

Einar Østmo

Da nordboene lærte seg å ro.

En teknologisk nyvinning for sjøfarten i tidlig jernalder

*Ro, ro, ro din båt
Ta din åre fatt
Vuggende, vuggende,
vuggende, vuggende
Over Kattegat*

Skal man peke på noe enkelt redskap eller hjelpemiddel som har hatt særlig avgjørende betydning for forløpet av Nordens historie, er det ikke lett å komme på noe viktigere enn båten. Jernøksen har også vært viktig, som A. W. Brøgger i sin tid betonet (Brøgger 1925:141), og saktens mange andre ting – fra pilespissen til eksplosjonsmotoren. Men uten båten hadde kulturhistorien sett annerledes ut – hvis det da hadde vært noen kultur og noen kulturhistorie i det hele tatt. Det er umulig å tenke seg at den raske bosetningen langs kysten av Norge ca. 9500 f. Kr. (10000 BP) kan ha foregått på annen måte enn med båt (Bang-Andersen 1996) og i all tid siden har ferdselen langs kysten bokstavelig talt vært en livslinje for dem som har bodd her. Med tiden skulle denne sjøveien gi navn til landet selv - nord-veien, Norðveg, Norge.

Både arkeologisk og historisk materiale gir godt grunnlag for å slå fast at båtbyggingen og båttrafikken i Norden gjennomgikk en lang utvikling allerede i forhistorisk tid, og at flere stadier eller faser kan påvises. Et viktig forhold som berøres av dette, er den måten fartøyene er blitt drevet frem på. I de eldste tider ble båtene alltid padlet. Senere, en gang i jernalderen, tok roingen over som det viktigste fremdriftsmiddel. Og endelig viser seilet seg på vikingtidens skip, både på avbildninger og på fartøyene selv; Osebergskipet fra tidlig på 800-tallet er det eldste sikre seilskip vi har bevart fra Nordens oldtid. Sammen med denne utviklingen skjedde mange andre ting – båtene ble etterhvert større, fra å være sydd sammen ble de senere klinket med jernsøm, og de ble utstyrt med en kraftig kjøl, for bare å nevne de aller mest påfallende utviklingstrekk. Endringene på disse områdene har utvilsomt hatt nær forbindelse med hverandre, og hatt som felles resultat, og formodentlig mål, at det ble bygget stadig større og bedre båter.

Overgangen fra en fremdriftsmåte til en annen må ha vært blant de mer avgjørende begivenheter i båtbyggingens historie. Det er vanlig å regne med at innføringen av seilet var avgjørende for at vikingtidens nordiske sjøfolk kunne gjøre hele Nord-Atlanteren så å si til sitt eget hav, og for at de kunne omslutte Europa med sine langferder og det som fulgte med dem av godt og vondt. Her skal vi imidlertid se på noen funn og observasjoner som kan belyse en eldre teknologisk endring som kan se ut til å ha hatt betydningsfulle følger i sin tid og i sitt miljø, nemlig overgangen fra padling til roing en gang i eldre jernalder. Det kan tenkes at det var en like gjennomgripende omveltning for sjøfarten

som overgangen til seiling noen hundre år senere og med lignende store følger både på fredelige og krigerske områder av tilværelsen, som det kan avleses på alt fra draktutstyr i vestnorske graver til militære forhold slik de kommer til syne i de sydiskandinaviske våpenofferfunnene.

Båter i steinalderen og bronsealderen

Søker vi etter materiale til å belyse båtenes og sjøtrafikkens eldste historie i Norden, er det ikke så mye konkret vi finner. Men fra Danmark kjenner vi til funn av årer så tidlig som 8250 BP (Rieck og Crumlin-Pedersen 1988:28), og de virkelige farkostene har vi i form av Ertebøllekulturens stokkebåter fra 5. årtusen f. Kr. fra Tybrind Vig på Fyn (Andersen 1985) og andre steder. I litt ulike utforminger er disse enkle og kanskje spesialiserte båtene datert fra eldre steinalder til bronsealder og senere. De årene som er funnet i Danmark og datert til mesolittisk tid, er alle tydelig padleårer, og de mesolittiske stokkebåtene som er kjent, har med sitt lave fribord utvilsomt egnet seg godt til å drives frem med dem¹.

I Norge har vi ikke så gamle funn av virkelige fartøyer eller årer, men vi har i helleristningene på Slettnes på Sørøya i Hammerfest de muligens eldste kjente minner om båter (Fig. 1). Geologiske forhold antyder at ristningene er laget mellom 9500 BP, da området ble tørt land, og tapesmaksimumet ca. 6000-7000 BP, snarest tidlig i perioden (Hesjedal et al. 1996:75ff; sml. Hesjedal 1993). Motivene knytter bildene til veideristningstradisjonen, og omfatter flere båtfigurer. Gutorm Gjessing sammenlignet i sin tid lignende figurer med slike skinnbåter som er eller nylig har vært i bruk hos eskimoene og andre nordlige folk, umiaken er særlig nevnt (Gjessing 1936:130), og det kan være en sammenligning så god som noen i dag også. Helleristningene, ikke minst de mange feltene ved Hjemmeluft/Jiepmaluokta i Alta, gir ellers grunn til å tro at de båtbyggingstradisjoner som kommer til uttrykk på dem, eksisterte lenge i nord, og iallfall gjennom hele steinbrukende tid (Helskog 1988).

Hva slags båter som ble brukt i jordbrukssteinalderen, for båter fantes utvilsomt den gang også, vet vi mindre om. I Åmosen på Vest-Sjælland er det riktignok funnet nærmere 30 stokkebåter med datering til Traktbegerkulturens tid i 4. årtusen f. Kr. (Rieck og Crumlin-Pedersen 1988:31ff), men om de har vært brukt i åpen sjø, er kanskje en annen sak. Et annet funn som kunne nevnes, gjelder en utspent stokkebåt fra Helsingfors, geologisk datert til ca. 2000 f. Kr. «Kan man möjligen tänka sig, att båtöfvet har färdats i dylika kanoter, då det kom til Finland öfver Finska viken?», spør Ville Luho seg (Luho, Hyypä och Gustafsson 1956). Gad Rausing foreslår at stokkebåtene og båter som den fra Helsingfors representerer to ulike båtbyggingstradisjoner i Nordens yngre steinalder, beregnet på henholdsvis innlandsfarvann og åpen sjø (Rausing 1984:34).

Bortsett fra funn av stokkebåter som den fra Varpelev på Stevns (Rieck og Crumlin-Pedersen 1988:44ff) og fra saltvannsmiljø i nærheten av Gøteborg (Sjöberg 1970; 1971), kjennes bronsealderens sjøfart vesentlig fra avbildninger av båter – på helleristninger, gravheller og gjenstander som sverd, halsringer og barberkniver. Det har foregått en omfattende diskusjon om hva slags båter disse bildene forestiller, ja, om de i det hele tatt har hatt virkelige båter som forbilder. Det er klart at det ikke er noen enkel sak å bedømme detaljer i skipenes konstruksjon på grunnlag av helleristningsfigurer (sml. de

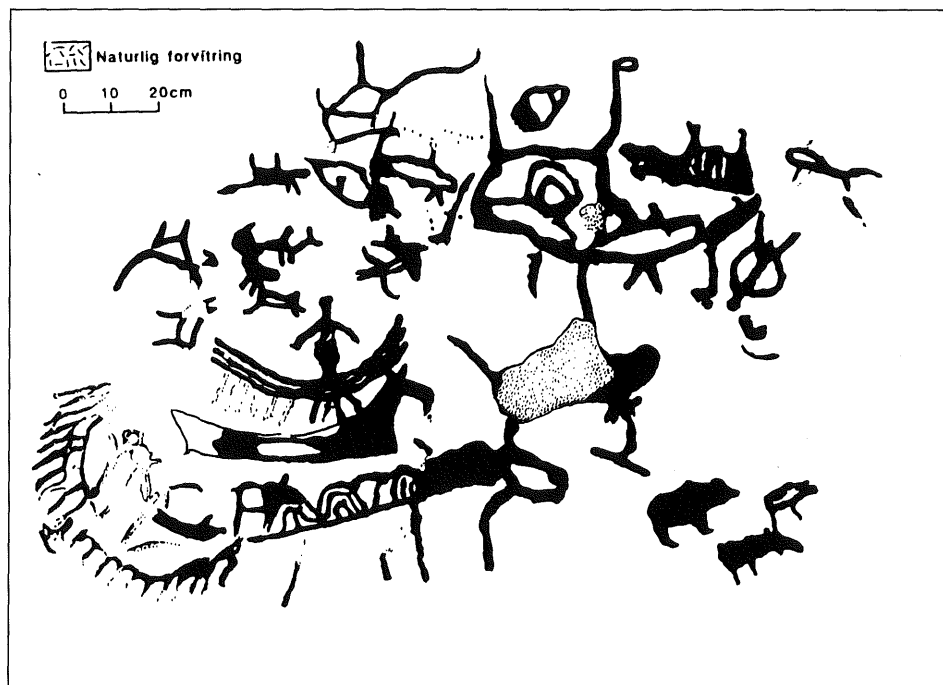


Fig. 1. Båtfigur fra eldre steinalder på helleristningsstein på Slettnes, Sørøya, Hammerfest. Etter Hesjedal et al. 1996:79.

manende ord hos Christensen 1980:76ff; men også den nyanserte diskusjon hos Rieck og Crumlin-Pedersen 1988:50ff), men det gir ingen unnskyldning for å unnlate å gjøre et forsøk. For bronsealderbåtenes vedkommende har diskusjonen særlig gått høyt mellom dem som mener ristningsfigurene forestiller en slags skinnbåter, og dem som heller mener at de må gjengi plankebygde båter med skallkonstruksjon i tråd med den senere, kjente nordiske båtbyggingstradisjonen. Det siste synet er vel rådende nå, og finner støtte i oppfatninger om skipsbygningshistorien som ble hevdet allerede av Philip Humbla (1937) og Bjørn Hougen (1941:57) og er senere blitt styrket ved Ole Crumlin-Pedersens (1970) gjennomgang og oppsummering av diskusjonen.

Uansett hvilken oppfatning man måtte ha av hva som var årsaken til at disse bildene ble laget i bronsealderen, hvilken kulturell sammenheng de har inngått i, så etterlater de mange tusen bildene ingen tvil om at båten var viktig for bronsealderens mennesker i Norden (Brøgger 1937; Østmo 1997; 1998; Kvalø 2000). Dette er det heller ingen uenighet om blant forskerne, selv om det kan diskuteres akkurat hvordan og hvor stor sjøfartens betydning var. Satt litt på spissen vil mange allikevel nok kunne være enige i den påstand at uten båten hadde det knapt nok vært noen bronsealder i Norden. Iallfall er det nærliggende å tenke slik om Syd-Norge, og i det hele tatt om alle de deler av Norden som var avhengige av båten for å holde oppe den avgjørende viktige kontakten med Syd-Skandinavia og kontinentet.



Fig. 2. Båtfigur med padlende mannskap på Kalnes, Tune, Sarpsborg. Figuren er 68 cm lang. Foto: forf.

Padling

Selv om mange av båtavbildningene på bronsealderens helleristninger er utstyrt med hva det er alminnelig enighet om å kalle mannskapsstreker, så er disse som regel så enkle at det ikke er lett å se hva mannskapet egentlig driver med. Riktignok later det vel til at båtene stort sett er fremstilt i fart, men hva det er som får dem til å bevege seg fremover, gir skipsfigurene flest ikke noe tydelig vink om. Men det finnes unntak fra denne regelen, for det finnes bilder av båter som drives frem av mannskap som sitter forovervendt og padler (Fig. 2). Både på helleristninger og på barberkniver forekommer slike bilder, spredt over hele det området hvor bronsealderens billedkunst ennå kan studeres. Et sjeldent funn av en velformet åre, formodentlig nettopp en padleåre, fra sen bronsealder i Vestfold kan også nevnes her. Åren (C. 29727b) lå sammen med annet treverk i det som er oppfattet som en stokkebro over et våtlende i Båsmyr mellom Kjerkehaugen og Morellåsen ved Freberg i Sandefjord. Åren, dvs. fragmentet, målte opprinnelig 67 cm, herav utgjorde det 13,7 cm brede og 0,5 cm tykke bladet 40 cm. Funnet er datert til 760-400 f. Kr.² Både fotografiet av åren med dens nokså spinkle dimensjoner *in situ* og utgraverens erindring om den tilsier at den bør oppfattes som en padleåre (her Fig. 3; Skjelsvik et al. 1958:112ff, fig. 8; 130 samt muntlig meddelelse fra mag. art. Elizabeth G. Skjelsvik). Åren er dessverre ikke kon-



Fig. 3. Båsmyr, Freberg, Sandeffjord. Padleåre fra yngre bronsealder funnet ved utgravning av en stokkebro. Stykket er 67 cm langt. In situ. Foto: Elizabeth Skjelsvik, Universitetets kulturhistoriske museer.

servert på en måte som tillater noen særlig presis undersøkelse av dens form i dag.

Uansett må vi vel uten videre kunne anta at padling var den alminnelige fremdriftsmåte i bronsealderens sjøfart. De fartøyer som trafikerte de danske belter ble padlet, og det ble båtene langs den lange kysten av Norge også. Ja, selv trafikken over åpent hav, over Skagerrak mellom Jylland, Lista og Jæren, og til og med over Nordsjøen, må etter alt å dømme ha foregått med padlede båter.

Regulariteten i denne trafikken vet vi mindre om, men de indirekte spor kulturforholdene i sin alminnelighet utgjør, tyder jo sterkt på at kontakten mellom Danmark og spesielt Sydvest-Norge var nær og tett gjennom hele bronsealderen (Brøgger 1937; Marstrander 1950; Møllerop 1963; Løken 1989; L. N. Myhre 1998:55f; Kvalø 2000). Om den var like tett over den mer risikable Nordsjøen, kan vel være en annen sak. Tanker om forbindelser mellom De britiske øyer og Vestlandet helt fra yngre steinalder har vært luftt fra tid til annen (Shetelig 1922:258ff; Bjørn 1936:12ff; Fett & Fett 1979:89; L. N. Myhre 1998:56). De funn som har vært nevnt til støtte for denne idéen, oppfattes imidlertid ikke likt av alle. Det gjelder særlig de såkalte tosidige flintøksene (Bakka & Kaland 1971:10f; Berg 1993), men også de sikkert mesolittiske spissnakkete trinnøksene med utvidet eggparti, som også er kjent fra Østlandet og hvis form må sies å skille seg fra de skotske øksene som nevnes av Fett & Fett 1979 (Østmo 1978). De likheter som anføres av Fett & Fett mellom helleristninger og gravheller i Sydvest-Norge og på De britiske øyer og i Bretagne osv., har heller ikke virket like overbevisende på alle, se særlig kom-



Fig. 4. Tilia, en rekonstruksjon av Hjortspringbåten, i kamp med elementene. Fra en videoproduksjon av Nadia Haupt, Marinarkæologisk Forskningscenter, Roskilde.

mentarene av Mats P. Malmer, Sverre Marstrander og Elizabeth Shee Twohig til Fett & Fetts artikkel i *Norwegian Archaeological Review* (1979).

Anathon Bjørn har allikevel gjort oppmerksom på en randlistøks av bronse (C.4211) fra periode I som er funnet i Skasvatnet i Klepp, av en type som hører hjemme på De britiske øyer (Bjørn 1936:12, avb. Abb. 8, s. 15; Møllerop 1963:9f, avb. fig. 4, s. 10), og et nordvestnorsk funn av tilsynelatende ubestridelig insulær opprinnelse, i form av en kunstferdig formet steinkule av skotsk type funnet på Lindås i Aure på Nordmøre (T.16398), omtales av Sverre Marstrander (1979, avb. fig. 1, s. 96). Slike sjeldne funn kan allikevel like gjerne understreke det ekstraordinære ved forbindelsen. «En slik enslig bronse er unektelig et noe spinkelt grunnlag å bygge en direkte forbindelse tvers over Nordsjøen på», sier Odmund Møllerop lakonisk om øksen fra Skasvatnet (Møllerop 1963:10). Oppsummerende må vi kunne si at mens arkeologiske funn og alminnelige kulturforhold tyder på jevnlig kontakt over Skagerrak gjennom hele bronsealderen, så tyder de samtidig på at kontakten over Nordsjøen var sjelden så tidlig, og det vil si i hele den tid da sjøtrafikken foregikk med padlede farkoster.

Padlingen ble riktignok fortsatt praktisert en tid etter bronsealderen. Et storartet eksempel på det er Hjortspringbåten fra Als, datert til 390-200 f. Kr.³ (Rosenberg 1937; Kaul 1988; Randsborg 1995), det eldste større fartøy som er funnet i Norden. Hjortspringbåten nevnes gjerne som det nærmeste eksempel på et fartøy av lignende slag som dem som er avbildet på bronsealderens helleristninger – en opprinnelig 19 m lang, sydd plankebåt med kraftig bunnplanke, men ingen egentlig kjøll, som ble padlet av 20 mann som satt på fint formede tofter. Den moderne Hjortspringbåtkopien «Tilia Alsie» har vist seg godt sjødyktig (Fig. 4). Med øvede padlere kom man opp i en fart på 7,6 knop (14,1 km/t), men glimtvis ble det registrert 8,2 knop. I sjøgang var farten lavere, 3,5 knop (6,5 km/t) ved 12-14 m/s og 75 cm sjø (Haupt og Vinner 2000). Med en slik mer realistisk fart

vil turen over Skagerrak ha kunnet gjøres på 17-18 timer fra Hanstholm i Nord-Jylland til Flekkerøy ved Kristiansand, mens Jylland-Lista nok vil ha krevd et døgn. En langtur på 25 sjømil med «Tilia» i smulere syddansk farvann ble allikevel gjennomført med nesten 5 knops fart (Valbjørn 2003:109).

Men ikke bare ble Hjortspringbåten fra ca. 300-350 f. Kr. padlet; en avbildning på et skår av keramikk datert til 300-tallet e. Kr. fra Trier forestiller en saksisk, dvs. germansk båt som padles (Ellmers 1978). Denne avbildningen synes dermed å bekrefte P. C. Taciti fremstilling av skipene hos de germanske svionerne et par hundre år tidligere, en stamme som holdt til ute i selve oseanet; etter de flestes mening i Sverige. Tacitus skriver i sitt etnografiske verk *Germania*, som ble skrevet i 98 e. Kr.: «eo differt quod utrimque prora paratam semper adpulsui frontem agit. nec velis ministrantur nec remos in ordinem lateribus adiungunt: soluntum, ut in quibusdam fluminum, et mutabile, et res poscit, hinc vel illinc remigium» (etter Bruun og Lund 1974:74), det vil si at skipene «avviker i sin form fra den vanlige idet de er spisse i begge ender, slik at begge danner en forstevn, og skipene er derfor alltid klare til å lande. De fører ikke seil og heller ikke årer anbragt i rekker i skipssidene; årene er tvertimot løse, slik som man pleier å ha dem på visse elvebåter, og de kan flyttes fra den ene side til den andre eftersom forholdene krever det» (Tacitus, overs. Width 1968). Dette oppfattes gjerne som en fremstilling av padling (Marstrander 1963:92; Bruun og Lund 1974:59; Rieck og Crumlin-Pedersen 1988:78; Jensen 2003:585), selv om ikke alle slutter seg til forklaringen av hensikten med båtenes form.

Nydamskipet, Dalbo II/8 og andre roskuter

Etter Hjortspringbåten er eikeskipet fra Nydam i Slesvig det neste bevarte forhistoriske skip i Norden, et 23,5 m langt rofartøy for 30 mann (Rieck og Crumlin-Pedersen 1988:103ff). Nydamskipet er dendrokronologisk datert til 310-320 e. Kr. (Bonde 1991); to andre båter som ble funnet samtidig, men som ikke er bevart, var trolig noe eldre (Rieck 2003:298ff). Omtrent av samme alder som det bevarte Nydamskipet er restene av en rodd plankebåt fra Halsnøy i Hardanger (B. Myhre 1980), mens en keip som er funnet sammen med andre båtresten i en myr på Mangersnes i Nordhordland later til å føre de eldste spor av rodde båter noe lenger tilbake i tid, med en datering til 40 f. Kr.-320 e. Kr.⁴

Senest i romertid hadde nordboene altså lært seg å ro. Kunsten regnes i alminnelighet for å ha kommet til Norden gjennom kontakt med sjøfolk fra kontinentet, og de arkeologiske funnene vi har referert kort, tilsier i alminnelighet at det kan ha skjedd omkring vår tidsregnings begynnelse (Rieck og Crumlin-Pedersen 1988:78f).

Nå er de funn som er gjort av båter, enten hele eller fragmentariske, jo såvidt få at det bare av rent statistiske årsaker må anses som lite sannsynlig at de er dekkende for alle ledd i utviklingen av båtbyggerkunsten. Det er mer enn et halvt årtusen mellom Hjortspringbåten og Nydamskipet, men det var tydeligvis i løpet av nettopp denne tiden at roingen ble innført i Norden. De berømte funnene fra Hjortspring og Nydam gir oss utvilsomt gode eksempler på hvordan båtene kunne ta seg ut før og etter at skiftet i fremdriftsmåte hadde skjedd, men kanskje ikke egentlig på hvordan båtene var konstruert på den tiden det faktisk skjedde.

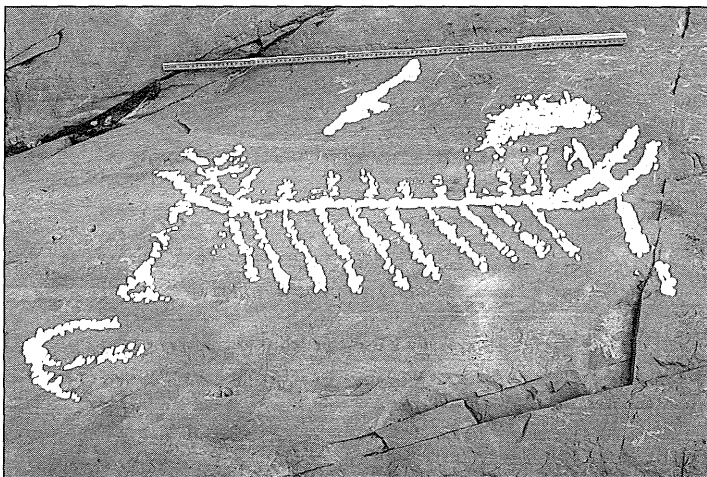


Fig. 5. Dalbo II/8, Bærum. Helleristningsfigur av roskip med todelte stevner. Foto: forf.

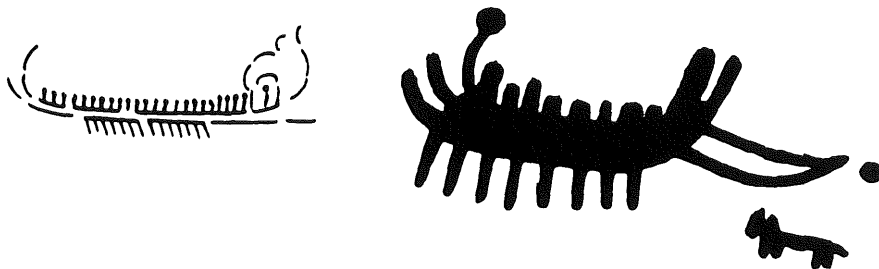


Fig. 6. Andre eksempler på helleristningsfigurer som muligens fremstiller rodde fartøyer. T. v. en figur som ikke har latt seg gjenfinne i nyere tid, men som skal ha eksistert på en helleristning ved Valla i Tossene sogn, Båhuslen, etter Tham 1794, Tab. XIV No. 1, dvs. fra Pehr Thams «Göthiska Monumenter» i nokså tidstypisk stil. Tham skriver om dette feltet: «Ännu på et flackt Berg i Walla By, Nordan til, på Knippels-Berget, flera ristningar. Hela Ristningen 3 1/2 aln lång emellan Norr och Söder, och i bredden vid pass 1 1/4 aln. Mycket är utslitet af Tramp, som omöjeligen kan observeras» (Tham 1794:13). Thams avbildningar, som bygde på tegningar av C. G. G. Hilffeling, var ofte nøyaktige og gode, skjönt helleristningsgjengivelsene ikke anses som like vellykkede som tegningene av steingraver og røyser (Nordbladh 1997). På grunnlag av Thams avbildning er ristningen senere omtalt av A. E. Holmberg («Den största skeppsformen är högst märklig, emedan den visar de under rodden begagnade årorne; en föreställning som träffas på blott en enda annan hällristning, nemligen den vid Wese i Bro socken (Tab. 37 & 38, fig. 126, [her: t. h.]). Den synes ock vara försedd med en tältning öfver bakstammen»; Holmberg 1848:124).

Et funn som kan se ut til å føre oss noe nærmere de eldste rofartøyene og selve introduksjonen av roingen, ble gjort med oppdagelsen av en særlig utførlig fremstilling av et skip på en helleristning på Dalbo nedenfor Kolsås i Bærum i 1992 (sml. Østmo 1990 og 1992, hvor alle helleristningene på Dalbo er avbildet og beskrevet i detalj). I nummerringen av ristningene på Dalbo har den betegnelsen Dalbo II/8 (Fig. 5). Selv om det som før sagt ikke alltid er så lett å avgjøre hva detaljer ved helleristningsfremstillinger av skip egentlig forestiller, kan det ikke være noen tvil om at denne figuren viser et fartøy som blir rodd. Ti lange årer stikker ned fra skroget, ned i sjøen, på en helt annen måte enn det er vanlig på bronsealderristningenes skipsfigurer ellers. En så utvetydig fremstilling av roing som på denne figuren er langt fra vanlig på helleristningene; jeg kjenner ellers bare til et par andre, noe usikre tilfeller (Fig. 6).

Dalbo II/8 viser oss også et annet interessant forhold, som vi ikke har belegg for utenfor helleristningenes verden. For mens den padlede Hjortspringbåten ennå har et skrog der selve stevnen er skutt inn mellom snabelaktige forlengelser av henholdsvis bunnplanke og reling, slik det må ha vært vanlig på bronsealderens skip, har roskipet fra Nydam en stevn som er skjøtt til og så å si forlenger selve kjølstokken, slik vi kjenner det fra senere tiders nordiske båter helt frem til vår egen tid. Det rodde fartøyet som er gjengitt på Dalbo II/8, har tydeligvis ennå hatt en konstruksjon av eldre type med todelte stevner, og viser altså at man begynte å ro før skipsskroget hadde fått den utforming vi er vant til.

Introduksjonen av roing på Dalbofigurene

Flere forhold tyder på at de minst 40 skipsfigurene som finnes på Dalbo, nettopp ble hugget på den tiden da denne utviklingen av skipsskroget skjedde, og avspeiler hvordan det foregikk. I alminnelighet må vi vel tenke oss at en såvidt betydelig endring av den måten skipene var bygget på, tok en del tid, og at det kan ha vært flere trinn på veien. Ja, vi må vel også tenke oss at prosessen ikke bare var rettlinjert, men at den kan ha gått i rykk og napp, og for den saks skyld ha omfattet mindre vellykkede eksperimenter underveis.

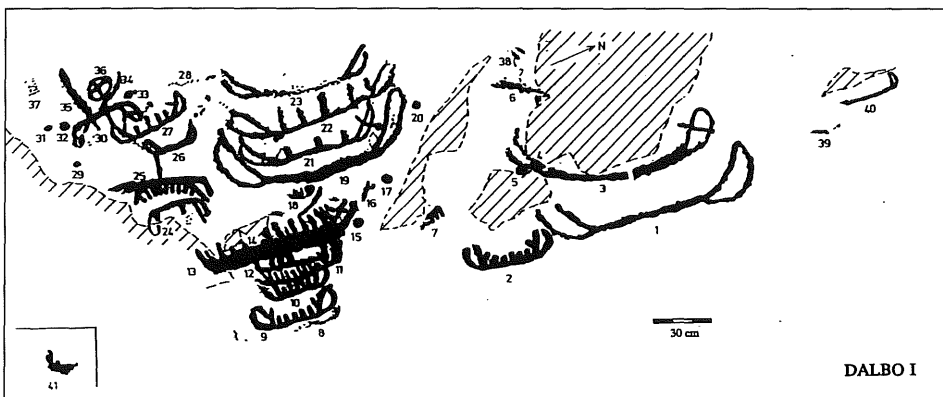


Fig. 7. Helleristningsfeltet Dalbo I, Bærum. Kalkering: forf.

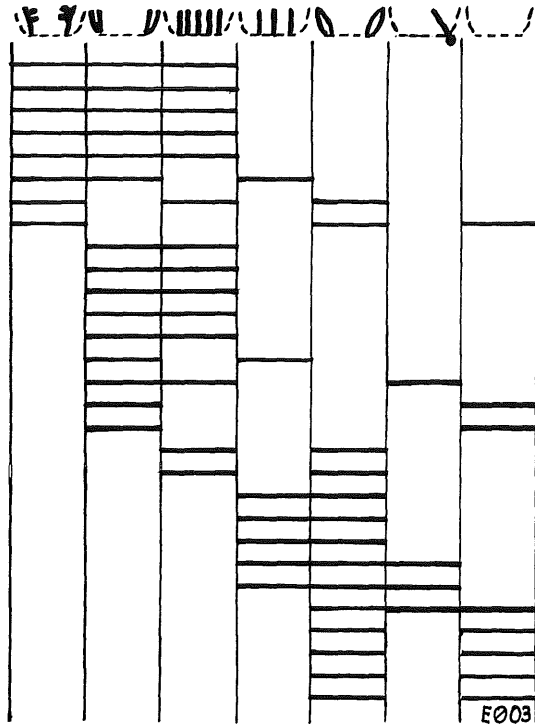


Fig. 8. Matrise over forekomsten av karakteriserende trekk ved skipsfigurene på Dalbo, Bærum. Fra v. Grener på stevnene; Todelte stevner; Mange (minst 5) mannskapsstreker; Få (høyst 4) mannskapsstreker; Minst 1 lukket stevnm; Styreåre; Ingen mannskapsstreker

De mest aktuelle utformingene av skipsskrogene kan alle studeres på det mest rikholdige helleristningsfeltet på Dalbo, Dalbo I, med ialt minst 19 skipsfigurer i tillegg til enkelte andre motiver (Fig. 7). Her finner vi både todelte stevnavslutninger à la Hjortspringbåten og bronsealderens båtfigurer, og stevnavslutninger som har form av en slags spisse eller noen ganger litt mer rundete løkker. Det kan synes nærliggende at dette gjenspeiler virkelige fartøyer der stevnene var dannet ved at forlengelsen av kjølen (eller bunnplanken) var krum og ble ført helt opp til relingsforlengelsen. Det forekommer (f. eks. nr. 19) at den ene enden kunne være rundet, vel akterenden, mens forenden endte i en tydeligere spiss, hvor vi noen ganger ser at relingsforlengelsen fortsetter et lite stykke forbi forlengelsen av kjølen (nr. 21 og 22). Vi finner også eksempler på at den ene enden, vel da akterenden siden det er der vi noen ganger finner det som må være styreåren, kunne ha en lukket stevnavslutning, mens forenden fremdeles var todelte (nr. 3 og 24).

Det er fristende og fascinerende å tenke seg at slike detaljer ved skipsfigurene på Dalbo gir oss et forholdsvis detaljert innblikk i de forsøk og nyvinninger som preget utviklingen fra bronsealderens til jernalderens skip i Norden, selv om vi jo gjerne kunne ha

ønsket oss at ristningskunstnerne hadde vært enda mer opptatt av detaljer enn de var. At skipsfigurene på Dalbo faktisk ble hugget til ulike tider og avspeiler en utvikling over tid, lar seg ellers begrunne rent statistisk, idet de enkelte, karakteristiske kjennetegn ved figurene kan settes opp i en seriasjonsmatrise som representerer en klar rekkefølge (Fig. 8; sml. tidligere utgaver Østmo 1990:115; 1991:226). Matrisen er basert på om skipsfigurene har åpne eller lukkede stevner, om stevnene har en slags utvekster eller «grener», om skipene har mange (minst 5), få (høyst 4) eller ingen mannskapsstreker og om skipene er avbildet med styreåre. Basert på at åpne stevner historisk sett er et eldre trekk enn lukkede, viser matrisen at stevner med «grener» er tidlige, at mannskapsstrekene ble mindre viktige etterhvert, og at gjengivelse av styreåre er et sent trekk. Som helhet gir matrisen uten tvil støtte til å betrakte de ulike formene for skipsfigurer på Dalbo som uttrykk for en utvikling i den måten skipene var konstruert på på den tid ristningene ble hugget.

Når det var, sier ikke helleristningene så mye om, og vi kan ikke gjøre annet enn å plassere dem, og den utvikling av skipsbyggningskunsten de gjengir, mellom Hjortspring og Nydam, eller eventuelt mellom Hjortspring og Mangersnesfunnet. Det fører oss til den senere del av førromersk jernalder eller tiden omkring vår tidsregnings begynnelse, og noe særlig nærmere er det vel ikke råd å komme. Det kan kanskje forekomme usannsynlig at helleristninger som de på Dalbo skal være så sene, men mange forhold tyder på at Dalboristningene er en lokal, sen videreføring av bronsealderens helleristningstradisjon, i en viss likhet med enkelte ristninger på Vestlandet og i Trøndelag. Disse sene ristningene ble tilsynelatende hugget under delvis andre kulturelle forutsetninger enn de fra bronsealderen, uten at vi kan gå nærmere inn på det her. Forholdet er diskutert mer utførlig i Østmo 1990, 1991 og 1992. Det er mulig å tenke seg at skipsfigurene på Dalbo, særlig de på Dalbo I, ble hugget omtrent én gang per generasjon, og i så fall må vi tenke oss at den utviklingen vi snakker om her, kan ha strukket seg over et par hundre år eller så, noe som i det store og hele ikke virker så urimelig.

Det later altså til at flere forhold ved skipene var under endring på samme tid. En av flere viktige nyskapingner var keipene; som før nevnt foreligger de i Mangersnesfunnet fra eldre romertid. For å ro må man ha noe å legge årene an mot, og keipene kan godt betraktes som en avgjørende nyhet, kanskje en virkelig oppfinnelse, som måtte til for at roingen kunne gjennomføres. I hvilken grad innføringen av roingen dannet en forutsetning for utviklingen av selve skipsskroget, er ellers kanskje ikke så liketil å avgjøre, selv om det virker svært sannsynlig at det var en slik sammenheng. Roingen må iallfall ha gjort det mulig å bygge skip med større fribord, ettersom ro-årer kan gjøres lengre enn padleårer.⁵ Skipene kan dermed også ha blitt større og ha fått større lasteevne. At farten også økte, kan vi sikkert regne med.⁶

Både roingen og den utvikling som fulgte av konstruksjonen av selve skipsskroget, må sees i lys av et behov for raskere, større og mer sjødyktige skip, som de teknologiske endringene både skapte grunnlaget for og samtidig var et resultat av i en stadig vekslning mellom nye ideer, eksperimenter og mer eller mindre dyrekjøpte erfaringer. Man skulle tro at det var litt av en utfordring første gang man skulle få skipsmannskapet til å sette seg i båten med ryggen i fartsretningen. Det er jo nesten ikke mulig å forestille seg noen mellomting, så å begynne å ro må nærmest ha hatt karakter av en bestemmelse, som ble gjennomført så å si med ett slag. Men det skulle nok en del øvelse til før årene gikk like taktfast i vannet som på Dalbo II/8 – .

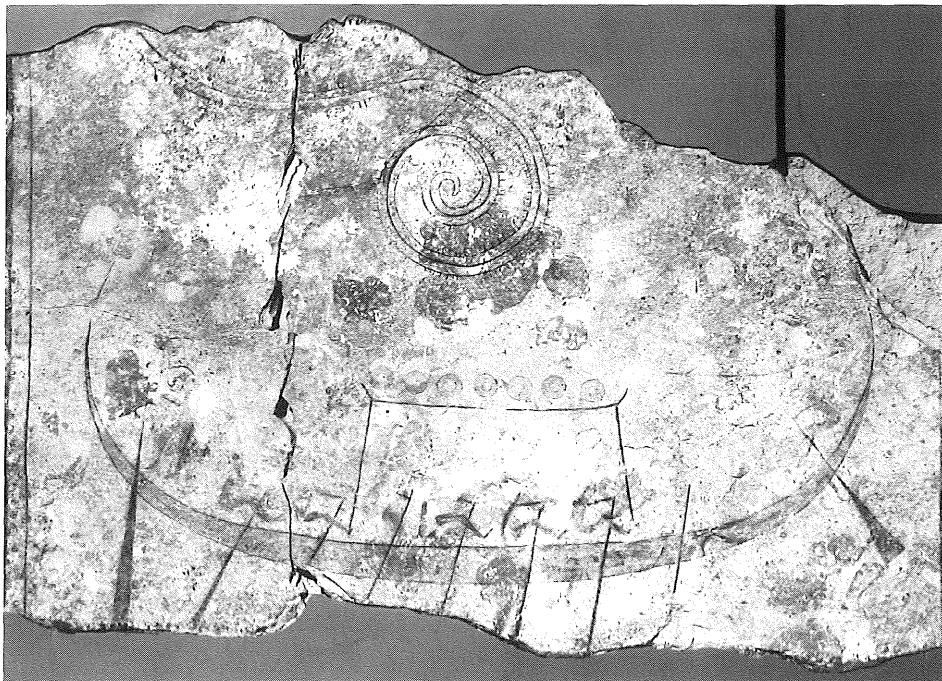


Fig. 9. Skipsfigur på fragment av billedstein fra Stenkyrka, Gotland. Foto: Raymond Hejdström/Gotlandslänsmuseum.

Det kan synes som om den nye fremdriftsmåten ble fulgt av andre nyvinninger også. På Dalbo II/8 kan vi legge merke til at skipet er utstyrt med hva som ser ut som styreårer i begge ender av fartøyet. Denne for oss uvante praksis er den samme som vi finner på avbildningene av roskuter på de eldste billedsteinene fra folkevandringstid på Gotland og i Uppland, Bro-typen etter Sune Lindqvist (Fig. 9; Lindqvist 1942; 1955). Uten at forholdet er helt klart, må vi vel kunne tro at dette hadde sammenheng med behovet både for utkikk og for sikker manøvrering av fartøyet under de nye betingelser slik jeg tidligere har vært inne på (Østmo 1992:33ff, hvor filologiske forhold vedrørende det mulige navnet på den forre styreåren også diskuteres⁷), selv om det nok er mulig at allerede Hjortspringbåten ble styrt slik. I forlengelse av dette kan man tenke over om ikke de sosiale forholdene ved sjøfarten må ha blitt preget av endringen; den psykologiske virkning av at mannskapet ikke lenger så forover i fartsretningen, men var helt avhengig av styrmann og utkikk, må ha vært følbart. Det er tenkelig at styrmannens, eller om man vil, høvedsmannens posisjon ble styrket på denne måten. Kanskje det er i en slik sammenheng vi skal forstå det at mannskapsstrekene blir borte på de senere skipsfigurene på Dalbo – styrmannen hadde overtatt hovedrollen.

Slutten av førromersk jernalder kan se ut til å ha vært en tid da ledere med større rikdom, større ambisjoner og større makt sto frem etter at samfunnet i lang tid hadde hatt et

jevnt, egalitært preg. Enkelte riktig store bygninger ble reist på sentrale gårder i Norge, og i gravfunnene viser importerte luksusvarer seg for første gang på mange hundre år (Solberg 2000:65; B. Myhre 2002:117). Bygging av større, mer sjødyktige båter ført av myndige styrmenn kan gjerne sees som et karakteristisk uttrykk for en slik situasjon i samfunnet, ja, nettopp som et viktig middel til å realisere entreprenørenes ambisjoner og en arena for kraftfull, initiativrik utfoldelse i seg selv.

De tilgjengelige arkeologiske og historiske kildene kan tyde på at det tok tid før roingen slo fullstendig gjennom. Dersom vår datering av roingen på Dalbo til slutten av førromersk jernalder er riktig, har roing og padling eksistert side om side i Nord-Europa i nærmere fire hundre år, siden sakserne som vi har sett, kunne padle ennå på 300-tallet e. Kr.

Det er også tankevekkende at roingen, i likhet med seilet senere, først ble introdusert i Norden så lenge etter å ha vært tatt i bruk i Middelhavsområdet. Det ser ikke ut til å ha vært noen særlig tett kontakt mellom de maritime miljøene i Syd- og Nord-Europa – eller så har de iallfall virket ganske uavhengig av hverandre gjennom lange tider. De grunnleggende forskjellige prinsipper som lå til grunn for båtbyggingen i de to områdene, tyder jo i seg selv også på det. A. W. Brøggers storslåtte visjon om bronsealderens kontinentomspennende sjøreiser bør kanskje modereres noe (Brøgger 1937); iallfall må det tas forbehold for nordisk bronsealderens vedkommende, som i det store og hele synes å ha vært mer orientert mot og influert fra kontinentet enn det atlantiske Vest-Europa (sml. Kristiansen 1998:144ff). Beretningen om Pytheas' ferd fra Massalia (Marseille) til «Thule» omkring 320 f. Kr., som nærmest ble oppfattet som en skipperskrøne av ettertiden, viser allikevel at det var kontakt mellom Middelhavsområdet og Nord-Europa i førromersk jernalder, interessant nok nettopp på den tiden da vi synes å se at roingen ble kjent i nord. Akkurat hvor Thule var, er det kanskje delte meninger om, men interessant er Ottar Grønviks forslag om at det kunne ha vært en betegnelse på Norge som «thulenes land» (Grønvik 1999:73, Note 1; se ellers Nansen 1911; Grane 2003:129).

Selve betegnelsen *å ro* er allikevel av eldgammelt opphav. Ordet gjenfinnes vidt spredt i mange indoeuropeiske språk med samme eller nær beslektet betydning som i dagens norsk – fra gammelindisk til gresk, latin, irsk og litauisk og andre, noe som sterkt antyder at det må være gammelt språklig fellesgods iallfall i de ikke-anatoliske indoeuropeiske språk (Bjorvand og Lindeman 2000:730ff) – ganske sikkert eldre enn overgangen fra padling til roing i Norden. Noen mulighet for å identifisere eldre betydningsnyanser, som å skille mellom padling og roing, synes det ikke å være, men ordet har tilsynelatende alltid betegnet det å drive en båt frem med årer.⁸

Avslutning. Noe om hva roingen førte til

Roskipet som er fremstilt på Dalbo II/8, er det sikreste, og nesten det eneste spor vi har av roing med farkoster med todelte stevner, og således det teknologisk eldste spor etter roing vi har i Norden. Bildet er viktig på en annen måte også, for nettopp det at roingen opptrer på skip av en eldre konstruksjon, viser at hele utviklingen av skipsteknologien var en gradvis prosess, selv om det å begynne å ro i seg selv må ha vært én, ganske dramatisk forandring.

Å si noe presist om det miljø dette skjedde i, er jo ikke så enkelt. Men vi tar vel iall-

fall ikke feil om vi ser for oss et miljø av aktive, dyktige og udogmatisk kreative sjøfolk og båtbyggere, der diskusjonene har vært livlige og forslagene til forbedringer mange. Båtbyggingen har også den gang, som alltid senere (og kanskje tidligere), vært en arena for original, skapende virksomhet på høyt nivå.

Følgene av utviklingen i skipsbyggingen berører hele samfunns- og kultursituasjonen i Nord-Europa i romertid og folkevandringstid, og kan her bare antydes på flyktigste vis. Men de nye muligheter roingen ga, må snart ha satt fart i utviklingen av skipsskroget. Større fartøyer og større fart må ha øket sikkerheten for ferdselen til sjøs, og sikkert også rekkevidden. Flere forfattere har pekt på at arkeologiske funn, særlig av smykker og annet draktutstyr, tyder på regulære kontakter mellom De britiske øyer og Skandinavia, inklusive Norge, fra 400-tallet (f. eks. Slomann 1955; Bakka 1959; 1971; Hines 1993) – noe helt annet, altså, enn det vi fant må ha vært tilfelle i senneolittisk tid og bronsealder. Som Rieck og Crumlin-Pedersen uttrykker det: Nordgermanernes skip ble så effektive «at de muliggjorde en talstærk indvandring af jyder, angler og saksere i England fra 400-tallet, udfald mod frisisk område under den danske konge Hugleikr i 500-tallet og vikingernes voldsomme ekspansjon over havene i slutningen af 700-tallet» (Rieck og Crumlin-Pedersen 1988:78).

Det kan rett og slett se ut til at roingen og de større, mer sjødyktige skip den ga mulighet for, var det som gjorde en mer regulær fart på Nordsjøen fra Norge mulig i eldre jernalder. Mens Østersjøen, Skagerrak og norskekysten tidligere hadde vært de største utfordringene som ble møtt regelmessig, kunne man nå trøstig legge ut på Nordsjøens åpnere hav.⁹

Men roingen og den utvikling som fulgte, fikk etter alt å dømme dramatiske konsekvenser også i Norden. Den vitenskapelige bearbeidelsen og publiseringen av det spektakulære våpenofferfunnet fra ca. 200 e. Kr. fra Illerup Ådal ved Skanderborg på Jylland har ført til den oppsiktsvekkende påstand at den velorganiserte hæren hvis utstyr ble ofret i mosen, trolig kom fra Den skandinaviske halvøy, ja, høyst sannsynlig fra Vestlandet (Ilkjær 1993:374ff). Det samme er siden også gjort gjeldende for andre funn, fortrinnsvis datert til omtrent samme tid (Jensen 2003:510ff).¹⁰ Disse hærene var både mannsterke og hadde mye utstyr med seg, inklusive hester. Som det har vært påpekt, må de logistiske problemene med å transportere alt dette over Skagerrak ha vært formidable (von Carnap-Bornheim 1997, som regner seg frem til at 30-40 skip kan ha deltatt i det angrep som endte i Illerup Ådal; Lund Hansen kommer til enda høyere tall, Lund Hansen 2002), og det ligger nær å anta at de større og bedre roskipene var en forutsetning for de dristige ekspedisjonene til Syd-Skandinavia. At den egentlige varehandelen i strengere forstand ikke behøver å ha hatt så stort omfang (Christensen 2002), er for såvidt en annen sak, for her handlet det om mye viktigere ting: Krig, seier, gull og ære. Det hendte det gikk galt, og at hele ekspedisjonen havnet æreløst i en syddansk innsjø. Men mange slike ferder må ha vært vellykkede. Å være med på dem må ha vært selve eventyret for unge, båtvante og ærekjære menn på Vestlandet for nesten to tusen år siden. Den økte mengde luksusvarer i særlig vestnorske funn fra yngre romertid og folkevandringstid viser med all tydelighet at trafikken bar frukter, der Avaldsnesfunnet fra den senere del av 200-tallet bare er det tidlige, strålende toppunkt (Schetelig 1912:53ff). Og det er sikkert i denne sammenheng vi skal se byggingen av store skipsnaust, som er kjent i et antall av minst 250 særlig på Vestlandet og nordover (Rolfsen 1974; sml. B. Myhre 1985; 1997;

Ilkjær 1993:376f; von Carnap-Bornheim 1997:231f; Grimm 2001; 2002). Mange av dem har rommet store skip på godt over Nydamskipets lengde; et naust på Sømme i Sola er målt til 37 m (Myhre 1997:178). Mange av de største av disse naustene er samtidig de eldste, datert nettopp til romertid (anf. arb. Fig. 4, s. 172). De er utbredt fra Lista og nordover til Nord-Norge, men med et svært markert tyngdepunkt på Nord-Jæren, som Bjørn Myhre viser (anf. arb., fig. 13, s. 179), og det ligger nær å anta at mange av raidene mot Syd-Skandinavia kom fra dette strøket.¹¹

Vi må allikevel passe oss så vi ikke uten videre slutter fra virkning tilbake til en enkelt årsak til alt som skjedde. Vel kan rokunsten ha vært en nødvendig forutsetning for det som skjedde med båtenes fremdrift og i neste omgang med sjøfarten, krigstoktene og hele kulturen i romertid og senere. Men med slike virkninger må vi sikkert se for oss sterke viljer og klare forsett som de dominerende, ja, avgjørende drivkreftene bak begivenhetene. Det betyr at roingen etter all sannsynlighet må ha vært en villet endring, enten den nå var importert så å si som den var fra kontinentet eller var mer av en oppfinnelse, mer eller mindre inspirert av forholdene i Syd-Europa. Roingen var neppe noe som skjedde «av seg selv»; den var heller et ledd i aktive bestrebelser på å øke den militære slagkraften til de mektige langs Nordens kyster.

Det kan tenkes at slike overveielser gir oss en pekepinn om hvor i Norden roingen ble tatt i bruk først. Det kan ikke være noen tilfeldighet at krigsbytteofrene i Danmark med tegn på vest-skandinaviske opprinnelse for alvor begynte samtidig som byggingen av marinebaser i form av store skipsnaust kom i gang på Vestlandet, nærmest umiddelbart i kjølvannet av introduksjonen av rodde, og dermed større og raskere fartøyer. Det kan i det hele tatt ikke være tvil om at det var høvdingene på Vestlandet som hadde mest å vinne på det som skjedde – og som jo tross alt må ha krevd store investeringer både i fartøyer og annet utstyr, i tid til opplæring av mannskapene og ikke minst i prestisje og krav til mannskapenes lojalitet. Det meste peker derfor mot Vestlandet som sentrum for begivenhetene.

Samtidig viser jo alle spor at de overlegne roskipene ganske snart ble tatt i bruk over hele Norden. At det teknologisk sett eldste konkrete spor etter roing er å finne på Østlandet, på Dalbo i Bærum (riktignok nord for Skagerrak og Kattegat), må nærmest betraktes som en liten tilfeldighet, betinget av de lokale kunstneriske konvensjoner; det var der det fremdeles ble hugget helleristninger.

Avslutningsvis må vi uten videre kunne si at roingen føyer seg pent inn i en lang historisk rekke av teknologiske nyvinninger som i seg selv kan se enkle, for ikke å si harmløse ut, men som har fått store virkninger i hendene på folk med ambisjoner og handlekraft. Derfor er det kanskje ikke for mye sagt at det at nordboene gikk over fra å padle til å ro omkring vår tidsregnings begynnelse, var en utvikling i skipsteknologien av bortimot like stor historisk betydning som innføringen av seilet senere skulle bli.

Etterord

Takk til Arne Emil Christensen, Ole Crumlin-Pedersen, Raymond Hejdström, Flemming Kaul, Christopher Prescott, Gaute Reitan, Elizabeth G. Skjelsvik og Dagfinn Skre for kommentarer og annen god hjelp i forbindelse med denne artikkelen. Ansvar for feil og mangler forblir allikevel hos forfatteren.

Noter

1. Padleårene fra Tybrind Vig har ellers vakt størst oppsikt på grunn av sin merkelige dekor (Andersen 2000).
2. CalBC, kalibret etter kalibreringsprogrammet OxCal v3.8 på grunnlag av 2425±85 BP, T-29.
3. CalBC, etter OxCal v. 3.8 på grunnlag av 2240±50 (K-5015; Tauber 1988:240).
4. CalBC/AD etter OxCal v3.8 på grunnlag av 1890±125 BP (Ekroll 1988:395; sml. Christensen 1995).
5. Hjortspringbåtens padleårer er ca. halvannen meter lange (Rosenberg 1937:89), mens Nydambåtens årer varierer mellom 2,80 og 3,90 m avhengig av hvor i båten de skulle brukes (Gebührl 2001:35).
6. Et presist uttrykk for forskjellen mellom den fart som kan oppnås i henholdsvis padling og roing kan være at ved de olympiske leker i Atlanta i 1996 var vinnertiden for kano, toer, 1000 m, 3.31,87, mens roing, toer uten styrmann ble vunnet på 6.20,09 over 2000 meter, som tilsvarer to 1000-metere på 3.10,04 (etter Hvem Hva Hvor 1997 (Oslo: Chr. Schibsteds Forlag A/S), s. 316f). Kanopadlerne holdt dermed en gjennomsnittsfart på 9,17 knop (16,99 km/t), mens roerne klarte 10,23 knop (18,94 km/t) over den dobbelte distansen. Dette gjelder roing med én åre pr. roer; det gikk enda fortere for dobbeltscullerne, der hver roer har to årer. Vinnertiden var 6.16,98, dvs. 3.08,49 pr. 1000 m, eller 10,31 knop (19,10 km/t). Kajakkpadlerne oppnådde tider omtrent som roerne; toer 1000 m gikk unna på 3.09,19. – Disse prestasjonene kan naturligvis ikke uten videre overføres til nordiske jernalderfarkoster, men de viser hva som kan oppnås med optimal utrustning og under optimale forhold av padlere og roere.
7. Forskjellige forhold tyder på at åren kan ha vært sammenlignet med en håndflate og vært kalt noe slikt som «lo-åre» eller «luf-åre», sml. nynorsk *handlove*.
8. En annen indoeuropeisk rot som har vært nevnt i lignende sammenheng, rekonstrueres som *sewH-, som av noen finsk-ugriskforskere settes som opphav til roten *suxi- med betydningen «å ro» i proto-uralsk, det rekonstruerte finsk-ugriske urpråket (f.eks. Sammalahiti 1998:264; og derav Ijäs u. trykn.). Et slikt lån med bevart «laryngal» ville være oppsiktsvekkende nok i seg selv, og blir usannsynlig når det samtidig knyttes til et skifte i betydning fra «anspore, drive, sette i bevegelse», som er den indoeuropeiske rotens betydning i alle sammenhenger (Lindeman, personlig meddelelse).
9. Claus von Carnap-Bornheim ser også goternes og herulenes raid på Svartehavet i lys av den nye skipsteknologien på 200-tallet (von Carnap-Bornheim 1997:236f).
10. Det har riktignok også vært lansert andre forklaringer på disse funnene, slik som at de skulle være etterlatenskapene etter overvunne germanske hærstyrker på vei nordover etter tokter på kontinentet (Lund Hansen 2002).
11. Det er verdt å nevne at ordet *naust* er gammelt, men ikke kjent utenfor vestnordisk. Etymologisk går det tilbake på en indoeuropeisk ordstamme *nāw- med betydningen «båt», av eldre *neH₂w-, «uthulet trestamme» og *steH₂-, «stå» (Bjorvand og Lindeman 2000:644f), altså «et sted for en båt å stå». Den anførte opprinnelsen til ordet for «båt» er nå én ting, men at betegnelsen *naust* har en slik særlig germansk forekomst og opprinnelse rent språklig, nettopp på Vestlandet og i Nord-Norge, kan gjøre det nærliggende å knytte ordet nettopp til byggingen av båthus for de nye, store, raske og eventyrlige roskipene omkring eller like etter vår tidsregnings begynnelse i Vest-Norge.

Summary

*When the Scandinavians learnt how to row.
A technological innovation in early Iron Age seafaring.*

The importance of boats to the cultural history of Scandinavia can hardly be overstated, and in Norway must extend back to the earliest settlement c. 9500 BC. Archaeological finds and other sources, such as rock art pictures, allow the identification of several stages in the development of boatbuilding in Scandinavia already in prehistoric times. This concerns many aspects of the boatbuilder's craft, but not least the way the vessels were propelled. In the earliest times, boats were paddled. Some time during the Iron Age, rowing was introduced, to be followed by the sail in the early Viking Age at the latest, the early 9th C. Oseberg ship being the oldest sailing ship actually recovered in Scandinavia. The change from one way of propelling ships to another must have been among the more significant stages in this development. The present paper is concerned with the shift from paddling to rowing, which may have been of equal importance to the introduction of the sail in the Viking Age.

Several mesolithic dugouts and their paddles have been found and dated in Denmark, while the earliest Norwegian indications of boats can be found on rock carving pictures such as at Slettnes in Finnmark (Fig. 1). Dugouts were used during the Late Stone Age also. Possibly extended dugouts were used in saltwater conditions.

Rock art pictures are the main source for boats during the Scandinavian Bronze Age (Fig. 2). Probably, the type of ship pictured on the rock art panels was similar to that of the 4th C. BC Hjortspring boat from Als, Denmark. A paddle from the late Bronze Age has been found at Båsmyr in Vestfold, Norway (Fig. 3, dated to 2425±85 BP, T-29).

A few archaeological finds seem to demonstrate that there was some contact between Norway and Britain during the Bronze Age, but these finds (foremost an early bronze axe from Skasvatnet, Klepp, Rogaland and a mace head of Scottish type from Lindås, Møre og Romsdal) are so few that they rather emphasize the irregularity of this contact. Apparently, regular sea traffic during the Bronze Age was confined to crossing Skagerrak and navigating the Baltic and the Norwegian Coast. Crossing Skagerrak with paddled boats probably could be done in 17-18 hours, judging from experiments which have been carried out in Denmark with a reconstructed replica of the Hjortspring boat (Fig. 4).

The 4th C AD Nydam boat and some slightly earlier oarlocks found at Mangersnes in Hordaland, Norway are the earliest remains of rowing vessels preserved in Scandinavia. But a rock art picture at Dalbo, Akershus (Dalbo II/8; Fig. 5) apparently shows a Hjortspring type boat being rowed, and thus is the technologically earliest record of rowing in Scandinavia (cf. Fig. 6). Careful investigation of the Dalbo ship pictures (Fig. 7-8) reveals that they were made just during the time of transition from vessels of the Bronze Age or Hjortspring type to that of the Nydam ship also present on Migration Period picture stones on Gotland (Fig. 9). Several details may reflect the development of in particular the stems during that time. This also appears to have been when rowing was first attempted, possibly during the late Pre-Roman Iron age or just around the beginning of our era.

This was a time when prominent and wealthy leaders appeared in Scandinavia for the first time in centuries, and the development of bigger and more efficient ships may have

provided them both with a means of power and a stage for display of their might and virtue. It is noteworthy that both rowing and, later, sailing, were introduced in Scandinavia only much later than in South Europe, testifying to the relative autonomy of the two maritime regions. But the development of larger, faster and safer vessels may have been a necessary prerequisite for negotiating the North Sea, which appears to have happened with any regularity only from c. 400 AD. Also, the military expeditions from West Norway to South Denmark, which have been claimed to have been the background for such spectacular archaeological finds as that of the spoils of an entire invasion army excavated in Illerup Ådal in Denmark, could probably only be undertaken when larger and more efficient sea transport had become available. At the same time, a number of large boat-houses in Western Norway in all likelihood show where many of the expeditions came from. These consequences of the increased maritime efficiency testify to the historical importance of the introduction of rowing during the Early Iron Age in Scandinavia.

Litteratur

- Andersen, S. H. 1985: Tybrind Vig. A Preliminary Report on a Submerged Ertebølle Settlement on the West Coast of Fyn. *Journal of Danish Archaeology*. Vol. 4, s. 52-69. Odense.
- Andersen, S. H. 2000: Submarine stenalderbopladers videnskabelige potentiale. *Mari-narkæologisk Nyhedsbrev fra Roskilde*. Nr. 13, s. 9-15. Roskilde.
- Bakka, E. 1959: On the beginning of Salin's Style I in England. *Bergens Museum. Årbok 1958. Historisk-antikvarisk rekke*. Nr. 3, s. 1-83. Bergen.
- Bakka, E. 1971: Scandinavian trade relations with the British Isles in pre-viking times. *Early Medieval Studies*. 3. Antikvariskt Arkiv 40. Stockholm: Kungl. Vitterhets Historie och Antikvitets Akademien.
- Bakka, E. & Kaland, P.E. 1971: Early Farming in Hordaland, Western Norway. Problems and Approaches in Archaeology and Pollen Analysis. *Norwegian Archaeological Review*. Vol. 4, No. 2, s. 1-35. Oslo.
- Bang-Andersen, S. 1996: The Colonization of Southwest-Norway. An Ecological Approach. I: L. Larsson (red.): *The Earliest Settlement of Scandinavia*, s. 219-234. Stockholm.
- Berg, E. 1993: Symbolic aspects of selected groups of Neolithic axes/adzes in Western Norway. *Universitetets Oldsaksamling. Årbok 1991/1992*, s. 69-85. Oslo.
- Bjorvand, H. og Lindeman, F. O. 2000: *Våre arveord. Etymologisk ordbok*. Oslo. Novus forlag/Instituttet for sammenlignende kulturforskning.
- Bjørn, A. 1936: Die Funde der ältesten Bronzezeit in Norwegen. *Acta Archaeologica*. Vol. VII, s. 1-20. Copenhagen.
- Bonde, N. 1991: Dendrokronologische Datierung des Schiffes von Nydam. *Offa*. Band 47. Schleswig.
- Bruun, N. W. og Lund, A. A. 1974: *Tacitus Germania*. Århus.
- Brøgger, A. W. 1925: *Det norske folk i oldtiden*. Instituttet for sammenlignende kulturforskning. Serie A: Forelesninger. VIa. Oslo: H. Aschehoug & Co. (W. Nygaard).
- Brøgger, A. W. 1937: Opdagelsenes nye århundre. *Norsk geografisk tidsskrift*. Bind VI, s. 171-203. Oslo.
- von Carnap-Bornheim, C. 1997: Zur Bedeutung der militärischen Seefahrt bei den Barbaren im 3. Jahrhundert n.Chr. – Skandinavien, die Nordsee und das Schwarze Meer. I: Anne Nørgård Jørgensen & Birthe L. Clausen (red.): *Military Aspects of Scandinavian Society in a European Perspective, AD 1-1300. Publications from the National Museum. Studies in Archaeology and History* Vol. 2, s. 226-238. København.
- Christensen, A.E. 1980: Ristninger fra nyere tid – Noen tanker om motivkrets. *Ristninger i forhistorie og middelalder*. Varia 1. Universitetets Oldsaksamling, Oslo.
- Christensen, A. E. 1995: Boat Fragments from Mangersnes. *Shipshape. Essays for Ole Crumlin-Pedersen. On the occasion of his 60th anniversary February 24th*, s.73-80. Roskilde: Vikingskipshallen.
- Christensen, A.E. 2002: Transport med skip, noen tanker om skipstyper og lastekapasitet i forhistorisk tid og middelalder. *Universitetets kulturhistoriske museer. Skrifter* nr. 1. UKM – En mangfoldig forskningsinstitusjon, s. 65-72. Oslo.

- Crumlin-Pedersen, O. 1970: Skind eller træ? En studie i den nordiske plankebåds konstruktive oprindelse. I Olof Hasslöf, Henning Henningsen og Arne Emil Christensen (ed.): *Sømand, fisker, skib og værft. Introduktion til maritim etnolog*, s. 213-239. København: Rosenkilde og Bagger.
- Ekrøll, Ø. 1988: Båt i myr – eit eldre jernalders båtfunn frå Nordhordland. I Svein Indrelid, Sigrid Kaland og Bergljot Solberg (red.): *Festskrift til Anders Hagen*. Arkeologiske Skrifter. Historisk Museum. Universitetet i Bergen. No. 4, s. 390-401. Bergen.
- Ellmers, D. 1978: Die Schiffe der Angelsaxen. *Sachsen und Angelsaxen*. Veröffentlichung des Helms-Museums Nr. 32. Hamburg.
- Fett, E. Nissen & Fett, P. 1979: Relations West Norway-Western Europe Documented in Petroglyphs. [With Comments by Göran Burenhult, Mats P. Malmer, Sverre Marstrander and Elizabeth Shee Twohig and a Reply by Eva Nissen Fett & Per Fett]. *Norwegian Archaeological Review*. Vol. 12, No. 2, s. 65-92. Oslo.
- Gebühr, M. 2001: *Nydam og Thorsbjerg. Offerpladser fra jernalderen. Ledsagerhefte til udstillingen*. Slesvig: Archäologisches Landesmuseum in der Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen Schloß Gottorf, Schleswig.
- Gjessing, G. 1936: *Nordenfjelske ristninger og malinger av den arktiske gruppe*. Instituttet for sammenlignende kulturforskning. Serie B: Skrifter. XXX. Oslo: H. Aschehoug & Co. (W. Nygaard).
- Grane, T. 2003: Romerske kilder til Germaniens geografi og etnografi. I Lars Jørgensen, Birger Storgaard & Lone Gebauer (red.): *Sejrens Triumf. Norden i skyggen af det romerske imperium*, s. 126-147. København: Nationalmuseet.
- Grimm, O. 2001: Norwegian boathouses from the Late Roman and Migration Periods. An analysis of their military function. I Birger Storgaard (red.): *Military Aspects of the Aristocracy in Barbaricum in the Roman and Early Migration Periods*. Publications from the National Museum. Studies in Archaeology & History Vol. 5, s.55-66. Copenhagen.
- Grimm, O. 2002: The military context of Norwegian boathouses AD 1-1500. I Anne Nørgaard Jensen, John Pind, Lars Jørgensen & Birthe Clausen (red.): *Maritime Warfare in Northern Europe. Technology, organisation, logistics and administration 500 BC-1500 AD*. Publications from The National Museum. Studies in Archaeology & History Vol. 6, s.105-123. Copenhagen.
- Grønvik, O. 1999: *Håvamål. Studier over verkets formelle oppbygning og dets religiøse innhold*. Det norske Videnskaps-Akademi. II. Hist.-Filos. Klasse. Skrifter. Ny Serie No. 21. Oslo.
- Haupt, N. og Vinner, M. 2000: Hjortspringbåden i sprint. *Marinarkæologisk Nyhedsbrev fra Roskilde*. Nr. 15, s. 11-17. Roskilde.
- Helskog, K. 1988: *Helleristningene i Alta. Spor etter ritualer og dagligliv i Finnmarks forhistorie*. Alta: Alta Museum.
- Hesjedal, A. 1993: Finnmarks eldste helleristninger? *Ottar. Populærvitenskapelig tidskrift fra Tromsø Museum*. Nr. 194. Tromsø.
- Hesjedal, A; Damm, C.; Olsen, B. og Storli, I. 1996: *Arkeologi på Slettnes. Dokumentasjon av 11.000 års bosetning*. Tromsø Museums Skrifter XXVI. Gjøvik.
- Hines, J. 1993: På tvers av Nordsjøen – Britiske perspektiv på Skandinaviens senere jernalder. *Universitetets Oldsaksamling Årbok*, s. 103-124. Oslo.

- Holmberg, A. Em. 1848: *Skandinaviens Hällristningar. Arkeologisk afhandling*. Stockholm: P. G. Berg.
- Hougen, B. 1941: Isendingen i eika. Streiftog i robåtens historie med utgangpunkt i Sigvat Tordssons austerferdsviser. *Viking*. Bind V, s. 51-74. Oslo.
- Humbra, Ph. 1937: *Galtabäckbåten och tidigt båtbyggeri i Norden*. Göteborgs Kungl. Vetenskaps- och Vitterhetssamhälles Handlingar. Femte Följden. Ser. A Band 6. N:o 1. Göteborg.
- Ijäs, J. (u trykn.): Språk (samisk), i Einar Østmo og Lotte Hedeager (red.): *Norsk arkeologisk leksikon*. U. trykn.
- Ilkjær, J. 1993: *Illerup Ådal 3 und 4. Die Gürtel. Bestandteile und Zubehör*. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter XXV, 3 og 4. Århus.
- Ilkjær, J. 2000: *Illerup Ådal, et arkæologisk tryllespejl*. Moesgård.
- Jensen, J. 2003: *Danmarks Oldtid. Ældre Jernalder 500 f. Kr.-400 e. Kr.* København: Gyldendal.
- Kaul, F. 1988: *Da våbnene tav. Hjortspringfundet og dets baggrund*. København.
- Kaul, F. 1998: *Ships on Bronzes. A Study in Bronze Age Religion and Iconography*. Publications from the National Museum. Studies in Archaeology & History Vol. 3, 1. Copenhagen.
- Kristiansen, K. 1998: *Europe Before History*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kvalø, F. 2000: *Oversjøiske reiser fra Sørvest-Norge til Nordvest-Jylland i eldre bronsealder – en drøfting om maritimralisering og rituell mobilisering*. Upublisert hovedfagsoppgave i arkeologi ved Universitetet i Oslo.
- Lindqvist, S. 1942: *Gotlands Bildsteine. Gesammelt und untersucht von Gabriel Gustafson und Fredrik Nordin mit Zeichnungen von Olof Sörling. Photographien von Harald Faith-Ell*. II. Stockholm.
- Lindqvist, S. 1955: Tre nyfynne bildstenar. *Gotländs Arkiv*. XXVII. Visby.
- Luhø, V.; Hyypä, E. och Gustafsson, Ch. 1956: En i Helsingfors funnen stenålderskanot. *Finskt Museum* LXIII. Helsingfors.
- Lund Hansen, U. 2002: Logistic considerations in connection with the attacks on Denmark from the sea in the Late Roman period. I Anne Nørgaard Jensen, John Pind, Lars Jørgensen & Birthe Clausen (red.): *Maritime Warfare in Northern Europe. Technology, organisation, logistics and administration 500 BC-1500 AD*. Publications from The National Museum. Studies in Archaeology & History Vol, 6. s. 29-46. Copenhagen.
- Løken, T. 1989: Rogalands bronsealderboplasser – sett i lys av områdets kulturelle kontakter. I Jens Poulsen (red.): *Regionale forhold i Nordisk Bronzealder. Rapport fra 5. Nordiske Symposium for Bronzealderforskning på Sandbjerg Slot 1987*. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter XXIV, s. 141-148. Højbjerg.
- Marstrand, S. 1950: Jylland-Lista. *Viking. Tidsskrift for norrøn arkeologi*. Bind XIV, s. 63-85. Oslo.
- Marstrand, S. 1963: *Østfolds jordbruksristninger: Skjeberg*. Instituttet for sammenhengende kulturforskning. Serie B: Skrifter. LIII. Oslo: Universitetsforlaget.
- Marstrand, S. 1979: Crossing the North Sea by Hide Boat from Scotland to Western Norway before the Iron Age. *Universitetets Oldsaksamling 150 år. Jubileumsårbok*, s. 96-101. Oslo.

- Myhre, B. 1980: Ny datering av våre eldste båter. *Arkeo. Arkeologiske meddelelser fra Historisk museum, Universitetet i Bergen*, s. 27-30. Bergen.
- Myhre, B. 1985: Boathouses as Indicators of Political Organization. *Norwegian Archaeological Review*. Vol. 18, s. 36-60. Oslo.
- Myhre, B. 1997: Boathouses and naval organization. I Anne Nørgaard Jensen & Birthe L. Clausen (red.): *Military Aspects of Scandinavian Society in a European Perspective, AD 1-1300*. Publications from The National Museum. Studies in Archaeology & History Vol, 2. s. 169-183. Copenhagen.
- Myhre, B. 2002: Landbruk, landskap og samfunn 4000 f. Kr.-800 e. Kr. *Norges landbrukshistorie. I. 4000 f. Kr.-1350 e. Kr. Jorda blir levevei*, s. 1-213. Oslo: Det Norske Samlaget.
- Myhre, L. Nordenborg 1998: *Historier fra en annen virkelighet. Fortellinger om bronsealderen ved Karmsundet*. AmS-småtrykk 46. Stavanger: Arkeologisk museum i Stavanger.
- Møllerop, O. 1963: Fra Rogalands eldre bronsealder. *Stavanger Museum. Årbok*, s. 5-58. Stavanger.
- Nansen, F. 1911: *Nord i tåkeheimen. Utforskningen av jordens nordlige strøk i tidligere tider*. Kristiania: Jacob Dybwads Forlag.
- Nordbladh, J. 1997: Conducteuren C. G. G. Helfeling och hans samtid. I Agneta Åkerlund, Stefan Bergh, Jarl Nordbladh og Jacqueline Taffinder (ed.): *Till Gunborg. Arkeologiska samtal*. Stockholm Archaeological Reports. Nr. 33, s. 527-537. Stockholm: Stockholms Universitet.
- Randsborg, K. 1995: *Hjortspring: warfare and sacrifice in early Europe*. Aarhus: Aarhus University Press.
- Rausing, G. 1984: *Prehistoric Boats and Ships of Northwestern Europe. Some Reflections*. Från Forntid och Medeltid 8 (ed. Berta Stjernqvist). Lund.
- Rieck, F. 2003: Skibene fra Nydam Mose. I Lars Jørgensen, Birger Storgaard & Lone Gebauer (red.): *Sejrens Triumf. Norden i skyggen af det romerske imperium*, s. 296-309. København: Nationalmuseet.
- Rieck, F. og Crumlin-Pedersen, O. 1988: *Både fra Danmarks oldtid*. Roskilde: Vikingeskibshallen.
- Rosenberg, G. 1937: *Hjortspringfundet*. Nordiske Fortidsminder. København.
- Sammalahti, P. 1998: *The Saami Languages. An Introduction*. Kárájohka.
- Schetelig, H. 1912: *Vestlandske graver fra jernalderen*. Bergens museums skrifter. Ny række. Bergen: John Griegs Boktrykkeri.
- Shetelig, H. 1922: *Primitive tider i Norge. En oversigt over stenalderen*. Bergen.
- Sjöberg, J. E. 1970: Hypotetiska båtar – och verkliga. *Göteborgs arkeologiska museum. Årstryck*, s. 41-46. Göteborg.
- Sjöberg, J. E. 1971: 12:218, 219 Låssby Skäggered Göteborg. Stockbåtar bronsålder/järnålder. *FYNDrapporter*; s. 41-49. Göteborg.
- Skjelsvik, E.; Rosenqvist, I. Th.; Larssen, K. E. og Sigmond, R. S. 1958: En stokkebro i Båsmyr på Freberg i Sandar, Vestfold. *Viking*. XXI/XXII, s. 103-140. Oslo.
- Solberg, B. 2000: *Jernalderen i Norge. 500 før Kristus til 1030 etter Kristus*. Oslo: Cap-pelen Akademisk Forlag.

- Tauber, H. 1988: Danske arkæologiske C-14 dateringer 1987. *Arkæologiske udgravninger i Danmark*, s. 227-244. København.
- Tham, P. 1794: *Göthiska Monumenter*. Stockholm: Langeska Tryckeriet.
- Valbjørn, K. V. 2003: *Hvad Haanden former er Aandens Spor. Hjortspringbåden rekonstrueres*. Augustenborg. Hjortspringlaugets Forlag.
- Width, T. 1968: *Cornelius Tacitus: Agricola og Germania*. Til norsk ved Trygve Width. Oslo.
- Østmo, E. 1978: Stas-øks fra Idd. *Wiwar*, s. 30-32. Sarpsborg.
- Østmo, E. 1990: *Helleristninger av sørsandinaviske former på det indre Østlandet. Fylkene Buskerud, Akershus, Oslo, Oppland og Hedmark*. Universitetets Oldsaksamlings Skrifter. Ny rekke Nr. 12. Oslo.
- Østmo, E. 1991: A local ship picture tradition of the Bronze and Early Iron Ages in southeast Norway: new evidence from rock carvings at Dalbo. *World Archaeology*. Volume 23 No. 2, s. 220-232. London.
- Østmo, E. 1992: *Helleristninger i et utkantstrøk. Bidrag til skipshistorien fra nye jernalderristninger på Dalbo i Bærum*. Varia 24. Universitetets Oldsaksamling. Oslo.
- Østmo, E. 1997: Horses, Indo-Europeans and the Importance of Ships. *The Journal of Indo-European Studies*. Volume 25, Numbers 3 & 4. Fall/Winter, s 285-326. Washington D. C.
- Østmo, E. 1998: Hester, båter og menn. En statusrapport fra bronsealderen. *Viking*. Bind LXI, s. 71-97. Oslo.

Båten som symbol i jernalderen og jernalderforskningen¹

Skandinavisk jernalder strekker seg over en periode som dekker rundt 1500 år, fra 500 f.Kr. fram til ca 1030/1050 e.Kr. I hele denne perioden finner man båtsymbolikk utbredt i Skandinavia, men symbolikken gir seg til dels forskjellig uttrykk og opptrer til ulikt tidspunkt, og forskjellige steder i løpet av perioden. Det kan, som jeg vil komme nærmere inn på, påpekes visse tendenser når det gjelder båtsymbollets geografiske spredning og dets kronologiske distribusjonsmønster. Det finnes også enkelte likhetstrekk i forbindelse med hvilken kontekst båten opptrer som symbol. Til tross for dette finnes det også åpenbare forskjeller. Dette gjelder ikke bare det faktum at båtsymbollet, slik det framtrer gjennom det arkeologiske materialet, utviser et stort tidsmessig spenn og romlig avstand, men også ved at det finnes ulikheter i den umiddelbare funnkonteksten. Allikevel forklares båtsymbollet i arkeologisk forskning ofte ved hjelp av universelle forklaringsmodeller, og uavhengig av den bestemte arkeologiske konteksten symbolet inngår i (Næss 1970: 57, 75; Artelius 1996: 17; Nilsen 1997: 49-50, 102). I det følgende vil jeg forsøke å belyse dette problemet ved en gjennomgang av hvordan båtsymbollet ytrer seg i det arkeologiske materialet, og symbolets kronologiske og geografiske distribusjon i Skandinavia. Med bakgrunn i denne gjennomgangen vil jeg problematisere båten som symbol i arkeologisk forskning ved å gå mer detaljert inn på et av de områdene der man finner båtsymbollet, gjennom å vise hvordan jernalderens båtgraver blir tolket.

Båtsymbollet i det arkeologiske materialet

Et symbol kan svært generelt defineres som noe som betegner eller viser til noe annet. Litt mer utfyllende så er et symbol et meningsbærende tegn, der sammenhengen mellom form og innhold er – eller kan være – tilfeldig (Kobyliński 1995: 9; Dommasnes 1998: 232-233). Symbolets form er med andre ord vesenskielt fra idéinnholdet (Artelius 1996: 7 med henvisninger). I forhold til hvordan båtsymbolikken ytrer seg i det arkeologiske materialet, kan man dele dette inn i 4 hovedkategorier eller manifesteringsformer:

- 1) Funn av båter eller båtdele i myr eller vann
- 2) Avbildninger av båter. Denne kategorien kan videre inndeles i billedsteiner, runesteiner og helleristninger (Müller-Wille 1970).
- 3) Båtformete steinanlegg. Dette omfatter steinsettinger, steinlegginger og stein- eller hellekister med båtformet grunnriss².
- 4) Båtgraver.



Fig. 1. Båtavbildning på et remseslag fra Solberga, Östergötland, ca 700 e.Kr. Tegning Faith-Ell 1939. Etter Crumlin-Pedersen 1991: fig.107.

Kategoriene må forstås som et middel til å systematisere materialet, og *ikke* absolutte avgrensninger. I flere tilfeller finner man blandinger av hovedkategoriene. Dette gjelder f.eks. båtformete steinanlegg og båtgraver, som i flere tilfeller opptrer sammen (Müller-Wille 1970: 23-24). Det finnes også eksempel på funn av båtdeler i myr som er markert med en «grav»røys (Müller-Wille 1970: 114), og båtgraver som er anlagt i myrområder (Ingstad 1992: 226, 255). Båtsymbolet opptrer i tillegg i andre sammenhenger, med avbildninger av båter på bl.a. tekstiler (Ingstad 1992: 247) og beslag (Crumlin-Pedersen 1991: fig.107) (Fig.1), og det kan også argumenteres for at formen på enkelte av jernalderens langhus er båtformete (Kobyłsiński 1988: 186, 1995:11; Andrén 1993: 48). Det viktige i denne artikkelen er imidlertid ikke å framlegge en fullstendig oversikt over jernalderens båtsymboler. Hensikten er derimot å gi et generelt bilde av symbolikkens utbredelse, både når det gjelder båtsymbolets materielle uttrykksform, dets geografiske og kronologiske distribusjon og hvilke arkeologiske kontekster symbolet opptrer i. Jeg har derfor begrenset meg til de fire nevnte hovedkategoriene.

Båter eller båtdeler i myr og vann

Funn av båter eller båtdeler i myr eller vann kjennes fra Sør-Skandinavia der de konsentrerer seg til Danmark, og langs kysten av Norge. Det er også gjort enkelte funn fra Sve- rige. Dateringer av denne type funn blir gjort på grunnlag av C14-prøver, ut fra gjen-

stander som er funnet sammen med båtene, eller på typologisk grunnlag ut fra likhet med andre daterte båtfunn. Et av de mest kjente funnene er fra Hjortespring på Sør-Jylland. Dette dateres til førromersk jernalder. Flere av de danske funnene dateres imidlertid til romertid eller begynnelsen av folkevandringstid, f.eks. funn fra Nydam, Illerup Ådal og Vimose.

Det er også gjort myrfunn av båter og båtdeler fra Norge. De norske funnene er hovedsakelig spredt langs kysten fra Sørvestlandet og nordover til Troms. Et funn fra Halsnøy i Hordaland, er datert til slutten av romersk jernalder, og i Siljan kommune i Telemark er et funn av en båt datert til ca 400 e.Kr. (muntlig informasjon fra Knut Paasche, UKM). Tyngdepunktet av de norske funnene hører til folkevandringstid, merovingertid og vikingtid. Det mest kjente norske funnet er Kvalsundfunnet, der det ble funnet to båter fra merovingertid. Det er også gjort funn av denne typen fra Sverige. Et funn fra Örsmosse i Uppland er C14-datert til vikingtid (Müller-Wille 1970: 111-117, 188-192).

Når det gjelder tolkninger av myrfunn, så er det generell enighet om at det overveiende dreier seg om offerfunn. De danske funnene som jeg har nevnt over, tilhører funn som karakteriseres som våpenoffringer. I disse funnene finner man forruten et svært rikt våpenutstyr gjenstander som betegnes som personlig utstyr, og dyrebein. De norske funnene skiller seg fra disse ved at det er gjort færre gjenstandsfunn sammen med båtene (Shetelig 1929: 40-50; Müller-Wille 1970: katalog III).

Selve deponeringen av båtene har foregått på mange forskjellige måter. Båtene kan være fullstendig opphugget før de er kastet i vannet eller myra, eller de kan ha blitt sunket mer eller mindre hele. Kvalsundbåtene var delt i stykker før de ble *gravd* ned i en myr, og dekket til av steiner og utgravde masser. I et funn fra Ejsbøl i Danmark var båten eller skipet brent før naglene ble samlet og deponert. Ut fra funnkonteksten har det vært foreslått at stokkebåter som ble funnet ved Vimose og Illerup Ådal ble brukt i offringsseremonier før de ble sunket, altså at de i første omgang har fungert som et rituell redskap. I de fleste tilfeller synes det imidlertid som båten i seg selv er hovedofferet (Rieck 1995: 127-129). I tillegg til båter og båtdeler er det også gjort funn av ankre og miniatyrbåter i myr og vann. Ankrene blir tolket på lik linje med båtdelene, mens enkelte har hevdet at miniatyrbåtene rett og slett kan være mistete barneleker (Müller-Wille 1970: 115-117; Rieck 1995: 129). Det er imidlertid gjort funn av miniatyrbåter i andre kontekster som kan tolkes som rituell deponering (Kobyliński 1995:16), noe som kan tyde på at miniatyrene også hører inn under jernalderens båtoffringer (Fig. 2). Muligheten må allikevel holdes åpen for at enkelte av båtdelene som er funnet i myrer er plassert der som ledd i

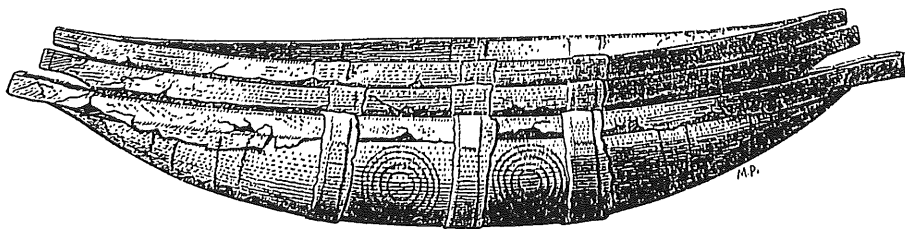


Fig. 2. Miniatyrbåter av gull fra Norsfunnet, detalj etter Müller 1897: fig 233.

en bearbeidingsprosess, og for preservering. Slike metoder er kjent fra nyere tid på Vestlandet. Dette gjelder spesielt for grovt tilhuggete stykker av kjøler og forstavnere (Müller-Wille 1970: 115; Rieck 1995: 126).

Avbildninger av båter

Når det gjelder avbildninger av båter, finnes det enkelte helleristninger som dateres til førromersk jernalder og romertid. Disse blir som regel ikke skilt ut som en egen gruppe, men behandles sammen med bronsealderens helleristninger. Jeg har derfor vurdert det som for omfattende å gå inn på distribusjonen av dette materialet, men jeg vil vise til Sognnes 1987, Østmo 1992 og 2003. Det finnes også enkelte helleristninger av båter fra overgangen romertid/folkevandringstid fra Norge, f.eks. fra Kårstad i Sogn og Fjordane og Roskar i Møre og Romsdal (Müller-Wille 1970: 120-121, 194). Kårstadristingen dateres ut fra en runeinnskrift til yngre romertid, eller tidlig folkevandringstid. Et premiss for dateringen er at det er relativ samtidighet mellom tegn og runer. Liv Helga Dommasnes (1998: 273-276) knytter båtristingene og runeinnskriften fra Kårstad til etnisk markering, og mener disse kan forstås som signalisering av et folks rettigheter til området. Kårstadristingene har også blitt tillagt et symbolsk religiøst innhold og blitt forklart på bakgrunn av nordisk mytologi, eller vært tolket som del av en kult som går tilbake til bronsealderens helleristninger (Dommasnes 1998: 274). I tillegg til helleristingene finnes det i dette tidsrommet også andre avbildninger av båter. Fra Austrheim i Sogn og Fjordane har man på en gravhaug fra ca 400 e.Kr. en gravstøtte med en båtristing. På en steinkiste i en kvinnegrav fra Smiss på Gotland er det også funnet en risting av skip. Denne dateres til ca 300 e.Kr. (Müller-Wille 1970: 121-122).

De fleste avbildninger av båter fra folkevandringstid og utover fordeler seg på to grupper:

- 1) Gotlandske billedsteiner
- 2) Runesteiner.

De gotlandske billedsteinene kommer som navnet tilsier, så godt som utelukkene fra Gotland. Steinene kan deles inn i 4 perioder. De sammenfaller omtrentlig med folkevandringstid, merovingertid og vikingtid, pluss en siste periode fra ca 1000-1100 e.Kr (Andrén 1993: 35-36). Bilder av båter finnes på steiner fra de tre første av disse periodene. De mest komplekse framstillingene er på vikingtidssteinene. På disse forekommer skip utstyrt med seil og mannskap. Sammen med skipene finnes krigsscener, opptog med vogner, dyr, bevæpnede ryttere og kvinner med drikkehorn (Müller-Wille 1970: 120-123; Andrén 1993: 34-36, 39).

Billedsteinene fra de to eldste periodene er gravsteiner, mens de fra vikingtid ikke er funnet i forbindelse med graver. Når det gjelder disse steinenes funksjon, har Anders Andrén (1993) pekt på hvordan de er plassert mellom dyrket mark og utmarksområder. Andrén knytter plasseringen opp mot norrøn mytologi, og det skillet som finnes i det norrøne makrokosmos mellom Midgard og Utgard, og dikotomiene: kultur-natur og liv-død. Båtbildene på steinene settes i forbindelse med norrøne myter, og steinenes utbredelsesmønster tas til inntekt for at billedsteinene har samme funksjon som vikingtidens båtgra-



Fig. 3. Distribusjon av billedsteiner i forhold til båtgraver/båtformete steinanlegg, etter Andréén 1993: fig. 4.

ver. Dette fordi det er komplementær distribusjon mellom båtgraver/skipsettinger og billedsteiner (Andrén 1993: 36-46) (Fig. 3).

De fleste runesteinene med bilder av båter eller skip er funnet i Midt- og Sør-Sverige, og Danmark. Spesielt mange er det fra Uppland i Øst-Sverige. Runesteiner med båtbilder utgjør relativt få av det samlede antall runesteiner, bare ca 30 av totalt 3000 steiner. De aller fleste stammer fra 900- og 1000-tallet. Sammen med båtbildene finner man både enkle ornamenterte og komplekse scener. Runeinnskriftene går stort sett på hvem som har reist steinen til minne om hvem. Det finnes derfor vanligvis ikke noe direkte forhold mellom steinenes innskrifter og de framstillingene av skip man finner på dem. I noen tilfeller finnes det allikevel en tydelig sammenheng: På en stein fra Sverige står det (fritt oversatt) at «Gudbjørn reiste steinen etter sin far Gudmar, som står i skipets stavn, og som ligger begravd i vest, der han døde». Fra innskriftene synes det klart at runesteinene ofte representerer minnesmerker over døde personer. Hvordan man skal tolke framstillingene av skipene i denne sammenhengen, er derimot mer omdiskutert. Det har blitt foreslått at skipene står for yrke eller tittel til den avdøde, og at de altså har en profan betydning. Men skipene er også blitt tillagt religiøs betydning. De komplekse scenene blir i noen tilfeller knyttet opp til norrøn mytologi. Skipene er også forklart som uttrykk for en dødsreise, og som uttrykk for en fruktbarhetskult (Müller-Wille 1970: 120-121, 123-125).

Båtformete steinanlegg

Båtformete steinanlegg fra jernalderen ligger vanligvis i kyststrøk eller langs større vannårer i innlandet (Artelius 1996: 35-36). Det er foretatt relativt få arkeologiske undersøkelser av slike anlegg, men ut fra de undersøkelser som er gjennomført, framgår det at det vanligvis dreier seg om gravminner (Fig. 4). Dette stemmer også med den funksjonen enkelte båtformete steinanlegg tilskrives i runeinnskrifter fra yngre jernalder, som minnesmerker over avdøde (Müller-Wille 1970: 13-14, 22; Artelius 1996: 17). Enkelte utgravninger har imidlertid komplisert oppfatningen av anleggenes bruksområde: I ett og samme anlegg er det gjort funn av 5 ildsteder og 26 branngroper med benrester av forskjellige dyr og av menneske som er osteologisk bestemt som mann. Anlegget omfattet også såkalte «gravgaver» som kunne dateres til både folkevandringstid, merovingertid og vikingtid. Gjenstandene lå spredt over hele flaten, og kunne ikke knyttes til bestemte branngroper. De var heller ikke typiske for periodenes mannsgraver. Dette og lignende tilfeller kan tyde på at enkelte anlegg har hatt funksjoner utover å fungere som gravminner. Litt uspesifikt settes dette av enkelte forskere i sammenheng med såkalte «kultiske handlinger» (Müller-Wille 1970: 23), men forklares også som tingplasser eller steder av «offentlig karakter» (Schönback 1980: 120; Artelius 1996: 22). Det finnes båtformete steinanlegg der det ikke har vært mulig å påvise tilhørende graver, og disse blir ofte tolket som kenotafer (Müller-Wille 1970: 23).

Dateringene av anleggene foretas hovedsakelig ut fra det som defineres som anleggets primærgrav, eller ut fra datering av den helhetlige konteksten til enkeltanlegget eller gravfeltet. I noen tilfeller blir det foretatt en indirekte datering ut fra likhet i utforming med tidligere daterte anlegg eller fra topografisk beliggenhet (Müller-Wille 1970: 14; Artelius 1996: 35). Det kronologiske spredningsmønsteret viser at de fleste av de tidligste anleg-



Fig. 4. Båtformet steinsetning ved Istrehågan, Vestfold med gravlegging C14-datert til 450 – 630 e.Kr. (Skjelsvik 2000). Foto: Elizabeth Skjelsvik, Universitetets kulturhistoriske museer, UiO.

gene kommer fra Sør-Skandinavia. I førromersk jernalder har man båtformete stein- og hellekister. Disse er gravd ned i undergrunnen, og opptrer enten alene, eller i nær forbindelse med båtformete steinanlegg fra bronsealder. Samtidig anlegges også sekundære, ubrente graver i båtformete steinanlegg fra bronsealder. I romersk jernalder er det påvist lignende anlegg av båtformete steinkister og steinlegginger (Fig. 5). De fleste anleggene fra denne tidligste delen av jernalderen er flatmarksgraver, og det virker ikke som «overjordiske» båtformete steinanlegg ble bygget i disse periodene (Müller-Wille 1970: 14, 18-19; Artelius 1996: 35, 64). Langt de fleste av jernalderens båtformete steinanlegg tilhører imidlertid tidsrommet fra folkevandringstid til vikingtid, med størst utbredelse i



Fig. 5. Båtformet steinanlegg fra Mølen, etter Marstrander 1976: fig. 9.

vikingt看 (Müller-Wille 1970: 14, 19). Disse båtformete steinanleggene er hovedsakelig av typen skipsettinger, dvs. reiste bautasteiner. I denne delen av jernalderen finnes de konsentrert rundt Mälaren i Sverige, og ellers generelt langs sør- og vestkysten av Sverige og Norge, og i Danmark. Anleggene kan opptre alene, flere sammen, tilhøre større gravfelt, eller danne egne felt. Ofte finnes de i forbindelse med store gravhauger fra bronsealderen eller eldre jernalder (Müller-Wille 1970: 19-20, 142; Artelius 1996: 35-36).

Gravene i båtformete steinanlegg omfatter både voksne og barn, menn og kvinner, og både brente og ubrente graver. Det finnes en viss tendens til lokal og kronologisk variasjon: Flere av gravene fra Gotland i førromersk jernalder er ubrente, noe som skiller de ut i et lokalt perspektiv, da kremering er normen i denne perioden (Artelius 1996: 117). Vikingtidsgravene fra Sverige er derimot stort sett branngraver. Generelt er enkelt utstyrte branngraver den mest vanlige begravningsformen man finner i forbindelse med båtformete steinanlegg (Müller-Wille 1970: 22-23).

Båtgraver

Den siste av hovedkategoriene er båtgraver. Det jeg her mener med båtgraver, er graver hvor det er funnet spor etter båter, større skip eller båtdele, uavhengig av om båten inngår som del av selve gravkonstruksjonen eller ikke (se også Næss 1970: 60-62; Crumlin-Pedersen 1991: 97; Nilsen 1997: 11). Båtgrav-fenomenet representerer ingen enhetlig skikk, men kan heller forstås som variasjoner over et tema, der fellesnevneren er selve båtens tilstedeværelse i graven (Næss 1970: 62; Crumlin-Pedersen 1995: 93). Båtgraver kan være branngraver, der enten båten eller den avdøde eller begge deler er brent, eller ubrente graver. Den avdøde kan være plassert i båten eller *under* båten, ved at båten er hvelvet over graven eller plassert med kjølen ned oppå graven. Videre kan den døde ligge i et kammer inne i båten eller under båten, eller båten kan være plassert ved siden av den avdøde. Noen ganger er det bare deler av båter som inngår i gravminnet, eller båter som er delvis ødlagte eller ikke-funksjonelle (Næss 1970: 62-65; Schönback 1980: 108-110; Kobylński 1988: 188; Crumlin-Pedersen 1995: 92-93). Det kan forekomme båtformete steinlegginger i bunnen av enkelte båtgraver (Crumlin-Pedersen 1991: 101). Også den utvendige formen på graver som inneholder båter er forskjellig: Det kan dreie seg om både gravhauger og flatmarksgraver, eller båten kan være gravd halveis ned slik at kun stavnene stikker opp (Myhre 1975: 19). Enkelte båtgraver er funnet inne i skipsettinger. Utformingen av båtgraven viser i noen tilfeller bestemte geografiske og kronologiske distribusjonsmønstre, men det finnes allikevel flere eksempler på at båtgraver er svært forskjellig utformet innen en og samme gravplass og periode. Båtgraver kan ligge alene eller flere sammen på felt. Både kvinner og menn er gravlagt i båtgraver (Müller-Wille 1970: 143-146), og i noen tilfeller også barn. Sistnevnte forekommer som regel sammen med en eller flere voksne. Et mulig unntak er en grav fra Kaupang (Blindheim og Heyerdahl-Larsen 1995: 113). Det finnes også her både kronologiske og geografiske forskjeller, noe jeg vil komme nærmere inn på under.

De tidligste båtgravene konsentrerer seg hovedsakelig til Sør-Skandinavia. Disse dateres til romersk jernalder (Müller-Wille 1995: 101, 104). Blant de aller tidligste er gravene fra Slusegård-gravfeltet på Bornholm, hvor det er funnet 43 båtgraver. Alle disse er

ubrente, men de fleste båtene er stokkbåter, som det ville være vanskelig å påvise i branngraver (Crumlin-Pedersen 1991: 97-99, 1995: 87). Gravene tilhører både kvinner og menn, men ingen barn. Ole Crumlin-Pedersen tar dette til inntekt for at båtene representerer en status som kun voksne kan oppnå, og dette er blitt satt i forbindelse med utøvelse av kult. Med andre ord er de begravde representanter for et presteskap (Crumlin-Pedersen 1991: 219, 1995: 91, 94). Fra folkevandringstid, merovingertid og vikingtid finner man hovedtyngden av båtgravene utbredt litt lengre nord, med tette utbredelse i Uppland i Øst-Sverige og langs kysten av Norge, hvor de finnes helt nord til Troms. Antall båtgraver øker sterkt i løpet av merovingertid og spesielt i vikingtid (Müller-Wille 1970: 142; Schönback 1983: 124, 126).

I alle periodene man har båtgraver, finnes det både rikt og enkelt utstyrte graver (Müller-Wille 1970: 142-146; Crumlin-Pedersen 1995: 92-93). Fra rundt overgangen til merovingertid kommer det allikevel inn noe som virker som et nytt element. Da får man båtgraver som kan karakteriseres som spesielt rikt utstyrt. I merovingertid forbindes denne type båtgraver gjerne med gravplassene ved Vendel og Valsgårde i Uppland, men man har også et eksempel fra Storhaug på Karmøy. Storhaug er dessuten den første skandinaviske *ships*graven (Opedahl 1998: 65; Solberg 2000: 203). I vikingtid forbindes denne typen graver først og fremst med Oseberg- og Gokstadfunnet. Vendel og Valsgårde tilhører imidlertid et ganske spesielt område rundt Mälaren, der man finner en rekke såkalte båtgravfelt fra merovingertid og vikingtid. I dette området finnes det felt der båtgraver er forbeholdt enten kvinner eller menn (Næss 1970: 65; Varenius 1995: 37-38). På Vendel og Valsgårde er det menn som er gravlagt i båtgravene, og som har fått med seg bl.a. en svært rik våpenutrustning. På Tuna i Badelunda er det derimot kvinner som er begravd i eller under båter. (Fig. 6). Flere av båtgravfeltene ligger i nærheten av Tuna-gårder, og dette skiller også området ut som noe spesielt. Tuna-gårdene er blitt tolket som administrative og kulturelle sentre, som inngår i organiseringen av kongemakten til Ynglingedynastiet i gamla Uppsala (Schönback 1980: 117, 122, 1994b: 150-156).

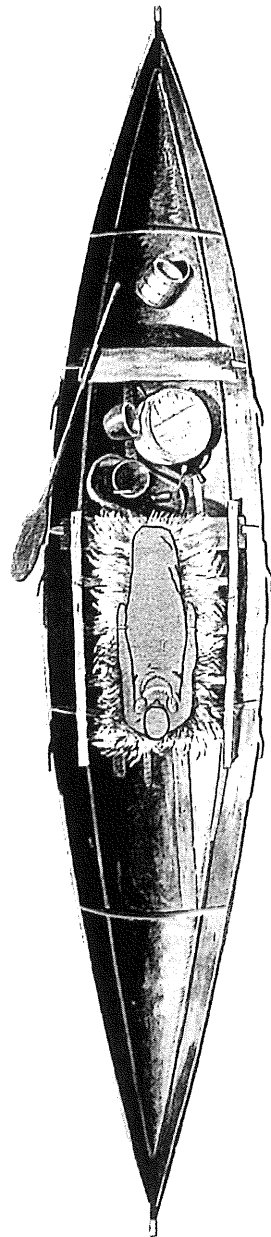


Fig. 6. Rekonstruksjon av båtgrav fra Tuna i Badelunda, etter Schönback 1994a: fig. 63.

Kort oppsummering av båtsymbolikkens utbredelse

Hvis man ser samlet på distribusjonen av de 4 kategoriene, framgår det at båtsymbolikkens kjerneområde i begynnelsen av jernalderen finnes i Sør-Skandinavia, mens man fra folkevandringstid og utover får en større utbredelse også lengre nord (se også Müller-Wille 1970: 142-143, 1995: 104). Et annet mønster er at det skjer en intensivering av symbolbruken fra begynnelsen av folkevandringstid, med en stadig økende forekomst utover i merovingertid, og med en topp i vikingtid. Selv om båtsymbolet som vist over framtrer på forskjellige måter i det arkeologiske materialet, finnes det allikevel enkelte fellestrekk når det gjelder hvilken kontekst symbolet opptrer i. Generelt kan man si at både båtgraver og båtformete steinanlegg inngår som del av gravminner. Det samme gjelder for mange avbildninger av båter: Hoveddelen av båt bildene fra romertid, folkevandringstid, merovingertid og vikingtid er funnet på gravstøtter eller i forbindelse med graver. Runesteiner er som nevnt tolket som minnesteiner, og gotlandske billedsteiner som en lokal variant av båtgravskikken (Schönback 1980: 121; Andrén 1993: 36-46). Når det gjelder fellestrekk mellom båter i myrfunn og gravrelaterte båter, kan, som nevnt tidligere, båten være dekket med steinhauger i begge typer funn. Jeg har også vært inne på en annen «overlapping» mellom kategoriene: Det finnes enkelte båtgraver som er anlagt i myrområder. I begge tilfeller finner man dessuten deler av – eller intensjonelt ødelagte – båter og gjenstander. I både grav- og myrfunn blir det funnet spor etter dyreofringer (Ingstad 1992: 255-256; Kobylinski 1995: 16). Flere av dyreartene finnes igjen avbildet sammen med båt bildene på billed- og runesteiner. Det blir også ofte framhevet at man i de mer komplekse billedframstillingene fra yngre jernalder finner gjenstander som forekommer i periodens rikest utstyrte båtgraver, f.eks. vogner, våpen, og ride- og drikkeutstyr (f. eks. Andrén 1993: 45-46; Ellmers 1995: 170).

Det finnes altså enkelte felles trekk når det gjelder i hvilken sammenheng båtsymbolet finnes, og hvordan symbolet manifesteres i det arkeologiske materialet. Spørsmålet er om man på grunnlag av dette kan slutte at båten symboliserer det samme i hele den perioden symbolikken er utbredt, eller om meningsinnholdet i det hele tatt kan forklares uavhengig av den umiddelbare sosiale konteksten. Hvor fruktbart er det å postulere et konstant meningsinnhold som er løsrevet fra den sosiale virkeligheten symbolet inngår i? Hvordan man svarer på dette må sees i sammenheng med hva man har som forskningsobjekt. Tore Artelius (1996) har hevdet at bronsealderens båtsymboler har et religiøst, arketypisk meningsinnhold som må holdes atskilt fra hvordan symbolet blir brukt i en sosial sammenheng. Den arketypiske idéen ligger implisitt i det faktum at man benytter seg av symbolet, mens symbolets forskjellige manifesteringsformer bestemmes av den sosiale konteksten. Gjennom tolkninger av de betydninger som er blitt tilskrevet båtsymbolet, og hvordan disse har endret seg over tid, har man mulighet til å undersøke samfunnsmessige forandingsprosesser (Artelius 1996:10-12, 18). Jeg vil komme tilbake til dette avslutningsvis, men først vil jeg presentere hovedtrekkene i tolkninger av båtgravskikken fra jernalderen.

Båten som symbol i arkeologisk forskning

Når det gjelder hvilken symbolsk funksjon og hvilket symbolsk meningsinnhold man har tillagt båten i skandinavisk jernalderforskning, kan dette illustreres mer utdypende ved forskningen rundt fenomenet båtgraver. For det første kan man skille mellom tolkninger av båten som et *religiøst* symbol, og der det symbolske meningsinnholdet framstår av ren *profan* karakter. Som eksempel på den siste retningen blir f.eks. båtens viktige funksjon i forbindelse med handel og kommunikasjon holdt fram. Båten representerer da den avdøde, eller familien til den døde sosiale rolle i samfunnet (Kobyliński 1995: 17-18). Båten settes videre i forbindelse med alliansepolitikk, der den har vært viktig i kommunikasjon, ved f.eks. inngifte- og gavebytte mellom slekter eller herskere i fjerntliggende strøk (Arwill-Nordbladh 1998: 220-227; Opedahl 1998: 142-145, 170-171). Den er også forklart ved at den symboliserer en aktiv rolle i handel. Vikingtidige båtgraver fra Kaupang blir f.eks. tolket som graver til såkalte «farbønder» som driver handelsvirksomhet på stedet (Blindheim 1981: 113). Også gravene rundt Mälaronrådet i merovinger- og vikingtid har blitt forklart ut fra en profan synsvinkel. Her har man satt gravene i forbindelse med kontroll over jernutvinning og viktige transport- og ferdselsårer (Schönbäck 1994a: 128). Ofte blir båten tolket som en gravgave på lik linje med andre bruksgjenstander som er lagt ned i graven (Næss 1970: 75; Vinsrygg 1979: 66; Helgen 1982: 61). Et kjent eksempel på dette er tolkningen av Osebergskipet som Osebergdronningens private lystfartøy (Brøgger et al 1917: 341). Båten blir også forklart ut fra at den har vært viktig i gårdens økonomi, for bl.a. fiske, frakt og kommunikasjon (Nilsen 1997:95, 99-100). Båtgraver fra nordvestlandet i yngre jernalder er dessuten satt i forbindelse med sjøslag, som er kjent fra sagalitteraturen (Helgen 1982: 71). Båtens praktiske funksjon som kiste eller deksel, bålved eller rett og slett for frakt av den avdøde til begravelseplassen, blir også understreket i denne retningen (Blindheim 1981: 113; Nilsen 1997: 28, 100).

Når det gjelder tolkninger der båten blir tillagt et *religiøst* symbolsk meningsinnhold eller funksjon, er det hovedsakelig fire forklaringsmodeller som utpeker seg: Båten kan sies å symbolisere:

- 1) overfart til dødsrike
- 2) fruktbarhetskult
- 3) kommunikasjon med et guddommelig aspekt og transdens nærvær
- 4) en kosmologi der skipet har en viktig funksjon i opprettholdelse og videreføring av verdensordningen (Artelius 1996: 18).

Når det gjelder båtsymboler i førromersk jernalder, som helleristninger, båtformete steinanlegg og myrofferfunn, har det kanskje først og fremst blitt fokusert på det kosmologiske aspektet. I likhet med bronsealderens båtsymbolikk blir denne periodens båtsymboler ofte knyttet opp mot en kosmologi der sol og vann er sentrale komponenter. Dette gjøres bl.a. på grunnlag av analogier med egyptisk mytologi. Egyptisk og/eller gresk mytologi har også vært bestemmende for tolkninger av denne periodens båtsymboler som transdens guddommelig nærvær, fruktbarhetskult eller som dødsreise (Müller-Wille 1970: 120, 149; Artelius 1996: 13, 119-120).

Båtsymboler fra begynnelsen av romersk jernalder og utover – og nå vil jeg igjen hol-

de meg til tolkninger av båtgraver – blir derimot oftere tolket på bakgrunn av norrøn mytologi. Dette gjelder for alle de vanligste tolkningene, enten man ser båten som symbolsk uttrykk for en dødsreise, et kosmologisk ordnende element, eller som uttrykk for en frukbarhetskult. *Dødsreisesymbolet*, der skipet frakter den døde til et dødsrike, er kanskje en av de vanligste tolkningene (Artelius 1996: 119; Nilsen 1997: 27-28, 49), men det finnes forskjellige oppfatninger når det gjelder *hvem* som fraktes i disse båtene og *hvor* ferden går. En tolkning er at den døde er en kriger som er utstyrt for en reise til Valhall. Et problem i denne sammenhengen er hvem kvinnene som er gravlagt i båter er, da det ikke finnes noe i norrøn mytologi som tyder på at kvinner kommer til Valhall (Crumlin-Pedersen 1995: 94). Andrén (1993: 47) løser dette ved å foreslå at kvinner i båt symboliserer valkyrier, som i følge norrøn mytologi henter døde krigere på slagmarken. Valkyrier har dessuten adgang til Valhall, der de skjenker øl til krigerne. Andre invendinger som blir brukt mot Valhall-teorien, er at det ikke finnes belegg for at reisen foregår over vann, og at den ikke forklarer båtgraver uten våpenutstyr (Crumlin-Pedersen 1991: 218). Det er imidlertid ikke bare Valhall som blir framholdt som reisemål for de som er gravlagt i båt. Et annet dødsrike i norrøn mytologi er Hel. Guden Balder som gravlegges i et skip, kommer i følge myten til Hel (Schjødt 1995: 23).

Båten som del av *kosmologien* eller verdensordningen, blir tolket ut fra det mytologiske skipet Naglfar. Naglfar har en viktig funksjon ved Ragnarok, da det skal frakte Jotner over til menneskenes og gudenes verden (Røthe 1994: 60-61; Kobylinski 1995: 15; Schjødt 1995: 22-23). Den tolkningen som har fått størst tilslutning de siste årene, er imidlertid tolkningen av båten som uttrykk for en *frukbarhetskult* (Nilsen 1997: 49). Denne tolkningen er basert på den norrøne mytologiens fruktbarhetsguder Njord, Frey og Frøya. Den romerske historikeren Tacitus fortelling fra det første århundret e.Kr., om en germansk stamme i Nordsjø- eller Østersjø-området som dyrker fruktbarhetsgudinnen Nerthus, er også sentral i denne sammenhengen. Nerthus har i følge Tacitus skipet som symbol. Nerthus og Njord er etymologisk sett det samme navnet, noe som kan tyde på at det finnes en forbindelse mellom dem. Også guden Njord er forbundet med båtsymbolet. Han bor nemlig på Noátun, som betyr skipstun. Frøy, som er Njords sønn, symboliseres gjennom skipet sitt, Skibladner. Fruktbarhetsgudinnen Frøya er Frøys kvinnelige motstykke. Dette gudeparet blir gjerne sett på som en yngre utgave av en opprinnelig kult rundt gudeparet Njord og Nerthus (Crumlin-Pedersen 1991: 219, 1995: 95-96; Røthe 1994: 59-60, 62-63; Schönback 1994a: 128; Kobylinski 1995: 16). Enkelte hevder at båten symboliserer at den begravde er tilknyttet en kult rundt disse fruktbarhetsgudene. Både Slusegårdsfeltets båtgraver (Crumlin-Pedersen 1991, 1995), kvinnegravene fra Tuna i Badelunda (Schönback 1994a: 128, 1994b: 152-153), og Osebergfunnet (Ingstad 1992: 254; Røthe 1994) er tolket på denne måten.

Det har også vært argumentert for et mer indirekte forhold mellom den eller de personene som er gravlagt i båt, og båtens symbolske rolle som fruktbarhetssymbol. Dette gjelder f.eks. for koblingen mellom Ynglinge- og Skjoldungedynastiernes opprinnelsesmyter og båtgravskikkens utbredelse. Begge disse dynastiene gjorde hevd på å stamme fra fruktbarhetsguder. Ynglingedynastiet skulle være nedkommet fra Frøy (Schönback 1980: 122; Crumlin-Pedersen 1995: 96). Bengt Schönback (1980, 1994a og b) setter på bakgrunn av dette båtgravene fra Mälärområdet i forbindelse med Ynglingedynastiets

oppkomst og etablering som kongemakt i dette området. Båtgravene symboliserer dynastiets sakrale opprinnelse, men er også et uttrykk for den nære forbindelsen som finnes mellom kongemakten og utøvelse av kult i dette tidsrommet. Kulten inngår i legitimering av Ynglingeættens makt (Schönback 1980: 122, 1994a: 124-126, 1994b: 153-156). Liggende koblinger har også vært sentrale i tolkninger av de norske skipsgravene fra vikingtiden. Diskusjonen rundt disse gravene har i stor grad dreid seg om hvilke medlemmer av ætten som man ut fra *Ynglingatal* og *Ynglingesagaen*, kan si ligger begravet i gravene (Myhre 1965: 86-87, 1992: 18-50, 258-266, 1994: 84; Ingstad 1992: 224-229; Opedahl 1998: 31-37). Både gravkammere i båtgraver og båtgraver i gravhauger har dessuten blitt satt i forbindelse med haugboforestillingen i norrøn mytologi (Müller-Wille 1970: 147; Nilsen 1997: 49). Haugbo betyr at forfedrene og -mødrene bodde i gravhauger, og de levende kunne ofre til – og få hjelp av de døde (Steinsland 1997: 98-100). Den døde bor i følge denne tolkningen i kammeret eller i skipet, som ofte er dekket av en haug (Kobyliński 1995: 15; Dommasnes 1998: 257). Haugboforestillingen kan kobles til den nære sammenheng som finnes mellom fruktbarhets- og døds kult (Müller-Wille 1970: 120), en forbindelse som gjenspeiles i norrøne myter og mytologi (Steinsland 1997: 122, 141; Dommasnes 1998: 240).

Båtsymbol, kontekst og samfunn

Denne gjennomgangen av hvordan man har tolket båtgraver og båtsymboler er en svært skjematisk og forenklet oversikt. Man kan finne flere av tolkningene kombinert hos én og samme forsker. Et generelt problem rundt forskningen av båtgraver er allikevel, som nevnt innledningsvis, at skipet ofte betraktes og behandles som et singulært aktivt symbol, dvs. at man forsøker å isolere én hovefunksjon og symbolsk betydning (Næss 1970: 57, 75; Artelius 1996: 17-18, 119). Spesielt gjelder dette tolkninger av båten som et religiøst symbol, der båten isoleres og tas ut av sin kontekst (Næss 1970: 67). Kanskje skyldes dette at man hovedsakelig har konsentrert seg om symbolet som en manifestering av et arketypisk idéinnhold når man har behandlet båtens religiøse betydning, enten dette er forklart ved henvisning til et norrøn/germansk eller gresk/egyptisk panteon. I løpet av de senere år kan man allikevel peke på visse tendenser som bryter med dette tolkningsmønsteret. I flere nyere tolkninger blir det i større grad enn tidligere tatt hensyn til båtgraven som en helhet, og hvordan denne inngår i en bestemt historisk kontekst (f.eks. Carver 1995; Opedahl 1998). Sett i lys av den påvirkningen fra sosiologisk forskning faget har vært gjenstand for de siste 10-15 år, når det gjelder teorier om gjensidig strukturering mellom materiell kultur og sosial praksis (Olsen 1997: 166, 210), tyder kanskje dette på at tiden er blitt moden for å stille nye spørsmål om båtgraver og andre båtsymboler. I tråd med denne teoretiske vinklingen vil båten som symbol ikke forklares isolert fra samfunnsstrukturen, fordi man mener at symbolets betydning nettopp bestemmes gjennom den dynamikken og gjensidige påvirkningen som finnes mellom sosial handling og materiell kultur. Båtgraver og andre båtsymboler kan ut fra dette ståstedet sies å være skapt på grunnlag av spesielle forhold i samfunnet, ut fra bestemte forutsetninger og hensikter. Gjennom å være meningsbærende skaper de samtidig muligheter og/eller begrensninger for menneskelig handling. Slik vil det materialiserte symbolet kunne virke tilbake på

samfunnet og strukturere dette. Båtgraven kan, som et ledd i et kollektivt rituale, utforskes som et strukturelt prinsipp, dvs. som et aspekt ved organiseringen av et samfunn som bidrar til å forme og gjenforme samfunnet (Giddens 1993: 17, 180-185). Frands Herschend (1997) har vist gjennom en sammenstilling av en båtgrav fra Valsgårde og et samtidig langhus, at det finnes klare strukturelle fellestrekk mellom oppbyggingen av hus og grav. Han forklarer dette ut fra samtidige sosiale strukturer og praksiser, der livet i den aristokratiske hallen er det viktigste konstituerende prinsippet. Båtgraven er i følge Herschend (1997: 51-59) en formalisering av den samtidige oppfatningen av virkeligheten. Ser man båtgraven ut fra prinsippet om gjensidig strukturering, kan man (ved en grov forenkling for eksemplets skyld) trekke tolkningen videre og si at båtgraven (og hallen) med sin utforming i dette tilfellet virker bekreftende og opprettholdende på den aristokratiske samfunnsformen.

Ved å skifte fokuset fra båten som et endimensjonalt og singulært symbol, der man enten ensidig framstiller symbolets ikke-religiøse betydning eller kun vektlegger det religiøse, arketyperiske meningsinnholdet, til å integrere symbolets kontekst ved å studere hvordan båtsymboler inngår i et gjensidig påvirkningsforhold mellom sosiale strukturer og praksiser, kan man tilføre forskningen rundt båten som symbol i jernalderen noe nytt og få fram nye aspekter ved symbolet. Jernalderen dekker, som nevnt innledningsvis, et svært langt tidrom. Samfunnsforholdene er i løpet av dette tidsrommet stadig skiftende. Båtsymbolet finnes utbredt i områder som ligger langt fra hverandre på mange måter, både i tid og rom, og ikke minst når det gjelder sosial og historisk kontekst. Gjennomgangen av de ulike tolkningsvinklingene over har vist at selv om det finnes visse fellesstrekk når det gjelder hvilken sammenheng båtsymbolet opptrer i jernalderen, så er båten et komplekst symbol med et mangetydig innhold. Båtsymbolets kompleksitet med hensyn til hvilket aspekt som aktiveres og hvilken manifesteringsform symbolet får, kan forklares ut fra den bestemte sosiale konteksten symbolet inngår i, og gjennom den dynamikken som finnes mellom symbol og samfunn.

Noter

- ¹ Artikkelen bygger på et foredrag som ble holdt i forbindelse med hovedfagseksamen i nordisk arkeologi, 2001.
- ² Jeg vil omtale disse samlet som båtformete steinanlegg, men spesifisere hvilket type anlegg det er snakk om der det faller naturlig.

Summary

Boat symbols in the Scandinavian Iron Age and in Iron Age research

Throughout the Scandinavian Iron Age the symbol of the boat emerges in different shapes and in different social contexts. During a period of about 1500 years the symbol appears at different times in connection with burial rites and ritual offerings, and is found as a motive for rock carvings and on picture stones. In spite of the fact that the symbol belongs to various social contexts, is spread in a vast geographical area, and is distributed in a very long span of time, one has traditionally applied universal models of explanation in dealing with it, without taking into consideration the symbol's specific archaeological surroundings. The boat symbol has because of this often been interpreted as a one dimensional and singular symbol by isolating particular aspects of its religious or profane content. This especially applies when it comes to interpretations of the symbol's *religious significance*, where it often has been given an archetypal religious content.

In archaeological Iron Age research, there is a division between how one has approached boat symbolism in the first and latter part of the period. There has been a tendency to focus upon the *cosmological aspect* of boat symbols belonging to the first part of the iron age, such as rock carvings, stone settings in the shape of a boat and boat offerings in bogs. This has also been a common way to explain boat symbolism in *Bronze Age* contexts, where Egyptian or Greek mythology has been central to the interpretation of the religious meaning of the symbol. However, for interpretations of boat symbols from the latter part of the Iron Age, it has been more common to turn to Norse mythology, whether one understands the boat as symbolizing a journey after death, a cosmological organizing element or transcendent divine presence, or ascribes the symbol to a fertility cult. This distinction in how one has interpreted the symbol may be attributed to separate traditions within the discipline. A geographical and chronological survey of boat symbolism shows that there is *continuity* in the use of the symbol from the Bronze Age and throughout the Iron Age. However, this does not necessarily mean continuity when it comes to the cultural *meaning* of the symbol.

During the last 10 – 15 years, archaeological research has been influenced by sociological theories that stress the dynamic and mutual relationship between material culture / social structure and social practice. According to such theories the meaning of symbols is defined and continually reproduced through a dual relationship between social practice and material culture. From this point of view the symbol of the boat cannot be explained without taking its immediate surroundings into consideration, because the meaning of symbols depends on distinct social conditions in the society that generates the use of that particular symbol. As part of the structure, the materialized symbol constrains and enables further action, and is both the medium and outcome of social practice. By integrating the social context of the boat symbol and studying how it is part of a mutual relationship between social structure and practices, new and exciting aspects of the symbol are brought into light.

Litteratur

- Andrén, A. 1993: Doors to other worlds: Scandinavian death rituals in Gotlandic Perspectives. *Journal of European Archaeology*, vol. 1, s. 33-56. Aldershot, Avebury.
- Artelius, T. 1996: *Långfärd och återkomst: skeppet i bronsålderns gravar*. Riksantikvarieämbetets skrifter. Arkeologiska undersökningar No. 17. Riksantikvarieämbetet. Avdelingen för arkeologiska undersökningar. Kungsbäcka.
- Arwill-Nordbladh, E. 1998: *Genuskonstruktioner i nordisk vikingatid: förr och nu*. Gotarc. Series B, Gothenburg archaeological theses, no. 9. Göteborgs universitet, Göteborg.
- Blindheim, C. 1981: Båtgravskikken. I *Kaupang-funnene. Bind I*, s. 109-115. Norske Oldfunn XI. Av Blindheim, Charlotte, og B. Heyerdahl-Larsen og R. L. Tollnes. Universitetets Oldsaksamling, Oslo.
- Blindheim, C og Heyerdahl-Larsen, B. 1995: *Kaupang-funnene. Bind II. Gravplassene i Bikjholberget/Lamøya. Undersøkelsene 1950-1957*. Norske Oldfunn XVI. Institutt for arkeologi, kunsthistorie og numismatikk. Oldsaksamlingen, Oslo.
- Brøgger, A.W., Falk, H.J. og Shetelig, H. (red.) 1917: *Osebergfundet I*. Den Norske Stat, Universitetets Oldsaksamling, Kristiania.
- Carver, M. 1995: Boat-burial in Britain: Ancient Custom or Political Signal? I *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th to 7th May 1994*, redigert av Ole Crumlin-Pedersen & Birgitte Munch Thye, s. 111-124. Studies in Archaeology & History vol. I. The National Museum, Copenhagen.
- Crumlin-Pedersen, O. 1991: Bådgrave og gravbåde på Slusegård. I *Slusegårdgravpladsen III. Gravformer og gravskikke. Bådgravene*. Søren H. Andersen, Birgit Lund og Ole Crumlin-Pedersen, s. 93-266. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter XIV, 3. Jysk Arkæologisk Selskab, Århus.
- Crumlin-Pedersen, O. 1995: Boat-burials at Slusegaard and the Interpretation of the Boat-grave Custom. I *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th to 7th May 1994*, redigert av Ole Crumlin-Pedersen & Birgitte Munch Thye, s. 86-99. Studies in Archaeology & History vol. I. The National Museum, Copenhagen.
- Dommasnes, L. H. 1998: *Tradisjon og handling i førkristen vestnorsk gravskikk. II. Fra Vereide til vikingtid*. Upublisert doktorgradsavhandling. Universitetet i Bergen.
- Ellmers, D. 1995: Valhalla and the Gotland Stones. I *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th to 7th May 1994*, redigert av Ole Crumlin-Pedersen & Birgitte Munch Thye, s. 165-171. Studies in Archaeology & History vol. I. The National Museum, Copenhagen.
- Giddens, A. 1993: *The Constitution of Society. Outline of the Theory of Structuration*. Gjenopptrykket. Utgitt første gang 1984. Polity Press, Cambridge.
- Helgen, G. 1982: *Odd og Egg. Merovingertidsfunn fra Hordaland, Sogn og Fjordane*. Arkeologiske avhandlinger fra Historisk museum i Bergen. No. 3. Historisk museum, Universitetet i Bergen, Bergen.
- Herschend, F. 1997: *Livet i hallen. Tre fallstudier i den yngre jernaldernes aristokrati*.

Occasional Papers in Archaeology 14. Uppsala Universitet.

- Ingstad, A.S. 1992: Oseberg-dronningen – hvem var hun? I *Oseberg-dronningens grav. Vår arkeologiske nasjonalskatt i nytt lys*, s. 224-256. Redigert av Arne Emil Christensen, Anne Stine Ingstad og Bjørn Myhre. Chr. Schibsteds Forlag, Oslo.
- Kobyliński, Z. 1988: Things as Symbols: The Boat in the Early-Medieval Culture of Northern Europe. *Archaeologia Polona* XXVII, s. 185-200. *Polska Akademia Nauk. Instytut Historii Kultury Materialnej*.
- Kobyliński, Z. 1995: Ships, Society, Symbols and Archaeologists. I *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th to 7th May 1994*, redigert av Ole Crumlin-Pedersen & Birgitte Munch Thye, s. 9-19. *Studies in Archaeology & History* vol. I. The National Museum, Copenhagen.
- Marstrander, S. 1976: Gravrøysene på Mølen. *Viking*, vol. 39, s. 11-56.
- Müller, S. 1897: *Vor Oldtid. Danmarks forhistoriske archaeologi*. Det nordiske forlag, København.
- Müller-Wille, M. 1970: *Bestattung im Boot. Studien zu einer nordeuropaischen Grabsitte*. Offa 25/26. *Berichte und Mitteilungen aus dem Schleswig-Holsteinischen Landesmuseum für Vor- und Frühgeschichte in Schleswig, dem Landesamt für Vor- und Frühgeschichte von Schleswig-Holstein in Schleswig und dem Institut für Ur- und Frühgeschichte an der Universität Kiel*. Band 25/26, redigert av Karl Kersten og Georg Kossack, Kiel.
- Müller-Wille, M. 1995: Boat-graves, Old and New Views. I *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th to 7th May 1994*, redigert av Ole Crumlin-Pedersen & Birgitte Munch Thye, s. 101-109. *Studies in Archaeology & History* vol. I. The National Museum, Copenhagen.
- Myhre, B. 1965: Vikingskipsgravene fra Karmøy. *Frå haug ok heiðni*, nr. 1, s. 81-87.
- Myhre, B. 1975: Nye båtgraver på Vestlandet. *Arkeo*, s. 19-23. Bergen.
- Myhre, B. 1992: Arkeologiske kilder og Ynglingeætten, Diskusjonen om ynglingeættens gravplasser og Ynglingeætten i Vestfold. I *Oseberg-dronningens grav. Vår arkeologiske nasjonalskatt i nytt lys*, s. 18-50, 258-266. Redigert av Arne Emil Christensen, Anne Stine Ingstad og Bjørn Myhre. Chr. Schibsteds Forlag, Oslo.
- Myhre, B. 1994: Skipsgravene på Karmøy. I *Eit forskningsprosjekt på Avaldsnes. Rapport frå Arkeologisk museum i Stavanger. Oktober 1994*. Redigert av Arnvid Lillehammer, s. 79-90. Stavanger.
- Nilsen, R.H.L. 1997: *Båtgravskikk? Om berettigelsen av å opprettholde begrepet «båtgravskikk» som analytisk kildekategori i arkeologien*. Upublisert hovedfagsoppgave i arkeologi fra Vitenskapsmuseet. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. Trondheim.
- Næss, J.R. 1970: Grav i båt eller båt i grav. *Stavanger museums årbok*, s. 57-76. Arkeologisk Museum i Stavanger, Stavanger.
- Olsen, B. 1997: *Fra ting til tekst. Teoretiske perspektiv i arkeologisk forskning*. Universitetsforlaget, Oslo.
- Opedal, A. 1998: *De glemte skipsgravene: makt og myter på Avaldsnes*. AmS-småtrykk 47. Arkeologisk museum i Stavanger, Stavanger.

- Rieck, F. 1995: Ships and Boats in the Bog Finds of Scandinavia. I *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th to 7th May 1994*, redigert av Ole Crumlin-Pedersen & Birgitte Munch Thye, s. 125-129. Studies in Archaeology & History vol. I. The National Museum, Copenhagen.
- Røthe, G. 1994: *Osebergfunnet – en religionshistorisk tolkning*. Upublisert hovedfagsoppgave i religionshistorie. Universitetet i Oslo.
- Schjødt, J. P. 1995: The Ship in Old Norse Mythology and Religion. I *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th to 7th May 1994*, redigert av Ole Crumlin-Pedersen & Birgitte Munch Thye, s. 20-24. Studies in Archaeology & History vol. I. The National Museum, Copenhagen.
- Schönbäck, B. 1980: Båtgravskicket. I *Vendeltid. Historia i fickformat*. Redigert av Ann Samdwaø. Statens historiska museum. Stockholm.
- Schönbäck, B. 1983: The custom of burial in boat. *Vendel Period studies. Transactions of the Boat-grave symposium in Stockholm, February 2-3, 1981. The Museum of National Antiquities, Stockholm studies 2:123-132*. Stockholm.
- Schönbäck, B. 1994a: Båtgravskicket. I *Tuna i Badelunda. Guld – kvinner – båtar 1*. Redigert av Erik Nylén og Bengt Schönbäck, s.122-132. Västerås kulturnämnds skriftserie 27. Västerås.
- Schönbäck, B. 1994b: Båtgravarna vid Tuna. I *Tuna i Badelunda. Guld – kvinner – båtar 2*. Redigert av Erik Nylén och Bengt Schönbäck, s.150-156. Västerås kulturnämnds skriftserie 30. Västerås.
- Shetelig, H. og Johannessen, F. 1929: *Kvalsundfundet og andre norske mytfind av fartøier*. Bergens museums skrifter. Ny rekke. Bind II. Nr 2.
- Skjelsvik, E. 2000: Istrehågan. I *Reallexikon der Germanischen Altertumskunde*. Annen utgave. Redigert av Prof. Dr. Rosemarie Müller, s. 540-541. Berlin, New York.
- Sognnes, K. 1987: *Bergkunsten i Stjørdal 2: Typologi og kronologi i Nedre Stjørdal* Gunneria 56. Universitetet i Trondheim, Vitenskapsmuseet, Trondheim.
- Solberg, B. 2000: *Jernalderen i Norge. 500 før Kristus til 1030 etter Kristus*. Cappelen Forlag, Oslo.
- Steinsland, G. 1997: *Eros og død i norrøne myter*. Universitetsforlaget, Oslo.
- Vinsrygg, S. 1979: *Merovingartid i Nord-Noreg. Studie i utvalt materiale frå gravfunn*. Arkeologiske avhandlinger fra Historisk museum i Bergen. No. 2, s. 61-72. Historisk museum, Universitetet i Bergen, Bergen.
- Østmo, E. 1992: *Helleristninger i et utkantstrøk. Bidrag til skipshistorien fra nye jernalderristninger på Dalbo i Bærum*. Varia 24. Universitetets Oldsaksamling, Oslo.
- Østmo, E. 2003: Da nordboene lærte seg å ro. En teknologisk nyvinning for sjøfarten i tidlig jernalder. *Viking*. Oslo.