

OSLO SETT FRA SJØEN

Hilde Vangstad & Kristine Ødeby Haugan

Gjennom århundrer har Oslo havn ønsket seilende fartøy velkommen, alt fra småbåter rodd av fiskere fra omlandet til tidlig-middelalderens staselige kongeskip og renessansens store trelastskip. Havneområdet gikk gjennom en rivende utvikling fra Harald Hardråde kom roende inn Bjørvika rundt 1050 til det siste trelastskipet kastet anker rett før byen brant i 1624. Vi påstår i denne artikkelen at i løpet av perioden Oslo utviklet seg fra tettsted til havneby, hadde kommunikasjonen sjøveien en avgjørende rolle i utformingen av havnas og byens infrastruktur. Den tidlige bybebyggelsen og veifarene fulgte strandlinjen og elveløpene, og havna og strandsonen ble kontinuerlig påvirket av endringene i skipsteknologi, handelsmønstre og maktstrukturer i byen. Fokuset for artikkelen vil ligge på utviklingen av havna, og på den gjensidige påvirkningen mellom sjøen og byområdene innenfor havna.

For å forstå takten i handels- og samferdselsinfrastrukturens utvikling i Oslo, har vi sammenstilt kunnskapen som ligger i de siste årenes omfattende arkeologiske utgravninger i havneområdet og middelalderbyen. De nye funnene viser hvordan bybranner, store byggeprosjekter, militærstrategiske vurderinger, endringer i eiendomsforhold og bosetningsmønstre og, ikke minst, handelen med først tyske hanseater og senere hollandske trelasthandlere har påvirket utformingen av havna og byens veifar. Det er særlig i området rundt Bispeallmenningen og brygga i enden av allmenningen, her kalt Bispebrygga, at vi har fått en mer detaljert forståelse av hvordan infrastrukturen knyttet til brygger, sjøboder, skip og veifar har utviklet seg over tid. Dette området vil derfor særlig

vektlegges i denne gjennomgangen av utviklingen av bygatene og havneområdet.

STRUKTURERING AV BYEN OG REGULERING AV HAVNA I OSLO

Da de første gårdene ble etablert i Oslo, ble det tråkket opp faste stier ned til sjøen og elvebredden hvor båtene ble trukket opp på tørt land eller fortøyd til enkle brygger. Disse tidlige stiene ned til sjøen ser ut til å ha vært førende for den senere utparselleringen av byens tomter og den øvrige romlige struktureringen av byen. Allerede på slutten av 900-tallet var det en sti mellom havna og området der bispegården senere ble etablert.¹ Lenger øst er det funnet spor av dyrking.² Stien kan dermed ha ført opp til en eldre gård. Fra begynnelsen av 1100-tallet ble den samme stien bygget opp med et kvistdekke, og kanskje var det allerede da den fikk navnet Bispeallmenningen. Betegnelsen *almenningr* ble på gammelnorsk brukt om fellesområder i byen, og slike gater og åpne plasser kan ha blitt prioritert av det offentlige for oppgradering. Dette underbygges av at Bispeallmenningen senere ble forsterket for frakt av bygningsmaterialer og tunge varer, og at den var i kontinuerlig bruk gjennom tidlig- og høymiddelalderen (figur 3.4.1).

Et godt veinett og gode brygger var avgjørende å ha på plass da byggingen av bispegården, Hallvardskatedralen og de andre monumentalbygningene i stein tok til på 1100-tallet. I Oslo er det mest brukt lokal kalkstein med relativt kort og enkel frakt fra bruddsted til bygg. Transport av stein andre steder kunne derimot utgjøre den dyreste delen av steinbyggingen, og frakten må helst ha foregått sjøveien



FIGUR 3.4.1

Bispeallmenningens fase fra 1280 under utgravning. Til venstre sees fundamentet for bispeborgens ringmur, og til høyre fundamentet for lafta bygninger.

Foto: NIKU.

Lisens: CC BY-SA 4.0.

enten avstanden var lang eller kort.³ Det er dermed sannsynlig at biskopen tidlig hadde behov for havnefasiliteter i enden av Bispeallmenningen, og at kirken hadde behov for omlasting og lagerplass for sine oppbeørselsvarer som kom til byen i form av landskyld og tiende. Det er ikke funnet arkeologiske spor av den eldste Bispebrygga, men dersom det fremdeles er rester bevart av anleggene, befinner de seg godt inne på det som i dag er tørt land. Det kan ha vært båttopprekk, båthus og enkle utstikkerbrygger ved den langgrunne stranden nedenfor den tidligste bispegården.

Ifølge beretningen om slaget som sto i Oslo mellom baglerne og kong Sverre og birkebeinerne i 1197, vasset en del av Sverres menn i land fra båtene sine på den langgrunne Øra.⁴ Kanskje har akkurat denne langgrunne beliggenheten vært tilstrekkelig for tidens lette, gruntgående skip da kongen anla sin kongsgård her en gang i tidlig middelalder. Senere kom varer og folk sjøveien til og fra kongsgården. I likhet med området rundt bispegården lenger nord i byen kan vi tenke oss at bygging og utbedringer av kongsgården, Klemenskirken og Mariakirken sør i byen må ha fordret brukbare brygger med tilhørende veifar opp fra bryggene. Kongsgårdens beliggenhet ved Alnas utløp gjør også at det er naturlig å tenke seg at kongen kan ha hatt brygger nederst i Alna i de tidligste fasene av byen.⁵ Senere, rundt 1300, hører vi at Mariakirken får deler i sjøboder, men det er uklart om de ligger ved Alnas bredd eller på Øra.⁶ Kunnskapen om den eldste havna og kongens havn kan foreløpig i beste fall kalles fragmentarisk, og nye utgravninger kan så langt ikke fortelle mer detaljert

om hvor eller hvordan disse ble anlagt.

I løpet av 1100-tallet ble private havneanlegg bygd ut i byer over store deler av Nord-Europa.⁷ Om Oslo fulgte samme mønster, kunne vi forvente å finne spor av en utbygging av brygger og sjøboder, større skip og en økt utenrikshandel i løpet av 1100- og 1200-tallet. I Europa på denne tiden ble byadministrasjonene sterkere, fjernhandelen intensivert og bedre organisert, og skipene større med behov for bedre brygger.⁸ Samtidig opphørte den direkte handelen fra stranden, og bytorg ble etablert i mange nordeuropeiske byer i løpet av 1200-tallet.⁹ Diskusjonen rundt framveksten og plasseringen av Oslos torg vil vi ikke komme inn på her, men gode veifar og tilgang til bryggene må imidlertid ha vært en forutsetning for plasseringen av et slikt torg.

Foreløpig kan vi ikke påvise en tilsvarende maritim handelskspansjon i Oslo før noe senere, kanskje ikke før mot slutten av 1200-tallet og tidlig på 1300-tallet. Denne økte aktiviteten er hittil dokumentert i området rundt Bispebrygga og Bispeallmenningen, men fra skriftlige kilder kjenner vi navngitte brygger og sjøboder fra også andre steder i byen i høy- og seinmiddelalderen, som eksempelvis Hestebrygga, sjøboder i enden av Klemensallmenningen og Kongsbrygga.¹⁰

Da svartedauden rammet byen i 1350, var det antagelig allerede grodd fram et mer profesjonalisert maritimt kulturmiljø i byen. Mange byboere må ha hatt sitt virke knyttet helt eller delvis, direkte eller indirekte, til skipsfart og handel. I tilknytning til økt skipsfart og bygging og vedlikehold av havn og båter, meldte trolig behovet seg raskt for en rekke «støtte-



FIGUR 3.4.2 Et båtflak (Norsk Maritimt Museum 03010158) lå ved Bispeallmenningen, langt opp fra bryggene. Båtdelene er dendrokronologisk datert til 1260, og stammer dermed fra det hittil eldste skipsfunnet vi har fra Oslo. Flaket fra den utrangerte båten, som har hudbord både i eik og furu, ble lagt ned som dekke mellom hus og allmenning. Denne måten å utnytte båtstømmer på til ulike typer konstruksjoner har vært vanlig langt opp i vår egen tid. Med tanke på hvor mange båtvrak arkeologene finner på grunt vann i middelalderhavna er det nesten rart at det ikke er funnet enda flere eksempler på gjenbruk av skipstømmer i fundamenter og gater. En forklaring på fraværet på fraværet av en slik storskala gjenbruk kan være at det fantes rimelig trevare tilgjengelig i byen. Foto: NIKU. Lisens: CC BY-SA 4.0.

tjenester». Såkalte *vinnumenn* sjauet last, og repslagere og tønnemakere ble nødvendige for å forsyne skipperne med nødvendig utstyr. Andre behov som fulgte med handel og skipsfart var tjærebrenning, skipsreparasjon og, ikke minst, forpleining og forsyning av mannskap.¹¹ Etterspørselen etter lagerplass økte betraktelig gjennom middelalderen, og mot slutten av middelalderen, da handelen igjen tok seg opp etter svartedauden, ble det kanskje bygget en havnekran, som det spekuleres videre i under.

Rundt 1200 ble den eldste bispegården i tre utvidet med steinbygninger.¹² Vi kjenner til at kalk brent i bærumsområdet ble brukt i Oslo fra senest 1300-tallet.¹³ Kalken brukt i bispegården kan dermed ha blitt fraktet sjøveien inn til Bispebrygga og opp Bispeallmenningen. Storskalatransport av tunge materialer må imidlertid ha medført betydelig slitasje på veifar og brygger. Belastningene av byggevirkom-

heten og den økte aktiviteten gjennom høymiddelalderen gjenspeiles i vedlikeholdet av ferdselsårene. Både Bispeallmenningen og Klemensallmenningen ble brolagt med halvkloyvde trestokker naglet fast i langsgående stokker allerede fra 1150, og de ble – i likhet med Vestre strete – jevnlig oppgradert.¹⁴

Det var lovfestet praksis at gårdeier hadde ansvaret for å vedlikeholde den delen av gaten som grenset til eiendommene, og et konstruksjonsskille i en fase av Bispeallmenningen utenfor bispeborgen, anlagt rundt 1230, tyder på at den noe yngre byloven fra 1276 bygget på en allerede eksisterende skikk.¹⁵ Bispeallmenningen ble her oppgradert med nye stokker omkring 1280, 1290 og igjen tidlig på 1300-tallet. Båtdele lagt ned som et dekke mellom allmenningen og et hus på sørsiden kan stamme fra én av disse oppgraderingene (se figur 3.4.2). Oppgraderingen i 1290 bestod av en kraftig forhøy-



FIGUR 3.4.3 Slede fra midten av 1300-tallet funnet på gulvet i en steinbygning sør for Bispeallmenningen, trolig brukt til frakt av handelsvarer.

Foto: NIKU. Lisens: CC BY-SA 4.0.

ning og utvidelse av gata og ble observert både ved bispeborgen og nede ved havna.¹⁶ Denne oppgraderingen kan settes i sammenheng med et lovpålagt krav om standardisering av byens gater.¹⁷ Handelsvarer kunne bli fraktet gjennom byen på sleder og kjerrer (figur 3.4.3), og mangelen på synlig slitasje etter hjul eller meier på trestokkenes overside antyder at det var vanlig å strø hoggflis i gata for å lette framkommeligheten.¹⁸

Området rundt Bispeallmenningen fikk etter hvert en viktig funksjon for byens kjøpmenn. Langs gaten er det dokumentert bygninger og inngjerdede områder som ser ut til å ha blitt benyttet til mellomlagring av varer og dyr på vei inn og ut av byen. Fra 1200-tallet er det kjent at det ble ført levende dyr fra bygda inn til byen, såkalt fedrift, og i tillegg har levende dyr blitt fraktet sjøveien.¹⁹ Dyr som ble losset på Bispebrygga kan ha blitt midlertidig

holdt i de inngjerdede, åpne tomtene i den delen av Bispeallmenningen som lå nær havna, der det er funnet en bygning som var brukt som fjøs på midten av 1200-tallet.²⁰

Også ved bryggene i enden av Bispeallmenningen var det byggeaktivitet på slutten av 1200-tallet. De eldste, sikre anleggene vi hittil har funnet spor av i området er fire laftede brygger datert til mellom 1290 og 1304 rett nord for Bispeallmenningen. To av bryggene lå parallelt med land, én så ut til å være anlagt vinkelrett på land, og én hadde usikker orientering.²¹ Bryggene har vært tatt i bruk etter utvidelsen av bispegården, og kan ha vært i bruk når en ytterligere befestning av bispeborgen ble utført i første halvdel av 1300-tallet. Rundt dette tidspunktet ble det bygget en ringmur rundt bispeborgen som grenset til Bispeallmenningen. Dette må ha krevd en like omfattende frakt av materialer som da bispeborgen ble utvidet hundre år tidligere.²² Det er imidlertid ikke mulig å avgjøre om de utgravde bryggene var deler av biskopens anlegg eller eid av byborgere.

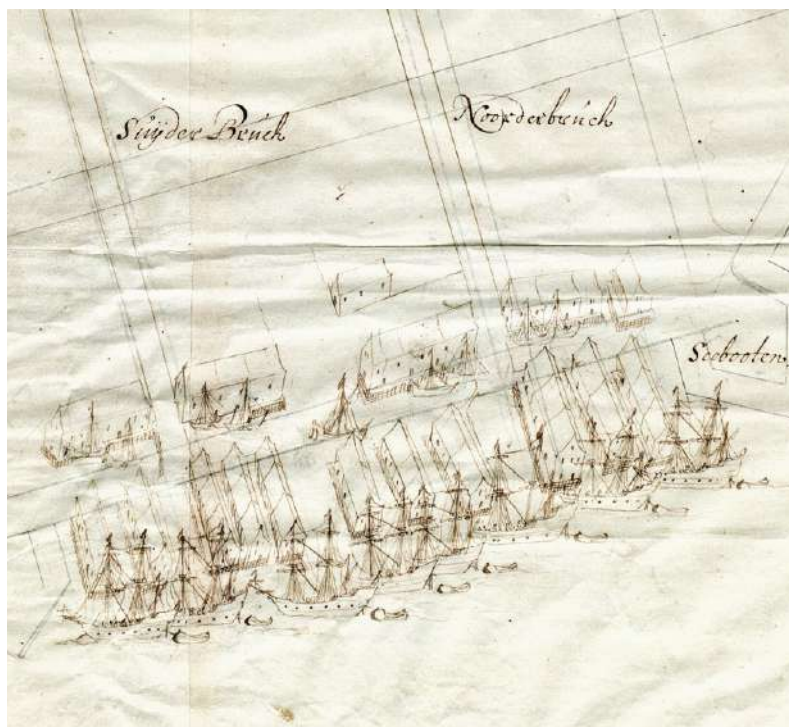
HANSAKJØPMENN OG HANDELSSTRØK LANGS BISPEALLMENNINGEN

Handelen i Oslo ble fra slutten av 1200-tallet i økende grad dominert av tyske hansakjøpmenn, og det er nærliggende å tenke seg at deres tilstedeværelse bidro til forbedringer av havnas og byens infrastruktur.²³ Hanseatene var organiserte og «moderne» kjøpmenn som fra rundt 1320 dominerte utenrikshandelen i byen fullstendig.²⁴ Handelsskipene deres var flatbunnede kogger med en dypgang på rundt tre meter, som vi må regne med at hadde betydelig større lastekapasitet enn de fleste av de lokale handelsskipene. Magnus Lagabøtes bylov påla kjøpmenn å ankre opp ute i havna straks de hadde losset, og om de fikk ligge ved bryggen skulle de legge seg med stevnen og ikke langsiden mot bryggen.²⁵ For Oslos del er det nok sannsynlig at den grunne havna etter hvert ikke tillot at de stadig større skipene losset direkte ved bryggene, men at de til dels måtte bruke småbåter og prammer for å få lasten i havn.²⁶

Hansakjøpmennene må ha hatt behov for både bryggeplass og lagerplass i tillegg til en kjøpmannsstue til sine handelsformenn, *oldermennene*. En fornøylelig innsikt i de tyske kjøpmennenes innvirk-

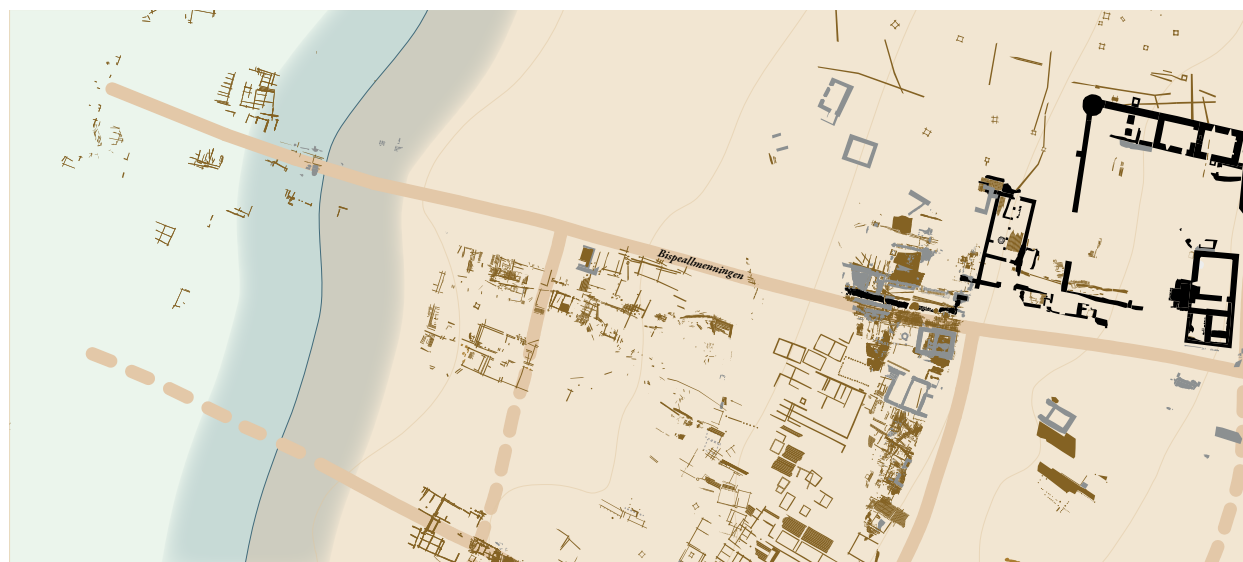
► FIGUR 3.4.4 Utsnitt av Isaac van Geelkercks kart over den østlige delen av Kristiania fra 1674. Kartet viser hvordan sjøbodene er anlagt i enden av utstikkerbryggene i forlengelsen av gateløpene.

Kilde: Det Kongelige Bibliotek, København.
Lisens: CC BY-SA 4.0.



▼ FIGUR 3.4.5 Bispellmenningen og overgangen til bryggeområdet i vest.

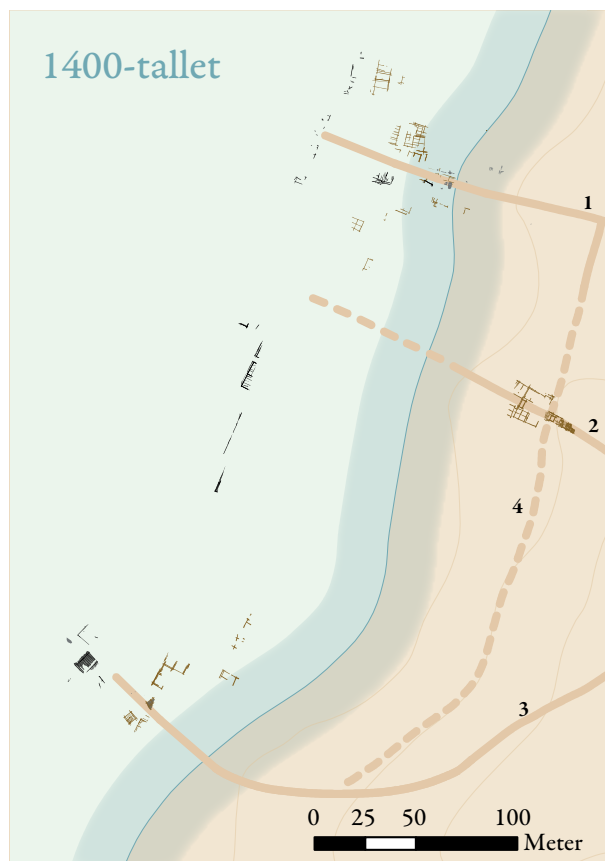
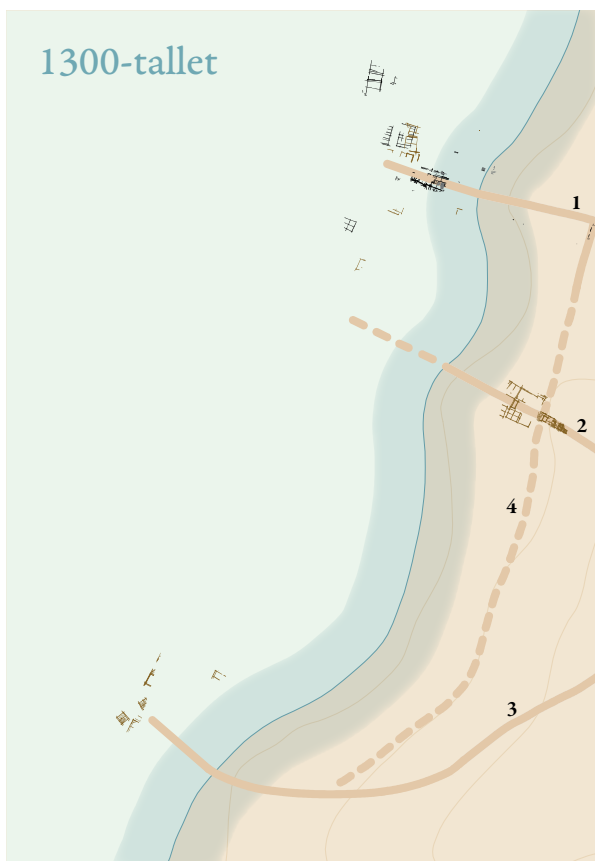
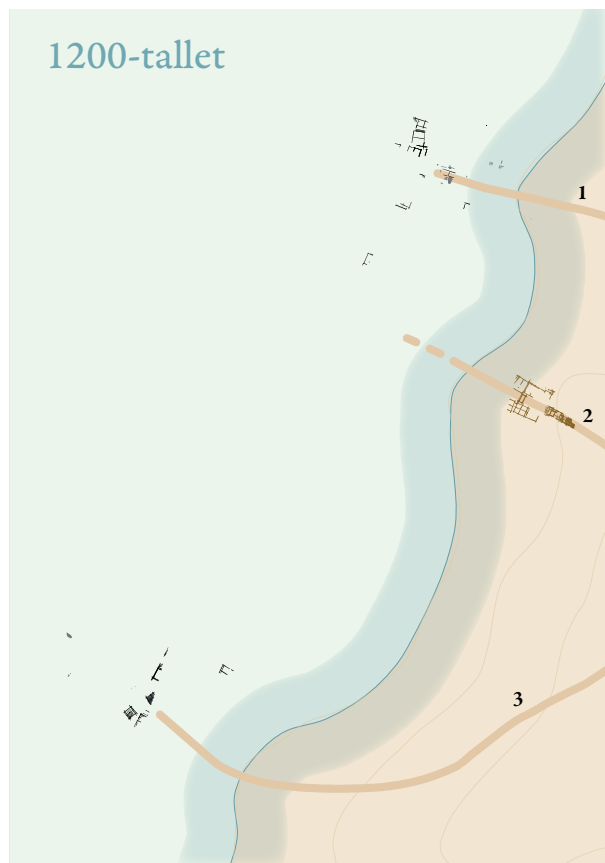
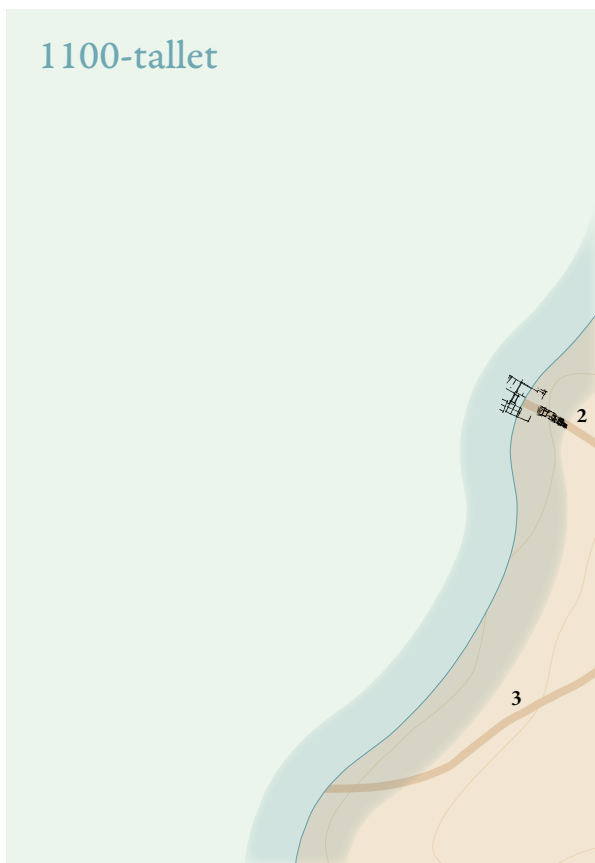
Kart: Therese Marie Edman og Michael Derrick, NIKU. Lisens: CC BY-SA 4.0.



ning på byens utforming og de lokale kjøpmennenes misnøye med dette får vi i 1442, når bymennene i Oslo klager til hansadagen i Stralsund og ber om at de hanseatiske kjøpmennene ikke skal oppføre flere steinhus i Oslo, men heller reise hjem og sørge for at husene deres der ikke faller ned over dem.²⁷ Det er ikke utenkelig at det var nettopp hanseatene som var pådriverne også til havneutbyggingene vi ser ved Bispébrygga på 1300- og 1400-tallet. Fra siste halvdel av 1300-tallet er det funnet fire brygger nord for Bispellmenningen. To av bryggefundamentene er datert 1385 og 1387, og en båt med byggeår rundt 1340 er anlagt og deponert henholdsvis delvis over og sju–åtte meter lenger ut i sjøen for de eldre bryggene fra 1290 til 1304. Disse bryggene var lagt paral-

lelt med land. Dette viser at i 1387 var de fire eldste bryggene ødelagte og gått ut av bruk eller fjernet og erstattet med nye, større anlegg. Utenfor disse er det funnet to brygger datert til 1389/1390, antageligvis en utstikkerbrygge med to sjøboder i enden.²⁸ Denne byggemåten er den samme som i de eldste utstikkerbryggene fra Kristiania, som vist på Geelkercks tegning fra 1647 (figur 3.4.4).

Fra seinmiddelalderen er det dokumentert generelt lite bebyggelse eller andre aktivitetsspor i strandbeltet. I 1352, kun få år etter svartedaudens første pestbølge, ble byen til alt overmål rammet av en totalødeleggende bybrann.²⁹ I samtidige skrifter oppgis det i den forbindelse at *tabernis maritimis*, eller havnekroa, ikke ble rammet, selv om både kirker og



FIGUR 3.4.6 Havneutviklingen fra 1100- til 1400-tallet basert på arkeologiske funn. Svarte streker viser nye bryggeanlegg innenfor hvert århundre, mens brune streker viser eldre anlegg, hvorav noen kan ha blitt gjenbrukt, mens andre gikk ut av bruk. Landhevingen førte til at bryggene ble anlagt lenger og lenger vest. 1 = Bispeallmenningen, 2 = Klemensallmenningen, 3 = Vestre strete, 4 = mulig strete, ikke kjent ved navn, men påvist arkeologisk sør for Bispeallmenningen. Kart: Therese Marie Edman, NIKU og Hilde Vangstad, Norsk Maritimt Museum. Lisens: CC BY-NC-ND 4.0.

FIGUR 3.4.7 Den brente småbåten Bispevika 14 datert 1529–1544. Båten lå antagelig fortøyd til bryggen i bakgrunnen da den brant ned til vannlinjen og sank under 1532-brannen. Året etter ble det bygd en ny brygge delvis over det utbrente båtvraket.

Foto: Norsk Maritimt Museum.
Lisens: CC BY-SA 4.0.



alle hus i byen brant ned.³⁰ Dette underbygger at det fantes enkeltbebyggelse ved eller ute i sjøen som ikke var i direkte kontakt med den øvrige bebyggelsen, og dermed ble spart fra brannen. Fra midten av 1300-tallet og fram til slutten av 1600-tallet er det ikke dokumentert bevarte brolegninger i Bispeallmenningen, og vi vet lite om overgangen mellom allmenning og brygge og om det har vært bebyggelse hele veien ut til bryggene i denne perioden (figur 3.4.5).

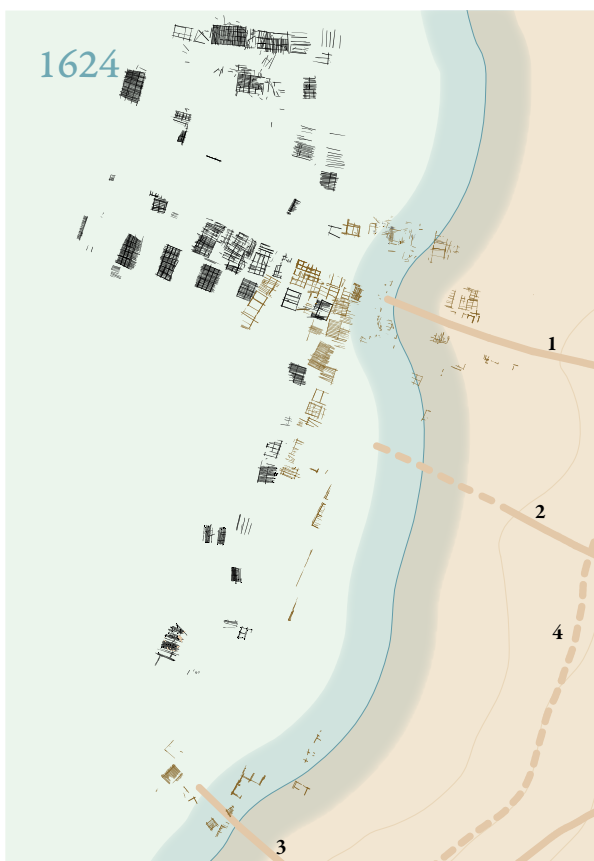
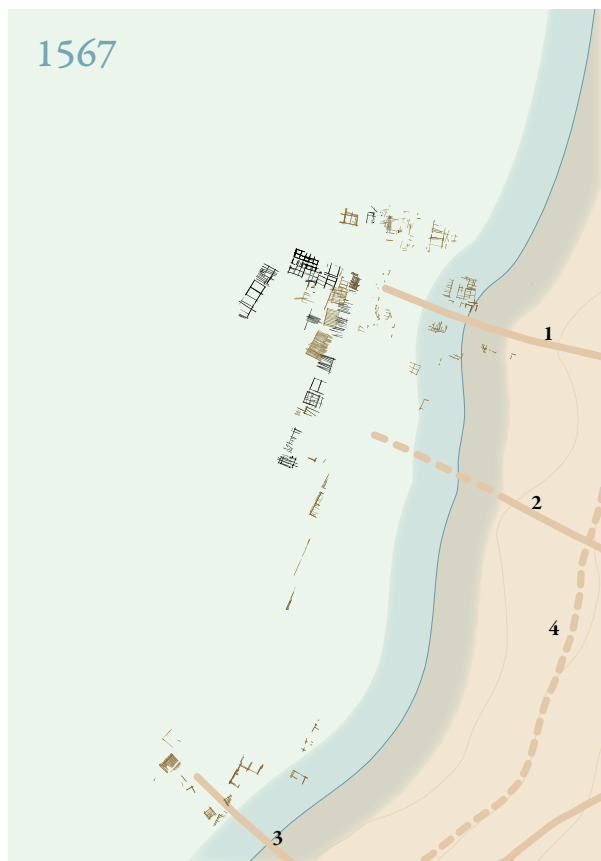
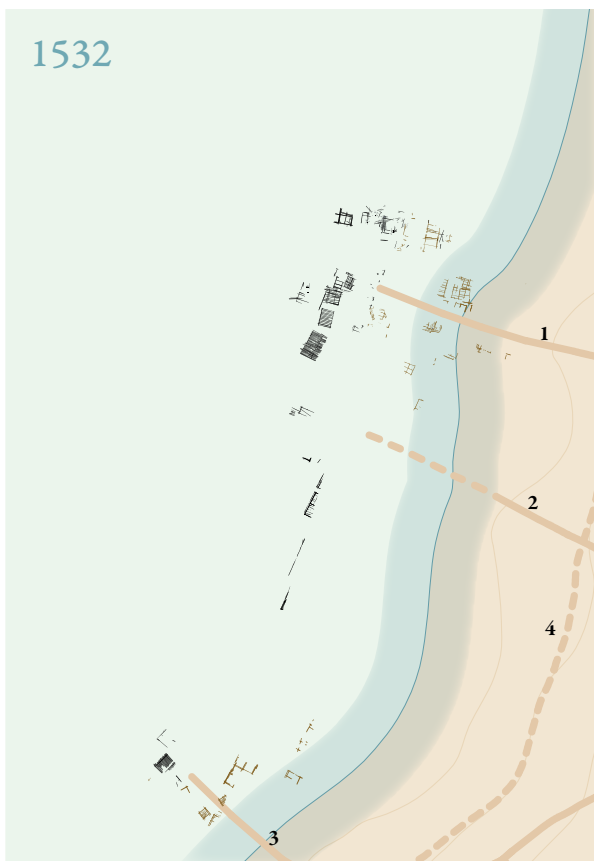
Etter at bryggene ble anlagt på slutten av 1300-tallet går det rundt tretti år før vi igjen har sikre spor av bryggeutbygging (se figur 3.4.6). Sør for Klemensallmenningen er det gravd ut til sammen åtti meter med bolverksbrygger datert til 1421 og 1428. Bryggene har vært del av byens kaifront mot Bjørvika.³¹ Dette er den eldste indikasjonen på langsgående og mer eller mindre sammenhengende bryggefronter i Oslo slik vi kjenner det fra for eksempel Bryggen i Bergen. De topografiske forholdene med den langgrunne havna fordret at det ble bygget utstikkerbrygger for å komme ut på dypt nok vann for større fartøyer. På 1460-tallet skjedde det en omfattende og planmessig utvidelse av bryggene, kanskje som gjenoppbygging etter en omfattende bybrann omkring 1456, hvor også brygger og sjøboder kan ha brent ned.³² Byen brant igjen i 1523, men sikre spor av denne brannen er foreløpig ikke gjenfunnet i havneområdet, så det er usikkert hvor mye av havna som ble rammet.³³

Havna brant atter en gang natt til 9. mai 1532. Som et ledd i de pågående stridighetene stakk

de dansk-lybske styrkene anført av biskop Knut Gyldenstjerne sjøboder og elleve skip og båter i brann. Seks store, nybygde skip eid av osloborgere var blant fartøyene som gikk med i brannen (se figur 3.4.7). Hendelsen er bevart for ettertiden gjennom Lübeck-presten Reimar Kocks krøniker, og er arkeologisk gjenfunnet i form av et tykt lag svart trekull som dekket store deler av det utgravde området ved Bispebrygga.³⁴ På en av bryggene som ble stukket i brann i 1532 ble det blant annet funnet 22 brannskadde emner av eidsborgbryner og et stort område med tjære som stammer fra last som sto på brygga da den brant.³⁵ Etter brannen ble de ødelagte bryggene ved enden av Bispeallmenningen umiddelbart erstattet med en ny rekke brygger – sju brygger er funnet – som ble lagt innenfor den L-formede pirbryggen, parallelt med land.³⁶ I tillegg ble det lagt brygger på utsiden av de eldre bryggene. Det er ikke kjent at 1532-brannen rammet byens øvrige bebyggelse, noe som tyder på at det enten var et ubebygget område mellom bryggene og resten av byen, at det var kun de frittliggende sjøbodene og bryggene som ble påtent eller ren og skjær flaks med vær og vindretning.

RENESSANSEBYENS HANDELSHAVN

Med reformasjonen i 1537 mistet kirken og klostervesenet jordegods, og store eiendomsmasser ble fordelt blant kongens støttespillere. Bispegården ble delvis revet i årene etter reformasjonen, og bisko-



FIGUR 3.4.8 Bryggene i forkant av 1532-, 1567- og 1624-brannene og situasjonen slik den ble gjengitt på et kart fra 1700. Det er tydelig at brannene i bryggeområdet i 1532 og 1567 har ført til en endring i utformingen av havna; bryggene ser ikke ut til å ha blitt bygd opp direkte på eldre fundamenter, men ble i stedet lagt utenfor eller i noen tilfeller innenfor de nedbrente anleggene. 1 = Bisseallmenningen, 2 = Klemensallmenningen, 3 = Vestre strete, 4 = mulig strete, ikke kjent ved navn, men påvist arkeologisk sør for Bisseallmenningen. Kart: Therese Marie Edman, NIKU, og Hilde Vangstad, Norsk Maritimt Museum. Lisens: CC BY-NC-ND 4.0.



FIGUR 3.4.9 På 1590-tallet ble det bygd en rekke brygger med noen meters avstand mellom. Bryggene var fundamentert på løst laftet tømmerbolverk lagt på flåter og anlagt med langsiden mot land. Denne bryggen (K11 fra B3/B7-tomten) ble oppført i ca. 1592 og kan sees i figur 3.4.8. Fotogrammetri ved Khalil Olsen Holmen, Norsk Maritimt Museum. Lisens: CC BY-SA 4.0.

pen flyttet ut i 1554. De hanseatiske kjøpmennene mistet privilegier og forsvant fra byen, og et sterkere handelsborgerskap vokste fram. Perioden fram til 1624 er karakterisert av intensivering av byens trelasthandel, og som en følge av dette, ekspanderte havneanleggene kraftig utover i Bjørvika i siste del av 1500-tallet. Gjennom trelasthandelen ble Oslo sammen med en rekke andre norske tettsteder og byer en viktig brikke i det internasjonale, atlantiske handelsnettverket som dominerte verdenshandelen.³⁷ En forutsetning for at Oslo fikk ta del i denne utviklingen, var tilgang på tømmer fra omlandet og en godt organisert skipsfart. Både antall skipsanløp og størrelsen på skipene økte utover på 1500-tallet. Behovet for opplagsplass for tømmeret vokste, fra det kom på sleder vinterstid til det ble utskiptet i seilingssesongen. I løpet av i overkant hundre år skjøt bryggene og sjøbodene mer enn hundre meter utover i Bjørvika, og i perioder må det ha vært svært hektisk byggeaktivitet i havna. Det er hittil gravd ut fundamenter fra et førtitalls brygger oppført mellom reformasjonen og bybrannen i 1624, og store mengder av brannskadde takpanner viser at sjøboder og pakkhus med tegltak sto på bryggene som brant på 1500–1600-tallet.³⁸

I februar 1567 brant hele Oslo ned, og nå var det byborgerne selv som på ordre stakk byen i brann i et forsøk på å hindre svenskenes invasjon.³⁹ Denne gangen fikk brannen ekstra store konsekvenser, da isen lå tykk på fjorden og hele byens flåte var fanget og gikk tapt. Flere av de brannskadde båtene og skipene som sank ved kai er i de senere år gjenfunnet ved arkeologiske utgravninger.⁴⁰ En ny havn ble gjenoppbygd først etter et par–tre år, denne gang lenger ut i vika enn tidligere, siden bryggeområdene anlagt etter brannen i 1532 allerede var for grunne for store deler av skipstrafikken (se figur 3.4.8). Den brede utstikkerbryggen i forlengelsen av Bispeallmenningen fra 1540-tallet ble gjenoppbygd, og ut fra denne ble det bygd brygger både med og uten sjøboder. Noen av dem var trolig frittstående, mens de fleste var forbundet med land. Gjenoppbyggingen startet et par år etter 1567-brannen, og elleve brygger ble bygd mellom 1569 og 1573. På 1590-tallet ser det ut til at havneområdene virkelig ekspanderte med en omfattende utbygging av store bolverksbrygger uten forutgående ødeleggende brann.⁴¹

Også de aller nordligste farbare delene av havna ble nå tatt i bruk, og både en lang pir lagt vinkelrett med land og tilsynelatende frittstående brygger og

sjøboder ble bygd i dette området. Fundamentene til de nye anleggene var særlig ensartede i både utførelse og størrelse på 1590-tallet, og utformingen av anleggene sammen med en systematisk heller enn «kladdete» plassering tyder på at ekspansjonen har vært en del av en planmessig utparsellering av byhavna heller enn organisk framvekst (se figur 3.4.9). I de to første tiårene av 1600-tallet fortsatte utvidelsene med nye brygger både nord for Bispebrygga, sørover forbi Klemensallmenningen og videre mot den gamle kongsgården og Mariakirken på Øra ved utløpet av Alna.

Det er fra middelalderens aller siste del og tiden fram til 1624 at de til dels uvanlig komplette skipsfunnene i Bjørvika stammer fra. Hittil er det funnet rundt regnet femti båter og små skip bygd mellom 1450 og 1624 i havneområdet.⁴² Noen av båtene brant mens de lå til kai eller for anker, mens andre ser ut til å ha vært utrangerte fartøyer som enten ble senket, eller sank ved bryggene. Det er tidligere spekulert i om båtene kan ha vært intensjonelt nedlagt som fundamenter for nye brygger, men ingen er lagt ned under bryggekonstruksjoner på en slik måte at det virker som en plausibel forklaring.⁴³ Vi ser lignende «skipskirkegårder» fra middelalder og renessanse også i de gamle havneområdene i for eksempel Stockholm og København, så at båter sank og ble senket i byhavna har nok vært relativt vanlig.⁴⁴ I tillegg er det funnet mye riggdeler og annet tilbehør til båter og skip som anker, dregger, blokker og jomfruer, store mengder taufragmenter og andre små og store fartøydeler og fiskeutstyr som nyanserer forståelsen av bruken av havna i middelalderen og renessansen.

Funn av gjenstander, som kanon, kanonkuler, muskettkuler, sverd og dolker på gammel sjøbunn, bærer kanskje vitne om stridigheter som har pågått i havneområdet i seinmiddelalder og renessansen. Gjenstandsfunn som sko, glass, og mest av alt keramikk, forteller om fredeligere sysler i havn og om bord i båtene. Keramikken i renessansehavna er stort sett hollandsk, tysk og sørskandinavisk grovere leirgods, mens innslagene av tysk saltglasert steintøy, Werra- og Weser-fat er typiske indikatorer på hansahandel.⁴⁵ En stor andel hollandsk keramikk i form av kokepotter i rødt leirgods og annen grovere keramikk fra årtiene rundt 1600 viser hvor far-

tøyene som ankret opp på havna kom fra. De store mengdene keramikk stammer nok både fra brekkasje av handelsvarer som ble kastet over bord eller utfor bryggekannten, søppel fra skip og båter, og bysøppel som byens befolkning har kastet utfor bryggene. Å kvitte seg med søppel på denne måten var forbudt ved lov, men et utbredt problem da som nå.

BRUKEN AV SJØBODER OG ANDRE BYGNINGER I HAVNEOMRÅDET

Vi kjenner etter hvert godt til den fysiske utviklingen av havneområdet over tid, særlig inngående ved Bispebrygga på 1500- og 1600-tallet. Det er tydelig hvor sjøbodene og bryggene har stått, og til dels hvilke av bryggene som var bebygd med sjøboder for lagring av varer. En øyenvitneskildring fra den før omtalte tyske presten Reimar Kock forteller hva som ble lagret i sjøbodene. Kock var på Akershus i 1532 som prest på skipene fra Lübeck, og beskrev i sine krøniker⁴⁶ at sjøbodene i Oslo var «likesom pakkhus hos oss i hansabyene, og var bygget langs stranden og tjente til opplags- og gjemmeded for borgernes smør, øl, talg, hud, skinn osv.»⁴⁷ Dette var helt i samsvar med byloven som regulerte hvor varer skulle lagres og omsettes. Etter de tre dagene kongen hadde forkjøpsrett på alle varer måtte alt i hus; salg fra skip og båt var ikke tillatt. Unntaket var fersk fisk og østers, som av svært forståelige grunner skulle selges fra båt eller brygge og ikke tas med opp i byen.⁴⁸ De fleste bryggefundamentene var rektangulære i formen, og det er naturlig å tenke seg at gavlenden på sjøbodene lå langs fundamentenes kortende. Sjøbodene var sannsynligvis lafta, og byloven fra middelalderen forteller at det var tillatt med opptil tre alen brede svalganger på sjøboder.⁴⁹ Renaissanceens sjøboder har mest sannsynlig vært en eller helst to etasjer høye pluss loft, og mange kan ha hatt heiseanordninger i gavlen for å losse og laste varer. Arkeologien bidrar lite til et innblikk i hvordan disse bygningene så ut. Det som gjenfinnes er rester av taktegl fra sjøboder og skur sammenrast i brannene, i tillegg til hoggflis fra tilpasningen av plankedekken i eik som ble gjenfunnet på den gamle sjøbunnen.⁵⁰ Selve bygningene er kun fragmentarisk bevart i brannlagene i form av svartsvilde bygningsdeler som har løsnet under brannene, sunket og blitt liggende på sjøbunnen.



FIGUR 3.4.10 A Kvernsteiner funnet på bryggen K15 fra B3/B7-utgravningen i 2015–2016. Bryggen ble oppført i 1595, og steinene på bildet er to av seks kvernsteiner som lå på bryggen da den brant i 1624. Steinene er alle 70–75 cm i diameter med en tykkelse på 8–10 cm, og størrelsen viser at de har vært relativt små vasskvernsteiner. Alle seks kvernsteiner er laget av granatholdig glimmerskifer. Det er foreløpig usikkert hvor kvernsteinene er produsert, mest sannsynlig er det stein fra de store bruddene i Hyllestad på Vestlandet, men også kvernsteinsbrudd i for eksempel Saltdal, Brønnøy, Vågå og Selbu var i drift på tidlig 1600-tall. Fremtidige analyser vil kunne bestemme produksjonssted med stor sikkerhet.

Foto: Marja-Liisa Petrelius Gruc, Norsk Maritimt Museum. Lisens: CC BY-SA 4.0.

FIGUR 3.4.10 B Kvernsteinene lå på bryggen da Oslo brant for siste gang i 1624. Slik lå de i nesten fire hundre år.

Foto: Norsk Maritimt Museum. Lisens: CC BY-SA 4.0.

Flere gjenstandsfunn blant restene etter brannene forteller oss om bruken av bryggene. I kullagene på sjøbunnen finner vi spor av det som har stått lagret på brygger og i sjøboder i påvente av videre frakt da brannkatastrofen rammet. Den tidligere nevnte lasten av eidsborgbryner var blant disse. I tillegg til bryner er det også funnet laster med korn, keramikk, kritt Piper, kvernstein, teglstein, bygningsstein og ballastflint lagret på de brente bryggene. Til tross for den store variasjonen av brent last, vet vi at brorparten av lasten på de brente bryggene var av en slik art at de ikke etterlater rester i en brann, slik tilfellet i høy grad er med trelasten som lå lagret på brygger og landområdene nær Akerselvas utløp og ved sjøen. Ut fra disse funnene er det ganske tydelig at bylovens reguleringer om lagring i sjøbodene ble overholdt.⁵¹ I sjøbodene skulle det lagres tunge og voluminøse varer, og det var nok en stor fordel å slippe å frakte tunge varer på trebrolegningene oppover i byen.

I tillegg til sjøboder, må det ha eksistert bygg-

verk med andre funksjoner på bryggene for å ivareta havnas funksjonalitet. Det er usikkert om Oslo noensinne fikk egen havnekran brukt til lasting og lossing slik man ser i flere større nordeuropeiske sjøfartsbyer, som blant annet Hamburg, Antwerpen og Brugge i siste halvdel av 1200-tallet.⁵² Ved Klemensallmenningen er det funnet en lafta konstruksjon fylt av store steiner, som kan tenkes å ha vært fundamentet for en større innretning, muligens en kran.⁵³ Konstruksjonen er datert 1614 og har en plassering et stykke inne på land, noe som tilsier at den ikke var en del av havnefasilitetene. Enkle vippebommer må vi allikevel tenke oss at det har vært langs bryggene, slik det er kjent fra Bryggen i Bergen.⁵⁴ Det har nokså sikkert vært en veiebod for kontroll og registrering av fartøyer og innkreving av avgifter.

Sannsynligvis var det vertshus hvor sjøfolkene kunne få forpleining, slik som den mulige havnekroa, og kanskje var det eldhus eller bryggerhus nær



NMM 2014096 R3-07 Bjørsvika
Lag 176, R3-3,
23.09.2015



NMM 2014096 R3-07 Bjørsvika
Lag 176, R3-3,
23.09.2015

FIGUR 3.4.11 Gammel sjøbunn i havneområder fra middelalder og tidlig moderne tid inneholder ofte store mengder keramikk. Keramikken kan både ha blitt brukt ombord i fartøyer, være søppel fra byen som er kastet utfor bryggekanthen, eller brekkasje fra last som lastes og losses. For å gi et inntrykk av omfanget, viser dette bildet keramikk innsamlet av arkeologer i løpet av én enkelt dag fra et sjøbunnslag ved en brygge oppført i 1595. Potteskårene stammer fra dekorerte fat, kokepotter og andre gjenstander fra rundt 1600, produsert hovedsakelig i Nederland og Tyskland.

Foto: Norsk Maritimt Museum. Lisens: CC BY-SA 4.0.



FIGUR 3.4.12A Det godt bevarte vraket av den 12,6 meter lange båten Barcode 14 fra 1574 ble utgravd i 2009.

Foto: Norsk Maritimt Museum. Lisens: CC BY-SA 4.0.



FIGUR 3.4.12 B I akterenden av Barcode 14 stod fremdeles både pumpehuset i en flettet kurv og en fiolinblokk.

Foto: Norsk Maritimt Museum. Lisens: CC BY-SA 4.0.

havna hvor sjøfolk kunne koke seg mat siden det var forbudt å gjøre opp ild når skipene lå til kai. Fra Bryggen i Bergen er det bevart slike kjøkkenanretninger med tilhørende *skyttingsstuer* til bespisning og sosiale sammenkomster i de bakre delene av kjøpmannsgårdene.⁵⁵ I tillegg må vi tenke oss at det må ha vært en *bradbenk* – et sted for kjølhaling og små reparasjoner av fartøyer ikke langt fra bykjernen, og kanskje en skipskran med muligheter til små og store skipsreparasjoner i eller nær byen. Vi kjenner heller ikke til om det fantes et båtbyggeri i Oslo på denne tiden, det eldste vi kjenner sikkert til ble anlagt på Hovedøya i siste halvdel av 1640-tallet, etter at byen flyttet over vika og ble Kristiania i 1624.

Bryggene som lå parallelt med land ble flyttet stadig lenger ut i vannet ettersom de sank ned i leira og ble ubrukelige, havna ble tilslammet og landet hevet seg. Utstikkerbryggene tiltenkt de største skipene ble gradvis bygd inne av sjøboder og brygger ettersom plassbehovet tiltok. De gamle, innerste bryggene endret bruk; først ble bryggene trolig brukt av mindre båter, før de til slutt ble gjenfylt og brukt som fundament for ny bebyggelse på innvunnet, tørt land. Etter hvert ble sjøområdet mellom og rundt bryggene bygd helt ned, og kaifronten flyttet lenger ut i vika. Dette gjorde at det ble vunnet mer plass på land, lagringskapasiteten økte, havneområdet ble totalt sett større og bruken mer differensiert. De grunne, beskyttede områdene i kriker og kroker helt innerst mot land var utmerkede for små robåter og fiskebåter, mens de dypere, mer eksponerte bryggene lenger ute i vika var egnet til å losse og laste større fartøyer.

Parallell til denne praksisendringen ble videreført i Kristianias havneområde. Kristiania-bryggene har antagelig ikke vært vesensforskjellige fra 1500–1600-tallsbryggene i Oslo i verken utforming eller bruk og eierforhold. På kart over Kristianias brygger fra midten av 1600-tallet ser man at det først ble bygget to om lag 250 meter lange utstikkerbrygger – Nordre og Søndre brygge – i forlengelsen av Tollbugata og Rådhusgata. Deretter ble det tilføyd brygger og sjøboder ut fra disse i et mer uregelmessig og organisk mønster. Utstikkerbryggene fungerte som transportvei mellom mylderet av sjøboder og land.

GERILJABRYGGEBYGGING I OSLO ETTER BRANNEN I 1624?

Etter at byen brant en siste gang i august 1624, klagde byens borgermester og byråd i et brev til kongen den 20. september samme år over ordren om å flytte byen over til den andre siden av Bjørvika. I rekken av argumenter for hvorfor de skulle få bli værende i gamle Oslo skrev de blant annet til kongen at bolverkene i bryggene var bevart.⁵⁶ Dette ville si at de kunne bygge opp bryggene igjen uten å måtte fundamentere dem på nytt, noe som ble tillagt stor økonomisk betydning av borgerne. Kong Kristian 4. var derimot ikke begeistret for denne ideen, og i 1626 sendte han skip til Oslo for å brenne ned bryggene som da sannsynligvis var forsøkt gjenoppbygd på tross av kongens stående ordre om å la det være.⁵⁷ Denne avsviingen har det ikke vært mulig å påvise i det arkeologiske materialet, og det er usikkert om den faktisk fant sted. Foreløpige dateringer av bryggfundamenter sør for Klemensallmenningen kan imidlertid tyde på at det faktisk ble anlagt nye brygger i gamle Oslo – på tross av kongens ordre.⁵⁸ At havna var strategisk og økonomisk viktig også for kongen, viser brevet han sendte til landets stattholder Jens Juel. Allerede 4. oktober 1624 understreket kongen at det ikke skulle oppføres midlertidige brygger og sjøboder ved det gamle Oslo, og at de som eventuelt hadde blitt oppført igjen skulle «ruineres og nederrives». Deretter ble Jens Juel instruert i å tildele tomter for sjøboder og brygger utenfor den nye byen Kristiania slik at de ble liggende som en forlengelse av gateløpene.⁵⁹

Veiløpene fra denne siste biten av gamle Oslos eksistens kjenner vi mindre til. De yngste og øverste sjiktene er ofte svært dårlig bevart ved arkeologiske utgravninger, og det er derfor vanskelig å følge utviklingen av veinettet på 1500- og 1600-tallet. Ved utgravningene av Bispeallmenningen ble det imidlertid påvist tre sjikt med uregelmessig brolegning av kuppelstein fra 1600- og 1700-tallet liggende over plankedekkene fra middelalderen. Kuppelsteinen skriver seg fra tiden etter at byen ble fraflyttet og førte ned til den lille utstikkerbryggen kalt «Gamelbys Brygge» på et kart over Kristiania fra 1742. Gjennom 1700-tallet var middelalderens bispeallmenning kjent under ulike navn. Fra å gå under betegnelsen «Gaden fra Gamelbys Brygge» på 1742-kartet, ble



FIGUR 3.4.13 Brostein fra tidlig 1900-tall ble avdekket ca. 1,5 meter under asfalten i Bispegata. Til høyre i bildet sees en midlertidig bro over deler av utgravningsområdet, plassert for å tilrettelegge for kontinuerlig trafikk gjennom utgravningsperioden. Gata har dermed vært i kontinuerlig bruk gjennom over tusen år.

Foto: Egil Lindhart Bauer, NIKU. Lisens: CC BY-SA 4.0.

den to tiår senere omtalt som «Bispe-Gaden» i et avisinnlegg. På et kart fra 1779 heter den «Strand-Gaden», etter tettstedet Stranden som da lå ved havna. Først i 1874 er den igjen kjent under navnet Bispegata.⁶⁰

ET SJØVENDT BLIKK PÅ OSLO

De arkeologiske sporene av Oslos infrastruktur kan følges fra etableringen av de eldste tråkkene mellom byen og havna og de hittil eldste bryggene fra rundt år 1100, til de omfattende bryggekonstruksjonene

som ble anlagt like før, og kanskje til og med rett etter brannen i 1624. Fra de siste års omfattende utgravninger i havneområdene og langs viktige veifar ser vi at store byggearbeider, militær-strategiske forhold, ødeleggende bybranner og utvikling av handel og skipsteknologi har vært med på å forme hvor bryggeanlegg ble anlagt og hvordan havna ble utformet gjennom byens seks hundre år på Bjørvikas østside.

Det godt undersøkte området ved Bispeallmenningen og Bispebrygga var først sentralt for frakt av varer til bispegården og de monumentale byggearbeidene nord i byen, men ble senere stadig viktigere for

byens torg og kjøpmannsboder. I seinmiddelalderen, da tyske hansakjøpmenn dominerte handelen, ble bryggeområdene utenfor Bispeallmenningen ytterligere utvidet. Hansa-kjøpmennenes kogger ble trolig lastet og losset ved Bispebrygga, og det er naturlig å tenke seg at de tyske kjøpmennene eide eller leide sjøboder og husvære i samme område. Hansahandelen, med sine store skip og velordnede organisasjon, må ha vært en pådriver til utvidelsene av bryggeområdene vi ser på 1300- og 1400-tallet. På bakgrunn av ekspansjonen i bryggearealer og Bispeallmenningens mange hus med steinkjeller framstår denne nordre delen av byen som et sannsynlig merkantilt sentrum i seinmiddelalderen og renessansen.

Mens gateløpene ser ut til å ha vært nokså stabile gjennom middelalderen og renessansen, var det store endringer i havneområdet. Dette skyldes både naturlige forhold som oppgrunning av havneområdene grunnet tilslamming og landheving, gjentagende ødeleggelse av sjøboder og brygger ved den store bybrannen som herjet byen, økt behov for lagerplass og utvikling av større og mer dypgående skip.

De nye arkeologiske undersøkelsene viser at det senest på 1400-tallet mest sannsynlig var langsgående og kanskje sammenhengende brygger langs stranden, men at det i tillegg både var utstikkerbrygger som ledet ut på dypere vann, og frittstående brygger og sjøboder. Det er også helt tydelig at noen av de store bryggeekspansjonene skjedde over relativt kort tid, samt at de var godt planlagte og organisert sentralt. Det er nærliggende å tenke seg at det er blitt gitt ut tomter med krav om at de måtte bebygges for å øke handelsaktiviteten og således øke kongens inntekter. Rundt disse planmessig oppførte anleggene vokste det opp små og store brygger anlagt både som forlengelser og frittstående brygger. Sannsynligvis var det ofte flere eiere av hver sjøbod, og én borger kunne eie deler i flere sjøboder, slik forholdene også var i Kristiania.⁶¹

Funn av alt fra små båter til middels store skip fra seinmiddelalderen og fram til begynnelsen av 1600-tallet viser også allsidigheten i bruken av havna. I tillegg til handel i stor skala med handelsskip med stor drektighet har det vært bedrevet småskala fraktvirksomhet, fiske og ferdsel innafjords med alt fra små robåter til større kystseilere. Ved utgangen av middelalderen hadde Oslo allerede tatt skrittet ut av

periferien, og var gjennom trelasthandelen – særlig med Nederland – i ferd med å etablere seg som en handelshavn med et borgerskap som ikke skilte seg vesentlig fra de øvrige europeiske havnebyene. ■

- 1 Berge & Ødeby et al. under utgivelse
- 2 Molaug et al. 2018: 50
- 3 Ekroll 1997: 64–66
- 4 *Sverres saga* i Hødnebo & Magerøy 1979c: kap. 130–136
- 5 Schia 1995: 21
- 6 RN II: 1040
- 7 Rötch 2021: 82–83
- 8 Bill 1999: 252
- 9 Müller 2020: 240–241; Rötch 2019: 286
- 10 DN IV: 565; *Håkon Håkonssons saga* i Sturla Þorðarson 1964: 50
- 11 Christophersen 2015a: 125; Sprauten 1992: 40. Til tross for viktigheten av tjære, er det ikke belagt tjærebrenning i Oslo, jf. artikkel 2.2.
- 12 Berge & Ødeby et al. under utgivelse; Nedkvitne & Norseng 2000: 108–110. Se også artikkel 3.2.
- 13 Kittelsen 2005: 18
- 14 Berge & Ødeby et al. under utgivelse; Birkelund & Furan 2016: 21–61; Helstad & Dahle 2020: 44–54; Haavik & Oldham under utgivelse
- 15 BL VI: 4; Christophersen 2020: 181–182; Christophersen & Nordeide 1994: 82
- 16 Berge & Ødeby et al. under utgivelse; Derrick et al. 2023
- 17 BL VI: 4. Se også artikkel 4.3.
- 18 Berge & Ødeby et al. under utgivelse
- 19 KLLNM 20: 688–689
- 20 Nordlie et al. 2020: 122–144. Se også artikkel 3.3.
- 21 Engen & Johansen 2012
- 22 Berge & Ødeby et al. under utgivelse
- 23 Nedkvitne & Norseng 2000: 189
- 24 Jf. artikkel 2.3.
- 25 BL VI: 15
- 26 Hobberstad 2012: 50–55
- 27 Bull 1922: 308–309
- 28 Stornes et al. 2011
- 29 Schia 1995: 161
- 30 NGL IV: 489
- 31 Hegdal et al. under utgivelse
- 32 Schia 1995: 161
- 33 DN XII: 309
- 34 Ustvedt 1999: 59; Orginalmanuskript: «Dasz dritte theill der Croniken, dero kayserlichen freyen, undt desz heyligen Römischen Reichsstat Lubeck. durch Den Erwürdigen, Achtbarn undt Wolgelernten, Herrn Reymarum Kock, Pastorn daselbsten zu Sanct Peter» (Stadtbibliothek Lübeck, Signatur: Ms. Lub 2° 44).
- 35 Vangstad & Holmen under utgivelse
- 36 Daly 2016; Vangstad & Holmen under utgivelse
- 37 Moore 2010: 199
- 38 Vangstad & Holmen under utgivelse
- 39 Clausson 1632; Sæther 1987: 33–35
- 40 Vangstad & Holmen under utgivelse
- 41 Vangstad et al. 2016.
- 42 Bækken et al. 1998; Daly 2010a, 2010c, 2010d, 2011, 2013b, 2014, 2015; Falck et al. 2014; Gundersen 2012; Vangstad 2014
- 43 Vangstad 2011, 2012; Gundersen 2012; Molaug 2012
- 44 Hjulhammar 2010: 86; Lemée 2014
- 45 Mehler 2009: 102
- 46 Daae 1871; Heise 1877, 77
- 47 Ustvedt 1999: 59; Orginalmanuskript: «Dasz dritte theill der Croniken, dero kayserlichen freyen, undt desz heyligen Römischen Reichsstat Lubeck. durch Den Erwürdigen, Achtbarn undt Wolgelernten, Herrn Reymarum Kock, Pastorn daselbsten zu Sanct Peter» (Stadtbibliothek Lübeck, Signatur: Ms. Lub 2° 44).
- 48 BL VII: 23
- 49 BL VI: 4
- 50 Vangstad & Holmen under utgivelse
- 51 BL VI: 16
- 52 Dhoop 2014: 123
- 53 Haavik & Oldham under utgivelse
- 54 Helle 1995b: 405–410
- 55 Herteig 1969
- 56 Brev fra Oslos borgermester og byråd til Kristian 4. 20. september 1624, gjengitt i Sprauten 1992.
- 57 Brev fra kong Kristian 4. til Søfren Harbo datert 8. august 1626, jf. Laursen 1925.
- 58 Grue & Wammer under utgivelse
- 59 *Norske Rigs-Registranter V*: 433–434
- 60 Tvedt 2000: 64
- 61 Natrud 1928