

SPØR

-fortidsnytt
fra midt-norge

NR. 1 1988

3. Årgang

5. Hefte



Middelaldersk kavlebru blir avdekket i myra langs den moderne bilveien på Fisknes i Steinkjer kommune. Mag. art. Ingrid Smedstad (bildet) har undersøkt de merkelige og velbevarte veianleggene, som viser seg å være del av hovedveinettet i Inn-Trøndelag i vikingtid og middelalder (se s. 8 - 11). Foto: Lars Stenvik.

«FERDSEL I FORTIDEN»

redaktøren

Kjære leser

Behovet for å forflytte seg selv og sitt gods fra et sted til et annet har vært til stede blant menneskene fra tidenes morgen. Årsaken har alltid vært den samme - behov for kontakt og behov for tilgang på ressurser som ellers er mangelfullt. Nysgjerrighet, oppdagertrang og søking etter bedre steder å være/flukt fra uholdbare situasjoner har også vært viktige drivkrefter.

Reisemåten har jo endret seg kolossalt, både hva angår fremkomstmiddel og tidsforbruk. Moderne teknologi har til fulle gjort det klart for oss at avstander ikke er noe absolutt, men helt avhengig av de fysiske muligheter som er til stede for å tilbakelegge dem. Disse mulighetene varierer ikke bare over tid, de varierer også fra samfunn til samfunn og fra menneske til menneske - en form for variasjon som blir større jo mer sammensatt og høyteknologisk samfunnet er.

Det er likevel ikke bare teknikken som påvirker oppfatningen av avstand. Samfunnsstrukturen og bosetningsmønsteret har også noe å si her. I områder med spredt bosetning vil det automatisk oppstå lange kontaktlinjer, samtidig som den psykologiske avstanden er kort. I griskgrendte strøk har man ingen motforestillinger mot å delta på et ettermiddagsmøte som ligger flerfoldige mil unna hjemstedet. Er bosetningen tettere og de nødvendige funksjoner og gjøremål samlet på et mindre område, blir også kontaktlinjene

kortere og uviljen overfor avstander større. Paradoksalt nok er dette en situasjon som oftere er til stede i høyteknologisamfunn enn i lavteknologisamfunn. Men samtidig har vi også det motsatte; høyteknologiske samfunn er så spesialisert at avstanden mellom likeartede spesialfunksjoner kan bli meget stor. Hvor langt må vi f.eks. ikke reise for å få utført en hjerteoperasjon?

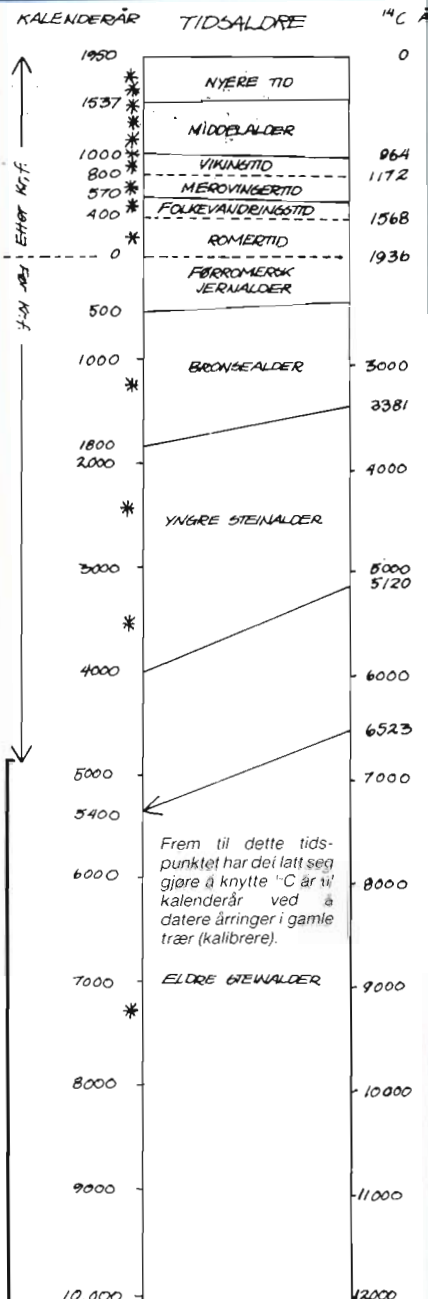
Men selv om det moderne mennesket har greid å tilbakelegge avstander på langt kortere tid enn før, så det ser ut som vi også har langt større problem med tiden enn det fortidsmennesket hadde. Tiden er alltid for knapp. Kanskje har det noe å gjøre med at fortidsmennesket i større grad enn nå fungerte - foretok seg noe konstruktivt - mens det var underveis? Dermed ble også tidsforbruket av underordnet betydning. Dagens trafikant er passiv og utålmodig.

Kanskje har forholdet mellom avstand og tid likevel holdt seg noenlunde konstant?

Det er særlig ferdsel med båt og oppsporing av tegn til ferdsel over land som tas opp i dette nummeret av SPOR. Mye annet innenfor dette temaet kunne vært tatt med. En tendens i det stoffet som er presentert, og som det kan være fristende å peke på, synes likevel å tegne seg: Det er en merkbar økning i ferdselen utover i siste delen av yngre jernalder - både til lands og til vanns. Uten dette er det tvilsomt om rikssamlingen hadde funnet sted!



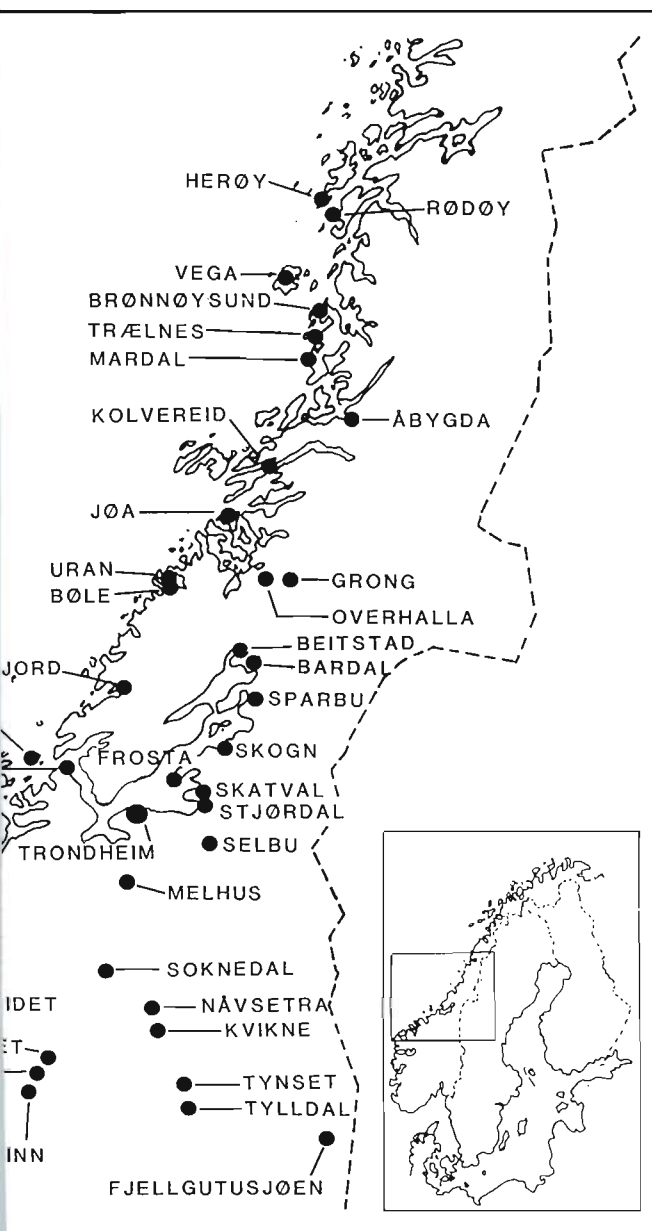
Cari Støren Brim



tidstabell

som viser inndeling av tidsaldrer i kalenderår og ¹⁴C-år, utarbeidet av S. Gulliksen ved Lab. for radiologisk datering, NTH. (Stjerne markerer tidsrom som omhandles i dette nummeret).

kart over steder som blir omtalt i bladet



INNHold

Ferdselen til vanns	s. 4
Veier i myr	s. 8
Namdalen - et båtbygger- distrikt i yngre jernalder? ..	s. 12
Kulisteinen til Amerika	s. 18
Båter i berg	s. 19
100 år siden	s. 22
Gamle havner på Trøndelagskysten	s. 24
Brevspalte	s. 27
Nausttuffer etter leidangskip ..	s. 28
Skoleprosjekt: BLI MED på ferd til fortida!	s. 30
Nye funn	s. 37
Farlig ferd i fjellet	s. 38
Ei ferdamannsgrav?	s. 43
600 år gammel skildring av ei fjellferd	s. 44
I pilegrimenes spor	s. 46
Våre folk	s. 49
Gamle ferdselsveier - finne dem og gi dem ny bruk? ..	s. 50
Med kajakk langs Nordlandskysten	s. 52
Kurs i arkeo-metallurgi	s. 55
Løsning på konkurransen	s. 55
Hvordan kan vi kjenne igjen et blesterovnsanlegg?	s. 56
Ski i Trøndelag	s. 58

SPOR

Utgitt av:

Universitetet i Trondheim, Vitenskapsmuseet

Utkommer 2 ganger pr. år. Abonnement kan tegnes på
alle landets postkontor eller ved melding til redaksjonen.
Årskontingent kr. 50,-. Enkeltheter kr. 30,-.

Redaksjonens adresse:

Arkeologisk avdeling, UNIT

Vitenskapsmuseet, 7004 Trondheim

Telefon: (07) 59 21 71 og (07) 59 21 73

Postgirokonto: 5 22 99 05 / EDB nr. 500 149

Redaktør: Kari Støren Binns

Redaksjonssekretær: Gunnhild M. Aal

Lay-out: Aud Beverfjord

Bladet kan bare siteres med tydelig kildeangivelse.

Sats og trykk: Wennbergs Trykkeri A/s, Trondheim.

FERDSELEN TIL VA

- hva vet vi om båten i forhistorisk tid?

av Arne Emil Christensen

Til våre museer og samlinger er det etterhvert kommet inn en rekke funn av båter - mer eller mindre fragmentariske - som i grove trekk har gitt oss et bilde av båtbruk i forhistoriens Norge. Førstekonservator Arne Emil Christensen ved Universitetets Oldsaksamling i Oslo har arbeidet mye med dette materialet og gir her en oversikt over hva funn fra blant annet Midt-Norge kan fortelle om vårt fremkomstmiddel Nr.1 gjennom flerfoldige årtusener.

De første nordmenn kom til fots på jakt etter reinflokker som trakk nordover. Ganske snart ble fiske og sjøfangst en viktig del av næringsgrunnlaget for jegerne, og siden har båten vært et viktig redskap i livbergingen for svært mange nordmenn.

Fra steinalderen mangler vi håndfaste funn av båter eller båtresten. Vi vet likevel at båten må ha vært brukt allerede tidlig i norsk steinalder. Dette kan vi først og fremst se av boplasser som ligger på øyer, tildels langt til havs, samt av funn av fangstredskap som det er naturlig å tenke seg brukt fra båt. Men dette sier ikke noe om hvordan båtene fra stein- og bronsealderen var. Da må vi bygge på tolkning av

de båtildene som finnes på helleristninger, og på sammenligninger med båter brukt av fangstsamfunn andre steder på kloden.

Stokkebåter eller skinnbåter?

Det er fremsatt to teorier om de eldste båtene; den ene at de var stokkebåter hult ut av en trestamme, den andre at de var skinnbåter bygget av dyrehuder trukket over et skjelett av tynt tre. Ser vi på båtene til steinbrukende samfunn i globalt perspektiv, finnes det også andre muligheter: flåter av sivbunter eller stokker, og båter av bark med eller uten innvendig skjelett. Her i Norden ble barkbåter neppe brukt, siden våre treslag

ikke har bark av tilstrekkelig god kvalitet. Flåter av sivbunter finnes stort sett i strøk med varmere havvann enn vi har her nordpå. Der det finnes tilstrekkelig trevirke bygges båter stort sett av tre, mens de andre typene er uvanlige.

Skinnbåter er først og fremst kjent hos arktiske fangstfolk, og det er dette skinnbåtteoriens tilhengere har støttet seg til. I Danmark er det imidlertid funnet stokkebåter av lindetre på ca. 6000 år gamle kystboplasser, så denne båttypen har vært kjent av jegerfolket i Norden. Om det så har vært mulig å finne store nok trær på norskekysten er et annet spørsmål. Full visshet får vi vel neppe noen sinne.

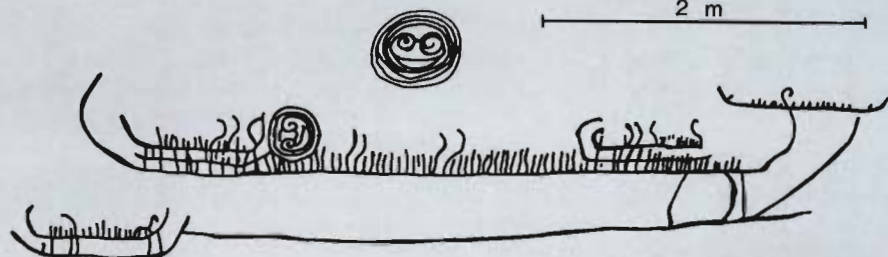
På flere av helleristningene i Trøndelag og Nord-Norge som tidfestes til steinalder er det figurer som er forklart som båter. De finnes sammen med fisk og sel, og det er derfor rimelig å tolke dette som steinalderfangerens båter avbildet sammen med byttet. Men det er vanskelig ut fra figurene å si noe om båtens konstruksjon.

På helleristningene som er tidfestet til bronsealderen er skip det vanligste motivet over hele landet. Også i Trøndelag er det en rekke fine skipsristninger fra denne perioden. Disse skipene er helt forskjellige fra dem som finnes på steinalderistningene. Mange av dem er utstyrt med "mannskapsstreker". At strekene virkelig viser mannskapet, ser vi av noen få ristninger der det helt tydelig er avbildet folk. Enkelte ganger har de padleårer i hendene. Dersom vi kan stole på antallet mannskapsstreker, må en del av bildene vise store skip. Enkelte har over 50 streker. Dette er et stort sprang fra steinalderfangerens båter, og må dreie seg om skip for krig eller langferder. Kobber og tinn finnes få steder i Europa, og råmaterialer og ferdig bronse må ha blitt fraktet over store avstander. Om bronzen er blitt fraktet på fremmed eller norsk kjø, vet vi ikke, men de mange skipene på helleristningene viser klart at skip hadde en sentral plass i bronsealderens samfunn.

Også bronsealderens skip er blitt tolket som skinnbåter, selv om det på denne



Dette utsnittet fra det rike steinalderistningsfeltet på Evenhus, Frosta, viser fangstmannens farkost med byttedyr. Foto: Th. Petersen 1932.



På Bardal ved Beitstadfjorden ligger et stort helleristningsfelt fra bronsealderen med mange skipsristninger. Noen av disse er over 4 m lange. Lignende skip finnes på ristninger i Sør-Norge, Sverige og Danmark.

tiden utvilsomt har vært skog nok til å bygge stokkebåter. Teknisk sett har det ikke vært noe i veien for at de båtene vi ser på helleristningene var bygget av tilhugget tre, kanskje som stokkebåter med påsatte relingsbord og stevnestykker.

Fortsatt er vi altså uten sikker viten om hvordan båtene var konstruert, til tross for at vi har svært mange bilder av dem.

Direkte spor etter båtene dukker opp i jernalderen

Da jernet kom i bruk ca. 500 f.Kr. fikk båtbyggere og andre håndverkere bedre verktøy enn før, men vi vet ikke om det førte til omlegging av typer og byggemåter. De eldre båtene er bygget av bløte treslag som or og lind. Med jernet fikk håndverkerne muligheter til å gå løs på harde materialer som eik. Dette blir den viktigste båtbyggertreet langt fremover i tid.

Vi måtte gjette oss til utseendet på båtene fra stein- og bronsealderen og bruke sammenligningsmateriale fra andre himmelstrøk. Men fra jernalderen har vi funn av båter og båtdele, og dermed et mer håndgripelig materiale å bygge på. Funnene er ikke mange, og de er spredd over hele Norden, så det er langt mellom bitene i puslespillet. Likevel er det mulig å sette opp en utviklingsrekke fra ca. 500 f.Kr. til ca. 1000 e.Kr., som er ganske godt begrunnet.

Båter i myr og båter i graver

Det er flere grunner til at vi i det hele tatt har rester etter så gamle båter. Sammen med våpen og utstyr kunne fartøyet bli ofret i myr, der treverket ikke så lett råtner vekk. Eksempler på dette er Hjortspring- og Nydamfunnene fra Sønder-Jylland, funn fra Kvalsund og Fjørtoft på Sunnmøre og Bårsetbåten fra Troms. Her er det funnet nok til at farkostene kan rekonstrueres, i alle fall på tegnebrettet.

Det har også vært vanlig at båtbyggere har lagret halvferdige emner til kjø, stevner og spant i vann eller myr. Endel slike emner er aldri blitt hentet av eieren,

og de har kommet frem ved grøfting eller graving i myrene. Her er det endel fine funn fra Midt-Norge, hvorav endel er gjengitt i figuren på s. 7. Dette er funn av stevner, spant, bordganger, ror osv. som viser at båtene har variert i form og størrelse, og at de både var blitt klinket og sydd. I noen tilfelle er begge teknikker benyttet på samme båt. Av de 6 funnene fra Midt-Norge som er datert, er 5 fra yngre jernalder og 1 fra eldre jernalder.

I vikingtiden var det skikk i kyststrøkene at folk ble gravlagt i båt. Som oftest er det bare klinknaglene av jern som er igjen, men i noen få heldige tilfeller har vi hele farkosten, som ved Oseberg, Gokstad og Tune. Disse gravhaugene var bygget av blåleire, noe som gjorde at treverket ble bevart. Selv der hvor bare naglene er igjen, kan nøyaktig oppmåling fortelle mye om båtens form og konstruksjon.

En teknologisk nyvinning - seilet

Utviklingen i jernalderen gikk fra smale kanoer som ble padlet, via roskip til seilførende fartøyer. Mast og seil ser ut til å komme sent i bruk i Norden, kanskje

ikke før ca. 600-700 e.Kr. En viktig forutsetning for vikingtogene var at skipsbyggere og sjøfolk hadde lært seg til å mestre den nye teknologien for bygging og bruk av seilskip.

De skipsfunnene vi har fra vikingtiden i Norge, først og fremst de to fra Oseberg og Gokstad, er fra 800-900 e.Kr. Skipene er beregnet for både seil og årer. Omkring år 1000 ble det senket 5 skip for å sperre en seilrenne ved Skuldelev i Roskilde-fjord i Danmark. Her ser vi forskjellen på lange, slanke krigsskip som fortsatt er bygget både for seil og årer, og på brede, lastedryge handelsskip som først og fremst ble drevet frem med seil.

Hva ble båtene brukt til og hvordan?

De skipene vi finner i offermyrer og i storhauger som Oseberg og Gokstad, var bygget for strid og storfolks reiser. De som finnes i enkle gravanlegg langs kysten må vi tro er mer representative for de farkostene folk flest brukte. I militær sammenheng er det klart det er bra med store skip. De har plass til flere krigere. Til fiske og fredelig ferd har det alltid vært viktig at farkostene ikke var større enn at



Moderne kopi av Kvalsundskipet på prøvetur. Originalen er en del av et offerfunn, så dette er antakelig et krigsskip. Foto: A.E. Christensen.

de lett kunne manøvreres av båtlaget, og i eldre tid, med få havner, også kunne sjøsette og landsette fartøyet uten hjelp.

Det er svært mye som tyder på at småbåter vest- og nordafjells ikke har forandret seg så mye fra vikingtiden til seint på 1800-tallet, og at det derfor er mulig å slutte tilbake fra kjente forhold i nyere tid, når vi skal beskrive båter og båtbruk i eldre perioder. Fra gammelt av har båtstørrelsen vært angitt i antall årer, fra læring (fireåring) og oppover. De største fiskebåtene i forrige århundre var tolværing, og det ser ut som grensen mellom båt og skip i sagatid også gikk ved denne størrelsen. Til heimefiske var de minste typene, læring og seksæring, vanligst langs hele kysten fra Jæren til Russegrensen, og det er rimelig å tro at slik har det vært så lenge folk har fisket langs denne kysten. Vi må også ha lov til å tro at lokalt varebytte mellom folk på ytterkysten og de som bodde inne i fjordene eller i innlandet, er meget gammelt. Skikken med faste møteplasser, markeder, kan også være meget gammel.

Fangstfolk har fulgt byttedyra, og sesongvise flyttinger pr. båt må vi også regne

med som et innslag i ferdsel langs kysten fra tidligste tider. Lofoten er et godt eksempel på slik sesongmessig flytting etter bytte, klart belagt i kildene fra tidlig middelalder, og vel meget eldre, som stort fiske. Naturligvis har omfanget vært mindre før fiskeeksporten tok til, antagelig i sen vikingtid.

I dag er vi så vant til gode kommunikasjoner både til sjøs, på land og i lufta, at vi knapt kan forestille oss reiselivet i eldre tid. Her i landet var veinettet enkelt, og til lands reiste man helst vinters tid når det var godt sledeføre. Om sommeren måtte det brukes ridehest eller egne bein, mens eventuell last måtte fraktes på kløvhest eller bæres. En tur fra Oslo til Trondheim kunne ta to-tre uker eller mer. Med god bær og spreke rorskarer gikk det like fort sjøveien, og selv en liten farkost fraktet langt mer enn det flerfoldige kløvhester kunne ta.

Kontroll over skipsleia minst like viktig som kontroll over landområder

Da det norske samfunnet ble såpass utviklet at det ble etablert maktsentra, kom

de til å ligge på steder hvor det var lett å kontrollere skipsferdsel i leia. De rike romertidsfunn i Karmsundet og på øyene ved Ålesund forteller om høvdingar som kunne velge og vrake i importerte prakt saker, fordi de hadde muligheter til å kontrollere kysttrafikken og kreve forkjøpsrett eller toll.

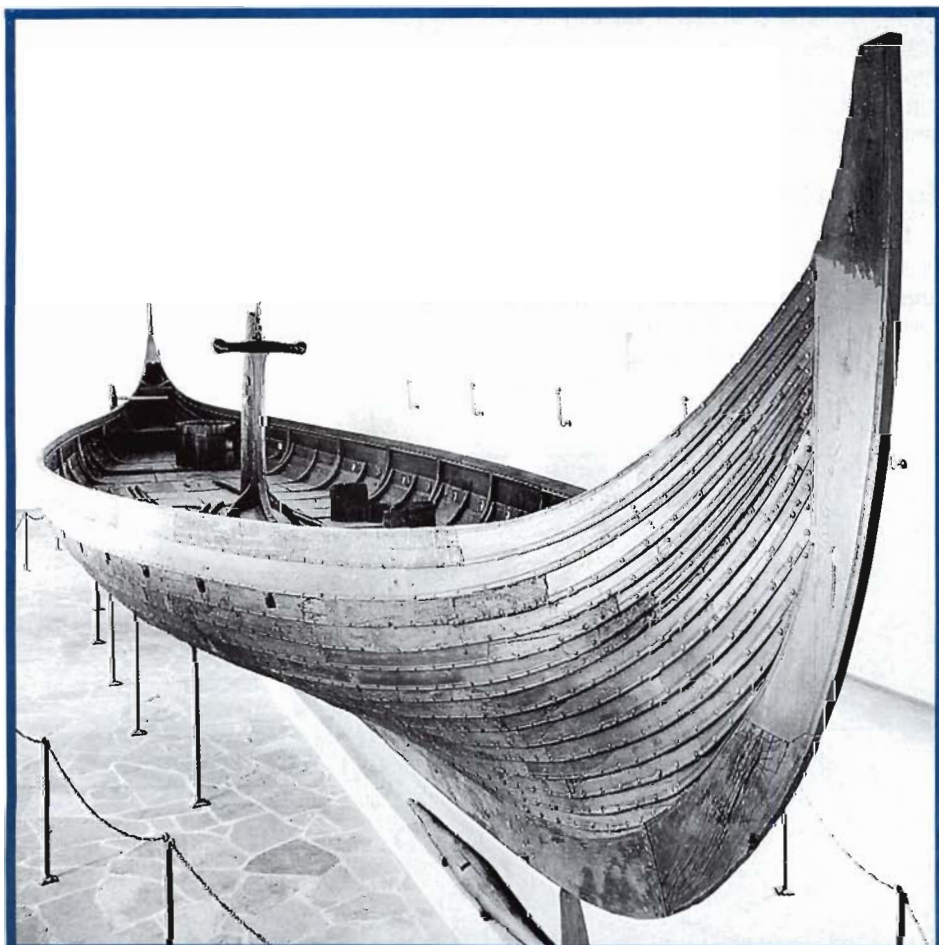
Da Harald Hårfagre og hans ætt samlet riket fra sør mot nord, møtte de en annen ætt på vei i motsatt retning. Hålføygjarlene var i ferd med å sikre sine interesser lenger sør enn der de hadde sitt kjerneområde. A.W. Brøgger hevdet i sin tid at de var mer interessert i å sikre fri seilas enn å skaffe seg territoriale erobringer. Kanskje var det nettopp den vestnorske stormannskontrollen av leia hålføygene ville til livs, for å sikre eksporten av de nordnorske luksusvarene, pelsverk, skinnreip, hvalrosstenner, dun og kanskje fisk.

Økt handel og politisk virksomhet skapte behov for større båter

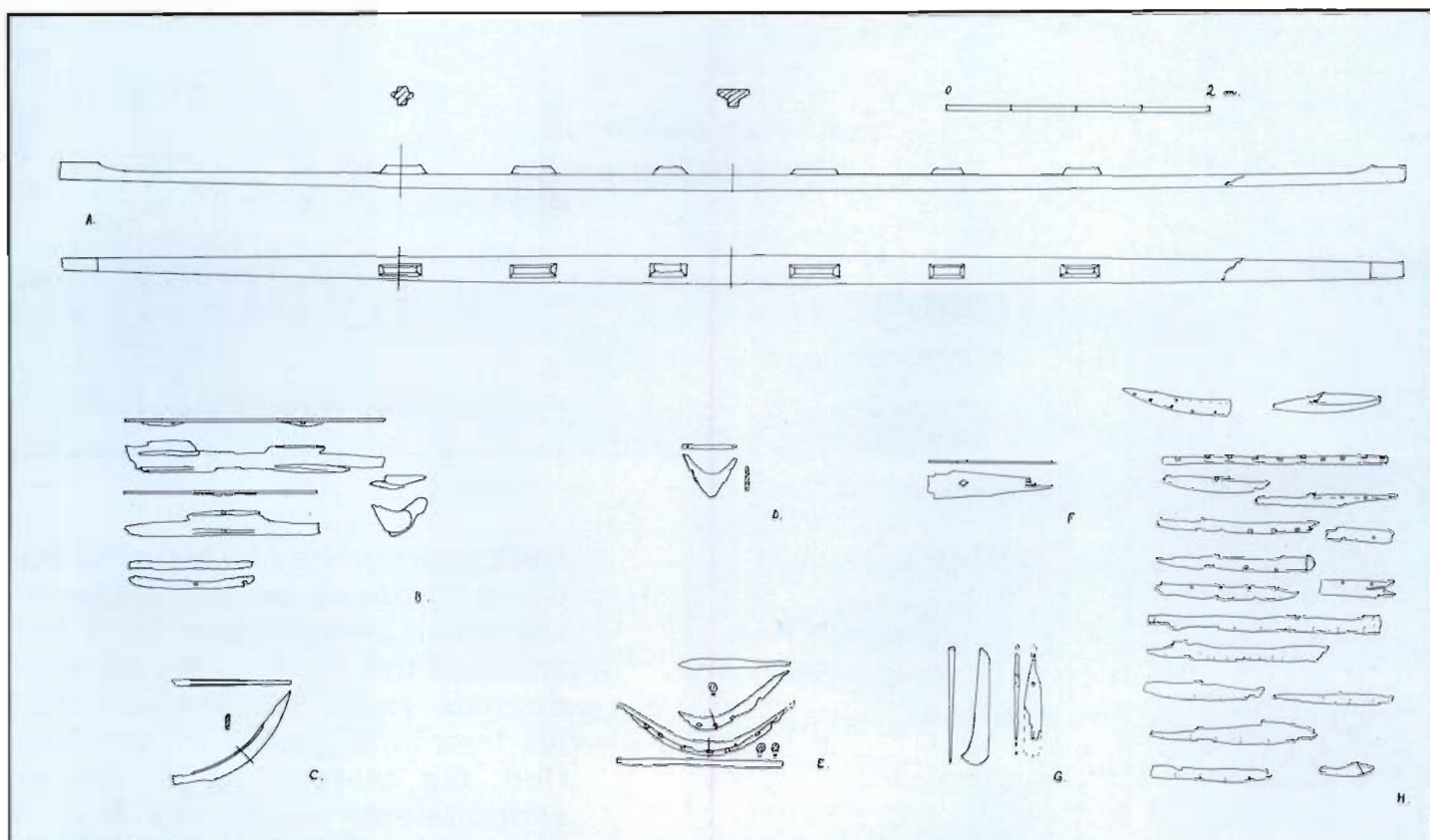
Da Norge var etablert som ett rike og byene grunnlagt, ble det i større grad enn før bruk for skip både til fredelige og militære formål. Byene trengte tilførsel av store mengder billige varer, og det var derfor regningssvarende å bygge store handelsskip som kunne ta mye og billig last. Til å forsvare landet ble det bygget rene krigsskip, basert på en kontrakt mellom kongen og kystbefolkningen, hvor folket holdt fartøyer som kongen kunne utkommandere i krigstilfelle, de såkalte leidangskip.

Båtbyggervirksomhet

Dette var en nærliggende ordning, siden det har vært bygget skip de fleste steder langs kysten hvor det var nok skog til å skaffe materialer. Enkelte områder peker seg likevel ut som spesielt viktige, som i Bindal og Namdal slik vi kan se nærmere omtalt i dette nummeret av SPOR. Et annet område er Nidaros, hvor det i løpet av flere århundrer ble bygget det ene store kongsskipet etter det andre, med Ormen Lange som det mest berømte. I hele den rike sagafloraen kjenner vi bare navnet på to båtbyggere, og de opptre begge i Trøndelagen. Den ene er Torberg Skavhogg, som ble berømt for sitt arbeide med Ormen Lange, den andre er Torstein Knarresmed som stod i første rekke mot Olav den Hellige på Stiklestad, fordi kongen hadde tatt fra ham et ekstra fint handelsskip som han selv hadde bygget. Da Snorre besøkte Trøndelag, kunne man fortsatt se bakkestokkene der Ormen Lange var bygget. Dette å bygge seg et skip "etter Ormen Langes vekst", ble en prestisjemessig nødvendighet for mange av kongene i norsk middelalder.



Gokstadskipet i Vikingskipshuset på Bygdøy. Utviklingen fra Kvalsundskipet er tydelig. Skroget er blitt bredere, mer sjødyktig, og har fått faste tverrbjelker for å tåle presset av rigg og seil. Foto: Universitetets Oldsaksamling.



Collage av båtfunn fra Midt-Norge, i samme skala.

A. Kjølemne fra Finnemo i Kolvereid, Nord-Trøndelag. Emnet er ikke ferdig, og har vært lagret i myra. Det er beregnet til kjøle for en båt på størrelse med Bårsetbåten. Datering merovingertid, ¹⁴C-datering AD 650 ± 80.

B. Fragmenter av to bordganger, spant og esinglist? fra Mardal, Sømna i Nordland. Bordgangene har rester av doble surringsklamper for feste til spantene, og dette tyder på en datering til sen romertid - folkevandringstid. Kantene mangler på begge bordgangsfragmentene, så det er ikke mulig å si om båten har vært sydd eller klinket med jern.

C. Stevnemne av eik fra Stjørdal, uviss tid.

D. Rong (skråttstilt spant forut) fra liten båt. Fra Trælnes, Brønnøy i Nordland. Datering yngre jernalder.

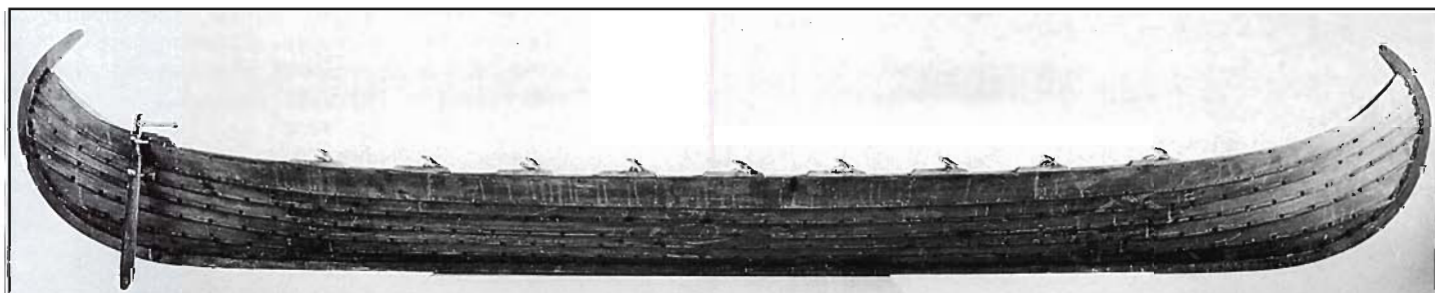
E. To spant med surringshull fra Vega, Nordland. hullet midt på det komplette spantet viser at spantene har sittet i, eller var beregnet for en båt med surringsklamper på kjølen, slik som A. Datering merovingertid.

F. "Plitt" (bonntilje for eller akter) fra Bjørnrem, Aukra, Møre og Romsdal. Originalen har et fint innrisset rutemønster. Uviss tid.

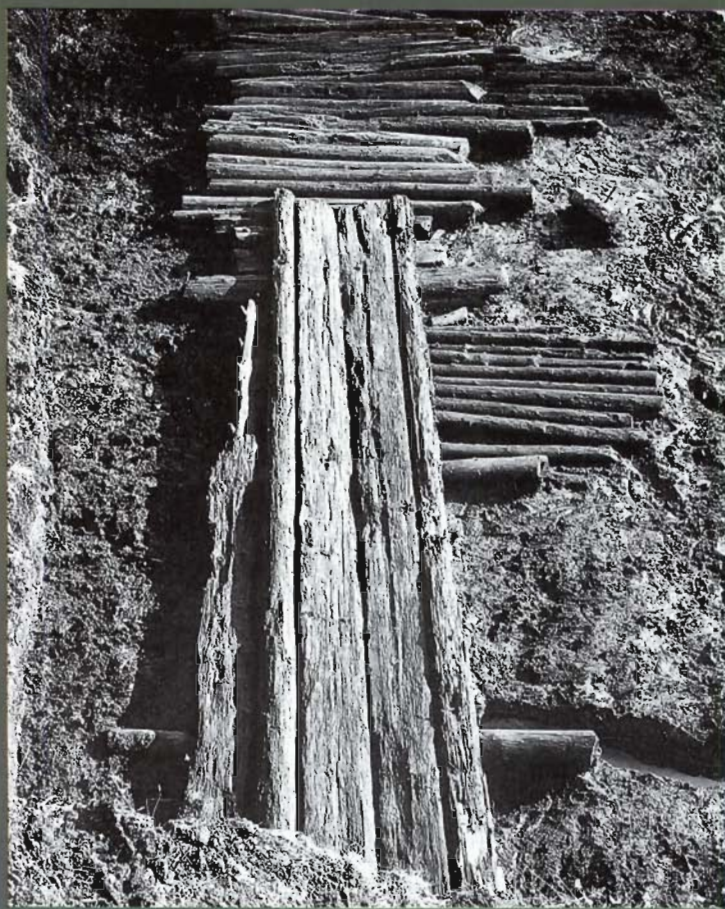
G. To fragmentariske sideror. Til venstre fra middelalderlag i Trondheim by, til høyre fra Harøy, Aukra. Harøyreret kan ikke dateres innenfor den tiden sideror var i bruk, ca. 400-1200 e.Kr.

H. Samling bordgangsfragmenter fra samme båt, fra Skagen av Åkervik, Herøy, Nordland. Båten har dels vært klinket med jernsaum, dels sydd sammen. Pynteprofiler og tekniske detaljer tyder på en datering til vikingtid. Antakelig har dyr jernsaum bare vært brukt de stedene i båten hvor det trengtes spesielt solide sammenføyninger.

Tegning: Arne Emil Christensen



Modell av Bårsetbåten fra Troms. Kjølemnet fra Kolvereid har vært beregnet til en liknende farkost, se figuren på side 7 (A). Foto: Tromsø Museum.



I kavlebroene på Fisknes i Sparbu er det brukt to ulike brolegningstyper, med et brodekke av langsgående stokker på et underlag av tverrliggende stokker. De tverrlagte stokkene i kavlebroens midtparti er eksempel på en reparasjon. Foto: O. Farbredd.



Eksempel på brolegning med tverrlagte stokker i brodekket i en av kavlebroene på Fisknes. Stokkene i brodekket hviler på et underlag av langsgående stokker lagt i hele veiens bredde. Foto: O. Farbredd.

VEIER I - broanlegg fra

av Ingrid Smedstad

Hvor gikk veiene i forhistorisk tid, og hvordan så de ut? Dette er spørsmål arkeologene hittil har arbeidet lite med. Undersøkelser de siste årene har likevel kastet lys over noen sider av veihistorien. Og svarene på en del av spørsmålene viser seg bl.a. å ligge i de store myrområdene i Trøndelag!

- Vei i myr? vil mange spørre. Gikk ikke de gamle veiene langs høydedragene og i lett fremkommelig terreng? Det er nok i mange tilfeller riktig. Dette er de såkalte hulveiene, veifar som på grunn av erosjon og slitasje fremstår som dype "grøfter" i terrenget. Vi kjenner en del slike. Gode eksempler har vi bl.a. i Østfold og Inn-Trøndelag. Men undersøkelsene vi her skal snakke om har vist at man også har trosset naturens hindringer, bl.a. ved å legge veiene tvers over store myrstrekninger. Dermed har man spart seg for mange unødige omveier. Ved å legge enkle trebrolegninger har man kunnet krysse selv store myrområder. Det er restene etter disse broanleggene vi i dag finner godt bevart i myrene. Flere ulike betegnelser er brukt på disse anleggene. For de fleste er de kjent som "kavlebroer" eller "klopper". Vi har valgt den første betegnelsen.

Hittil er bare ganske få veianlegg i myr kjent i Norge. Under grøfting av en myr på Fisknes i Sparbu ved nordenden av Leksdalsvatnet, kom man i 1979 over en mengde stokker nede i myra. Nærmere undersøkelser viste at dette var en brolegning som strakte seg over flere hundre meter. Her stod vi altså overfor en så å si ukjent fornminnetype. Gravningen på Fisknes resulterte i at vi avdekket ikke bare én, men to veibrolegninger. Dette ble begynnelsen til en større undersøkelse av tilsvarende broanlegg som tidligere er funnet i Trøndelag, og resultatet ble at vi nå har registrert og delvis undersøkt i alt 9 broanlegg i de to trøndelagsfylkene samt ett i Møre og Romsdal.

Hvor gamle er anleggene?

Alle de ti undersøkte anleggene er ^{14}C -datert. Med ett unntak skriver de seg fra tidsrommet ca 900 - 1400 e. Kr., altså fra vikingtid og middelalder. Anlegget på Tiltreidet i Møre og Romsdal skiller seg ut fra de

MYR

vikingtid og middelalder i Trøndelag

andre, ved at det er datert til slutten av eldre jernalder. Man har altså allerede på den tiden bygget denne typen veianlegg. I vikingtid og første del av middelalderen ser det så ut til å ha skjedd en sterk økning i byggingen av slike anlegg. Deretter har det vært få nybygginger, men undersøkelser viser at anleggene har vært i bruk over lang tid. Noen er på et tidspunkt blitt helt fornyet, f.eks. dem i Sparbu, andre er påbygd og har gjennom årene fått endel mindre reparasjoner.

Brolegningenes konstruksjon

Hvordan ser så disse anleggene ut? Brolegningene hviler direkte på myroverflaten og de består av kløyvde eller

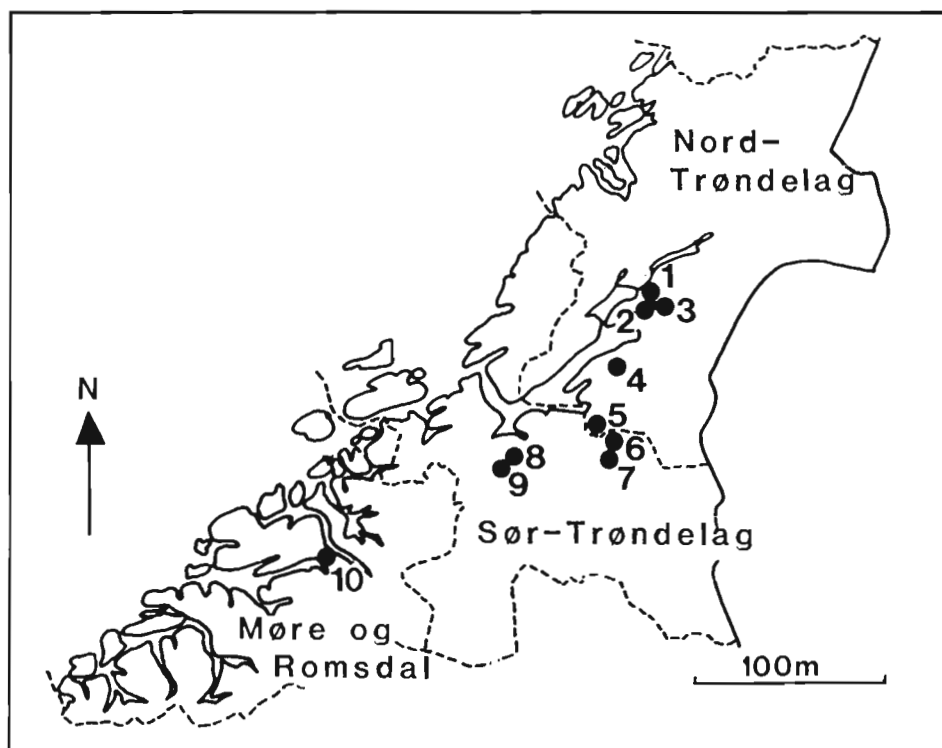
hele stokker lagt på tvers eller på langs av veiens retning.

Konstruksjonene kan inndeles i *brodekke* og *underlag*. Underlaget er fundament for brodekket. I tillegg forekommer peler og pluggar som er feste for stokkene i brolegningen.

Utformingen av broanleggene varierer, men vi kan skille ut to hovedtyper. *Den enkleste typen* består av hele og/eller halvkloyvde stokker, lagt på tvers av veien. Stokkene kan ha en diameter på opp til ca 30 cm. Dersom de har vært større enn dette, er de kløyvd og lagt med den flate siden ned. Hele og kløyvde stokker danner dermed en jevn overflate. Stokkenes lengde varierer mellom ca 1,5 -

2,5 m. Behovet for underlag er avhengig av hva slags myr det er snakk om. I relativt tørre deler av myrene kan brodekket ligge direkte på myroverflaten. I mer fuktige områder finner vi et varierende antall stokker - lunner på langs av veien. Det vanlige er to parallelle langsgående stokker under endene av de tverrgående stokkene i brodekket. Det er også funnet sammenhengende lag av stokker, lagt side om side som underlag i hele veiens bredde.

Den andre hovedtypen har et brodekke med langsgående stokker. Halvkloyvde stokker er lagt på langs i veiens retning med den flate siden opp. Stokkene ligger vekselvis med rot- og toppenden mot hverandre for å danne en jevnt bred

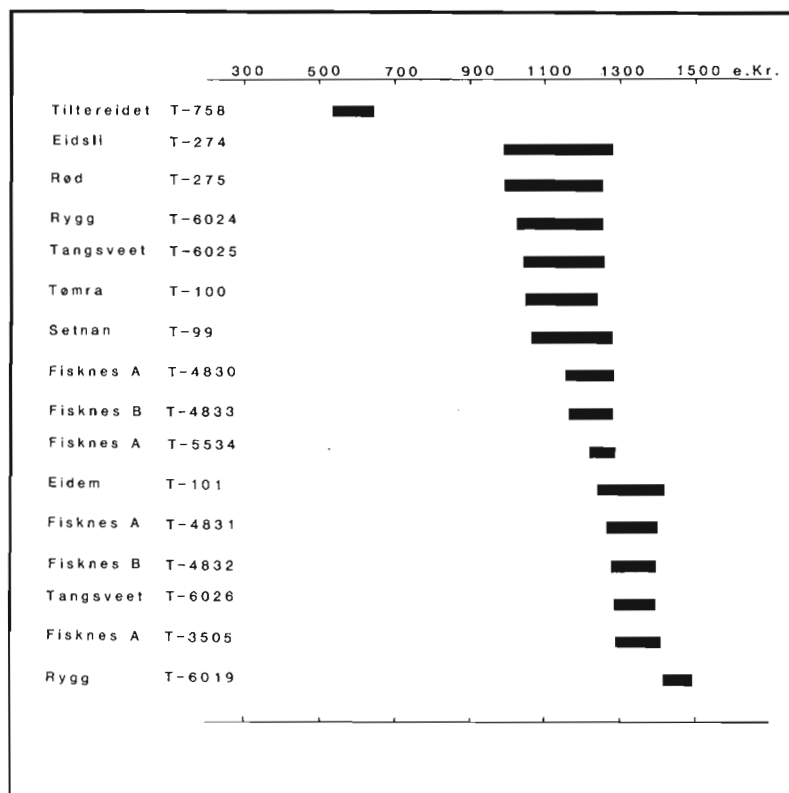


Kartet viser den geografiske spredningen av de undersøkte kavlebroene.

Til høyre:

De halvkloyvde stokkene som er brukt i brolegningene er trolig kløyvd på stedet. I tillegg til øks har man brukt treklubbe og kiler. Disse er funnet nær krysset mellom de to brolegningene på Fisknes. Foto: P.E. Fredriksen.





Diagrammet viser ^{14}C -dateringene fra de forskjellige broanleggene. Fra fire av kavlebroene foreligger det flere dateringer. Disse representerer forskjellige byggefaser innenfor hvert anlegg.

veibane. I de undersøkte anleggene varierer antallet fra 2 - 5 stokker i bredden. Selve veibredden blir da på ca 0,5 - 1,2 m. I flere kavlebroer av denne typen er det lagt hele stokker på den ene eller begge yttersidene av brodekket. Disse kan ha tjent som kantmarkeringer, utvidelse av brodekket eller som slingrekant for slede eller drag. Som underlag i denne typen brolegninger er det lagt stokker på tvers av veien. Det vanligste ser ut til å være en stakk under hver ende av de langsgående stokkene i brodekket. I noen anlegg er

stokkene i brodekket delvis felt ned i understokkene for å forhindre forskyvninger. Andre steder har man nøyd seg med å hugge til stokkene i både brodekket og underlaget slik at de danner to flater som hviler mot hverandre. Også i denne brolegningstypen mangler underlaget i en del tilfeller.

I begge brolegningstypene er det brukt plugger for å feste stokkene i brodekket til underlaget. Der hvor brodekket er lagt direkte på myra, er pluggene slått ned i

torven. Peler er også anvendt for å forhindre forskyvning. Der brodekket har langsgående stokker, er pelene slått ned på yttersiden av stokkene. I brolegning med tverrgående stokker er de slått ned med jevne mellomrom mellom stokkene.

Felles for de to brolegningstypene er at kvist og grener ofte er lagt som fundament under brokonstruksjonene. Forekomster av forholdsvis store mengder kvist kan ha å gjøre med særlig fuktige partier. I noen tilfelle er det mer nærliggende å anta at de har vært brukt som en arbeidsvei under byggingen av kavlebroene. Kvist- og grenlaget kan kanskje også være rester etter en første vei på stedet. Sammen med kvistlaget er det flere steder observert et sandlag. Kombinasjon av kvist og sand som veidekke over myr er et kjent fenomen. Det finnes eksempler på dette i nyere tids veier i Norge. I Danmark har vi eksempler på denne typen veier helt tilbake til yngre steinalder. Fra nyere tid vet vi at sand også er påført kavlebroer oppå stokkene, som et utjevningsslag. Dette kan også ha blitt gjort på de eldre kavlebroene.

I sju av de i alt ti undersøkte kavlebroene består brodekket av langsgående stokker. Disse viser seg å være de minst ressurskrevende, både når det gjelder materialforbruk og arbeidsmengde. Her er også medregnet den tiden som har gått med til hugst og transport av byggematerialene.

Hvordan ble anleggene brukt?

Det har likevel krevd store ressurser å lage disse anleggene som ofte strekker seg over flere kilometer. Og en kan lure på om de var bygget for helt spesielle formål, eller om de inngikk i det vanlige veinettet.

På flere av broene finner vi slitespor langs



De to kavlebroene på Fisknes danner et veikryss. De langsgående stokkene øverst i bildet er underlaget for et brodekke av tverrlagte stokker. Disse er fjernet. Øverst til venstre ser vi endene av stokker fra et brodekke med langsgående stokker. Foto: O. Farbregd.

midtpartiet av brodekket, noe som tyder på at veiene har vært mest brukt som gang og rideveier. Anlegg med tverrlagt brodekke har tilstrekkelig bredde for kjøring med vogn, men det er ikke funnet tegn til hjulspor. Kjøring med drag eller slede kan ha forekommet.

Ikke noe sted har vi funnet fortsettelsen av veitraséene over myra i form av hulveier eller gamle veifar. Anleggenes beliggenhet kan likevel fortelle noe om hvilken rolle de har spilt i datidens samferdsel. Alle broanleggene ligger i områder med bosetning i vikingtid og middelalder, og de følger naturlige veilinjier i terrenget mellom sentrale bosetningsområder.

Med ett unntak går kavlebroene parallelt med og i nærheten av dagens hovedveier. Flere av broanleggene er knyttet til sentrale kommunikasjonsknutepunkt i terrenget. Dette gjelder f.eks. de to anleggene på Fisknes og brolegningen på Tangsveet i Skogn. De to førstnevnte kan sees i forbindelse med ferdsel på Leksdalsvatnet. Anlegget på Tangsveet ligger på en tange som skiller de to vannene Hoklingen og Movatnet, og det er nærliggende å se en sammenheng mellom disse og broanlegget. Disse forholdene tyder på at broanleggene har vært del av veinettet i de respektive områdene.

Bygging og vedlikehold - hva lovene sier

Ifølge de gamle lovene hadde man tre typer veier. Tjodveien eller almannaveien gikk i henhold til Magnus Lagabøters Landslov "gjennom bygden fra ende til annen" --- "og fra fjell til fjære". Dette var altså hovedveien som knyttet de forskjellige bygdene og deler av landet sammen. I tillegg fantes det tverrveier som var de lokale veiene innenfor de enkelte bygdene samt mindre gårdsveier.

Landsloven ble først nedskrevet i 1274, altså lenge etter at de første kavlebroene ble bygget. Ifølge loven skulle alle veier "være således de hadde været fra gammel tid". Denne bestemmelsen er overført direkte fra den eldre Gulatingsloven. Beskrivelsen av veistrukturen i Landsloven gjelder nok derfor også for tidlig middelalder og sannsynligvis også for vikingtid.

Ifølge lovene var hovedveiene underlagt offentlig tilsyn. I trøndelagsområdet skulle biskopens årmann etter Frostatingsloven "stevne folk til dette (arbeidet) med bodstikkesending og kunngjøring ved kirken". Videre sier loven: "På den arbeidsdag som er nærmest før jonsokaften skal alle arbeidstørrer menn forbedre veiene, hver i sitt fylke, der hvor det er mest nødvendig i hver skipreide. Men hvis noen nødvendighet umuliggjør den dagen, må dette utføres innen Petersmesse (29 juni). Hvis noen forsømmer sin plikt, må hver av



Her ser vi spor etter slitasje langs stokkenes midtparti. Foto: O. Farbredd.

dem bøde med en øre i sølvsmål til bispem...". Arbeidet var pålagt bøndene i fellesskap. Før veiarbeidet var regulert ved lov, må vi gå ut fra at det var organisert av bøndene selv i fellesskap eller av den enkelte bonde.

I Landsloven var ansvaret for organisering av veiarbeidet underlagt kongens ombudsmenn. Det må bety at det var viktig for både kongen og kirken at man hadde et godt utbygget veinett, og at dette ble holdt ved like. Den økningen i brobygging som vi synes å se i vikingtid og tidlig middelalder, kan delvis komme av at veiarbeidet ble organisert sentralt. Dette må igjen være resultat av økt samferdsel og et større behov for veier. Opphøret av brobyggingen i senmiddelalderen kan på samme måte være et resultat av endringer i samfunnsforholdene. Det sammenfaller godt med krisen i senmiddelalderen. Befolkningstallet går tilbake og samferdselen minker. Oppsynet med vedlikeholdet av veiene har sviktet, broanleggene har forfalt og etterhvert grodd igjen.

Kavlebroene ligger altså sentralt i forhold til bosetning, naturlige veilinjier i terrenget og andre ferdselsårer. De har vært ressurskrevende anlegg som har nødvendiggjort organisert arbeidsinnsats. Vi kan derfor gå ut fra at kavlebroene har inngått som en del av hovedveinettet i de områdene vi finner dem, og at dette er

anlegg som har spilt en viktig rolle i samkvemmet mellom folk.

Viktig med nye funn

Fordi kavlebroene ligger skjult under tykke torvlag, er de vanskelige å oppdage selv ved systematisk leting. Alle de anleggene vi kjenner til, er oppdaget under grøfting og oppdyrking av myrområder. Først når maskinene har gjort sin jobb, kommer disse fornminnene for dagen. Da er brolegningen ofte skadet, men vi kan likevel komme tidsnok til å få undersøkt dem. Neste gang du går forbi en grøftet myr, ta derfor en kikk i grøftkantene. Eller kanskje du allerede er i gang med grøfting av myrer på egen eiendom - tenk på hva som kan skjule seg under torven før du setter i gang! Kanskje vi ved din hjelp kan få kartlagt og undersøkt flere kavlebroer, og dermed få svar på alle de spørsmålene som tross alt står ubesvarte i dag.

Litteratur:

Norges gamle love indtil 1387. Bd. I og II. Christiania 1846-95.
Taranger, A. (overs.) (1915) 1979: Magnus Lagabøters Landslov. Oslo.
Smestad, I. 1987: Etableringen av et organisert veihold i Midt-Norge i tidlig historisk tid. Mag.avh. i arkeologi. Univ. i Oslo.

Namdalen - et båtbyggingsdistrikt i

Namdalen er et spennende område i norsk arkeologi. Enten en drar inn til Namsens kilder eller gjennom dalføret ned mot sjøen, så er landskapet fylt med forhistorie, både av synlig og usynlig karakter. De som leste Oddmunn Farbreds artikkel om elveosser i SPOR nr 2 1986 fikk en smakebit på hva Namsen-dalføret rommer av interessante funn og forhold som angår jernalderen.

Elva Namsen har tidligere vært en fjord som skar seg langt inn i landet. I eldre jernalder, før ca 600 e. Kr., sto fjordbotnen helt oppe i Grong kommune, 3-5 mil fra den nåværende munningen. Gjennom yngre jernalder flyttet elveutløpet seg nedover Overhalla. Også side-dalføret til Namsen langs elva Bjøra var fjord på denne tida.

På begge sider langs elva og fjorden gikk en landbrem med gårder hele veien. Selve landskapssituasjonen her er noe av bakgrunnen for at båtgraver er så utbredt i Overhalla og Grong. Men båten hadde betydning på flere måter der...

Både Overhalla og Grong kommuner er kartlagt når det gjelder synlige fornminner. Herfra fins det i dag opplysninger om over 1200 gravhauger og andre gravanlegg. En god del av disse er dessverre fjernet.

Men Overhalla og Grong eller selve *Namdalen* (dalføret langs Namsen) som er en vesentlig del av dette området, er også kjent for sine mange funn fra gravhauger som er undersøkt, både av fagfolk og amatører. Det er gjort i alt 221 slike gravfunn fra Overhalla og Grong. 123 gravanlegg er undersøkt av arkeologer, og en har funnet opptil tre graver i hvert anlegg. Den store utgravingsintensiteten skyldes først og fremst konservator Theodor Petersens innsats omkring århundreskiftet. Han grov ut hele gravfelter med mange graver i sammenheng, slik at vi har et meget godt helhetsbilde av gravskikk og andre forhistoriske forhold i Namdalen. Dette avgrensede området har således et rikt forskningsmateriale.

Båtgraver

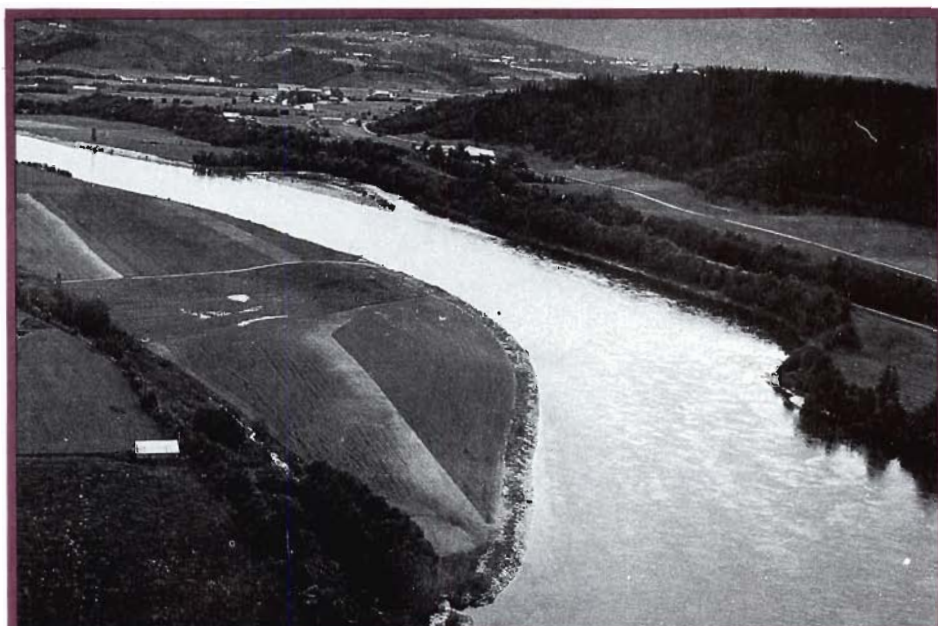
Et av de mest karakteristiske innslag i gravmaterialet fra Namdalen er det relativt store antall båter. Det er funnet spor etter

22 båter eller båtdeler i graver. Det er videre funnet omrotede klinknagler som i de aller fleste tilfeller bør stamme fra båt i 21 gravanlegg. Dette er den største konsentrasjon av båter fra jernalderen vi kjenner nord for Dovre! Og en av de største i Norge. Ved Bjøra fins den største konsentrasjonen, men her er også de fleste undersøkelsene gjort. På gården Stor-Skomo er det funnet hele 8 båter.

Det er her ikke tale om store skip, men bruksbåter med lengde fra ca 5-10 m, tilsvarende det som i dag er fra en færings størrelse opp til godt og vel en åttring.

For å sette antallet båter litt i perspektiv: Fra og med Nordland fylke og nordover er det i dag kjent rundt 30 sikre båtgraver og noe over 50 totalt, medregnet omrotede funn av klinknagler. Det er altså funnet ikke langt unna like mange båter i graver over en 26 kilometers strekning i Namdalen, som i hele Nord-Norge, båtenes landsdel framfor noen til alle tider!

I Nord-Norge er Helgeland det ledende område hva båtfunn fra graver angår. Deretter kommer Salten. Dette skal vi spesielt merke oss.



Namdalen ved Veiern i Grong. Hit inn gikk fjorden kanskje i slutten av eldre jernalder. Foto: Oddmunn Farbread.

ngre jernalder?

Hvorfor båtgraver?

For rundt 60 år siden var det en sterk oppfatning hos enkelte norske og svenske arkeologer at denne spesielle skikken med å sette en båt inn i gravhaugen måtte ha sammenheng med de rike funnene av tilsvarende båtgraver som tidligere var kommet fram i Uppland i Sverige. Båtgravskikken skulle da ha kommet til Namdalen fra Sverige. I dag er denne teorien forlatt. Etterhvert har vi måttet erkjenne at skikken med båt i gravanlegget omfatter store deler av landet vårt i kyststrøkene. Trolig skyldes det generelle religiøse forestillinger som bredte seg fra sør og nordover langs kysten. En har tenkt seg den gamle germanske forestilling om den siste reisen som gikk over havet. En kan også se på båten som en viktig eiendel liksom annet gravutstyr, og en har vært inne på tanken om en mer praktisk funksjon der båten blir selve "gravkista".

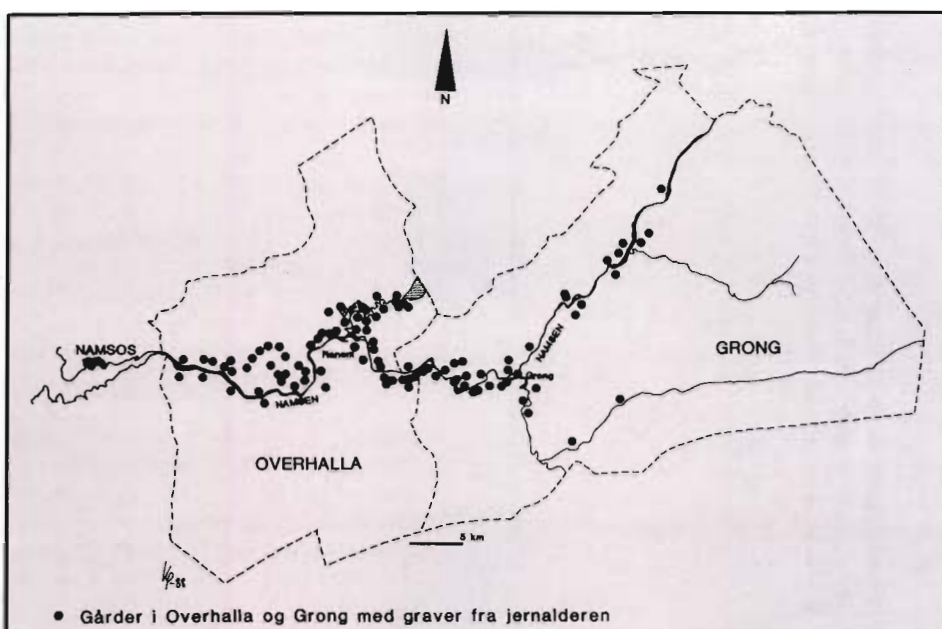
Båtgravene fra Namdalen som kan dateres er alle fra perioden ca. 700-950 e. Kr.

Avvik fra det normale

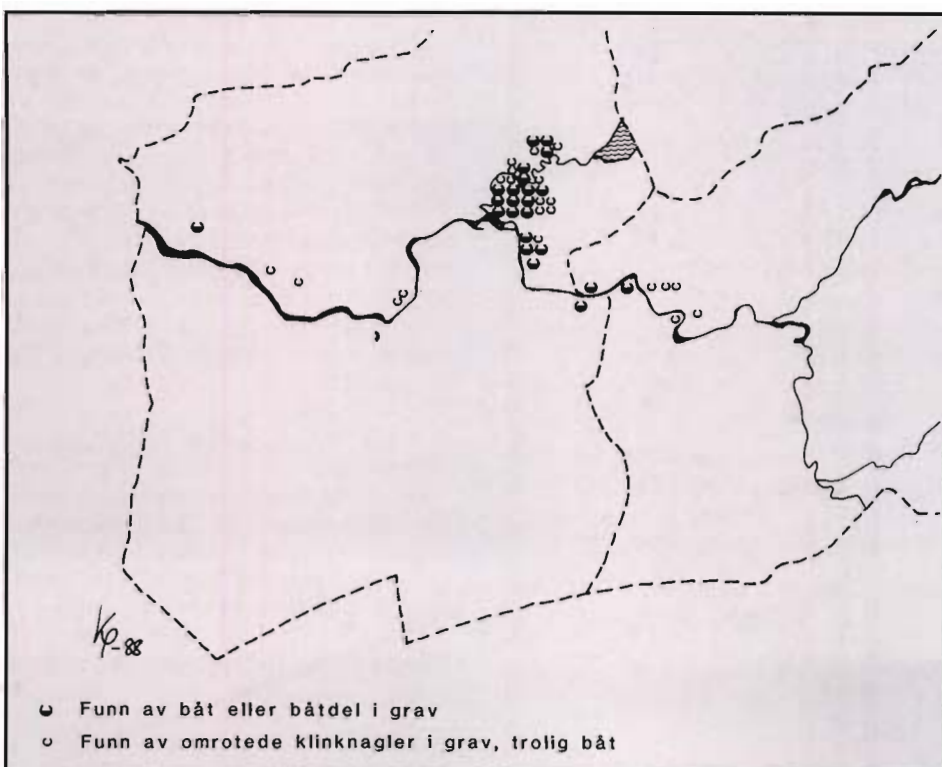
Det som er spesielt og avviker fra det "normale", gjør at arkeologene blir mistenksomme. Det skjedde også for 60 år siden da en fattet mistanke til båtgravene og mente at disse skyldtes svensk påvirkning.

Ved siden av det høye antall båter, har vi i Namdalen også gravanlegg med flere båter i samme haug. På Melhus i Overhalla ble det inntil 1918 funnet og utgravd to båter i tillegg til en samling brente jernnagler som indikerer en tredje i en og samme haug, slå den! Det er så en fornemmer at det ligger noe mer enn bare tradisjonen i selve gravskikken i dette. Det virker som om en her har en markering av båten som sådan. En tilsvarende markering kjenner vi i dag ikke nord for Dovre.

En må spørre: Har båtgravskikkens kompakte opptreden langs Namsen å gjøre med spesielle forhold i området? Har båten vært en rimelig "gravgave" fordi en har laget den selv eller fått tak i den på et enkelt vis ellers? Har Namdalen vært et område hvor en bygde båter i jernalderen?



Ustrekning av bosetningen i yngre jernalder.

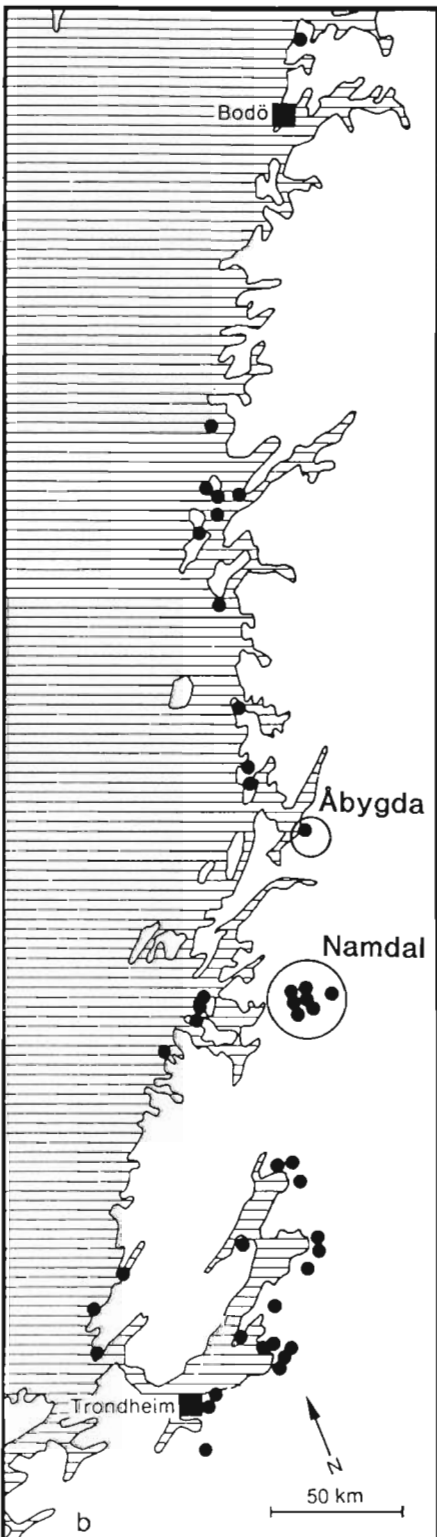


Båtfunna fra Overhalla og Grong i yngre jernalder.

Dersom det var slik, er det rimelig at båten fikk en like sentral plass i døden som det ekstra den representerte i livet.

Båtbyggingstradisjon nordafjells

Det er anerkjent at de klinkbygde båtene i Norge har tradisjonslinjer tilbake til jernalderen. Se på Nordlandsbåten og lukk øynene et øyeblikk, mens du tenker



Gårder hvor det er funnet båtgraver, mellom Trondheimsfjorden og Salten. Etter Müller-Wille 1970.

tilbake på vikingskipene på Bygdøy. Det er samme båten det gjelder, bare med små tillegg eller fratrekk for det tusenårige tidsrom som ligger mellom dem.

I dag er båtbyggerkunsten i ferd med å dø ut. Det ser ikke ut som om vi har bruk for den klinkbygde trebåten lenger. Men ennå lages det færingar og modellbåter av de gamle mestere i sitt fag.

Tradisjonen om båtbygging har åpenbart vært særlig sterk nordafjells i Norge. Og vi kan trygt regne med at dette ikke gjaldt bare selve båten, dens konstruksjon, utseende og egenskaper, men også *forutsetningene* for dens tilblivelse og *måten* den ble til på. Det gir oss holdepunkter for tilbakeslutninger om hvordan forholdene har vært mot slutten av jernalderen.

For å se på hvordan mulighetene for båtbygging i Namdalen kunne ha vært i jernalderen, vil det beste være å starte med den tradisjonelle båtbyggingen i distriktene både nord og sør for dette området, slik vi kjenner den fra nyere tid, og begynne med spørsmålet: Hva kjenner tegner traktene der det ble bygd båter?

Vi kjenner til en rekke steder mellom Saltfjellet og Trondheimsfjorden hvor det tradisjonelt har foregått båtbygging. Vi har opplysninger om dette fra forrige århundre og delvis tilbake til 1700-tallet. De best kjente områdene er Åfjorden i sør og Bindal, Vefsn og Rana i nord. Disse områdene laget båter for salg til andre distrikter. Men det er også bygd båter vesentlig til eget bruk en lang rekke steder i kyst- og fjordbygder som hadde skog, blant annet i Ytre Namdal.

Båtbyggerne i Åfjord leverte de fleste båtene til kystområdet mellom Namsen og ned til Nord-møre, med unntak av områdene rundt Beitstadfjorden som har hatt sin egen båttype delvis ved siden av Åfjordingen. Fra Namsen og nordover var det Nordlandsbåten som rādde grunnen helt inn på Kola-halvøya. Nordlandsbåtene kom i all hovedsak fra de tidligere nevnte områdene og Salten. På Namdalskysten møttes således Åfjordingen og Nordlandsbåten.

I disse områdene var båtbygging et dominerende håndverk. De store fiskeriene, særlig lofotfisket skapte stort behov for båter i landsdelen. Båtbyggingsområdene hadde i stor grad felles tradisjoner. Det gjelder både bygging, bruk og omsetning av båtproduktet.

Hvordan finne spor etter båtbygging?

Hva annet enn *tallrike* båtfunn og funn av båtnagler kan gi oss tips om båtbygging? - Vi skal nå gå i gang nesten som politiet, med etterforskning av saken, tilstrebe en best mulig bevisførsel og vurdere indisier.

Tilgang på råstoff - utgangspunktet

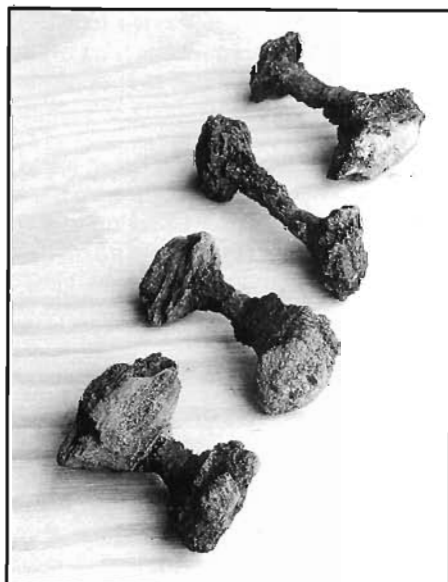
Stedet hvor båtene er bygd i senere tid er som regel knyttet til områder der råstoffet til byggingen fantes - skogen. I Nord-Norge ligger alle de kjente båtbyggingsdistriktene i tilknytning til de største skogsområdene i landsdelen. Der skogen stod tykk var mulighetene gode. Her kunne en finne både rette stammer til båtboard og emneved til spant, stevner og smådetaljer.

Båtene fra yngre jernalder i Namsendalføret ligger i et område der denne forutsetningen må antas å ha vært trestjerners i jernalderen. Furskogen har trolig stått tykk rundt gårdene ned mot Namsen og Namsenfjorden. Dette gir de mest ideelle forhold for båtbygging: Råstoffet var på stedet og det var kort vei til sjøsetting.

I forhistorisk tid, som senere, fordret båtbyggingen også jern - til nagler, spiker og beslag i båten. For en tidlig båtbygging av større omfang måtte også dette organiseres, trolig både med framstilling av jern og smiing tilknyttet enkelte gårder eller bygdelag. I fjellstrøkene og indre deler av Namdal er det gjort en rekke funn av slag og også blesterplasser. Også mengden av jernsaker i gravene viser at Namdalen hadde god tilgang på jern.

Nærhet til transportårer - viktig forutsetning

Tradisjonelle båtbyggingsdistrikter har naturlig nok ofte nær kontakt med sjøen eller ei større elv. Båten skulle jo transporteres fra der den ble bygd og til der den skulle brukes. Det var derfor om å gjøre at



Klinknagler med påsittende trerester fra gravbåt på Stor-Skomo. Rekker med slike nagler er som regel det en finner igjen etter selve båten. Halv størrelse. Foto: Per E. Fredriksen.

avstanden var rimelig kort til nærmeste vannåre.

Igjen har vi et trestjerners moment for Namdalen, hvor elva rant brei ned til fjorden som i sin tur fortsatte utover til kysten.

Båtbyggeren - håndverksbonden

Siden tradisjonell båtbygging har hatt slik nær tilknytting til råstoffområder, så er strukturen i arbeidet blitt spesiell. Tidlig på 1800-tallet var den typiske båtbyggeren fra Bindal til Salten en gårdbruker som bygde båter av trevirke fra egen skog. Lønnsomheten var knyttet til at båtbyggeren både eide råstoffet, og fikk betalt for selve arbeidet. Mye av skogen kunne være vanskelig tilgjengelig når det gjaldt rasjonell tømmerdrift, men til håndverksvarer dugde den bra. Innimellom sine andre gjøremål dro båtbyggeren rundt og bygde båter hos andre. Det fantes også omreisende båtbyggere uten spesiell tilknytting til bygda dit de kom. Det fins en del variasjon over dette temaet.

Ved en slik struktur, med grunnlag i egen skog og en sterk kunnskapstradisjon, ble det skapt *båtbyggingsdistrikter*. Disse ble en slags territorier hvor en innen et avgrenset område bygde båter.

Det er lett å forestille seg Namdalen som et slikt båtbyggingsdistrikt i yngre jernalder.

Men hva med båtbyggeren selv, finner vi han i gravhaugen? Ja det gjør vi, men det er i form av bonde med tilleggskvalifikasjoner. Det er meget sjelden vi finner innhold i graver som kan avsløre *spesialisten*. Kanskje kan vi skimte en båtbyggers grav på Skistad i Overhalla, og denne kommer vi tilbake til.

Teknologi og håndverkskunnskap

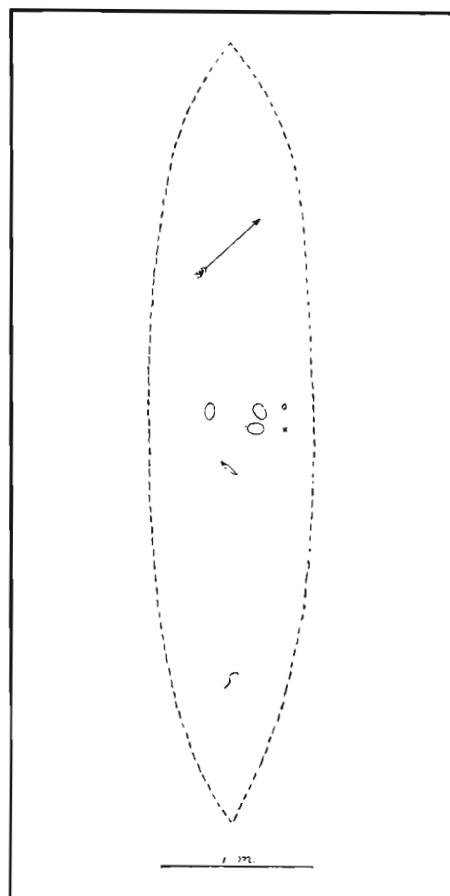
Fra opp mot vår tid kjenner vi til hele gangen i arbeidet med båten fra trefelling, via strekking av kjøll, skallbygging og innsetting av spant og band, til båten ble satt på vannet. Vi vet hva slags verktøy som ble brukt, både vanlig snekkerverktøy som øks og sag, men også spesialverktøy som "båtvateren", praktiske knep og godt øyemål.

Teknologien som skal til for å lage båt er relativt enkel. Men det er først ved en kombinasjon av godt råstoff, teknologi og en båtbyggers erfaring at en kan håpe på et *godt resultat*.

Kongespeilet, som er nedskrevet på 11- eller 12-hundretallet, nevner båtbyggerredskaper som bile, skulp og navar "og all annen redskap som trengs til skipsbygging". Her som ofte ellers lar de historiske kildene oss i stikken fordi dette med båtbygging trolig var et vanlig og hverdagslig fenomen som ikke var noe særlig å skrive om. Det er trolig at de tre redskapene som Kongespeilet nevner har vært viktige til dette arbeidet, ellers hadde de neppe blitt nevnt ved navn.

I nyere tid har det fremste båtbyggerverktøyet, *framfor noe annet*, vært øksa. Den har vært båtbyggerens varemerke.

Teknologien fordret først og fremst et spesialisert redskap til bearbeiding av bord og planker. Øksa og båtbygging er således nøye knyttet sammen. Vi skal huske at Kongespeilet nevnte bila, som er ei bredbladet flat øks, blant de fremste redskapene. Før håndsag og bygdesag kom nordafjells, først på 1800-tallet, ble alle planker og bord kløyvd ut av trær ved hjelp av øks og kiler. Etter utkløyvingen ble båtboardet bearbeidet ved hjelp av bila.



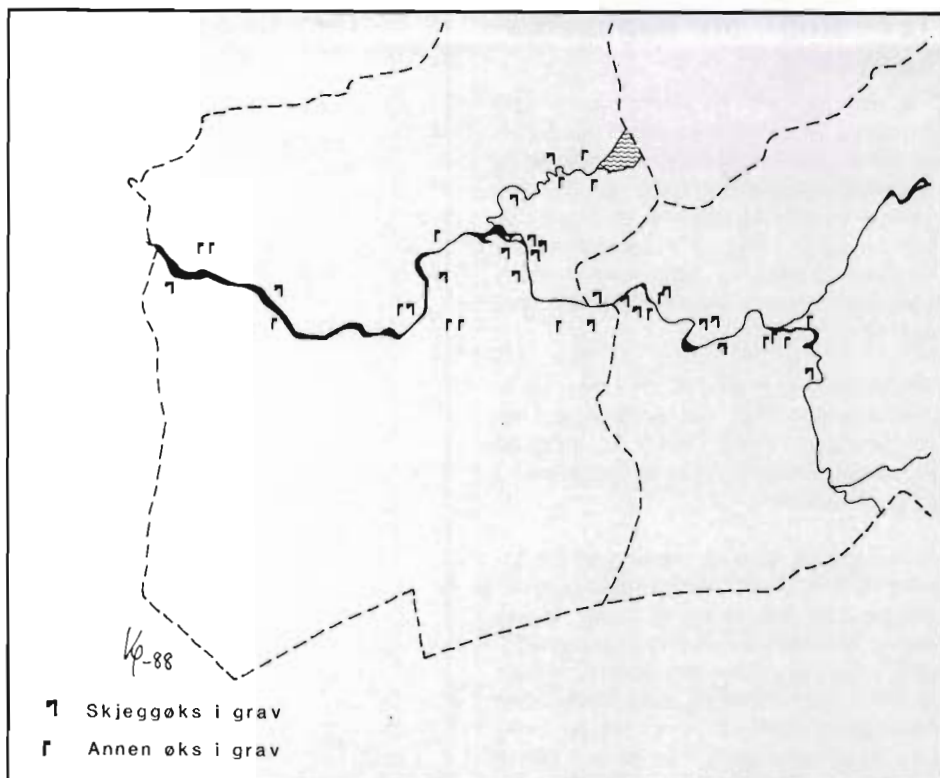
Theodor Petersens skisse av en ca 5 m lang båt med ei kvinnegrav oppi sentralt, funnet i en gravhaug på Stor-Skomo i Overhalla. Omriset virker kjent fra våre dagers båter.

Skal vi lete etter noe bestemt redskap som støtter opp om båtbyggingsteknologi i Namdalen i yngre jernalder, så bør en da lete etter øksa, fortrinnsvis ei øks som ligner bila, flat i bladet og relativt bred i eggen.

I yngre jernalder var det flere øksetyper i bruk, også samtidig. En kan regne med



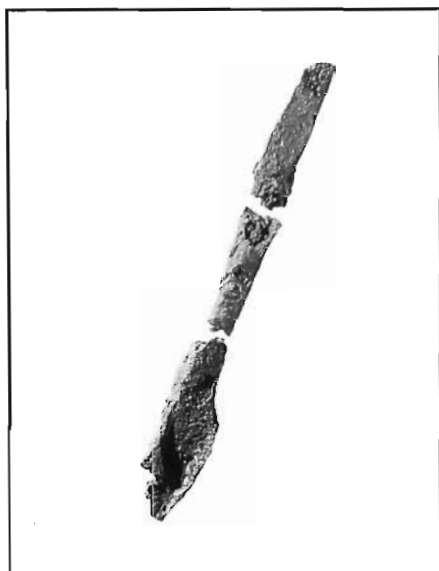
Skipsbygging, slik det er framstilt på Bayeux-tapetet. Bygginga skjer i helt nordisk teknikk og viser trefelling, bearbeiding av bord og sammensetting av båten. Dette kunne gjerne vært i Namdalen, men scenen er fra Normandie i Frankrike før Wilhelm erobreren dro til England i 1066. Utsnittet er hentet fra Rud 1974: 60-61. Tapetet oppbevares i Centre Guillaume le Conquerant, Bayeux.



Øksefunn fra graver i Overhalla og Grong i yngre jernalder. Skjeggøkse viser oss det viktigste båtbyggingsredskapet.

små og lette *håndøkser*, tyngre *huggøkser*, store og bredeggede *stridsøkser*, *kløyvøkser* for å kile ut plank av trestammer og *biler* som framfor alt var et redskap for videre bearbeiding av tre. Alle hadde de sin form etter arbeidets art. I yngre jernalder er det skjeggøkse (se ill.) som i formen ligger nærmest opp til bila.

Øksa hadde imidlertid mange bruksmåter og fantes på alle jernaldergårdene i flere eksemplarer til enhver tid. Den er av de ting som forekommer oftest i gravene. Derfor er det intet som knytter øks bare til



Navar. Skjebor funnet i grav på Brennmoen i Overhalla. Også et båtbyggingsredskap. Halv størrelse. Foto: Per E. Fredriksen.

båtbygging. Men skjeggøkse har vært et spesialredskap når det gjelder plankbearbeiding ved sin store egg og sitt flate blad. Til tømmerhugst, lafting og tyngre og grovere arbeid ellers har andre øksetyper vært brukt.

Er det så funnet slike skjeggøkser i Namdalen?

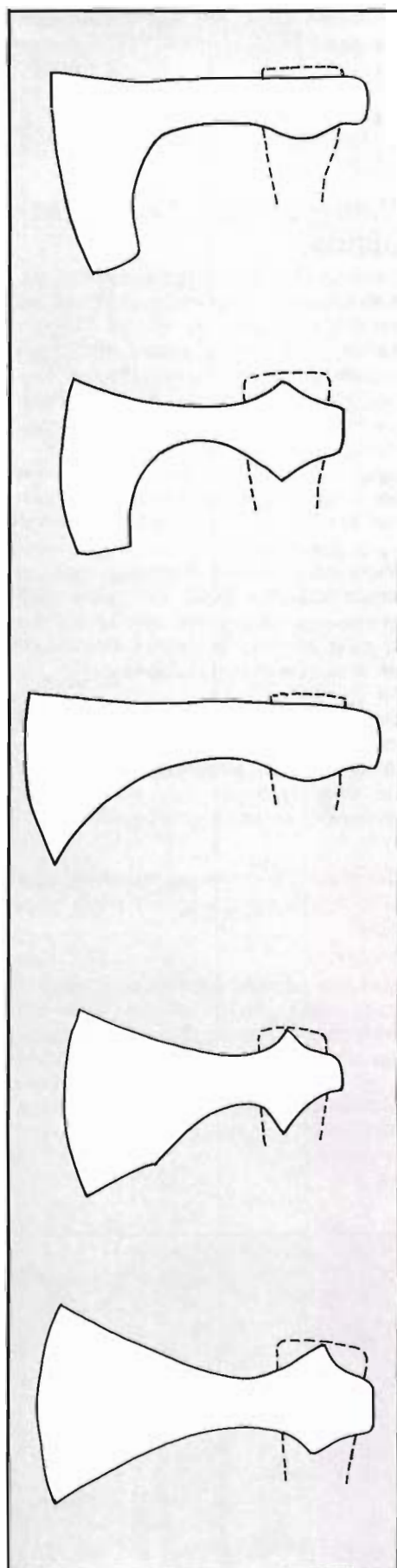
Utbredelseskartet (ovenfor) viser at det er funnet i alt 36 øks fra yngre jernalder her. Og av disse er hele 20 skjeggøkser. Øksene grupperer seg i omtrent samme område som båtene er funnet i. To av de 5 vanligste øksetyper her fins praktisk talt utelukkende i Trøndelag og Nord-Norge, og de har sin største konsentrasjon nettopp i Namdalen hvor det er funnet 11 stykker. Og dette er de antatt beste "båtbyggings"-økse! Sammenfallet er neppe tilfeldig.

Men hva med skolp og navar, som vi hørte om fra Kongespeilet?

Skolpen har trolig vært en krummet skavekniv, et stemjern, brukt til detaljer i trearbeidet. Den har trolig vært såvidt tynn i jernet at den bare unntaksvis vil bli bevart i erkjennbar tilstand opp til våre dager i jorda.

Navaren da?

Av alle de 221 gravfunnene fra området er det funnet kun et bor eller en navar. Det dreier seg om ett skjebor av vanlig type. Den ble funnet sammen med blant annet ei skjeggøks i en haug på Skistad i



Omriss av de mest brukte øksetyper i Namdalen på 700- og 800-tallet. De to øverste er de mest spesialiserte skjeggøkse, deretter kommer to mellomformer av skjeggøkser og den nederste øksa er den vanlige arbeidsøksa til all round bruk.

Overhalla i 1972. Dette er tydeligvis graven til en snekkerkyndig mann - kanskje en båtbygger?

Salg og bruk

Fra nyere tid har det vært en vanlig omsetningsmåte for båter i Nord-Norge at en tok med seg den nybygde båten på Lofoten i sesongen, brukte den der og solgte den på stedet etter at fisket var slutt. Lofot-væringer og vesterålunger var avtakere, og dette illustrerer markedsmekanismen godt når det gjelder båtsalg til trebare strøk. Båter ble som nevnt også bygd av omreisende mestere som da fikk sin lønn av bonden som holdt virket. Noen ganger er også båtene solgt på regulære markeder. Foruten de båtene en laget til eget bruk, solgte en altså båter til strøk som ikke hadde noen mulighet for å lage båter selv.

Mer spredt finner en båtgravskikken i alle kyststrøkene nordafjells. Her er det tydelig at salgsvaren båt har havnet. Det mest spennende eksemplar i så henseende er vikingskipet fra Herlaugshaugen på Leka, den største gravhaugen nord for Dovre. Dette funnet er dessverre dårlig kjent, men det skal vi rette på i ett av de førstkomende nr. av SPOR.

Namdalen lå svært gunstig an i forhold til et potensielt stort marked for båter, både geografisk og transportmessig. Området lå rundt datidens brede og flotte vei Namsen og fjorden som fører rett ut til veikrysset med kystleia, denne enda bredere veien. Både de trebare områdene på ytterkysten og steder langs leia i nord og sør må ha vært båt-trengte. Kanskje ble store båter også brukt under Lofotfisket allerede i yngre jernalder?

I forhistorisk tid kjenner vi ikke selger og kjøper til båtene. Vi må finne fram til disse ad omveier. Men hvordan kan vi vite at båter i det hele tatt ble solgt ut av Namdalen? At det ikke bare er snakk om produksjon for eget bruk på fjorden og i elva?

Namdalen synes å framvise en økonomisk oppgang og befolkningsmessig ekspansjon på 700-tallet og i første halvdel av 800-tallet. Dette vises tydelig i gravgodset. På "gjennomsnittsgården" er det svært vanlig at importsaker eller gjenstander laget av importert råstoff gis med i graven. Selve *standarden* i gravmaterialet synes tydelig høynet fra tidligere.

Hva skyldes så det sterke oppsvinget i denne perioden? Og hvorfra fikk en overskudd til å betale bronsespenner, perler og spesialsmidde spydspisser, alt sammen laget utenfor det gryende Norges grenser?

Et økonomisk og befolkningsmessig oppsving i yngre jernalder synes å være et generelt fenomen for store deler av Norge,

Rekonstruert modell av Bårset-båten. Denne båten ble funnet i ei myr på Nord-Kvaløy i Troms, og er trolig fra 6-700-tallet. Den illustrerer hvordan båtene i Namsen-dalføret kan ha sett ut. Foto: Olga Kvalheim, Tromsø Museum.



og er ofte blitt forklart med jernvinnas framvekst. Dette kan synes rimelig nok, men egen produksjon og rikere tilgang på jern kan ikke forklare alt. Betrakter en økningen i jernproduksjonen som et *felles* økonomisk fundament for store områder, kan en imidlertid prøve å finne ut hvordan den er blitt utnyttet innen hvert lokalområde.

I Namdalen har en trolig holdt essen varm til stadighet for smiing av båtsaum, spiker og beslag. Til dette må det ha gått med store mengder jern.

Båtene i Namdalen grupperer seg i hovedsak til gårder som har hatt et tydelig økonomisk overskudd. Det avspeiler seg ved gravutstyr som er produsert langt utenfor distriktet. Når en ubrent båt er brukt som gravrom, har en 2-3 slike "kjøpte saker" med i graven i 8 av 9 tilfeller. Men for å kunne bli eier av slike ting, måtte en ha et byttmiddel, et produkt det var etterspørsel etter. Her er da båten en ideell byttesak som det var etterspørsel etter så snart en var ute av datidens Namsenfjord.

De aller fleste båtene som kan dateres er fra tidsrommet 700-850. I løpet av disse 150 årene har båtbyggingsaktiviteten trolig vært sterkest, senere synes den å avta. Kun *en* båt kan dateres sikkert til en tid etter ca 850 og denne kan ikke være yngre enn ca 950. Når tradisjonen startet er usikkert, men før ca 700 e. Kr. ser det ut til at gravskikken ikke har inkludert båt, eller båten har vært sydd og ikke klinket slik at vi ikke finner rester etter den i dag.

Men rundt og noe før Vikingetidens begynnelse er det at båtene synes i flertall. Det kan selvsagt ha med selve gravskikken i tidsrommet å gjøre, men det er mulig at dette avspeiler en generell opptakt med båtbruk før norrønefolkene tok de store sprang i vester- og østerled.

Hva vet vi så?

Etterforskningen er slutt. Saken er analysert og tas opp til doms. Vi må konkludere med at indisiene er meget sterke for at vi kan fjerne spørsmålstegnet bak overskrifta på denne artikkelen. De testforsøk som er utført ved å stille forhistoriske funn og ditto naturgrunnlag opp mot de kjente ressurser og strukturer som har eksistert i båtbygging i nyere tid, synes å gå sammen om å tilkjenne Namdalen en sannsynlig status som båtbyggingsområde i yngre jernalder. Selv om det vil være en del forskjeller fra båtbygging i yngre jernalder til samme på 17- og 1800-tallet, så er det antatt mer som binder tradisjonene sammen enn som skiller dem.

Som i senere tider er det trolig at båter ble bygd mange steder i forhistorisk tid og at det fantes flere båtbyggingsdistrikter i Trøndelagsfylkene og videre nordover. Tendenser i det arkeologiske materialet peker mot dette. Det er trolig ikke uten betydning at Helgeland og Salten har de fleste båtgravene nordover...

Kanskje vil flere båtbyggingsområder tre tydeligere fram når nye og mer omfattende utgravninger blir foretatt? Men i dag er det ingen områder som peker seg slik ut som Namdalen.

Dette området får dermed enda større arkeologisk betydning: Fra vesentlig å være oppfattet som et *mottaksområde* for impulser og strømninger, sørfra og østfra, blir Namdalen å betrakte som et *aktivt produsentområde*.

Bindal, bygda hvor båtbygginga ikke forsvant

Bindal hørte i eldre tid med til Namdal. Her har en hatt en fast båtbyggingstradisjon, som trolig er eldst i det indre dalføret Åbygda. Den er en god parallell til dalføret



Nordlandsbåten. Siste skudd på stammen fra jernalderens båtbygging. Dette er en bindalsfæring bygget av Gustav Hesimark, i siste halvdel av 1970-tallet. Foto: Håvard Bergerud.

langs Bjøra i Namdalen, når det gjelder naturgeografi. Også Åbygda var ei fjord-bygd i jernalderen, da havet sto høyere.

Området her er dårligere undersøkt arkeologisk enn Namsendalføret, men rommer mange av de samme arkeologiske ingredienser. Fra Åbygda kjenner vi til opplysninger om to båtgraver. Bindal kan ha vært et lignende båtbyggingsområde som Namsen-dalføret i yngre jernalder. Men her bygges det båter fremdeles!

Er det trolig at tradisjonen kan ha eksistert ubrutt i Bindal fra jernalderen til i dag? Javisst er det det. Når *resultatet* - båten viser så nær tilknytning til det forhistoriske, så er det rimelig å mene at selve

tradisjonen også kan ha samme nære tilknytning hit, slik det er nevnt tidligere.

Men hvorfor døde så tradisjonen ut i Namdal, mens den levde videre i Bindal? Var det fordi skogen ble så sterkt beskattet at den ble borte i nærheten av gård, elv og fjord? Ble det dårlig med håndverkskunnskap etterhvert? Ble det konkurranse på markedet? Gikk tradisjonen i vei ved Svartedauen eller annen pestilens før denne? Lå kanskje Åbygda i Bindal mer bortgjemt og unna de mer sentrale strøk slik at den berget seg?

Det kan være flere forklaringer. Men forholdene burde ligge til rette for båtbygging i Namsen-dalføret den dag i dag.

Tradisjonen døde likevel ut og det er til syvende og sist menneskene som er tradisjonsbærere. Kunnskap er det svakeste leddet.

Båtbyggertradisjonen i Bindal lever! Hvor lenge vet vi ikke. Mens det ennå er tid burde båtbyggingsvirksomheten i dette området granskes nøyer. Nærmere innpå en sammensatt forhistorisk, levende tradisjon er det vanskelig å komme!

Litteratur:

- A.W. Brøgger og H. Shetelig 1950: *Vikingskipene*, deres forgjengere og etterfølgere. Oslo.
 Arne Emil Christensen jr. 1966: *Frå vikingskip til motorsnekke*. Oslo.
 Oddmund Farbredd: *Perspektiv på Namdalens jernalder*. Viking 1979.
 Gutorm Gjessing 1929: *Norske ryggknappspenner fra veltiden*. DKNVS skrifter 1929 nr 8. Trondhjem.
 Olof Hassløf 1958: *Carvel construction technique, nature and origin*. Folk-liv vol. XXI-XXII. Stockholm.
 Harald Hvarfner: *Yxa och bila under jåmtsk-håjedalsk jårnålder*. Jamten 1952.
 Erik Jondell 1972: *Svensk kulturfåverkan i Trøndelag under Vendeltid - Båtgraver*. Uppsats för 2 betyg i Nordisk och jämförande fornkunskap. (Stensil) Uppsala.
 Asbjørn Klepp 1983: *Nordlandsbåter og båter fra Trøndelag*. Norske båter bind IV.
 Sverre Marstrander 1956: *Hovedlinjer i Trøndelags forhistorie*. Viking.
 M. Müller-Wille 1970: *Bestattung im Boot. Studien zu einer nordeuropäischen Grabsitte*. OFFA 1968-69.
 Jenny-Rita Næss 1970: *Grav i båt eller båt i grav?* Stavanger Museum Årbok 1969.
 Kristian Pettersen 1980: *Gård og grav. Studier i økonomiske nivåer i Namsendalførets jernalder*. Upublisert magistergradsavhandling i nordisk arkeologi ved Universitetet i Oslo.
 Mogens Rud 1974: *Bayeux-Tapeetet*. København.
 Jørn Sandnes 1965: *Namdals historie til år 1600*. Namsos.
 Birgitta Wik 1985: *Jernalderen*. I K. Pettersen og B. Wik (red.) *Helgeland Historie*. Bd.1.
 Kjell M. Øksendal: *Båtar og båtbygging i Vefsn før og nå*. Årbok for Norsk skogbruksmuseum 1965-66.

Foruten disse er også Th. Petersens trykte gravingsrapporter fra Namdalen 1903-07 viktige.

KULISTEINEN TIL AMERIKA

Når dette leses er antakelig Kulisteinen, omtalt i to tidligere nr. av *Spor*, ankommet "Junaiten", det vil si --- i form av en kopi.

Interessen omkring denne runesteinen er blomstret opp igjen, slik at den nå skal "åpnes" for tredje gang, denne gang i Epcot-senteret i Disney World i Florida. Det står en annen kopi på Kuløya i Smøla, mens originalen oppbevares i Vitenskapsmuseet hos oss.

I Epcot-senteret skal steinen være en del av Norges paviljong i de kommende år. Først skal den inngå som del av en vikingutstilling og senere blir den satt på sitt rette sted, ved allfarveien. Og her er

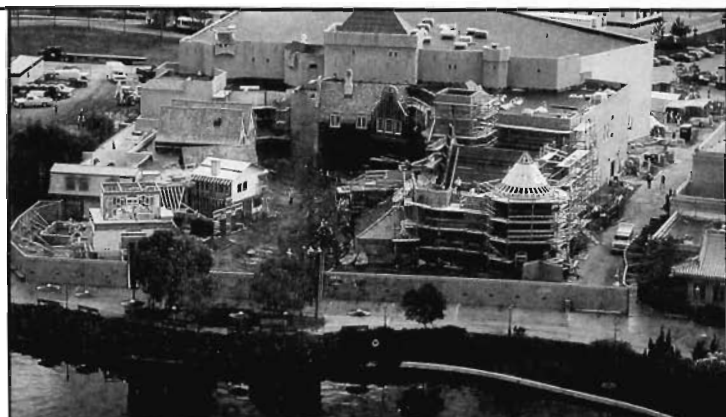
det beregnet at rundt 15 millioner mennesker vil passere steinen i løpet av et år!!

En svært god Norges-reklame, får vi tro,

og ikke minst for Smøla hvor steinen har hjemstavnsrett.

Kristian Pettersen

*EPCOT
Den norske
paviljongen i
EPCOT-sentret
under oppbyg-
ging. Foto: Walt
Disney Imagi-
neering.*



BÅTER I BERG

- båttradisjoner i Trøndelag gjennom 3500 år

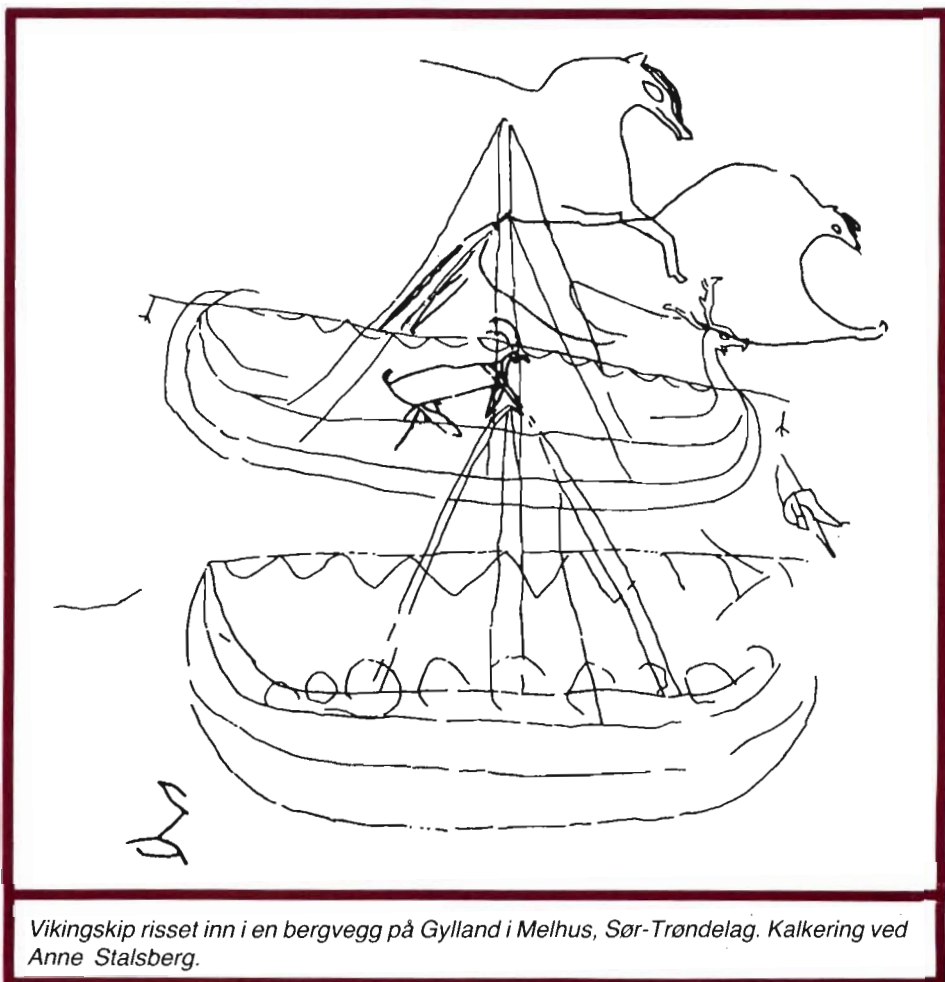
av Kalle Sognes

Det meste av bosetningen i Norge er knyttet til kysten. Slik har det vært helt siden isen trakk seg tilbake og landet steg opp av havet for 10-12000 år siden. Båten har helt fram til vår tid vært det viktigste framkomstmidlet. Den var forutsetningen for at folk kunne slå seg til i dette karrige landskapet og for at bosetningen kunne opprettholdes.

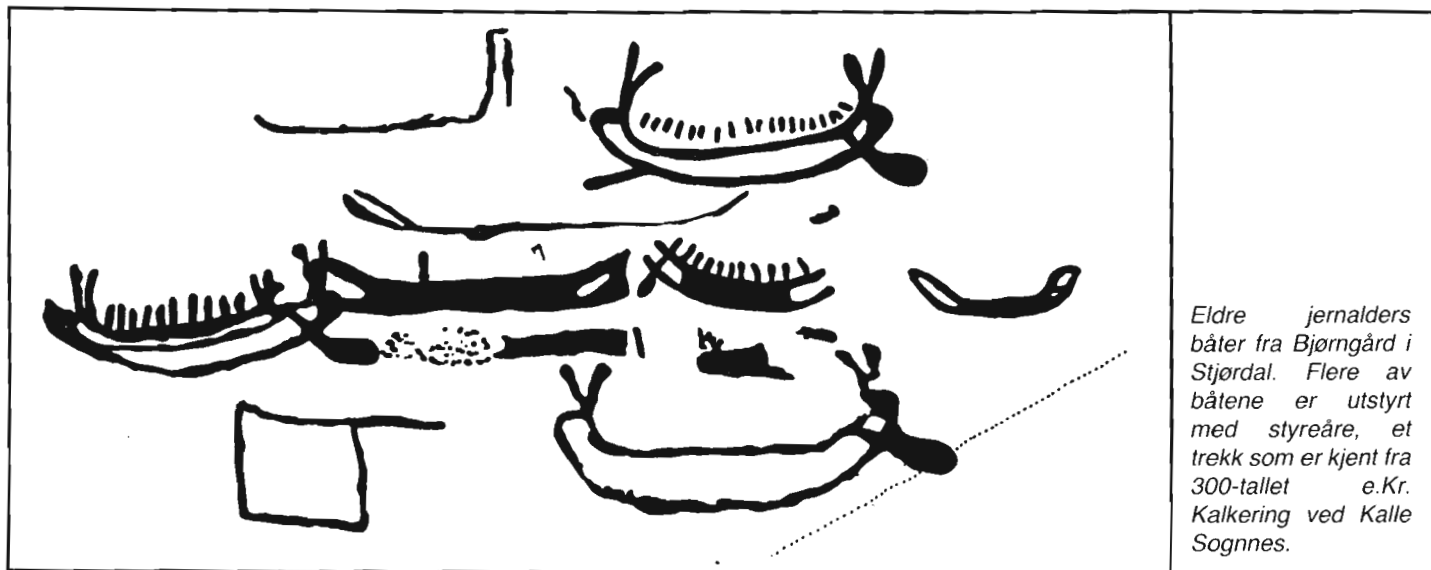
Båtbyggertradisjonene fra de siste hundreårene er forholdsvis godt kjent. Det eksisterer en rekke lokale tradisjoner, men felles for de fleste er at de etter all sannsynlighet kan føres tilbake til vikingtidens båtbyggeri. Den viktigste kilden til båtbyggingens eldste historie er vrakfunn, men vi kjenner få vrak langs norskekysten som er mer enn noen få hundre år gamle. Går vi lenger tilbake har vi praktisk talt bare det arkeologiske materialet å bygge på. Det vil i praksis si gravfunn og myrfunn, foruten enkelte vrak som på

grunn av landhevingen i dag ligger på tørt land.

Vikingtidens båter er vel kjent gjennom gravfunnene fra Oseberg og Gokstad. Av eldre båter er det i Norge bare funnet deler, men i noen tilfelle er det bevart nok til at det har latt seg gjøre å rekonstruere båtene, som Fjørtoft- og Kvalsundbåtene fra Sunnmøre. Heldigvis er det andre steder i Norden gjort funn som gir oss glimt av båtbyggingshistorien helt tilbake



Vikingskip risset inn i en bergvegg på Gylland i Melhus, Sør-Trøndelag. Kalkering ved Anne Stalsberg.



Eldre jernalders båter fra Bjørngård i Stjørdal. Flere av båtene er utstyrt med styreåre, et trekk som er kjent fra 300-tallet e.Kr. Kalkering ved Kalle Sognnes.

til de nærmeste hundreårene før Kristi fødsel.

Vi står likevel ikke på bar bakke om vi prøver å gå enda lenger tilbake. Blant helleristningene fra steinalderen og bronsealderen finner vi et stort antall båtbilder, og herfra kan vi hente kunnskap om båten på den tiden.

Vikingskip

Vi begynner her likevel nærmere våre dager, lenge etter at helleristningenes tid var omme. I mange eldre hus, først og fremst låver, finnes det figurer, særlig fra 1600-1700 tallet, som er risset inn med kniv på stolper og veggbord. Også her inntar båten en sentral plass. Framfor alt er det kystens trofaste slitere gjennom flere hundre år, jektene, som er avbildet. Liknende enkle riss av båter er kjent fra middelalderen såvel som fra vikingtid.

Som regel er de ristet i tre. Bare ytterst sjelden finner vi dem på berg.

På Gylland i Melhus ble det i 1972 bl.a. funnet to båtfignurer som utvilsomt forestiller vikingskip. Her finner vi kjente detaljer som dyrehode i staven og skjold langs ripen. Begge skipene er framstilt med stående rigg og beslåtte seil. Stavndyret er tegnet i Ringerikestil, som var populær tidlig på 1000-tallet.

Jernalderbåter

Vi går nå tilbake til de egentlige helleristningene. De fleste ristningene forestiller båttypen som ikke er kjent fra andre kilder. Det er imidlertid ett viktig unntak. Det er en båttype som egentlig er uvanlig på helleristninger, men som forekommer forholdsvis ofte i Trøndelag. Disse båtene har et langt, smalt skrog med to snabbelik-

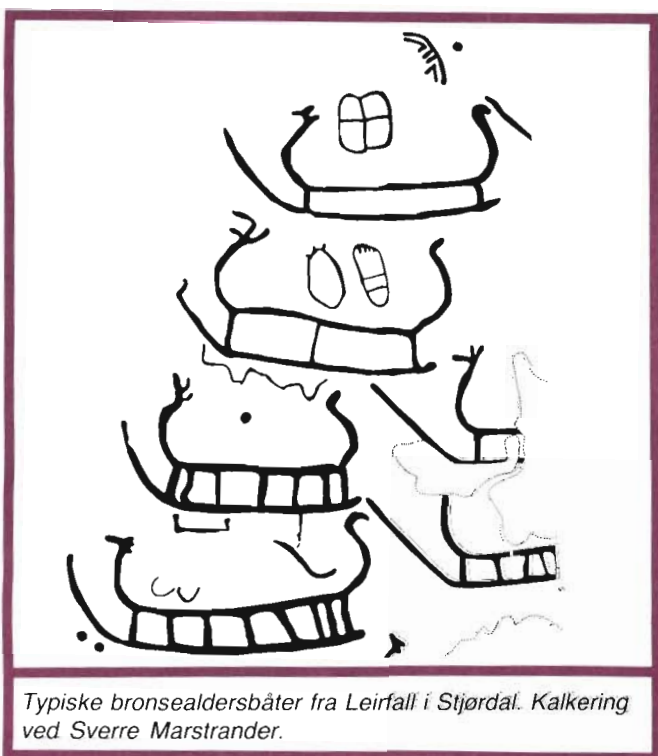
nende framspring i begge ender. Det ene springer fram fra relingen, det andre fra bunnen av båten.

En virkelig båt av denne typen er funnet ved Hjortspring på øya Als i Danmark. Den må helst oppfattes som en kano som ble padlet fram. Hjortspring-båten er 13 m lang, men bare 2 m brei og rommer bortimot 20 personer. Den har ikke kjø, men har en nesten flat planke i bunnen. Over bunnplanken er det ytterligere to planker på hver side. Disse er festet til bunnplanken og til hverandre på samme måte som i seinere tiders klinkbygde båter. Men det er ikke brukt jernnagler. Bordene er sydd sammen.

I endene er sidebordene festet til korte, loddrette trestykker. Både bunnplanken og relingen fortsetter framover forbi tverrstykkene. På Hjortspringbåten er det ekstra avstivere også nærmere endene av de to framspringene. Denne detaljen finner vi igjen også på enkelte av helleristningsbåtene. Helleristningsbåter av denne typen er i Trøndelag særlig funnet i Stjørdal, men også i Beitstaden og i Ekne.

Hjortspringbåten er datert til 300-tallet f.Kr., til før-romersk jernalder. De tilsvarende helleristningsbåtene kan være samtidige med den, men kan også være både eldre og yngre. Et ristningsfelt på Bjørngård i Stjørdal inntar en nøkkelposisjon når dette spørsmålet skal vurderes. Flere figurer på dette feltet er nemlig utstyrt med sideror eller styreåre, noe Hjortspringbåten ikke har. Det har derimot en båt som er funnet i Nydam i Slesvig i Nord-Tyskland. Nydambåten er fra romertiden, fra 300-tallet e.Kr. Den har flere bordganger som er klinket sammen, og den ble rodd med årer. Fra Nydambåten kan vi følge utviklingen videre framover mot vikingskipene.

På det samme helleristningsfeltet finner vi en annen båttype, også den med sideror. Denne typen har pølseformet skrog med



Typiske bronsealdersbåter fra Leirfall i Stjørdal. Kalkering ved Sverre Marstrander.

en kløftet stavn som springer fram fra relingen. En liknende båt er hogd inn på en bautastein på Austrheim i Gloppen, Nordfjord, som er reist over en grav fra 400-tallet. Typen er også funnet på Skatval. Båter med pølseformet skrog, men uten de kløftete stevnene, er kjent flere steder i Trøndelag; i Stjørdal, Selbu og Melhus. Det er uvisst hvordan disse båtene har sett ut i virkeligheten, men de synes ikke å svare til Nydambåten.

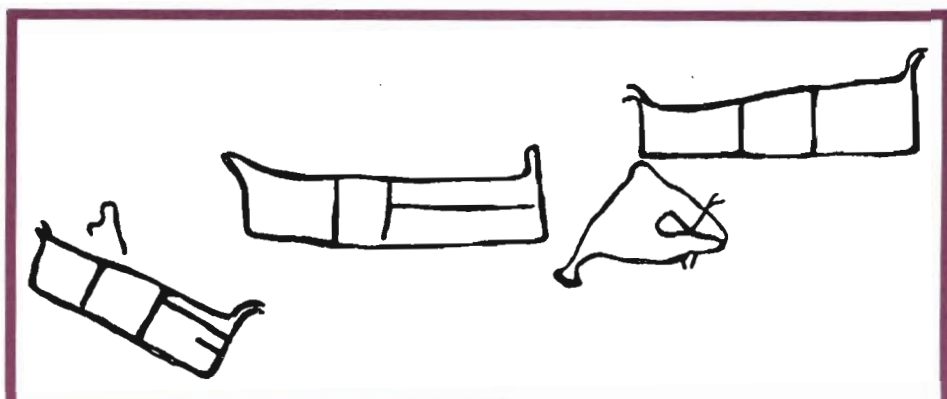
I de første hundreårene av vår tidsregning ser det ut til at det må ha skjedd flere viktige nyvinninger innenfor den nordiske båtbyggingsteknologien. Det må ha vært en tid med mye prøving, trolig også med en del feiling. Båtfunn fra Vestlandet viser at det fortsatt ble bygd sydde båter, mens det i samtidige nausttuffer er funnet klinknagler. Denne overgangstiden gjenspeiles av helleristningene. Det er blant de yngste ristningene vi finner de største variasjonene. Dette mangfoldet er nettopp uttrykk for den raske utviklingen som må ha foregått på den tiden.

Bronsealderbåter

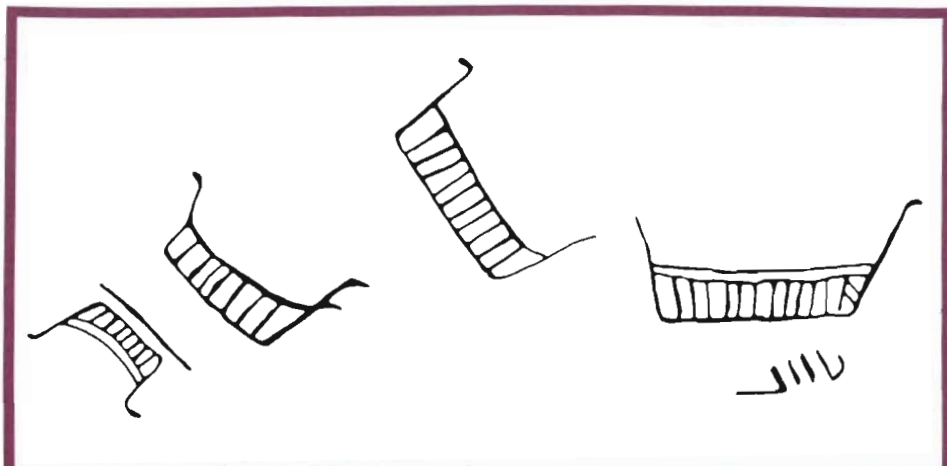
De fleste helleristningsbåtene er likevel eldre, fra bronsealderen. Den typiske bronsealderbåten likner Hjortspringbåten. Den var trolig i hovedtrekkene konstruert på samme måten, med et langt, smalt skrog der sidebordene ble holdt sammen i endene av loddrette trestykker. Men den har to snabbeliknende framspring bare i den ene enden. I den andre slutter bunnplanken ved tværstykket, eller den er ført et stykke rett bakover, som en slags hale eller spord. Stevnene har som regel også kraftigere sving oppover. I Trøndelag ser det ut til at de fleste helleristningsbåtene av denne typen er fra yngre bronsealder, fra ca. 1000 - 500 f.Kr. Vi finner dem særlig i Stjørdal (Hegra), men også i Selbu og i Beitstaden.

Steinalderbåter

Vi gjør nå igjen et langt sprang bakover i tiden, til yngre steinalder, ca. 2500 f.Kr. Båter fra denne tiden er representert på helleristninger flere steder i Midt-Norge, framfor alt på Hammer i Beitstaden, men også på Evenhus på Frosta. Steinalderbåtene er framstilt med forholdsvis kort, rektangulært skrog, som har en kort, frambøyd stavn i hver ende. Det er antatt at disse båtene ble laget av skinn som ble trukket over et spileverk av tre eller hvalbein. I de aller minste båtene kan det også ha vært brukt reinsdyrhorn. De har vært sammenliknet med eskimoenes konebåter (umiaker). Det er vanskelig på grunnlag av helleristningene alene å si noe om størrelsen på disse båtene, men i en båtfigur som er funnet på Rødøy i Alstahaug sitter et menneske med padleåre. Dersom størrelsesforholdet mellom båt og menneske er gjengitt korrekt, kan denne båten neppe ha rommet mer enn noen få personer.



Båter fra yngre steinalder, ca. 2500 f.Kr. fra Hammer i Steinkjer. Kalkering ved Egil Bakka.



Båtfigurer fra Røkke i Stjørdal. De likner steinalderbåtene, men finnes sammen med båter fra bronsealderen og jernalderen. Trolig er de fra tiden omkring 2000 f.Kr.

En viktig båttype gjenstår. Den likner på steinalderbåten, men stevnene er høyere og skroget er forsynt med tettstilte loddrette linjer. Kanskje er det samme båttypen, bare tegnet på en annen måte. Dette gir grunn til å tro at det ikke behøver være så stor tidsforskjell mellom dem. Det er imidlertid en viktig forskjell i utbredelsesmønsteret. Mens steinalderbåtene er funnet på bergflater som må ha ligget like opp for stranden da figurene ble hogd inn, ligger de andre i typiske jordbruksmiljø, tildels nokså langt fra sjøen. Det gjelder særlig på Skatval, der hovedtyngden er funnet. Ofte finnes de på de samme bergflatene som de yngre båtene.

Mens formen knytter disse båtene til steinalderbåtene, knytter miljøet dem til båtene fra yngre bronsealder og eldre jernalder. Foreløpig kan vi bare gjette på hvor gamle de er, men sannsynligvis hører de hjemme tidlig i bronsealderen, kanskje så tidlig som i slutten av steinalderen, ca. 2000 f.Kr.

Helleristningene i Midt-Norge gir oss glimt

av båtbyggingens historie gjennom 3500 år, fra 2500 f.Kr. til 1000 e.Kr. Tre ulike tradisjoner ser ut til å være representert. Eldst er skinnbåtene fra yngre steinalder. Denne tradisjonen kan ha fortsatt til et stykke ut i bronsealderen. Gjennom det meste av bronsealderen og et stykke ut i jernalderen var båtene bygd av treplanker som var sydd sammen. De var uten egentlige stevner, men hadde snabbeliknende framspring fra kjøll og reling som beskyttet skroget når båten ble trukket opp på land.

I de første hundreårene etter Kristi fødsel synes utviklingen å ha skutt fart. Båtene fikk årer og skikkelige stevner og bordgangene ble klinket sammen med jernnagler. Etterhvert ble det også utviklet en kjøll, og mast og seil kom til. Fram mot år 800 var utviklingen kommet så langt at våre forfedre kunne dra på langfart. Verden åpnet seg for vikingtidens store ekspansjon mot vest, for handel, plyndring og kolonisasjon på de britiske øyer og videre til Island, Grønland og Amerika.

100 ÅR

siden

RIKE SKIFERFUNN BLANT GOLDE GRANITTFJELL

av Hans Christian Søborg

I 1873 var arkeologen Ingvald Undset (far til Sigrid U.) på en "antikvarisk reise" i Flatanger. På Bøleseter forærte den gamle kårnken ham en kniv av rød skifer. Det var den første redskap av denne type som ble registrert i samlingen til Museet i Trondheim. Sommeren etterpå kom Undset tilbake og "erholdt også iår flere smukke skifersager". Funnområdet viste seg å fortsette over på nabobruket, Bølestrand. I 1887-88 mottok "Oldsamlingen" så store mengder steinaldersaker fra denne "forekomst" at den ble omtalt i begeistrete superlativer i flere årtier framover.

Til sammen har museet fått inn 72 skiferkniver, 140 skiferspisser, 15 bergart-søkser og serier med fiskesøkk, flint-skrapere, -kniver og -pilespisser fra dette sted. Dessuten er det svært mye avfall og emner etter redskapsproduksjon i skifer og flint. Nesten halvparten ble innsendt i 1887-88. Mange av redskapene er fragmentariske. At det foreligger et så stort materiale med mange små fragmenter og avslag, er bl.a. et resultat av at gårdeieren

på slutten av 1800-tallet, G.N.O. Lindgård, "havde stadig pålagt sine folk at se vel efter når de arbeidede i jorden og tage vare på alt, hvad de måtte finde af tildannede genstande". I Museets katalog for 1901 står det: "fundpladsen (synes) nu at være omtrent udtømt".

Navnegården Bøle ligger innerst i den 7 km lange Bølefjorden med 2-300 m høye

golde granittfjell omkring, lengst sør i Flatanger ved grensen til Sør-Trøndelag. Funnområdet strakte seg over de to bruk på NØ-siden av fjordbunnen i en jevnt skrånende li avbrutt av gamle strandlinjer som danner flatere partier. Mesteparten av funnene er visstnok gjort mellom 15 og 35 m.o.h.. Boplassen lå antagelig ved sjøen i steinalderen. Da bør den være mellom 3500 og 5500 år gammel, dvs. fra den yngre del av steinalderen. Idag kan vi se at det må ha vært gode havneforhold for steinalderfarkoster, bra med ferskvannskilder og kanskje en fiskerik strøm mellom Bølefjorden og Svefjorden.

På 1800-tallet var arkeologer imidlertid ikke opptatt av å utforske dagliglivet på Bøle for 5000 år siden. For å få klarhet i de store linjer i landets mørke og ukjente forhistorie, mente man det var nødvendig å bygge opp en samling med oldsaker. Man utarbeidet jevnlig talloppgaver som sammenlignet antall redskaper og våpen av flint og skifer pr. amt. På grunn av Bølefunnene lå Nordre Trondhjems Amt øverst på landsoversiktene for skifersaker fram til 1908. Fremdeles er Bøle-brukene det stedet der det er funnet flest skiferkniver sør for Polarsirkelen.

Den bløte skiferen ble lenge betraktet som en dårlig erstatning for flint. Hvorfor hadde menneskene på Bøle valgt å bruke den mindreværdige skifer i så stor målestokk? De mange flintredskaper og en mengde avfall etter tilvirkning viste at flint ikke hadde vært noen mangelvare. På nabogården,

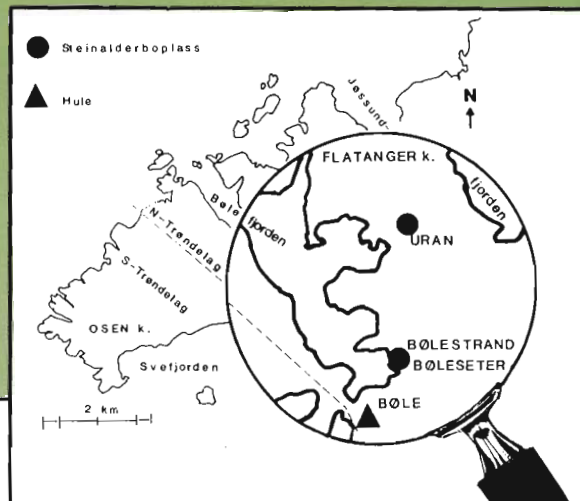
Noen få av de mange hundre spisser, kniver og fragmenter av skifer fra Bølestrand og Bøleseter som ble sendt inn i 1870-80-årene. Som belønning for den største leveransen (i 1887) fikk gårdbrukeren, G.N.O. Lindgård kr. 15,- fra Museet. Han kvitterte for beløpet i et brev til Museets bestyrer i februar 1888 (avbildet t.v.). Men han tilføyde at han ikke hadde kapasitet til å lage noe kart over funnområdet. Foto: P.E. Fredriksen.



FLATANGER I FOKUS

En av fjorårets arkeologiske sensasjoner var hulefunnet ved Bøle i Flatanger. Ikke langt unna, på Uran, ble steinalderboplasser utgravd i 1977-78. Også for hundre år siden var Flatanger et spennende område arkeologisk sett. Uran var et kjent funnsted alt på 1870-tallet. Men i tiåret etterpå var det spesielt skiferfunnene fra to av Bølegårdene som vakte oppsikt. "Findestedet på Bølese-ter er et av de rikeste i landet", står det i en årsberetning fra 1888. Om funnene og forskningen dengang forteller Hans Christian Søborg, som kjenner godt til funnene på Bølestranda og Bølesætra.

O. Farbregd



Uran, lå et av landets mest kjente funnsteder for flintsaker. Der var det ikke noe bearbejdet skifer.

Redskapsformene på Bøle ble også omtalt som "eiendommelige". Spissene av skifer kunne til nød forklares som kopier av tilsvarende i flint, men knivene så ganske eksotiske ut.

Forskjell i råstoffvalg ble tidligere forklart ved at de representerte ulike folk. I Sør-Norge hadde det vært en "skandinavisk" befolkning som brukte flint. I nord, og særlig nord for den "arktiske grense" (dvs. Polarsirkelen), hadde et annet folkeslag holdt til. De brukte skifer. "Skiferfolket" mente man var samer. Så kom bl.a. Bølefunnene og laget rot i mønstret. Den rikeste "arktiske" boplass var nå påvist langt sør for polarsirkelen, i et område som var særlig kjent for sine mange flintfunn.

Professor Oluf Rygh i Christiania mente at dette kunne tyde på at det var den sørligere, "skandinaviske" befolkning som hadde oppfunnet skiferredskapene. Senere kunne samene i nord ha overtatt dem. Hans bror, Karl Rygh, bestyreren for Museet i Trondheim, kunne imidlertid vise til at samer så sent som i "nutidens erindring har færdedes i fjeldene i Flatanger". En av de store kanonene i norsk arkeologi, A.W.Brøgger, tok liv av alt snakk om at den arktiske kultur måtte tilhøre samene. Han påpekte at det var ingen ting av språklige forhold, skjelettmateriale eller noe ved steinredskapene som kunne sette navn på folk som levde her i steinalderen. Likevel var Brøgger enig i at det var tale om to ulike folk: ett i nord og ett i sør. Både Bøle- og Uranboplassene tilhørte etter hans oppfatning den arktiske grupperingen.

I dag vet vi litt, men ikke mye mer. Uranboplassen ble utgravd av arkeologer i 1977-78. Den er antagelig 8-9000 år gammel, dvs. 2500-5500 år eldre enn Bølefunnene. Utgraverne tolket Uranboplassen som et fangststed for mer kort-

varige opphold. På Bøle må man imidlertid tenke seg at en større gruppe fangstfolk har holdt til på boplassen i lengre tid hvert år.

Eksperimenter har vist at skiferkniver ikke bare er "smukke skifersager", men at de er ypperlig egnet til skjæring i fisk og selskrott. Den røde skiferen som ble brukt til mange av redskapene på Bøle og ellers i landet, er relativt hard og kompakt. Den stammer fra en smal geologisk sone i Finnmark, Troms og Nord-Sverige. Dette antyder at folk mellom granittfjellene i Flatanger byttet til seg det verdifulle råstoffet langveisfra i steinalderen. Og likevel er det en markert grense som skiller nord fra sør. Kniver og spydspisser er nå funnet i tusentall langs en sammen-

hengende kyststripe nord for Stad. Bare noen få titall kjennes fra steder lenger sør. Har det likevel vært to ulike "folk" i Norge i steinalderen?

Litteratur:

- Brøgger, A.W.: Den arktiske steinalder i Norge. Vidensk.Selsk. Skrifter II. Hist.-Fil.Kl. No. 1. Christiania 1909.
Møllenhuis, Kristen R.: Flatanger i forhistorisk tid. I Hylland, Julian: Flatangerboka. Trondheim 1962.
Pettersen, Kristian og Scheen, Rolf: Uransbrekka. Et mesolittisk fangststed. Rapport. Arkeol. serie 1985:5. DKNVS-Museet. Trondheim 1985.
Rygh, Karl: Spidser og knive af Skifer. DKNVS-skrifter 1902. No. 3. Trondhjem 1903.
Søborg, Hans Chr.: Skiferkniver sør for polarsirkelen i Norge. Upubl. mag.art.avhandling, Univ. i Bergen 1986.



Eksempler på de 2 viktigste råmaterialer til steinredskaper på Bølegårdene. T.v.: rødbrun, "flammet" skiferstykke med "sagemerke" langs venstre kant. T.h.: flintstykke med hoggemerker. Skifertypen hører hjemme i Nord-Sverige, Troms og Finnmark. Flinten er fra Sør-Skandinavia. Foto: P.E. Fredriksen.

GAMLE HAVNER PÅ TRØN

av Kalle Sognnes

I et land som Norge med store deler av bosetningen spredt på øyer og langs fjorder og sund, har båten til alle tider spilt en viktig rolle for samkvemmet bygder og grender i mellom. Det meste av kysten ligger godt beskyttet bak utallige holmer og skjær. Her kan de reisende seile trygt i nesten all slags vær.

Men de mange holmer og skjær gjør også kysten farlig, og nattseilas har først blitt vanlig i forholdsvis sein tid, etter at fyrvesenet ble etablert. Tidligere måtte folk søke havn når natten falt på. Heldigvis er kysten full av naturlige havner der folk kunne legge seg til for natten.

Så lenge båtene var små og kunne dras opp på land, kunne nesten enhver liten bukt eller vik brukes til dette formålet. Men etterhvert som båtene ble større og trafikken vokste, ble det nødvendig å sette i gang spesielle tiltak.

I Forordning om Skydsfærd til Lands og Vands, samt Gjæstgiverie i Norge av 24. desember 1648 heter det i § 7:

"Paa hver norske Miilveis eller saa omtrent efter Stedernes Leilighed, skal holdes og skee Skifte, og paa hver tredie Miil forordnes en smuk formuendes Mand paa en god beleilig Gaard ved alfare Veien til lands, saavelsom ogsaa til Vands det næste Søekanten skee kan, som kan holde Gjæstgiverie, saa den Reisende kan bekomme nødtøftig Øll og Mad samt Logement og Natteleie..."

Valan

Gjæstgiveriene ble gjerne kombinert med handelssteder, kremmerleier. På Hitra lå handels- og gjæstgiveriene på 1600- og 1700-tallet tettere enn noe annet sted på kysten. Mange var i drift bare i kort tid, mens andre har eksistert opp til våre dager. Hopsjøen ved Dolmsundet er et eksempel på det siste. Her skal imidlertid

berettes om et annet kremmerleie og gjæstgiveri som nå er helt borte. Også det lå ved Dolmsundet, men på nordsiden av sundet, ved Valan, like øst for Dolmøya.

I en periode på omkring hundre år lå det her to handelssteder (Nordvalen og Sørvalen), og i tilknytning til i hvert fall det ene ble det drevet gjæstgiveri. De to kremmerleiene lå på hver sin side av Hamna, et smalt, grunt sund. I Hamna var det heller trangt om plassen, men større båter kunne seile videre innover til Jektvågen.

I 1985 og 1986 ble det foretatt utgravninger på Sørvalen, det sørligste av de to handelsstedene. Det har også vært det største. Omkring 1750, noen få år før det ble nedlagt, sto det ifølge en skifteprotokoll 7 hus her. Gravningene ble først og fremst satt i verk for å finne ut hva slags arkeologisk materiale vi kan forvente å finne i et slikt miljø. Deltakere var skoleklasser fra Barmann skole på Hitra.

Det første året ble det gjort prøvegravninger både på Nordvalen og Sørvalen. Begge steder viste det seg å være mye å hente av keramikk, glass, krittper mv. Alt i 1981 var Hamna undersøkt marinarkeologisk. Gjenstandsmaterialet var det samme i sjøen som på land, men mens keramikk og glass i tuftene etter husene var nokså oppknust, kunne det fra sjøen hentes opp gjenstander som var nesten hele.



Elever fra Barmann skole graver søkesjakt på Sørvalen. Foto: Kalle Sognnes.

Både i Kråkvåg, Valan og Agdenes har sportsdykkere tilsluttet MAUT (Marinarkeologisk utvalg, Trondheim) foretatt marinarkeologiske undersøkelser. Bildet viser en del av funnene fra sundet mellom Kalvholmen og Kommerløya i Kråkvåg: krittper, glass og keramikk ("Trønderkeramikk"). Foto: Per E. Fredriksen.



DELAGSKYSTEN

For en gangs skyld hadde vi her et forholdsvis rikt arkeologisk materiale både fra land og sjø. Sammen med det som finnes av skriftlige kilder, bl.a. fra et skifte som ble holdt på Sørvalen noen få år før dette kremmerleiet ble nedlagt, har vi her en enestående mulighet til å veie disse tre kildegruppene opp mot hverandre.

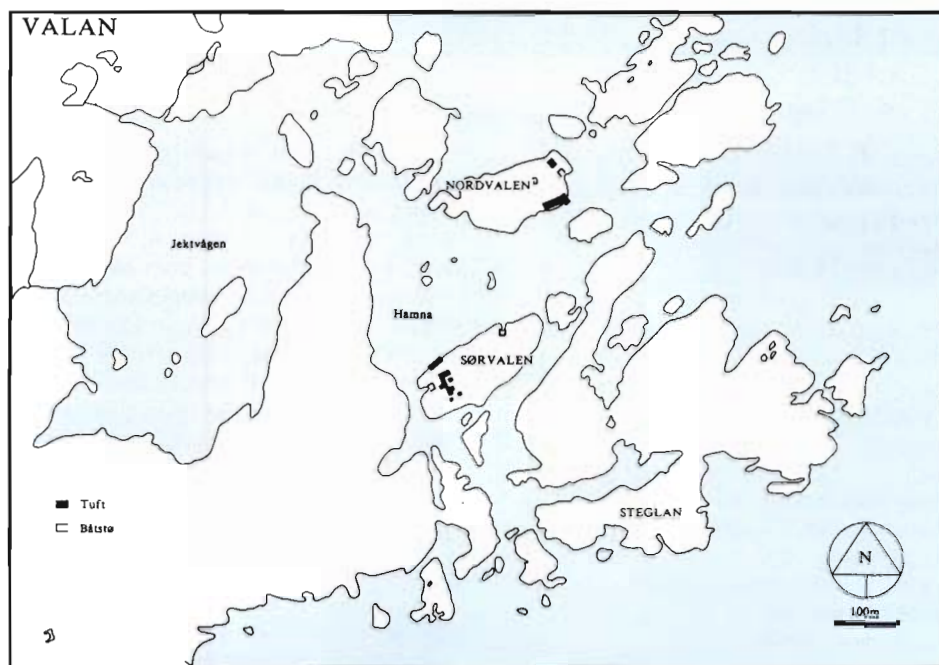
Undersøkelsene i 1986 ble derfor konsentrert om Sørvalen. Sjakter som ble gravd avdekket husmurer, steinbrolegginger inne i og mellom husene, foruten en steinsatt dreneringsgrøft under det som må ha vært hovedhuset. Stedets rolle som gjestgiveri kommer tydelig fram gjennom funn av flasker, drikkeglass og kritt Piper. Også måltidsrester ble funnet, bl.a. adskillige østersskall.

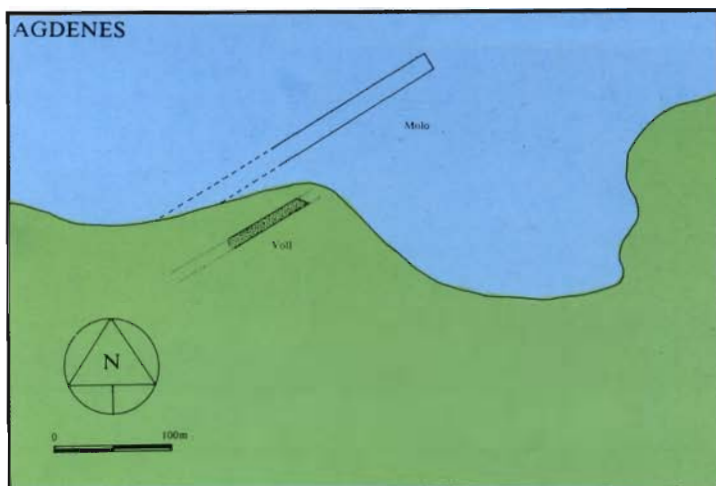
Kråkvåg

Selv om det ble opprettet mange gjestgiverier, var også mange andre havner fortsatt i bruk. En del steder ble de naturlige havnene forbedret ved at det ble festet fortøyningsringer og -bolter i fjellet. Det er uvisst når de første fortøyningsboltene og ringene ble satt opp, men det kan ha vært alt i middelalderen. I 1640 fikk Trondhjems Tugthus privilegium til å vedlikeholde ringer og bolter langs Trondheimsleia sørover til Kristiansund, og til å kreve opp avgift for bruken av dem.

En slik havn er undersøkt på Kråkvåg i Ørland. Kråkvåg ligger strategisk til der Trondheimsfjorden møter leia langs kysten. Havna ligger på sørsiden av øya mellom Kommersøya og Kalvholmen. En ringbolt står på Kalvholmen, mens to står på Kommersøya, en på hver side av en liten bukt på nordøstsiden av øya. Her har båtene ligget fortøyd. En av dem har kastet ballaststeinene over bord. De ligger nå som en liten steindunge på bunnen midt ute i den lille bukten. Ved Valen ble det funnet en tilsvarende dunge med ballaststein.

De marinærkeologiske undersøkelsene på Kråkvåg ga forholdsvis få funn, trolig fordi det er forholdsvis sterk strøm i sundet og mye bevegelse i sanden som dekker en stor del av bunnen. Funnene (kritt piper og keramikk) vitner om virksomhet i havna på





1600- og 1700-tallet, men også fram til midten av forrige århundre. Et bunnstykke av en keramikk-krukke kan være så gammel som fra 1500-tallet.

På toppen av Kommersøya finner vi minner etter utallige sjøfolk som har risset bumerker, initialer og tall inn i berget. I 1986 ble en del av innskriftene rensket fram og undersøkt. Sammenlikninger med opp-tegninger fra 1920-årene viser at mye må ligge igjen under torven. Omkring 30 m² ble undersøkt. De yngste ristningene er fra 1920-årene, de eldste fra omkring år 1600. Mange er fra 1700-tallet og årene straks etter 1800.

Like ved havna ligger en gammel grav-plass som i dag dessverre er skjemet av uvettig hyttebygging. Gravplassen er omlag 16 x 20 m og omgitt av en lav steinmur. Det er ikke kjent at det skal ha

vært kirke eller kapell på Kråkvåg, i motsetning til på nabøya Stor-Fosna. Prøvegraving viste heller ikke spor av eldre bygninger i området. Etter lokal tradisjon skal de første som ble gravlagt her være et skipsmannskap som omkom under Svartedauden. Vi kan ikke utelukke at dette kan være riktig, men vel så sannsynlig er det at gravplassen var i bruk i den tiden Kråkvåg tjente som nattehavn, dvs. gjennom 1600- og 1700-årene til fram mot midten av 1800-tallet.

Agdenes

Selv om det finnes et utall naturlige, godt beskyttede havner, har det mange steder likevel vært behov for spesielle tiltak i områder der havnene var få og lå utsatt til under spesielle værforhold. En slik havn finner vi på Agdenes i Ørland. I sagaen om Magnussønnene (Sigurd og Øystein) fortelles det at kong Øystein lot bygge havn ved Agdeneset, der det før var havnløst.

Han bygde også kirke og en voll på stedet. Seinere fortelles det i Håkon Håkonsons saga at det ble gjort utbedringer i dette havneanlegget, som i dag gjerne kalles Kong Øysteins havn.

Kong Øysteins havn lå i Agdenesbukta på vestsiden av Agdeneset. Tilsynelatende er det ingen rester igjen etter anlegget, men store mengder stein som ligger på vestsiden av bukta, dannet en gang en lang molo som beskyttet havna mot vind og sjø fra nordvest. Moloen var bygd som en steinfylt kasse av tømmer. Under steinene kan vi fortsatt følge bunnstokkene fra dagens flomål til kanten av marbakken på 6-7 m dyp. Herfra har steiner rast ned til 24 m dyp. Foreløpig mangler vi mål for hvor lang moloen var, men vi tar neppe for hardt i om vi antyder at den må ha vært bortimot hundre meter.

Kirken er det i dag ingen spor av, men så sent som for vel hundre år siden lå det rester etter en bygning et stykke øst for husene på gården, og de som den gang så disse husrestene, var ikke i tvil om at det måtte være ruinene av kirken.

Vollen som kong Øystein også skal ha bygd, finnes derimot fortsatt. Den ligger som en lav forhøyning ytterst på strandvol-len. Den er overraskende lav, bare knapt en meter. Men tenker vi oss at den var forsynt med en palisadevegg av tømmer, har den dannet en effektiv beskyttelse mot evt. inntrengere som ellers kunne ha landet på en liten strand like vest for bukta.

Havneanlegget ved Agdenes har mest sannsynlig vært bygd for å beskytte de reisende mot vind og vær fra nordvest, men også mot mulige fiender. Til tross for at havna er liten og slett ikke særlig god, ble det satt i gang store anleggsarbeider. Dette må ha helt spesielle årsaker, trolig de ekstreme strømforholdene her ved den trange munningen av Trondheimsfjorden. Fire ganger i døgnet skal det store fjordbassenget innenfor fylles og tømmes. Når strømmen gikk imot, var det neppe mulig for små seilskip å komme fram. De måtte søke havn og vente til den snudde. Innenfor Agdeneset er det en stor og god naturlig havn i Selvabukta. Det beste stedet utenfor neset er Agdenesbukta, selv om den lå adskillig mer utsatt til. Men da moloen var bygd, var forholdene plutselig blitt helt andre.

Undersøkelsene som hittil har vært gjort i Agdenesbukta har vært forholdsvis begrenset, men de har likevel bydd på overraskelser. To prøver av tømmeret i bunnen av moloen er radiologisk datert, og disse dateringene ga slett ikke det forventete resultat. De viser at moloen i hvert fall må være påbegynt 150-200 år før kong Øystein etter sagaen skal ha bygd en havn "der det før var havnløst".



Rester av tømmerkonstruksjonen i bunnen av moloanlegget i Agdenesbukta. Foto: Kalle Sognnes

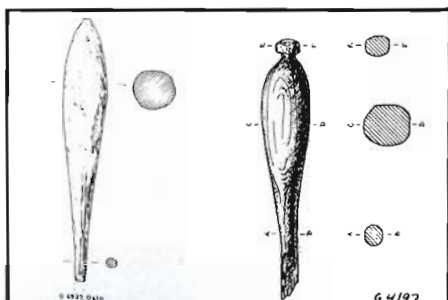


BREV-SPALTE

Kommentarer til Margrete Morsets artikkel i SPOR nr. 2/87.

Pjoning i Gamlebyen?

Blant gjenstandene fra tre funnet ved utgravningene i Oslo i 1970-årene, er det tre kølleformete "nåler". Lengden er 8,4, 12,5 og 13,5 cm. På alle er spissen brukket. Det er gjort vedartsbestemmelse på to av dem, og de er laget av tettvokst gran og barlind. Barlind er et meget hårdt og bestandig treslag. En helt lignende gjenstand viser seg å ha vært i bruk i det gamle Lettland i en slags strikke/hekle-teknikk. ... "Dieses Werkzeug ist ein Stäbchen, dessen dickeres Ende bequem in der Hand liegt und in eine schlanke Spitze ausläuft, die, *obgleich ohne Hacken*, doch wie eine Häckelnadel benutzt wird. Man braucht diese Instrument noch heute namentlich zu Fertigung von Strump- und Handschuhborten..." (Bielenstein 1907-18: Die Holzbauten und Holzgeräte der Letten, s 438, fig. 424 St. Petersburg) (understreket av BW). Tidligere ble hele vanten (votten) laget i denne teknikken, som nærmest må ha vært en slags hekling. Det har til nå ikke vært mulig å finne ut om dette har vært kjent andre steder.



To "heklenåler" fra Gamlebyen. Tegninger: Tone strenger, (G 4937) og Eva Bell (G 4197).

Beskrivelsen av pjoning/hekling med nål uten hake styrker vår antakelse om bruken av redskapene fra Gamlebyen. Hverken form eller materiale de var laget av har hatt betydning. En fordel kan våre ha hatt - de lå bekvemt i hånden!

Birthe Weber, vit.ass.
Oldsaksamlingen, Oslo

Ny tolkning på runeskrift

I forrige nr. av SPOR skrev Margrete Morset en artikkel om pjoning der hun tok utgangspunkt i en beinnål med runeinnskrift funnet i Trondheims bygrunn. Innskriften er tolket av Jan Ragnar Hagland: *Eirkr gerði spitu O hafi*. "Eirik gjorde spøta, måtte O ha henne." Innskriften kan imidlertid ha en annen tolkning. Dette gjelder innskriftens to siste ord. I Haglands tolkning representerer O personnavnet og *hafi* er hypotetisk konjunktiv av *hafa* "ha". I følge James Knirk ved Runearkivet i Oslo kan O-runen (𐀫) være en nasalisert a-rune (𐀬). Runen må da være en venderune, og kan realiseres som preposisjonen "på". Siste ordet *hafi* er her ikke et verb, men dativformen av *haf* "hav" og står som objekt. Dermed kan innskriften leses "Eirkr gerði spitu á hafi". "Eirik gjorde spøta på havet". Det finnes flere belegg for lignende konstallasjoner som f.eks. "NN gjorde kniven ved Botolfs-messe". Runenålens innskrift er derfor analog med en slik konstallasjon der stedsangivelse brukes på samme måte som tidsangivelser. Dersom en går ut fra at tegnet står for den nasaliserte a-runen, er det mindre sannsynlig at det dreier seg om et personnavn. Dette tegnet er ikke belagt i personnavn i runematerialet i den gjeldende tidsepoke (ca. år 1000). Haglands tolkning kan imidlertid ikke utelukkes. Nasalisert a-rune forsvinner på 1000-tallet og får lydverdien o. Ingen av tolkningene vil imidlertid influere på runenålens anvendelsesområde. AB

Til Brev-spalten

Jeg har nå lest 4 nummer av "Spor" fra perm til perm og med stor interesse. Mange interessante emner er behandlet og på en slik måte at jeg, som har en viss bakgrunnskunnskap i arkeologi, ikke har syntes stoffet var hverken for elementært og overfladisk eller for tungt. Mennesker uten arkeologisk bakgrunn som har lånt bladene av meg, har også lest bladene med stor interesse og utbytte.

Når jeg nå skriver, er det for å komme med en liten kommentar til H.B. Bjercks artikkel om stenalderniver i 4. hefte (nr. 2 i 1987). Han og hans medarbeidere har laget stenalderniver og knivskaff. Bladet er festet til skaftet ved hjelp av "en sement-aktig masse laget av smeltet harpiks fra gran".

Når knivene er ment å skulle forestille stenalderniver, burde det vært brukt harpiks fra furu istedenfor fra gran. Granen er et ungt treslag i Norge, og med en mulig untagelse av granen i Sør Varanger, var det ikke gran i Norge før i jernalderen. Hvis stenaldermannen og for den saks skyld bronsealdermannen har brukt harpiks, må han ha brukt harpiks fra furu og ikke fra gran.

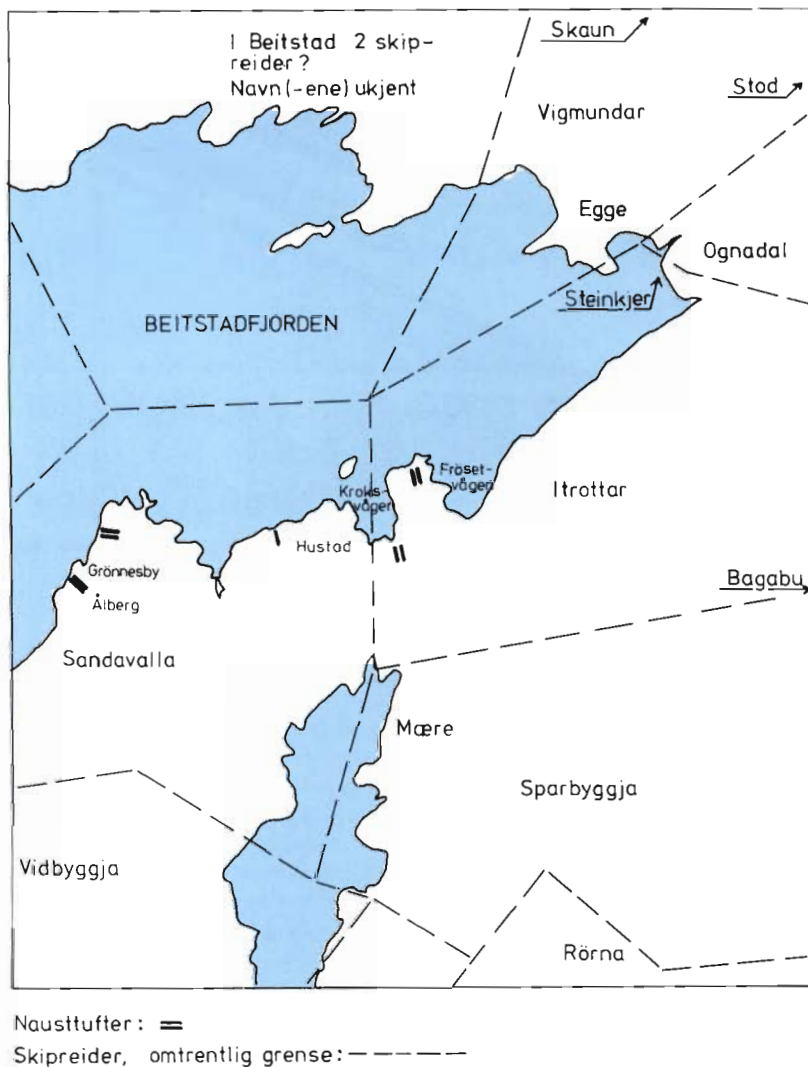
Hilsen H.I. Høeg

Svar:

Det er ganske riktig at steinaldermannes-kene måtte langt av sted for å finne gran-harpiks til knivene sine. Vi beklager at vi kanskje har villedet våre lesere med denne velmente forfalskningen. Men gran-harpiksen er bare toppen av isfjellet: I våre forsøk ble harpiksen skrapet løs med en tollekniv og smeltet i en honningboks over en spritbrenner. Ribbeinet stammer fra sau, nærmere spesifisert dampkokt pinnekjøtt, og torsken ble fisket med en 28 g kastesluk på utsiden av Kato Fredriksens oppdrettsanlegg på Vega. Det er sannelig ikke lett å unnslipe fra nåtiden!

H. Bjerck

SKIPREIDEINNDELING OG NAUSTTUFTER VED BEITSTADFJORDEN



Mads Almaas er administrasjonssjef på Vegkontoret i Nord-Trøndelag og dessuten en engasjert og aktiv kontaktmann for Arkeologisk avdeling. Tilretteleggingen av den gamle kongevegen fra Verdal til Sparbu, og av Karl Johans veg oppover Verdal mot svenskegrensa er to eksempler på hans veghistoriske tiltak. Almaas har gjennom årene innrapportert en rekke viktige arkeologiske oppdagelser, spesielt i Steinkjerområdet. Her skriver han om flere kjempenaust han har funnet ved Beistadfjorden, og som i sin tid kanskje har huset skipreideordningens leidgangsskip.

Skip har fulgt Norges historie fra tidenes morgen av. Allerede bronsealderens helleristninger forteller om store skip. Båthuset har et svært gammelt navn på norsk. Ordet naust er sammensatt av en germansk ordrot **nawa* "skip" og det gotiske *awistr* "tilhold, bosted", også brukt om "fjøs". Betydningen av naust blir altså "båt-fjøs". Det er nærliggende å tro at det er dette ordet vi kjenner igjen i ord som "navigere", som vi har fra latin.

Etterhvert som Norge frem mot middelalderen utvikler seg til en stormakt, blir sagaene rike på beretninger om skip, om langferder og om slag på sjøen. Naustet derimot var vel for prosaisk til å finne sin plass i skaldediktningen?

Stornaust i Bergen

En fargerik beretning får vi i Håkon Håkonsons saga. Kongen skulle høytidelig krones, datoen var satt til Olsokdagen 29. juli 1247. Men et hus, tilstrekkelig stort for kroningen, var mangelvare i kongebyen Bergen.

Som kongen en dag gikk en tur med kardinal Wilhjalm og snakket om dette, nevnte han for kardinalen at han hadde latt oppføre et hus ute på "Knarrene" som var 90 alen langt, 60 alen bredt og eslet til båtnaust. Kardinalen sa: "Jeg synes dette er det beste huset som er her." Og i et pyntet naust med fargerike tjeld ble så kroningen feiret. Men kongen syntes nok ikke dette var helt i sin orden, for senere lot han Håkonshallen reise.

Leidangen og leidangs-naustene

I 1247 var altså det største huset i Bergen et naust på ca. 54x36 m. Vi vet det var mange store skip i Norge på denne tiden; dette var særlig de såkalte leidangsskipene som vi har gode skriftlige kilder om. En påtegning i et eksemplar av Magnus Lagabøters Landslov forteller at hele leidangen skulle omfatte 336 skip med en besetning på omkring 100 mann hver, det blir 33.600 mann!

Både Gulatingsloven, Frostatingsloven og Magnus Lagabøters Landslov har forskrif-

NAUSTTUFTER ETTER LEID

- glemte spor etter våre eldste marinefartøy

ter om naustbygging for leidangskip. I landsloven står det slik at "...når skipet er gjort, da skal det tjærebres og settes i naust, om slikt er til. Men om det ikke er til, da skal det bygges, og virke skaffes fra hver manns skog."

Skip og skipreider i Midt-Norge

Hvordan leidangskipene var fordelt mellom fylkene forteller Magnus Lagabøters testamente av 1. februar 1277. Det oppgis at skipreidene i Midt-Norge ("Heimevernsdistriktene" som skulle stille hvert sitt skip) var fordelt slik: Romsdal 8, Nordmøre (til og med Fosen) 16, selve Trøndelag hele 59, og Naumdølafylke 9 skip.

Dette blir i alt 92 skip, og vi må ifølge kildestoffet gå ut fra at dette for det meste var såkalte 20-sesser. Den var ca 25 m lang, og 4-5 m bred. Bare for å huse leidangens skip, må det derfor ha vært nær 100 slike store naust her i Midt-Norge. Så store byggverk blir det rester etter.

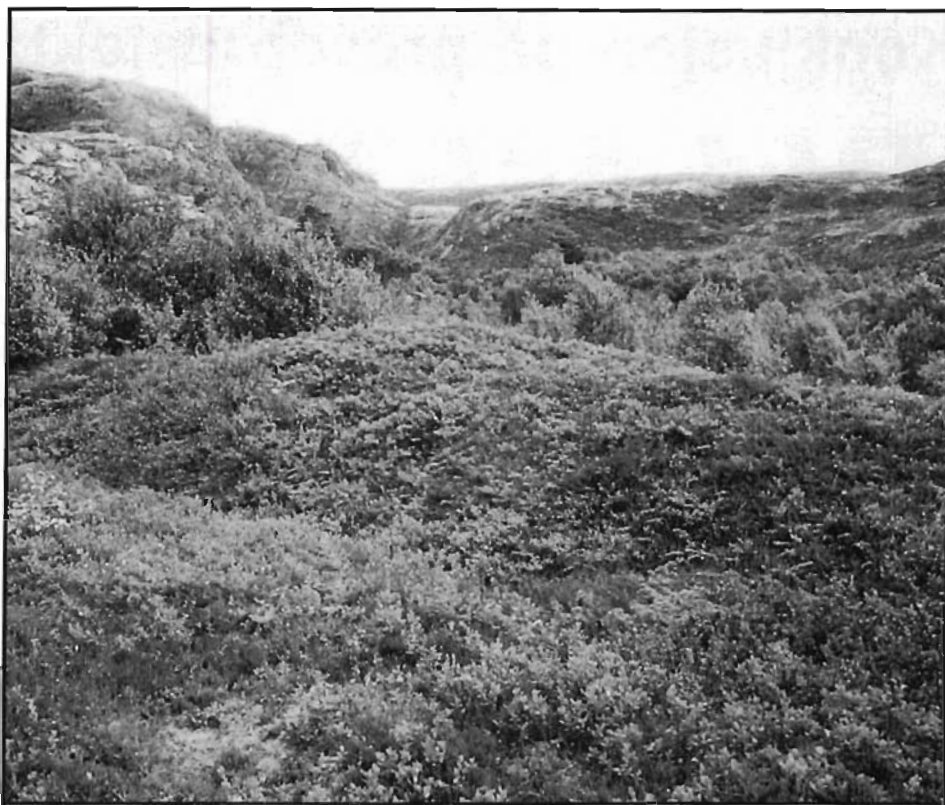
Leidangskipene selv gikk en trist skjebne i møte. I dag finnes ingen spor etter dem. Vår siste katolske erkebiskop Olav Engelbrektsson, forteller i 1536 til herredagen, forsamlet på Bud i Romsdal at: "Item langskipenn vendita". De var altså solgt, kanskje brent.

Hva med nausttuftene?

I deler av landet er nausttufter delvis godt registrert. Men fra Midt-Norge har vi få kjente tufter. Perry Rolfsen: "Båt-naust på Jærkysten", gir her en bra oversikt over hva som er undersøkt og registrert i hele landet.

Undersøkelser foretatt i de senere år i strandbeltet langs sørsiden av Beitstadfjorden over en strekning på 10 km, har vist at det der finnes minst 5 nausttufter, tre av dem blant de største som er kjent i Norge. Disse er 30-38 m lange og har en bredde på 13-19 m, målt mellom langvol- lenes midtakser.

Tegner vi inn disse tuftene på et skipreide- kart, ser vi at det kan passe bra at vi her



Nausttuftene har kraftige veggvoller - slik som dette eksemplet fra ei tuft på Jøa i Nord-Trøndelag. Foto: Oddvin Forbord.

har i hvert fall noen av nausttuftene etter leidanghærens skip. Det som hittil ikke er gjort er å få tuftene undersøkt av dagens arkeologer og med moderne metoder.

Å finne seg sin egen nausttuft

Sikkert er det at alle interesserte som farter i kystsonen har mulighet for å finne "sin egen nausttuft", om den er stor eller liten. Prøv å tenke deg en strandlinje 5-8 meter høyere enn i dag. Forestill deg så hvor det den gang kan ha vært en lun bukt og et passelig terreng for å trekke et 20-30 meter langt skip opp på land. Dertil må du regne med at de ville ha plass til å stelle og tjærebres skipet mellom fjæra og naustet.

Når du så har funnet disse parallelle vollene, som kan være nesten helt skjult i

terrenget eller opp til 2 meter høye, kanskje u-formet med en voll langs kortsiden som vender fra sjøen, så plukk frem kaffekjelen eller termosen fra sekken.

Tenk deg så tilbake til den tiden da et stort skip ble klargjort her. Seilet og annet utstyr blir skaffet fram fra lagringsplassen, og bøndene er i ferd med å bringe så mange "månedsmater" som de var forpliktet til, når kongens budstikke eller hærpil var sendt mellom gårdene.

Du har skaffet fram ny viten om en viktig del av historien vår, og fortjener så sannelig en god kopp kaffe!

Litteratur:

Perry Rolfsen, 1974: Båt-naust på Jærkysten. Star. Mus. Skrifter 8.

ANGSKIP ?

av Mads Almaas

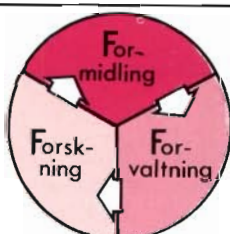
Konklusjon på prøveprosjekt:

BLI MED på ferd til

av Oddmunn Farbregd

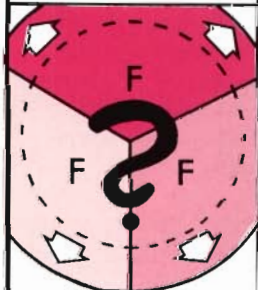
3F I RING - EIT ARKEOLOGSPEL

Arkeologar har tredelt jobb: Å forvalte, forske og formidle. Dei 3 F'ane verkar på kvarandre. Spelet er vanskeleg å få til rett. Poenget er å produsere og formidle meir interessant kunnskap om fortida. Prøveprosjektet i skolen lærte oss eit par viktige ting.



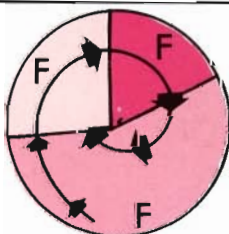
LIKEVEKT BEST?

Forvaltning tar vare på minnesmerke, så dei kan gi kunnskap og oppleving. Forskning får kunnskap ut av minnesmerka. Formidling får kunnskap og oppleving fram til forbrukar. Dersom forbrukaren så blir interessert i å verne sine fornminne, fungerer sirkelen. Den er i likevekt.



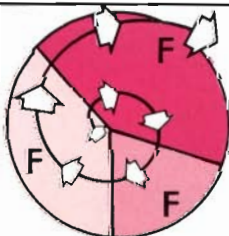
VEKST?

Arbeidet med F'ane er vanskeleg å nå over. Skal arkeologi ha større plass, større sirkel? Det bestemmer forbrukaren, samfunnet. Arkeologar kan berre vise om arkeologi er interessant og verdifull. Mye avheng av korleis ting går rundt inni sirkelen.



VOND SIRKEL: PROBLEM VEKS

Forvaltning blir lett storparten av jobben. Byråkratiet aukar. I tur og orden kjem negative utslag sirkelen rundt: Mindre forskning - mindre interessant å formidle - mindre forståing og meir arbeid i forvaltninga - enda mindre forskning... Så ny og verre omgang att.



POSITIV SIRKEL: PRODUKT VEKS

Men dersom formidling gjer det gamle interessant og verdifullt, blir det naturleg å ta vare på. Å forvalte blir lettare - forskninga får større plass og produserer meir - det blir meir å formidle - forvaltninga blir enda lettare... o.s.v. Formidlinga via skolen gir truleg god sirkelverknad.

OF - 88

Prøveprosjektet "Arkeologi i skolen" er ferdig etter to år, 1986 -87. Det var eit spennande eksperiment, med mye aktivitet og stor innsats. Ca. 20 lærarar i kommunane Levanger, Fosnes og Overhalla tok del, med klassar både i barne- og ungdomsskolen.

Rapportar frå skolane tyder på at dei har opplevd tiltaket som interessant og positivt. Arkeologien fekk i alle fall verdifulle erfaringar og resultat. Prosjektet skulle avklare noen enkle, men viktige spørsmål. Svarta vart også enkle og klare - og tankevekkande. Konsekvensen kan bli ein ny og annan måte å drive arkeologi på ...

Problemet som vart prosjekt

Å ta vare på funn og fornminne er ein del av det arkeologar gjer. Slikt arkeologisk materiale gir den viktigaste kunnskapen om den fjerne fortida. Men i dei siste tiåra har vernearbeidet tatt overhand. Det vart mindre og mindre tid til å forske og få fram kunnskap som interesserte eit større publikum. Når det kjem så lite spennande ut av fornminna, blir det mindre viktig for folk å ta vare på dei. Vernearbeidet blir enda meir vanskeleg og tidkrevande... Ein typisk vond sirkel.

Før eller seinare måtte vi begynne i den andre enden: Først få fram stoffet til publikum på beste måte. Derved få meir forståing og stønad i vernearbeid og forvaltning. Da ville det igjen bli meir tid til forskning og formidling til publikum. Vi håper det skal fungere slik.

Enkle spørsmål - interessante svar

Vi valgte grunnskolen som spesielt satsingsområde, fordi skolen stadig hadde ønskt betre hjelp frå arkeologien. -Kva fagstoff har vi å tilby skolen, og kva ønske og behov har skolen? Korleis kan ein best legge til rette og formidle fagstoffet? Vil arbeid i skolen gjera fornminna i lokalmiljøet meir spennande og verneverdige for folk? Kor stor interesse er det eigenleg for arkeologi og lokalhistorie hos folk flest? Slike spørsmål var vårt utgangspunkt for samarbeid med Skoledirektøren i Nord-Trøndelag.

Arkeologi skal gi kunnskap om ei lang og fjern fortid. Etter omhyggeleg forskning skal resultatene, kunnskapen, til sist leggjast fram - også på populær måte, så andre enn arkeologane "får del" i den. Slik heiter det gjerne. Korleis kan ein så lære bort denne kunnskapen til skoleelevar? Ved å skrive artiklar og bøker? Laga fine

fortida!

Ungdomsskoleklasse
frå Overhalla på elve-
tur i 1986. Seinare
skreiv dei boka "Ferd
gjennom fortida nedo-
ver Namsen".



utstillinger? Bruke lysbilde, film eller video? Halde foredrag, arrangere ekskursjonar og omvisningar? Ha med skoleklassar på feltarbeid? - Arkeologen skulle finne ut noe om pedagogikk. Og gjorde det også ...

Det var meininga å prøve ulike formidlingsmåtar systematisk og samanlikne. Men i praksis vart det naturleg å legge meir vekt på skolane sine egne ønske, idear og initiativ. Aktuelle oppgåver og lokalt lærestoff varierte frå stad til stad.

Som grunnlagsstoff fekk skolane oversyn over funn og fornminne i sine område, opplysningar om det som er skrive om dei, om arkeologi og førhistorie generelt, og om naturendringar gjennom tidene. Vi orienterte om korleis arkeologane arbeider og korleis eit museum er innretta.

Det skulle ha vore meir kartmateriale og oversynsartiklar. Påtenkte videofilmar vart ikkje noe av. Eit viktig kurs om fortidsteknologi kom i seinaste laget. Men trass i det tilfeldige og ustrukturerte stoffet, gjorde skolane uventa mye artig og variert ut av

det. (Sjå oversyn over enkeltprosjekta.) Stoffet trong ikkje vera fikt og ferdig tygd frå arkeologisk side, viste det seg.

Interessen og innsatsen fortalte tydeleg at arkeologi har betydning for undervisning i grunnskolen. Ikkje minst har den nye mønsterplanen (M-87) gjort slikt lokalt lærestoff aktuelt. Korleis det kan brukast i ulike fagsamanhengar, det viser dei målsettingane som vart formulert for enkeltprosjekta.

Det er viktig på mange måtar å veta noe om fortida. Men det må vera noe meir enn den nøkterne kunnskapen som gjer arkeologi verdifull og interessant. For å gjera ei samanlikning: Ein som er opptatt av kryssord vil truleg ikkje sette spesiell pris på eit ferdig løst kryssord og seie at det var lærerikt og nyttig. Heller ikkje er det vanleg at vi nøyer oss med å lesa slutten og løysinga i krimbøker, og få med oss det nyttige og lærerike på den måten. Spenninga og utfordringa ved åpne spørsmål er vel så viktig som ferdige resultat og nøktern kunnskap. Prøveprosjektet viste at *eigenaktivitet* og *deltaking* er nøkkelord

for at fortidskunnskap skal fenge for alvor.

Personar som har hatt noe å gjera med spennande undersøkingar eller funn, dei opplever også sine fornminne som spesielt interessante og verdifulle. Nøkkelen til eit betre fornminnevern er truleg å stimulere til meir amatørarkeologi.

Populært å delta i utgraving

Av alt det interessante som skjedde i prøveprosjektet er det berre plass til å nemne noen av erfaringane spesielt. (Noe stoff er omtala i SPOR tidlegare - 1986:2, 1987:1-2).

Utgraving - det ville alle skolane helst vera med på. Men mye ulikt skulle prøvast ut i prosjektet. Berre noen få skolar kunne derfor knytast til utgravingar. - I Levanger kommune var mange skoleklassar på besøk og omvising på ei utgraving der. Det var berre Jøa skole i Fosnes som fekk tilbod om å vera med og grava sjøl. Også frå Overhalla reiste eit par skoleklassar ut til Jøa og fekk prøve seg på utgraving. Det



I Sandvika, Fosnes, var elevar frå Jøa skole med og grov ut gravhaug. Til høgre: Arkeologstudent og skole-elevar ved båtgrava dei var med og undersøkte i Sandvika. Av den 5 m lange båten var berre jernnaglane igjen. Men dei viste korleis båten hadde sett ut.

Nøkkelpersonar og gode krefter

Allt i 1979 vart det laga eit utkast til prosjekt om lokal formidling av arkeologi. Det var opplegg for universitetsstipend, men førte ikkje fram.

Det avgjerande puffed framover skjedde under ein samtale i desember 1982 med Erling Balstad, pedagogisk konsulent ved skolekontoret i Overhalla. Han meinte planane var såpass interessante for skoleverket at dei kunne gjennomførast med stonad derifrå. - Han vart den naturlege anker mannen på prosjektlaget i Overhalla.

Skoledirektør i Nord-Trøndelag fram til 1985, Gunnar Groven, ga saka full stonad. Frå si tid i Namdalen - som lærar, rektor, varaordfører og bygdebokforfattar - har han meir enn dei fleste hevda betydninga av arkeologikunnskap og kulturminnevern i lokalmiljøet. Som student på feltarbeid i 1968 treffe eg Groven første gongen. Og det var ei minneverdig fagleg oppleving. På store flyfotos hadde han kartlagt fornminne i Overhalla, meir enn eit halvt tusen av dei. Han fortel gjerne at det var arkeologi han helst ville ha

studert som hovudfag, men ein arkeologiprofessor rådde han ifrå (!). Så tok han det igjen på andre måtar... Groven har vore koordinator i prosjektet.

Professor Arne B. Johansen begynte sitt arbeid på Arkeologisk avdeling i 1984. Med formidling spesielt høgt på sitt program gjekk han sterkt inn for prosjektet frå arkeologisida. Noverande skoledirektør Odd Asbjørn Medias og hans medarbeidar Johan Solheim (no statssekretær) har lagt til rette og administrert skolesamarbeidet. Tre departement - KUD, KD og MD - saman med Norsk kulturråd - gjekk saman om finansieringa.

Skolesinspektør Ivar Berre på Skogn ungdomsskole i Levanger har betydd mye for prosjektet på fleire måtar. Sist på 1970-talet starta han sine forsøk med jernframstilling på gammal måte, eit pionerarbeid som snart vart kjent landet over. Første gongen han prøvde å få til samarbeid med oss arkeologar, var det leitt å ikkje kunne stille opp skikkeleg. Det var så travelt med andre ting. - I 1982, etter at Berre hadde treft på interessante ting i Levangerfjella, kom likevel samarbeidet i gang. Som resultat vart den nesten to tusen år gamle jernvinneplassen på Heglesvollen undersøkt,

og ei rekke liknande anlegg påvist andre stader. Ungdomsskoleelevar hadde dette feltarbeidet som eit slag leirskoleopplegg.

Blæstringseksperimenta hans viste korleis ein kan knyte saman lokalt lærestoff frå både natur- og samfunnsfag og få fram allsidig miljøkunnskap. Svært nyttige og inspirerende erfaringar. I "Arkeologi i skolen" har han vore kontaktperson for prosjektdruppa i Levanger kommune.

Våren 1987 var det kurs i gamle arbeidsteknikkar for prosjektpersonane. Leiar var Tomas Johansson, som driv Institut för förhistorisk teknologi i Östersund, og er ein framstaande ekspert på området. Det var eitt av hogdepunkta i prosjektet. Ein dyktig støttespelar på arkeologisida har Torunn Herje vore, med spesielt engasjement for skolesamarbeid.

Eg vil gjerne fa takke desse nøkkelpersonane som var med og bar fram prosjektet, - og gjorde det så inspirerende. Og ikkje mindre takk til alle lærarar og elevar som gjorde stor innsats og var så hyggelege a samarbeide med. Dette vi fekk til i lag er med og viser korleis arkeologi kan bli meir spennande og nyttig for skole og lokalsamfunn.



Frå prøveprosjektet finst det ikkje berre rapportar og fotos. Det var mange som gjorde video-opptak rundt omkring. Her er det ein 3.-klasse på Gjembleskole som er ferdig med eit tablå eller skodespel om livet i jernalderen. Det finst på video.

var gravhaugar vi undersøkte på Jøa, - to på Hovsneset i 1986 og ein i Sandvika året etter.

Spenninga med å leite og finne er jo det som fascinerer mest ved utgraving. På førehand er det vanskeleg å seie kva resultatet blir. Den første haugen var funntom. Litt nedslåande, og eit problem pedagogisk. Så mye lotterispel er det.

Heller ikkje den andre haugen ga noe stort funn, berre noen små glasperler. Likevel må vi seie at resultatene var bra interessante.

Å finne ut ting er like viktig som å finne ting. Dette kunne vi illustrere bra. Den eine haugen første året var langhaug, og likeins haugen vi undersøkte i 1987 i Sandvika. Langhaugar er langt sjeldnare

enn rundhaugar, og meir gâtefulle. Nesten alltid kan ein påvise at det er kvinner som er gravlagt i langhaugar. Øya Jøa har uvanleg stor prosentdel langhaugar. Der ved kunne utgravingane ta opp spennande spørsmål som også spesielt gjeld dette lokalsamfunnet. Og elevane vart sterkt opptatt av kva som var spesielt med kvinnene i langhaugar i forhold til dei i rundhaugar. Truleg vil dei seinare sjå noe interessant i at noen gravhaugar i bygda er avlange og andre runde. I ein eigen artikkel i årboka for Namdalen, er det tanken å fortelle nærare om kva langhaugane kan bety.

Mange spør om ikkje langhaugar er båtgraver - haugane har jo form som ein båt. Men merkeleg nok ligg båtgraver nesten alltid i runde haugar. Den 20 m lange haugen i Sandvika inneheldt likevel ein ca. 5 m lang båt. Treverket var borte, men naglane låg att på regelmessige rekker. Nagle for nagle grov vi fram helle båtforma.

At arbeidet tok tid, gjorde at mange skoleklassar fekk prøve seg på denne slags fingraving. I puljer på 3-4 prøvde elevane å grava med ulike reiskapar i ulike delar av haugen. Stort sett var det vellykka.

Kvifor skoleelevar på utgraving?

Eksperiment både på Jøa og andre stader vil nok føre til at skolar heretter får fleire tilbod om å vera med på utgravingar. Men det krev ein del å få slike opplegg til å fungere, for bae partar. Arkeologar må forstå kva som er viktig for skolen. Og skolefolk må forstå enkelte ting om arkeologisk forskning. Med slik gjensidig forståing og respekt kan samarbeidet bli svært interessant.

DELPROSJEKTA

FOSNES KOMMUNE

Jøa b. og u.skole. Kl. 1-9

Lærarar: K. Dypvik, K. Gåsvær, M. Skreddersnes.

Tema 1: Arkeologisk arbeidsmetode - utgraving.

Målsetting: Lære om forskning, korleis ein får kunnskap om den fjerne fortida, og om kulturverdiar i lokalt kulturlandskap.

Fagtilknytning (i u.skolen): Samfunnsfag, naturfag, norsk.

Aktivitet: Deltaking i utgraving av gravhaugar. Leiting etter oldsaker i jordmassar frå ødelagte steinalderbuplassar. Fotografering og rapportering av arbeidet. (Video-opptak i samarbeid med ungdomslag.)

Tema 2: Arkeologiske funn og fornminne i kommunen.

Målsetting: Gi innsikt i eigen identitet, tradisjon og kulturarv. Oppdaga opplevings- og verneverdiar i det gamle kulturlandskapet i lokalmiljøet.

Aktivitet: Ekskursjonar til hustuffer, buplassar, bygdeborg og gravhaugar. Arbeid med kart over funn og fornminne i kommunen. Utarbeiding av kompendium over tidsperiodar og funn. Tiltrettelegging for bygdegag. Presentasjon av prosjektet. Bruk av lysbildefserie om funna i kommunen.

Tema 3: Steinalderlandskap, buplassar og flintarbeid.

Målsetting: Forstå dei langsiktige endringane i natur- og kulturarv. Oppdaga opplevings- og tilpasning som er dei eldste steinalderbuplassane på Jøa. Erfare kvifor flint var så nyttig.

Aktivitet: Vurdering av kart med gamle strandlinjer, samanlikna med kjente funnstader. Turar i terrenget. Provestikking som leitemetode. Forsøk med å laga og bruke flintreiskapar.

LEVANGER KOMMUNE

Finne b.skole. Kl. 2-6

Lærarar: J.Aa. Nilsen, K. Okkenhaug, J. Tingstad.

Tema: Steinalderbuplassen.

Målsetting: Lære om langsiktige endringar i natur- og kulturarv. Forstå ressursbruk og tilpasning som er mykje enklare og meir grunnleggande enn den i vår tid. Oppleve lokalmiljø sett med "steinalderbriller".

Aktivitet: Kartstudium av gamle havnivå og funnplassar. Vurdering av landskap, valg av buplassområde. Bygging av hytte og eldstader. Tillaging av reiskapar, å gjera opp varme, laga mat. Isfiske, oppskjering av fisk med flintkniv. Overnatting på buplassen. Skyting med pil og boge.

Utstilling av temaplakatar, reiskapskopiar, klesplagg, keramik, modellar, funnfotos med opplysningar. Framføring av sjøllaga skodespel om steinalderliv, med eigen musikk. Arrangement av foreldredag med desse innslaga. (Video-opptak.)

Nesheim/Gjemble b.skole. Kl. 3/4, 4/5.

Lærarar: N. Brekken, R. Johansen, M. Kosberg (N. Rinnan).

Tema: Daglegliv i jernalderen.

Målsetting: Lære om eldre tids levekår, teknologi og ressursbruk innanfor ei lokalhistorisk ramme. Forstå endringar av naturmiljøet. Bli vant til å tolke opplysningar i det gamle kulturlandskapet.

Aktivitet: Forarbeid med å "tenke seg tilbake til jernalderen": Ekskursjonar til fornminne i nærmiljøet, besøk på utgravingar, lysbildeforedrag, lesing av bøker om oldtida. Kontakt med aviser. Studium og utproving av gamle arbeidsmåtar, jernutvinning, garnfarging, toving, opptenning av varme, baking, brenning av keramik, bruk av flint, bruk av oppstadvev. Utstilling og demonstrasjon av arbeid for andre elevgrupper, foreldre og lokalpressa. Framføring av skodespel om hendingar i vikingtida. (Video-opptak.)

Skogn u.skole. Kl. 8/9

Lærar: K.B. Myhre.

Tema: Bygda i jernalderen.

Målsetting: Forståing av nærmiljø og samfunn i eldre tid.

Fagtilknytning: Samfunnsfag, naturfag, forming. Intervjuarbeid.

Aktivitet: Fornminneregistrering, besøk på utgraving. Studium av gardsnamn, gardsgrenser, fornminne, funn og landheving. Kartarbeid, bygging av landskapsmodell.

Skogn u.skole. Kl. 8

Lærarar: M. Dypdal, R. Moberg.

Tema: Religiøse forestillingar i eldre tid.

Målsetting: Skapa positive haldningar til kulturhistorie og fornminne.

Fagtilknytning: Samfunnsfag, norsk.

Aktivitet: Innføringsopplegg med lysbildeforedrag og orientering om graver og gravskikk. Besøk på utgraving. Intervjuarbeid i samband med fornminneregistrering. Ekskursjon til ulike fornminne i Frol. Avteikning av figurar på to bergkunstfelt.

Skogn og Nesheim u.skolar. Kl. 7/8.

Lærar: B. Berre (overflytta til ny skole midt i prosjektperioden)

Tema: Gamle ferdselsvegar.

Målsetting: (Forstå samtid og framtid ut frå forhold i fortida).

Aktivitet: Deltaking i registrering av fornminne. Besøk på utgraving. Planlagt: Studium av gamle ferdselsvegar i terrenget og på kart og flyfoto. Skulle vurderast i forhold til fornminne, busetting og gamle strandlinjer, spesielt frå jernalderen.

OVERHALLA KOMMUNE

Hunn b.skole Kl. 3/4

Lærar: R. Opdal.

Tema: Steinalder.

Målsetting: Kunnskap om lokalhistorie og nærmiljø, om samanhengar mellom natur, samfunn og kultur. Stimulere eigenaktivitet, samhandling og fantasi.

Aktivitet: Lesing av bok om steinalderliv. Undersøking av spor frå istida i landskapet (morener og istransportert steinmateriale). Vurdering av gamle sjønivå, bruk av kart. Bygging av buplassmodell, formingsoppgåve. Besøk og deltaking på utgraving. Sjøllaga skodespel om steinalderliv, arbeid med kostyme og kulissar. Framføring og utstilling for foreldre og andre. - Leiting etter verkeleg steinalderbuplass ved prøvestikking. (Video-opptak.)

Hunn skole. Kl. 5/6

Lærar: R. Skille.

Tema: Lokalhistorie - arkeologi.

Aktivitet: Utstilling av gamle ting (300-30 år) som elevane hadde med heimetrå. Presentasjon og forklaring ved elevane. Samarbeid med pensjonistar og historielag. Arbeid med stoff om den gamle handelsplassen Mælen, og om Madam Meyer som budde der på 1700-talet. Besøk og omvising der. Tur langs oldtidsvegen til Mælen. Ekskursjon til gravfelt og nedlagt husmannsplass.

Overhalla b.skole Kl. 4/5.

Lærar: K. Skråtengen.

Tema: Jernalderen.

Målsetting: Lære om samanhengar mellom natur, samfunn og kultur. Respekt for- og vern av kulturarv. Forhold til eiga historie. Oppøving av fantasi og skaparevne, stimulans til samarbeid og utforsking av omgivnadene.

Aktivitet: Undersøking av lokalt landskap. Vurdering av landheving. Lesing av bøker om jernalderen. Arbeidsbøker. Påvising av fornminne som veglar, gravhaugar, dyregreaver, åkerreiner osv. Informasjon om jordproveanalyse på ødegard. Bygging av modell av jernaldergard med tilbehør. - Opparbeiding av forsøksaker. Tillaging av reiskapar og klesdrakter. Vårnarbeid og

innhausting. Kornmaling på skubbekvern, brødbaking. Drama ut frå jernaldermiljøet. - Deltaking i undervisning om jernalderen som 8. kl. ga: 4. kl. brukte fantasi, teikna og fortalte om temaet. Stoff til elevbok. (Video-opptak.)

Overhalla b. og u.skole, Kl. 8/9

Lærar: E.H. Mevassvik.

Tema: Namsen - busetting, maktsentra, landhevings-teori.

Målsetting: Kunnskap om livsvilkår i eldre tider og om store trekk i historisk utvikling. Forståing for tradisjonar og levevis under andre samfunnsforhold.

Fagtilknytning: Norsk, samfunnsfag, naturfag, forming, heimkunnskap.

Aktivitet: Orientering om fagstoff. Forebuving til elevtur.

Battur nedover Namsen. Avisreportasjar. Arrangement for roarane, matlaging m.m. Veggaviser og foredrag med arkeologisk fagstoff i tilknytning til Namsen. Gruppearbeid med stoff om levevis i jernalderen.

Undervisning for 4.-klasse-elevane. Innhenting av arbeidsresultat frå 4. klasse igjen, i form av teikningar og fortellingar. Ekskursjon på land til fornminne langs Namsen. Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

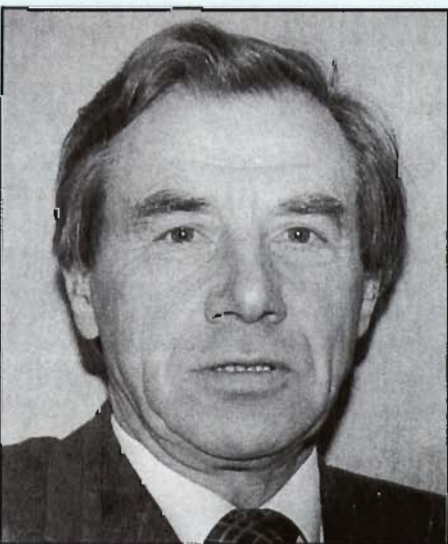
Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)

Utstilling av prosjekstoff og vising av videofilm på Overhalladagane. Arbeid med bok om fagstoff og prosjekt: «Ferd gjennom fortida nedover Namsen». (Foto og video-opptak både ved elevane og andre.)



Gunnar Groven, tidlegare skoledirektør i Nord-Trøndelag. Groven har vore koordinator for prøveprosjektet.



Når skoleklassar deltar, skal det passe med timeplanar, fag og opplegg for bestemte lærarar. Arbeidssituasjonane må vera meningsfulle og pedagogisk målretta. Arkeologane må bygge inn i sitt program den organisering som elevarbeidet krev.

På arkeologisk side er det andre problem. Utgravingar er ofte svært kompliserte i seg sjøl. Det ser ikkje slik ut, og ikkje-arkeologar forstår det ikkje utan vidare. - Ting bør skje i rett rekkefølge, og det er ikkje alltid bruk eller plass for mange personar om gongen. Ro og konsentrasjon trengst ofte for å tolke det som kjem fram, og dra slutningar om korleis ein skal grava vidare. Været avgjer også kva som kan skje til den og den tid; fingraving, grovgraving, teikning, fotografering, opp- tak av funn m.m. Arkeologstudentar treng mange års trening for å bli dyktige i dette spesialiserte arbeidet.

Største dilemmaet med skoleklassar er dette: Dei kan yte best hjelp med ryddingsarbeid, grovgraving og f.eks. trillebårkjøring, men det blir ofte oppfatta som kjedeleg og ikkje så lærerikt. På den andre sida er det enklast og sikrast at spesialistane - som veit korleis det skal gjerast - tar seg av det som er viktig og interessant.

Går da ikkje vinninga opp i spinninga om skoleklassar er med? Reint arbeidsmessig blir det stundom slik. Poenget er imidlertid den kunnskapsformidlinga som skjer. Forskning tar tid, med undersøkingar, analysar, deretter rapportskriving, så blir det ei lang og tung avhandling full av faguttrykk. Så - kanskje etter fleire år, dersom det blir tid - kjem ein populærartikkel. Slik er det ofte.

Når arkeologi skjer på denne måten, kan forskaren nesten bli eit hinder mellom interesserte lokalpersonar og deira eiga historie. Skoleelevar som er med på arkeologisk arbeid gir derimot direktekontakt mellom forskninga og det lokalsamfunnet den gjeld. Lokalsamfunnet blir meir i stand til å vurdere og verne kulturminna på liknande grunnlag som fagspesialistar.

Kva gir arkeologien tilbake til lokalsamfunnet?

Vi vil gjerne ha tilbake dei funna som er gjort i bygda! Arkeologar høyrer ikkje sjeldan dette ønsket. Kvifor skal funna

Eksempel frå den lysbildeserien som vart laga for Fosnes kommune. Ovafrå: To beltesteinar frå Leirbekken. - Etterlikning av romersk mynt, i gull, funnen på Hov. Fugleforma bronsespenne frå grav i Sandvika. - Glasperler frå graver på Hov. - Glasperler frå grav i Sandvika.

samlast i Trondheim der bygdefolk sjeldan ser dei? Enno i vår tid er det ikkje overkomleg å ha arkeologiske samlingar spreidd i dei enkelte kommunane. Men spørsmålet er nyttig. Det hjelper til å tenke gjennom korleis arkeologi kan og bør fungere. Og ein må finne ut kva materiale som kan plasserast ut i staden for originalgjenstandar.

Lova bestemmer at staten er eigar av funn frå mellomalderen eller tidlegare (før 1536). Arkeologiske museum i Oslo, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø har plikt til å samle inn og ansvar for å oppbevare funna. Dei er kjeldematerialet til vår eldste historie. Det er viktigaste grunnen til lovbestemmelsen. I vår tid er det ingen mangel på funn å stille ut på landsdelsmusea. Kvifor ikkje låne ut det som ikkje får plass i utstillingane? Til ein viss grad prøver vi det. Eitt av problema er å halde system og orden ved å fordele det heile ut. Det går ut over anna fagleg arbeid. Meininga med systemet vi har, er også sjølsagt at når funn går inn til museet, skal eitkvart anna koma ut og tilbake til lokalsamfunnet: Kulturhistorisk stoff som fagfolk får ut av funna, f.eks. artiklar, bygdebøker, foredrag, brosjyrar.

Innafor prøveprosjektet laga vi ei korttidsutstilling i Overhalla. Det var eit lite utvalg funn, men også dei finaste og mest verdifulle frå bygda. I tillegg var det skjermar med tekst og gode fotos om arkeologi i Overhalla. Dei fleste interesserte fekk sett utstillinga i løpet av eit par veker. Enkelte slike mindre korttidsutstillinger er råd å få til.

Dessutan er det andre måtar å presentere funn på. Med moderne teknikk går det å laga kopiar (avstøpingar) som har form, farge og vekt som originalane. Dei treng ein ikkje vera spesielt varsam med å handtere og oppbevare. Til skolebruk er dei svært bra, trass i ein viss kostnad. Mye ville vera oppnådd dersom ein fekk til fast og rutinemessig produksjon.

For Fosnes kommune laga museet ein serie lysbilde av funn og fornminne der. Den vart riktig godt mottatt. - Lysbilde kan plukkast ut og stokkast til ulike tema og arrangement. Ein kan laga både papirkopiar, nye lysbilde, og trykksakillustrasjonar frå dei.

Fotos gjort med godt utstyr, god lyssetting og fin bakgrunn får faktisk fram meir enn det ein ser på gjenstanden framfor seg. Små interessante detaljar kan framhevast og forstørast. Dette er ein bra måte å få tilbake fagstoff på. Det viste forsøket i Fosnes. Lysbildemateriale kan etter kvart bli aktuelt å tilby for salg til skolar eller kommunar.

Bli med sjøl!

Det er oppgåver nok, også for amatørar. Arkeologien har mange spennande,

ugjorte oppgåver. Til visse ting trengst fagarkeologar og spesialkunnskap. Men eigenaktivitet og deltaking er vel så viktig. Vi treng meir amatørarkeologi enn vi har. Mye god forskning er gjort nettopp av ikkje-arkeologar. Her er noen eksempel på ulike arbeidsområde:

Utgraving - må skje i samarbeid med fagarkeologar. Det gjeld spesielt slikt som er frå mellomalderen eller før. Ein har friare muligheter med fornminne frå ny tid.

Registrering og kartlegging. Å leite og oppdaga fornminne er like spennande som utgraving, og mindre problematisk og ansvarsfullt. Innteikning på kart kan gi interessante samanhengar og oversyn. Dyregraver viser ofte kor viktig det er å forstå landskapet, og korleis folk og dyr brukte det. Dyregravene ligg gjerne i system, og stenger av terrengpassasjar og trekkvegar for dyra. Det gjeld å forstå mønsteret i terrenget.

Mange fornminne visest ikkje oppå marka. Steinsamlingar, trekol, svart jord og beinrestar kan vera teikn på graver eller buplassar. Ofte kan ein oppdaga slikt ved nydyrking, pløying eller grøfting. Da er det tid å kontakte arkeolog.

Steinalderbuplassar er noe som lokal-kjente amatørar har spesiell sjanse til å oppdaga. Havnivået til ulike tider gir visse utgangspunkt. Avfall og reiskapar av flint, kvartsitt og skifer er noe ein skal sjå etter, og sundsprengt stein og trekol frå eldstader.

På avblåste, torvfrie grus- og sandparti kan ein lettast finne slikt. Andre leitestader er åkerjord under våronna, vegskjeringar, kantar av grustak, bekkedar og oppgravne grøfter. På Jøa vart det funne steinalderbuplassar både i grustak og grøfter.

Prøvetaking. Omkring Hunn skole i Overhalla vart det gjort to interessante forsøk. Ein fjerdeklasse leita etter spor av busetting på ein stad som ville ha passa bra i steinalderen da sjøen sto ein del høgre. Ved å spa opp små "prøvestikk" over området har dei hittil funne brent stein, trekol og brent bein. Interessante spor å følge opp ...

Ein annan stad har pensjonistane Oddvar og Sanna Mørkved funne ein ødegard frå jernalderen. Skoleelevar har vore med og sett korleis dei analyserer jordprøver kjemisk. Det avslører kor husa på garden låg. Eit eksempel på fint og spennande samarbeid i lokalmiljøet, der ein ikkje er heilt avhengig av fagarkeologar.

Kartarbeid. På kart kan ein få fram korleis landskapet var i fortida, spesielt ut frå høgre havnivå. Kartavmerking av funn og fornminne kan vise bestemte mønster. Det gir idear om kor i landskapet ein kan vente å finne meir. Studium av gardsnamn og gardsgrenser på kart gir mulighet til å finne tilbake til gardane slik dei var i oldtida.



4. klasse på Hunn skole i Overhalla som steinalderfolk rundt leirbålet. - Dramatisering viste seg å bli ein populær aktivitet for barneskolorne i prosjektet.



Steinalderskodespel på Hunn: Elevar sit utafor teltet og pratar om det å slå flint.

Rydding. Mange fortidsspor i marka er nedgrodde og vanskeleg å sjå og forstå. Rydding gir raske og tydelege resultat. Det gjeld hustufter, gamle åkerreiner, rydningsrøyser, gravanlegg mellom anna. Holveggar - grøftforma rideveggar - er spesielt interessante å få fram så ein kan sjå kor dei leier hen i fortidslandskapet.

Utflykter, f.eks. langs gamle ferdelsveggar, gir ofte spesielle opplevingar. Ungdomsskoleklassen som reiste nedover Namsen i elvebåtar - slik ferdsla gjekk før - er eit godt eksempel på det. Det var utgangspunkt for mye anna dei gjorde. Dei skriv bok om det!

Eksperiment, forsøk. Ved å prøve i

praksis kan ein finne ut mye om gamle arbeidsmåtar. Korleis var det å laga og bruke flintknivar? Kva måtar finst til å gjera opp eld? Korleis laga ein mat og klede, bygde hus, laga keramikk, arbeidde med kleberstein, framstilte jern av myrmalm? Det er så mye å prøve på.

Slike eksperiment blir stadig viktigare som arkeologisk forskningsmetode. Det vi finn att er ufullstendige restar av det som ein gong var. Ved å rekonstruere og prøve i praksis ser ein lettare korleis ting kan ha vore. Dei forsøka som Ivar Berre og Arne Espelund har gjort med jernutvinning gir ny kunnskap om kva som skulle til for å lage jern. Ein komplisert prosess. Men det er mange enklare oppgåver å velge i.

Tida - den fjerde dimensjonen



Ei line har ein dimensjon, ei flate har to dimensjonar. Ei kasse eller kule har tre - lengd, breidd og djupn. Tida oppfattar vi som noe heilt anna. Men Albert Einstein - med relativitetsteoriane sine - viste at tida er ein fjerde dimensjon. Den er knytt saman med dei tre andre, og er med og formar verda (universet).

Det skal vera så vanskeleg å laga bilde av dei fire dimensjonane. Men vi har prøvd likevel, etter som tida er historia og

arkeologien sin spesielle dimensjon. La oss seie at jordkula viser verda med tre dimensjonar. Den fjerde blir tidsaksen innover i bildet. Verda omplasserer og endrar seg stadig i forhold til den. Så enkelt som det?

Å reise til fortida - eit framandt land

Hittil har ingen funne opp tidsmaskinen som kan ta oss tilbake til fortida. Som ei

lita erstatning kan historie og arkeologi la oss sjå litt av fortida - "eit framandt land" som noen har sagt, bak globus og geografi. Kanskje er det ikkje så rart at vi søker mot fortida liksom vi reiser til utlandet - av liknande grunnar.

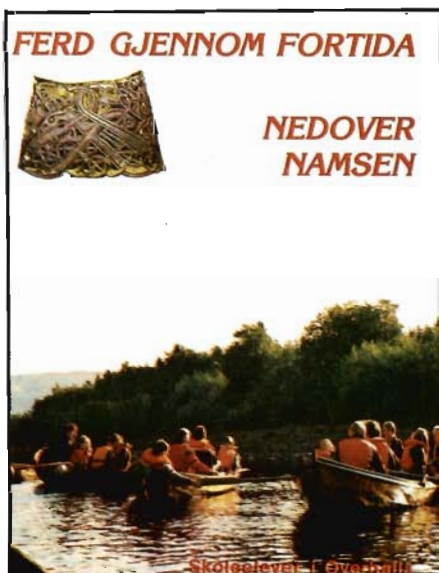
Enkelte reiser for å oppdaga og utforske. Somme reiser for å finne noe kjent, finne røter, ja tilmed "finne seg sjøl". I andre tilfelle ønsker vi å oppleve det som er annleis og eksotisk. Koma bort frå det vante og kvardagslege og problematiske kanskje. Eller vi prøver å finne ut kvifor verda er så komplisert og mangearta.

Forventning og spenning hører gjerne med til det å reise til nye stader. Å lesa om det framande er ein ting. Å reise sjøl er ei anna oppleving. Erfaringar frå prøveprosjektet har med dette å gjera.

Arkeologar prøver å utforske fortidslandet, og fortelle om det. Vi prøver å verne det, og vil vel at så mange som råd skal vera med på det. Men vi gjer det truleg ikkje på rett måte. Dersom andre i større grad sjøl får delta som medforskarar, vil fortida få større verdi for fleire. Fortida er ein ressurs som vi alle har bruk for og har rett til. Slik tenkt blir det enklare å forstå korleis arkeologien kan bli meir spennande, verdifull og samfunnsnyttig.

Det begynte med en båttur nedover Namsen, det endte med denne boka. Et originalt eksperiment som en ungdomsskoleklasse i Overhalla gjorde. Opplegget var del av prøveprosjektet «Arkeologi i skolen».

Boka koster kr. 100,- pluss porto. Bestilling/kjøp via Skolekontoret, Overhalla kommune, 7863 Overhalla.



NYE FUNN

Torunn Herje:

SKJELETTFUNN I HULE

Vitenskapsmuseet fikk i april 1987 melding om et noe spesielt funn som var gjort i Sørmarkfjellet i Flatanger. En lærerskolestudent som oppholdt seg ved Drageid leirskole hadde på en vandring i fjellet kommet over en til da ukjent hule. Hula viste seg å skjule to menneskeskjelett! Vår interesse ble øyeblikkelig vakt. Kunne skjelettene være fra forhistorisk tid? Vi fikk opplyst at tennene syntes å være feilfrie. Tannhelsen blant folk de siste hundre årene har ikke vært så bra, så dette kunne tyde på høy alder. Et fiske- eller garnsøkke som ble funnet i hula kunne også ut fra formen peke i samme retning.

Våre antagelser om alder slo til! ¹⁴C-datering av det ene skjelettet har gitt en alder på 1860 ± 140 før nåtid. Nå venter vi med spenning på analyseresultatene av det andre skjelettet, som vil foreligge i nærmeste fremtid. Vi vil da med sikkerhet få vite om de sammen endte sine dager her, eller om det var til ulik tid at de fristet samme skjebne inne i denne mørke hula. Undersøkelser ved Anatomisk institutt i Oslo, viser at begge var menn, henholdsvis ca. 25 og 50 år gamle.

Det er ikke foretatt noen fagmessig undersøkelse av hula enda, dette vil bli gjennomført i sommer. Mange spørsmål knyttet til hulefunnet må derfor stå ubesvart inntil videre. Funnet er imidlertid av så stor interesse at det fortjener en foreløpig omtale allerede nå. Vi foretok en kort befaring en dag i april da værgudene tordnet imot oss, og dette er hva som møtte oss:

Hula ligger ca. 90 m.o.h. innerst i et trangt skar. Terrenget er svært bratt og enkelte steder nærmest uframkommelig. Den siste del av ruten må en klatre i nærmest loddrett storsteinsur.

Som vanlig er inngangspartiet i hula oppfylt av ur. Selve åpningen er høy og smal, og fra inngangen må en bøye noe av mot høyre før en er inne i selve rommet.

Her faller lyset sparsomt inn, men øynene venner seg gradvis til mørket.

Det var som å møte en fastfrosset fortidig situasjon. Ute raste uværet, men her inne i det ca. 30 m² store rommet var det lunt og tørt. Et ildsted tegnet seg tydelig mot den tørre rødbrune undergrunnen. Inntil ildstedet lå en delvis utbrent stakk, og huleveggen var sotfarvet etter bålbeiringen. I en liten haug innerst i hula lå rester etter et måltid - en samling skall av albueskjell. Skjelettene var fjernet før vårt besøk. Det ene, som nærmest var intakt, skal ha ligget mellom ildstedet og huleveggen. Det andre var spredt utover hulegulvet, lårbeinene lå samlet sammen med fiske-søkket og endel fiske- og fuglebein, hodeskallen ble funnet under en stein. Er det dyr som har vært på ferde - i såfall, hvorfor ble ikke det andre rørt? Ble han drept av et ras?

Det ble ikke observert noe sammenhengende kulturlag som kunne tyde på at det hadde vært bosetning her over lengre tid. Hulebunnen var dekket av sand og enkelte steiner som i årenes løp har rast ned fra tak og vegger, og det er mulig disse nedraste massene dekker over eldre kulturlag. Dette vil bl.a. bli avklart ved sommerens undersøkelse.

Ett av skjelettene i vår hule er datert til eldre jernalder, en periode da trafikken var stor, og bosetningen tett langs kysten. Funn i gravene viser at folk langs våre kyster har hatt handelskontakter i fjerne land, og fangstprodukter var trolig en etterspurt byttevare i denne sammenheng. Videre viser undersøkelser i huler og hellere at disse har vært sterkest utnyttet nettopp i denne perioden. Årsaken kan være at samfunnet da ga muligheter for spesialisering innenfor visse erverv, f.eks. jakt og fangst. Kontroll med handelen kunne en oppnå på strategiske steder langs leia. Kanskje satt det en høvding på Bøle som hadde kontroll med skipstrafikken på det sted som også i dag kalles Drageid? Var det hans eller hennes folk som hadde hatt tilhold i "vår" hule?

I det vi klatrer ned fjellsiden etter vårt besøk, virker imidlertid denne forklaringen noe usannsynlig. Selv om havet ved jernalderens begynnelse sto noe høyere enn i dag, er det ikke snakk om mer enn ca. 10 m. På den tiden var ikke hula noe godt utgangspunkt for fiske og fangst. Men slik den ligger i dag, - og slik den har ligget iallefall de siste 2000 årene - har den vært et ypperlig tilfluktssted.

Godt bevart kranium som ble funnet i hula. Tenneses tilstand forteller oss at denne mannen har oppnådd en alder på ca. 25-30 år. Tannsettet i overkjeven er komplett, med unntak av to tenner som mangler. Også underkjeven er godt bevart. Feilfrie tenner har ikke vært vanlig blant folk her til lands de siste hundre årene, så dette kan tyde på høy alder.



FARLIG FERD I FJELL

"Paa engeslaatten Naven, paa Kvikne- eller Insæt fjell, østenfor Næverdalen, fantes 1812 spor af 10,12 hauger eller grave, kallede Brurgravene, fordi efter sagnet et helt brudefølge i et uvejr skulde have sat livet til der, hvor vejen dengang laa, og være der begravet."

av Lil G

Sagnet

Sitatet er hentet fra "Norske fornlevninger" av Nicolay Nicolaysen fra 1866. En kortfattet rapport fra en dramatisk hendelse. Hvor kom de fra og hvor skulle de hen? Hva skulle et brudefølge oppe i fjellet? Når kan det ha skjedd? Er det en virkelig historie eller et vandresagn?

I Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring, årsberetning fra 1871, har Nicolaysen fått ytterligere opplysninger av en hr. kontorist Henr. Mathiesen fra Inderøen - den seinere berømte Trondheimshistorikeren - som tydeligvis var kjent i Kviknefjellene. Her står det at brudefølget var fra Tyllaldalen og på vei til eller fra Soknedalen kirke. Der brudefølget omkom ved elva Náva, kalles det "Kirkegården". Her er en rund steinsetting, som en "rummelig gårds plass, hvor der endnu skal staa enkelte stene inde i ringen og

mange uden omkring, men en del ere nedfalne".

Sagnet kan leses i noe varierende utgaver i: Folkeminne fra Østerdalen I, ved S. Nergaard (1922), i bygdebøkene for Kvikne, Innset, Tynset og Tyllaldalen. Hovedtrekkene i historien blir at brudefølget *hørte hjemme i Soknedalen* og var på vei hjem fra vielsen i *Tyllaldalen kirke*. På fjellovergangen mellom Kvikne og Soknedalen, Risenåsen eller Farnmannsfjellet som det kalles noen steder, ble de overfalt av det skjebnesvangre uværet. De ble først funnet om våren, og gravlagt på setervangen i Návdaalen.

Gammel ferdselsvei

Mellom Kvikne og Innset går Orkla i dype, ufremkommelige juv. For å komme til trøndelagsbygdene måtte man over fjellet. Man kunne riktignok følge Grytbekken fra Návverdalen gård langs et noe våtlandt

dalføre til Berkåk. Men i eldre tid foretrakk folk å holde seg i tørrere terreng i høydene, i alle fall sommerstid. Det var flere veier over fjellet: opp fra midtbygda forbi Falningsjøen eller Sverjesjøen over til Budalen, eller fra gårdene nord i bygda til Soknedalen, veien vi skal følge.

Nord i Kviknebygda ligger gårdene Botnan og Bredvad. Sistnevnte viser at her var et vadested over Orkla, for dem som kom sørfra. Ferdselen til Soknedalen gikk fra Botnan over myrdrag hvor det var lagt klopper eller kavlebruer (Kloppmyra), til seterdalen Návdaalen hvor Náva måtte krysses. Videre nordover forbi Vardefjellet og Grøntjønnan mot Risenåsen. Dette er det høyeste fjellet i disse trakter, 1010 m.o.h., og må ha vært et viktig veimerke. Fjellet er også et grensemerke, her står Kongsvarden og markerer den tidligere fylkesgrensen. At fjellet også kalles Farnmannsfjellet sier sitt. Ferden gikk videre ned til Lille Stavilla og Grønset, øverste gården i Sørbygda i Soknedalen. Tradisjonen sier at gården har fungert som skystasjon.

Denne kontaktveien kan ha eldgamle tradisjoner. Kviknebygda har gammel bosetning, jordbruksbosetning kanskje allerede i yngre steinalder. Bygda var i alle fall stor i jernalderen, det forteller oldfunn, gravminner og gårdsnavn. Selv oppe på fjellovergangen mot Tynset, på Estensvolan, var det fast bosetning. Her har vært flere gravhauger, og det er bl.a. gjort funn fra kvinnegrav og mannsgav fra vikingtiden. I det andre ytterpunkt av bygda, i Návdaalen er det også gjort funn, på samme setervoll hvor brudefølget skulle være begravet, Midtre Návsetra. Her er funnet et økseblad og en pilespiss fra begynnelsen av yngre jernalder (ca. 7-800 e.Kr.) Rett vest for setervollen er en



Setervollen på Midtre Návsetra. "Kirkegården" hvor et brudefølge skal være begravet ligger i skogholtet i bakgrunnen, hvor flaggstangen står. Foto: L. Gustafson.

"Nord til St. Olav"

Et fragment av et av de mange veifar pilegrimene fulgte for å delta i Olavsmessen 29. juli i Nidaros. Markante fjelltopper og bautasteiner eller varder har vist vei. Oldfunn og gravminner viser at ferdselsveien har tradisjon langt tilbake i tid. Et av de mest berømte funn er Fonnås-spennen fra første del av 500-tallet, en av de aller vakreste relieffspennene i Norge. Den er funnet på gården Fonnås, og indikerer nok gårdens viktige posisjon ved en ferdselsvei.

afson

jernvinneplass og et dyregravsystem. Kanskje var det fast bosetning også her.

Pilegrimenes vei til Olavskrinet

Brudefølget dro altså langs en fjellovergang som har gamle tradisjoner - men at de skulle helt til Tylldalskirken, en kirkevei på mer enn 8 mil! Det måtte vel være kirker nærmere? Kanskje Soknedalingen hadde truffet ei jente fra Tyllidalen? Men kildene kan fortelle at Tyllidalen i eldre tid var mer sentral enn dagens kommunikasjonslinjer tilsier, og at det var noe spesielt med Tylldalskirken.

Den gamle ferdselsveien gjennom Østerdalen til Trøndelag gikk gjennom Tyllidalen. Spesielt i pilegrimstiden var denne bygda et sentralt stoppested på veien til Nidaros. Pilegrimer fra Sørøst-Norge og Sverige kom langs flere dalfører opp til Rendalen. Herfra måtte de vandre et par mil over Fonnåsfjellet før de kom ned til Tyllidalen. Her var et viktig samlingssted

for de østlige pilegrimsveiene. Fra Tyllidalen gikk ferden over Glomma nær Tynset, hvor veien delte seg i flere greiner. En av dem skal ha gått opp Fådalen over den øde "Sjumilsskogen", forbi Stugusjøen - navnet tilsier at det kan ha stått en overnattingsbu her - og ned til Kviknebygda. Herfra har det gått flere veier, bl.a. den som er beskrevet ovenfor, som brudefølget fulgte. Hvilken vei pilegrimene dro vet vi ikke sikkert, de har fulgt de tradisjonelle ferdselsveiene, og valgt den hvor de fikk best følge.

Østerdalsveien var ellers en mindre viktig ferdselsvei enn Gudbrandsdalsveien over Dovre, hvor det var tettere mellom bygdene. Det var farefullt å dra gjennom de lange, øde skogstrekningene i Østerdalen. Dette var veien for dem som ville fare i dølgsmål. Pilegrimene ble derfor et dominerende element i ferdselen, og har etterlatt seg flere tegn og stedsnavn her enn langs veien over Dovre. Særlig har nok det svenske innslaget vært merkbart.



"Kirkegården" ved NÅVA, hvor tradisjonen forteller at brudefølget som frøs ihjel i fjellet ble begravet. Tegning etter foto: A. Beverfjord.



Alterskulptur av den tronende St.Olav fra kirken i Tyllidalen. Den regnes å være et trøndersk billedhuggerverk fra ca. 1250, og en av de mest betydningsfulle Olavsfremstillingene fra middelalderen. Den står nå i Nationalmuseet i København. Tegning etter foto: L.Gustafson.

Olavdyrkelsen var sterk i Sverige. Pilegrimsvandringene synes å komme i gang allerede på 1000-tallet, ganske snart etter at Olav Digre var erklært som helgen. På 12-1300-tallet var trafikken omfattende, og representerte tydeligvis et problem for bøndene - foruten at pilegrimene nok var et utsatt mål for røvere. Dette illustreres ved en forordning utstedt i 1297 av kong Eirik Magnusson, som skulle verne pilegrimene og deres gods. At problemene ikke var løst med dette, viser nok en retterbot fra 1328 ved kong Magnus Eiriksson, som spesielt var myntet på folk i "Øysterdal, Soløyr og alle Oppland". Her refereres biskopens klage over at folk gjør pilegrimene vondt, ødelegger broer og ferge som skal frakte dem over vann og elv og tar beitevangene deres. Det fastsettes bøter for overtredelser av pilegrimenes rettigheter.

Kirkene i Nord-Østerdalen

Det har altså vært en livlig ferdsel i pilegrimstiden i Nord-Østerdalen, med Tyllidalen som et viktig senter. På grunn av pilegrimene er det sannsynlig at det ble bygget kirke i Tyllidalen på et tidlig tidspunkt. Tradisjonen vil ha det til at den første kirken i Østerdalen ble satt opp i denne bygda. Den var viet Hellig Olav. Kirken skal være bygget om flere ganger og flyttet dit den står idag. Skriftlige kilder fra middelalderen er det svært lite av fra Østerdalen. Men vi kjenner to kunstverk av høy kvalitet som skal stamme fra Tyllidalskirken, om enn ikke fra den eldste. Fra en av de eldre kirkene stammer en kunstferdig utskåret prestestol (menigheten hadde ikke stoler dengang) som stilhistorisk kan dateres til midten av 1100-tallet. Dessuten en statue av Hellig Olav som er ca. 100 år yngre, og regnes blant de mest betydningsfulle Olavsfremstillinger vi har fra middelalderen. Disse praktstykker understreker kirkens betydning i middelalderen.



Prestens stol i Tyllidalskirken, en av de fineste stoler vi har bevart fra middelalderen. De praktfulle utskjæringene er utført på midten av 1100-tallet. Til høyre: Detalj av den rike ornamentikken på Tyllidalsstolen. Foto: Zodiaque, Universitetets Oldsaksamling.

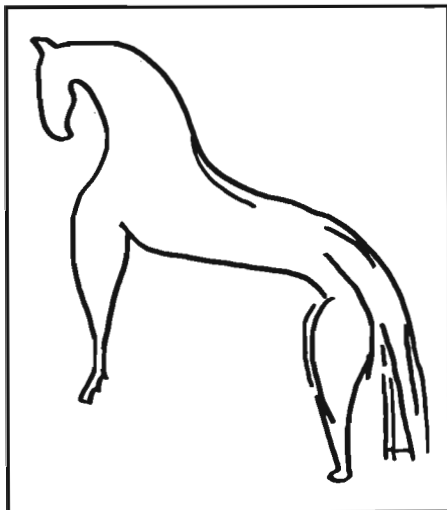
første halvdel av 1100-tallet. I kirken er også et krusifiks fra slutten av 1100-tallet.

Da biskop Jens Nilssøn besøkte Tynset kirke i 1580, kunne han lese en innskrift som fortalte at den var innviet av erkebiskop Thore, 1. september 1211, til St.Laurentius, St.Thomas og St. Margaretha.

Det var altså kirker i Nord-Østerdalen allerede i første halvdel av 1100-tallet. Tyllidalen kirke kan ha vært den sentrale. I alle fall kan vi lese i to skriftlige kilder fra rett etter reformasjonen (1537), at *Tyllidalen kirke var hovedkirke*, med Kvikne, Tynset og Dal (Vingelen) som annekskirker. Kildene er Oslo og Hamar bispedømmes jordebok fra 1574-77 og biskop Jens Nilssøns opptegetelser fra sine visitasreiser i 1574-97. Den 27. januar 1580 besøker Jens Nilssøn St.Peders kirke i Rendalen og St.Simons kirke i Øvre Rendalen, drar så 4 mil gjennom en skog, "en rett ond veg", før han kommer til Tyllidalen. Her overnatter han og drar neste dag til Tynset, før han snur sørover igjen. I hans skriv antydes at Tynset, Kvikne og Vingelen i middelalderen tilhørte Nidaros stift. Dessuten forteller han at ingen biskop hadde visitert Tynset prestegjeld siden biskop Gaute, for mer enn 100 år siden - dvs. ca. 1480. Det er kanskje rimelig å anta at erkebiskopen ikke dro til et avsidesliggende sted som Tynset, om det ikke tilhørte Nidaros stift. Grenseendringen kan ha skjedd en gang på 1500-tallet, og de øverste bygdene i Østerdalen overført til Hamar stift. At Tyllidalen ble hovedkirke kan jo ha sammenheng med den sentrale stilling den hadde i middelalderen, i forbindelse med pilegrimsferdene.

Krise og forfall

Med Svartedauen og de følgende pester som fór som en svøpe over landet fra 1349 og århundret etter, ble folketallet sterkt redusert. Ikke minst gikk det ut over geistligheten. Hardt press på ressursene og en klimaforverring har vært medvirkende årsaker til at seinmiddelalderen omtales som en krisetid. Det resulterte i sterk avfolkning av mange marginaltliggende bygder. De få skriftlige kilder vi



Hestefigur skåret inn i en av plankene fra stavkirken i Kvikne, som ble ødelagt på 1600-tallet. Denne og flere andre figurer kan være skåret inn av en av håndverkerne for moro skyld, eller kanskje som en øvelse? De har et umiskjennelig "stilpreg" som daterer dem til første halvdel av 1100-tallet.

kjenner for Nord-Østerdalen tyder på at dette også skjedde her. Det kan ha ført til at kirkene forfalt. Mangel på prester kan ha medvirket til at noen av kirkene fra pilegrimsvandringenes glanstid gikk ut av bruk. Fortsatt vandret folk til Olavsskrinet for å be om helsebot eller syndsforlatelse, ikke minst for å be om hjelp mot pestene. Kanskje har de selv medvirket til å spre sykdommene. En befolkningsreduksjon kanskje til det halve, har selvsagt virket inn på ferdselen. Det kan tenkes at bare kirken i Tyllidalen ble holdt vedlike, nettopp på grunn av sin sentrale plassering ved den østlige ferdselsvei. Dette kan ha hatt betydning for valget av Tyllidalskirken som hovedkirke i Nord-Østerdalen i forbindelse med omleggingen etter Reformasjonen.

Kan dette være bakgrunnen for at brudefølget for til Tyllidalskirken? Hvis dette skjedde i seinmiddelalderen eller rett etter. Dette vet vi jo ikke, men kanskje noen funn kan belyse spørsmålet.

Myntfunn

I de forskjellige varianter av sagnet kan vi lese om funn av brurstas og brukappe, til og med rester av brukrona, foruten bissel, hesteskosaum, bein av folk og hester og en mengde mynter. Historien får unektelig et noe eventyrlig preg. I den mer nøkterne årsberetningen fra 1871 forteller Nicolay-sen at Niels Haugen og hans sønn i henholdsvis 1816 og 1869 grov på "kirkegården" ved Nåva, hvor brudefølget skulle være begravet, og fant mange mynter. Sønnen skulle ha funnet 28 sølvbrakteater, hvorav noen ble sendt til Universitet (i Oslo), andre gitt til prest og storgårdseier. Også "eieren av Hestehagen" skal ha funnet mynter på samme sted: 3 små sølvmynter fra Christoffer av Bayern og

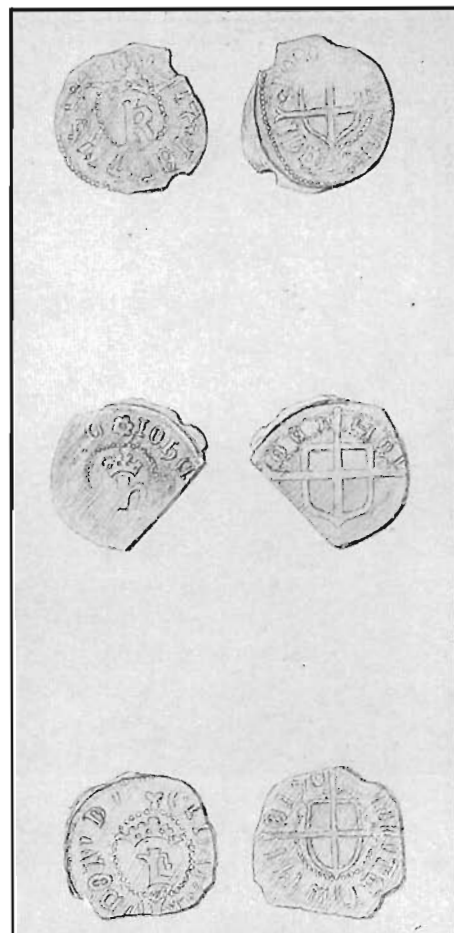
kong Hans, samt en hesteskosøm. Disse skulle være innbrakt til Videnskapsselskaps samlinger i Trondheim.

Kan noen av disse myntene oppspores? Jo, i tilvekstprotokollen fra 1871 på arkeologisk avdeling ved Vitenskapsmuseet (som har endret navn) kan vi lese at Henr. Mathiesen innleverte 3 mynter, funnet på "kirkegården" ved Nåva. Han har også laget en nydelig tegning av funnet. Ut fra denne kunne førstekonservator Kolbjørn Skaare ved Myntkabinettet i Oslo bestemme myntene. En var fra kong Hans (1481-1513) og de to andre ikke Christoffer av Bayern, men Kristian I (1448-1481). Disse må stamme fra "eieren av Hestehagen". Hva så med de tidligere funnene, er de 28 sølvbrakteater forsvunnet? I Myntkabinettet i Oslo befinner det seg 3 sølvmynter som er funnet i Nåvdalen. De er slått av kong Valdemar, konge i Sverige i 1250-75. Disse er brakteater - dvs. de er ensidig preget, og kan være del av skatten som ble funnet av Niels Haugen og sønn.

Kan myntene knyttes til brudefølget? Siden de stammer fra så adskilte tidsrom, skriver de seg neppe fra samme hendelse. Myntene fra kong Hans og Kristian I er fra en tid som fortsatt er preget av seinmiddelalderens krise. Det kan ha vært gode grunner for å dra til Tyllidalskirken, om brura var fra Nord-Østerdalen.

Myntene fra kong Valdemar er fra tiden med de mest omfattende pilegrimsferdene. Da var det ingen grunn til å dra langveis for å komme til kirke. Mer nærliggende enn å knytte disse myntene til et brudefølge fra Soknedalen, er det å tenke på en av de mange tusen svenske pilegrimer som har vandret opp Østerdalen - og altså fulgt ferdselsveien over Kvikne. Vi må kunne se disse funn som en bekreftelse på tradisjonen om at en av pilegrimsveiene gikk gjennom Kvikne over Nåvdalen til Soknedalen.

Vi kan kanskje trekke flere konklusjoner. Siden det virkelig foreligger 6 mynter fra denne sagnomspundne setervollen, er det sannsynlig at historiene om de mange myntfunn er sanne. En mulig tolkning av en slik opphopning av mynter, er at det har stått et "selehus" her, et overnattingssted for ferdafolk. Slike fantes flere steder langs pilegrimsveiene, en av de mest kjente lå på fjellovergangen over Dovre, ved Hjerkin. Ved utgravningene av tuftene her, er det funnet mange mynter. En gang setervollen på Midtre Návsetra ble pløyd, skal det være sett en tufteliknende konstruksjon. Men slike myntfunn som er gjort her, finner vi ikke i vanlige seter eller gårds-tufter. Det er heller ikke urimelig at det kan ha stått en slik overnattingsbu her, rett før den siste fjellovergangen før Nidaros. Kanskje har det også vært fastboende folk her i middelalderen, slik funnene fra yngre jernalder antyder?



Tre av myntene som ble funnet på "kirkegården" ved Nåva. De ble innlevert til Vitenskapsmuseet i 1871 av Henr. Mathiesen, som også har tegnet dem. Kolbjørn Skaare har bestemt myntene på grunnlag av tegningen til henholdsvis Kristian I, Hans og Kristian I (ovenfra og ned).



Pilegrimsmerke av bly fra Nidaros, som avbilder St. Olav. Dette er fra ca. 1250 og er funnet i Sverige. Slike merker ble solgt til pilegrimer på de kjente valfartsstedene, som beskyttelse og som bevis for at de hadde foretatt pilegrimsvandringen. Pilegrimene festet dem til klærne, stokken eller brødposen - slik dagens turister gjør det med sine souvenirmerker. Originalen er 4,7 cm høy. Kopi av merket selges av Nidaros Domkirkes Restaureringsarbeider.



Ferdselsveien fra Kvikne til Soknedalen. Fjellovergangen er merket med bautasteiner. I bakgrunnen sees "Sjusteinan" i silhuett mot Dovrefjell. Dette er stedet der tradisjonen sier brudefølget frøs ihjel. Foto: L. Gustafson.

Et lite ekstra moment er at det er vel 3 mil fra Tyllidalen til Stuggusjøen - med overnattingssted? - 3 mil herfra til Nåvdalen og videre 3 mil ned til sentrum i Soknedalen. Passelige dagsmarsjer for pilegrimer?

Vandresagn?

På Midtre Nåvsetra kan vi den dag i dag se små tuer og omtrent 20 lave bautasteiner på en flate helt nede ved elva. De likner ikke umiddelbart forhistoriske gravminner. Men kan det virkelig være en gravplass fra middelalderen eller rett etter? Vi vet at det var maktpåliggende for den tids mennesker å gravlegge folk i viet jord - både for den dødes skyld, og for de etterlevendes - for at begge parter skulle få fred. Viet jord var det bare hvor det var kirke. Hvis det var et selehus i Nåvdalen, kan det tenkes at det var satt opp et kapell for pilegrimene, og at det faktisk var viet jord her? Det er i såfall underlig at dette ikke er kjent i folketradisjonen eller skriftlige kilder. Et kapell i en seterdal bør ha satt spor. Her står vi ved et gåtefullt spørsmål, som vi foreløpig ikke kan svare på. Kanskje kan arkeologiske undersøkelser gi en forklaring?

Noe som ikke fremgår av sagnet, er at det i fjellet er satt opp 7 bautasteiner på stedet hvor brudefølget ble funnet ihjelfrosset. Dette har jeg hørt fra lokalkjente folk, bl.a. Ingar Ødegård som eier Midtre Nåvsetra. Stedet kalles "Sjusteinan". Som fotografiet viser står det dessuten en rekke bautasteiner her som viser veilinen over fjellet. Hvor gammel denne varderekken

er, er umulig å svare på, men det er vel ikke utenkelig at steinene en gang ble satt opp som veivisere for pilegrimene. Dette er ingen vanlig turiststi. Veien ble riktignok benyttet en del av folk fra Sørbygda, som fraktet ved eller kull til kobberverket på Kvikne, og kanskje også hadde arbeid der på 17-1800-tallet.

I Soknedal fortelles det om en fremmedkar med navn "Jean" (?) som frøs ihjel ved en stor stein ved ferdselsveien, et par km sør for Grønset. To gutter fra gården Bjerkset mistet livet i 1816 i en forrykende snøstorm i det samme fjellområdet, øst for Risenåsen. De var på vei for å hente mose til fôr. 150 år etter hendelsen ble det satt opp en minnestein ved elva Store Stavilla, hvor dette skjedde (Bygdebok for Soknedal).

Kan det tenkes at myntfunnene og steinene i fjellet har satt folkefantasi i sving, og at de dramatiske hendelser som har foregått på en slik fjellovergang, har samlet seg i ett stort skjebnedrama - brudefølget som frøs ihjel? At dette sagnet er skapt som en forklaring på bautasteinene i fjellet?

Nå kan riktignok sagnet være eldre enn tidspunktet for de eldste myntfunnene. Den eldste sagnversjonen er å finne i et håndskrevet manuskript på Universitetsbiblioteket i Oslo, antatt å være fra 1800-1809.

Men vi finner liknende sagn flere steder i Norge. I heia mellom Kvås og Fyresdal

står det 20 steiner på rad til minne om et brudefølge som frøs ihjel på kirkeveien. Likeledes i Setesdal, hvor det står 23 steiner der et brudefølge gikk med i uværet. Og det er enda en tradisjon om et brudefølge som frøs ihjel på vei til Tyllalskirken. De kom østfra, fra Femundstraktene, kanskje fra Tufsingdalen. Ingen spøk å gifte seg dengang...

Sluttord

Noen av de spørsmålene vi stilte innledningsvis i forbindelse med sagnet har vi fått svar på. Vi har sporet opp en gammel ferdselsvei som også må være brukt av pilegrimer, kanskje har vi også funnet spor etter et selehus? Men om sagnet har rot i virkeligheten, og hva de merkelige små bautasteinene på "Kirkegården ved Nåvå" egentlig er, er fortsatt en gåte.

Litteratur:

Foruten litteratur nevnt i teksten, er informasjon bl.a. hentet fra diverse artikler i Årbok for Glomdalen og Årbok for Nord-Østerdalen, Sverre Steen: Ferd og fest, Oslo 1929, Martin Blindheim: Graffiti in Norwegian stave churches c. 1150 - c. 1350, Oslo 1985, Kolbjørn Skaare: Norske funn av svenske mynter preget før 1319, i Hikuin 11, 1985, Nidaros erkebispesetel og bispesete 1153 - 1953, Oslo 1955, foruten oppslagsverk og arkiver.

Anne Stalsberg:

EI FERDAMANNSGRAV?

Funn av importerte gjenstandar i graver er indirekte vitnemål om ferdsle. Dei treng sjølv sagt ikkje bety at den gravlagte personen sjølv har vore undervegs til eit eller anna fjernt reisemål. Men aust for Femunden, på Hedmarkssida, vart det i 1972 funnen ei mannsgrav i ein turrbakke, som kanhende er ein gravhaug, i ei myr ved Fjellgutussjøen. Grava inneheldt sverd, øks, ni pilspissar, ei kappespenne og eit bryne.

I ei gamal feilskrift i et kartotek på Universitetets Oldsaksamling i Oslo er dette brynet oppført som eit langbryne. Dette fekk ein arkeolog til å skrive at den døde må ha vore ein fastbuande bonde, fordi han meinte at ingen ville dra til fjells med eit langbryne. Slike bryne kunne vera halvmeteren lange. Nå er likevel dette ikkje noko langbryne, men eit bryne på 11,3 cm med hol til å hengje opp i beltet e.l.. Dermed fell *det* argumentet bort. Dessutan mangler dei sikraste teikna på at mannen var bonde, nemlig landbruksreidskapa.

Han kan ha vore ein fangstmann, men

likevel er det trekk som meir tyder på at det er ein ferdamann som er gravlagd her. For det fyrste, han var utrusta berre med våpen. For det andre, han hadde ei kappespenne som er laga i Finland. For det tredje, så har vi stadnamna. Grava lå ved Fjellgutussjøen. Rekna nedetter vassdraget ligg på rad: Gutulisjøen, elva Guttua, og på svensk side Guttuaån og Guttusjøen. Ordet gutu i desse namna har samanheng med gotu, "gate, veg".

Kvar for seg seier dei tre punkta ikkje noko om at mannen var ein ferdamann. Men slår ein dei saman, gjev dei grunnlag for den hypotesen at mannen kan ha døydt under reise på seint 800-tal eller på 900-talet. Hadde han vore i Sverige eller lenger aust og kjøpt den finske spenna? På heimvegen har han så av ein eller annan årsak mist livet, og felagane hans har brent han og gravlagd han i turrbakken i myra.

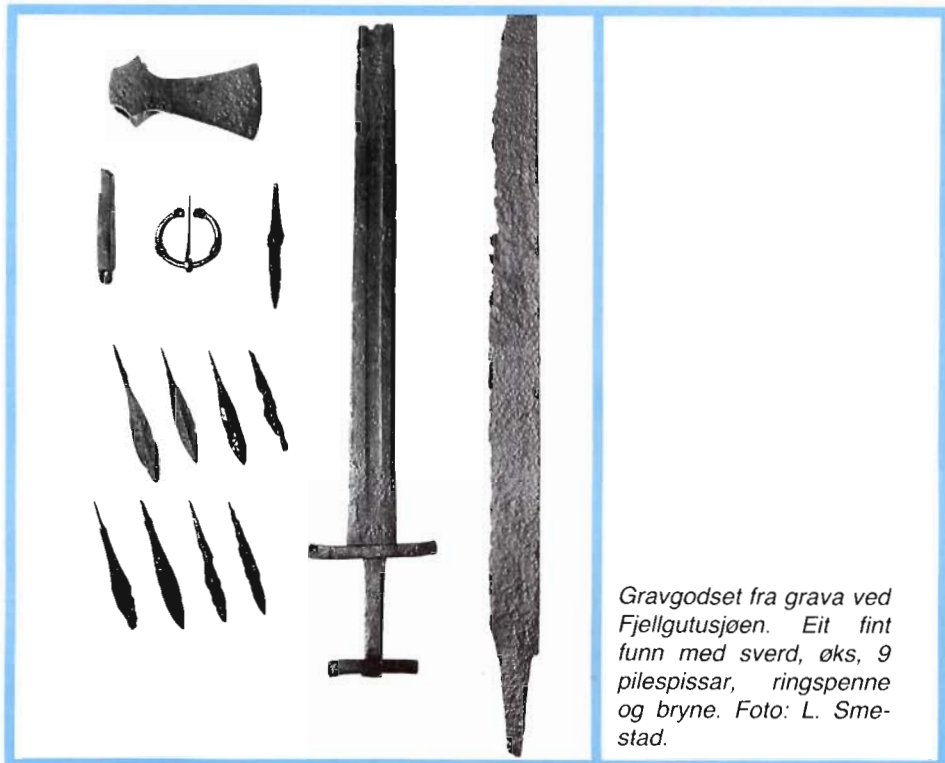
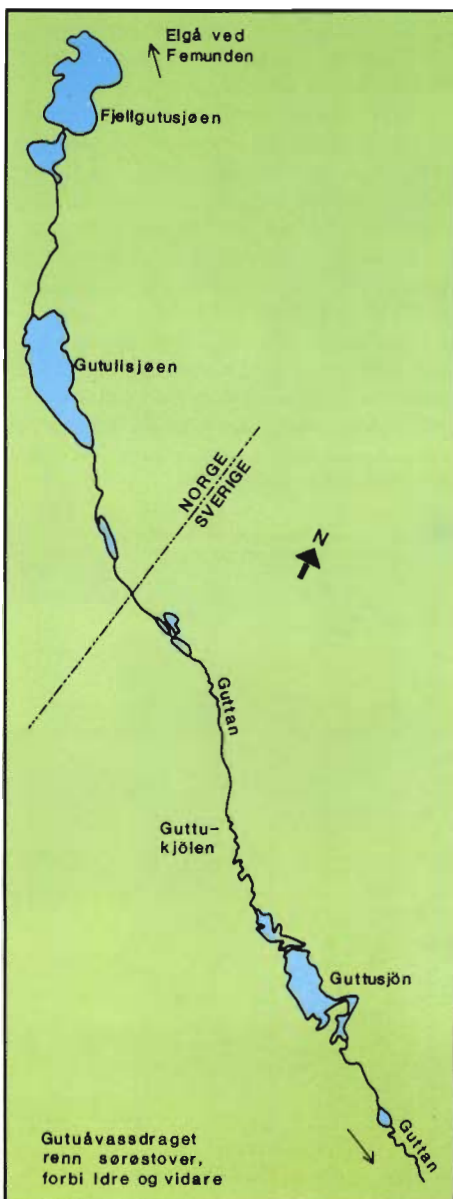
Vinterruta for den gamle Koparleden mellom Røros og Sverige gjekk langs desse vatna og elvane. Dette kan tyde på

at Fjellgutumannen kan ha vore på veg til eller frå Trøndelag. Det meste av ferdsla mellom Trøndelag og Sverige har gått rett austover frå Trøndelag, mens ei rute altså kan ha gått meir i sørleg retning, t.d. langs Gauldalen-Femunden-"gata".

Litteratur:

A. Stalsberg Alsvik: Engerdal i forhistorisk tid. I: Bygdebok for Engerdal bd.III, Elverum 1969.

A. Skjølsvold: En tidlig romertids grav i Rendalsfjellene. Viking, bd. XLIV. Oslo 1981.



Gravgodset fra grava ved Fjellgutussjøen. Eit fint funn med sverd, øks, 9 pilesmissar, ringspenne og bryne. Foto: L. Sme-stad.

600 ÅR GAMMAL SKILDRING AV EI FJELLFERD

Soga om Gudmund Arason, biskop på Holar på Nord-Island frå 1203 til 1237, gir eit levande bilde på kor dramatisk ei ferd over fjellet vinters tid kunne utvikle seg. Ein reknar med at Gudmundarsoga vart nedskrive ein gong i første halvdel av 1300-talet, vel hundre år etter at hendinga det her er tale om gikk for seg. Erik Simensen har omsett kapittel 41-44, etter Stefan Karlssons utgjeving i Arnamagnæanæ, Series B, vol. 6, Hæfniæ 1983.

Kap. 41. Gudmund prest budde seg til ferd.

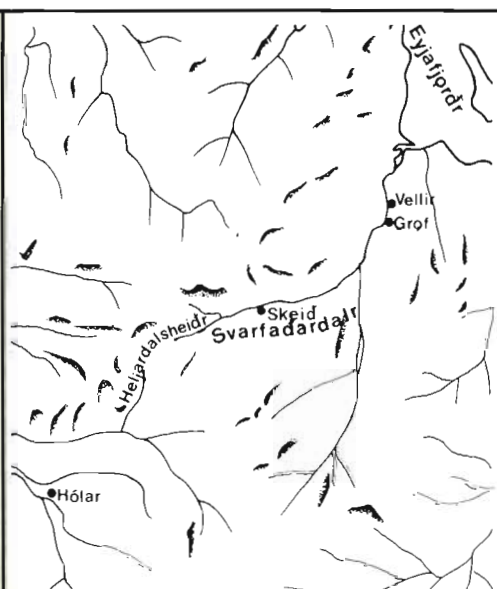
Det var om vinteren etter jul, brettmesse (St. Brictivas dag, 11. januar) at Gudmund Arason budde seg til å dra heimanfrå, vestover heia til Hólar, for å treffe biskop Brand og andre av venene sine. Mange menn slo seg saman med han, som vanleg. Dei vart tilsaman 16 og for om kvelden opp til Skeid, der dei overnatta. Morgonen etter gjorde dei seg klar til å dra opp på heia. Dei ville fare over Heljardalsheidr, og folk ropte til Gudmund prest at han skulle skunde seg med tidebønene sine. Men slik gjekk det ikkje. Bønegudstesta tok lengre tid enn dei andre ville, men stuttare enn han ville; og han sa at dei ville slett ikkje få noka betre ferd om han påskunda tidebønene.

No gjorde dei seg i stand til reisa, og vart seint ferdige. Med på ferda var Helge bonde frå Skeid, Erlend Brandsson prest, som seinare var munk, Bjørn Jonsson, som var kalla Song-Bjørn, Sigmund, og Kleng Torsteinsson. Også fostersønene og læresveinane hans var med på ferda. Den eine heitte Gjest, son av Snorre Assabane. Han var vigd til subdiakon (diakon av lågare grad). Den andre heitte Vermund Torggrimsson frå Brattavollr. Han (Gudmund) elska dei så høgt som om dei var sønene hans. Fosterdotter hans, som heitte Jodis, var også med han på ferda. Ho var dotter av Berse. Helga heitte ei kvinne som budde i Grof nærmast Vellir. Ho var med og like eins sonen hennar, som heitte Ingjald, og dessuten ei jente som heitte Dyrhild, og så ei kvinne som heitte Una, dotter av Herleiv. Ramnkjell

Skjeggjason heitte ein mann. Han og kona hans, Hallbera, var også med. Då dei kom seg i veg, var veret tjukt, det var vått snødrev, men lite vind. Alle tykte dette var ufyseleg, og han sjølv (Gudmund) tykte det var aller mest ufyseleg.

Kap.42. Om ferda til Gudmund prest og folket hans.

Då dei drog opp på heia, tok veret til å versne og bli kaldare og gå over i snøfokk. Veret stod imot dei frå vest. Folk tok til å fryse, og ferda gjekk seinare, fordi mange var tynnkledde og sjuklege kvinner og barn. Veret vart så hardt og kvast at mennene knapt greidde å gå imot det. Det vart så mørkt av snøfokket at ein ikkje såg framfor tærne sine, og natta kom. Då han sjølv var komen opp på heia, sette han seg ned og venta på dei som hadde mindre krefter. Og då dei var samla, sa han at han ville dei skulle snu, unna vinden og nedetter heia, for ingen av dei visste kvar dei var komne. Han tykte det ville vere rimelegare at nokon av dei kom til folk dersom dei ikkje heldt fram med ferda, og dette bestemte dei seg for. Men Ramnkjell og Hallbera hadde vore lengst framme i ferda, dei kom vest av heia og ned til bygds ved Heljardalså; ho vart liggjande ute ved sjølve gjerdet (mellom innmark og utmark), men berga likevel livet.



Kart over Island trykt i Duisburg, Tyskland i 1595. Til venstre: Kartutsnitt over Heljardalsheid i Eyjafjord på Nordvest-Island der Gudmund biskop og følget hans gikk seg vill. Foto: Landsbókasafn Íslands, 1978.

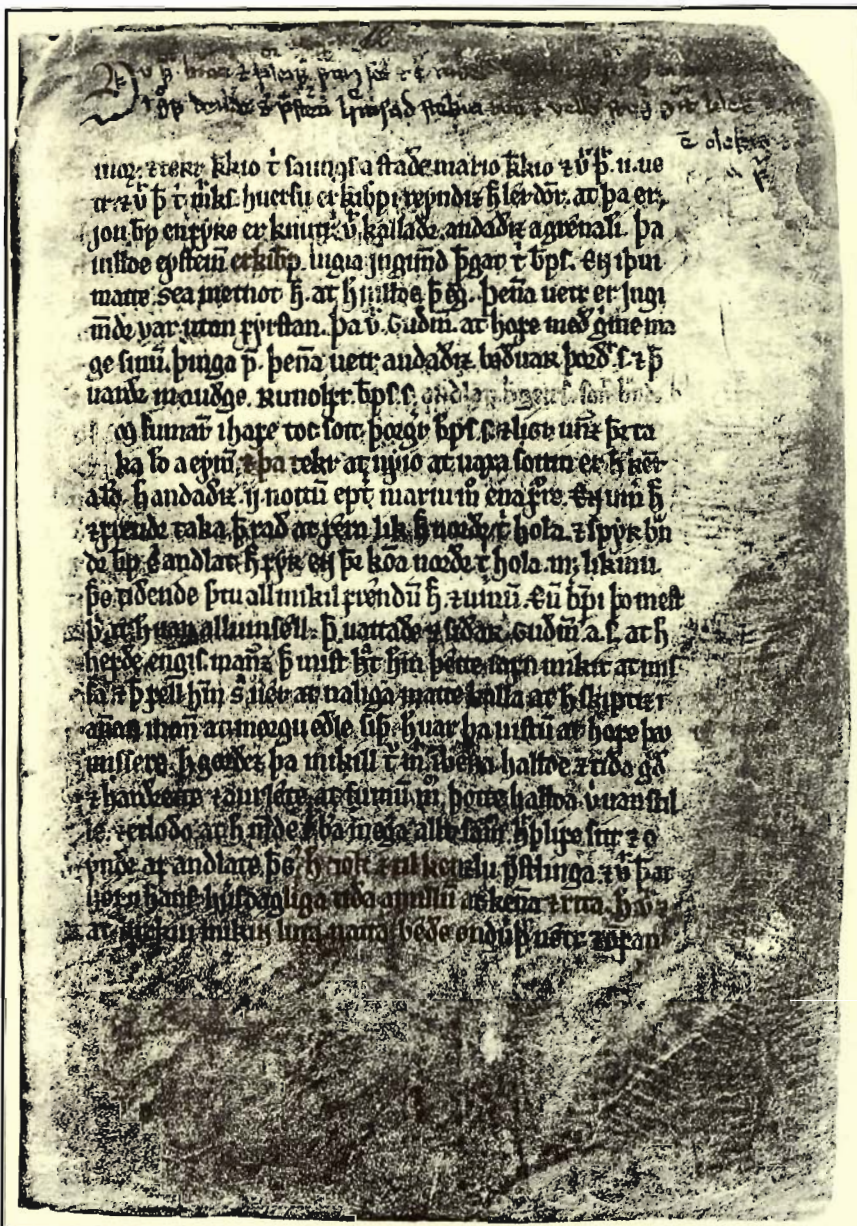
Kap. 43. Folket til Gudmund prest vart utmatta.

No må vi fortelje om at Gudmund prest og folket hans gjer vendereis. Han tek først av seg kjortelen (trøya) og legg over jenta Una, som fraus mykje. Så tek han fosterdotter si Jodis i handa og leier henne. Erlend prest leier Vermund, men Gjest gjekk med dei aleine. Då byrjar folk å kome bort frå kvarandre. Guten Ingjald saknar mor si, Sigmund og hans folk er skilde frå dei andre, og like eins Helga, mor til Ingjald. Dei fell ned i eit gjel (ei bergkløft). Då syntes ho ikkje å kunne gå lenger, og han (Gudmund) grev henne ned i ei fonn. Der går han frå henne, og der gjekk eit skred over. Ho miste livet der og vart ikkje funnen før ved columbamesse (9. juni) om sommaren. Sigmund kom til bygds på Skeid. Guten Ingjald vart også borte då han ville leite etter mor si. Liket hans vart funne antoniusmesse (her: 13. juni), og klokka ringde sjølv mot liket, då han vart ført til kyrkje på Vellir. Helge bonde og Bjørn drog saman med jenta Una, heilt til ho ikkje greidde meir. Då gravla dei henne i ei fonn og sveipte henne i kjortelen til Gudmund prest. Slik gjekk dei frå henne og kom til slutt heim om natta.

Kap. 44. Folket til Gudmund prest døydde.

Det folket som følgde Gudmund, tok til å forkomast og sleit seg med stor møde ned frå heia. Guten Vermund greidde ikkje å gå, og Gudmund prest ville ikkje gå ifrå han. Då byrjar Erlend prest å grave i ei fonn, og medan han gjorde det, døydde guten i fanget til fosterfar sin under kappa hans. Han (Gudmund) sette seg i fonna, og Jodis, fosterdotter hans, attmed han. Oppå han låg liket av guten Vermund. Då gjekk Erlend prest, og Gjest og Helge med han. Gjest spring ut i ei elv og greier ikkje å gå lenger. Då grov Erlend prest han ned i ei fonn. Han (Gjest) døydde før dei forlet han. Deretter drog dei vidare til dei endeleg kom til bygds om natta og fekk fortalt korleis dei hadde kome bort frå reisefølgjet sitt; nokre hadde mist livet, andre hadde greidd seg så vidt. Det vart då sendt menn ned til Vellir for å melde frå om at Gudmund prest og mange med han var blitt borte.

Brand Arnrudsson samlar straks folk for å leite etter Gudmund prest, og dei blir til saman 40 menn. Og som Gudmund prest og fosterbarna ligg der i fonna, seier Jodis at ho frys på halsen, som var naken mot snøen. Det var då ingen annan måte å hjelpe henne på enn at han la handa si under halsen hennar, og slik låg ho heile natta. Han såg opp i lufta, men guten låg oppå han, og han blir så stiv under desse to at han knapt kan røre seg. Men då det tek til å lysne om morgonen, prøver dei å kome seg ut av fonna; snødrevet har då nesten gitt seg. Han makta ikkje å gå; det blir lite av ferda deira, men dei prøver likevel.



Handskriftfragment av Gudmundarsoga frå omlag 1350.
Foto: Palæografisk atlas.

Då kjem først Helge bonde frå Skeid imot dei med hest og slede. Han kjøyrer heim til den garden som ligg nærmast heia. Dei er der den natta og dagen etter og kviler seg. Deretter let han hente lika til gutane Gjest og Vermund, som blir førte ned til Skeid. Då var det fredag 13. januar. Og laurdagen etter drog ein opp på heia på nytt for å leite etter lika, men fann då ikkje fleire enn liket av Dyrhild; for veret var så dårleg at ein ikkje kunne leite. Dei kjem attende til Skeid om kvelden med Gudmund prest og liket av Dyrhild. Søndagen drog ein ned til Vellir med lika. Dei vart køyrde i slede. I ein annan slede vart Gudmund prest og Jodis, fosterdotter hans, køyrde. Han sender endå ein gong Helge bonde og menn med han opp på heia for å sjå om det kunne finnast fleire av folket deira. Dei kjem dit jenta Una vart lagd. Ho var på ingen måte skadd av frost, bortsett frå ei tå som hadde stukke fram under Gudmund

prests kjortel. Leitinga vart då avslutta. Dagen etter vart lika jordfesta. Det kom mange menn til Vellir den dagen, og ein kunne merke kor høgt svarvdolane elska Gudmund prest på det at dei tyktest ha henta han frå Hel. Gudmund prest song messe (heldt gudsteneste) over lika, og andre sydde likklede åt dei. Då klappa han gutane på hovudet, kyste dei, gret og sa: "Må Gud gi deg og dykk liv hos seg sjølv i sitt rike!"

Og då jordfestinga var over, spring det fram hundar som hadde følgd med folket og tok til å bitast så kvast at mennene ikkje greidde å skilje dei. Det vart aust vatn over dei, ein drog dei ifrå kvarandre og slo dei, men dei gav seg ikkje. Då går Gudmund prest bort til hundane, velsignar dei og sa dei skulle sleppe kvarandre og teie, i namnet til Faderen, Sonen og Den Heilage Ande. Då gir hundane seg straks, dei teier og går kvar til sitt.

Birthe Weber:

I PILEGRIMEN

3 km syd for Hjerkinns Fjellstue ligger et område med 5 hustuffer. Stedet er kalt Vesle Hjerkinns. Vit. ass. Birthe Weber ved Universitetets Oldsakssamling i Oslo har i løpet av de siste årene foretatt arkeologiske undersøkelser i dette området, der to tuffer på henholdsvis 200 og 90 m² samt store deler av en avfallsdyngge er gravd ut (også delvis undersøkt i 1930-årene). En serie ¹⁴C-dateringer viser at det har vært bosetning på dette stedet fra vikingtidens begynnelse og frem til 1300-tallet. Bygningenes størrelse og innredning, samt funnernes spesielle karakter viser at dette har vært noe mer enn en vanlig fjellgård. Husene har kunnet romme mange mennesker. De er utstyrt med brede paller og flere ildsteder. Funnene antyder stor trafikk og aktivitet. Vesle Hjerkinns ligger da også i traséen til den eldste gang- og ridevei over Dovrefjell, og stedet har høyst sannsynlig vært brukt som overnattingsstasjon, før kong Øystein bygget herberge for reisende (sælehus) på 1100-tallet.

Pilegrimer

Kort etter kong Olavs fall på Stiklestad begynte valfarten til graven hans i Nidaros, og etterhvert økte skaren av pilegrimer betydelig. Sommerhalvåret var tiden for pilegrimsferdene, og særlig frem mot Olsok, 29 juli, har store flokker tatt seg frem mot Nidaros for å delta i feiringen av Olavs-messen. Vesle Hjerkinns har rimeligvis vært et naturlig stoppested på veien for dem som kom sørfra.

Blant gjenstandene som er funnet og som trolig kan settes i direkte sammenheng med pilegrimsferdene er en amulett av bly. 18 lignende amuletter er funnet ellers i Norge, og på alle er det risset inn runer eller runelignende tegn. De fleste som kan tydes har helgen- eller evangelistnavn i teksten.

Pilegrimsveien

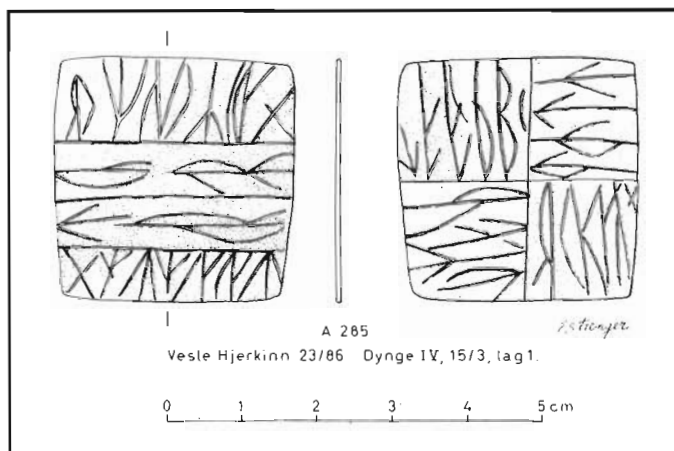
Ved undersøkelser de siste årene har vi forsøkt å finne de eldste gang- og rideveiene over Dovrefjell, spesielt de delene som har vært knyttet til tuftområdet. Veiene inn til stedet både fra nord og syd er blitt kartlagt, ved registrering i terrenget og ved bruk av metalldetektor.

Vi skal nå ta leserne med på en strekning av den gamle veien mellom Vesle Hjerkinns og Oppdal, en strekning som går fra Hjerkinnssetra ca 12 km nord for Vesle Hjerkinns og til Bekkelægeret lenger mot nord. Ifølge eldre litteratur skal ferdsele tidligere ha gått i dette området øst for Knutshø og nordover oppe på fjellet frem

til Rise i Oppdal. Vanskelig farbart terreng med mange hindringer, slik det er gjennom Drivdalen, gjør det rimelig at den gamle ferdsele gikk lenger mot øst, oppe på fjellet. Men selv om det var lett å ta seg frem på høyfjellsveien, kunne et plutselig uvær gjøre ferden dramatisk. Det var ingen spøk å komme ut av kurs i dette området, derfor var det viktig at veien ble merket. Som det står i Oppdalsboka: "I si tid har den lunutte snaufjellsvegen vore godt oppvarda..", "...den gamle og oppvarda vegen mellom Hjerkinns og Risom..." og "...rester av røyser etter oppvarding av vegen."

Dessverre blir det ikke nevnt hvor disse restene er. Derfor var det heldig at bestyrer Simen Bretten på Kongsvoll biologiske stasjon hadde funnet gamle varder på en strekning i dette området. De ga et godt utgangspunkt for våre undersøkelser.

I motsetning til de fleste pilegrimene som nok måtte traske på sine ben fra Vesle Hjerkinns, over Folla, gjennom Heimskaret og forbi setrene(?) i Dovre-Kvitdalen, ble vi fraktet med bil frem til Hjerkinnsætri innerst i Kvitdalen. Hele sommeren hadde vært våt og kald, men vi kunne ikke ha vært heldigere med valg av dag. Det var strålende vær og vindstille og nesten for varmt, da følget på 8 med Simen Bretten som leder dro av sted mot Bekkelægeret. Avstanden er ca. 1,5 mil i luftlinje. Hjerkinnsætri ligger på 900 og Bekkelægeret på ca. 1100 m.o.h. Mesteparten av veien går i ca. 1300 meters høyde.



Amulett av bly funnet på Vesle Hjerkinns. Tegning: Tone Strenger.

ES SPOR

Gravrøys med fugletue

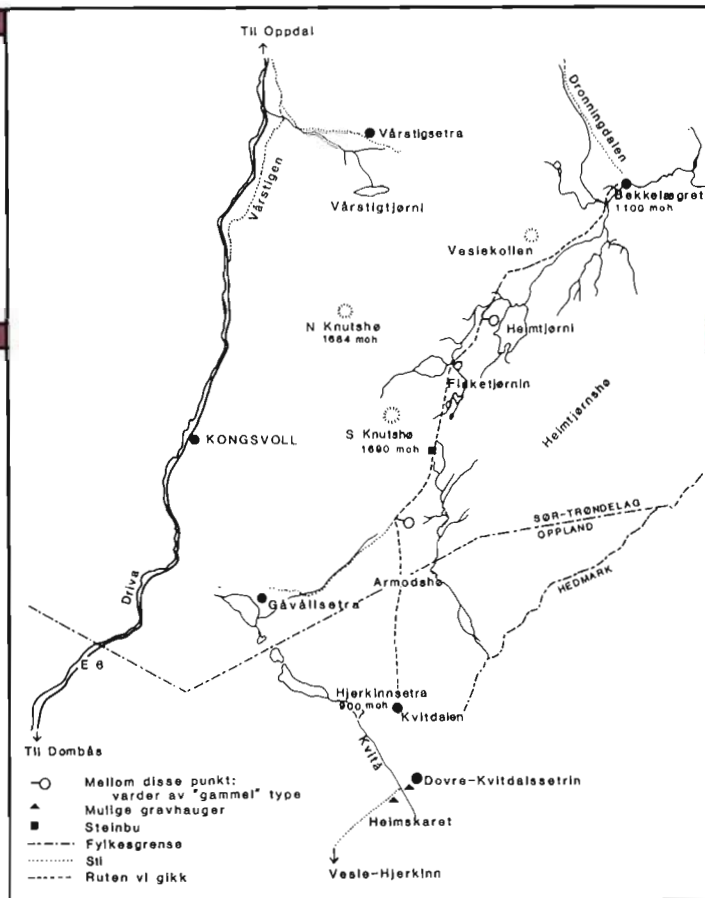
Fra Hjerkinnssetri fulgte vi stien rett mot nord over Armodshøi. Syd for Knutshø kom vi inn på stien fra Gåvållsetra. Ca 40 m nordvest for stikrysset, på istidsavsetningen som er datert til 9500 år før nåtid og inntil en liten sti som følger denne, lå en regelmessig forhøyning, kanskje en gravrøys. Haugen var kronet av en liten fugletue, der flere dyrearter og fugl hadde etterlatt sine "visittkort". Brettens begeistring var stor da detektoren gjorde utslag på en merkering fra rype, som hadde vært så uheldig å bli spist på stedet.

Vardene

Etter stikrysset fant vi de gamle vardene. Alle er bygget opp på samme måte, dvs. med en krans av stein som støtte for en opprettstående, forholdsvis smal og flat, opptil 60-80 cm lang stein som oftest smalner noe av mot toppen. De fleste midtsteinene er falt ned, men ligger pent på plass, slik at det ikke skulle være vanskelig å rekonstruere vardene.

Enkelte av vardene var lette å få øye på, andre lå gjemt i vierkratt. Selv om vi ikke fant alle, fikk vi inntrykk av at det var en viss regelmessighet i plasseringen. Vi merket oss at det var vardet utenom våte og myrete partier. Hele veien gikk vi på en gammel og gjengrodd sti. Etter Fisketjørnin hever terrenget seg i en vid, rundaktig kolle, som bare er dekket av lav og tuer av dvergberk. Her delte stien seg i mange parallelle far som tydelig kunne sees som mørkere striper i terrenget. Dette er et fenomen vi har merket oss tidligere. Når terrenget innbød til det, har flokken spredt seg, og man har vandret ved siden av hverandre. I skodde og uvær er det lett å tenke seg at en kunne komme ut av kurs på en slik strekning, om ikke vardene viste vei.

Den siste varden som ble registrert var satt opp i bakken nedover fra denne kollen. Etter dette var nedstigningen lett til Bekkelægret. Denne delen av veien var ikke vardet. Her hadde det også tydelig vært mer trafikk, noe som trolig kan henge sammen med bruken av et læger lenger inne ved Heimtjørnin.



Når ble veien vardet?

Den vardete strekningen var ikke lenger enn ca. 7 km. Vi hadde håpet å finne uberørt gammel markoverflate under vardene som kunne brukes til ^{14}C -dateringer, men dette ble oppgitt, da tilsig av vann og forskyvninger i området ville ha forstyrret materialet. Ved leting langs stien fant vi imidlertid endel hesteskosøm av eldste type, som kom i bruk i begynnelsen av

1000-årene da en begynte å sko hesten. Den skiller seg fra senere typer ved at den har en avrundet/buet kant mellom hodet og stiftet. Hvor lenge den var i bruk er likevel usikkert.

En dagsreise

Hvor langt kunne en flokk pilegrimer gå på en dag? Fra Vesle Hjerkinns og frem til Bekkelægret over Armodshøi er det i



De gamle vardene består av en opprettstående, forholdsvis smal og flat stein støttet opp av mindre steiner. De fleste midtsteinene i vardene langs ruten var nedrast. Foto: B. Weber.



Over: Nedrast steinbu - kanskje har dette vært et krypinn for både pilegrimer, jegere og gjeterne. Til venstre: På vei over fjellet langs vardet sti. Foto: B. Weber.

luftlinje ca. 25 km, og dette tilsvarer over 3 mil i terrenget. Frem til Rise i Oppdal gjenstår ytterligere over 2 mil. Hele denne distansen kunne neppe tilbakelegges på en dag. Har man derimot hatt et opphold i Gåvålia, ville dagsmarsjene ha vært av en mer rimelig lengde. Fra Gåvålia skal den gamle veien ha ført på østsiden av Sandbekken mot nordøst og frem til stikrysset under Knutshø. Fra Gåvålia og til Bekkelægret eller Vårstigtjørni er det ca 1,5 mil.

Avstandene ble i gamle dager regnet i steinkast, pileskudd, raster og dagsreiser. Det forelå ikke nøyaktige mål på de

enkelte betegnelser, men det skal ha vært et visst forhold mellom raster og dagsreiser. Lengre reiser ble regnet i dagsreiser, kortere i raster. Begrepene korte og lange ble benyttet både om dagsreiser og raster.

Håkon Håkonson lot bygge veitslehaller i Gudbrandsdalen og på Lo i Oppdal. Når vi også tar med kongens gård Veum i Øyer, samt Vesle Hjerkin og Lo, ble avstanden mellom disse beregnet til mellom 3,5 og 5 mil. Historikeren Sverre Steen mener at dette har vært rimelige dagsreiser for kongen og hans følge. En gjennomsnittlig dagsreise for pilegrimer skal ha vært 33 km i luftlinje - altså vel 4 mil i terrenget. Sverre Steen regner ut at 35-40 km må ha vært en liten dagsreise, mens en normal dagsreise var ca 50 km. Disse beregningene gjelder imidlertid reisende til hest eller med slede. Vi har ingen opplysninger om distansen en vanlig pilegrim kunne tilbakelegge til fots på en dag. Flokker av gamle og unge gikk sammen, ofte med syke og uføre, og dette forlenget selvsagt reisetiden.

Det er lett å gå i terrenget over Dovrefjell. Fra Tofte i Dovre til Vesle Hjerkin er det ca 3 mil, som kan ha vært tilbakelagt på en dag. Men veien videre til Oppdal må ha vært delt i to etapper. Claus Hellberg i Den Norske Turistforening mener at 2 mil pr. dag ville være en rimelig dagsmarsj, og tre mil i lengste laget. Dette er beregnet etter dagens fotturist. Fjellvandreren med stor F kunne i 1930-årene gå gjennomsnittlig 6 mil pr. dag.

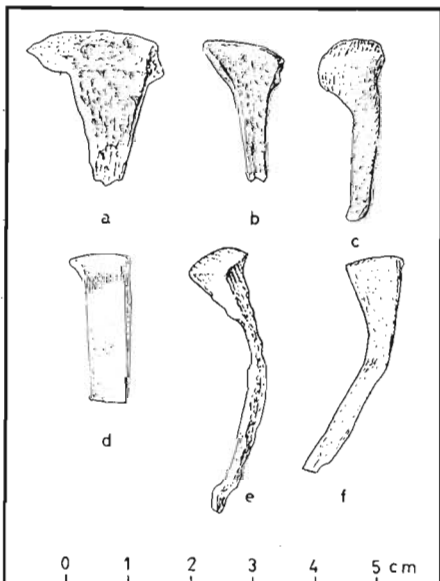
Det er kanskje ikke så dumt å sammenligne pilegrimene med dagens turister, som gjerne går i mindre flokker. Selv om utstyret er vesentlig forbedret, så levde

pilegrimene i en tid da en ikke nettopp var bortskjemt med transportmuligheter. En var vant til å gå om man skulle frem, og særlig motivert var de sikkert, når de valfartet til Nidaros.

Hvilesteder mellom Vesle Hjerkin og Oppdal kan vi ikke påvise. Gåvålia er nevnt, og vi registrerte en gammel steinbu. Den var liten og kunne ikke romme mange. Bua lå tett inn til den vardete stien, og bestod av en stor steinblokk som hadde tjent som østvegg. De andre veggene var bygget opp av flate stein, som nå var rast sammen. Steinlagene var for tykke til at detektoren kunne brukes. Hvis vi skulle gjøre oss håp om funn, måtte den graves ut. Vi kan derfor ikke si noe om alderen. Den kan ha vært et krypinn for pilegrimer, jegere eller gjeterne. Plasseringen så tett inntil stien er nok ikke tilfeldig. Vi vet også lite om alderen på lægrene ellers i området. De eldste kildene går tilbake til 1700-tallet. Dette gjelder riktignok driften av kveg og bruken av lægrene i denne forbindelse. I området ved Bekkelægret og Veslkollen er det ifølge Simen Bretten et par steinbuer som ikke er nevnt i disse kildene. Videre nordover er ingen registrert.

Oppsummering

Foruten funnene av hestekosøm fra middelalderen er det også andre faktorer som taler for at veistrekningen er den eldste over denne delen av Dovrefjell. Etter at hovedferdselen ble lagt til Drivdalen, har det ikke vært samme behov for oppmerking av veien. Tilfeldige jegere og en og annen turgåer har streift omkring, men noen regelmessig turisttrafikk som har nødvendiggjort merking har det aldri



Hestekosøm: a-c: tidlig middelalderske typer, d: er usikker, e-f: sen-middelalderske typer. Tegning: Tone Strenger.

vært. Riktignok er det gode beiter som benyttes til hesteslepp både fra Hjerkinsiden og fra Bekkelægret. Tidligere har det trolig vært virksomhet med driftefe.

Det kan likevel være grunn til å stole på Gerhard Schønings beretning fra 1775: "...Den foromtalte igiennem Dronningdalen liggende, fordumdags Kongevei har været opvaret, som man kaller det, eller man har ved visse Varer eller Mærker, opreiste langs Veien eller på Biærgene tilkjennegivet hvor Veien laae, til Efterretning for Reisende. Saadant har været og er endnu brugeligt på de Steder hvor ingen fast og slagen Vei er, og hvor den tillige ligger, over Fiælde eller Udørkener, da man dertil betjener seg, enten af opreiste Tre-Stager, eller af smaae Steendynge, opreiste i Form af et slags Pyramide."

En del av Vinstradalen har vært kalt Dronningdalen etter et sagn om dronning Margrethe som skal ha fart vill på fjellet med sitt følge og havnet her. Når Schønning omtaler veien i Dronningdalen som Kongeveien, er han sannsynligvis på villspor. Men vi tror gjerne på Schønning når han forteller at "... den fordumdags Kongevei har været opvaret..." , og at kanskje vår vei har vært en del av den. Traseen videre nordover er usikker, men må ha gått enten om Bekkelægret eller vest for Veslkollen. På et kart fra 1847 som gjelder fjellstueutmålingen for Drivstua, er det avmerket en sti fra Heimtjørni og frem til Vårstigtjørni. Denne strekningen er verd en undersøkelse, fordi den er en mer direkte vei.

Noe mer presist tidspunkt for når veiene ble vardet, får vi kan hende aldri svar på. Rikssamlingen, kristningen av landet og senere pilegrimsferdene skapte et trafikkgrunnlag som berettiget en oppmerking av veiene, særlig over høyfjellet. Som vi har sett andre steder i dette nummeret av SPOR, er veiarbeid, samt bygging og vedlikehold av veier og broer nevnt i våre gamle lover og diplomer. Varding nevnes ikke spesielt, men inngikk kanskje i disse begrepene?

Litteratur:

Dorum, E. 1987: De gamle driftelægrene i Søraustfjellet. Bøgda vår 1987. Årsskrift for lokalhistorie. Red. K. Haugland. Oppdal.
 Farbredd, T. 1969: Stadnamn frå Drivdalen. Hovudoppgåve i Nordisk. Univ. i Oslo. Stensil.
 Rise, O. 1951: Oppdalsboka. Bd.II. Oslo.
 Smestad, I. 1987: Etableringen av et organisert veihold i Midt-Norge i tidlig historisk tid. Magistergradsavhandling. Univ. i Oslo. Stensil.
 Sletbak, N. 1977: Fjellstueene på Dovrefjell. Oslo.
 Steen, S. 1929: Ferd og fest. Reiseliv i norsk sagatid og middelalder. Oslo.
 Weber, B. 1986: Vesle-Hjerkin - en fjellgård (?) med mange ben å stå på. Viking XLIX 1985/86.
 Weber, B. 1987: Vesle-Hjerkin - A Viking Age Mountain Lodge. A preliminary report. Proceedings of the Tenth Viking Congress. Universitetets Oldsaksamlings Skrifter. Ny rekke. Nr. 9. Oslo.
 Weber, B. 1988: På leting etter gamle veier. Nicolay. Nr. 4, 1987, Oslo.

VÅRE FOLK..

I vår lille presentasjonsrunde har vi nå løpt linen ut og nådd frem til de to siste arkeologene ved vår avdeling. Det er disse som holder skuta flytende og styrer oss unna de verste skjær og brottsjøer. Faglig virksomhet både innenfor og utenfor museets vegger blir det også litt tid til!

Ta gjerne kontakt over telefon vedr. spørsmål om funn og fornminner:

Kurt Alterskjær, tlf. 07-592172
 Arne B. Johansen, tlf. 07-592169

Arne B. Johansen, f. 1937

Er nylittsatt professor ved arkeologisk avdeling og nestleder ved Vitenskapsmuseet. Fungerer også som avdelingsbestyrer. Er med i museets generalplanutvalg som arbeider med et forslag til bedre utnyttelse av Vitenskapsmuseets ressurser. Har tidligere vært professor ved Göteborgs universitet.

Hovedinteressen er hvordan menneskene styres av det deres forgjengere gjorde. - Jernvinna og åkerbruket for 1000 år siden ble drevet på steder og måter som var fastlagt 500 år tidligere. En av arkeologiens hovedoppgaver er å utforske hvor lenge slike bindinger til fortiden kan vare - hvordan de oppstår og forsvinner. Har arbeidet med dette problemet i ulike perioder og i ulike deler av Norden.



Kurt Alterskjær, f. 1943.

Arbeider vesentlig innenfor avdelingens administrasjon med spesielt ansvar for økonomi- og personalforvaltning. Deltar ellers i arbeidet med alle typer saker fra Romsdalen og Nordmøre. Har tidligere vært sterkt engasjert i større oppdragsprosjekter, spesielt i forbindelse med vassdragsutbygging. Har gjennom mange års tjeneste ved Vitenskapsmuseet satt særlig pris på å bli kjent med et museumsdistrikt som er utrolig variert når det gjelder natur og kultur. Har nok etterhvert utviklet en forkjærlighet til fjord- og kystdistriktene i den sørvestlige delen av museumsdistriktet.



GAMLE FERDSLSVEGER

- finne dem og gi dem ny bruk?

av Mads Almaas.

Leia, faret og stien

Landet vårt antas som kjent å ha sitt navn fra skipsleia mot nord - "Nord-vegr", denne urgamle riksveg nr.1, som hurtig-ruta fortsatt følger. Et utall av gravrøyser på odder og nes er det synlige minne om folk som har ferdes her fra alders tid av.

For vi må på land for å finne de varige spor etter selve ferdselen. På tur i fjell og utmark vil vi ofte legge merke til at dyra har funnet fram til akkurat de samme stedene for sine tråkk. På steder der vegetasjonen ikke så lett dekker til de svake spor etter ferdsel, finner vi stundom også merkesteiner, skrapespor fra skodd hestehov i en bergflate og kanskje steinene fra en bålplass.

I lavlandet, der folk har bodd lenge og nokså tett, finner vi også spor etter riding og fotvandring. Disse hulvegene, som de kalles, er slitt ned i jorda som mer eller mindre u-formede lange groper. Over lang tids bruk har folk skapt disse gamle "vegene", og det man er vel vant med, mener man også å ha rett til.

Lovbestemmelser om veger

Allerede i de eldste kjente lovene våre, som Gulatingslova fra før 900-tallet, er det bestemmelser om veger. "Alle veger og led skal være som de har vært fra gammelt av", står det. Det er også forskrifter om vegenes bredde, og om flytting av gammel veg til ny trasé utenom

dyrkamark. Lignende bestemmelser gjen-tas 400 år senere i Magnus Lagabøters Landslov, som ble vedtatt for Midt-Norge på Frostatinget 24. juni 1274. Som ventelig er, blir nå vegstellet langt mer detaljregulert. Grunneierne har vedlikeholdsplikten, og det er lovbestemte tider for vegarbeid. Den siste av disse onnene varer "- fra grøden er i hus og til snø kommer på takspennene."

Vi kan merke oss at budstikkene, datidens "alarmtelefon", skulle sendes i faste sommer- og vinterruter. Helt fram til omkring 1910 finnes dokumenter fra Nord-Trøndelag med påtegning at de skulle sendes "i sedvanlig rute som budstikke". Ved hjelp av navnepåtegningene fra dem som tok imot, kvitterte og sendte budstikken videre, er det mulig å danne seg et bilde av hvor vegene tidligere gikk mellom gårdene.

Å finne gamle veger og får i terrenget

Skal vi ut i marka for å finne bortglemte stier og veger, må vi ta logikken litt til hjelp. I gammeltida fantes hverken drenerør eller gravemaskin, men folk var like lystne som nå på å holde seg tørre på beina. Så en tommelfingerregel er: Let etter den gamle vegen høyere i terrenget enn dagens veg!

Du kan finne veg og får litt oppe i lia også, men søk helst oppe på de tørreste stedene, gjerne på en langsgående åsrygg som kan peke seg ut for ferdsel mellom steder som har vært bebodd fra gammelt av. Der oppe kan du kanskje også finne synlige spor, slike som denne hulvegen vår, eller merke at trær og busker står "litt i geledd". Kanskje også skimte to hjulspor, med et søkk dannet av hestehovene midt mellom. Er du riktig heldig, finner du noen gravhauger langs ryggen. Da er det stor sannsynlighet for at vi har et vegfår fra førkristen tid like ved. "Ikke reistes bautastein ved vegen hvis ikke frender reiste den", står det i Håvamål.

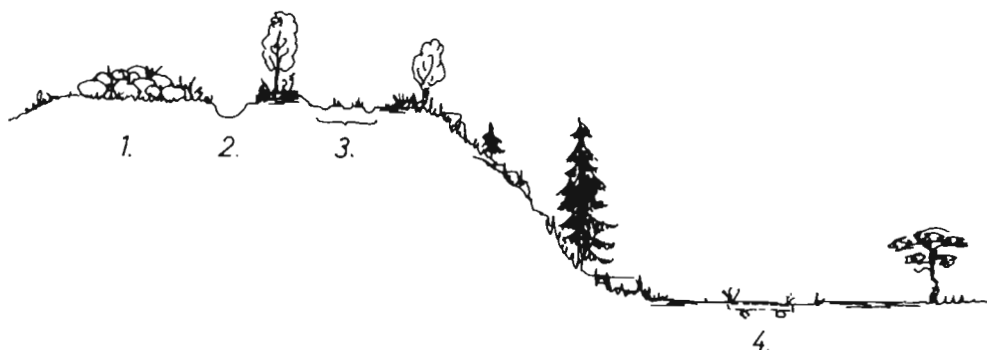
Kavlveger/kavlbruer

Vi har et viktig unntak fra dette at man



Oldtidsveg mellom Verdal og Sparbu, senest brukt som dårlig kjerreveg fram til ca. 1800. I forhistorisk tid har det trolig vært hulveg. Langs vegen ligger flere gravhauger og hustufter. Foto: Jan Arve Westvik.

Gamle får og veger. 1. Gravrøys eller gravhaug på "utsiktspunkt". 2. Hulveg. Ved riding og trafikk slitt ned i terrenget. Ofte U-formet. 3. Gammel kjøreveg eller "postveg". Fulgte helst tørre, åpne partier i terrenget. 4. En "kavlbru" synes svakt i vegetasjonen på myra? For å finne den, kan du søke med jordbor eller en spiss stang. Prinsippskisse ved Mads Almaas.



helst la vegen i høyt og tørt lende. Enten man vil eller ei, må man av og til over myrer. Myra har nå den fordel at den er slett og flat og lett framkommelig, bare du kan sette fot på den uten å synke nedi. Disse vegene ble bygget ved å legge ut stokker, noen ganger med en kvistlegging eller rislegging under. Kavlbuer kalles disse oftest i dag, eller kavlveger. Myra ble noen ganger foretrukket som veglei framfor det tørre landet ved siden av, så kavlvæg kan være en vel så god betegnelse. Er du riktig heldig og har øynene med deg, kan du en sommerdag se en slik kavlvæg tegne seg som et ekstra hvitt spor gjennom myrulla. Det er nemlig litt tørrere og bedre vekstvilkår oppå den gamle kavleggningen.

I motsetning til nede på kontinentet har disse gamle kavlvegene hos oss stort sett fått ligge i fred for arkeologene, og sunket ned i historiens og myras mørke. Litt lys har vi likevel fått kastet over dette materialet i de siste årene, noe vi kan lese om i Ingrid Smestads artikkel i dette nummeret av SPOR.

Veger fra nyere tid

Tilbake igjen på tørt land, og bevegende oss fram mot vår egen tid, er det først fra tiden etter ca. år 1800 at vi her i Midt-Norge finner skikkelig bygde veger i noe omfang. Vi finner kjøreveger med forstøtningsmurer og fine bruer i tørrsteinsmuring. Som eksempler kan nevnes at den første firehjulede vogn kom kjørende fra Trondheim til Steinkjer våren 1807, og 29. august 1835 åpnet kongen selv den storslagne mellomriksvegen "Kong Karl Johans Vei", en helt ny veg for varetransport og ferdsel mellom Jemtland og Trøndelag.

Sprengstoff kommer for alvor til bruk i vegbyggingen omkring 1850. Først var det kruttminering med to til tre tommer jernbor. Spor etter slike borehull kan sees nær "St.Olavs bru" ved riksveg 72 i Verdal. Selv noen beskjedne borehull kan derfor fortelle sin del av veghistorien.

De første byggede vegene fulgte gjerne den retttest mulige linje, selv om kneikene da kunne bli svært så bratte. På annen

halvdel av 1800-tallet kom man til at det var bedre å kjøre rundt haugen enn over den. Man begynte «å legge hanken ned», som det het. Når man ferdes langs vegene, kan man fortsatt observere disse forskjellige stadiene i planlegging og bygging av vegene våre. En vegingeniør fikk det kanskje ikke helt velmente tilnavnet «Kurvemakeren», men han skal ha vært en flink og aktiv kar likevel!

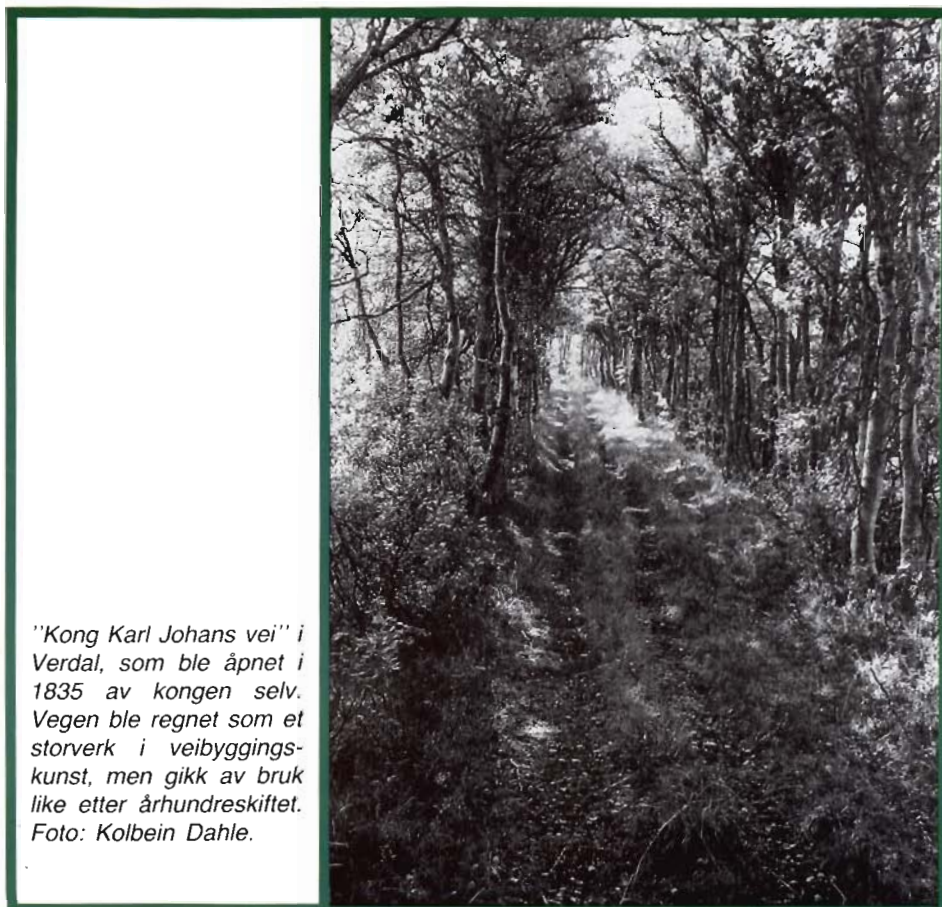
Gi vegene ny bruk!

I Inn-Trøndelag er i de siste år flere mil av gamle, gjengroddede veger ryddet, delvis restaurert, merket i terrenget og gjort kjent gjennom brosjyrer og oppslagstavler. Flere tusen mennesker nytter dem nå årlig for trim og til turer, noe som gir naturkjennsle og lokalhistorisk innlevelse. Og

fremdeles ligger mange uoppdagede og nedgroddede veganlegg rundt om i terrenget og venter på å bli funnet og ryddet, til nytte både for fortidsforståelsen og til glede for fotvandrere.

Skal man gå igang med et slikt bevaringsprosjekt, kan det settes ned et arbeidsutvalg hvor både grunneierne og f.eks. skoler, historie- og idrettslag er representert. Arbeidsutvalget har mulighet for å få økonomisk støtte fra Fylkesfriluftsnemnda, kulturstyret i kommunen og fra Statens vegvesen. Men i første rekke blir det spørsmål om dugnad for rydding og istandsetting.

God jakt, og lykke til med arbeidet og "nyvegen"!



"Kong Karl Johans vei" i Verdal, som ble åpnet i 1835 av kongen selv. Vegen ble regnet som et storverk i veibyggingskunst, men gikk av bruk like etter århundreskiftet. Foto: Kolbein Dahle.

MED KAJAKK LANGS NORDLANDSKYSTEN

av Reidar Nydal

Som styrer ved Laboratoriet for Radiologisk Datering på Norges Tekniske Høgskole har Reidar Nydal fått god kontakt med arkeologifaget. Kombinert med sin hobby som kajakkpadler har han ikke hatt noen problemer med å sette seg inn i fortidsjøfarerens sted. Her tar han oss med på en padletur fra Svolvær til Nesna, en værhard og velbrukt sjøvei på ca. 150 nautiske mil, og setter leseren i stand til i bedre grad å forstå hvordan det var å ferdes til havs i eldre tider.

*"Så blå kan Vestfjorden være.
Så godslig kan bølgene tumle seg i sol og blåst,
lik galne unger som stuper kråke
og hoier over hvor moro det er"*
(Johan Bojer, Den siste viking).

Denne fengslende karakteristikk av sjøen var som beskrevet for i dag, mandag 13. juli 1987, da jeg la ut fra Svolvær for å følge kysten sørover. Værmeldingen for

dette område var nordlig laber bris og pent vær, og dermed lå forholdene godt til rette for at jeg kunne sette over Vestfjorden i min 16 fot lange og nesten 3 fot brede seilkajakk, en farkost som jeg hadde bygget for å benytte på kysten. Den var helst i største laget for å padle alene, men jeg trengte mye plass til bagasje og utstyr, og alt i alt lå den passe tungt i vannet. Jeg håpet at høytrykket som hadde etablert seg over Kola skulle vare noen dager, slik

at jeg fikk nordlig vind og dermed kunne benytte seilet i en viss utstrekning. I tillegg til ferie og avkobling var turen motivert av et ønske om å følge en tradisjonsrik rute langs Nordlandskysten, og å styre etter de gamle seglmerkene som våre forfedre har gjort gjennom lange tider. Dette var spesielt ønskelig med en enkel og lett farkost som kanskje har tradisjoner helt tilbake til den gang da de første mennesker slo seg ned på kysten.

For de fleste vil nok en tur med kajakk i åpent farvann fortone seg nokså hasardiøs. Men båten har store fordeler på en del viktige områder. For det første vil en slik overbygd liten farkost flyte som en kork i grov sjø. For det annet gir en padleåre stor kraft for framdrift i forhold til båtens størrelse. For det tredje vil den med passende ballast (bagasje) ha helt forsvinnende sjanser til å velte når en sitter sentrert i båten med en padleåre og ikke har mulighet for å gli ut til siden. En bør naturligvis være ekstra forsiktig ved segling, noe som bare er ønskelig i medvind og etter nøye vurdering.

Den opprinnelige kajakk, som vi i dag bare finner hos eskimoene, er en av de beste konstruksjoner av små farkoster som noen gang er laget. Mange båtkonstruktører har i dette århundret fått interesse for kajakk, særlig etter at olympiaden i 1936 godkjente padling som olympisk idrett. Utviklingen har siden gått i retning av spinklere båter for konkurranse og stor fart. De store og mer solide kajakkene som var å finne i 1930-årene, er nå nærmest forsvunnet. Det finnes ingen spor etter de båtene som ble benyttet ved den første bosetning på kysten utenom de sparsomme strektegninger en finner på helleristninger. Anvendelsen av båtene til fiske og transport langs den værharde kysten gjør det svært sannsynlig at menneskene alt langt tilbake hadde oppdaget de store fordelene ved å lage lette farkoster.

Thor Heyerdahl ble imponert over sivbåtene til beboerne på Páskeøya, og sammenlignet båtens bevegelse "som svaner på vannet". Tilsvarende og enda flere gode egenskaper ville steinalderbeboerne ha oppnådd med spantbygge



Behagelig seilas i lett bris. Seglet ga god framdrift.

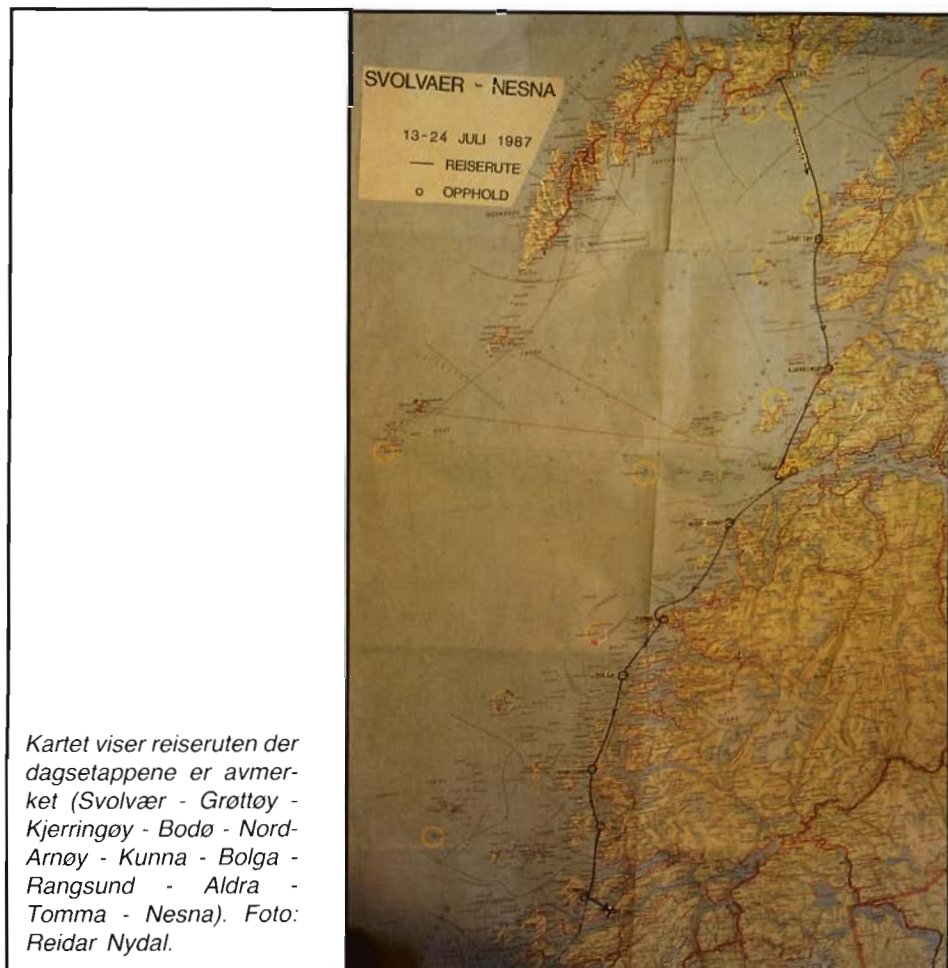
båter som ble trukket med skinn. Bare med slike båter virker det sannsynlig at en f.eks. ville slå seg ned på en øy som Vega og drive fiske for ca 10.000 år siden. Dersom en ikke var kommet lenger enn til forskjellige former for stokkebåter, ville nok bosetningen vært begrenset til innsjøer og fjordarmer.

Den sikkerhetsmessige siden ved turen min lå nok adskillig bedre an enn for de som hadde ferdes på disse strekningene i tidligere tider. Med en bagasje på 50-60 kg regnet jeg med å ha fått med det viktigste. Svømmevest, sjøkart og kompass, ekstra padleåre, røde og grønne signalpatroner var selvfølgelig ting å ha med. Foruten telt, sovepose og tilstrekkelig med mat og klær, hadde jeg radio og walkie talkie. Med en liten radarreflektor i mastetoppen regnet jeg også med å være synlig i usiktbart vær, og ikke bli pårent av båter i leia. Jeg hadde dessuten et drivanker for å holde båten mot vinden i tilfelle det, i strid med værvarselt, skulle riktig blåse opp. Den mest dominerende frykt en har ved å ferdes på kysten, er at en i dårlig vær skal drive inn over grunne områder og bli tatt av bråttene. Andre farer så jeg ellers ikke for å være særlig sannsynlig. Ved flystasjonen på Ørlandet hadde de også blitt informert om min reiserute.

Etter ca 1 time passerte jeg Skrova fyr, og det bar ut over den åpne Vestfjorden under en skyfri himmel. De skarpe fjelltoppene i Steigen var godt synlig med sine majestetiske former i synsranden. I den nordlige vinden kom seglet opp, og det gikk raskt sørover i retning av to fjelltopper som lå tett sammen og bar navnet Skartindan. Godt klar av Lofotveggen var det ingen kastevinder, men konstant vindtrykk mot seglet som jeg dermed kunne utnytte maksimalt. Ut på ettermiddagen frisknet vinden noe til, og det ble hvite skumtopper på bølgene. Kajakken red elegant på sjøene, gled ned i bølgedalene hvor den av og til kjørte nesa inn i sjøen foran, så vannet sprutet inn over dekket. Farten øket på og jeg hadde en god følelse av at landet foran stadig kom nærmere. I det klare været var ikke bare Skartindan synlige, men andre kjente seglmerker som Landegode ved Bodø, Kunna vest for Ørnes, og Bolga noe lenger sør.

Så endelig passerte jeg Flatøy fyr, og noe senere gikk jeg i land ved det gamle handelsstedet på Grøtøya. Det var en god følelse å komme til land og strekke beina etter en overfart som hadde tatt ca 8 timer. Gjennomsnittsfarten på strekningen (60 km) hadde vært ca 4 knob (7,5km/time), men hadde variert betydelig. Handelsstedet på Grøtøya hadde forlengst avsluttet sin tidligere funksjon, men var til oppussing og vedlikehold for å bli bevart som et minnesmerke fra Lofotfartens tid.

Etter en god nattesøvn i historiske omgivelser, bar det videre sørover, først i en



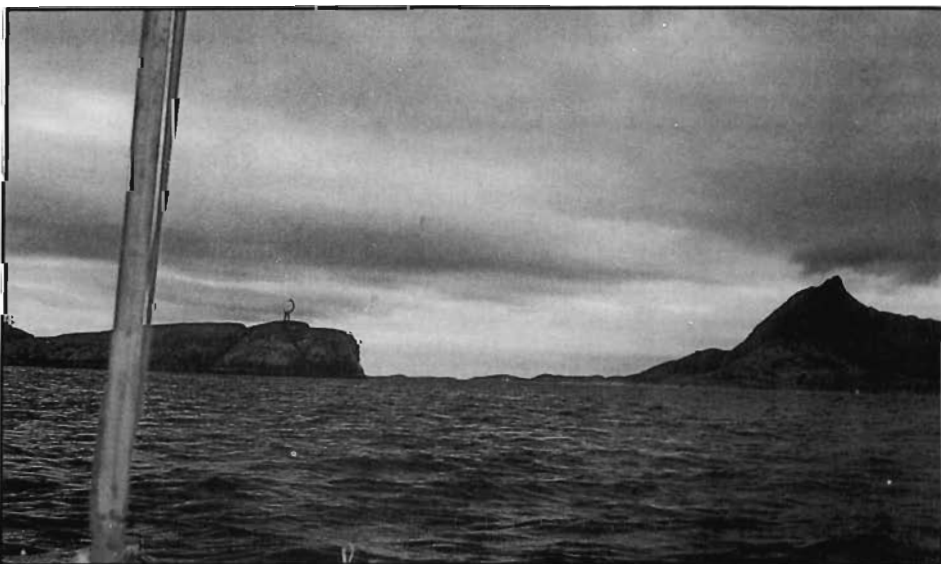
Kartet viser reiseruten der dagsetappene er avmerket (Svolvær - Grøttøy - Kjerringøy - Bodø - Nord-Arnøy - Kunna - Bolga - Rangsund - Aldra - Tomma - Nesna). Foto: Reidar Nydal.

indre skjermet lei før jeg kom ut på Folda som i dag viste seg fra en vennlig side. Vinden var nesten for svak for bare seil, og jeg benyttet padleåra for å få opp farten. I en nordvestlig vind nådde jeg i ettermiddagstimen inn til Kjerringøy. Det var ingen tvil om at seilingsforholdene og havneforholdene hadde vært bestemmende for at de gamle handelsstedene lå akkurat der de lå.

Her var det gamle handelsstedet tatt godt vare på som et museum, og det var mye

kunnskap å hente ved å gå igjennom de gamle bygningene. Det var her mine gamle forfedre hadde overnattet på vei til lofotfiske. Det var her de hadde kjøpt på kredit med pant i gårdsbruk og redskap, for å betale igjen når lofotfisket var over, eller kan hende de ikke greide det. Handelsstedet avspeilet det store skillet mellom fattig og rik, fiskernes ofte trange kår og kjøpmennenes velstand.

Det fine været framhevet den uvanlig vakre naturen som jeg fikk god tid til å



Kryssing av Polarsirkelen i frisk motvind. På øya Vikingen til venstre ser vi polarsirkelsymbolet. Til høyre ser vi den kjente Hestmona. Foto: Reidar Nydal.

gjennomleve på ferden sørover. I rolig tempo padlet jeg forbi Landegode, over den åpne Saltenfjorden med Falkflågtinden i bakgrunnen, og fram til Nord-Arnøy hvor jeg fikk oppleve solnedgangen i all sin prakt. Neste dag gled jeg langs med de bratte fjellsidene på Fugløya, og hadde senere kurs for Kunna. Dette kjente seglingsmerket som er omtalt i Bojers roman om lofotfarten er ikke til å ta feil av. Den ellipseformede halvøya (699 m.o.h.) reiser seg høyt over havnivået, og er i klart vær synlig helt til Svolvær.

Ved passering av Kunna oppstod det plutselige kraftige kastevinder ned fra fjellet. Dette var uventet i forhold til været ellers, men jeg så heldigvis faren i tide og fikk tatt ned seglet. Sjøl uten segl fikk kastevinden den vesle farkosten min til å fly avgårde med stor fart, og jeg fant det tryggest å søke ly innenfor øya. Jeg kjente desverre ikke til at det var spesielt værhardt ved Kunna, noe som er velkjent for folk som bor i dette området.

Et seglingsmerke ytterst i Meløy kommune er Bolga, omtalt i sagaen helt tilbake til Harald Harrådes tid (ref. Per Svendsen, Bolga). Jeg ble fortalt at navnet Bolga kommer fra gammelnorsk og betyr "å heve seg", noe som øya bokstavelig talt gjorde etter hvert som jeg nærmet meg på en nesten speilblank havoverflate. Øya har en høy fjellformasjon (339 m.o.h.) som er omgitt av en lav strandflate. På bakgrunn av alt som sies om avfolkning og forfall på kysten, var det overraskende å finne en utpost som var preget av velstand, og hadde liten utflytting. De ca. 170 menneskene som bodde på øya, livnærte

seg hovedsaklig av fiske, men også av jordbruk på de flate områdene.

Nord- og nordøstlig vind er dominerende vindretninger i godvær på Nordlandskysten om sommeren når høgtrykket ligger over Kola. Dette slo ekstra godt til for meg denne gangen og gav gunstige vind- og temperaturforhold i hele 7 dager på ferden sørover.

Etter en hviledag i Rangsundet, hvor jeg nøt godt av den gjestfrihet som preger kystbefolkningen, begynte værømslaget å melde seg. Vinden skiftet nå over til sydvest, og regntunge skyer kom drivende. Det tok på kreftene, og det gikk svært seint å padle framover i forholdsvis sterk motvind og sjøgang. Etter å ha brukt ca 3 timer på en strekning som var mindre enn 10 km, kom jeg fram til øya Vikingen, hvor en finner det kjente polarsirkelsymbolet som er formet som en stor globus. Med mitt uventede besøk skremte jeg opp 4 store havørner som satt i skråningen og ante fred og ingen fare. Jeg tok meg en lang hvilepause på øya før jeg drog videre, og kan godt forstå den praksis som var vanlig i gammel tid, at en ofte holdt seg i ro til en fikk brukbare vindforhold.

Jeg måtte avslutte min beskjedne dags- etappe (20 km) denne ettermiddagen på øya Aldra, der jeg fikk en fin teltplass i en lun vik, og hadde god kontakt med hyggelige mennesker mens jeg ventet på at været skulle forandre seg.

Etter å ha ligget værfast en dag med kuling fra sør, spaknet vinden så mye at jeg kunne komme videre. I likhet med dagene tidligere sørget jeg for å starte når sjøen begynte å falle, for å utnytte den

sørgående strøm som tidevannet setter i gang. Med en tidevannsforskjell på ca 2 meter betydde dette mye for å demme opp for Golfstrømmen som går nordover. Bortsett fra de åpne havstrekningene gav fallende sjø normalt et netto strømovekskudd sørover som var godt å ta med. Seglet var nå pakket ned for godt, men padleåra gav en jevn og sikker framdrift. Treningen i armene hadde nå begynt å komme seg, men det var ennå langt igjen før jeg kunne komme på høyde med eskimoene, som ifølge beretninger kan holde en fart på ca 10 km/time over flere timer i sine kajaker. Jeg måtte normalt nøye meg med omtrent halvparten av denne gjennomsnittsfarten, og var vanligvis fornøyd med dagsetapper på 30-40 km. Ved segling var det mulig å fordoble disse distansene.

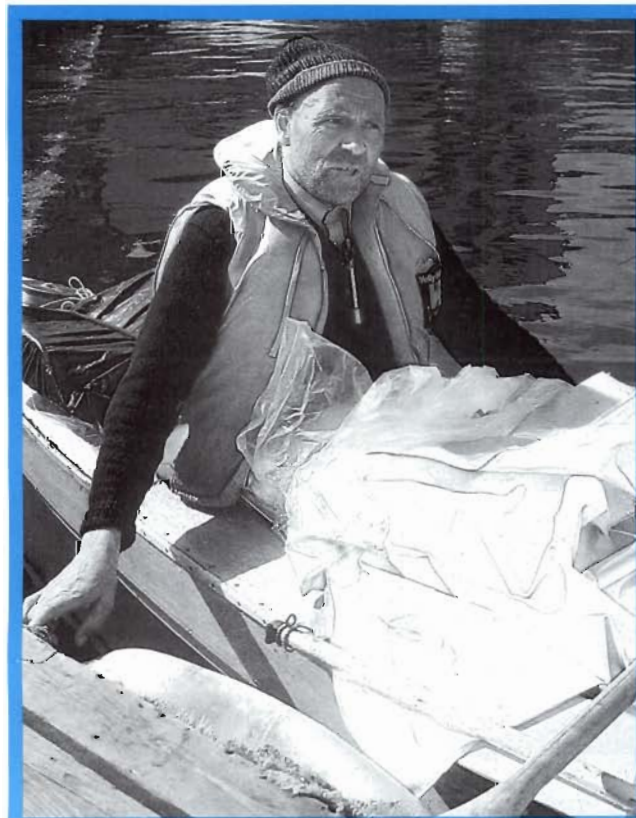
Været var nå blitt mer ustabilt, og værmeldingene framover lovet ikke bra. Regnet hadde ikke så stor betydning ettersom dekk og overtrekk sørget for at det ikke kom noe vann inn i båten. Jeg hadde derimot større respekt for kulingvarselet, sjøl om jeg nå var ferdig med de mest værharde strekningene.

Torsdag 23. juli kom jeg fram til øya Tomma som ligger like utenfor tettstedet Nesna. Jeg skulle gjerne ha fortsatt noe lenger, men etter å ha tatt alle forhold i betraktning, bestemte jeg meg for å avslutte turen på Nesna og ta hutigruta heim til Trondheim. Jeg hadde da tilbake- lagt en strekning på 170 nautiske mil (300km) i løpet av 11 dager.

Med denne turen og flere turer tidligere (i alt ca. 1200 km) følte jeg å ha fått oppleve noe av tidligere tiders ferdsel på kysten. På hurtigruta sørover passerte øyer og holmer i uvant stort tempo. Like før Brønnøysund fikk jeg utsikt mot øya Vega, som lå der som en perle ut mot havet. For 10.000 år siden så den litt annerledes ut enn i dag med et havnivå ca 90 m høyere. De store dyrkbare flatene som vi finner på øya, var den gang gode gyteplasser for fisk. Steinalderfolket har fått en god del oppreisning i de siste år ved de utgravninger som er foretatt. De kjempet ingen fortvilet kamp for å overleve, men de mestret situasjonen relativt godt. Og båtene deres, som var krumtappen i deres kamp for tilværelsen, skulle vi gjerne hatt bedre kjennskap til.

Litteratur:

Bjerck, Hein B. Ti generasjoners fangstfolk på Vega for 8-9000 år siden, SPOR nr.1/1986.
Bojer, Johan: Den siste viking, Gyldendal Norsk Forlag, 1921.
Brøgger, A.W. og Shetelig, H: Vikingeskipene, deres forgjengere og etterfølgere, Dreyers Forlag, Oslo 1950.
Heyerdahl, Thor: Aku-Aku, Gyldendal Norsk Forlag, Oslo 1957.
Marstrand, Sverre: Skjebergers helleristninger I-II, Oslo 1963.
Nydal, Reidar: Med årer og segl på kysten, Jul i Sundfjord, 1984.



Trygt i havn etter en lang tur. Foto: Roar Nydal.

KURS I ARKEO-METALLURGI

I dagene 11.-15. januar 1988 var 25 arkeologer og tekniske konservatorer fra hele Norden samlet til et kurs i arkeo-metallurgi på NTH/Vitenskapsmuseet. Gjennom kurset fikk deltakerne innblikk i metallurgi og kjemi såvel som arkeologiske, historiske og stedsnavns vitnesbyrd om jernframstilling. Det var en fin blanding av forelesninger og praktiske øvinger. Alle fikk bl.a. prøvd smiing. Det ble også gjort forsøk med jernframstilling etter samme oppskrift som ble brukt i Østerdalen på 1700-tallet, nedtegnet av lensmann Ole Evenstad. Ved besøk på Trondheim Jernindustri fikk man dessuten litt innblikk i moderne spikerproduksjon.

- Et vellykket kurs som frister til gjentakelse!



På bildet sees fra venstre: Perry Rolfsen (Oslo), Lars F. Stenvik, Vitenskapsmuseet og Arne Espelund, NTH (disse to var ledere av kurset), Monica Pagoldh (Sverige), Bjørn Ringstad (Molde) og Tore Bjørge (Bergen).

Løsning på konkurransen:

HVA SLAGS BEINGJENSTANDER BLE FUNNET I GRAVHAUGEN?

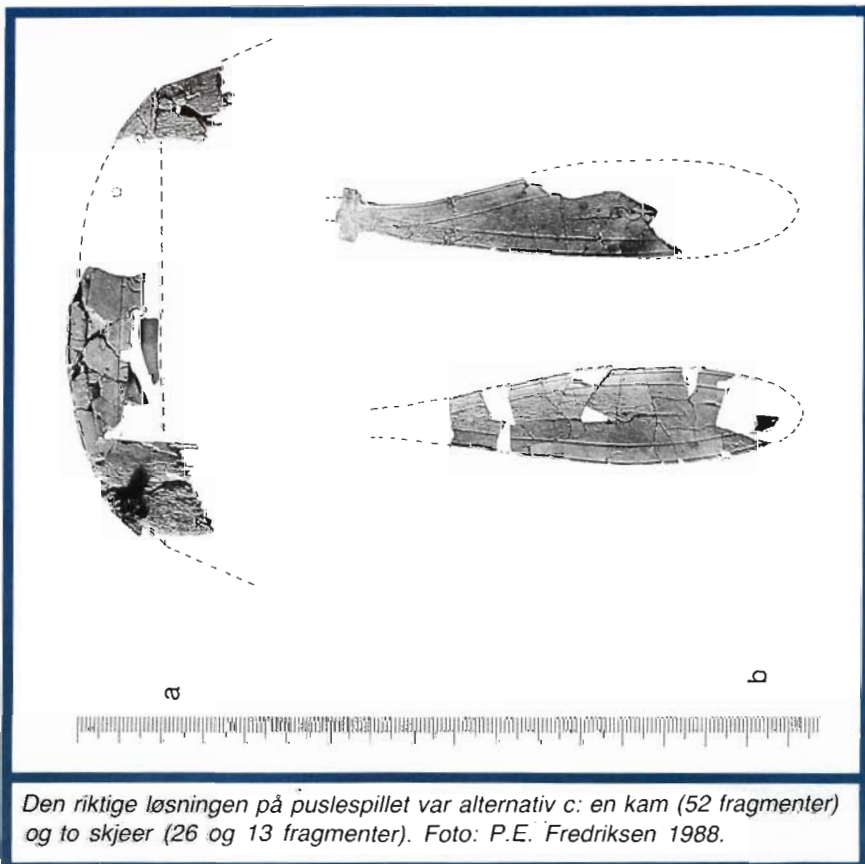
I forrige nummer av SPOR (nr. 2/1987) viste vi et bilde av bearbejdet, brente beinfragmenter fra en gravhaug ved Formofoss i Grong. Vi ønsket at våre lesere skulle "prøve seg som arkeolog" ved å finne frem til hva slags gjenstander fragmentene representerte, noe det faktisk var mulig å resonnerer seg frem til. Flere hadde riktig løsning. En tegning av Trondheim i middelalderen er sendt til de to som var så heldige å bli trukket ut:

K. Litmanen
Forskarbacken 17 - 410
S-104 05 Stockholm

Ulla Pira
Mörbulund 19
S-182 30 Danderyd

Vi gratulerer vinnerne og takker alle hjertelig for deltakelsen!

L. Airola



Den riktige løsningen på puslespillet var alternativ c: en kam (52 fragmenter) og to skjær (26 og 13 fragmenter). Foto: P.E. Fredriksen 1988.

Hvordan kan vi kjenne igjen ET BLESTEROVNSANLEGG?

Vi nærmer oss sommersesong og feltarbeid, så derfor kan det være på sin plass med litt veiledning for dem som vil ferdes i skog og mark. I tråd med de SPOR-artiklene vi tidligere har hatt om jernvinna, gir her metallurg Arne Espelund ved NTH en oversikt over de mest karakteristiske ovn- og slaggtypene som vi hittil har fått kjennskap til. Det vil gi en god pekepinn om hva som kjennetegner en jernvinneplass og hva slags alder og produksjonsform de restene vi kommer over i terrenget har.

Takket være skoleprosjekt og utgraving i løpet av de siste 10 årene i Midt-Norge har det dannet seg et nokså klart mønster av hvordan en funnplass for jernutvinning kan se ut. Jeg skal ikke oppfordre folk til å begynne som amatørarkeologer. Funn fra før 1537 er beskyttet ved lov, og også funn fra seinere tid kan inneholde verdifulle opplysninger som kan gå tapt ved ukyndig arbeid. Allikevel er forskerne helt avhengige av å få opplysninger fra lokal-kjente. Ofte er det nok å se på terrenget eller å skrape bort litt jord for å se hva slags anlegg det kan være.

Det viktigste materialet på en slik funnplass er slaggg. Slagg er et avfallsprodukt, og den ble veltet ned en skråning eller kastet så langt en kunne med en spade. Omlag som gjødsel etter husdyr. Om en er interessert i produksjonen av jern, så er det knapt noen grunn til å studere slagggfunn på noen få kilo. Jeg synes grensen bør ligge på omlag et tonn. Mindre mengder kan tyde på eksperimentering eller annen virksomhet.

Slaggen er alltid grå-svart og tung, med vekslende porestørrelse, fra helt tett slaggg til pimpsteinliknende stoff. Mange sier "den inneholder mye jern". Om det er rett, avhenger av hva en mener! Det kan være jernforbindelser i form av jernsilikat (Fe_2SiO_4) og jernoksyd, eller det kan være metallisk jern. Rustfarget slaggg kan tyde på at den har vært i kontakt med metallisk jern, som så har forsvunnet. Med en magnet kan vi kjenne om det er metallisk jern inne i slaggbitene. Også glødeskall, som dannes ved smiing, er magnetisk, det opptrer i flak og er sprøtt, omtrent som flatbrød. Noen typer av slaggg har rødfarge

på overflaten. Belegget består av et rødt pigment, kjent bl.a. som Falurødt. Rødfargen på overflaten oppstår når flytende slaggg avkjøles langsomt i luft.

Et siste poeng før vi ser på sammenhengen mellom ovnstype og slaggg: Framstilling av jern er en reaksjon mellom fast jernoksyd og gass, eller mellom smelte og gass. Slagg med mange porer stammer fra det stedet i ovnen der det oppsto metallisk jern. Den kan også inneholde metallpartikler. Slagg som har vært tappet er derimot tett. Hvis den inneholder hulrom, så er de mye større og skyldes andre fenomen.

Etter at jeg har sett et hundretalls ovner fra Tolga i sør til Levangerfjella i nord, med en god del stikkprøver fra andre steder (Dokkaområdet, Hovden i Setesdal, Sysendalen i Hardanger osv.), er det åpenbart at vi har med tre hovedtyper av ovner å gjøre:

I. En ovn med en slagggkum under bakkenivå. Over bakken har det stått ei sjakt av brent leire, som vi bare finner fragmenter



Ovn fra "Evenstadperioden" (nr. III) i Stalltomtdalen ved Kåsa i Tolga kommune. Ovnen er som et avkuttet kremmerhus i tørrmur, nedfelt i bakken. Slagghaugen ligger litt ovenfor og på høyre side av ovnen.

av. Det er rimelig å kalle typen for Heglesvollovn, omtalt i SPOR 1/1987.

II. En ovn, trolig også av brent leire, som har stått høyt i terrenget fordi slaggen ble tappet ut i bakkenivå. En slik funnplass er studert ved Håen i Melhus kommune og har fått navnet Håen I.

III. En lav ovn, oftest av tørrmurt stein. Fra denne ovnen ble slag og metall tatt opp med spade. Vi kaller den gjerne Evenstadovnen, fordi Ole Evenstad fra Storelvdal beskrev den i ei bok utgitt i 1790.

Ovnene ser ut til å stamme fra henholdsvis romersk jernalder - folkevandringstid (år 0 - ca. 500), vikingtid-middelalder (700-1300) og etter ca. år 1500, inntil den direkte,

lavtekniske jernframstillingen tar slutt omlag år 1850.

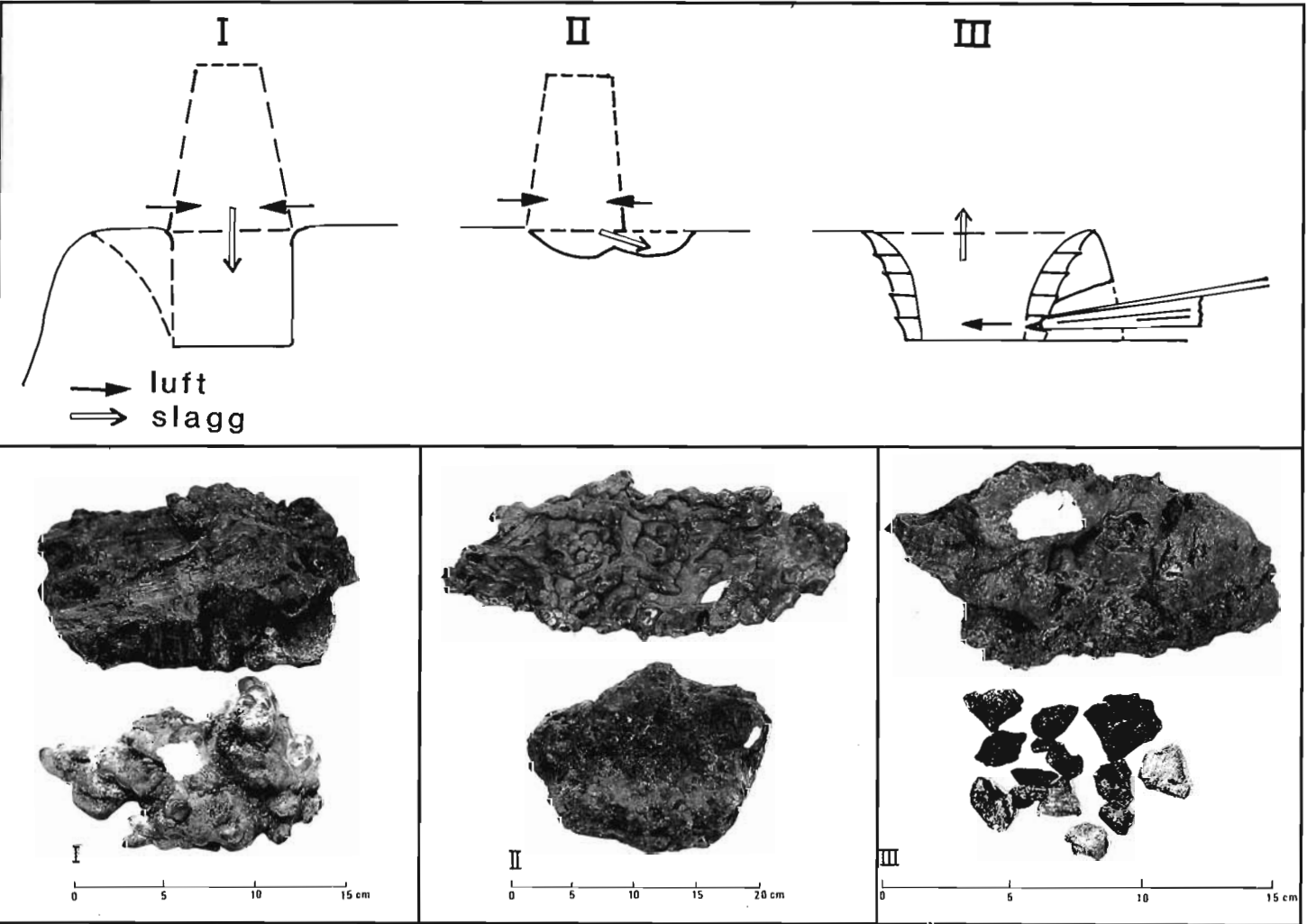
Om det er en teknisk utvikling å spore, eller om den eldre prosessen ble glemt, er det for tidlig å si noe om.

Nå gir slaggen og avfallet fra smelteprosessen seg sjøl, så å si:

Slaggen fra første periode har rent inn i en stor beholder under ovnen. Trolig var denne kummen fylt med ved. Overflaten av slaggbittene tyder på god flyt. Hulrommene i slaggen har avtrykk fra årringene i veden, men det er også hulrom etter gass, som stammer fra veden. Slaggen kan finnes som stykker på opptil 50 kg. Denne typen ovner kan kalles elvemelsanlegg

fordi de nesten uten unntak ligger på terrassekanter mot ei elv. Slaggen er veltet ned skråningen mot elva. Ofte ligger flere ovner på rekke eller i en krans langs kanten av terrassen, dersom den er rund. I Trøndelag er det til i dag funnet omlag 40 anlegg av denne typen.

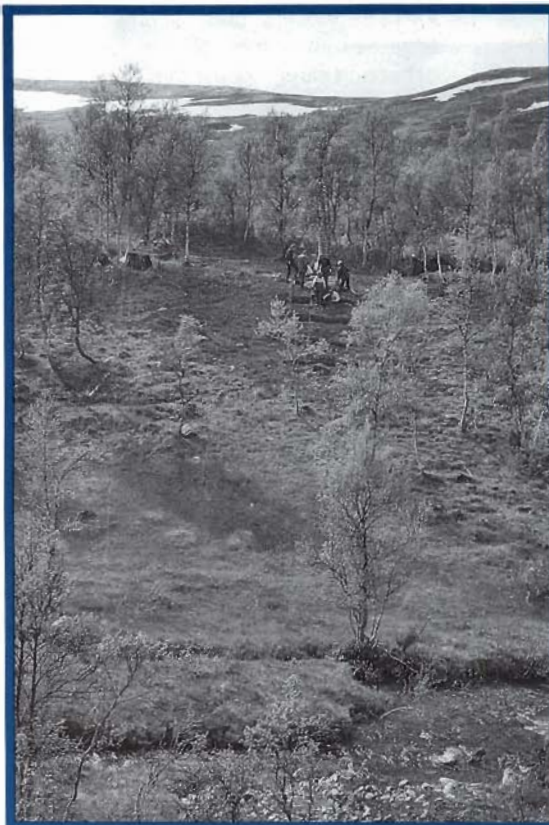
Rester etter anlegg av type II er mye vanskeligere å finne. Ofte er det bare synlig som en mosegrodd haug ved sida av ei grasmyr. Men slaggen er karakteristisk: i flate kaker med svart og glinsende overflate, som har et ormliknende mønster. Undersida viser avtrykk av sand eller grus. Det er ganske klart at slaggen er blitt tappet ut i ei lita tørr sandgrop. I samme slagghaug kan en finne skolleformede slaggbiter med mange porer og med



Periode I:
Slaggen oftest veltet ned en skråning. Store og små stykker om hverandre. Øverste stykke med tydelige avtrykk av tre. Nederste med dråpeform, delvis rødfarget på overflaten. Det fins ofte brent leire sammen med slaggen. Funnplass Heglesvollen i Levanger kommune.

Periode II:
Slaggen i slagghaug.
Øverste slaggbit viser tydelig formen av den gropa den ble tappet ut i. Sand er fastbrent på undersida og på oppsida et slags "ormmønster". Det viste stykket stammer fra Håen i Melhus og veier 3,2 kg. Stykket under er en "ovnsu": en blanding av slag og litt metall, som er avsatt på bunnen av ovnen og ble tatt ut da ovnen ble reparert. Disse to typene av produkter hører sammen. Det er vanlig å finne rødbrent leire på samme plassen.

Periode III:
Slaggen i slagghaug.
Slaggen er småfalle, uregelmessig og porøs og forekommer sammen med sot og små trekolbiter. Det fins ikke brent leire sammen med slaggen. Funnplass Stalltomtdalen, Kåsa, Tolga kommune.



Gravemannskapet på plass ved Vårhusvollen i Hessdalen, Holtålen kommune sommeren 1987. Ovnene ligger på rekke og markeres i terrenget ved sine store slagghauger, som ser ut som store "skuldre". Funnplassen er meget typisk for anlegg fra år 400-500 e.Kr.

brunfarge. De stammer nok fra bunnen av ovnen og er blitt kastet når ovnen ble reparert. Det er knapt noen rester av ovnen på plass. Den sto jo så høyt i terrenget at alt ble revet, og når de avsluttet arbeidet, kastet i slagghaugen.

I Trøndelag ser slike anlegg ut til å bestå av bare en ovn. På Østlandet kan det være opptil tre ovner i samme anlegg. Noen steder har ovnene stått inne i hus (Møsstrand, Hovden). Det er gjerne kolmillegrøper like ved ovnene.

Anlegg fra den siste perioden er også ganske godt skjult. Men for den som leter, kan stedsnavn som Blesterbekken eller Malmetakmyra gi en pekepinn. Ovnene er ganske godt bevart fordi de har ligget under bakkenivå, eller jord er kastet opp rundt ovnen før den ble tatt i bruk. Ovnene ligger normalt i svakt fallende terreng. Slagghaugen er gjerne plassert litt ovenfor og til høyre for ovnen når en står foran, der blåsebelgene ble plassert. Slaggen er oftest småfallen og porøs, og den er alltid blandet med sot og trekolbiter. Om en graver litt i en slik slagghaug med fingrene, blir en alltid svart av sot. Det er et av de sikreste bevisene for at slag og metall har vært spadd opp av ovnen, sammen med rester av trekol, og ikke tappet ut. Begge de siste ovnene er ofte nedgrodd av einerkratt.

Det fins også en fjerde ovnstype med nokså kompakte slaggblokker på noen hundre kilo. Vi har visstnok ikke funnet dem i Trøndelag. Det samme gjelder en type som er funnet i Agder - Rogaland, og som minner om danskenes frittstående leirovner med slaggrøp.

Arkeologene i Trondheim, sammen med meg selv, som er metallurg, er interesserte i å få kjennskap til om en kan ane en regional fordeling av de ulike typene ovner. Det er fint om folk melder ifra om slaggunn, men husk at vi vil helst studere forholdene på stedet!

Vil du vite mer om prosessene, så kan du lese om dem i SPOR 1/1987 (artikler av L.F. Stenvik, I. Berre og meg selv).

NY SKIUTSTILLING ÅPNET I TRONDHEIM

En permanent skiutstilling er nå satt opp i det gamle Løveapoteket på Sverresborg. Trondhjems Skiklubb har deponert en større samling ski til Folkemuseet, som nå har gjort denne tilgjengelig for publikum. Museet har lagt vekt på å presentere utstillingen i et kronologisk perspektiv, der trønderski naturlig nok står i sentrum.

Utstillingen blir introdusert av en fantasifull miniatyrmodell av et vinterlandskap, befolket med opptil 10 cm høye dukker på ski, laget av Marianne Zaitzow Flatøy. Dukkene er kledd i skiutstyr fra ulike tidsepoker og ulike situasjoner - jeger og soldat, kirkefolk og arbeidere, flyktninger og turister. Situasjonene i modellen er basert på virkelige hendelser i Trøndelag. Bare denne landskapsmodellen er vel verd et besøk!



En av de mange artige dukkene i skiutstillingen, laget av Marianne Zaitzow Flatøy. Her er en birkebeiner på krigsskien. Foto: Rune Hansen.

SKI I TRØNDELAG!

Utstillingen er tematisk oppbygd der ulike sider av skienes funksjon er anskueliggjort, som bruk av ski på jakt, i sport og fritid, i konkurranse og i militær sammenheng.

Draktpresentasjonen viser skimotenes endring gjennom tidene, fra en skinnkledd 1700-talls-bonde iført skinnklær til langrennsløper i tetsittende drakt fra 1988. Her ser vi kvinner og barn på ski. Men de ser ikke ut som om de har tenkt seg på langtur, der de står iført lange, tunge kåper av ullstoff. Skigåing ble i lang tid ansett som upassende for kvinner og barn. Først i vårt århundre, som et resultat av kvinnefrigjøringen, ble mer bekvemme skiklær for kvinner introdusert. Før turskiløpingen ble alminnelig, gikk de fleste på ski i sine dagligantrekk. Dette er godt illustrert i utstillingen gjennom det billedmateriale som supplerer gjenstandene. Her ser vi bl.a. en mann på ski i dress, stivsnipp og slips!

De eldste "Trønderski" Folkemuseet kan fremvise stammer fra Ålen og Namdal-seid, med en alder på henholdsvis ca. 1800 og ca. 900 år. Forhistoriske ski var korte og brede, slik som Ålen-skia. Utviklingen gikk mot en lengre og smalere form. En lengre ski (langski) og en kortere (andorr) fikk senere stor utbredelse. Lengdeforskjellen gjorde det mulig å benytte en effektiv svingteknikk særlig godt egnet i jaksammenheng. Under hadde skiene ofte en skinnbekledning. Dette kan vi også se rester etter på Ålen-skia. I nyere tid var ski fra Østerdal, Trøndelag og Nord-Norge jevnbrede, mens de på Vestlandet og Østlandet var trapesformet, dvs. smalest bak.

Sammen med skiene finner vi også et utvalg truger - skienes forløper. Truger var ikke forbeholdt mennesker. Som utstillingen viser, hadde hestetruger stor anvendelse.

En imponerende "skiportal" fører inn til utstillingens siste tablå med et skimakerverksted bestående av en halv tømmerstue. Her er en meget livaktig håndverkerdukke i gang med skiproduksjon etter gammel oppskrift. Samtidig finner vi også her, som ellers i utstillingen, gode og illustrerende fotografier som viser overgangen fra skihåndverk til skiindustri.

En godt gjennomarbeidet skiutstilling med et rikt gjenstandsmateriale! Et besøk ved Museet er både interessant og lærerikt enten man er født med ski på beina eller ikke!

Aud Beverfjord

"PÅ TRØNDESKI"

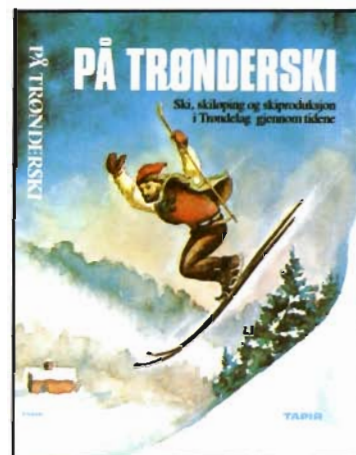
Ski, skiløping og skiproduksjon i Trøndelag gjennom tidene.

Redigert av Alf Eggset og Jørn Sandnes
Utgitt av Trøndelag Folkemuseum
TAPIR forlag

Boken består av en artikkelsamling på ialt 14 artikler, skrevet av forfattere med ulike fagbakgrunn; historie, etnologi, språkforskning, journalistikk og arkitektur. Ut fra hver sin innfallsvinkel belyser de skihistorien, først og fremst i Trøndelag, men også i nasjonal sammenheng. Det første som slår en er at boken inneholder mer enn bare dette, vi får et stykke norgeshistorie knyttet til skiene, slik disse har fulgt nordmenn over et tidsrom på i alle fall omkring 4000 år, og Trøndelagen ser sannelig ikke ut til å være noe dårlig valgt område for en slik presentasjon. Om ikke trønderne var de første, så lå de i alle fall godt an i utviklingen av ski og skiferdighet her til lands. Dette skyldes trolig nær kontakt med samene, som var dem som desidert var først ute i løypa, noe som nylig er stadfestet i en hovedfagsoppgave ved Norges Idrettshøgskole. Men hva så med Morgedal? Ja, denne etablerte skisportens vugge ser i beste fall ut til å måtte finne seg i en delt annenplass.

Ski og truger var lenge det eneste fremkomstmiddelet til lands, og helt nødvendig for å overleve, når snøen tynget landskapet ned i lange vintermåneder. Ikke bare skienes typologiske og bruksmessige utvikling, men også slike tema som skiterminologi og skienes rolle i sosial og økonomisk sammenheng blir derfor interessante innfallsvinkler for artikkelforfatterne. Vi får blant annet oversikt over hvordan skiformer og skiterminologi fordeles seg geografisk, noe som også har verdi for studiet av andre kulturytringer i landsdelen. Bak i boka er det gitt korte sammendrag av artiklene på engelsk.

Men dette virker da temmelig tørt og faglig? Så langt derifra. Stoffet er klart og levende fremstilt, det har stor variasjonsbredde og er rikt illustrert. Verdifullt



skriftlig kildemateriale ser dagens lys og gir i raske glimt inntrykk av hvordan skiene ble brukt og hvordan de ble oppfattet av samtiden og av utenforstående observatører. Nevnes må hollenderen Cornelius de Jong som i 1795 kom til Trondheim og fikk oppleve et skiløperkorps i aksjon. Hans beretning er en av de eldste øyenvitneskildringene av norske skiløpere som finnes, og er både kostelig og informativ. Han skriver blant annet: "Med disse skiene glir de bortover snøen hvor enhver annen ville synke nedi, går opp de bratteste bakker hvor ingen annen kan komme fram i den dype snøen, og styrter seg så ned igjen med en fart som bare kan sammenlignes med fuglenes flukt".

Flere artikler tar for seg ski brukt i tur- og konkurransesammenheng. Gråkallen og Gråkallrennet sto sentralt i arrangementene i Trøndelag, og trønderne markerte seg etterhvert skarpt innen de forskjellige grener av skisporten. Det ble konkurrert og brukt ski i fritiden lenge før telemarkingen holdt sine oppvisninger i Christiania i 1876. På skolene ble det også arrangert skidager, og mange barn som manglet ski fikk hvert sitt par av skiforeningen. En liten bitter historie må vi ta med. En gutt fikk et par flotte ski av en skolens mann, og han ble jublende glad. Dog, neste dag ble skiene tatt fra ham med den beskjed at det var en annen gutt som trengte dem bedre. Dypt skuffet ble han vitne til at den andre gutten solgte skiene for kr. 10,-.

Artikkelsamlingen er et resultat av arbeidet med å lage den nye skiutstillingen ved Trøndelag Folkemuseum på Sverresborg, og er ment som et supplement til denne. Den greier seg likevel utmerket godt alene og er vel verd et studium, for ski-interesserte såvel som for historie-interesserte.

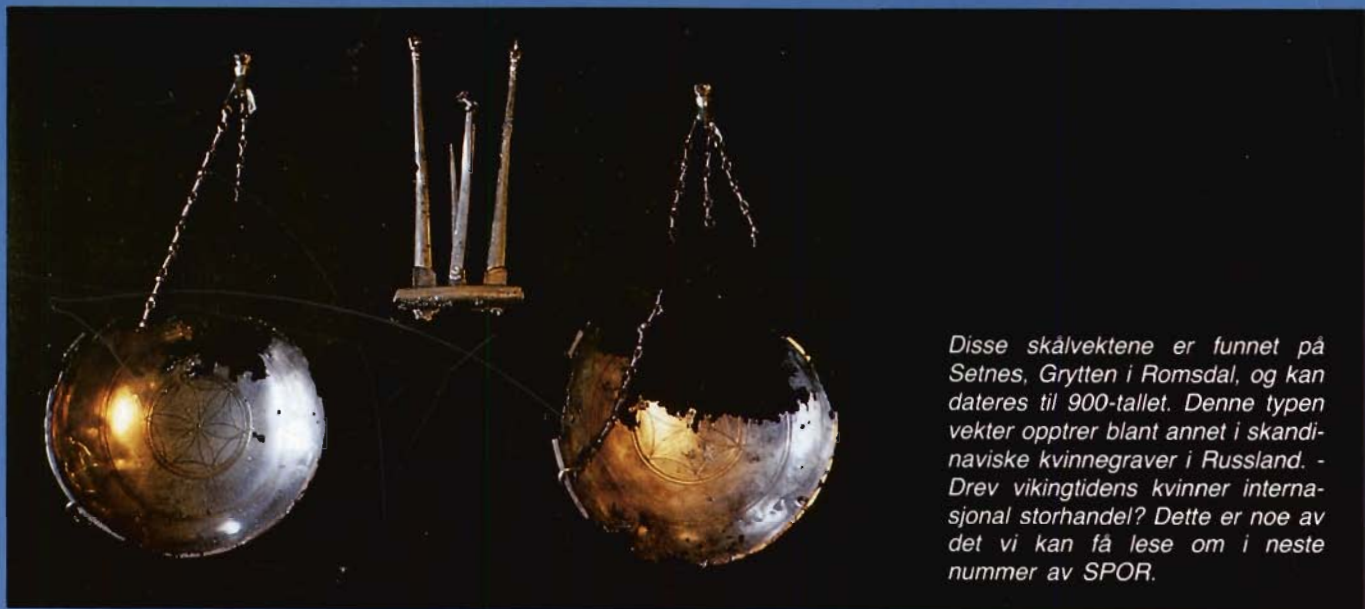
AaS & KSB

Skiene har spilt en stor rolle for ferdselen her til lands - og siden dette fremkomstmidlet ikke har fått noen behandling ellers i dette nummeret, passer det utmerket med en omtale av to gledelige hendelser for alle ski-interesserte her i Trøndelag, nemlig at både utstilling og bok om dette temaet nettopp har sett dagens lys!

NESTE NUMMER:

Hva følger i kjølvannet av ferdsel og fremkomstmidler? Hva var grunnlaget for utviklingen av tettsteder og spesialisert vareproduksjon? - Først og fremst utveksling av varer og vandring av ideer og informasjon, via sjøveien såvel som landeveien.

Dette er et omfattende tema, og en liten del av dette vil vi ta opp i neste nummer av SPOR. Vi vil særlig konsentrere oss om handelen til sjøs, og hva funn i skipsvrak, på markeds plasser, i gårdshauger og i gravhauger kan fortelle om kontakt og vareutveksling.



Disse skålvektene er funnet på Setnes, Grytten i Romsdal, og kan dateres til 900-tallet. Denne typen vekter opptrer blant annet i skandinaviske kvinnegraver i Russland. - Drev vikingtidens kvinner internasjonal storhandel? Dette er noe av det vi kan få lese om i neste nummer av SPOR.



- Har De SPOR?
- Spor av hva da?
- Jeg mener bladet SPOR!
- Sporeblader?? Dette er ikke noen blomsterforretning!

Dette er eksempel på hva man lett kan komme til å risikere dersom man prøver å anskaffe SPOR over disk! Av praktiske årsaker har SPOR foreløpig liten spredning i våre bladutvalg, selv om vi har flere gode unntak. Nevnes kan bl.a. Bruns kiosk og kiosken ved Bybrua i Trondheim, Joh. Petersens bokhandel i Mosjøen samt Sandnessjøen Bok- og papirhandel. Dette blir jo likevel bare dråper i havet!

Derfor - for deg som bor i utkanten, eller liker å ha det lettvtint: BLI ABONNENT !

Abonnér på SPOR!

Utkommer 2 ganger pr. år. Abonnement kan tegnes på alle landets postkontor eller ved melding til redaksjonen. Årskontingent kr. 50,-. Enkeltheft kr. 30,-. Redaksjonens adresse: Arkeologisk avdeling, UNIT, Vitenskapsmuseet, 7004 Trondheim. Postgirokonto: 5 22 99 05 / EDB nr. 500 149