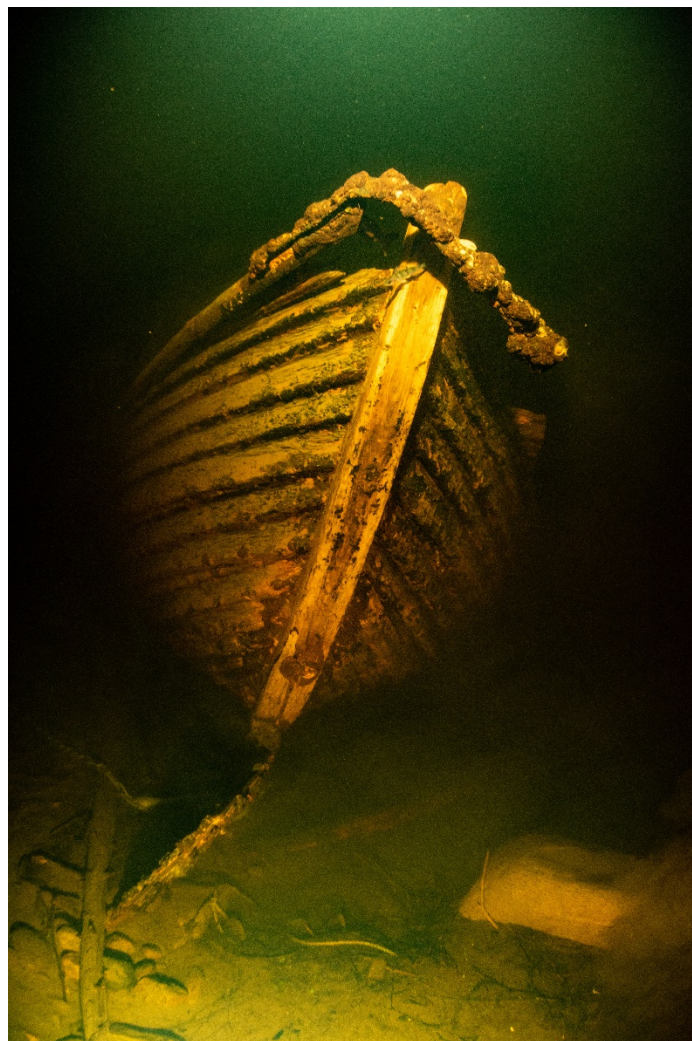




## Rapport

Arkeologisk registrering av kulturminner under vann, i forbindelse med reguleringsplan for Randsfjordsambandet Tangen i Gran kommune



Figur 1 Akterenden på Nautilus på 15 meters dyp. Foto: Frode Kvalø/ NMM



## Prosjektinformasjon

<b>Kommune:</b> Gran	<b>Fylke:</b> Innlandet
<b>Plansaknummer:</b> 2020139	<b>Navn på sak:</b> Tangen
<b>Tiltakshaver:</b> Innlandet fylkeskommune	<b>Adresse:</b>
<b>Tidsrom for undersøkelse:</b> 8. mai 2020	<b>Kartreferanse:</b> -
<b>NMM funn-nr.:</b> 05340002	<b>Askeladden ID -nr.:</b> 263708
<b>Kulturminnetype:</b> § 14	<b>Feltleder:</b> Jørgen Johannessen
<b>Prosjektleder:</b> Jørgen Johannessen	<b>Rapport utført:</b> 12.05.2019
<b>Rapport ved:</b> Jørgen Johannessen	<b>Kvalitetssikret: Navn/dato</b> -

## Bakgrunn

Innlandet fylkeskommune tok i mai 2020 kontakt med Norsk Maritimt Museum (NMM) i forbindelse med reguleringsplan for Horn og Tangen for Randsfjordsambandet fylkesvei 59. NMM hadde tidligere gjort en registrering på saken (sak og rapport 2019262). Derimot kom det opp en problemstilling om rystelser fra pøling kunne skade vraket. Ettersom vi tidligere kun hadde registrert vraket med sidesøkende sonar besluttet vi å gjennomføre en tilleggsregistrering med dykking på vraket i Sagvika (id 263708).

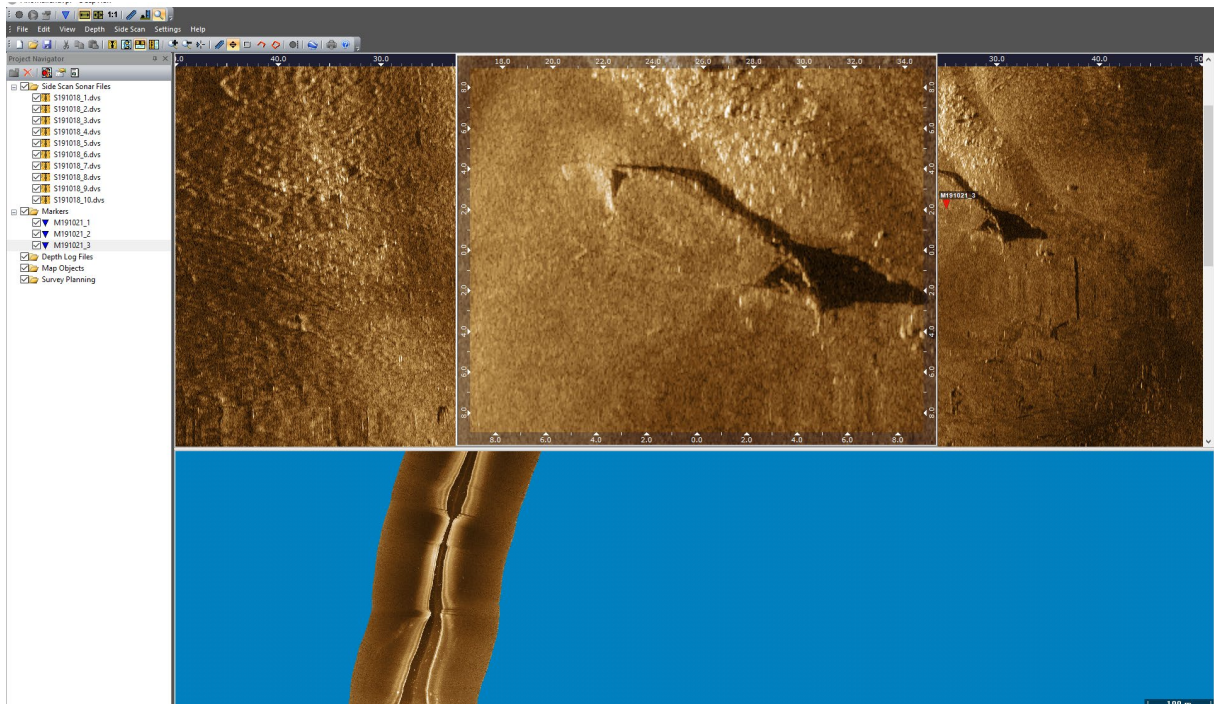


Figur 2: Planavgrensning Tangen

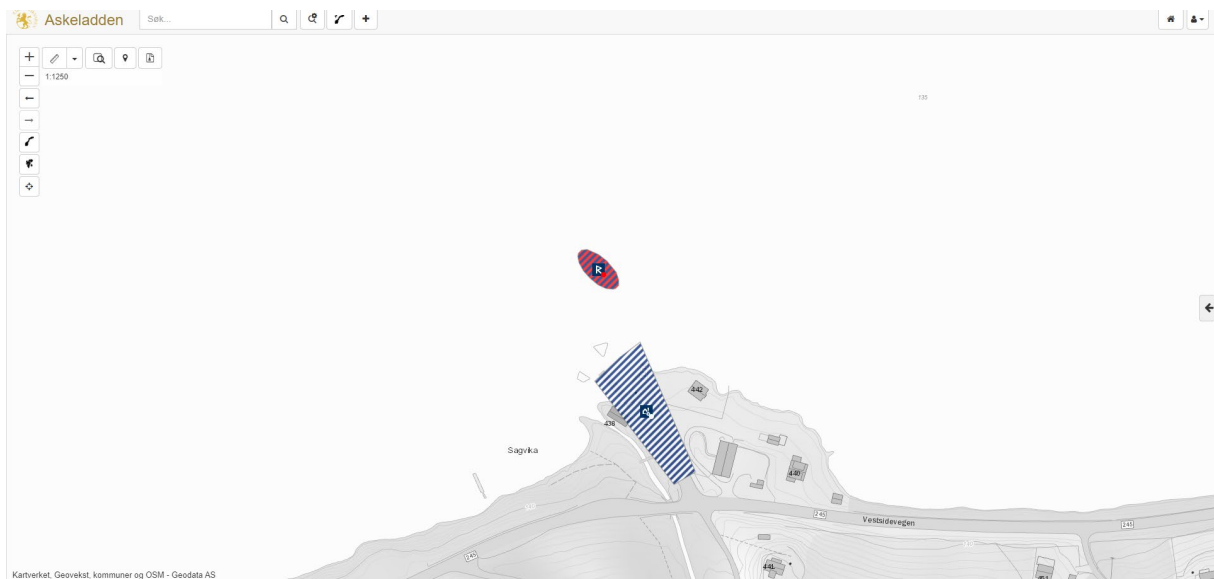
## Resultat

Det automatisk fredete kulturminnet etter kml § 14 id 263708 ble funnet med akterenden på 15 meters dybde. Vraket skråner bratt nedover og ender i bauen på 21 meters dybde. Vraket er 12 meter langt og 5 meter bredt. Dette vraket var kjent og har gått under navnet *Nautilus*, men ble opprinnelig bygget i 1919 som sundbåt. Fartøyet er kraftig dimensjonert og klinkbygget. Motoren ble tatt opp forlisåret 1944. Fartøyet fremstår som robust med unntak av bauen der de nederste bordgangene har løsnet fra stevnen og spriker. Bevaringsforholdene er gode med lite begroing og vannet er kaldt, antagelig også om sommeren på denne dybden. Slik vraket fremstår i dag er det solid og vil neppe påvirkes av vibrasjoner fra pøling. Vi fant derimot flere moringer i forbindelse med et bobleanlegg til fergeleiet som lå veldig nær vraket og bare tilfeldigheter har gjort at ingen har truffet båten. Det er viktig at

koordinatene for fartøyets posisjon gjøres godt kjent ved anleggsarbeid. Det lå få vrakdeler rundt vraket. Polygonet for vraket er nå også justert i Askeladden og ligger noe lenger fra land enn det vi hadde lagt inn.



Figur 2 Sonogram av fredet skipsvrak bygget 1919 ved Tangen fergeteie



Figur 3 Skjermdump fra Riksantikvarens database over kulturminner som viser omfanget av Askeladden ID 263708. Polygonet er nå justert noe lenger ut fra land.



## Konklusjon og kulturhistorisk tolkning

Skal det gjøres inngrep eller reguleres for slikt i reguleringsplanen i det fredete og vernet skipsvraket Askeladden ID 263708, må det søkes om dispensasjon fra kulturminneloven. For detaljerte opplysninger om fartøyets historikk henvises det til vedlegget fra Gran historielag.

*Nautilus* er et spesielt fartøy med tanke på at det representerer en kort periode med innenlands kystkultur knyttet til dampfarten. Konserveringsforholdene er gode med kaldt, mørkt vann. Regionalt er fartøyet kulturhistorisk viktig. NMM anbefaler skilting på land for informasjon om fartøyet og øke forståelsen for verdien av kulturminnet. Hvis det er mulig kan skiltet gjerne settes opp i forbindelse med oppgraderingen av fergeleiet. NMM er i så fall behjelpelige med bilder og tekst.



Gran Historielag

**Styreleder:**

Kjell H Myhre, Klauvstadgutua 53,  
2760 Brandbu

Tlf: 911 13 966 / 61 33 46 38

**E-post:** k.myhre@bbnett.no

**Hjemmeside:** www.gran.historielag.org

## SUNDBÅTEN TIL MARTIN MYHRE PÅ HAUG I VASSLIA

(kommentar til fotografi fra Haugslandet, 1920)

*Fra venstre på bildet sees **Iver Myhre**, (f. 1895, g. 1922 m Signe Bergliot Holmgill) stående på fordekk med båtshake. Sittende: **Martin Myhre**, (f. 1872) **Margit Sofie Myhre**, (f. 1905, g. 1927 m. Lars Engnæs) **Martha Alvilde Myhre**, (f. 1897, g. 1920 m. Lars Aschim) **Bergliot Hansine Myhre**, (f. 1894, g. 1923 m. Hans P. Hoff) **Anna Margrethe Myhre**, (f. 1910, g. 1939 m. Anders Grymyr) og stående på akterdekk: **Arne Myhre** (f. 1902, g. 1940 m. Inga Moger)*

**Fotografiet er tatt av Hans P. Hoff, (f. 1898 i østgarden Hov i Vasslia) Martin Myhres senere svigersønn.**

Fra 1864 av ble Haugslandet nytt signalstoppested for de rutegående dampfartøyene på Randsfjorden. Dette innebar at ruteskipene gjorde opphold kun dersom det selv hadde passasjerer eller gods med, eller i motsatt fall ble det heist signalflagg på land ved de anledninger varer eller passasjerer skulle ombord. Som eneste stoppested etter den lange strekningen mellom Elvetangen og Røykenvik skulle allikevel Haugslandet komme til å bli mye benyttet. Landhandlerne i området, blant disse Rækstad landhandleri på Lund og Nils Tingelstads landhandel på Kirkevoll fikk sine varer befordret via Haugslandet.

Hauglandet hadde aldri noe egentlig bryggeanlegg, og Haugvika er dertil langgrunn, så sundbåter var påkrevd. Disse ble anskaffet og gjerne ført av oppsitterne på de nærmeste gårdene. Martin Myhre på Haug anskaffet sin sundbåt 1919. Den kom til å få en levetid på 25 særdeles hektiske år.

Til sundbåt å være, var denne kraftig dimensjonert og etter forholdene stor. Den var 12 meter lang og snaue 5 meter bred, bygget av "fem kvart-toms" plank. Maskinen, som var av amerikansk fabrikat og type "Atlanta" var produsert 1918. Den var en ensylindret, venstregående totaktsmotor med induktortemming og 12 volts tørrbatteri, bygget for parafindrif, og ytte 8 hestekrefter (hk.) som drev den store tobladere propellen. For å gi maksimal transportkapasitet var skroget mer flatbotnet enn alminnelig for en slik båtttype, og med en kjøl som var omkring en halvmeter dyp. Således var også denne båten for stor til å kunne legges helt til land, og det ble benyttet såkalte "løper" for å bringe folk, varer og fe tørt til og fra bord.



Fra det tidspunkt av at bilveg ble bygget på strekningen Jevnaker-Brandbu, mistet i løpet av kort tid skipstrafikken på fjorden mye av sin betydning, og også sundbåten til Martin Myhre fikk nye oppgaver. Den fraktet laster av tak- og murstein fra Onsaker Teglverk til privatkunder på "østsida", og fikk funksjon som "krøtterferge." Haug-gardene i Vasslia har gjennom flere hundreår hatt seterrett i "Vestersetra" ved Fjorda på Gran vestås, og hele Martin Myhres buskap ble vår og høst fraktet over fjorden i "sundbåten." 14-16 kyr fikk plass om bord. Siste år Martin Myhre setret på Vestersetra var 1937, men de seneste få sesongene ble buskapen hans befordret av Onsaakeverkets store jernbåt "Brandbu." Brandbu hadde da allerede flere driftssesonger fraktet krøtter for et flertall av de øvrige gårdbrukerne i Vasslia og Vestre Gran som fortsatt praktiserte sætring på "veståsen."

1931 solgte Marin Myhre båten til svogerne *Mads Rødberg* og *Hans G. Strande* i Bjoneroa. Fartøyet ble i denne forbindelse gitt navnet "Nautilus." Den tidligere sundbåten fikk fra nå av fast opplag i "Sagvika"; umiddelbart nord for Grytbekktangen i Bjoneroa.

Mads Rødberg moderniserte båten på et par vesentlige punkter, i det han erstattet den enkle rorpinen på akterdekket (slik den sees på fotografiet) med ordentlig ratt som var forbundet med roret ved hjelp av trinsegående wirer. Dertil lot han bygge styrhus, utstyrt med vedovn til oppvarming. I dårlig vær kunne forøvrig mannskapet nå som før søke tilhold i kahytta foran i båten.

Båten ble nå benyttet til frakt av ved fra flere oppsamlingsplasser langs vestsidelandet; Kirkeby-brygga, Strande, Tokeruds-velta og så langt sørfra som Jønnes, og over fjorden til Røykenvik. I Røykenvik ble veden lastet over på jernbanevogner. Tilbake til Bjoneroa og Kirkeby-brygga bestod lasten i assorterte kolonialvarer som ble fordelt og videre distribuert av Mads Rødberg til alle fire landhandlerier som eksisterte i Bjoneroa-området på denne tida.

I april 1936 omkom Mads Rødberg i en dramatisk drukningsulykke på fjorden, og båten ble senere samme år overdratt til tre interessenter i felleskap; *Olav Bergestuen*, *Andreas Ringvoll* og *Hans Petter Bjørnerud*, alle fra Bjoneroa. Disse opprettholdt virksomheten med vedtransport fra vestsida til Røykenvika, men befordringen av varer tilbake til Bjoneroa var det nå slutt på, etter at vestsidvegen ble åpnet for trafikk sommeren 1936.

Olav Bergestuen var eneinnhaver av båten da han i 1939 solgte den til *Torolf Bekkelund*, også han fra Bjoneroa. Torolf var da godt fortrolig med både båt og motor, han hadde nemlig hatt funksjon som maskinist og vedlikeholdsansvarlig på Nautilus helt siden fartøyet først kom til Bjoneroa åtte år tidligere. Sammen med sønnen *Torbjørn*, og med *Magne Eriksen* (Bråstua) som periodisk innleid hjelp, fortsatte vedtrafikken over fjorden. Veden ble fraktet som såkalt "langved."; altså i tre-meters lengder. To storfavner langved rommet båten, og var veden nyhugget bar båten da en nettolast på i størrelsesorden 15 tonn (!)

"Skipsleia" fra Bjoneroa gikk langs vestsidelandet forbi Moberget og Mosebergvika sørover til Jønnestangen, hvorfra en satte kursen sørøstover ut storfjorden, og etter hvert siktet seg inn mot Skreitangen nord på Nes-landet. Overfarten fra Bjoneroa til Røykenvika med alminnelig tungt lass og under normalt gode vindforhold, tok omkring to timer.

Året 1940 ble det i tillegg ført et større parti plank (2"x 4" og 4"x 4") skåret på Hella-saga ved Bjonevatnet fra Kirkeby-brygga til Gullerud-saga for kløyving. (Hella-saga fikk ikke egen "kløyve" før etter krigen) Hele tre lastebillass med plank greide en å få plass til om bord. Fra Gullerudvika fraktet karene så 60 cm. "honved" videre sørover til Røykenvik stasjon. Derfra gikk en i retur til Gullerud-saga og overnattet, før en på nytt lastet opp med honved og igjen satte kursen mot Røykenvika. Denne form for "skytteltrafikk" mellom Gullerud-saga og jernbanebrygga i Røykenvika kunne gå over flere dager i strekk.

Noe passasjerbefordring bedrev "Nautilus" i tillegg. Fra tid til annen forekom at folk fra vestsida med ærende i Røykenvik eller Brandbu fikk leilighetsskyss med båten fra eller tilbake til Bjonerøa, Ulsberga, eller andre steder. I regelen ble ikke passasjerene avkrevd betaling for overfarten.

Høsten 1943 skulle den gamle sundbåten komme til å krysse Randsfjorden for siste gang. Uten mannskap om bord (!) Gitt rasjonering på både parafin, diesel og motorsprit, (Atlantamotoren kunne faktisk kjøres på alle disse drivstofftyper) ble det bestemt at fraktsesongen dette året skulle avsluttes tidligere enn hva som vanligvis var normalt. "Nautilus" ble ført opp i deltaet ved Bjonevasselas munning nær Torolf Bekkelunds bolig, for rengjøring før vinteropplag i Sagvika. Etter at rengjøringen var unnagjort, ble båten ført ut på fjorden igjen i høvelig nordabris, mens karene tok seg tid til en kaffekopp og en liten hvil hjemme hos Bekkelund, ventende på at farkosten nådde sør til Sagvika og kunne hentes inn igjen der. Da var det at tåke tjukk som grøt plutselig la seg massiv over både Bjonerøa og fjorden. Båten var som forsvunnet i "det store intet", og all leting langs land viste seg forgjeves.

Morgenen etter var Torbjørn Bekkelund innkalt til å møte ved okkupasjonsmaktens såkalte "arbeidstjeneste" ved Åstjern på Brandbu østås, mens båteieren selv, Torolf, hadde påtatt seg oppdragskjøring med lastebilen han hadde gått til anskaffelse av. Så noen ytterligere leting ble det ikke umiddelbar anledning til. Men det ryktes raskt at en båt hadde strandet ved "øverHønn"-landet på østsida av fjorden i Søndre Land. Det viste seg å være Nautilus. Det var ved denne anledningen ikke mulig å få start på den ellers trofaste Atlanta-motoren. Ved hjelp av lånt motorbåt ble farkosten imidlertid med betydelig møyne trukket av land, og over fjorden til Bjonerøa igjen. Det var en stri tårn, for som følge bl.a. av en lekkasje i et bunnbord var båten halvfull av vann. Og den motordrevne lenserpumpa var til ingen nytte med en maskin som nektet å starte. Med kurs mot Bjonerøa og Sagvika nådde man omsider vestsida igjen. Fjorden var stor på denne tida av året, og med den tunge båten på slep lyktes det ikke å manøvrere den inn i vika slik planen var. I stedet ble den liggende inne på "mælbakken", med høyre langsida mot land, midt i Grytbekkoset.

Båten ble liggende i denne posisjonen vinteren 1944 over, og da våren kom og fjorden igjen var blitt mindre, var det meste av skroget dekket av skruis, til over esinga (!) I et forsøk på først og fremst å redde maskinen, klarte Torbjørn å hogge seg gjennom det tykke islaget, ta motoren delvis fra hverandre, og å løfte den ut av skroget. Isen hadde revet døra av kahytta, så denne ble lagt tvers over et par sparkmeier, og maskindelene deretter stablet på døra. Så ble det tunge lasset skjøvet på "blankisen" tilbake igjen til Torolf Bekkelunds bolig i Bjonerøa.

Dette var travle vårdager for så vel far som sønn Bekkelund, og dagene gikk mens fjorden vokste raskt. Så en dag var båten borte. Vårflommen i fjorden hadde løsnet skroget fra "mælbakken", og brakt det med seg drøye 100 meter sørøstover, før den tunge og vasstrukne båten sank. Sundbåten hadde funnet sin fuktige grav på 15 meters dyp utenfor Grytbekktangen. Der har den siden fått ligge i fred, sist observert av dykkere i forbindelse med legging av strømkabel knyttet til Randsfjordfergas bryggeanlegg ved "Tangen." Atlantamotoren var forøvrig altså reddet, og står den dag i dag på "trygg grunn" nord i Bjonerøa.

**Kjell H Myhre**