

LOTTE SELSING, ENDRE ELVESTAD, HARALD HAMRE,
JENS FLEMMING KRØGER, ANNE MIDTRØD & ARNE JOHAN NÆRØY (RED.)

Fra Galta til Geitungen

Kystkultur og fjæresteinsarkeologi
i Sørvest-Norge



AM-Profil 7

Arkeologisk museum i Stavanger
Museum of Archaeology, Stavanger

Redaksjon/Editorial office:

Arkeologisk museum i Stavanger
Museum of Archaeology, Stavanger

Redaktør av serien/Editor of the series:

Lotte Selsing

Redaktører av dette volum/Editors of this volume:

Lotte Selsing, Endre Elvestad, Harald Hamre,
Jens Flemming Krøger, Anne Midtrød & Arne Johan Nærøy

Redaksjonssekretær/Editorial secretary:

Tove Solheim Andersen

Redaksjonsutvalg/Editorial board:

Tove Solheim Andersen

Arne Johan Nærøy

Einar Solheim Pedersen

Lotte Selsing

Utgiver/Publisher:

Arkeologisk museum i Stavanger

PO Box 478

N-4002 STAVANGER

NORWAY

Tel.: (+47) 51846000

Fax: (+47) 51846199

ams@ark.museum.no

Stavanger

20.12.2005

ISSN 2387-5437

ISBN 82-7760-124-7

Abstract

Selsing, L., Elvestad, E., Hamre, H., Krøger, J.F., Midtrød, A. & Nærøy, A.J. (red.) 2005: **From Galta to Geitungen: coastal culture and archaeology close to the transection between the land and sea in Southwest Norway**. *AM-Profil* 7, 96 pp, Stavanger. ISSN 2387-5437, ISBN 82-7760-124-7

It is a big challenge to understand the relation between people's use of the area close to the transection between the land and sea in a 10 000 years perspective. This is primarily because the time span is so large, the cultural traces so manifold and partly unidentifiable. Secondly it is because the material and immaterial culture of the coastal people have not been the focus of research and management. The limited knowledge has resulted in damage to many cultural monuments and many are in danger of being spoiled. The concept coastal culture is often used to describe culture from newer times along the coast. Shoreline archaeology includes coastal culture from the oldest times up until newer times as an interdisciplinary field of research, which focuses on material and immaterial cultural monuments and environments in the transection between the land and sea.

The aim of the seminar "From Galta to Geitungen: coastal culture and archaeology close to the transection between the land and sea in Southwest Norway" and the present internet publication has been to collect knowledge about the cultural monuments along the coast as a basis for management, research and contact with society. In the long term the aim is also to create a network within "coastal culture and shoreline archaeology".

The seminar title owes its origins to the two sites of Galta and Geitungen: Galta is the oldest Stone Age site along the southwest Norwegian coast and Geitungen is a well-known lighthouse.

Lotte Selsing & Arne Johan Nærøy:

Arkeologisk museum i Stavanger, PO Box 478, N-4002 STAVANGER, NORWAY.

Telephone: (+47) 51846000. Telefax (+47) 51846199.

E-mails: lse@ark.museum.no and ajn@ark.museum.no

Endre Elvestad & Harald Hamre:

Stavanger Sjøfartsmuseum, Musegt. 16, N-4010 STAVANGER, NORWAY.

Telephone: (+47) 51842700. Telefax (+47) 51842701.

E-mails: endre.elvestad@stavanger.museum.no and harald.hamre@stavanger.museum.no

Jens Flemming Krøger & Anne Midtrød:

Rogaland fylkeskommune, PO Box 130, N-4001 STAVANGER, NORWAY.

Telephone: (+47) 51516600. Telefax (+47) 51516674.

E-mails: JFKR@rfk.rogaland-f.kommune.no and AMI@rfk.rogaland-f.kommune.no

Innhold

Forord	6
<i>TEMA: Havner og leder</i>	7
ENDRE ELVESTAD:	
Jernalderledene i Sørvest-Norge	8
Innledning	8
Seiling og saga	9
Havner og førreformatorisk navigasjon	11
I Alfar Vey	13
Havn og grav	15
Strategiske havner	18
Jernalderledene	24
Sammenfatning	27
FRODE FYLLINGSNES:	
Framveksten av strandsteder på 1600- og 1700-tallet i Karmsund-området, sydvest Norge	30
Privilegielovgivning og ulike typer strandsteder	30
Hvorfor oppstod strandstedene?	31
Innbyggere og bebyggelse	33
Strandstedenes størrelse	33
EGIL HARALD GRUDE:	
Havner og havneutvikling i Rogaland med vekt på Dalane, Eigersund og Sokndal	35
Havner i Nord-Rogaland	35
Havner i Ryfylke	35
Havner på Jæren	36
Havner i Dalane	36
INGE SÆRHEIM:	
Navigasjon og namngjeving. Namn og stader som orienteringsmerke langs kysten	39
Døme på stadnamn som har bakgrunn i orientering og ferdsel på sjøen	39
Førebels standpunkt	41
Namnefunksjonar	41
Stadnamna som kjeldetilfang	42
Stadnamn som er knytte til ferdsel på sjøen	43
Oppsummering og konklusjon	46
<i>TEMA: Ressursutnytting langs kysten</i>	48
ARNE JOHAN NÆRØY:	
Den første kystkulturen i Sørvest-Norge	49
Innledning	49
Galta	49
Innvandring	50
Arktisk, marin tilpasning	50
Det arktiske klimaet og naturmiljø	51
”De så havet synke”	51
Det mobile samfunnet	51

Boplassene	51
Nye funn og ny kunnskap og nye spørsmål	54
ARNVID LILLEHAMMER:	
Ryfylke i verdensøkonomien – Skottar, skog og bønder	56
BIRGER LINDANGER:	
Er Noreg bygd på sildebein? Om tusenårig sildefiske i Boknafjorden	58
Fjøremanstuftene på Bokn	58
Når var dei i bruk?	59
I 1976 ”gjekk silda inn under heile landet”	60
Kan det tidlege sildefisket ha sysselsett fleire tusen?	61
Kvar blei det av silda?	62
Sildefisket – eit grunnlag for makt, rikdom og rikssamling?	63
<i>TEMA: Vann og religion</i>	66
GITTE KJELDSEN:	
Helleristninger og vann. Bronsealderens symboler og landskap i Sørvest-Norge	67
Rogalandsristningene	67
Et studie av Austre Åmøy	71
Likheter i figursammensetningen.	71
Brukstil av Åmøyfeltene basert på skipsfiguranalyse	73
Tolkning av bilder – myter og ritualer	74
ARNFRID OPEDAL:	
Båten og det maritime i religiøse forestillinger fra yngre jernalder	76
Reise-teorien	76
Krysse vann	77
Skip og hester	77
Transportmidler	78
Avslutning	79
ENDRE ELVESTAD:	
Om varder og steinkors – tidlige sjømerker i Rogaland	81
Innledning	81
Sjømerker i eldre skriftlige kilder	82
Sjømerker i landskapet	84
Varder	85
Kors	87
Avrundning	90
<i>Oppsummering av seminaret</i>	92
JENS FLEMMING KRØGER:	
Kystens kulturminner, oppfølging av seminaret ”Fra Galta til Geitungen”	92
Om arbeidsmåter	92
Temaer foreslått for vidare prosjektarbeid	93
Andre mulige tema som ble nevnt	93

Forord

Det er en stor utfordring å forstå sammenhengen mellom menneskers bruk av land og sjø i et 10 000-årig perspektiv. Først og fremst fordi tidsrommet er så stort, de kulturelle sporene så mangfoldige og til dels ikke identifiserte. Derneft fordi kystbefolkningens materielle og immaterielle kultur er viet liten oppmerksomhet innenfor forskning og forvaltning. Kunnskapsmangelen har ført til at mange av disse kulturminnene er ødelagt og mange står i fare for å bli det. Begrepet kystkultur er ofte brukt for å beskrive nyere tids kultur langs kysten. Med fjæresteinsarkeologi¹⁾ inkluderer vi kystkulturen fra de eldste tidene og frem til nyere tid som et tverrfaglig forskningsfelt som vil sette fokus på materielle og immaterielle kulturminner og kulturmiljøer i grenseland mellom land og sjø.

Formålet med seminaret "Fra Galta til Geitungen: Kystkultur og fjæresteinsarkeologi i Sørvest-Norge" og denne elektroniske publikasjon har vært å samle kunnskap om kystens kulturminner som grunnlag for forvaltning, forskning og formidling samt å skape et nettverk innen "kystkultur og fjæresteinsarkeologi" som inkluderer det lange tidsperspektiv. Derfor gikk invitasjonen ut bredt til interesserte og ansatte ved den regionale forvaltning, regionale formidlings- og forskningsinstitusjoner, nasjonale formidlings-, forsknings- og forvaltningsmiljøer samt universiteter og høgskoler, Miljøverndepartementet, Riksantikvaren, Norsk institutt for kulturminneforskning samt forvaltningsmuseene. Seminaret samlet mer enn 70 deltakere.

Arrangørene ønsker at dette initiativ kan bli begynnelsen på et lengre samarbeid innen emnene kystens kulturminner, kystkultur og fjæresteinsarkeologi og hvor det lange tidsperspektiv er inkludert.

Redaktørene takker Kate Newland for korrigerings av deres og Birger Lindangers abstract.

Tittelen til seminaret skyldes lokalitetene Galta og Geitungen, Galta den eldste steinalderlokalitet langs kysten av Sørvest-Norge og Geitungen et kjent fyrtårn.

Lotte Selsing, Endre Elvestad, Harald Hamre,
Jens Flemming Krøger, Anne Midtrød og Arne Johan Nærøy

Stavanger den 24. oktober 2005

¹⁾ Grete Lillehammer foreslo for Riksantikvaren å bruke termen "fjæresteinsarkeologi" på denne måten i 1999.

TEMA: Havner og leder

Fra steinalder til nyere tid har sjøveiene vært de viktigste kanalene for Rogalands kontakt med omverdenen. Tidlige spor etter denne kontakten finner vi i form av flint importert fra Danmark i steinalder. Fra bronsealder forteller kystnære graver, importerte gjenstander og bergkunstens avbildninger av skip og båter at sjøfart var svært viktig. I jernalderen var det også vanlig at gravrøysene ble lagt på godt synlige steder langs leden. Vi ser også en tendens til at gravene legges ved viktige havner, som for eksempel Hå, Utstein og Avaldsnes. I jernalder finner vi nausttuffer og båttopptrekk, som ikke bare vitner om fartøyene som var i bruk, men også at anløpsplassene eller havnene kunne ha svært forskjellige funksjoner for eksempel utskipping av handelsvarer, vente- og hvilehavner, gårdshavner, havner ved markeds plasser og forsvarsstrategiske havner. I middelalder og nyere tid blir sporene etter de maritime virksomhetene stadig tydeligere. Nå finner vi sjømerker som varder og kors, fortøyingsanordninger og brygger. På 1600-tallet etableres de første handels- og gjestgiverstedene og på 1700-tallet kommer også de første fyrene i Rogaland. Muligens har navngivning langs kysten også en navigeringsfunksjon.

Redaktørene

Jernalderledene i Sørvest-Norge

ENDRE ELVESTAD

Elvestad, E. 2005: **The Iron Age sailing routes in Southwest Norway.** *AmS-NETT* 7, 8-29, Stavanger. ISSN 0809-618X, ISBN 82-7760-124-7, URN:NBN:no-a1756, UDK 903.48(481.51)"638" & 903.5(481.51)"638"

Tracing the sailing routes from the Iron Age is difficult on the basis of single sources, especially marine archaeological material. When combining different sources like the sagas, old pilots and distance tables, burial mounds and rich archaeological finds from maritime contexts, it is possible to map the Iron Age sailing routes. The reason is that the navigational knowledge in the written material from the Medieval and Early Modern Period was partly connected to the practice of rowing ships and boats. The archaeological material, burial mounds and finds of prestige objects, seems to cluster around strategic or important sailing routes and harbours. The reason was probably the ruler's needs to control the shipping and thereby control the flow of luxury goods and military movements. Hill forts, beacons and naval bases were probably elements in military strategies to prevent attacks from foreign rival rulers.

Endre Elvestad, Stavanger Sjøfartsmuseum, Musegt. 16, N-4010 STAVANGER, NORWAY. Telephone: (+47) 51842700. Telefax: (+47) 51842701.

E-mail: endre.elvestad@stavanger.museum.no

Key words: sailing routes, harbours, coastal graves, power, Iron Age

Emneord: leder, havner, kystnære graver, makt, jernalder

Innledning

I Rogaland er det gjort svært mange rike funn fra eldre jernalder. I mange av tilfellene er funnene gjort på gårder som lå til gode havner langs de sentrale skipsledene. Det er også registrert mange gravhauger og røyser på disse gårdene, og svært mange av haugene eller røysene ligger ved havnene - enten på nesene som leder inn til ankringsområdet eller anløpsplassen eller på åsryggen over. Både funnene og monumentene tyder på at havnene og skipsledene var viktige i jernalderen, noe som kan ha sammenheng med både økonomisk og militær maktutøvelse.

Det var lettere å transportere varer, folk og utstyr på sjøen enn på land. Undersøkelser har vist at innenfor det romerske riket var forholdet mellom kostnader forbundet med land- og sjøtransport 1:28. Det samme forholdet gjorde seg gjeldende i England på 1800-tallet (Albrethsen 1997:210). På Vestlandet har det også vært raskere å ferdes i båt enn på land. Skulle man reise over land måtte man enten over fjellene eller følge kysten inn og ut de lange fjordene. Ulempen med å ferdes til sjøs er at man i større grad er avhengig av været. Langs Vestlandskysten har det imidlertid vært mulig å ferdes i et beskyttet farvann langs de indre ledene. Unntaket er de åpne havstrekningene som for eksempel forbi Jæren eller over Sletta. For å unngå venting eller risikoen ved å krysse åpne havstrekninger i dårlig vær, var alternativet å reise over Jæren eller eidene i Ryfylke.

Valget av reiserute var også betinget av transportmidlene, det som skulle transporteres og hensikten med transporten. Dersom et mindre antall personer skulle fram til et bestemt sted til en bestemt tid, er sannsynligheten stor for at man vekslet mellom land-

og sjøtransport. Det samme kunne være tilfelle ved frakt av et mindre antall eller volum handelsvarer, eller små hæravdelinger med lite utstyr. Hvis tiden ikke betydde noe, eller ved frakt av større mengder handelsvarer og større hæravdelinger med utstyr, ville man sannsynligvis vente til det ble mulig å krysse de åpne havstrekningene.

Seiling og saga

Selv om vi gjerne forbinder vikingtidens og middelalderens skip med seil, var det ikke uvanlig at nokså store skip også kunne ros. Årer ga skipene en manøvreringsevne og en mobilitet som overgikk seilskipene – de kunne manøvrere fritt under slag, de kunne passere trange farvann og de var ikke avhengige av vind for å komme fram. Skipene hadde et relativt lavt fribord, og de stakk heller ikke særlig dypt. Derfor kunne de også manøvrere i grunne farvann og de kunne trekkes opp på strendene. Havnene og farvannet som omtales i sagaene kan derfor vise til seilingsmønstre som er mye eldre enn vikingtiden og middelalderen.

Det er en stor regelmessighet i hvilke havner eller stoppesteder som omtales i sagaene. I Rogaland er det havner som Egersund, Rott, Kvitsøy og Karmsundet. Sagaene gir ikke bare et inntrykk av populære stoppesteder, de gir også en inntrykk av hvordan seilsen foregikk. Havnene lå såpass nær hverandre at de rakk å seile fra den ene til den andre i løpet av en dag, og de lå i havn om nettene. Også i Ottars beretning til kong Alfred av Wessex rundt 890, kommer det fram at det var vanlig å ligge til land om nettene (Koch Johansen 1999:22). I følge sagaene var det også vanlig å ligge i havner i for å vente på god bør. I sagaen om Olav den Hellige står det at kongen ble liggende i Egersund for å vente på en bedre vindretning. Mannskapene var nemlig usikre på om vinden var sørlig eller sørvestlig og om de kunne seile forbi Jæren med denne vinden. De seilte likevel og la til på Kvitsøy om kvelden (Snorres kongesoger bd.2 s.16). Dette kan tyde på at havner som lå ved enden av åpne havstrekninger var spesielt viktige. Kongespeilet gir blant annet det rådet å vente på passende bør i gode havner før man krysser mindre havstrekninger (Kongsspegelen s.69).

I Rogaland var særlig Jæren en farlig strekning. Allerede i Harald Hårfagres saga finner vi en advarsel mot å seile forbi Jæren i dårlig vær:

Far ikkje frå her, før den flate
farveg åt skipa jamnast.
Den store sjøen steinar
opp på stranda, Gudrød, slengjer.

Vent, vidgjetne konge,
til veret seg betre lagar.
Bi her til dess vi får børvind;
no er brim og brot om Jæren
(Snorres Kongesoger bd. 1 s. 72)

Det samme problemet finner vi igjen flere ganger i sagaen om Håkon Håkonsson. I 1220 skulle kongen seile fra Bergen til Viken, men møtte dårlig vær på Jæren og måtte søke nødhavn i Lygre ved Egersund. Kongen hadde 30 skip og etter en halv måneds venting på bedre bør, var maten spist og drikkevarene drukket opp (Soga um Håkon Håkonsson s. 52). I 1240 fikk kongen nok en gang problemer på Jæren. Kong Håkon skulle seile fra Hordaland til Viken. De kom med god bør til Kvitsøy og lå der om natten. Når de passerte Jærens rev neste dag møtte de uvær og flere skip slo i stykker roret (op. cit s. 208). I 1243 måtte kongen rett og slett gi opp. Han kom sent av gårde om høsten og møtte storm på Jæren. Han gikk til Stavanger for å vente på bedre vær som ikke kom, og returnerte senere til Bergen (op. cit. s. 236-237).

Havnene i hver ende av Jæren, enten i Egersund eller i Stavanger-området, må ha vært svært viktige. Derfor var de sannsynligvis under dominans av kongemakten, og hadde en infrastruktur som tillot hærstyrker og konger med følge å oppholde seg der i lengre tid.

Sagaen som gir det beste innblikket i et middelaldersk seilingsmønster er Håkons, Guttorms og Inges saga fra midten av 1200-tallet. Sagaen omtaler en rekke havner og ankringsplasser i tillegg til enkelte landkjenninger. Baglerflåten lå ved *Hidra* da de fikk vite at birkebeinere hadde seilt nordover. Baglerne tok opp forfølgelsen og fikk øye på birkebeinerne da de var kommet til *Foksteinene*. Birkebeinerne seilte inn til *Rekeffjord* hvor de led nederlag og etter seieren seilte baglerne til *Egersund*. Der ble de til dagen etter og tidlig på morgenen dro de videre nordover forbi *Jæren* til *Kvitsøy* og kom nord i *Karmsundet* om kvelden. I følge sagaen var det blitt så mørkt at bare deler av hæren fant *Karmsundet*. De andre seilte inn *Førdesfjorden* og kom ikke fram før senere på kvelden.

Året etter lå birkebeinerflåten på *Kvitsøy* mens baglerflåten lå ved *Selvøy* rett vest for *Lindesnes*. Mens de lå der fikk de vite at en mindre birkebeinerstyrke lå ved *Sokndal*. Siden det blåste en svak nordavind rodde baglerne til *Hidra*. Et fartøy rodde videre men møtte birkebeinere utenfor elveosen (sannsynligvis *Sokndalstrand*). Baglerskuten flyktet sørøstover for både årer og seil med birkebeinerne etter. Birkebeinerne ga imidlertid opp da de fikk se resten av baglerflåten. De flykter nordover forbi *Hådyret*. Baglerflåten la til ved *Sokndalsstrand* og sendte speidere nordover. Ved *Selvåg*, som antagelig er *Vågane* ved *Nesvåg* eller *Selvåg sør* på *Eigerøy*, fikk de vite at det lå 12 birkebeiner-skuter i *Egersund*. De rodde forbi *Hådyret*, møtte birkebeinerflåten og vendte sørøstover til *Sokndalstrand* igjen. Her fikk de forsterkninger og startet forfølgelsen av birkebeinerne som løp i land i *Svåvik*, sannsynligvis *Svånesviki*.

Fig. 1 Hådyret.

Foto: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.

Fig. 1. The Hådyr.

Photo: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.



Havner og førreformatorisk navigasjon

Det kan være vanskelig å finne kilder til jernalderens seilingsmønstre fordi ferdsel på sjøen ikke setter spor slik den gjør på land. Det er også vanskelig å kartlegge ledene ved marint arkeologisk materiale fordi det svært sjelden finnes arkeologisk materiale fra jernalder under vann. Dette kan skyldes at gjenstandene man brukte om bord bestod av jern, bein, lær eller tre som brytes relativt fort ned dersom det ikke er svært gunstige bevaringsforhold. Det kan også skyldes at skip og båter vanligvis ikke lå for anker, men ble dratt opp på strendene. Sporene etter oppholdet kan derfor finnes på land.

En innfallsvinkel for å spore jernalderledene kan være å kartlegge transportmønstrene i middelalder og nyere tid, hvor transport- og fremdriftsmidlene ikke skiller seg nevneverdig fra jernalderens.

Osebergskipet fra begynnelsen på 800-tallet er det eldste seilførende skipet i Skandinavia. Selv om det stadig diskuteres om, eller hvorfor ikke seilet ble tatt i bruk tidligere, er det ikke funnet fartøyer som skulle tyde på det. Det er heller ikke funn eldre enn vikingtiden som skulle tyde på at handelsskipene skilte seg fra krigsskipene. En vanlig forklaring er at det økonomiske systemet i eldre jernalder var en prestijegods-økonomi som ikke inkluderte frakt av mange eller tunge dagligvarer. Det man fraktet var ettertraktede varer som gullgjenstander, provinsialromerske kar og drikkebegre av glass.

Det er nærliggende å tro at leden i eldre jernalder gikk nærmere land og i trangere farvann enn i vikingtiden og middelalderen. En av grunnene er at roskipene gikk saktere enn de seilte. Det var derfor en fordel å være nær land i tilfelle det skulle blåse opp. Det kunne også være en fordel å være nær land dersom roerne skulle hvile eller man skulle bytte mannskap. Man kunne velge trangere og ofte et mer beskyttet farvann fordi skipene gikk rett fram og ikke behøvde å krysse hvis vinden kom imot.

Selv om det kanskje kan være forskjeller i hvilke leder man valgte, er det imidlertid mye som tyder på at navigasjonsmetodene i middelalder og tidlig nyere tid, bygger på en kunnskap som er svært gammel og som ble etablert den gang fartøyene ble rodd.

Peder Claussøn Friis Norgesbeskrivelse, som ble utgitt på begynnelsen av 1600-tallet, inneholder den første seilingsbeskrivelsen som nevner de viktigste havnene i Rogaland: Sokndal, Egersund, Sirevåg, Hå, Rott, Kvitsøy, Skudenes og Haugesund. I Friis Norgesbeskrivelse er også avstanden mellom havnene angitt. Avstandsbetegnelsen er i *ugesjøes* som tilsvarer den middelalderske betegnelsen *vika sjóvar*. I følge Falk og Torps etymologiske ordbok fra 1906 betegnet begrepet opprinnelig et roskifte. Trolig hadde begrepet sammenheng med en praksis hvor en byttet roere etter en gitt distanse kalt *vika sjóvar*. Imidlertid er en *vika sjóvar* også en norrøn avstandsbetegnelse som tilsvarer 1/12 grad, 36 458 1/3 fot, eller 6 nautiske mil som er 11,11 kilometer (Morcken 1964:8). Dette ble regnet ut etter Eratosthenes (276-196 f.Kr) beregning av jordas omkrets til 45.000 kilometer (RIM II s. 125). Andre avstandsenheter til sjøs var 1 dags roing som var 36 nautiske mil, 1 halvt døgr sigling som var 72 nautiske mil og 1 døgr sigling som var 144 nautiske mil (Morcken 1964:22).

Det er interessant å sammenligne disse avstandsbetegnelsene med distansene mellom havnene som er nevnt i sagaene og eldre seilingsbeskrivelser. Det er 38 nautiske mil mellom Egersund og Rott, og 32 nautiske mil mellom Rott og Haugesund. Avstandene tilsvarer omtrent en dags roing. Nå er det usikkert hvor fort man rodde. Regner vi 3 knop som en gjennomsnittlig hastighet for et rofartøy, tar det 12 timer å tilbakelegge 36 nautiske mil (op.cit. s.38). Hvis en dags roing i tillegg til å være en avstandsbetegnelse også betegner en avstand det er mulig å tilbakelegge i løpet av en dag kan det tenkes at viktige nattehavner lå i en avstand til hverandre på rundt 36 nautiske mil. Nå kan det imidlertid være tungt å ro sammenhengende i 12 timer selv om forholdene er gode. Som tidligere nevnt har en viku sammenheng med å veksle i betydningen åreskifte. I tidlig nyere tid ble åreskiftet definert i forhold til en rodd distanse og ikke et tidsrom. I en kongelig forordning om skyssystemet fra 1648 blir det bestemt at det skal være skifte etter 1 mil

og et gjestgiveri etter 3 mil (Norske Rigsregistrarer bd. 9 s.211-212). En mil på 1600-tallet tilsvarer en *vika sjóvar* på 11,11 km. Dette indikerer et innarbeidet system hvor det ble byttet mannskap etter 1 mil eller en vika, og hvor man la til ro for natten etter en halv dags roing. Dersom middelalderens begrep dagsreise betegner det samme som en dags roing, finner vi en tilsvarende forordning fra slutten av 1200-tallet. Her er det bestemt at det skal etableres gjestgiveri for hver hele eller halve dagsreise dvs. 36 eller 18 nautiske mil (RN bd. II nr.994). Selv om det kan være diskutabelt å bruke ferdselsmønsteret fra 1600-tallet og middelalderen som argument for et tilsvarende system i jernalderen, er det sannsynlig at det ikke var store endringer side fremdriftsmiddelet var det samme. Skyssbåtene fra 1600-tallet ble delvis rodd. Det samme ble skyssbåter og enkelte typer krigsskip i middelalderen.

Selv om en slik praksis ikke ble fulgt slavisk, kan den være en innfallsvinkel til å kartlegge anløpsplasser hvor man byttet mannskap eller la til om natten. Tabellen under viser avstandene mellom landingsplasser i Jæren og Dalene og den indre leden i Ryfylke.

Fra	Til	Avstand
Kirkhavn (Hidra)	Åna Sira	6 nm
Åna Sira	Nesvåg	6 nm
Nesvåg	Svånesviki	6 nm
Svånesviki	Egersund	5 nm
Egersund	Vatnamoholmane	6 nm
Vatnamoholmane	Hårr	6 nm
Hårr	Obrestad	7 nm
Obrestad	Jærens Rev	8 nm
Jærens Rev	Hellestø	6 nm
Hellestø	Rott	5 nm
Rott	Sandebukta/Randaberg	6 nm
Sandebukta	Utstein	5 nm
Utstein	Are	6 nm
Are	Alvestad/Nedrabø	5 nm
Alvestad/Nedrabø	Kopervik	7 nm
Kopervik	Avaldsnes	5 nm
Avaldsnes	Vibrandsøy	4 nm

Alternativt kunne man velge den ytre leden fra Rott og inn Karmsundet:

Fra	Til	Avstand
Rott	Kvitsøy	9 nm
Kvitsøy	Falnes/Are	6 nm
Falnes/Skudenes	Trosnavåg	5 nm
Trosnavåg	Kopervik	5 nm

Samtlige steder i tabellen er kjente anløpsplasser bortsett fra Jærens Rev. De fleste er også beskrevet som havner eller ankringsplasser i losbøker fra midten av 1800-tallet (Jfr. Den Norske Lods, 3^{die} hefte 1867). Unntakene er Hårr, Obrestad, Jærens Rev/Reve og Vigdel.

Når det gjelder Hårr har pollenanalytiske undersøkelser påvist en grunn bukt som sannsynligvis ble tørrlagt på 1300-tallet på innsiden av strandvollen (Simonsen 1969:39,45). Innerst i bukta ligger det i alt 4 nausttufter som mest sannsynlig kan dateres til jernalder og på strandvollen rett ved tuftene ligger det flere gravrøyser. På nabogården Kvassheim ligger også et av Rogalands største strandgravfelt.



Fig. 2. Obrestad havn. Nausttuften er den ryddete flaten midt i bildet.
Foto: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.

*Fig. 2. The harbour at Obrestad. The remains of the large boathouse can be seen as an area cleared for stones.
Photo: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.*

Når Obrestad havn ble bygget ut på slutten av 1800-tallet, var argumentet at stedet lå bedre beskyttet enn de andre alternativene ved Marøy og Vik ved Skeie i Klepp (Leegård 1914:117). Hvis man går rundt bukten ved Obrestad havn en dag med høy sjø fra vest, ser sjøen ut til å legge seg betraktelig før den kommer inn i bukten. På sletten over dagens naustrekke er det registrert et skipsnaust på hele 40 meters lengde. Bredden på naustet og høyden over havet kan tyde på en datering til eldre jernalder. Det er derfor sannsynlig at Obrestad var en brukbar anløpsplass før havnen ble bygget ut på slutten av 1800-tallet.

Om Hellestø står det i Havnevesenets historie at stedet ligger utsatt til og innseilingsforholdene er vanskelige. Likevel kunne det ligge opptil 200 båter i havnen under silde- og torskefiskeriene på 1800-tallet (Leegård 1914:121). Et alternativ var Ølbergstranda som også skal ha vært en brukbar landingsplass (Langhelle 1983:121).

Selv om vi skal være forsiktige med å bruke en statisk avstandstabell på fortidens mobilitet, har antagelig disse havnene vært viktige i et transportmønster for rodde fartøyer som kanskje ikke var så forskjellig fra eldre jernalder til 1600-tallet. Det er også mulig at havnene var del av en infrastruktur hvor jernalderens småkonger, middelalderens rixkonger, og 1600-tallets embetsmenn osv. hadde muligheter til overnatting og mat for seg og sitt følge.

I Alfar Vey

En annen kilde som kan vise til et alderdommelig transportmønster er matrikkelen fra 1665 hvor det står om enkelte gårder at de ligger ved allfar vei (deler av matrikkelen er trykket som tillegg i *Ætt og Heim* fra 1976 og utover). Dette var gårder som lå sentralt til langs ferdselsårene, hvor reisende ofte stanset for å få kost og losji. Årsaken til at gårdene omtales som beliggende ved allfar vei var sannsynligvis at dette førte til utgifter for

gårdbrukeren, og at de derfor i enkelte tilfeller fikk lavere skatt. Hvem de reisende egentlig var er usikkert. Mest sannsynlig var det hovedsakelig geistlighet eller embetsmenn med følge, som også hadde rett til fri skyss. I tillegg kunne det sikkert også være private som hadde ærender i ulike deler av distriktet.

Spredningen av gårdene som lå ved allfarvei viser et interessant mønster (allfarveigårdene er i kursiv). Mellom Egersund og Stavanger- eller Sandnesområdet gikk det en indre og ytre vei. Den indre gikk gjennom gårdene *Bjerkreim, Helland, Fuglestad, Røysland, Kyllingstad, Ålgård, Skjæveland, Tjesseim, Sørbø og Østeråt*. Den ytre gikk fra Egersund til *Ogna, Kvalbein, Obrestad, Hå, Re, Utsola* og *Grannes*. Gårdene langs den ytre veien kan også ha blitt brukt som losji av sjøfarende. Fra Stavanger og Sandnes gikk ferdselen videre over sjøen til *Galta*, enten mellom Bru og Åmøy og opp på østsiden av Mosterøy, og videre inn Mastrafjorden, eller øst for Rennesøy. *Vaula* på Mosterøy og *Ullanes* på Rennesøy som begge var allfarvei-gårder antyder forskjellige leder. Fra *Galta* gikk ferden over Boknafjorden til *Are* som er den korteste strekningen i åpent farvann. Derfra opp Boknasundet til *Alvestad* og *Nedrabø* hvor det tydeligvis var et veiskille. Man kunne enten gå vest til *Austrei* ved Kopervik, eller østover til *Årvik* og *Hervik* i innløpet til Skjoldafjorden. Fra *Hervik* gikk leden innover fjorden til *Haraldseid*, over eidet og videre ut Ålsfjorden.

Når det gjelder ledene forbi Dalene og Jæren er det sannsynligvis ikke noen forskjell på de rodde og de seilte ledene. Årsaken er at det ikke er noen beskyttende skjærgård som åpner for alternative veivalg. Derfor har trolig de fleste havnene som var i bruk i tidlig nyere tid eller middelalder tradisjoner tilbake til jernalderen. Gode eksempler er Hårr og Hå/Obrestad hvor der topografiske forholdene var relativt gode for å føre fartøyer til land. Her er det nausttuffer og store gravfelt ved anløpsplassene.

Det er en markert forskjell mellom rutene som kan trekkes opp mellom gårder som lå ved allfarveien og de seilte ledene fra middelalder og tidlig nyere tid. Årsaken er at motivene for å forflytte seg i stor grad bestemte reiseruten. Reisene mellom allfarveigårdene var sannsynligvis i stor grad motivert av enkeltpersoner med følge som måtte raskt fram, og som derfor ikke kunne bli liggende for å vente på bedre bøl. Ved å reise landeveien over Jæren unngikk man den farlige kyststrekningen. Ved å ro gjennom sundene på Rennesøy unngikk man det eksponerte farvannet vest av Rennesøy og strekningen over Boknafjorden ble relativt kort. Ved å ro inn Skjoldafjorden og dra over Haraldseid unngikk man Sletta. Nettopp fordi reisetiden var viktig forgikk skyssen på sjøen med rodde båter som var uavhengig av vindforholdene.

I en forordning fra 1300-tallet het det at lagmannen har rett på 4 skysskarer til sjøs når han reiser rundt for å avsi dommer eller i kongen eller landets ærend. (Regesta Norvegica bd. 3 nr. 413), I forordningen om skyssferd fra 1648 brukes begrepet rorsfolk om de som skysser til sjøs (Norske Rigsregistrarer nr. 9 s 212, 216, 217). Forordningen fra 1300-tallet omtaler 4 skysskarer som i teorien må ha rodd et fartøy med fire par årer. I Rogaland på 1700-tallet var vengebåten et vanlig skyssmiddel, som i tillegg til seil hadde 4 eller 5 årepar dvs. en åttring eller tiæring. Disse båtene kunne være mellom 8 og 10 meter lange og var såpass store at de tålte en del sjø samtidig som de var raske å både ro og seile. De var også lette å manøvrere i trange og grunne farvann (Vinje 1958:88).

Størrelsen på fartøyene og fremdriftsmåten gjorde at man kunne velge andre leder enn de større seilte handelsfartøyene kunne. Sundene mellom Bru, Askje og Åmøy var trange med mange grunner og langt fra ideelle for større seilfartøyer. Mastrafjorden, Boknasundet og Skjoldafjorden var også relativt trange, og vanskelige å krysse i motvind. For rodde fartøyer var derimot de indre ledene godt beskyttet mot høy sjø.

Sannsynligvis har 1600-tallets allfarveigårder gjennom svært lang tid ligget ved allfarveien, og de indre ledene nordover gjennom Ryfylke i et beskyttet farvann var like aktuelle for rodde fartøyer i jernalder som i nyere tid.

Fig. 3. Bronsealderrøys ved Boknasundet.
Foto: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfartsmuseum.



Fig. 3. Cairn from the Bronze Age at Boknasundet.
*Photo: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfartsmuseum.*

Havn og grav

Then the Geat people began to construct a mound on a headland, high and imposing, a marker that sailors could see from afar (Beowulfkvadet)

Den som har reist i båt og sett gravrøysen fra sjøen har sikkert også lagt merke til hvor monumentale røysene kan virke. Gravminnene ligger svært ofte på nes eller høydedrag ved skipsleden eller på nes i innseilingene til havnene eller på høydedragene bak dem. Store gravhauger eller røysen tolkes ofte som visuelle uttrykk for makt. En av grunnene er at det kreves en stor kollektiv innsats for å få dem bygget (Ringstad 1987:32). De monumentale gravene kan derfor tolkes som uttrykk for en maktutøvelse - i form av en makt over og en makt til. Gravene kan ha befestet og legitimert det sosiale hierarkiet innenfor en viss region. En visuell framvisning av "mektighet" kan også ha vært en form for potensiell makt, som ikke er utøvd, men som kan aktiveres i gitte situasjoner. For eksempel under trusler utenfra.

Derfor er gravmarkeringene langs kysten interessante. Plasseringen langs ferdselsårene kan ikke tolkes annerledes enn at gravenes symbolske innhold var ment for reisende om bord på båter og skip. Dersom den reisende har hatt en lavere sosial rang kan reisen ha vært en påminnelse om en hierarkisk orden som var allestedsnærværende. Dersom den reisende var en utfordrer kan reisen ha vært en påminnelse eller trussel om motstand.

I Rogaland kom fiender eller mulige utfordrere i stor grad sjøveien. Havnene eller de nære landområdene var ofte arenaene der konfliktene ble spilt ut. Derfor var også havnene og ledene viktige posisjoner i spillet om makten og det er grunn til å tro at jo mer strategisk viktig leden og havnen var, jo mektigere ble symbolene rundt. Dette kan gjenspeiles i distribusjonen av monumentale kulturminner langs de rodde ledene slik de kunne trekkes opp gjennom allfarvei-gårdene.

Langs Boknasundet på begge sider ligger det gravrøysen og hauger svært tett bare med et par hundre meters mellomrom. Røysene ligger godt synlig fra sjøen på nes og åsrygger. Det er også samlinger med gravrøysen ved havnene til allfarvei-gårdene. På Are er det ved Skottahamn registrert 1 gravrøys, ved Vestre Arsvågen 3, ved Munkhamn 2 og ved Østre Arsvågen 9. På Alvestad er det registrert rundt 11 gravrøysen og 1 bauta som ligger henvendt mot Boknasundet. I tillegg er det mange som er fjernet. På Nedrabø er det 7 gravrøysen ved sjøkanten.

Også mindre alternative leder er marker med gravrøyser. Et godt eksempel er Sønnalandsstrømmen som forbinder Karmsundet med ankringsplassene sør på Bokn, blant annet Are. Her er gravrøysene synlige fra innseilingene til hver ende av sundet.

Sammenhengen mellom gravrøyser og hauger er svært tydelig i Rennesøy kommune. Tabellen viser gravrøyser og bautasteiner som ligger rundt de gamle ankringsplassene som er kartfestet på sjøkartet fra 1864. Svært få av kulturminnene ligger innenfor historiske gårdstun eller i tilknytning med forhistoriske tun. Derfor er gravrøysenes plassering er maritim og de har ikke vært noen direkte markeringer av jernalderens gårdstun.

Havn/ankringsplass 1864	Gravrøys	Bauta	Landskapstype
Låder	4		Beite
Reianesvågen	6	1	Beite
Nørevåg	13		Beite
Galtavågen	23		Beite
Sørbøvågen	12		Beite
Eltravåg	10		Beite
Dravika	0		
Hanasand	1		Beite
Hanasandholmen	2		Beite
Nedrabø	0		
Vågedal	4		Beite
Vikevåg	8	1	Innmark/tun
Finnasand	121		Beite
Klostervågen	30	1	Beite/innmark/tun
Mellom Bru og Line	0		

Tabellene gir ingen utfyllende oversikt over sammenhengen mellom markerte graver og ankringsplasser, men de viser en klar tendens. Mange gravrøyser og hauger er plassert ved skipsleden og ved ankringsplasser, og ikke i forbindelse med forhistoriske gårdstun. Generelt viser sjøkartet til ankringsplasser som ligger godt beskyttet mot sjø og vind og som var like anvendelige i jernalderen som på 1800-tallet. Vi skal imidlertid være oppmerksomme på at ankringsplassene som er merket av på eldre sjøkart viser til steder der man lå godt for anker, og ikke steder der det også var gode forhold for å trekke skip og båter opp på land. De havnene som ikke var egnet til å trekke opp skip var sannsynligvis ikke like attraktive i jernalderen.

Dersom vi skal gripe sammenhengen mellom gravmarkeringer og skipsled er markeringenes visuelle effekt viktig. Ser man markeringene fra land kan de virke unnselige, men fra sjøen kan de være iøynefallende.

På Baknahodnet ved ankringsplassen på Finnasand like ved Utstein, ligger det en steinlegning som er 154 meter lang og kan ligne en slags slangeformet labyrint. Steinlegningen ligger i et område med 120 gravrøyser som varierer mellom 2 og 16 meter i diameter. Arkeologen Jan Petersen åpnet rundt 1940 noen av gravrøysene. De var ikke spesielt rike, men gjenstandene kunne dateres til yngre romertid og tidlig folkevandringstid. Går man på veien over gravfeltet i dag er gravene knapt synlige, men sett fra sjøen fremtrer gravrøysene tydelig selv om de er overgrodd. Vi kan også forestille oss hvilken visuell effekt steinleggingen må ha hatt mot en grønn bakgrunn. Innerst i bukta er det flate strender hvor fartøyene kunne trekkes opp. Der var også en av innseilingene til Klostervågen og Klosterhamn ved Utstein.

Slik gravfeltet ligger må det altså ha vært synlig langt nedover Mastrafjorden. Det sterke visuelle uttrykket som gravfeltet sannsynligvis ga, kan ha sammenheng med at Mastrafjorden var en viktig led i jernalder. Ved sterk vind og sjø fra nordvest til sørvest er farvannet vest av Rennesøy svært eksponert. Velger man derimot å ro fra Stavanger/



Fig. 4. Utsyn fra Lådervarden over ankringsplassen på Låder. På åsryggen mot horisonten er det flere gravhauger.
Foto: Endre Elvestad/ Stavanger Sjøfartsmuseum.

Fig. 4. View from Lådervarden towards the anchorage at Låder. On the ridge against the horizon there are several burial mounds.
Photo: Endre Elvestad/ Stavanger Sjøfartsmuseum.

Hundvåg mellom Bru/Sokn og Åmøy, eller øst av Åmøy og siden opp Mastrafjorden, kan man ro i le for sjø og vind halvveis til Bokn. Dette var en av ledene som kunne trekkes opp mellom allfarvei-gårdene og det er betegnende at Flaggruten iblant går denne leden for å korte ned på strekningen med tung sjø.

På Rennesøy på andre siden av Mastrafjorden ligger to andre havner. Den ene ved Låder og den andre ved Reianes. Som vist i tabellen er det rundt ankringsplassen på Låder registrert 4 gravrøyser. 3 er plassert på en åsrygg vest for ankringsplassen. De ligger synlige både fra havnen og fra innseilingene i Mastrafjorden og i Boknafjorden. På en topp på motsatt side av vågen ligger Lådervarden som er en gravrøys med en større varde bygget opp i kanten av røysen. Herfra er det et vidt utsyn utover begge fjordene. Rundt Reianesvågen er det også gravrøyser pluss en bautastein. Betydningen av stedsnavnene kan ha sammenheng med stedets havnefunksjoner. I følge Tryggve Bakka kan Låder ha sammenheng med å laste og Reianes med red dvs. ankringsplass (Bakka 1964:66). Rett over havnen ved Låder er det registrert 7 hustufter og 2 mindre røyser. Tuftene er udaterte og varierer i størrelse fra 20 x 6 til 9 x 5 meter. Rundt vågen er det for øvrig en lang flat strand som er ideell å trekke båter opp på. Det er verdt å merke seg at Låder ligger der det er kortest avstand over Boknafjorden til innseilingen i Boknasundet, og det er svært sannsynlig at havnen var en ventehavn når sjøen var for høy til å krysse fjorden. Dette var ikke mindre aktuelt i jernalder når skipene måtte ros over fjorden. Det er ikke gjort arkeologiske undersøkelser av tuftene ved Låder, men det kan tenkes at de har sammenheng med havna. De kan for eksempel ha gitt muligheter til overnatting og proviantering. Det er også betegnende at Reianes hadde skyssplikt på 1700-tallet selv om ikke gården er nevnt i forbindelse med allfarvei-gårdene. Årsaken til skyssplikten var trolig at gården lå ved en god havn og med kort avstand til Bokn.

Det er fristende å argumentere for at gravrøysene var et uttrykk for en maritim makt. De ligger som synlige manifestasjoner på at havner og leder var i besittelse, eller ble kontrollert av en elite med tilhørighet til landskapet. Grunnen til at dette var viktig kan være at transporten av prestisjevarer og militære styrker hovedsakelig foregikk på sjøen. Havnene var derfor svært strategiske posisjoner militært og økonomisk.

Strategiske havner

Havnene og skipsledene var arenaer hvor konfliktene utspilte seg. Vi kan også forestille oss at fiendtlige flåtestyrker på vei til et konfliktområde måtte legge til havn underveis. De måtte hvile, proviantere og hente friskt vann. De måtte også finne ly i en havn dersom det ble uvær, og reparere skipene dersom de var blitt skadet. Derfor finner vi ofte spor etter varslingsanlegg i form av veter i nær tilknytning de viktige havnene – særlig på Jæren og i Dalane.

Noen av disse vetene var hovedveter som inngikk i det generelle kystforsvaret. Disse vetene ligger ofte i en avstand til hverandre på 30 – 40 kilometer, og med et vidt utsyn mot sjøen og med siktlinjer til de nærmeste hovedvetene. Andre veter har vært regionale eller lokale varslingsanlegg. De regionale ligger ofte litt nærmere hverandre enn hovedvetene og kan ligge lavere i terrenget fordi de bare skulle varsle innover en bestemt bygd eller fjord. Den tredje formen for veter var lokale varslingsanlegg for havner, strandsteder, handelsplasser eller byer (Olafsen 1920:75).

Hvor gammelt vetesystemet er vet man ikke. I Norge får Håkon den gode æren for å ha organisert vetesystemet rundt midten av 900-tallet, men flere fornaldersagaer forteller om bruken av veter. Disse sagaene ble riktignok skrevet ned i middelalderen, men de omhandler tiden før landnåmet på Island (Scheen 1920:251). Trolig ble vetene også benyttet i folkevandringstiden som varslingsanlegg til eller mellom bygdeborgene (Skoglund 2002:49).

Vetene kan spores i stedsnavn som inneholder vete - vede - vite. De kan også spores arkeologisk ved steinfundamenter som tømmeret ble stilt opp på eller tufter etter små hus hvor vaktmannskapene tok ly.

Nesten samtlige viktige havner i Dalane og på Jæren har hatt veter like i nærheten, noe som virker svært rimelig (Jfr. Scheen 1951:284-286). Siden kyststrekningen er svært eksponert og det er få gode havner eller anløpsplasser, ville sannsynligvis fiendtlige flåtestyrker søke inn mot havnene. Vetene ved disse havnene skulle sannsynligvis varsle den nære bebyggelsen og bygdelaget rundt. Det kan også tenkes at de skulle varsle flåtestyrker i havnen eller i havner i nærheten.

På toppen av Varåsen ved Rekefjord er det bygget opp et skjul i stein for en losutkikk. Steinen er sannsynligvis tatt fra en gravrøys som utkikksposten er bygget over. Like ved siden ligger det enda en steinsetting. Losutkikken på toppen tyder på at dette er

Fig. 5. Losutkikk på Varåsen ved Rekefjord. Den høye holmen i bakgrunnen er Foksteinen. Foto: Endre Elvestad/ Stavanger Sjøfartsmuseum.

Fig. 5. Old pilot lookout on Varåsen at Rekefjord. The small and high island in the background is Foksteinen. Photo: Endre Elvestad/ Stavanger Sjøfartsmuseum.



det beste stedet for å ha oversikt over skipsleia utenfor, men det er også gode siktlinjer til gårdene Årstad, Sokndal og Haneberg innenfor. 500 meter sørøst for Varåsen ligger Vedåsen som også kan knyttes til en vete. Det er interessant å merke seg at under stridighetene mellom baglere og birkebeinere samlet Torgils Fudhund leidangen ved Sokn (Haakons, Guttorms og Inges saga s. 34). Det er mulig at vetene på Vedåsen eller Varåsen ble tent for å varsle flåten til Torgils Fudhund om at baglerne nærmet seg. Det kan også tenkes at vetene var i bruk lenge før. 5 kilometer mot nord, ved gården Urdal, ligger det en bygdeborg, og på Ytre Evja 5 kilometer lenger nord, ligger ytterligere en bygdeborg. Det er usikkert om det er direkte siktlinjer mellom Varåsen/Vedåsen og bygdeborgene. Derimot er det sannsynligvis gode siktlinjer fra Varåsen/Vedåsen til Varefjellet 2,5 km mot nord-nordvest, og derfra 2,4 kilometer til bygdeborgen på Urdal.

Ved Sirevåg er det også en mulig kobling mellom vete og bygdeborg. Rett ved havnen ligger to høyder som kalles Vedafjellet og Vetten. Ca. 3 kilometer nord-nordøst for Vedafjellet ved Sirevåg ligger en bygdeborg.

Det er ikke utenkelig at varslingsanleggene ble brukt i forbindelse med en militær mobilisering i eldre jernalder for å bekjempe fiendtlige flåtestyrker.

I Ryfylke var sannsynligvis forholdene litt annerledes. Her finner vi langt færre veter, og de er ofte plassert på høyere topper løsrevet fra havner og bebyggelse. Vetten på Boknafjellet var sannsynligvis en av hovedvetene langs kysten. På toppen er det registrert en sirkulær steinsetting som kan være fundamentet for denne.

Finnborg på Sjarnarøy ligger på en liten øy med et vidt utsyn over Boknafjorden og Nedstrandsfjorden. På øya er det registrert en bygdeborg i tillegg til 2 båttopprekk som er rundt 20 meter lange og henholdsvis 3,5 og 5 meter brede. På Finnborg skal det også ha stått en vete. På Nådnøy i Finnøy er det et tilsvarende anlegg med bygdeborg og 2 båttopprekk. 2,5 kilometer mot vest ligger Bergevarden hvor det skal ha stått en vete og ved gården Kingestad 2,5 kilometer mot sørvest ligger ytterligere en bygdeborg.

Det er svært usikkert å knytte bygdeborgene til veter, men det virker ikke urimelig at bygdeborgene var del av et kystforsvar i eldre jernalder, og at veter ble brukt for å varsle ankomsten av fiendtlige flåtestyrker eller til å kommunisere mellom bygdeborgene. Finnborg er kanskje den bygdeborgen som er lettest å se i sammenheng med et kystforsvar. Dersom bygdeborgen og båtstøene er samtidige har sannsynligvis borgen vært en befestning for en mindre flåtestyrke. Båtstøene som er rundt 20 meter lange og mellom 3,5 og 5 meter brede kan ha rommet fartøyer som tilsvarer Nydamskipet (310-320 e.Kr.) eller Kvalsundskipet (ca. 650 e.Kr.). Nydamskipet var ca. 23 meter langt og ca. 3,5 meter bredt, og hadde 28 roere (Bill, Poulsen, Rieck og Ventegodt 1997:44). Kvalsundskipet var ca. 18 meter langt og ca. 3 meter bredt. Det hadde 20 roere (Brøgger og Shetelig 1950:60-62). Siden borgen ligger på en liten øy kan den ha vært en befestning for et mannskap på 60 – 70 personer. Det kan ha vært en tilsvarende sammenheng

Fig. 6 Rest etter borgmuren på Finnborg. I bakgrunnen ser man både Nedstrand og Hebnes. Foto: Endre Elvestad/Stavanger Sjøfartsmuseum.

Fig. 6. Remains of a hill fort at Finnborg. Nedstrand and Hebnes can be seen in the background. Photo: Endre Elvestad/Stavanger Sjøfartsmuseum.

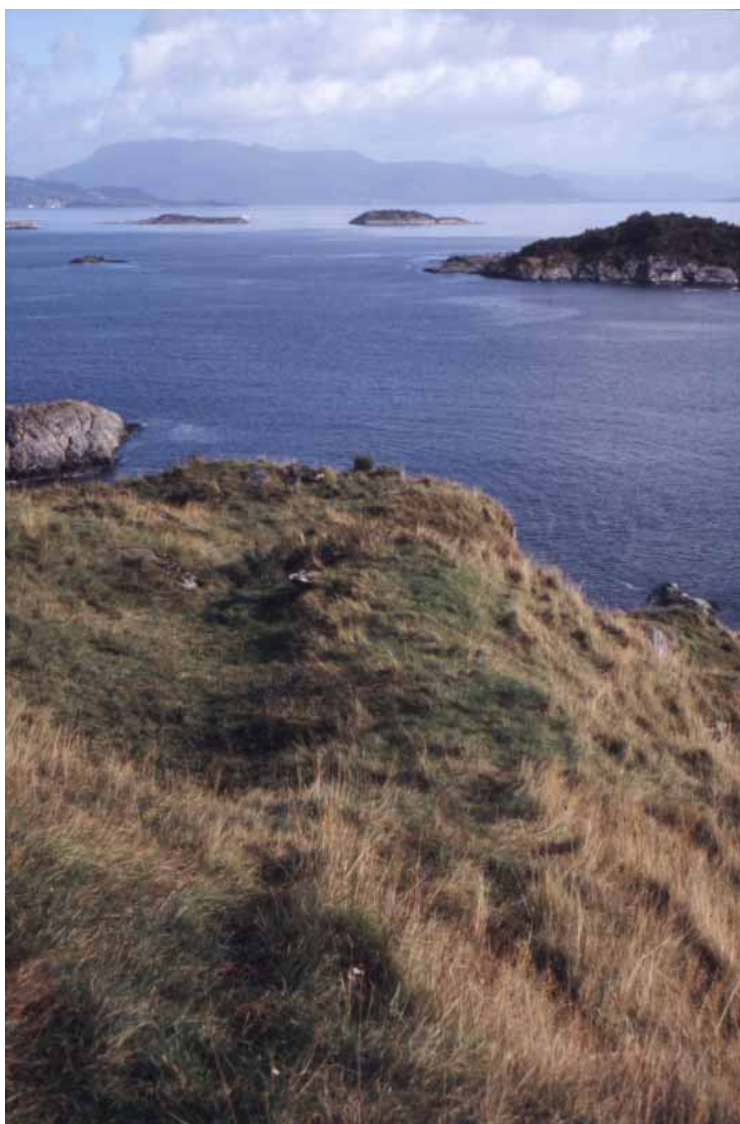


Fig. 7. Båtopptrekkene på Finnborg.

Foto: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.

*Fig. 7. The landing
places at Finnborg.*

*Photo: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.*



mellom båtopptrekkene og borgen på Nådøy. Støene er imidlertid ikke registrert og uten videre registreringer forblir sammenhengen uviss.

Fig. 8 Klosterhamn og Klostervågen sett fra Mastravarden.

Foto: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.

*Fig. 8. Klosterhamn and
Klostervågen seen from
Mastravarden.*

*Photo: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.*

Det kan også ha vært havner der større flåtestyrker ble mobilisert. Havneområdene ved Utstein Kloster ligger svært sentralt i krysningen mellom flere sentrale leder – den ytre leden fra Kvitsøy til Karmsundet og de indre ledene opp Boknasundet eller inn Skjoldafjorden og over Haraldseid. Området er også svært sentralt i forhold til seiling-sledene østover inn Ryfylke, eller sørover mot Stavanger/Sandnes-området. Klostervågen, som i dag er svært grunn, var tidligere en ideell havn. Den hadde tre innløp – et gjennom Fjøløysundet mot vest, et fra Klosterhamn i sør og et gjennom Finnasandstraumen i øst. Innløpene til Klostervågen er svært smale og derfor mest egnet for rodde fartøyer. Stavanger Sjøfartsmuseum har gjennomført flere marinarkeologiske undersøkelser i Fjøløysundet, Klostervågen og Klosterhamn. I sjøområdet rett nedenfor klosteret er det ikke funnet gjenstander, ballast eller rester etter bryggeanlegg. Dette kan skyldes at fun-



nene ligger dypere nede i sedimentet, eller at det ikke er avsatt noe materiale i dette området. I innløpet til Fjøløysundet ligger det en ballastrøys på ca. 3 meter i diameter som består av løftestein rundt stein. Dette var ballast som var vanlig i åpne klinkbygde fartøyer og ballasten kan derfor være svært gammel. Mest sannsynlig er ballasten dumpet før man seilte videre inn mot Klostervågen eller i forbindelse med omlasting på stedet. I Klosterhamn er det gjort en rekke funn fra forskjellige perioder. Innenfor Skibanes i den sørvestlige delen av havnen ligger det minst 2 ballastrøyser av samme type og størrelse som den i Fjøløysundet. Det ligger også atskillige røysen av flint- og kalkstein samt gjenstander av keramikk som foreløpig kan dateres fra ca. 1500-tallet til 1900-tallet. En svært stor røys ligger i forbindelse med rester etter faste fortøyinger i sjøen. I denne røysen er det funnet så mye nytt materiale at den har sannsynligvis sammenheng med opplag av seilskuter på 1800-tallet. De andre røysene kan være deponert i ulike perioder – fra jernalder/middelalder til nyere tid.

En mulig tolkning av funnene ved Skibanes er at Klostervågen ble for grunn i løpet av middelalderen og at fraktestartøyene la til på innsiden av neset for omlasting. Det er mulig at varer som skulle inn til klosteret ble rodd inn i mindre fartøyer, eller at landskyld eller handelsvarer som skulle ekspederes videre ble mellomlagret på Skibanes. I følge engelske tollregnskaper eide Utstein kloster en busse, dvs. et handelsskip, som ved flere anledninger anløp engelske havner på begynnelsen av 1300-tallet (Haug 2005:166-167). Sannsynligvis ville innløpene til Klostervågen være for grunne til at en fullastet busse kunne passere. Det er derfor interessant at stedsnavnet Skibanes kan ha sammenheng med oppankring og opplag av større fartøyer i tidlig middelalder (Stylegar & Grim 2003:95)

Noe innenfor Skibaneset ligger det en lang steinvoll under vann. Den har retning mot en stor stein som ligger midt i løpet. Her er det en åpning mellom steinen og et lite skjær, men vollen fortsetter på innsiden av skjæret mot en større holme. I dag sperrer vollen innseilingen til Klostervågen bortsett fra åpningen mellom steinen og skjæret. Det er derfor mulig å tolke vollen som en ledsperring som kan ha hindret skip i å trenge inn i Klostervågen. Det er uvisst om vollen er en naturlig morenerygg eller om den er laget av mennesker. Foreløpige undersøkelser tyder på begge deler.

I utløpet av Fjøløysundet er det to lokaliteter med tuftekomplekser. På den ene er det 3 tufter, og på den andre 7, hvor minst en er naustuft. Jan Petersen gjennomførte en mindre utgraving i 2 av tuftene. I den ene ble det funnet et lite stykke brent leire, og gulvet var delvis dekket av heller, men det var ikke ildsted. I den andre tuften var det ingen funn, men det var et sentralt ildsted. Tuftene er tolket som gårdsanlegg (Petersen 1942:52). Nå er ingen av anleggene datert og funksjonen er også usikker. Dersom anleggene er samtidige virker det merkelig at det skal være 2 gårdsanlegg hvorav det ene har hele 7 stående bygninger, når området er så skrint og det ligger svært eksponert mot vest. Noe lenger mot vest går det en svært kraftig mur tvers over neset, som virker litt for kraftig til å være et vanlig steingjerde. En alternativ tolkning kan være at det ikke er rester etter et gårdsbruk, men spor etter en bebyggelse som hadde en annen funksjon. Strendene er godt egnet som landingsplass og man kunne uten problemer dra en relativt stor flåtestyrke opp på land. Beliggenheten er svært gunstig i forhold til rask adkomst til sjøområdene mellom Tungenes, Kvitsøy og Bokn. Kneberfjellet rett bak tufteanleggene var også et godt sted å overvåke skipsleden. Et annen mulig tolkning er at stedet var basen til en mindre flåtestyrke til forsvar av havnen og bebyggelsen inne i Klostervågen.

Mastravarden (154 moh.) var imidlertid et enda bedre utkikkspunkt. Her skal det tidligere ha stått en vete (Scheen 1951:286). På toppen er det registrert en rundrøys med en diameter på 14 meter og en hustuft på ca. 5,5 x 4 meter. Tuften kan være rester etter et vakthus som i henhold til Magnus Lagabøters landslov fra 1274 eller Kristian den femtes Norske Lovbok fra 1687 skulle bygges ved vetene (Olafsen 1920:69-71).

Selv om indisiene er svake, er det fristende å foreslå at Utstein hadde en spesiell rolle i landvernet. Anne Nørgård Jørgensen har satt opp følgende topografiske kjennetegn for



Fig. 9. Gravrøys med varde i innløpet til Fjøløysundet. Tufteanleggene ligger på flaten på andre siden av sundet. Foto: Endre Elvestad/ Stavanger Sjøfartsmuseum.

Fig. 9. Cairn at the entrance to Fjøløysundet. The house remains are situated on the isthmus on the other side of the sound.. Photo: Endre Elvestad/ Stavanger Sjøfartsmuseum.

danske ”marinebaser” eller samlingsplasser for leidangen i perioden mellom 600- og 1100-tallet.

- flate strender
- naturlige eller kunstige innsnevring i innseilingene
- muligheter for overvåking av innseilingene
- muligheter for overvåking og varsling til omlandet
- gode fluktruter via elver, kanaler eller båtdrag
- områder som kan romme eller beskytte hærstyrker (Nørgård Jørgensen 2002:127-128).

Området rundt Utstein har alle disse kjennetegnene. Strendene er ideelle for å trekke et stort antall fartøyer opp. Samtlige innseilinger er svært smale, noe som ville derfor hindre et stort antall fartøyer i å trenge inn i havnen. Ved samtlige innseilinger er det gode utkikkspunkt som Storevarden (85 moh) sørvest på Fjøløy, Kneberfjellet (ca. 80 moh) ved tufteanleggene på Klosterneiset og Mastravarden. Fra disse toppene kunne innseilingene til Utstein overvåkes og fra Mastravarden kunne man overvåke skipstrafikken mellom Jæren og Karmsundet og i store deler av Ryfylkebassenget. Fra Mastravarden kunne man varsle et stort omland. De tre løpene ut av Klosterlågen/Klosterhamn var alle gode fluktruter som hver ledet ut til ulike fjorder. Det var også landområder der hærstyrkene kunne oppholde seg.

Det er ikke funnet forsvarsanlegg i området rundt klosteret, men spor etter dette kan ha forsvunnet med arbeidene som ble gjort i forbindelse med etableringen av klosteret. Det behøver imidlertid ikke å ligge der klosteret ble bygget.

Havnene kunne også være strategiske i forhold til økonomiske maktstrategier. Det økonomiske systemet i jernalderen kalles som nevnt en prestisjegods-økonomi. Prestisjegods er gjenstander som ikke er nødvendige for å overleve i det daglige, men som er

nødvendige for å opprettholde samfunnsordenen. Gjennom utveksling av verdifulle gjenstander i form av medgift, politiske gaver, gjenytelser for eller bidrag til religiøse og rituelle handlinger, ble den sosiale strukturen vedlikeholdt. Den som kontrollerte prestisjegjenstandene kontrollerte derfor den sosiale ordenen (Hedeager 1992:88). Gjenstandene dette dreide seg om var i stor grad importerte og sjeldne gjenstander - romerske eller provinsialromerske bronsekar og glassbegre, eller importert gull som ble bearbejdet lokalt (op.cit. s.174). Siden dette var importerte gjenstander fra kontinentet, må de ha blitt fraktet til Norge med båt. Det er i så henseende bemerkelsesverdig at Rogaland, og særlig den nordlige delen av Karmsundet og Jæren, som utpeker seg. Her er det funnet mer gull enn i noen andre områder (Myhre 2000:6-7). Det samme gjelder for importert drikkeutstyr som bronsekar (særlig vestlandskjeler) og glassbegre (Holand 2001:53).

Flere arkeologer har pekt på muligheten for at det har vært en direkte kontakt mellom Vest-Norge og kontinentet (Solberg 2000:160). Vestlandskjelene har fått navnet fordi det er funnet flest på Vestlandet. Dette var bronsekar som ble produsert i provinsialromerske områder, sannsynligvis i området rundt Namur og Dinant i Belgia (Hauken 2005:50). Ser vi på spredningen av disse kjelene finnes de i et stort antall i Tyskland. Noe færre i Frankrike, Nederland, Sverige og England. I Danmark, Belgia, Sveits og Østerrike er det funnet relativt få (Hauken 2005:92-92). Siden det er funnet svært få i Danmark kan dette styrke teorien om at kjelene ikke har kommet til Norge via Danmark, men fraktet over Nordsjøen fra England, Nederland eller de vestlige delene av Tyskland.

John Hines har ved analyser av spenner fra folkevandringstiden påvist direkte kontakt mellom Sør- og Vestlandet og England, nærmere bestemt områdene rundt Norfolk og Humberside. Han hevder også at det kan ha vært kontakt mellom Sørlandet og Rhinmunningen allerede i yngre romertid (Hines 1996:18-24).

Direkte kontakt mellom Sørvestlandet og kontinentet eller England forutsetter kryssing av åpent hav i åpne rodde skip. Det er også anseelige avstander det er snakk om. Fra Stavanger til Hull i Humberside er det 410 nm, til Kings Lynn i Norfolk 439 nm og til Rhinmunningen 462 nm. Hvis vi regner med at de rodde i 3 knop ville det ta henholdsvis 5 dager og 17 timer til Hull, 6 dager og 2 timer til Kings Lynn og 6 dager og 10 timer til Rhinmunningen. Den enkleste og tryggeste måten å komme fram til de ulike stedene ville imidlertid være å ro ut fra Stavanger til den nordøstlige delen av Skottland, og siden ro nedover østkysten av England. Da ville avstanden i åpen sjø være 280 nautiske mil, som det ville ta 3 dager og 21 timer å tilbakelegge i 3 knops fart. Det ville også være lettere å navigere fordi man ved hjelp av solen og stjernene kunne finne himmelretningene, og ved å ta solhøyden kunne man seile langs den samme breddegraden rett over Nordsjøen. Det er også mulig at man foretrakk den engelske østkysten framfor den danske vestkysten som er kjent som en svært farlig strekning, noe som skyldes bevegelser i sandmassene som gjør at de smale seilløpene stadig forflytter seg (Jacobsen 1937:160-161).

Det kan være fristende å ta noen av de store nausttuftene fra romertid og folkevandringstid til inntekt for havgående roskip. På Nes ved Ferkingstad ligger det to store nausttufter på henholdsvis 33 og 30,5 meter. Det finnes to dateringer fra den minste tuften som antyder romertid og merovingertid. Den eldste dateringen kan imidlertid komme fra en enda eldre tuft som ligger under (Rølsfens 1974:21-23). Selv om tuftene lå ved en liten bukt (som i dag er avstengt fra havet som følge av landhevingen) kan det virke som om man valgte et av de verste stedene på vestsiden av Karmøy. Her er det ingen beskyttelse mot vær og vind, samtidig som både ny og gammel sjø lager svært urolige forhold langs land. Ikke minst i det smale sundet som ledet inn til bukten. Det er lite trolig at skipene var ledd i kystforsvaret eller i kontroll av skipstrafikken vest av Karmøy. For å kunne sette ut skipene måtte det være rolig sjø, vindstille eller fralandsvind. Man kunne seile forbi på utsiden uten at det var mulig å sette skipene på sjøen. De topografiske forholdene gir inntrykk av at disse skipene ikke ble satt ut annet enn ved spesielle anledninger, som når været var godt og det var tid for å krysse Nordsjøen.

Rogaland kan ha vært et veikryss hvor flere leder møttes. En vestlig over Nordsjøen, en sørlig fra Nederland/Tyskland/Vestjylland og en østlig fra Østlandet, Sverige og de østlige delene av Jylland, Skjælland og Fyn. Den som besatt de strategiske havnene i Rogaland, både langs hovedledene og de alternative ledene, ville ha en svært god mulighet til å administrere strømmen av prestisjegjenstander til både Vestlandet, Trøndelag og Nord-Norge.

Jernalderledene

Konsentrasjoner av kystnære røyser og gravhauger samt allfarvei-gårdene tegner opp de viktige ledene i jernalderen. Siden ledene og havnene ble brukt av både krigsskip og handelsskip er det også sannsynlig at viktige havner var i besittelse av representanter for konge- og høvdingmakten. Dermed kunne herskerne kontrollere tilførselen av handelsvarer og forhindre fiendtlige flåter å trenge inn til maktsentrene. I tillegg var havnene viktige som oppholdsplasser når kongene eller høvdingene reiste rundt i riket. Havnene må derfor ikke forstås som isolerte steder, men som deler av et større nettverk innenfor en region dominert av en bestemt elite. Et eksempel er de middelalderske kongelige kapellene som ofte lå til gode havner langs leden mellom Oslo og Bergen. Disse kapellene var blant annet et ideologisk uttrykk for "et kongedømme av guds nåde" – de uttrykte både guds og kongens makt langs en svært viktig skipsled (Helle 1999:80). En av kapellenes religiøse oppgaver var å gjøre kirkelige tjenester for kongen, hans familie og følge (Bagge 1976:158). I tillegg kunne de samme tjenestene utføres for handelsfolk, reisende og pilegrimer. Kapellenes mer verdslige funksjon var å utføre administrative tjenester for kongemakten (Helle 1999:80,83).

Et lignende nettverk av kongelige posisjoner er Husebø-gårdene slik de tolkes av Asgaut Steinnes. I følge Steinnes var dette annenrangs kongsgårder som kongen med følge tok inn på under reiser rundt om i riket (Steinnes 1955:221). Systemet på Sør-Vestlandet tidfestes til 800-tallet (op.cit. s. 222). Når kongen ikke var til stede ble gården styrt av en ombudsmann som samlet inn skattene som tilfalt kongen, og som hadde nok militær styrke til å kunne styre distriktet (op.cit. s. 222). Andre har i større grad vektlagt Husebøenes militære og økonomiske funksjon. De kunne være opplagshavn for leidangskip, mobiliseringsplass for landvernet og stedet hvor mobiliseringsordren utgikk fra. De økonomiske funksjonene kunne være handelsvirksomhet forbundet med utveksling av varer, som tilfalt gården i form av skatt (Westerdahl og Stylegar 2004:112-113).

Det er interessant at to av Husebø-gårdene i Rogaland ligger i hver sin ende av Jæren. Den ene er Husabø på Hundvåg og den andre er Husabø i Egersund. Egersund er den beste havnen sør for Jæren og en svært viktig ventehavn. I tillegg har Egersund sannsynligvis vært et viktig landingsplass for videre landveis ferdsel over Jæren. Det samme er tilfelle for Hundvåg bortsett fra at stedet ikke ligger særlig sentralt i forhold til hovedskipsleden. Vi kan derfor anta at disse Husebø-gårdene var steder der man skiftet mellom landtransport og vanntransport. Dette kan også tyde på at landeveien over Jæren var vel så viktig som skipsleden utenfor. Dette samsvarer også med ferdselsmønsteret som kunne tolkes av beliggenheten til allfarvei-gårdene.

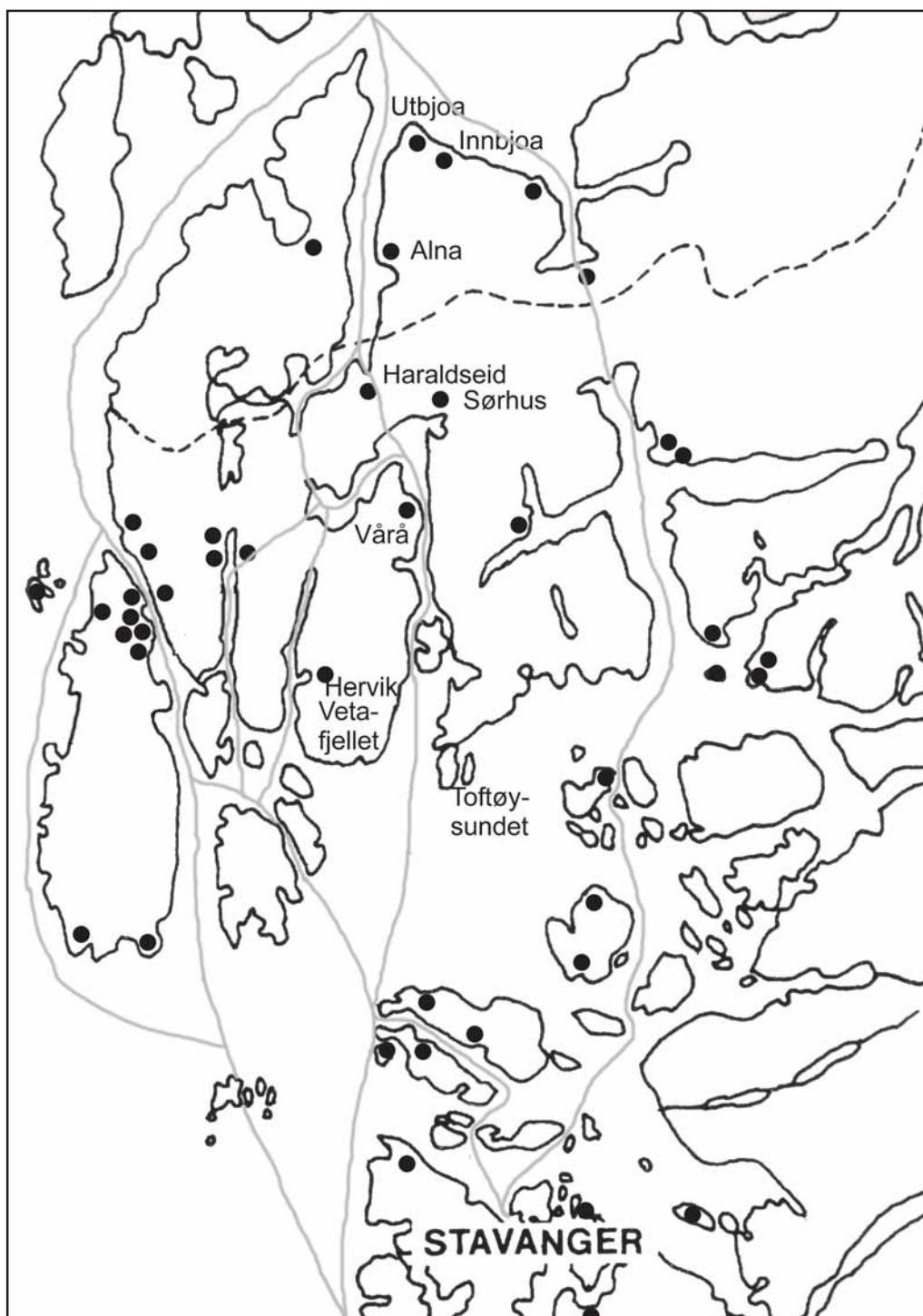
Det finnes også andre arkeologiske kildekategorier som kan ha en sammenheng med strategiske havner og leder. Slik som gravene ofte kan knyttes til viktige havner og leder, ser funn av prestisjegjenstander ut til å følge det samme mønsteret. Årsaken kan være at herskerne sørget for lojale støttespillere på strategiske steder gjennom fordeling av prestisjefylte gjenstander. I romertid og folkevandringstid kunne dette blant annet være drikkeutstyr av bronse og glass eller gullgjenstander, særlig ringer. I tillegg kunne det også være finere våpen.

Gjenstandene fra Flagghaugen på Avaldsnes står i en særstilling. Funnet som dateres til yngre romertid inneholdt blant annet en halsring av gull, flere fingerringe av gull, ulike bronsekar, en vinsil, et praktsverd og en skjoldbule av sølv (Solberg 2000:35). I

følge arkeologen Bergljot Solberg var ringer av gull et herskersymbol og halsringen et symbol for herskere av øverste rang. Skjoldbullen av sølv kan også tolkes slik. Skjoldbullen som ble funnet i en myr i Illerup (Øst-Jylland) er laget av sølv, bronse og jern. Den prosentvise fordelingen er 2 % av sølv, 10 % av bronse og ca. 88 % av jern. Dette gjenspeiler maktstrukturen i hæren hvor de øverste lederne hadde skjoldbuler av sølv, mellomlederne av bronse og den vanlige krigeren av jern (Ilkjær 2000:124,134). Også bronsekarene og vinsilen kan tolkes som herskersymboler. Gjenstandene knyttes til drikkeseremonier som skulle etablere lojalitetsbånd utenfor slekten (Solberg 2000:36-37). Vi kan anta at funn av lignende, men mindre prestisjefylte gjenstander, gjenspeiler et hierarki innenfor en sosial elite. Lojalitetsbåndene og posisjonene innenfor dette hierarkiet ble etablert og vedlikeholdt av herskerne som i denne perioden satt på Avaldsnes.

Fig. 10 Kart over sannsynlige jernalderleder og funnsteder for prestisjegjenstander. Legg merke til den store konsentrasjonen i Karmsundet.

Fig. 10. Map of the Iron Age routes and finds of prestige objects. Notice the large concentration in the Karmsund.



I Ryfylke og på Nord-Jæren er det gjort en rekke mindre prangende, men lignende funn. I en mulig gravhaug på Utbjoa ble det funnet en skjoldbule av bronse sammen med et sverd og en spydspiss. På Innbjoa noen kilometer unna er det blant annet funnet en fingerring som ligner en av ringene fra Flagghaugen samt en korsformet spenne av gull. På samme gård er det også funnet en spiralling og et flatt gullbånd. (Opplysninger om funnene er hentet fra Holand 2001 og Ringstad 1987 der ikke annet er angitt).

På Alna i Vikebygd ble det på slutten av 1800-tallet gravet ut 2 våpengraver fra eldre jernalder. Begge inneholdt en rikholdig våpenutrustning bestående av henholdsvis 2 spydspisser, en øks, pilspisser, skjoldbule av jern, et lite sverd samt et trespann med bronselags, ildslagingsstein, bronsepinsett og en mulig beltespenne av sølv. I den andre ble det funnet 2 spydspisser, pilspisser, skjoldbule av jern, et lite sverd, en kniv, pinsett av bronse, ildslagingsstein og 2 sølvknapper (Ross 1885:25-28).

Det er betegnende at både Utbjoa og Vikebygd har gode havner. På Utbjoa er det registrert 4 nausttufter eller båtopptrekk. Det er også en bygdeborg noen kilometer lenger sør. Utbjoa ligger svært strategisk til i forhold til Ålfjorden, Skåneviksfjorden og Bjoafjorden mot Ølen og Etne. Vikebygd ligger halvveis inn Ålfjorden og i fjordbunnen ligger Haraldseid på eidet mot Skjoldafjorden.

På Haraldseid det gjort et løsfunn av et glassbeger, og på Våra litt lenger ute i Skjoldafjorden er det funnet betalingsringer i gull.

På Kjellasvik i Ølsfjorden er det funnet en vestlandskjele. På andre siden av eidet mellom Ølen og Sandeid, og et stykke ut fjorden på Sønnanå, er det gjort et løsfunn av en vestlandskjele. På Hogganvik i utløpet av Sandeidfjorden skal det være funnet en gullring. I forlengelsen av Sandeidfjorden er Vindafjorden og i utløpet ligger Hebnes. Her er det blant annet er funnet ulike glassbegre og et sverd. På Foldøy utenfor Hebnes ble det funnet en vestlandskjele, fragmenter av et glassbeger og en fingerring av gull i en kvinnegrav. Også her er de fleste funnene gjort ved gårder som lå til gode havner i fjordutløpene og hvor flere fjorder krysser hverandre.

Rett sør for Foldøy over Nedstrandsfjorden ligger Sjernerøy. På Norheim som ligger i innseilingen til sundet mellom Kyrkjøy og Bjergøyna på Sjernerøy, er det funnet en fingerring av gull (Petersen 1972:21). Gården ligger ikke langt unna bygdeborgen på Finnborg, og det er registrert flere nausttufter i nærheten.

På Vestbø nordvest på Finnøy ble det funnet en gullring, to røde perler, en spydspiss og et sverd i en gravhaug (Foreningen til Norske Fortidsminnesmerkers bevaring 1882:140). Til gården er det ingen god havn, men i en liten bukt har det vært gode landingsforhold. Her inne er det også registrert en nausttuft. På nabogården Mjølnes er det gjort funn av 2 spirallringer i gull.

Ved Mastrafjorden er det gjort et rikt gravfunn på Haugvaldstad som blant annet bestod av en spiralfingerring av gull og deler av glassbeger og på nabogården Voll ytterligere en fingerring (Bøe 1927:46-47).

På Rennesøy er det funnet en gullring på Sørbo og en vestlandskjele på Hauske. På Utstein er det også funnet en vestlandskjele.

Det er gjort en rekke lignende funn i Stavanger-området og nedover Jæren. Det bemerkelsesverdige er at de rikeste funnene ikke er gjort langs kysten, men et stykke inne i landet (Myhre 2000:6). Dersom det er en sammenheng mellom rike graver og ferdselsårer på Jæren også kan dette tyde på at landeveiene var viktigere enn skipsleden.

Et kildekritisk aspekt er at svært få av disse funnene er gjort under vitenskapelige undersøkelser. De fleste er løsfunn og antakelig stammer de fra graver som hadde en atskillig mer komplisert og rik sammensetting av gjenstander. Det bør også legges til at de fleste funnene er gjort ved havner hvor det også er gode jordbruksforhold, og hvor det også har vært nyrydding i senere tid. Funnene kan derfor også gjenspeile attraktive jordbruksområder, mens i de mindre attraktive ligger fremdeles gravgodset skjult.

Sannsynligvis gjenspeiler gravgoods bestående av våpen, gull og importerte luksusgjenstander et krigeraristokrati under en sentral leder. De rike gravene rundt Avaldsnes

og funnkonsentrasjonen av importerte luksusgjenstander kan tyde på at lederskapet var posisjonert på Avaldsnes i eldre (og for så vidt yngre) jernalder. Når lignende, men mindre prangende, funn andre steder i stor grad kan knyttes til gårder som lå nær sjøen og ofte i forbindelse med gode havner er det nærliggende å anta at herskeren gjennom allianser sørget for å kontrollere strategiske steder langs skipsledene. Dette gjaldt både hovedleden gjennom Karmsundet og de alternative ledene over eidene i Ryfylke.

Arkeologen Bjørn Ringstad har avgrenset maktsentre ved andre kriterier enn gravgodset. Ved å se på størrelsen på gravene og forutsette at dette har sammenheng med den gravlagtes status har han kommet fram til 3 sentre i den nordre delen av Ryfylke. Den nordlige delen av Karmsundet utgjør et senter av første rang fordi det samlede volumet til gravhaugene er svært stort, faktisk det største på Vestlandet. Storhaugsentre av andre rang mangler mens Bokn og Hebnes/Jelsa utgjør storhaugsentre av tredje rang (Ringstad 1987:239). Karmsundet har også vært et storhaugsenter gjennom samtlige perioder fra bronsealder til og med vikingtiden. Hebnes og Bokn var storhaugsentre i bronsealder. Hebnes var et storhaugsenter i eldre jernalder og Bokn i yngre jernalder (op.cit s. 309). Det er også interessant at sentrene ikke nødvendigvis har sammenheng med gode jordbruksområder. I den nordre delen av Karmsundet er det relativt store jordbruksarealer, mens på Bokn og Hebnes er arealene betraktelig mindre (op.cit s. 245,247).

Igjen synes det arkeologiske materialet å gjenspeile steder hvor topografien ligger godt til rette i forhold til herredømme over bevegelsene i landskapet. Den nordlige delen av Karmsundet er en utvetydig hovedferdselsåre og har vært det fra bronsealder til nyere tid. Den korteste veien over Boknafjorden var fra de nordvestlige delene av Rennesøy/Mosterøy til Boknasundet hvor leden deler seg – enten til hovedleden i Karmsundet eller til Hervikfjorden, Skjoldafjorden og over Haraldseid. Den tredje alternative leden gikk øst av Rennesøy og Finnøy, sannsynligvis gjennom Sjernarøy til Hebnes, videre inn Vindafjorden og over eidet mellom Sandeid og Ølen.

Sammenfatning

Leden fra den seilte middelalder og nyere tid har i stor grad gått utenskjærs fra Sokndal, forbi Jæren til Rott, Kvitsøy og inn i Karmsundet. Dette har sannsynligvis sammenheng med skipsteknologien og seilingspraksisen som var knyttet til distanser og vindforhold. De seilte skipene krevde relativt romslige forhold og man seilte så langt dagslyset og vinden tillot. Om natten og under ugunstige vindforhold lå man i havn og ventet på dagslys og bedre bøl.

Leden for de rodde fartøyene gikk til dels i andre farvann, og ferdsele kunne veksle mellom landtransport og vanntransport. I Egersund var det et veiskille hvor man kunne velge mellom veien over Jæren eller kystleden forbi. Valgte man det første endte landeveien i Stavanger/Sandnesområdet hvor skipsleden gikk videre enten til Bokn – Karmsundet eller Bokn – Haraldseid. Alternativt kunne man gå via Finnøy og Sjernarøy til Sandeid. Valgte man skipsleden forbi Jæren rundet man Tungenes og fulgte de samme rutene videre.

Det er en tendens til at gravhauger og –røyser konsentreres rundt viktige havner og langs de sentrale ledene. Også distribusjonen av prestisjegjenstander ser ut til å falle sammen med dette mønsteret. Årsaken var sannsynligvis at gjennom å kontrollere skipsfarten kunne herskerne også kontrollere kanalene for utveksling av prestisjevarer og avverge militære trusler. I tillegg til maktsymboler som gravhauger, - røyser og bautasteiner, kan bygdeborger, veter, nausttuffer og havner for flåtestyrker være et uttrykk for dette.

Referanser

- Albrethsen, Svend E.: Logistical problems in Iron Age warfare. I Nørgård Jørgensen/Clausen (red.) *Military Aspects of Scandinavian Society in a European Perspective, AD 1 – 1300*. Publications from the National Museum, Studies in Archaeology & History Vol.2, Copenhagen 1997.
- Bagge, Sverre: *Den kongelige kapellgeistlighet 1150-1319*, Universitetsforlaget 1976.
- Bakka, Tryggve: Ei tydning av namnet Rennesøy. *Frå haug ok heiðni nr. 4* 1964, Arkeologisk museum i Stavanger.
- Bill, J., Poulsen, B., Rieck, F. & Ventegodt: *Dansk Søfarts Historie 1 indtil 1588*. Gyldendal 1997.
- Brøgger, A.W. & Shetelig H.: *Vikingskipene*. Dreiers forlag Oslo 1950.
- Bøe, Johs: *Norsk gravguld fra ældre jernalder*. Bergens Museums Årbok 1926 3. hefte. Bergen 1927.
- Haug, Eldbjørg: *Utstein Kloster – og Klosterøys historie*. Stiftelsen Utstein Kloster 2005.
- Hauken, Åsa Dahlin: *The Westland cauldrons in Norway*. AmS-Skrifter nr. 19, Arkeologisk museum i Stavanger 2005.
- Hines, John: Tidlig kontakt over Nordsjøen og de bakenforliggende årsaker. I Krøger/Naley (red.) *Nordsjøen. Handel, religion og politikk*. Karmøyseminaret 1994 og 1995. Vikingfestivalen-Karmøy kommune 1996.
- Hedeager, Lotte: *Iron-Age Societies*. Blackwell Publishers 1992.
- Helle, Knut: Olavskirken 1250-1350 – sognekirke og kongelig kapell. I Langhelle/Lindanger (red.) *Kongskyrkje ved Nordvegen*. Lokalhistorisk stiftelse 1999.
- Holand, Ingegerd: *Sustaining life. Vessel import to Norway in the first millenium AD*. AmS-Skrifter nr. 17 Arkeologisk museum i Stavanger.
- Ilkjær, Jørgen: *Den første Norgeshistorien – Illerupfunnet: Ny innsikt i skandinavisk romertid*. Kulturhistorisk forlag 2000.
- Jacobsen, N. H. : *Skibsfarten i det danske vadehav*. Det Kongelige Danske Geografiske Selskab. Kjøbenhavn 1937.
- Kock Johansen, Øystein: Vikingen Ottars seilas til Kvitsjøen og Wessex. I Kock Johansen (red.) *Norske maritime oppdagere og ekspedisjoner gjennom tusen år*. Index Publishing AS 1999.
- Kongsspegelen*. Norrøne bokverk nr. 7 og 14. Det norske samlaget 1934.
- Langhelle, Svein Ivar: *Soga om Sola og Madla bd. 3*. Utgitt av Sola kommune 1983.
- Leegaard, M.: *Havnevæsenets Historie*. Kristiania 1914.
- Morcken, Roald: *Den nautiske mil gjennom tusen år*. Bergens Sjøfartsmuseums Årshefte 1964.
- Myhre, Bjørn: Det gullrike Rogaland, *Frå haug ok heiðni nr. 2* 2000, Arkeologisk museum i Stavanger.
- Norges Kongesagaer, Haakons, Guttorms, Inges saga*. I.M. Stenersens Forlag, Kristiania 1914.
- Norske Rigsregistrarer* bd. 9 1648-1649. Christiania 1897.
- Nørgård Jørgensen: Naval Bases in Southern Scandinavia from the 7th to 12th Century. I Nørgård Jørgensen, Pind, Jørgensen & Clausen (red.) *Maritime warfare in Northern Europe: technology, organisation, logistics and administration 500 BC-1500 AD*. Publications from the National Museum: studies in archaeology and history vol.6, National Museum, Copenhagen 2002.
- Olafsen, O: *Viter på Sørlandet og Vestlandet*, Norsk Folkekultur 6. Årgang, Risør 1920.
- Petersen, Jan: *Oldsaksamlingens Tilvekst 1940 og 1941*. Stavanger Museums Årshefte for 1940 – 1941, Stavanger Museum 1942.
- Petersen, Jan: Sjernerøy i de eldste tider. I Hidle og Løland (red.) *Sjernerøy bygdebok*. Finnøy kommune 1972.
- RIM II*. Utgitt for Samfund til udgivelse af gammel nordisk litteratur. København 1914-1916.
- Ringstad, Bjørn: *Vestlandets største gravminner. Et forsøk på lokalisering av forhistoriske maktsentra*. Avhandling for magistergraden i arkeologi. Universitetet i Bergen 1987.
- Rolfsen, Perry: *Båtmaust på Jærkysten*. Stavanger Museums Skrifter, Stavanger 1974.
- Ross, I: *Undersøgelser i Sønd- og Nordhordland*, Foreningen til Norske Fortidsmindesmerkens bevaring, Årsberetning 1884, Kristiania 1885.

- Skoglund, Fredrik Kvarme: *The Coastal Defence in Scandinavia; The Role and Composition of the Military Organisation in the Viking and Early Middle Ages*. M. Phil Thesis. University of St. Andrews 2002.
- Snorres kongesoger*. Det norske samlaget 1983.
- Simonsen, Asbjørn: Palynologiske undersøkelser ved nausttuftene på "Øyren" Hå. Stavanger Museums Årbok 1969.
- Soga um Håkon Håkonsson*. Gamalnorske bokverk nr. 22, Det norske samlaget, Oslo 1928.
- Solberg, Bergljot: Gravundersøkelser på Vestlandet. Gamle funn – nye tolkninger. Arkeo, Arkeologisk institutt, Universitetet i Bergen 2000.
- Solberg, Bergljot: *Jernalderen i Norge. Ca. 500 f.Kr. – 1030 e.Kr.* Cappelen Akademisk Forlag 2000.
- Steinnes Asgaut: *Husebyar*, Den Norske Historiske Forening 1955.
- Stylegar, Frans-Arne & Grimm Oliver: *Place-names as evidence for ancient maritime culture in Norway*. Særtrykk av Norsk Sjøfartsmuseums Årbok 2002. Oslo 2003.
- Vinje, Samuel V.: Vengebåter i Ryfylke i begynnelsen av 1700-åra. *Ætt og Heim*, utgitt av Rogalands historie og ættesogelag 1958.
- Westerdahl, Christer & Stylegar, Frans-Arne: *Husebyene i Norden*. Viking, Norsk arkeologisk selskap 2004.

Framveksten av strandsteder på 1600- og 1700-tallet i Karmsund-området, sydvest Norge

FRODE FYLLINGSNES

Fyllingsnes, F. 2005: **The development of "strandsteder" in the 17th and 18th centuries in the Karmsund-region, Southwest Norway.** *AmS-NETT* 7, 30-34, Stavanger. ISSN 0809-618X, ISBN 82-7760-124-7, URN:NBN:no-a1756, UDK 911.37(481.51)"16/17"

During the 17th and 18th centuries "strandsteder" grew up in Southwest Norway. These were clusters of buildings by the sea, whose inhabitants primarily made their living from non-agrarian activities. As contrary to towns, "strandsteder" had no trading monopoly in their hinterland. This article deals with "strandsteder" in the Karmsund-region in the northern part of Rogaland county. They included Haugesund, Kopervik, Skudeneshavn, Åkrehamn, Gloppe and Høyevarde. Important for the establishment of these "strandsteder" were the rich herring and cod fisheries. The inhabitants also got their income from other maritime activities as piloting, sailing, lobster trade, repairing Norwegian and foreign ships and providing provisions for sailors. Each "strandsted" usually had one or more privileged inn-keepers ("gjestgivere"), who played an important role as merchants and organizers.

Frode Fyllingsnes, Midtre Suldalsgt. 12, N-4014 STAVANGER, NORWAY. Telephone: (+47) 51894296. E-mail: fylli@online.no

Key words: "strandsteder", trade, fisheries, harbours, inn-keepers, shipping, 17th and 18th centuries, Southwest Norway

Emneord: strandsteder, handel, fiskerier, havner, gjestgivere, sjøfart, 1600- og 1700-tallet, Sørvest-Norge

Et viktig trekk ved Sørvestlandets historie på 1600- og 1700-tallet er framveksten av det vi gjerne kaller strandsteder. Dette var små tettsteder ved sjøen der innbyggerne drev aktiviteter som primært var av ikke-agrar karakter. I kilder fra samtida er det ikke vanlig å finne ordet "strandsted" brukt. I stedet benyttes betegnelser som "uthavn" (for eksempel om Kopervik) og "fiskevær" (for eksempel om Skudeneshavn).

Privilegielovgivning og ulike typer strandsteder

Denne perioden var preget av en utstrakt privilegielovgivning. Ulike former for handelsprivilegier ble gitt til kjøpsteder (byer med kjøpstadrettigheter) og ladesteder (se for eksempel under *ladesteder* og *kjøpsteder* i NHL). Ladestedene var opphavlig i stor grad ubeboede havner, særlig østafjells, der det foregikk eksport av trelast. På 1600- og 1700-tallet fikk mange av disse ladestedene bebyggelse og handelsretter. De ble en slags byer av "andre rang". Både kjøpsteder og ladesteder hadde cirkumferenser, det vil si et område rundt tettstedet, gjerne på 3-4 mil, der innbyggerne fikk enerett til å drive handel. Den eneste kjøpstaden i Rogaland før 1800 var Stavanger. Byen mistet rett nok kjøpstadrettighetene i 1686 og ble redusert til ladested, men ble på ny kjøpstad i 1691 (Elgvin 1956). Egersund søkte om å bli kjøpstad i 1745, men måtte nøye seg med status som ladested fra 1798 (Grude 1996:99-100). Strandstedene hadde i motsetning til kjøpsteder og ladesteder ingen privilegier, og de kan dermed sies å stå nederst i hierarkiet av tettsteds-

bebyggelse. Det må imidlertid understrekes at gjestgivere i strandstedene kunne ha kongelig bevilling.

Når det gjelder yngre jernalder og middelalderen, diskuterer en gjerne hvilken rolle konger og stormenn spilte i byoppkomsten. Strandstedene som oppstod i Karmsund-området på 1600- og 1700-tallet var derimot selvgrodde sentra uten fødselshjelp fra myndighetene. Før 1800 var de heller ikke selvstendige administrative enheter og hadde ikke klare grenser eller territorium. Dette medfører at når folketallet i strandstedene skal beregnes, er en i noe grad overlatt til skjønn. Bebyggelsen lå gjerne spredt ved en våg eller vik, og det er ikke alltid selvsagt hvilke husklynger som skal regnes med til et strandsted.

Strandstedene som vokste fram i Rogaland på 1600- og 1700-tallet kan grupperes på ulikt vis. En mulig inndeling er å se på hva som skjedde med dem videre på 1800- og 1900-tallet. Da er det naturlig å snakke om tre grupper:

- Strandsteder som ble byer, for eksempel Egersund, Haugesund, Kopervik, Skudeneshavn.
- Strandsteder som beholdt status som tettsteder og lokale sentra, for eksempel Nedstrand, Sand, Jelsa, Hjelmelandsvågen.
- Strandsteder som ble oppgitt og i dag ligger øde og forlatt. Det beste eksemplet er trolig Gloppe på Avaldsnes, som var et lite senter ved Karmsundet i over hundre år, men ble fraflyttet etter midten av 1800-tallet. Høyevarde, mellom Avaldsnes og Kopervik, opplevde noe av det samme, men her står i alle fall fortsatt noen bygninger, blant annet det freda fyret.

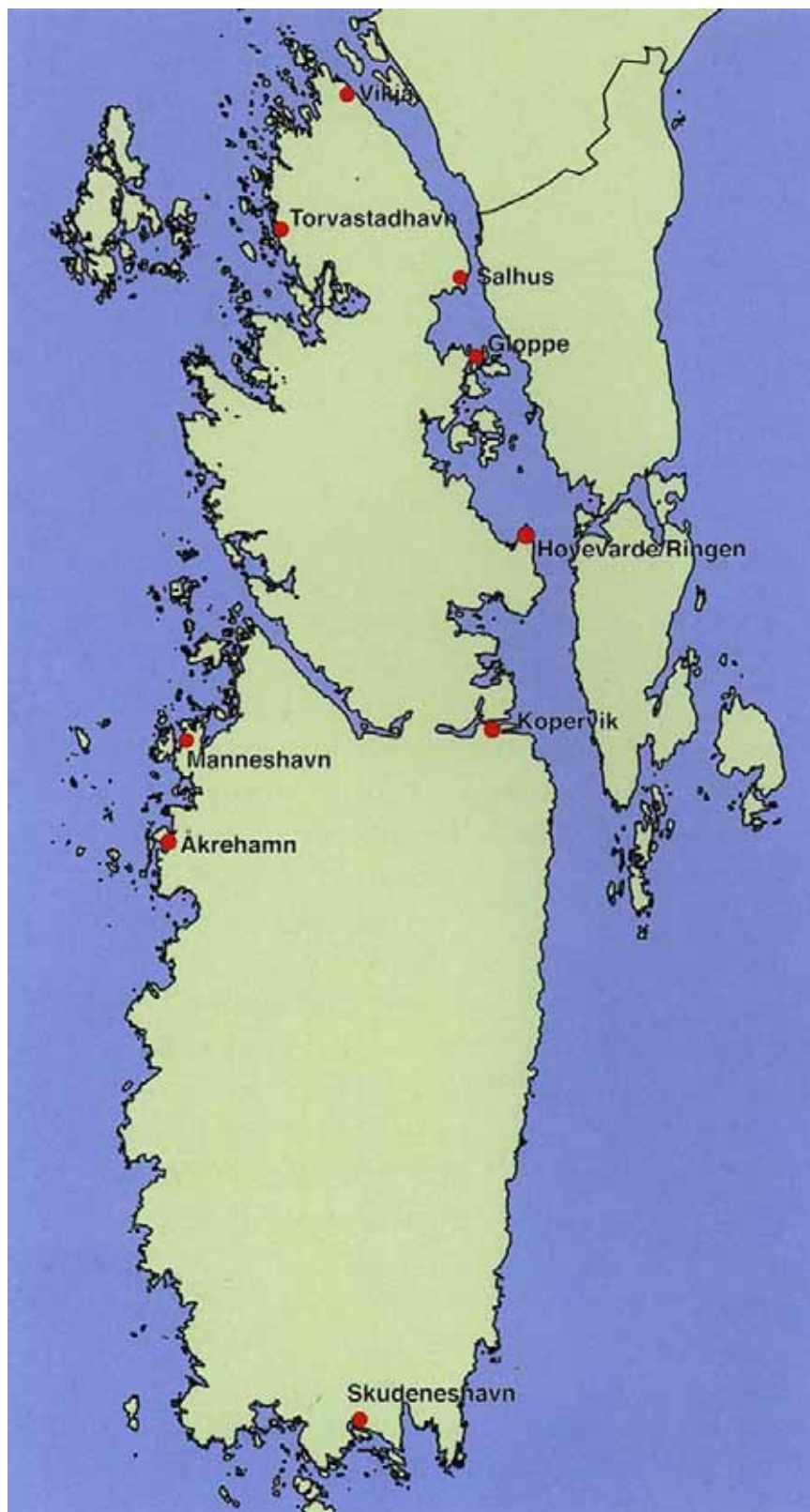
Hvorfor oppstod strandstedene?

Hva var årsakene til at strandstedene vokste fram? Jeg har ikke tid til noen grundig drøfting av dette her, men stikkord kan være folkevekst, økt handel og sjøfart, mer spesialisering og en framvoksende pengeøkonomi. I Karmsund-området var særlig fiskeria og sjøfarten viktig. De store innsiga av sild og torsk fra ut i januar til påsketider la grunn for en omfattende handel, der strandstedene sto sentralt (se Fyllingsnes 2004a). Her ble sild og fisk salta i tønner og lagra før videre utskiping. Skulle sild og fisk konserveres med tanke på handel, måtte en altså ha tilgang på salt. På 1600-tallet, og særlig fra 1740-åra av, ble importert salt mer tilgjengelig enn tidligere, noe som var svært viktig for aktiviteten i strandstedene i Karmsund-området.

Ellers var flesteparten av strandstedene også viktige havner (Fyllingsnes 2004a). En sterkt økende skipstrafikk gjennom Karmsundet ga folk i strandstedene inntekter ved at de solgte mat og drikke til sjøfarende, tilbød husrom, leverte utstyr til skipa og reparerte skadde fartøy. Haugesund og øyene nord i Karmsundet (Risøy, Hasseløy, Vibrandsøy) lå svært laglig til som ventehavner for skip som skulle nordover og krysse Sletto. På karmøysida av sundet fantes det her også trolig et tilbud til reisende. Stedsnavnet Knarrevik (Vikje) på gården Litlasund kommer av skipstypen knarr, som var handelsskip i vikingtid og tidlig middelalder. Vi kan altså snakke om et "service-tilbud" for reisende i et belte tvers over nordre del av Karmsundet. På Avaldsnes hadde som kjent hanseatene en havn i seinmiddelalderen, som de kalte for "Notow" (Fyllingsnes 2004b). Det ser ikke ut til å være noen kontinuitet mellom Notow og strandstedet Gloppe, som vokste fram ved midten av 1700-tallet, men Gloppehavn har nok vært i bruk som ankringsplass også i den mellomliggende perioden. På de hollandske sjøatlaser fra 1580-åra og framover er både Høyevarde og Kopervik avmerket som gode havner. Kopervik var på 1600- og 1700-tallet trolig den mest brukte havna i Karmsund-området. Blant annet lå skipa i den dansk-norske orlogsflåten ofte her, når de passerte Sørvestlandet. Lensherre Henrik Thott foreslo på stendermøtet i Christiania i 1645 at Kopervik, som den viktigste havna mellom Bergen og Kristiansand, burde befestes (*Aktstykker til de norske stændermøders historie* I:517-518). Særlig for skip som kom sørfra var også Skudeneshavn en sentral havn, ofte

Fig. 1. Strandsteder og gjestgiverier på 1700-tallet i Karmsund-området i nordlige del av Rogaland, sydvest Norge. Tegning: Torstein Breivik, Karmøy kommune. (Fra Fyllingsnes 2004a:302.)

Fig. 1. "Strandsteder" (clusters of buildings by the sea, whose inhabitants primarily made their living from non-agrarian activities) in the 18th century in the Karmsund-region in the northern part of Rogaland county, Southwest Norway. Drawing: Torstein Breivik, Karmøy municipality. (From Fyllingsnes 2004a:302.)



den første etter kryssing av Nordsjøen. Helt enkelt å komme inn her var det ikke, så skipa var i stor grad avhengige av hjelp fra lokale losere.

Strandstedene hadde selvsagt også en funksjon i forhold til sitt omland, ved å kunne tilby varer og tjenester som folk ellers måtte dratt til Bergen eller Stavanger for å skaffe. Dette forholdet var gjensidig, siden gårdsbefolkningen kunne selge jordbruksprodukter til innbyggerne i strandstedene.

Innbyggere og bebyggelse

Gjestgiverne spilte en økonomisk nøkkelrolle i strandstedene. Vi sier gjerne at bondefamiliene på denne tida drev en form for mangesysleri. Det gjaldt i høyeste grad også for gjestgiverne. Foruten å tilby mat, drikke og overnatting, drev de gjerne med oppkjøp av sild og fisk, solgte ulike kramvarer og var engasjert i hummerhandelen som såkalte "utliggere" (det vil si at de kjøpte opp hummer på vegne av kommisjonærer i Stavanger, som inngikk avtaler med de engelske og hollandske hummerkjøperne). Noen av gjestgiverne var også losoldermenn og skipskommisjonærer, som påtok seg større reparasjonsoppdrag på skadde skip. Gjestgiveren på Høyevarde på 1700-tallet var fyrvokter på vegne av fyreieren i Stavanger.

Hvem slo seg ned i strandstedene i Karmsund-området på 1600- og 1700-tallet? Mange var innflyttere. Særlig Hardanger og Ryfylke er godt representert (Fyllingsnes 2004a). Flere av de sentrale innbyggerne i Kopervik kom fra Bergen. Det finnes også eksempler på innflyttere fra andre landsdeler og fra Danmark, Sverige, Finland og det som i dag er tysk område. En del innbyggere ble selvsagt rekruttert fra lokalbefolkningen, særlig fra gårdene som lå nærmest strandstedene. Etter hvert som strandstedene vokste utover på 1700-tallet ble de i større grad selvrekruiterende.

Folk i strandstedene livnærte seg på ulikt vis. Handel og håndverk sto sentralt. Enslige kvinner og enker drev gjerne med veving, spinning og syarbeid. Ellers fantes for eksempel skippere, sjømenn og loser. Gjestgiverne fikk raskt konkurranse fra mange såkalte upriveligerte som gikk dem i næringa, særlig ved salg av øl, brennevin og tobakk. Også en del av disse var kvinner. Tingbøkene fra 1700-tallet inneholder en rekke rettssaker der gjestgiverne stevner sine brysomme konkurrenter. I Skudeneshavn, Kopervik og på Høyevarde bodde det tollbetjenter på 1700-tallet.

Bebyggelsen i strandstedene var preget av store to etasjers sjøhus (Fyllingsnes 2004a). Dette gjaldt særlig Skudeneshavn. Karmøybuenes økonomiske aktivitet var i første rekke rettet mot Bergen. Skulle borgerne i Stavanger få del i de rike fiskeria ved Skudeneshavn, måtte de derfor selv etablere seg her. Det gjorde de ved å reise hus i Skudeneshavn, noe som skjedde alt fra første halvdel av 1600-tallet. I de store sjøhusa ble første etasje brukt til salting og lagring av sild og fisk, mens folk ofte bodde i andre etasje. Utenom fiskerisesongen var disse sjøhusa trolig lite brukt, noe som ga Skudeneshavn et visst preg av "spøkelsesby". Fra andre halvdel av 1700-tallet var det vanlig at sjøhusa ble reist i bindingsverk, eventuelt i en kombinasjon med laft.

Foruten de store to-etasjers sjøhusa fantes mindre bolighus, som trolig så ut omtrent som de eldste bevarte husa i Skudeneshavn fra 1800-tallet. Så vidt vi vet, eide innbyggerne i strandstedene i stor grad selv husa sine. De måtte imidlertid betale grunnleie til jordeieren. Jordeierne kunne være både lokale bønder eller borgere/embetsmenn i Stavanger. Dessuten satt biskopen i Stavanger (etter 1684 i Kristiansand) med mye jordegods i Karmsund-området. Dette var det gamle Avaldsnesgodset, som tilhørte Olavskirken i middelalderen (Fyllingsnes 2000:242-243).

Strandstedenes størrelse

Strandstedene i Karmsund-området var ikke store regnet i innbyggertall før 1800. Både Haugesund, Kopervik og Skudeneshavn oppstod rundt midten av 1600-tallet. Ut fra manntallet i 1701 kan Haugesund ha hatt rundt 50 innbyggere, Kopervik bare 10-15 og Skudeneshavn 25-30. Den første bebyggelsen på Høyevarde ser ut til å skrive seg fra tida rundt 1690. I 1701 bodde her 10-20 personer. Åkrehamn kan neppe regnes som strandsted før i 1720-åra, da gjestgiveriet ble opprettet. Hummerhandelen var svært viktig for dette strandstedet. Gloppe ble etablert i 1740-åra. Fra midten av 1760-åra var Gloppe fast tingsted for Karmsund fjerding (Avaldsnes, Skåre, Hetland og Stangaland skipreider), og alle tilreisende til rettsmøtene må ha vært et viktig økonomisk grunnlag for strandstedet.

I første halvdel av 1700-tallet opplevde Kopervik en betydelig vekst. Ifølge prestens sjeleregister i 1758 bodde 160 mennesker fordelt på 53 bolighus innenfor det området jeg har definert som strandstedet. I Skudeneshavn hadde det også vært vekst. Her har jeg registrert 67 innbyggere fordelt på 21 bolighus.

Folketellinga i 1801 viser at Kopervik opplevde en markant tilbakegang i andre halvdel av 1700-tallet. Her fantes da bare 73 personer i 22 bolighus. Skudeneshavn hadde derimot vært gjennom en vekstperiode etter 1758. I 1801 var Skudeneshavn det klart største strandstedet i Karmsund-området med 151 innbyggere fordelt på 41 bolighus. Innenfor området som nå utgjør Karmøy kommune er det oppført i alt 4113 innbyggere i 1801. Av disse holdt 287 personer til i strandstedene Gloppe, Høyevarde, Kopervik, Skudeneshavn og Åkrehamn, det vil si omtrent 7 %.

Det hadde gått tilbake med Haugesund på 1700-tallet (Østensjø 1958). I 1801 var her bare registrert 15 mennesker (øyene ikke inkludert). Men som vi vet kom Haugesund sterkt tilbake på 1800-tallet, da det eventyrlige sildefisket la grunnlag for vekst og ekspansjon i strandstedene i Karmsund-området.

Referanser

- Elgvin, J. 1956: *En by i kamp. Stavanger bys historie 1536-1814*. Stavanger kommune, Stavanger.
- Fyllingsnes, F. 2000: *Karmøys historie bind 2: Middelalderen*. Karmøy kommune, Kopervik.
- Fyllingsnes, F. 2004a: *Karmøys historie bind 3: Fra reformasjonen til 1800*. Karmøy kommune, Kopervik.
- Fyllingsnes, F. 2004b: Notow – hanseatane si hamn på Avaldsnes. *Heimen XLI*, 1, 3-21.
- Grude, E.H. 1996: *Egersund byhistorie bind 1: Strandsted og ladested. Egersund fram til 1880*. Eigersund kommune, Egersund.
- Johnsen, O.A. 1929: *Aktstykker til de norske stændermøders historie 1548-1661 bind I*. Kjeldeskriftfondet, Oslo.
- Manntall 1701*. Utg. Rogaland historie- og ættesogelag. Tillegg til Ætt og heim 1965-1969.
- Manntall [i.e. folketelling] for Karmsund 1801*. Utg. Rogaland ættesogelag, 1944.
- NHL 1999: *Norsk historisk leksikon. Kultur og samfunn ca. 1500 - ca. 1800*. 2. utg. Imsen, S. & Winge, H. (red.). Cappelen Akademisk Forlag, Oslo.
- Sjeleregister 1758. Rogaland*. Utg. Rogaland historie- og ættesogelag, 2000.
- Østensjø, R. 1958: *Haugesund. Bind 1: 1835-1895*. Haugesund kommune, Haugesund.

Havner og havneutvikling i Rogaland med vekt på Dalane, Eigersund og Sokndal

EGIL HARALD GRUDE

Grude, E.H. 2005: **Harbours and the development of harbours in the county of Rogaland, Southwest Norway**. *AmS-NETT* 7, 35-38, Stavanger. ISSN 0809-618X, ISBN 82-7760-124-7, URN:NBN:no-a1756, UDK 627.2(481.51)"15/17" & 725.34(481.51)"15/17"

The article outlines harbour-development in the county of Rogaland, Southwest Norway, stressing the development in the southern district of Dalane. In the Middle Ages not only the harbour of the county capital Stavanger played an important role. So did also the harbours of ecclesiastical, administrative and trading centres like Avaldsnes on the north coast of the county, the Utstein monastery on an island north of Stavanger and Eigersund at the southern end of the county. The 16th, 17th and 18th centuries saw the development of numerous new harbours based on the North Sea timber and lobster trade. The Ryfylke area in the fiords inland from Stavanger benefited richly from the timber trade, whilst harbours along the coast profited from the rich lobster trade. Eigersund and Sogndalstrand south of Eigersund grew into towns in the 18th century, the growth being based on coastal trade, the salvaging and repairing of ships which had sustained damage when passing along a treacherous coast. Today the most important trait in the development of harbours in Rogaland are the development of facilities to cater for the North Sea oil and gas activities and new harbours outside the towns built to serve cargo traffic and passenger ferries.

Egil Harald Grude, Rogalands fylkeskommune, Postboks 130, N-4001 STAVANGER, NORWAY. Telephone: (+47) 51516851. Telefax: (+47) 51516674. E-mail: ehg@rogfk.no

Key words: harbours, development of harbours, Rogaland, historical times

Emneord: havner, havneutvikling, Rogaland, historisk tid

Det finnes havner i hopetal i fjorder og langs kysten i Norge. Rogaland er kjent for sine mange havner – frå forhistorisk tid til i dag.

Havner i Nord-Rogaland

Avaldsnes ved Karmsundet i Nord Rogaland har vore eit verdsleg og kyrkjeleg makt-sentrum. Gloppe ved Avaldsnes tente som viktig havn frå forhistorisk tid fram til seint på 1800-talet. I dag er her ny aktivitet kring Vikinggarden på Bukkøy og det nye historiesenteret på Avaldsnes – Rogaland fylke sin tusenårsstad. Men i nordfylket har Hauge-sund og andre havner, slik som gassterminalen Kårstø i Tysvær, for lengst overteke hege-moniet som store viktige trafikkhavner.

Havner i Ryfylke

Klostervågen ved Utstein kloster i Rennesøy er også ei havn med historisk sus over, eit symbol for sterke økonomiske og kulturelle kontaktar over Nordsjøen (for eksempel Helle 1987b).

I Ryfylke finn vi dei mange havnene for den viktige skotte- og hollenderhandelen på 1600-talet. Nedstrand var den fremste mellom dei og her var det også eigen tollstad

nokre tiår på 1600-talet (Lillehammer 1977, 1987:190–191). Frå Ryfylke kjenner vi også alle strandstadene der dampen og butikken skapte møte- og samlingsplass for dei som kom og dei som for, eller dei som berre vil fylgja med og spørja nytt (sjå Tjeltveit 2000).

Nemnast må også hummarhavnene i Ryfylke, på Haugalandet og på Jæren (de Fine 1987 [1745]:20–21). Nokre er viktige og velkjente den dag i dag. Tananger i Sola er ein av dei - i dag særleg kjent frå oljeverksemda og under sterk oppbygging til ei sentral trafikkhamn for vide områder.

Kvitsøy spelte ei særleg rolle for kystferdselen langs kysten. Det store steinkorset på øya var synleg for sjøfarande på lang lei og fungerte truleg som seilmerke (Helle 1987).

Havner på Jæren

På Jæren finn vi ei rekke havner. Rott er ein av dei. Marøyå i Klepp er ei gamal, naturleg hamn som få kjenner til i dag. Ølberg i Sola, Obrestad, Madland og Kvassheim i Hå er betre kjente. Dette er menneskeskapte havner, bygde ut frå behov som overgang frå seil til motor skapte for det kystnære fisket (Leegaard 1914:117–123, Norges Sjøatlas 1987:168–171, Fylkesplan for kulturminner i Rogaland 1989, 26–27, 45).

Stavanger ligg midt i fylket. Området her med Vågen som eit sentralpunkt, har gjennom lange tider spelt ei sentral rolle i vår historie, også i havnesamanheng. Det har andre lokalitetar i området også. I forhistorisk tid kan Husabø på Hundvåg ha vore ei viktig havn knytta til eit regionalt maktsenter (Helle 1987a:78, 1987b:99).

Dusavik som i dag er oljeforsyningsbase, var i si tid ei viktig naud- og ventehamn for seilskip og for farten med landbruksprodukt nordover til Bergen. Også Tananger på vestsida av Stavangerhalvøya var ei viktig uthavn for Stavanger. Det var eigentleg først frå 1800-talet då rike sildefiskeri på vestlandskysten førte til sterk vekst i fylket og eksplosjonsarta vekst i Stavanger, at havneutviklinga skaut fart i byen med store utbyggingar frå slutten av 1800-talet. Og med det fekk Stavanger ein stadig meir sentral plass i den nasjonale og internasjonale dampskipstrafikken på fylket (for eksempel Grude 2001).

Havner i Dalane

I Dalane har vi to havnekompleks med ei lang og variert historie. Det eine kan vi kalle Egersundskomplekset. Det strekkjer seg frå Sirevåg – Vatnamoholmane lengst sør i Hå i nord til Mong sør av Eigerøy. Egersund havn er det sentrale punktet her. Men her var også ei rekke uthavner. Det andre kan vi kalla Sokndalskomplekset som strekkjer seg frå Nesvåg i nord til Jøssingfjord i sør. Dette omfattar også Rekefjord, Sogndalstrand og Nordfjord.

Og så finnes det sjølsagt viktige havner for alminneleg handel. Her kjenner vi til at handelsmenn frå Bergen og frå utlandet dreiv omfattande handel tilbake til 1500-talet med Rekefjord i Sokndal som beste og mest søkte hamna.

Handel og skipsfart

Med grunnlag i hamnene bygde lokale kjøpmenn opp handel og skipsfart. Dei førte landbruksprodukt frå Jæren og Dalane til Sør- og Austlandet og bygde opp ein betydeleg kystfart mellom Bergen og Sør- og Austlandet. Det ga særleg gode inntekter. Handel og skipfart ga grunnlag for framveksten av ladestedene Egersund og Sogndalstrand frå slutten av 1600-talet og med særleg framgang på 1700-talet. I denne prosessen overtok etterkvart Egersund rollen som sentrum i Dalane.

Havaritrafikken

Den såkalla havaritrafikken – reparasjon av sjøskadde skip – var også ei viktig næring og eit bybyggjande element. Her var Egersund særleg rikt utrusta for ikkje å seia velsigna, med hamner: Rausvågen, Løyningvågen, Lundarvika, Mong sør for Egersund med Juv-

våg, Vatnamoholmane og Sirevåg, sjølve Sundet mellom Eigerøy og fastlandet med sine to innseilingar – Sørasedet/Søragedet og Norasedet/Noragedet - Geisbelgen, Horsholmen, Skadberg, Asperøy, Gjellestadvika, Hovlandsvika og Skjevollsvika. (Grude 1996:106, de Fine 1987 [1745]:58, Beskrivelse til Karterne over de norske Kyster 1803:7-11). Alle var gode vente- og naudhamner der seilskip kunne søkja inn.

Havaritrafikken vart ei viktig næring både i Egersund og i Sogndalstrand. Vi kjenner havaritrafikk tilbake til 1600-talet (Grude 1996:101ff). Då den danske orlogsfregatten "Norske Løve" havarerte ved søra innløpet til Egersund hausten 1666 vart det sett i gang eit større bergingsarbeide på den staden som i dag heiter Austre Løvebukta (Grude 1996:102–103, 108).

Frå 1700-talet tek kjeldene til å flyta rikare, både enkeltsaker og i større samanheng. Såleis vart Det Danske Asiatiske Compagnies skip "Grev Laurwiig" berga inn til Egersund hausten 1734 "fra hafs-nød Og overhengende døds fare" og reparert. Mannskapet syntte takksemnd si ved å gi ei altervinkanne til Egersund kyrkje (Grude 1996:105–106). Slike hendingar høyrte til dagens orden i både Egersund og Sogndalstrand. Egersund fekk etterkvart to bradbenker – eller reparasjonsverft for skip - og Sokndal ein. I Egersund vart det i perioden 1778 til 1813 reparert 132 skip og i Sokndal 62. Talet varierte frå tid til annan. Toppår hadde bradbenkene 8–9 skip inne for reparasjon på ein gong. Dårlege år var det ingen eller svært få havaristar inne for reparasjon. Gode år ga titusenvis av riksdaler i inntekter, dårlege år null i inntekt. Men likevel var det alt i alt ei næring som vart ein hovedhjørnestein for Egersund og Sogndalstrand sin økonomi. Det var ikkje bare reparasjonane som ga inntekter. Det falt også pengar på kjøpmenn, vertshuseigarar og gjestgjevarar, på havariagent, lensmann og sist mend ikkje minst sorenskrivaren som administrerte dei mange rettsmøta kring havaria.

Havaritrafikken og den særleg innbringande kystfarten tok slutt då vi gjekk inn i 1800-åra. Bergen tok over den kystfarten sjøl. Men veksten heldt fram med grunnlag i seglskipsfart, silde- og makrellfiske - altså med grunnlag i havn og sjøens næringer. Og så vart Egersund og havna ein møteplass mellom jernbane og kystruter då Jærbanen vart åpna i 1878. Mange valde å reisa med tog over Jærens sletter framføre å utsetja seg for sjøsjukens kvaler på den åpne kyststrekninga langs Jæren. I tillegg kom nye næringer til. Både i Egersund og Sokndal fekk storindustrien feste, i Sokndal bergverk og i Egersund fajanseindustri. Desse trong også gode havneforhold.

Egersund vart den sentrale havna i Dalane og har halde denne posisjonen til i dag. Men vi skal ikkje gløyma verken Rekefjord eller Jøssingfjord og den sentrale rolla dei spelar for bergverksindustrien sin store eksport frå Rogaland – eller for den del Norasedet der det også er steineksport, eller havna i Sirevåg som med dagens standard og med ny stor molo gir større muligheter for vekst og utvikling enn nokon gong før.

Men framleis ligg uthavnene der. Få kjenner til den hektiske aktiviteten som ein gong herska i der. I si tid spelte dei ein sentral rolle for økonomi og næringliv, for busetning og framgang. I dag. I dag har dei ingen slik rolle. Men framleis er mange av dei nemnde i Den Norske Los som havner der både nytte- og lysttrafikk kan søkja inn om det er nødvendig (Den Norske Los 1987:192–198, Øi et al. 1987:154-167).

Referansar

Beskrivelse til Karterne over de Norske kyster 1803: *Kongelige Søe Kaarte Archiv. Femte hefte: Indbefatted Strækningen af Kysten fra Egefield paa Jæderren og til Christiansand.*

Det Kongelige Søe Kaarte Archiv, København.

Den Norske Los 1987: *Farvannsbeskrivelse Langesund – Jærens Rev.* Bind 2B. Norges Sjøkartverk, Stavanger.

Fine, B.C. de 1987 [1745]: *Stavanger Amptes udførlige Beskrivelse.* Utarbeidd av Per Thorson. Illustrert jubileumsutgåve, Rogaland Historie- og Ættesogelag 75 år. Dreyer Bok, Stavanger.

- Fylkesplan for kulturminner i Rogaland 1989: Del 2. Rogaland fylkeskommune, Stavanger.
- Grude, E.H. 1996: *Egersund fram til 1880. Strandsted og Ladested*. Eigersund kommune, Egersund.
- Grude, E.H. 2001: 700 years of struggle, 200 years of reward. Stavanger and its harbours from the Middle Ages to the present. *Stavanger Museums årbok 2000*, 41–60.
- Helle, K. 1987a: Da Rogaland var Rygjafylke: I Hovland, E. & Næss, H.E. (red.): *Fra Vistehola til Ekofisk. Rogaland gjennom tidene*. Bind 1, Universitetsforlaget, Stavanger, 75-78.
- Helle, K. 1987b: Ferdselslinjer og knutepunkter. I Hovland, E. & Næss, H.E. (red.): *Fra Vistehola til Ekofisk. Rogaland gjennom tidene*. Bind 1, Universitetsforlaget, Stavanger, 95-104.
- Leegaard, M. (red.) 1914: *Havnevæsenets Historie*. Havnedirektoratet, Kristiania.
- Lillehammer, A. 1977: Sagskurd og trelast i Ryfylke først på 1600-talet. *Frå bygd og by i Rogaland, Årbok for Rogaland folkemuseum 1977*. Rogaland fylkesmuseum, Stavanger.
- Lillehammer, A. 1987: Landdistrikta og byen. I Hovland, E. & Næss, H.E. (red.): *Fra Vistehola til Ekofisk. Rogaland gjennom tidene*. Bind 1, Universitetsforlaget, Stavanger, 184–191.
- Tjeltveit, N. 2000: *Kaiane våre. Rutekaitutvikling i Rogaland*. Statens vegvesen, Stavanger.
- Øi, Ø. (red.) 1987: *Norges Sjøatlas fra svenskegrensen Sognefjorden*. Nautisk forlag AS, Oslo.

Navigasjon og namngjeving. Namn og stader som orienteringsmerke langs kysten

INGE SÆRHEIM

Særheim, I. 2005: **Navigation and Naming. Names and locations as points of navigation.** *AmS-NETT* 7, 39-47, Stavanger. ISSN 0809-618X, ISBN 82-7760-124-7, URN:NBN:no-a1756, UDK 801.311:527(481)

This paper discusses place names – and locations – used as points of navigation when working and travelling on the sea. These names have for a long time had the same function as the present unmanned lighthouses. The function of place names used as sources is also discussed in the paper. Local toponyms contain words which give different types of information about history and culture, e.g. about earlier phenomena, activities, conceptions and traditions.

Inge Særheim, Institutt for kultur- og språkvitskap, Universitetet i Stavanger, N-4036 STAVANGER, NORWAY. Telephone: (047) 51831000. Telefax: (+47) 51833050.
E-mail: inge.særheim@uis.no

Key words: place name, navigation and naming, Southwest Norway, history, prehistory, toponymy, etymology

Emneord: stadnamn, navigasjon og namngjeving, Sørvest-Noreg, historie, forhistorie, toponymi, etymologi

Dette innlegget har hovudfokus på stadnamn – og lokalitetar – som har vore nytta som navigasjonsmerke under ferdsel på sjøen. Slike ferdselsnamn har opp gjennom åra hatt tilsvarende funksjon som vår tids fyrlykter på holmar, skjær og nes. I innlegget vil òg kjeldefunksjonen til stadnamna bli omtala. Namna inneheld ord som gjev ei rekkje opplysningar om fenomen, verksemder, førestillingar og tradisjonar i tidlegare tider.

Døme på stadnamn som har bakgrunn i orientering og ferdsel på sjøen

Mange stadnamn langs strendene har nær tilknytning til ferdsel på sjøen. Dei inneheld opplysningar som er nyttige for folk som ferdist i båt langs kysten

Fjellnamnet *Siggjo*, gammalnorsk (gno.) *Sigg*, frå Bømlø er språkleg laga til verbet *sjå*, med tydinga 'den synlege, synberre' (NSL 391). Denne nuten – og namnet – er eit gammalt orienterings- og navigasjonspunkt på sjøen, noko som òg kjem til uttrykk i namnet. *Siggjo* er eit godt døme på at det finst gamle fjellnamn langs kysten. I innlandet er fjellnamna ofte sekundære i høve til andre naturnamntypar, som elve- og innsjønamn.

Øynamnet *Bokn*, gno. *Bókn*, er språkleg i slekt med ord som gammalsaksisk *bōkan*, gammalhøgtysk *bouhhan*, mellomlågtyisk *bouchen* og gammalengelsk *bēacen*, alle med tydinga '(viktig) teikn, merke'. Andre skylde ord er gammalfrisisk *bēken*, gammalvestfrisisk *bāken*, mellomlågtyisk *bāke*, engelsk *beacon* 'sjømerke, eldsignal, fyr, baun'. Også fjellet på Bokn er godt synleg på sjøen, og er mykje brukt som méd (Særheim 2003:29). Bokn er på hollandske kart frå 1500- og 1600-talet kalla *Bock van See*, noko som kan tyda på at *n*-en er tolka som bestemt artikkel. Men det stemmer ikkje. Den utlydande *n*-en er eit avleiingssuffiks (ordlagingsmiddel), som i *Fogn*, *Halsne*, *Sokn* mfl., jf. òg gardsnamnet *Boknaberg* og innbyggjarnemninga *boknar* 'person frå Bokn'. *Bokn* er eit

gammalt øynamn og navigasjonsmerke. Namnet går i alle høve attende til urgermansk språkperiode.

Eit anna gammalt øynamn i Nord-Rogaland er *Karmøy(na)*, gno. *Kqrmt*. Namnet er avleidd med t-suffiks til rota i gno. *karmr* m. ‘karm’, med bakgrunn i at denne langstrekke øya er ein bølgebrytar som vernar skipsleia (Særheim loc. cit.). Namnet skildrar forma til øya, men det kan òg seiast å ha samband med ferdsel. *Karmsundet*, gno. *Karmtarsund*, er eit gammalt sund- og inndelingsnamn i dette området. Det gamle øynamnet ligg til grunn for den lokale namneforma *Karten*, som er utvikla av dativforma, og for innbyggjarnemninga *kartabu* ‘person frå Karmøy’.

På innsida av Karmøyna og Karmsundet ligg øya *Fosen*. Her finn ein roleg sjø og gode hamnevilkår. Namnet er i slekt med verbet gno. *fela* ‘gøyma, skjula’, som siktar til god båthamn (Særheim loc. cit.). Den gammalnorske forma var **Folgsn* (asterisk framom viser at forma ikkje er belagd i skriftlege kjelder, og difor rekonstruert). Tilsvarende namn finst lenger nord langs norskekysten, som *Fosen* og *Fosnes* i Trøndelag og *Fosnavåg* på Sunnmøre.

Også i innlandet og høgheia finst det gamle stadnamn som har bakgrunn i ferdsel og orientering i området. Eit godt døme er fjellnamnet *Hårteigen* frå Hardangervidda. Føreleddet er truleg adjektivet gno. *hárr* ‘grå’, medan etterleddet har språkleg samband med tysk *zeigen* ‘visa’. Namnet tyder ‘den gråe vegvisaren’ (NSL 235). Denne nuten er eit gammalt og godt synleg orienteringspunkt på ei fjellvidd som er dekt av snø store delar av året.

I skjergarden på Nord-Jæren finn ein grunnen *Reibarskallen*. Grunnen blir méda (krysspeila) frå ein kvit kvartsgang på øya Håstein som blir kalla *Reibet på Håsteins-halsen*. Det lyse berget er samanlikna med eit reip. Grunnen har fått namn etter det eine médpunktet, og er eit døme på korleis ein orienterer seg på sjøen.

Snørsgrunnane – nokre grunnar i Håsteinsfjorden – blir sameleis méda frå fjellet Snøde i Sola. Dette fjellnamnet har språkleg samband med ordet *snut(e)*. Namnet på grunnane har altså bakgrunn i at ein finn fram til dei ved å orientera seg ut frå merke på land, bl.a. fjellet Snøde.

Eit kjent médfjell i Sokndal blir av Sirevåg-fiskarar kalla *Den blåe*. Eit gammalt namn på dette fjellet er *Hådyr*, gno. *Hádýr*. Det er nemnt i norrøn litteratur, i eit skaldedikt som fortel om kong Knut si ferd nordetter langs norskekysten. Gno. *Hádýr* tyder ‘det høge dyret’. Ordet *dyr* kan vera omskriving for ‘hjort’, kanskje med bakgrunn i tabuførestillingar – at visse ord ikkje skulle nemnast på sjøen.

At fiskarar nyttar andre namn på médfjell enn dei fastbuande gjer, er ikkje uvanleg. Eit anna døme frå Sør-Rogaland er dublettnamna *Kattafjellet – Lyngtua* frå Oгна. Den førstnemnde varianten blir nytta av folk på garden Oгна, den sistnemnde av fiskarar frå Sirevåg. Sett frå sjøen liknar denne fjellknausen ei tuve med lyng.

At ein finn nemne for landdyr i namn på skjer og grunnar, er ikkje uvanleg, jf. namn som *Galten*, *Sugga*, *Grisaryggen*, *Buhunden*, *Saltstud*, *Oksafoden*, *Sirulven*, *Habboen* (gno. *hafr* ‘buk’), *Hafrsfjord* (gno. *hafr* ‘buk’, truleg brukt som skjernamn), *Risbitskjeret* (*risbit* ‘småfe’, eigentleg ‘risbitar’, ein som et riskvister’), *Rongvêrshola* (*runnvêr* ‘avlsvêr, ugjelda vêr’). Slike namn er gjerne nytta om steinar som er spesielt farlege for båtferdsle (Særheim 1978:151 ff.). Dei er av nokre forskarar tolka som tabunamn, av di dei inneheld nemne for landdyr som ikkje skulle nemnast på sjøen; jf. nedanfor.

Skjernamn som inneheld slike dyrenemne, kan òg tolkast som biletlege lagingar. Eit langstrekt, glattslipt skjer i vasskorpa kan likna på ein galt og ei sugge. Ein informant frå Kvalbein i Hå som tala om skjer og grunnar mellom rullesteinsholmen Raunen og land, omtala slike steinar som “sugger”. I biletet ligg det òg ei førestilling om noko dynamisk og kraftfullt, og om noko uvisst og uføreseieleg. Namna varslar farlege skjer, slik som fyrlykter, stenger og vardar på skjer gjer det i dag. Dei er viktige orienterings- og navigasjonspunkt under ferdsel i båt.

Førebels standpunkt

Med bakgrunn i slike døme kan ein førebels slutta at stadnamna – og dei namngjevne stadene – er viktige navigasjonsmerke, både på land og på sjøen. Ein orienterer seg ut frå visse namn og stader.

Ein kan vidare konkludera at stadnamna ved orda dei inneheld formidlar eit innhald. Nokre av dei gjev førevarsel om spesielt farlege ferdastader der ein må vera på vakt – i einskilde høve kan det dreia seg om fare for livet.

I og med at namna ber i seg eit innhald og lokaliserer fenomen og verksemder, er dei viktige vitskaplege kjelder. Dei er eit nyttig kjeldetilfang innanfor fleire forskingsgreiner og i tverrfagleg forskning. Stadnamna er dessutan viktige kulturuttrykk, som formidlar folkeleg kultur. Namna frå sjø- og strandområda gjev innsyn i ulike sider ved kystkulturen.

Namnefunksjonar

Ved hjelp av stadnamn kan ein tala om terrenget under det daglege arbeidet, under ferdsel og i ymse andre situasjonar. Dette er hovudgrunnen til at ein t.d. på sjøen har sett namn på dei mange fiskeplassane, at ein på gardane har namngjeve alle teigane, og at ein i heia har gjeve namn til ei rekkje nutar, skard, myrar, vad, pollar, bekker o.a. langs gamle ferdselsstiar. Hovudfunksjonen til stadnamna er orientering. Dei er adressemarkørar som har som oppgåve å lokalisera.

I tillegg formidlar namna – gjennom orda dei inneheld – nyttig informasjon til namnebrukarar om ulike tilhøve, t.d. om farar i samband med ferdsel. Skjernamn som *Nålapuda* ('nålepute') og *Kniven* og sundnamn som *Kattapina* og *Årabrot* ('brot av årar') gjev melding til båtførarar om at ein skal vera spesielt på vakt ved slike stader. Tilsvarende funksjon har innlandsnamn som *Klakaskotet* (fall av issvullar), *Uførberget* ('uframkomeleg') og *Hekkan* (lokalt uttrykk med nedsetjande tyding), som alle er knytte til fjellstiar. Slike namn har, som nemnt, funksjon som varselskilt, fareskilt.

Steinane *Martinshella* og *Nasen hans Arnt* var faste fiskeplassar for dei to personane som er nemnde. Dei har eit slags rettsleg – juridisk – funksjon. Namna formidlar informasjon om nedarva (uskrivne) rettar.

Nokre namn har bakgrunn i spesielle hendingar. Langs kysten finn ein t.d. namn som har tilknytning til forlis, som *Vestasteinen* på Tunge og *Ofeliasteinen* på Hårr. Gjennom namnet blir minnet om hendinga fortalt og formidla til nye generasjonar, altså ein minne- eller folkeminnefunksjon.

Ei spesiell form for minne om hendingar finn ein i namn som fortel om noko som av visse personar blir oppfatta som ein urett. Teignamn som *Ølhagen* og *Tjuvamyra* er døme på det. Det førstnemnde skal sikta til bestikking med øl ved fordelinga av jord under utskiftinga. Det andre formidlar med reine ord ei oppfatning om at teigen er urettmessig fordelt. Når slike namn blir brukte, minner ein samstundes om 'uretten'. Dei har eit slags nidfunksjon.

Mange stader er namngjevne ved jamføring. Nokre store, breie og gjerne spisse fjell og steinar har t.d. fått namnet *Kyrkja*. Også fjellhylla og turistattraksjonen *Preikestolen* i Lysefjorden er namngjeven ved samanlikning, med eit noko turistprega motenamn. Eit lokalt – og meir originalt – namn på dette fjellet er *Høvlatanna*, altså jamføring med skjerejernet på ein høvel. Med utgangspunkt i slike døme kan ein seia at stadnamna er ei form for folkeleg diktning, og at dei har ein poetisk funksjon.

Ein lite vanleg type namngjeving finn ein i eit døme som *Tjukke skogen*, brukt om ei trelaus slette på Bokn. Her gjev namnet ei anna – eigentleg ei motsett – skildring av staden enn det som er sant, med andre ord ei form for ironisk namngjeving og ironisk namnefunksjon.

Øynamnet *Jomfruland* frå Kragerø blei i gammalnorsk kalla *Aur* (gno. *aurr* 'grus'). I boka *Norrigis Beskrivelse* (ca. 1600) skriv Peder Clausson Friis at sjøfolk ikkje ville

nemna denne øya med det rette namnet “naar de ere under Segel, før end de hafue seiglet der forbi, men kalde det Landet gode”. Omskrivinga *Landet gode* skulle blidgjera vonde makter ved segling i eit ureint og farleg farvatn. Tilsvarande funksjon er tillagd det yngre namnet *Jomfruland*, som siktar til jomfru Maria (NSL 244). Fleire skjergardsnamn i Rogaland synest ha liknande funksjon som desse to døma, t.d. *Kristennamnet* frå Lysefjorden og *Smørfadet* frå Kvitsøy. Her kan ein tala om ein magisk – og dels rituell – namnefunksjon.

Stadnamna som kjeldetilfang

Av di stadnamna er lokaliserbare – dei lokaliserer arbeidsprosessar, aktivitetar, fenomen, tradisjonar og hendingar – og kan kartfestast, er dei viktige kjelder for forskarar. Dei gjev opplysningar om kor noko har førekome og funne stad, t.d. om busetjing, jordbruk, skogbruk, planteliv, dyreliv, fangst, fiske, ferdsel, administrasjon, forsvar, arbeid, kultur, kult, tradisjonar og hendingar. Gjennom ordinventaret og samankoplinga av ord og tydingar formidlar namna eit språkleg innhald som kan tolkast språkleg og realt.

Bruken av stadnamn som kjelder kan by på problem m.o.t. tyding og tolking. Det er ikkje alltid opplagt kva som er tydinga – det språklege innhaldet – til eit ord. Mange ord har fleire tydingar og bruksmåtar i stadnamn. Ordet *kyrkje* kan t.d. sikta til at det tidlegare har stått ei kyrkje på staden, t.d. *Kjøregarden* (kjem av **Kyrkjegarden*) på Vestra Bore, eller til at staden ligg ved kyrkjevegen, t.d. *Kyrkjetrøna* på Anda, eller ved rorleia til kyrkja, t.d. *Kyrkjeneset* i Lysefjorden, eller til at ei kyrkje er nytta som médpunkt ved krysspeiling på sjøen, jf. grunnen *Kyrkjereksteren* ved Rott, eller til at staden er jamført med ei kyrkje, jf. fjellnamnet *Kyrkja* og steinnamnet *Kyrkjesteinen*, eller kanskje til at namnet har hatt ein magisk funksjon, som *Jomfruland*, jf. *Kyrkjeneset* frå Kvalbein.

Namnetolking omfattar både språkleg og real namneanalyse. Ein må identifisera ord og ordtyding (ordsemantikk) og avdekka det språklege innhaldet i sjølve namnet, dvs. namnetydinga (namnesemantikk). Den språklege analysen omfattar òg bøyingsformer, språklydar og lydutvikling. Den reale tolkinga inneber avklaring av den ytre, ikkje-språklege bakgrunnen for namngjevinga – historisk, topografisk m.m.

Det er ikkje vanskeleg å finna døme på feiltolking i faglitteraturen, gjerne med bakgrunn i sviktande språkleg analyse. Når føreleddet i namnet *Nonsbakken* frå Hundvåg i ein artikkel i *Frå haug ok heiðni* blir tolka som ordet *nonne*, gno. *nunna*, med mogleg bakgrunn i eit kyrkjeleg miljø i tidleg kristen tid, har ein sett bort frå at ein ikkje ville venta *s*-samansetjing i dette ordet, altså i eit svakt hokjønnsord. Dette namnet inneheld etter alt å døma det vanlege ordet og namneleddet *non*, gno. *nón*, som er nytta om eit måltid i 3-tida om ettermiddagen.

Stadnamna er munnleg tradisjon. Dei er laga i munnleg språkbruk blant det jamne laget av folk, og er overførte i munnleg form, dvs. dialektforma, frå generasjon til generasjon. Namna har følgd den vanlege lydutviklinga i vedkomande målføre. Nokre stadnamn er skrivne ned i ulike dokument – brev, rettsdokument o.a.

Stadnamna er våre eldste språkminne, nokre av dei er opp til 4000 år gamle. Me nyttar til dagleg namn som er laga på ulike utviklingssteg av språket vårt – indoeuropeisk, (ur)germansk, urnordisk, norrønt, mellomnorsk og nynorsk. I kyststroka finst det nokre svært gamle namn, særleg blant øynamna og fjordnamna. Sjøen og stranda er gammalt kulturlandskap som er felles for mange brukarar. Somme opphavleg usamansette fjord- og øynamn har fått lagt til eit yngre etterledd, jf. *Jøsenfjorden*, *Jøssingfjord*, *Yrkjesfjorden*, *Karmøy*, *Kvitsøy*. Andre har fått endra funksjon og blir no nytta som gardsnamn, bygdenamn e.a., t.d. *Fister*, *Ølen*, *Jelsa* og *Nessa* (Særheim 2003:30). Hovudslumpen av skjergardsnamna er likevel klart yngre enn desse sistnemnde døma. Ein kan rekna med at dei fleste namna på grunnar, skjer, nes, vikar o.l. er laga dei to-tre siste hundreåra.

Den tverrfaglege karakteren er eit særtrekk ved stadnamna som kjelder. Dette materialet blir brukt ved forskning innanfor bl.a. språkvitskap, busetnadshistorie, kulturhistorie,

religionshistorie, administrasjonshistorie, fauna, flora og samferdselshistorie. Bruk av stadnamna som vitskaplege kjelder innanfor slike område føreset språkvitskapleg klar- gjerling av materialet – dvs. språkleg tolking. Det ligg mange interessante utfordringar i bruken av stadnamn som kjeldetilfang ved fjøresteinsgransking. Sjøen og skjergarden er eit spennande forskingsfelt som innbyr til samarbeid mellom forskarar som representerer ulike fagområde.

Stadnamn som er knytte til ferdsel på sjøen

Fjorden som ferdselsåre

Mange namn og namneledd har nært samband med og gjev opplysningar om ferdsel på sjøen. Ordet *fjord*, som er eit vanleg namneledd, særleg etterledd, er laga til verbet *fara*, med bakgrunn i ferdsel. Det førekjem både i kyst- og innlandsnamn, jf. *Lysefjorden*, *Håsteinsfjorden*, *Roskreppfjorden* og *Kvifjorden*.

Gardsnamn som *Føre*, *Førre* og *Førde*, som ligg føre fleire stader, gjerne i ein fjord- botn, er utvikla av dativforma av ordet *fjord*, altså av forma gno. *Firdi*. Eit anna namneledd i jærsk stadnamn som er i slekt med verbet *fara*, er *for(d)*, t.d. i *Foren*, *Forane*, *Madlaforen* og *Forus*. Det svarar til etterleddet i engelske namn som *Oxford* og *Stratford* og i tyske namn som *Frankfurt* og *Ochsenfurt*, og siktar til at ein har kryssa vatn – ein bekk, ei myr o.a. – på slike stader.

Mange opphavleg usamansette fjordnamn har eit innhald som har nært samband med ferdsel på fjorden, t.d. med ord for ‘straum’, ‘vind’ o.l. *Jøsenfjorden* inneheld eit opphav- leg fjordnamn gno. **Jøsund*, som er avleidd med *und*-suffiks til rota i verbet *esa*, med bakgrunn i vind og uroleg sjø. Tilsvarande opphav har føreleddet i *Jøssingfjord*, som er *ing*-avleiing. *Yrkjesfjorden* inneheld eit opphavleg fjordnamn gno. **Yrkir* (jf. gardsnamnet *Yrkje*), som er laga til verbet *orka* ‘arbeida’, med bakgrunn i vind og uroleg sjø. *Lovra* er truleg i slekt med gammalfrisisk *luf-* ‘slapp, matt, dorsk’, som siktar til roleg sjø.

Også *Jelsa*, *Nessa* og *Fister* synest vera opphavlege fjordnamn som har bakgrunn i vind og uroleg sjø. *Jelsa*, gno. *Jalsi*, og *Nessa*, gno. *Nezi*, kan vera laga til indoeuropeiske røter med tydinga ‘flyta, strøyma’. *Fister*, gno. **Fistr*, heng språkleg truleg saman med verbet *fisa*, brukt om eit vindhardt sjøstykke.

Tronge sund og farlege skjer

Mange namn på sund, vikar o.a. gjev, som nemnt, viktig informasjon til båtførarar. Dei varslar spesielt farlege stader, t.d. *Turra sundet* (ved Tjør), *Tronga* (‘trong stad’; Tjør og andre stader), *Klåstallen* (Sirevåg; trong stad, føreleddet tyder ‘klø’), *Vindkjefstundet* (mel- lom Føyna og Karmøyna), *Kattapina* (fleire stader), *Båtasmeden* (Jelsa; etterleddet tyder ‘skjera, snitta’), *Årasmeden* (ved Frøsholmane, Sola), *Årabrot(et)* (Utsira og andre stader; tyder ‘brot av årar’), *Helvetskloven* (ved Tresvika, Utsira), *Skuffa* (ved Spanholmen, Utsira; tyder ‘skuffe’), *Rådstova* (på vestsida av Håstein; tyder ‘rådstova, fengselet’).

Nokre namn på skjer, bår og grunnar har tilsvarande funksjon. Dei inneheld ord som skildrar bølgerørsle og bølgebrot, skjult leie o.a. (Særheim 1989:74 f., 1990:41 f.). Nokre døme er: *Kniven* (Tjør), *Stikkaren* (Tjør), *Nålapuda* (Kvitsøy; ‘nålepute’), *Skreddaren* (Hellvik, Hadland), *Klemma* (Hårr), *Glepsa* (grunnerygg, Kvitsøy; ‘glefse’), *Løyndagrunden* (Feisteinen; er ‘løynd, skjult’), *Vonda fluna* (Hellvig), *Fakse(n)* (Tjør og andre stader; sjøspruten liknar eit *faks* ‘man på hest’, jf. Garborgs uttrykk *fakskvite brimhestar*), *Skjevlingen* (Sirevåg; lagar skavl), *Springaren* (flu, Sirevåg), *Sprette*, *Sprøtta* (Tjør og andre stader; til verbet *spretta*), *Skaboen* (ved Pedleneset, Utsira; lagar *skade*), *Mokkefluene* (ved Pedleneset, Utsira, jf. *mukka* ‘ha vondt i sinne’), *Knikten* (ein far- leg stein, Oanes; jf. *knigt* ‘bøddelsvein, trassig krabat’), *Pøg* (ein stein, Oanes; jf. *pøk* ‘stivnakke, trassig gut’). Namnet *Bekjentargrunnen* (Kvitsøy) tyder anten ‘kunngjerar’ eller ‘gammal kjenning’.

Skjernamn som inneheld spesielle dyrenemne, *hund, stut, gris* mfl., har, som nemnt, liknande funksjon som dei nyss nemnde skjernamna: *Hundaskjeret* (Jelsa), *Buhunden* (Nordre Knutsvik), *Vikahunden* (Nordvest-Karmøy), *Hundaskjeret* (Jelsa), *Jelsahunden*, *Saltstud* (ved Finnborg, Talgje), *Stuten* (Bjørkevær), *Oksafoden* (Tananger), *Oksen* (Lysefjorden, Nordvest-Karmøy), *Sirulven* (Åna-Sira). Namn som *Galten*, *Sugga* og *Grisen* finn ein mange stader. Gardsnamnet *Galta* på Rennesøy har truleg bakgrunn i *Galtskjeret* (også kalla *Skjeret*) – her finn ein òg *Galtholmen*, *Litla Galtskjer* og *Galten og suggene* (omfattar tre skjer). Nokre namn av denne typen har kanskje bakgrunn i tabuførestillingar, altså i ord som ikkje skulle nemnast medan ein var på sjøen.

Tilsvarande bakgrunn har skjergardsnamn som inneheld nemne for dyr med horn, altså for dyr som stangar – underforstått: som kan stanga hol i båten (Særheim 1978:151 ff.). Både båen *Habboen* (ved Feisteinen) og *Hafrsfjord* inneheld gno. *hafr* ‘buk’, det sistnemnde truleg med bakgrunn i ein grunne eller eit skjer i fjordkjeften. *Rungvêren* (Jøssingfjorden) inneheld ordet *runnvêr* ‘avlsvêr’, og *Nivlingane* (ved Rott) *nyvel* ‘lite horn’.

Interessant i denne samanhengen er òg den folkelege forklaringa – folkeetymologien – for viknamnet *Honnsviga*. Det blir fortalt at ein fiskar ein gong fekk ein “runnvêr på bakken”, altså ein avlsvêr på fiskelina. Viknamnet inneheld eigentleg den gamle samansetjingsforma av gardsnamnet *Hodne*, gno. **Hornsvik(in)*, som òg namnet på båtpassen *Honnsstø*, gno. **Hornsstøð*. I Honnsvika finn ein den gode fiskeplassen *Rongvêrshola*, samansett med det nemnde *runnvêr*.

Holmenamnet *Geitungen* kunne kanskje òg tolkast i denne samanhengen. Dette er vel avleiing med *ung*-suffiks til husdyrnemnet *geit*. Men bakgrunnen er helst at holmen er nytta som beite for geiter (fig. 1).

Fig. 1. Geitungen fyr, Karmøy kommune i Rogaland. Namnet *Geitungen*, som er omtala i dette innlegget, er avleidd med *ung*-suffiks til dyrenemnet *geit*. Fotograf: Sigbjørn Sigbjørnsen.

Fig. 1. The light house on the small island Geitungen, Karmøy municipality, Rogaland county. The toponym Geitungen, which is discussed in this paper, contains the word *geit* ('goat') and the suffix *-ung*. Photo: Sigbjørn Sigbjørnsen.



Médfjell og fiskeméd

Når fiskarar orienterer seg på sjøen mellom skjer og fiskegrunnar, nyttar dei *méd*. Dei *médar*, dvs. at dei finn stadene ved krysspeiling, i kryssingspunktet mellom to liner med to faste punkt (ofte på land) i kvar line. Ordet *méd* tyder ‘midt(punkt)’, altså ‘skjeringspunkt’. Dette ordet blir brukt både om ‘médliner’, ‘médpunkt (ofte på land)’ og ‘grunne og fiskeplass som blir funnen ved hjelp av médpunkt’ (Særheim 2003:38 f.).

Nokre fjell som blir mykje nytta som *méd* når ein fiskar utføre Jæren, er *Synesvarden*, *Sulken* (ved Synesvarden), *Tormod(vard)en* (Helland, Sola), *Kjerrberget* (Skadberg, Sola), *Snøde* (Risa, Sola), *Dalsnuden* (Dale, Sandnes), *Madlatua*, *Rennesøyhornet* (*Hodnaffjellet*) og *Boknaffjellet*. Desse toppane er godt synlege når ein er langt ute på sjøen. Nokre grunnar og fiskeplassar har fått namn etter médpunktet på land, jf. *Hodnakastet* (etter Rennesøyhornet), *Kjerrbergen* (etter Kjerrberget) og *Snørsgrunnane* (etter Snøde).

Nokre namn på fiskeplassar inneheld ordet *méd* og har bakgrunn i méding. Det blir fortalt at fiskeplassane *Karlsmed* og *Kjellsmédsgrunnen* er namngjevne etter den personen som fann fiskeplassen og tok médet. *Nyeméd* er, som namnet seier, eit noko yngre fiskeméd i Honnsvika. *Skodeméd* blir méda frå *Skodene*, ei holme- og skjergruppe i Sola.

Sirevåg-fiskarane nyttar to hovudméd eit stykke inne på land når dei fiskar på Ognabukta: *Hætua* (i Vatnamotmarkene) og *Bjørndalen* (Bjørndalsnipa). Dei nyttar desse toppane over nokre oddar og knattar mellom Ramnatangen og Ognasanden. Fiskeplassen får namn etter siste punktet i médlina: *på Reven* (over *Revaffjellet*), *på Lyngtua* (over *Kattaffjellet*), *på Klakken*, *på Laugaberget*. Dette er ein produktiv namngjevingsmåte.

Ein av fiskeplassane til Sirevåg-fiskarane heiter *på Den runde*, etter médet *Den blåe på den Runde*. Fjellet *Den blåe* (i Sokndal) vert til vanleg kalla *Hådyr*, med tydinga ‘det høge dyret’. Dette er eit gammalt fjellnamn og orienteringsmerke, som bl.a. er omtala i norrøn litteratur (i eit kjent skaldedikt).

Nokre fiskeplassar blir omtala etter médet, t.d. *Madlatua i Hengsøysundet* og *Åslanden* (dvs. Åslandsnuten) *over Fyren* (Feistein fyr).

Faste méd blir òg nytta om sjøve båtleia somme stader. På médet *Tormoden* (Tormodvarden) *på Tangarhaug* får ein trygg sigling mellom dei mange grunnane utføre gardane Reve og Hodne. Stavrimet hjelper til å hugsa médet.

Båtleia

Namna inneheld opplysningar om kor ein finn båtleia, t.d. *Midtbotnen* (skipsleia mellom Feisteinen og land), *Djupa sundet* (ved Terneholmen, Utsira), *Gjerdedørene* (Kvitsøy, sund der ein kjem gjennom dei langstrekte Gjerdeskjera), *Indra leia* (skipsleia i Honnsviga).

Også fyrstasjonar og fyrlykter, stakar og stenger på skjer og oddar er namngjevne, med ord som *fyr*, *lykt*, *stake*, *stong* mfl.

Somme namn fortel om ly for tung sjø og vind: *Skjermen* (Kvitsøy, ‘skjerm, i ly’), *Skjoliled* (Rott, ‘skjul i led’), *Stovelivda* (Melingsholmen, Tananger) og *Omnskråna* (ved Håstein).

Nokre namn har samband med roing: *Roren* (rorleia ut til rullesteinsholmen Raunen på Kvalbein), *Skotavågen* (ved Pedleneset, Utsira; ein ring stad der ein må skota inn) og *Roa* (Ølberg, ei flu som ein kan ro over).

Mange namn har bakgrunn i losverksemda, som tidlegare var ei viktig inntektskjelde for mange på sjøgardane. Namna siktar ofte til utsynspunkt for losar: *Kikretona* (Mong), *Kikrehaugen* (Svånes), *Losberget* (Tjør), *Losskjeret* (Håstein), *Kukeluren*, *Skipahøyen* og *Losastø* – dei tre sistnemnde frå Utsira.

Andre opplysningar om navigasjon og båtferdsle

Ei rekkje opplysningar om navigasjon og båtferdsle ligg føre i skjergardsnamna. Namn med ordet *drag* fortel ofte om draging av båtar for å sleppa å ro rundt harde sjøstykke. Frå Kyrkjøy (Sjernerøyane) kan nemnast *Draget*, *Drageviga* og *Dragevatnet*, der båtar vart dregne over land.

Bakgrunn i fortøying av båtar har namnet *Ringaskjer* (Nordvikevågen, Utsira). Namnet gjev melding om ringar til fortøying av båtar. Fleire stader var det *rei(d)*, der båtar låg for anker, jf. *Fladholmsreia* (Tjora).

Somme namn fortel om båtskyss og roping på båt for å få skyss. Frå Lauvås kan nemnast *Kadlabjørga* (kalling på båt) og *Skyssberget*.

Ein fast overnattingsplass under fiske ved Håstein (Sola) var *Hellerøyna*, der det var fangstbuer. Faste kvilestader for fiskarane er gjerne namngjevne. Ved *Kvilesteinane* (Nordra Sunde) kunne fiskarane setja nedpå kipene (ryggbøra) med hummar. Ved *Kvilhaug* (Utsira) kvilte fiskarane etter oppstiginga frå Helganes.

Faste båtplassar har namn med ord og etterledd som *-stranden* (uttala *straen*), *-stronda* (uttala *strånnå*) og *-sjøen* (t.d. *Halsne-*, *Visnes-*, *Eikjesjøen*), det sistnemnde nytta i Ryfylke og Nord-Rogaland. Somme viktige hamnestader er kalla *Hamn* (uttala *Habn* eller *Habbn*), t.d. Tananger, Skudeneshamn og Nordra Sunde.

Båtstøer er namngjevne med etterledd som *-støna* (uttala *stønå*) og *-støene*. Ordet *stø* heng språkleg saman med verbet *stå* (gno. *standa*). Båthusa har ofte namn med etterleddet *-naust(r)et*. Ordet *naust* er opphavleg sett saman av to ord med tydingane ‘båt’ og ‘stå’. Andre vanlege nemne for båt- og lendingsplassar er *bryggje*, *kai*, *molje*, *molo*, *mur*, *opptrekk*, *ladberg* (jf. det utbreidde *Ladberget* ‘lasteplass’) og *lende*.

Døme på namn på båtplassar, hamner o.l. er: *Fattigmannshamn* (Foldøy), *Allmannastøna* (Kvalbein, ‘for alle’), *Harangstøna* (Vigdel; ‘haring’), *Vembarstø* (Foldøy, ‘vengbåt’), *Vintrastø* (Kvitsøy, her drog ein opp båtar for vinteren) og *Stegabryggja* (Rott). *Skitbryggja* (Jåttå) har bakgrunn i transport av skit frå privatdo i Bergen – denne vara blei brukt som gjødsel på åkrane på Jæren.

Nokre namn inneheld ord for båtar: *Skipavåg* (Vindafjord), *Skipavik* (Jelsa), *Buseneset* (Nordra Sunde; *busse* ‘stort, breitt skip’).

Namn og nemne for personar er vanleg, jf. *Båtsmannssanden* og *Båtsmannsviga* (Byberg, har namn etter eit lik), *Salmonsteinen* (Vigdel, ein fiskar rodde på steinen), *Austbøsteinen* (Vigdel, ein fiskar rodde på steinen), *Skeiefluna* (nokre personar frå garden Skeie kantra her med ei hummarlast).

Forlis er bakgrunn for mange namn langs strendene, som *Ofeliasteinen* (Hårr), *Vestasteinen* (Tungeneset), *Svensken* (Feisteinen), *Austra* og *Vestra Løva* (Eigerøy, etter fregatten “Norske Løve”, 1666). Frå Utsira kan nemnast døma *Portugisarkloven*, *Tyskaren* (båten “Pylos”) og *Hørda*.

Opphogging av båtar har vore ei viktig inntektskjelde for mange sjøgardar. I *Skibasteinen* (Reve, Varhaug) pla ein festa skipsvrak som vart opphogde av sjøen. *Tyneviga* (Hodne, Klepp) skal ha namn etter ein engelsk båt som vart hogd opp i denne vika.

På hollandske sjøkart frå 1500- og 1600-talet finn ein namneformer som tyder på at kartografar – og sjøfolk – har tilpassa norske namneformer til sitt eige språk. Frå Karmsundområdet kan nemnast former som *Perde holm* (for Hestholmen), *Notau* (vel Notta ved Avaldsnes), *Bock van See* (Bokn), jf. òg *Bock van Raa* (Bukken ved Sotra). Av gamle dokument går det fram at det mektige nordtyske handelssambandet hansaen i mellomalderen hadde hamn og handelsplass ved Avaldsnes. Kanskje har nokre av kystnamna våre bakgrunn i lågtysk språkkontakt og språkpåverknad i denne perioden. Føreleddet i *Kopervik* kan t.d. setjast i samband med det mellomlågtske ordet *kopere* ‘handelsmann’.

Oppsummering og konklusjon

Denne gjennomgangen av namnefunksjonar, av namna som kjeldetilfang og av namn som har nær tilknytning til ferdsel på sjøen, har vist at stadnamna og dei namngjevne stadene er viktige navigasjonsmerke som ein orienterer seg etter på sjøen. Namna er dessutan eit viktig kjeldetilfang av di dei lokaliserer fenomen og verksemder. Gjennom ordinventaret gjev dei ei rekkje opplysningar til forskarar om ferdsel på sjøen, bl.a. om ferdselsleier,

spesielt farlege ferdastader, orientering ved hjelp av faste médpunkt, draging av båtar, kvilestader, overnattingsstader, faste skysstader, hamner, skipstypar, ferdafolk, forlis, opphogging av skipsvrak, og jamvel om handel med utlandet i mellomalderen.

Referansar

Hovda, P. 1961: *Norske fiskeméd. Landsoversyn og to gamle médbøker*. Skrifter frå Norsk Stadnamnarkiv 2, Universitetsforlaget, Oslo-Bergen, 380 s.

NSL = Sandnes, J. & Stenshaug, O. 1997: *Norsk stadnamleksikon*. 4. utg. Det norske samlaget, Oslo, 536 s.

Særheim, I. 1978: *Stadnamn frå sjøen på Jæren*. Upublisert hovudfagsoppgåve, Universitetet i Bergen, 253 s.

Særheim, I. 1989: *Kvitsøy. Namn og stader*. Rogaland fylkeskulturstyre, Stavanger, 140 s.

Særheim, I. 1990: *Utsira. Namn og stader*. Rogaland fylkeskulturstyre, Stavanger, 144 s.

Særheim, I. 2003: *Frå Feisteinen til Napen. Stadnamn i Rogaland*. Stavanger Turistforening Årbok 2002, Stavanger, 220 s.

TEMA: Ressursutnytting langs kysten

En av de viktigste årsakene til at folk valgte å bosette seg langs kysten er de rike naturressursene. De tidligste boplassene som er funnet i Rogaland forteller at menneskene drev en allsidig utnytting av de maritime ressurser. Etter introduksjonen av jordbruket i yngre steinalder ble det vanlig å kombinere fangst og fiske med jordbruk, en driftsform som var normal helt opp i det 20. århundre.

Langs ytterkysten og i de ytre fjordstrøkene i Rogaland finnes det mange kulturminner som forteller om en slik ressursutnytting. Dette er boplasser og gårdsanlegg i marginale kystområder, hellere og tufter etter sesongmessige opphold for jakt og fiske, og samlinger av tufter som må være spor etter større fiskevær som kan ha blitt etablert allerede i vikingtiden. Sjøhusene i Rogaland er en viktig bygningsressurs for vår tids aktiviteter.

Redaktørene

Den første kystkulturen i Sørvest-Norge

ARNE JOHAN NÆRØY

Nærøy, A.J. 2005: **The first coastal culture in Southwest Norway**. *AmS-NETT* 7, 49-55, Stavanger. ISSN 0809-618X, ISBN 82-7760-124-7, URN:NBN:no-a1756, UDK 903'12(481.51)"633" & 903'12(210.5)"633"

Present day Norway was colonized from the European continent before 10 000 years uncal. BP (before present). The dating and process of colonization have for a long time been a topic of debate and interest in Norwegian archaeology. Rogaland county, Southwest Norway, is of importance for this discussion since one of the early sites of habitation recently excavated is located at Galta in Rennesøy municipality, Rogaland county. The paper discusses in general terms some of the main characteristics of the early Mesolithic period and points towards a few general areas of debate, which should be pursued in the future.

Arne Johan Nærøy, Arkeologisk museum i Stavanger, PO Box 478, N-4002 STAVANGER, NORWAY. Telephone: (+47) 51846000. Telefax: (+47) 51846199. E-mail: ajn@ark.museum.no

Key words: early coastal culture, Mesolithic, Southwest Norway

Emneord: tidlig kystkultur, Mesolittikum, Sørvest-Norge

Innledning

Den tidligst kjente jegersankerbosetningen i Norge og de første århundrene av denne har fascinert mange – både fagfolk og andre interesserte (Bjerck 1994, Johansen & Undås 1992). Dette er så langt vi kjenner det, pionerbosetningen i Norge. Rogaland har lenge vært viktig for denne forskningen – det er her vi mener å finne noen av de eldste funnene og med det den første kystkulturen i det som i dag er Norge.

Formålet med denne presentasjonen er todelt:

1. Hvordan vi oppfatter denne første kystkulturen
2. Peke på forskningstema det er viktig å arbeide videre med

Galta

Seminaret har fått tittelen "Fra Galta til Geitungen". Galta har fått en spesiell betydning for oss i Rogaland. Galta ligger nord på Rennesøy og er en tett samling av tidligmesolittiske lokaliteter (10 000 til 9000 år før nåtid, alle dateringer oppgis i ukalibrerte C14 år BP, "før nåtid") undersøkt i forbindelse med bygging av Rennfast-veianlegget (Prøsch-Danielsen 1993, Høgestøl 1995, Prøsch-Danielsen & Høgestøl 1995).

Lokalitetene viste seg å inneholde spor etter den eldste kjente bosetningen i Norge datert tilbake til århundrene omkring 10.000 år før nåtid. Tilknytningen til det europeiske seinpaleolittiske / tidligmesolittiske funnmaterialet er sterk. Galta var et sentralt sted for pionerbosetning i Boknafjordbassenget, Rogaland. Boplassene har hatt en strategisk beliggenhet i forhold til ressurser og kommunikasjon i landskapet (fig. 1).



Fig. 1. Boplassene på Galta, Rennesøy kommune i Sørvest-Norge under utgravning. Utsikt mot nord. Fotograf: Arkeologisk museum i Stavanger.

Fig. 1. The sites at Gasta, Rennesøy municipality, Rogaland county, during excavation. View towards the north. Photo: Museum of Archaeology, Stavanger.

Innvandring

Det har vært en lang fagdiskusjon om innvandringsveier til kysten vår – langs kysten eller over Norskerenna (for eksempel Bjerck 1994). Nordsjøen var fra isavsmeltingen og frem til mellom 12 000–11 000 år før nåtid, et stort område med tørt land. Funn av noen få gjenstander fisket opp fra havbunnen i Nordsjøen viser at området har vært befolket, selv om svært lite naturlig nok er gjenfunnet (Bjerck 1994).

De eldste teorier forklarte innvandringen med at de seinpaleolittiske storviltjegerne på det nordeuropeiske kontinentet fulgte reinen nordover ettersom istiden gikk mot slutten (Hagen 1967, Indreliid 1975). En befolkning som hadde levd med storviltjakt som viktig matkilde fulgte reinen nordover for å holde på en velfungerende levemåte. Reinen tilpasset seg ikke de raske klimaendringene på kontinentet på slutten av istiden, men vandret nordover. Menneskene valgte å følge etter reinen som var så sentral i deres livsførsel. Deres levemåte var bygget opp omkring jakt på storvilt og særlig reinsdyret. Tolkningen kan kritiseres for å være uttrykk for et naturdeterministisk perspektiv på mennesker i jegersankersamfunn. Mennesket var passive i forhold til endringer i miljøet – de ”fulgte etter”.

Arktisk, marin tilpasning

Selv om mennesket kom tidlig til Norge var det allikevel noen århundrer med isfritt land langs kysten før innvandring fant sted, dvs. det fantes god anledning til bosetning. Det er ikke påvist bosetningsspor fra denne perioden. Det er derfor foreslått at befolkningen ikke tok Norskekysten i bruk før et arktisk marint levesett var utviklet der båten og havet var sentrale element i tillegg til storvilt (Bjerck 1994). Bosetning langs kysten på kontinentet som i dag ligger stort sett i Nordsjøen, gjorde det trolig mulig å endre levesett fra den

kontinentale storviltjakten til en marint orientert kultur. Det tar imidlertid tid å endre levesett på denne måten – bl.a. med utvikling av kajakken som en spesiell fangstteknologi – derfor denne ”forsinkelsen” i bosetningen av kysten nordover. Mennesket blir i en slik modell aktivt handlende i å forme sitt levesett.

Det arktiske klimaet og naturmiljø

I tillegg til det arkeologiske materialet har vi nærliggende paralleller for den forhistoriske bosetningen i de historisk kjente jakt- og fangstkulturene i Grønland og Canada (Bang-Andersen 2003). Her er det rikholdige etnografiske kilder å hente kunnskap fra. Det er imidlertid en fare for å trekke for direkte tolkninger om levesett i forhistorien fra disse samfunnene og den naturmessige sammenhengen. Vi kan også koble denne parallelltenkningen opp mot naturmiljø og klima – det arktiske landskapet som preget kysten som ble bosatt – et landskap som gradvis endres med vekslende temperatur og skogkledning av landet gjennom tusenårene frem mot 10 000 år før nåtid. Topografien kan også være relativt lik med utstrakt grad av kystbosetning som i Norge ble kombinert med vandring til enkelte deler av det sørnorske høgfjell.

Ressursgrunnlag ser ut til å ha vært svært likt det vi finner i arktiske strøk i dag med store marine- og landpattedyr, fugl og fisk som dominerende. En økologi som karakteriseres av få arter i stort antall og med markerte årstidsvariasjon i et arktisk og subarktisk klima. Vi mangler imidlertid stort sett bevart beinmateriale fra de forhistoriske boplassene, som kan fortelle om spiseseddelen i denne perioden.

”De så havet synke”

Det fant sted dramatiske endringer i landskapet langs kysten i pionerfasen av bosetningen. Havnivå endret seg kraftig (Prøsch-Danielsen 1993). Fra ca 10 000 til 9000 år før nåtid sank havnivået på Rennesøy fra over 30 m.o.h. og ned til 3-4 m.o.h. – 25 meters senking på tusen år. Det er så mye at det har vært observerbart for enkeltmennesker og som kunnskap mellom generasjoner. Endringene i havnivået er et godt hjelpemiddel for oss i dag til datering av boplassene fordi vi kan observere at tilknytningen til stranden var helt vesentlig i eldre steinalder. Tilknytning til strand betydde lett tilgang til matfatet og ofte gode lokaliteter for bosetning i forhold til klima og topografi.

Det mobile samfunnet

I denne perioden var det fri passasje på land langs kysten samtidig som det lå innlandsis over store deler av Norge. Når bosetningen først finner sted så skjer det raskt langs hele kysten. En god indikator på dette er forekomst av relativt samtidige C14-dateringer av boplasser langs kysten (Bjerck 1994). Et annet trekk er en redskapskultur og steinteknologi som er lik langs kysten selv om råstoffbruk varierer på grunn av variert tilgang.

Boplassene på Vestlandskysten er gjennomgående små men også med noen klart store og de er i stor grad et kystfenomen (Olsen 1992, Bjerck 1994, Nærøy 2000, Bergsvik 2002). Dette tyder på variert bosetningsmønster, og de mange små lokalitetene er tolket som et tegn på stor grad av mobilitet.

Boplassene

Boplassene som er etterlatt er fascinerende studieobjekt. Deres form og innhold er vesentlige for å diskutere hva slags bosetning det er spor etter. Boplassene er et sentralt sted for å studere sosiale og kulturelle prosesser i jeger-sanker samfunn på individnivå (Nærøy 2000). Vi er ofte raske til å trekke frem at det er så lite bevart fra denne tiden – ikke bein, ikke skinn, ikke trevirke osv. Mitt utgangspunkt er imidlertid at det er utrolig hva som

faktisk er bevart når en tar i betraktning at det er ti tusen år siden disse små boplassene ble forlatt. De norske boplassene fra pionerbosetningen er unike, der de ligger forlatt i landskapet – ofte velbevart i utmarksområder langs kysten og i høyfjellet (Bang-Anderesen 2003, Nærøy 2000, jfr. også de arkeologiske undersøkelsene i forbindelse med Ormen Lange prosjektet se nettsiden <http://www.vitenskapsmuseet.no/ormen/>). Utfordringen ligger i å utvikle metoder for å hente inn, systematisere og presentere datamateriale fra slike lokaliteter. Samtidig må en også arbeide med teoretiske innfallsvinkler for studiet av dette datamaterialet for å få ut ny kunnskap om de fortidige samfunnene.

Gjennom hele steinalderen er det en variasjon mellom såkalt store og små lokaliteter – kanskje mindre uttalt for pionerbosetningen enn senere, men den er der. I en arkeologisk sammenheng er en stor lokalitet eller boplass et sted det er funnet store mengder gjenstander og redskaper av stein som ligger tilbake etter bosetningen. På de store lokalitetene kan det dreie seg om hundretusener av gjenstander samt rester av bosetningsstrukturer – ildsteder, hytter og avfallsgroper. De minste lokalitetene er oppfattet som spor av korte opphold av enkeltpersoner eller små grupper med funnkonsentrasjoner på fra noen titals til et par tusen gjenstander på en flate på 15 til 20 kvadratmeter.

Hva betyr denne variasjonen? Dette er et viktig spørsmål for steinalderarkeologien og har vært diskutert i forhold til mange arkeologiske undersøkelser (Nygaard 1989, Olsen 1992, Nærøy 2000, Bergsvik 2002). Spørsmålet når det gjelder de store lokalitetene, er om dette er rester av langvarig bosetning på samme sted eller gjentatte besøk på samme lokalitet over lang tid. På Vestlandet er det undersøkt velbevarte lokaliteter både på høyfjellet og på kysten.

1. Kystboplasser

Eksemplene på slike boplasser fra kysten er mange og når det gjelder de små boplassene er de til forveksling lik fjellboplassene (fig. 2). De har:

- Teltringer eller små, runde, ryddede flater som ligger nær stranden
- Det er en begrenset mengde redskaper som ligger tilbake, gjerne færre enn 2000
- En må stille spørsmål om det er spesialiserte redskaper eller generaliserte redskapssett

Dette tolkes som små gruppers intense og kortvarige bruk av en sentral, ryddet boflate.

Fig. 2. Boplass ved kysten på Kollsnes i Øygarden kommune, Hordaland. Fotograf: Arne Johan Nærøy.

Fig. 2. Coastal site at Kollsnes in Øygarden municipality, Hordaland county. Photo: Museum of Archaeology, Stavanger. Fotograf: Arne Johan Nærøy.





Fig. 3. Boplasser i fjellet ved Fløyrlø, Forsand kommune i Sørvest-Norge.
Fotograf: Arkeologisk museum i Stavanger.

*Fig. 3. Sites in the mountain area at Fløyrlø, Forsand municipality, Rogaland county.
Photo: Museum of Archaeology, Stavanger.*

2. Høyfjellsboplasser

Gode eksempler på svært godt bevarte, små boplasser er de som er undersøkt ved Myrvatn i Gjesdal kommune og fra Fløyrlø i Forsand kommune (fig. 3), begge i Rogaland (Bang-Andersen 2003) Karakteristiske trekk ved disse er:

- Rester av teltringer som eneste spor av bolig samt noen få ildsteder
- Begrenset mengde avfall og kasserte redskap og til dels spesialiserte redskaper

Dette tolkes som spor av små grupper mennesker – enten dette er spesialiserte jaktlag eller familiegrupper på vandring i den sesongbaserte årstidssyklusen.

Når det gjelder de små boplassene i høyfjellet ser det ut til at dette er sesongbosetning i fjellet på jakt etter reinen. En kan med utgangspunkt i vår kunnskap om klimaet vanskelig tenke seg at det har vært naturlig med bosetning hele året når kysten samtidig lå så nær med rikt ressursgrunnlag.

3. Galta i Rogaland – den store lokaliteten

Boplassen på Galta på Rennesøy skiller seg ut fra disse små lokalitetene med:

- Tykke funnlag og store funnareal
- Store funnmengder – Galta lok. 3 har 17 539 gjenstandsfunn og da er bare deler av lokaliteten undersøkt
- Det er ikke påvist bosetningsstrukturer, men dette kan ha med bevaringsforholdene å gjøre og at hele lokaliteten ikke er undersøkt

Store lokaliteter finner vi langs kysten og til forskjellige perioder. Kotedalen på Radøy i Hordaland er et godt eksempel på dette (Olsen 1992). Her er tykke kulturlag akkumulert over lange tidsrom i eldre steinalder. De tykke lagene vitner om en langt på vei helårs bosetning mot slutten av eldre steinalder. Hva er dette for boplasser? Det kan synes som et umulig metodisk problem å løse i hvor stor grad dette er rester av langvarig fast bosetning eller gjentatte kortvarige besøk over lang tid. Men i de sammenhengene, det lar seg gjøre, er det viktig å få kunnskap om nettopp slike grunnleggende aspekter ved bosetningen.

Nye funn og ny kunnskap og nye spørsmål

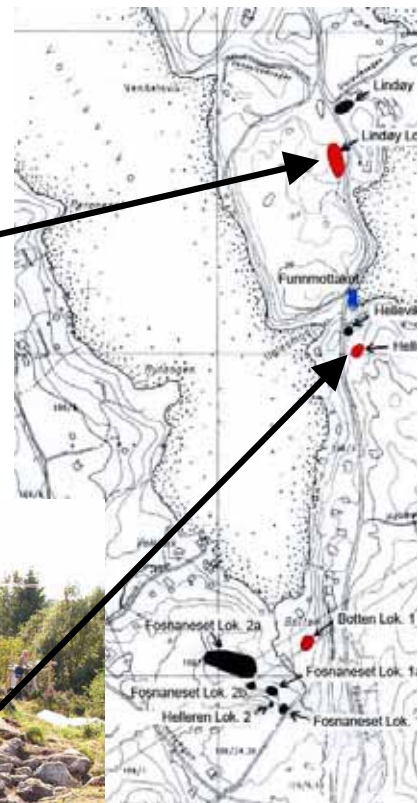
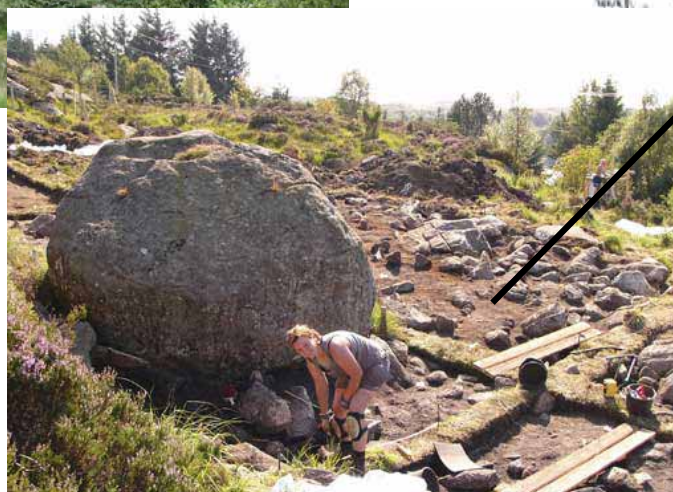
Ovenfor er det stikkordsmessig sagt noe om hvordan vi oppfatter det tidlige jeger-sanker samfunnet. Forståelsen av det tidlige jakt- og fangstsamfunnet er kommet langt. Vi har en hel del kunnskap om når, hvor, hva og hvordan, samtidig som vi reelt sett bare har skrapet i overflaten for kunnskap det er mulig å få frem. Hvordan kan vi komme videre i forståelsen av denne tidsperioden?

Ja – vi kan ofte få svært mye ny kunnskap av nye funn og undersøkelse av nye boplasser. Hver eneste boplass som undersøkes er unik og inneholder kunnskap om mennesket sine handlinger i fortiden. Ikke minst er dette viktig å ivareta i forhold til forvaltningen av kulturminner i landskapet. Det gjelder å finne boplassene og sørge for at man får ut den kunnskapen om det forhistoriske mennesket som ligger der i de tilfellene boplassene må vike for samfunnsutviklingen (fig. 4). I løpet av de siste tiårene er det gjennomført store arkeologiske undersøkelser i forbindelse med bolig, industri og infrastrukturutvikling som har ført til betydelig mye ny kunnskap. Opplysninger om mange av disse ligger inne på de arkeologiske museenes nettsider, jfr. www.ark.museum.no og oversikt nedenfor.

Fig. 4. Arkeologiske undersøkelser av steinalderboplasser ved Røyksundet, Karmøy kommune, Rogaland. Fotograf: Arkeologisk museum i Stavanger.

Fig. 4. Archaeological excavations of stone age sites at Røyksund, Karmøy municipality, Rogaland county. Photo: Museum of Archaeology, Stavanger.

Spørsmålene vi stiller forandrer seg og bygger på hverandre og vi skaper stadig nye bilder av det forhistoriske mennesket. Tidligere så vi at det var viktig å beskrive og datere funnene, og jevnføre dem med funn og kulturformer andre steder Skandinavia og Europa. Arkeologer hadde behov for å plassere lokale og regionale funn i en kronologisk og kulturell kontekst. I en del tilfeller og særlig da C14-dateringene ble tilgjengelig som uavhengig dateringsmetode på 1950-tallet så vi at en ren typologisk sammenligning med



funn fra andre land førte til en del feilslutninger. Det er fremdeles viktig å utdype forståelse i forhold til ulike aspekter ved kulturkontakten med andre regioner i Skandinavia.

De senere årene har man innen kulturminnevernet lagt mye vekt på flateavdekkende undersøkelser. Store boplassflater blir undersøkt i sin helhet ikke bare for å samle inn funn som ligger tilbake, men for å prøve å forstå hvordan dagliglivet har vært organisert i det fysiske rommet som har vært i bruk. Utgangspunktet er som tidligere sagt, at boplassen er en sentral arena for å forstå det mesolittiske samfunnet – jegersankersamfunn. Her spilles de fleste sosiale roller og aktiviteter ut og vi må lage en kobling mot datidens handlinger gjennom en forståelse av de materielle sporene som ligger tilbake (Nærøy 2000).

Vi utvikler oss som forskerkollegium. Skal en se fremover er det viktig å arbeide med samspillet mellom spesialiserte studier som kan gi detaljkunnskap om enkeltstående handlinger, objekter eller strukturer med sikte på en helhetlig analyse og forståelse av bosetningen. Samtidig er det nødvendig å arbeide med utvikling av de teoretiske perspektiv vi anvender for å tolke våre data.

Referanser

- Bang-Andersen, S. 2003: Hvis steiner kunne tale.... Om dagligliv i Rogaland i eldre steinalder. *AmS-Småtrykk* 69, 54 s.
- Bergsvik, K.A. 2002: Arkeologiske undersøkelser ved Skatestraumen. *Arkeologiske avhandlinger og rapporter fra Universitetet i Bergen* 1, 352 s.
- Bjerck, H.B. 1994: Nordsjøfastlandet og pionerbosetningen i Norge. *Viking* LVII, 25-58.
- Hagen, A. 1967: *Norges Oldtid*. Cappelens forlag, Oslo, 236 s.
- Høgestøl, M. 1995: Arkeologiske undersøkelser i Rennesøy kommune, Rogaland, Sørvest-Norge. *AmS-Varia* 23, 269 s.
- Indrelid, S. 1975: Problems relating to the Early Mesolithic Settlement of Southern Norway. *Norwegian Archaeological Review*, 8, 1, 1-18.
- Johansen, A.B. & Undås, I. (U) 1992: Er Blomvågmaterialet et boplassfunn? *Viking* 1992, 9-26.
- Nygaard, S. 1989: The Stone Age of Northern Scandinavia: A Review. *Journal of World Prehistory*, 3, 1, 71-116.
- Nærøy, A.J. 2000: Stone Age Living Spaces in Western Norway. *British Archaeological Reports International Series* 857, 209 s.
- Olsen, A.B. 1992: *Kotedalen - en boplass gjennom 5000 år. Fangstbosetning og tidlig jordbruk i vestnorsk steinalder. Nye funn og nye perspektiver*. Historisk Museum, Universitetet i Bergen, 271 s.
- Prøsch-Danielsen, L. 1993: Naturhistoriske undersøkelser i Rennesøy og Finnøy kommuner, Rogaland, Sørvest-Norge. *AmS-Varia* 22, 119 s.
- Prøsch-Danielsen, L. & Høgestøl, M. 1995: A coastal Ahrensburgian site found at Galta, Rennesøy, Southwest Norway. I Fischer, A. (red.): *MAN & SEA in The Mesolithic. Coastal settlement above and below present sea level. Oxbow Monograph* 53, 123-129.

De arkeologiske museenes internettssider:

Arkeologisk museum i Stavanger: <http://www.ark.museum.no/>

Bergen Museum: <http://bergenmuseum.uib.no/>

Kulturhistorisk museum i Oslo: <http://www.khm.uio.no/>

Tromsø Museum: <http://uit.no/tmu>

Vitenskapsmuseet i Trondheim: <http://www.ntnu.no/vmuseet/>

Ryfylke i verdensøkonomien – Skottar, skog og bønder

ARNVID LILLEHAMMER

Lillehammer, A. 2005: **Ryfylke in the international economy – Scots, forest and farmers.** *AmS-NETT* 7, 56-57, Stavanger. ISSN 0809-618X, ISBN 82-7760-124-7, URN:NBN:no-a1756, UDK 630*7(481.51) & 339(481.51) & 948.151

Arnvid Lillehammer, Institutt for kultur- og språkvitenskap, Universitetet i Stavanger, PO Box 2557 Ullandhaug, N-4091 STAVANGER, NORWAY. Telephone (+47) 51831423. Telefax (+47) 51833050. E-mail: arnvid.lillehammer@hum.his.no

Key words: Ryfylke, Rogaland, international economy, Scots, forest, farmers, saw-mills

Emneord: Ryfylke, Rogaland, verdensøkonomi, skotter, skog, bønder, sagbruk

Mitt innlegg fylgde fylgjande disposisjon:

- *Trelasthandel som vekstnæring.* Busetnaden i Ryfylke ca. 1500 og ca. 1600; aukande folketal og aukande garddrydding; skog i Norge og skog i Ryfylke etter jordbrukskrisa i seinmellomalderen. Ryfylke med sin skog blir ein del av ein større europeisk økonomi.
- *Den internasjonale bakgrunnen.* Folkeauke, byvekst, aukande internasjonal handel, forskyving av handelen mot nordvest.
- *Heimlege føresetnader.* Mykje lett tilgjengeleg skog, oppgangssaga, rikeleg med nedbør og elvar til å setja opp sager i.
- *Oppgangssaga.* 135 kjende i alt på 1500- og 1600-talet; i 1621 var 83 i bruk samtidig. Bøndene direkte med i verksemda med sager på eigne gardar og i fellesskap med andre bønder. Men også stavangerborgarane med.
- *Bønder og byborgarar – by mot land.* Suldalsbruket; kampen om retten til å skjera tømmer. Kampen om trelasthandelen. Kjøpstadsprilegia 1662. Sagbruksprivilegia 1688 (ikkje innverknad i Ryfylke, nordafjells først midt på 1700-talet).
- *Statens rolle.* Merkantilismen. Tollinntekter.
- *Skottehandelen og skottetida.* Dei vanlegaste trevarene frå Ryfylke var bord, bjelkar, bandstakar og ved. Toppåret 1619-20 (1. mai-31. april): 183 skuter i ryfylkefjordane. Hollendarane fall mest heilt ut etter ca. 1630, og skottane var seinare fullstendig dominerande. Import (forutan pengar): Korn, mjøl, malt og andre matvarer (t.d. brød og øl) – og m.a. sko.
- *Tollbua på Nedstrand.* Nedstrand som tollstad i 56 år, frå 1630 til 1686. Tollrulla frå 27. mai 1686 nemnde ikkje Nedstrand, så frå 1687 var det slutt; m.a. som eit resultat av kamp med byen Stavanger.

Tollarar: Hans Knutsen, Hans Pedersen med skrivar Jakob Jørgensen, Laurits Rasch, Henrik Christiansen, Erik Jørgensen Klingenberg (den siste). Tollbua kjent frå Rasch si tid (1640-åra), i 1648 sagt å ha kosta 1060 rd å føra opp (tilsvarte verdien av fem gjennomsnittsgardar den gongen): tollaren hadde røykstove, eldhus, bryggerkjele, ovnar, eit fjøs til to kyr og eit sjøhus, men vedlikehaldet var dårleg. Ved ein "besiktigelse" i 1656 var tollbua 10 ½ alner kang og 10 alner brei

(ca. 5,8 m x 5,5 m) med sju vindauge og ein gamal skorstein. Forstova var 5,5 alner x 5 alner og eit kammer var 8 alner x 3 alner.

- *Minne å ta vare på.* Her finst stadnamn (Skottaberget, Skottastøa, Skottavikjøa osv), sagraunar ved elvemunningar langs fjordane som t.d. Svandalssaga i Sauda med høge murar framleis ståande, ballast-steinar som t.d. utanfor Sagfossen eller Sønnåfossen i Sauda, og den tollbua som er nemnt ovanfor eller restane av den.

Er Noreg bygd på sildebein? Om tusenårig sildefiske i Boknafjorden

BIRGER LINDANGER

Lindanger, B. 2005: **Is Norway built on herring-bone? Thousand years of herring fishery in Boknafjorden, Southwest Norway.** *AmS-NETT* 7, 58-65, Stavanger. ISSN 0809-618X, ISBN 82-7760-124-7, URN:NBN:no-a1756, UDK 903.42(481.51) & 911.37(481.51)

Along great parts of the Norwegian coast we are able to find the so-called „fjøremannsbuer“ which means, “cabins for men from the fjords”. They have only been poorly examined before. But approximately two years ago an examination of 150 such cabins took place at the east part of Vestre Bokn in Boknafjorden in Southwest Norway. The result of this examination showed us that the cabins perhaps can be dated to the early Middle Ages or even before this period, and that they were used in connection with herring fishery. By combining these results with the existing written material, the conclusion might be that this herring fishery has employed several thousand people. It might also have been so comprehensive, that organization, capital, transportation and markets have been demanded. The herring fishery might also have given good profit as regards to money and knowledge, and can have been an important element in the early national unification of Norway.

Birger Lindanger, adresse: Grønnliv.6, 4020 STAVANGER, NORWAY. Telephone: (+47) 51881144. E-mail: birgerlindanger@c2i.net

Key words: herring fishery, “fjøremannsbuer”, historic times, Middle Ages, Southwest Norway
Emneord: sildefiske, fjøremannsbuer, historisk tid, middelalder, Sørvest-Norge

Fjøremannstuftene på Bokn

I åttetida på ettersommaren 2003 fekk eg telefon frå ein entusiastisk Endre Elvestad. Han hadde lege utanfor Skodehamn ved Are og dukka og også drive ikring på strendene ved Are. Det var tri tilhøve som gjorde han oppglødd! Og det eg legg fram her nå, byggjer i stor grad på dei oppdagingane som han og Sjøfartsmuseet gjorde og som kanskje kan stilla sider ved den tidlege norske historia i eit nytt lys. Dette vil eg så freista å kombinera med andre sider av Rogalands økonomiske utvikling i tidleg mellomalder og sidan freista å relatera det til dei politiske tilhøva.

For det fyrste gjekk laget til Endre – han hadde med seg folk frå Stavanger dykkerklubb og Engøyholmen kystkultursenter - over dei såkalla fjøremannstuftene. Dette namnet skal tyda: Tuftene til fjordamennene (Stylegard 2005). Sjølv om omgrepet ikkje har lokal forankring, er det eit så innarbeidd omgrep - i alle fall på Vestlandet - at me vel å bruka det. Frans-Arne Stylegard har elles lansert det meir nøytrale omgrepet ”strandtufter” (Stylegard 2005).

Då teamet kom til Bokn, var 141 av desse tuftene registrert. Dette er tufter me veit lite om både når det galdt datering, funksjon og kva samanheng dei elles har gått inn i. Desse tuftene har svært forskjellig utforming: Nokre er store groper i urene nede ved fjæra, andre er sirkelrunde steinsetjingar, nokre er kvadratiske og nokre rektangulære. Desse siste har som regel eit eller to rom. Somme tufter ligg også einskildvis, andre delar vegg med andre tufter slik at dei minner om bikubar. I tillegg ser me at nokre slike tufter

er lagde i hellarar. Gruppene av slike tufter kan variera frå fire til 28. Flatearealet til kvar av desse tuftene kan liggja på 5–6 kvadratmeter (Elvestad 2003).

Tuftene ligg ofte to – tri meter over flomålet. Ved tuftene vart det òg registrert båt-opptrekk, naust og også gravhaugar. Felles for desse anlegga, er at dei ligg i lune vikar og gode hamner for mindre fartøy. Attåt er det også funne bryggeanlegg (Elvestad 2003).

Området dei gjekk over, var ”Skodahavn” der det i utgangspunktet var ikkje færre enn 45 tufter samla i to felt. Bare på denne staden fann Elvestad ikkje færre enn åtte tufter til i tillegg til dei som var registrerte. Det vil seia at det i området må vera ikkje færre enn 150 slike fjøremannstufter. Det gjer at Bokn passerer Hvaler som det området i landet som har flest slike tufter (Hygen 1998). Ved meir nøyaktig kartlegging vil det truleg koma for dagen fleire tufter. Kor mange det kan dreia seg om, kan me bare gissa om. Det er ikkje utenkjeleg at talet kan koma opp i 170–180 tufter.

At dei fann fleire tufter enn dei registrerte, var helst ein form for bonus. Det eigentleg ærendet til Stavanger dykkerklubb, Engøyholmen kystkultursenter og Sjøfartsmuseet, var å undersøka sjøområda ved tuftene for å finna prov på når dei var i bruk og kva verksemd som eigentleg blei drive frå dei.

Teorien var at dei blei nytta i samband med fiske. Og ganske rett – dei fann mellom anna tri fiskesøkke i samband med tufteanlegga. To av dei hadde meisla hol i midten og eitt hadde to hol i øvre enden. Alle desse søkka var av eit slag som elles vert datert frå 400-talet og ut middelalderen. Det kan likevel ikkje sjåast bort frå at dei kan vera både eldre og yngre. Sjølv om dateringa er diffus, fortel i alle fall desse søkka at dei fiska med garn eller not (Elvestad 2003).

Når var dei i bruk?

Men andre tilhøve fortel om høg alder. Eit par stader ligg det gravhaugar slik til i høve tuftene, at det ligg nær å rekna dei som samtidige. Det vil altså seia at tuftene der er frå førkristen tid, dvs. før utgangen av 900-talet. Eit anna tilhøve er landstiging. På Are reknar me med ein landstigning på 10 cm kvart hundreår, dvs. ein meter på tusen år (Prøsch-Danielsen 1993). Dei installasjonane som ligg ved strendene her, ligg såpass høgt over flomålet, at ei landstiging på ein meter kan ha vore naturleg å rekna med.

Kan det så tenkjast at dei har vore i bruk seinare. Me veit i alle fall at dei ikkje var i bruk i sildeperioden 1808–1871 eller seinare. Fiskeriinspektør og lokalhistorikar Eliseus Vatnaland, fødd i Bokn i 1892, har samla mykje folketradisjon i Bokn. Sjølv om han bruka informantar som var fødde heilt frå kring 1820 og også samla folketradisjon frå folk som var fødde sist på 1700-talet, har han ikkje funne tradisjon om fjøremannsbuene (i fylgje forfattarens samtalar med Elisæus Vatnaland hausten 1979).

Den førre sildeperioden ved Skudenes og Bokn vara frå 1699 og enda i 1784 (Indrehus 1939:24f). Heller ikkje for denne perioden er det skriftleg eller munnleg dokumentasjon om fjøremannsbuene trass i at me har eit ganske allsidig skriftleg materiale ikkje minst om fisket. Sjølv om manglande kjelder ikkje gjer at me kan slutta negativt, ville me venta at ein heil liten by som det var her, blei nemnd ein eller annan stad. Ei slik kjelde amtmann de Fines ”Stavanger Amptes udførlige Beskrivelse” frå 1745. Her har han inngåande skildringar om koss fisket gjekk føre seg, men utan å nemna denne typen innkvartering (Fine 1987:19ff).

Kjem me lenger tilbake, ser det ut til å ha vore lite sildefiske på Vestlandet på 1600-talet. I alle fall er det mest fråverande i kjeldene, til dømes tingbøkene. Heile 1600-tal var det visst nokså slakt med sild. Men periodevis var ho innom, mellom anna frå kring 1610 til 1624. Sidan låg fisket stort sett nede til i 1661 då det på ny vart meldt om ein viss framgang (Indrehus 1939:23f).

Men det var relativt små kvanta som gjekk ut, for lite til å forklara 180 fjøremannsbuer på Bokn. Heller ikkje er dei nemnde i tingbøkene som elles har omfattande historisk dokumentasjon frå Bokn frå 1616 av (Tingbøker frå Ryfylke 1616-1661).

I fylgje Peder Claussøn Friis som levde sist på 1500-talet, tok det rike sildefiske ved Karmsundet slutt i 1560. I 1559 vart det fiska så mykje, at silda låg i dungar og rotna fordi det var så få utanlandske skuter til å henta dei med seg. Fyrst i denne perioden som skal ha starta kring 1500, kan det tenkjast at fjøremannsbuene kan ha vore i bruk. Så langt tilbake minkar det så mykje på skrivne kjelder, at det ikkje er unaturleg at me ikkje finn dei nemnde. Så langt tilbake kan me heller ikkje venta at den munnlege tradisjonen rekk. Likevel ville me med så mykje folk ha venta ei heil mengd funn som var vanlege å finna i hamner på 1500-talet, slikt som skåler, fat og keramikk.

Fjøremannsbuene på Bokn var store nok til å romma fem – seks mann, nett så mange som eit sildefiskarlag pleidde vera. Men det er der me støyter opp mot landstigninga og også einskilde førkristne fornminne som ligg slik til at i det minste delar av fjøremannsbuene må skriva seg tilbake til førkristen tid.

Dessutan var fyrste halvta av 1500-talet den perioden ein nådde botn i busetnaden i samband med pestepidemiene etter Svartedauden. Det ville då beint fram vera spørsmål om det var nok folk til å busetja alle buene mellom anna på Bokn (Lindanger 1980a:78).

Det er altså ikkje utenkjeleg at desse buene var i bruk langt tilbake i tid, helst i førkristen tid på 800- og 900-talet. Eit anna indisium på så høg alder, er at det i tilsvarende tufteanlegg andre stader er funne skår av kleberkar frå vikingtid. Ein annan indikasjon på så høg alder, er resultatet av undersøkingar gjort i tilsvarende tufter i Hordaland. Her ser det ut til at dei enkeltliggjande tuftene er frå folkevandringstid, medan dei i vikingtida vert lagde meir saman. Fram til 700-talet ser det også ut til at dei vart nytta til meir sesongmessige opphald, medan dei frå vikingtid ser ut til å vore meir spesialisert mot eit intensivt fiske (Johannessen 1990).

I 976 "gjekk silda inn under heile landet"

Me trur difor at desse tuftene i fyrste rekkje var i bruk i vikingtid, men med ein viss aktivitet både før og etter. Dette er ein periode med sparsame kjelder. Likevel har me indisium på at sildefisket var viktig alt så tidleg. Mest kjent er kanskje sitatet om Erling Skjalgsson om løysingane: "dei sette han anten til sildefiske eller til anna arbeid som dei kunne leva av" (Snorre Sturlasson Kongesoger:216).

Men Snorre nemner silda ofte elles òg: I det fyrste styringsåret til Håkon Jarl, i 976, var det eit særst godt sildeår: "Den fyrste vinteren Håkon rådde for landet, gjekk silda inn under heile landet" (Snorre Sturlasson Kongesoger:129). Dette vart sidestilt med at det også vart eit godt kornår! Om Øyvind Skaldespillar heiter det at han – truleg i 968 – mønstra drengar og leigendingar til fiske då det seig inn eit sildeberg. I tillegg laut han kjøpa inn mykje sild til mat på garden fordi det på denne tida hadde vore uår. For sildekjøpet laut han gje frå seg mykje sylv: "Spennet eg fekk av sølv, sendt over havet frå Island, men bort laut eg det byta for buskapen som i fjorden beiter" kvad han då. Vidare var det svartår på sild den tida Gunnhildsønene rådde (Snorre Sturlasson Kongesoger:118).

Elles heiter det om Berdla-Kåre, som skal ha vore ein av støttespelarane til Harald Hårfagre, at han for ikring på sildefiske i lag med sønene sine (Snorre Sturlasson Kongesoger:56).

Ein annan samtidig av desse, var Grim Kveldulvsson. Om han heiter det i saga om Erik Skallagrimsson at han ofte tok ut på sildefiske med tenestekarane sine om vinteren. Grim var far til Erik og skal ha vore født midt på 800-talet. Såleis er han den eldste sildebasen me kjenner.

I Harbardsljod heiter det også at guden Tor åt sild: "Havrebraud og sild" om morgonen før han gjekk frå garden og til strid med Harbard (Norrøne kildetekster). Landnåmabok fortel om seidkvinna Turid Sunda som trolla all sund fulle av sild då det var uår på Hålogaland. Sidan flytta ho til Isafjord på Island der ho lærde grannane å ta "med" på fiskegrunnane i fjorden. For dette fekk ho eit lam av kvar mann (Landnåmaboka).

I det heile vert silda mykje nemnd, ikkje minst i lovverket, rett nok ikkje i Gulatings-

lova. I 1164 gav såleis pave Alexander III fiskarane på Vestlandet dispensasjon frå fiske på søn- og helgedagar – på visse vilkår sjølvsgt. Den seinare Landslova gjev også føresegner for sildefisket, mellom anna kva fiskereiskap som var lov å bruka.

Etter dette kan det såleis ikkje vera tvil om at det blei fiska sild langs norskekysten i stor skala alt i vikingtid. Og kjeldene er samstemte om at silda alt då var ein særskild viktig ressurs – stundom sidestilt med det livsviktige kornet.

Kan det tidlege sildefisket ha sysselsett fleire tusen?

Lat oss så venda tilbake til Bokn – kva fortel funna her oss? For det fyrste er det rimeleg å tru at desse tuftene var i bruk nokså samstundes. Dei ligg ved sida av kvarandre, stundom vegg i vegg, men veggane kryssar ikkje kvarandre jamvel om dei ligg tett. Det er vel også rimeleg å tenkja seg at ein ikkje laga fleire buer enn det det var trong til. Var det tilgjengelege tufter, bruka ein dei. Talet tufter viser difor kor mange det kan ha vore maksimalt samtidig. Men sjølvsgt kan det tenkjast at det var periodar då bare nokre av tuftene var i bruk.

Me høyrde tidlegare at det i alle fall var 150 slike buer. Men undersøkinga i fjor sommar fortel at dette er eit reint minimumstal. Kor mange tufter det vil vera råd å finna i tillegg, er vanskeleg å seia. Men er dei relativt like mange som det ein fann i Skådehamn, kan det dreia seg om 20–30 tufter til, altså opp mot 180 tufter. Om kvart lag hadde si tuft – noko det altså var rimeleg rom for – kan det altså ha vore fem-seks personar i kvar tuft. 180 tufter ville såleis til saman kunna romma i overkant av 1000 fiskarar.

Dei enklaste buene ligg i urene nærast sjøen. Her kan me tenkja oss at dei beint fram bare drog over eit dekke av tøy eller skinn. Dei større og meir forseggjorte tuftene ligg i lyngområdet ovanom ura. Nokre buer ser ut til å ha vore tømra, andre bygde i stein og torv. Dette må spegla av at det fanst eit hierarki blant folka som brukte dei (Elvestad 2003).

Men det må ha vore dei langveggsfarande fiskarane som gjorde bruk av buene. Attåt kjem alle dei fiskarane som budde så nær at dei kunne losjera i eigen heim. Og langt opp på 1800-talet leigde også lokale ut husrom så langt det rakk til framande fiskarar. I vårt tilfelle må det dreia seg om gardane Loden, Are, Sunnaland, Jøsen, Hognaland og Kjøyndå. Det var også vanleg at ein del bare drog båten på land, kvelva han og sov under kvelvingen. Nokre nøydde seg også med bare å breia seglet over seg.

I alle fall er det venteleg ikkje å ta for svakt i å rekna med at det kom kring 1200 tilreisande for å driva fiske frå Bokn. Men i tillegg budde det folk bygdene i kring: På Karmøy, Bokn, Tysvær, Rennesøy og Kvitsøy for å nemna dei som var så nær at dei venteleg kunne overnatta heime og likevel ta del i fisket. Etter gammal administrativ ordning må i det minste folk frå Hauskje, Askje, Hetland og Stangeland skipreider ha kunna budd heime.

Etter gjengs oppfatning skulle kvart skipreide reda ut eit skip med 40 roarar. Og det skulle gå ein rorkar av kvar sju vaksne menn eller kvar tri bønder etter gamle normer. Elles er Bokns busetnad på det meste i mellomalderen berekna til kring 50 bønder mot kring 120 i heile skipreide. Det er då rimeleg at det frå Bokn åleine tok del minst hundre fiskarar og kanskje eit par hundre frå heile skipreide. Frå desse fire nærliggjande skipreidene – som var mellom landets minste i utstrekning – kan det då til saman ha møtt kring 800 mann (Helle 1987:84ff).

Me har då ikkje rekna med at det finst slike fjøremannstufter også andre stader – om enn på langt nær så mange som på Bokn. Om me då reknar med drygt eit par tusen mann som tok del i dette fisket, er det venteleg ikkje for høgt sett. Det vil seia at kring ti skipreide mest vart tømde for vaksne mannfolk i samband med fisket. Dei som kom utanfrå, kan då t.d. ha kome frå Goa, Årdal, Jelsa, Leiranger, Hesby og Sæbø skipreide for å nemna dei som ligg nærast. Det svarar til at tredjeparten av skipreidene i fylket vart tømde for vaksne mannfolk i samband med fisket. Men - som sagt - tala på fiskarar er venteleg minimumstal.

Kvar blei det av silda?

Å organisera ein arbeidsplass med 2-3000 sysselsette bare i fisket må ha kravd ein høg grad av organisering sjølv om kvart lag sjølv drog med seg det som trongst av mat og reiskap. Her kravdes folk og lokalitetar for sløying og salting og vøling og tørking av nøtene. Noko fiska dei nok til eige bruk. Etter gammal tradisjon skulle dei ha den fyrste tønna – 140 liter – med seg heim som mat. Men ein hadde ikkje organisert ei så omfattande verksemd om det ikkje også hadde vore eit overskot for sal (Lindanger 1980a:249ff, 346ff).

Sidan trongst det folk og utstyr til konservering, lagring og fartøy til eksport. Alt kravde meir mannskap organisering og finansiering. Frå nyare tid veit me at mange fiskarlag hadde med seg jenter i båtane til sløyinga. Attåt 2-3000 fiskarar kan det godt ha vore 1000–1500 sløyarar, bøkkarar og foredlarar av ulike slag. Det kravde transportfasilitetar og ein marknad. Det kravde økonomi og teknologi (Lindanger 1988: 167ff, 332ff).

Ei særskilt utfordring var konserveringa slik at silda heldt seg til ho nådde marknaden. Saltet var dyrt og vanskeleg tilgjengeleg. Då var det heldig at fisket fann stad om vinteren og tidleg på våren. Elles var røyking og tørking vanleg måte å konservera silda på. Det var fyrst med nederendarane på 1500-talet at ein lærde seg å leggja silda i blodlake i eiketønner. Difor ser det også ut til at skipa våga seg over med silda tidlegare enn andre handelsfartøy. I høg mellomalderen veit me at sildeskutene sette over Nordsjøen fleire månadar før dei andre handelsfartøya. Nokre våga seg jamvel over alt i januar. Det ligg nær å tolka dette slik at dei beint fram drog over med silda direkte frå fiskeria. Denne handelen har ganske visst også gitt inntekter lokalt. I 1923 var det funne ein stor sylvskatt med over 300 myntar under ein stein ved Sunnalsstraumen som ligg bare ein kilometer nordvest for dette området med fjøremannsbuer. På grunnlag av myntane, er funnet datert til ikkje eldre enn år 1017 (Bang-Andersen 1980:73ff). Tidlegare gjekk ein ut frå at dei kunne ha vore vunne på røvarferd eller at han hadde med Erling Skjalgssons fall i Boknasundet å gjera (Skarsten & Hansen 2003:35ff). I lys av alle fjøremannstuftene er eigentleg ikkje det så sikkert. Myntane er dels tyske og del engelske. Kan dei ha vore eit resultat av handel og ikkje røvarferd slik det er vanleg å rekna med. I så fall kan silda ha vore salsartikkelen og Tyskland og England marknadane.

Kvar drog dei så med silda? Det er då interessant at Snorre fortel om transport og eksport av sild og salt gjennom Øresundet mellom Skåne og Skjælland fyrst på 1000-talet. I ein slik samanheng la også Olav Haraldsson ned forbod mot eksport av sild og salt til Sverige. Det må jo innebera at sildeeksporten alt då har hatt eit ganske stort omfang. I den norrøne litteraturen vert det også omtala "sildaferja" – ei skute som fører sild. Sverige og Østersjøområdet er jo interessant nok eit viktig eksportområde for sild også på 1800-talet.

Den viktigaste marknaden låg likevel i vest, i England. Alt i folkevandringstid skal det ha vore handel på England og alt frå kring 500 e.Kr. vaks Yarmouth som eit viktig sildesenter. Noko visst om marknadane er det elles vanskeleg å seia noko om så tidleg. Kor store kvantum det dreidde seg om, er det likevel uråd å seia noko om. Frå nyare tid veit me likevel at når eit lag hadde fiska så mykje som ei tønne sild til kvar, vart den sett av til eige bruk. Det vil seia at dei då fiska til saman kring sju hektoliter.

Kor mykje dei vidare fiska, kan me bare gissa om. Men om t.d. kvar mann fiska fem hektoliter sild – sjølv med dei enkle garna dei hadde då skulle det vera overkommeleg i løpet av ein sesong – gjev dette altså 10.000 hl, kring tusen tonn på heile flåten til eksport. Men venteleg var det monaleg meir. Og havets sylv kan altså blant anna ha blitt betalt med sylv og det var heller ikkje ganske urimeleg.

Elles veit me at sildefisket til alle tider har variert mykje. Det ser også ut til å ha vore ein regel at når sildefisket slo til ved Båhuslen, svikta ho på Vestlandet og omvendt. Den fyrste gode sildeperioden me har indisium på, er midt på 900-talet fram til kring 960.

Men sidan far til Egil Skallagrimsson dreiv aktiv fiske, må det også ha vore brukbart fiske sist på 800-talet.

Sidan høyrer me om at silda svikta under Gunnhildssønene og utover medan det slo til ved den svenske vestkysten der det i større eller mindre grad var sildefiske fram til 1026. Frå då av vart det i staden godt sildefiske langs Norskekysten med ein topp under Olav Kyrre i 1070-åra, eit fiske som heldt seg til i 1080 då sildestimane på ny søkte inn til svenskekysten. Her var det godt fiske til i 1138 då ho på ny forsvann til Vestlandet. Her var det så godt fiske til i 1195 då silda søkte tilbake til Sverige og heldt seg der meir eller mindre til i 1250. Då vende ho tilbake til Vestlandet. Og slik skal det altså ha svinga heilt fram til vår eiga tid (Indrehus 1939:13ff).

Sildefisket – eit grunnlag for makt, rikdom og rikssamling?

Bare ein mektig og autoritær mann kunne halda taumane fast i sine hender. Det er då me kjem i tankar om at Are- Loden-bassenget – dette området med fjøremannstuffer sør i Bokn - ligg midt mellom slike strategiske maktsentra i rikssamlingsssamanheng som Avaldsnes, Utstein og Hafrsfjord. Kanskje er det likevel noko i det som står i ”Den norske So” frå 1584 - skrive av ein tyskar som budde i Bergen midt på 1500-talet - som hevdar at hanseatane fyrst hadde kontor i ”Nothaw” før det vart flytta til Bergen (Helle 1999).

Nå veit me at hanseatane opererte i Noreg alt frå 1100-talet. Kanskje er det likevel ikkje så utenkjeleg at Nottau – eller hamna Nottå ved Avaldsnes – faktisk frå fyrst av var den viktigaste handelsplassen for tyskarane om dei enn ikkje nett hadde kontor her. Dei siste marinarkeologiske undersøkingane viser at denne hamna ved Avaldsnes faktisk må ha hatt ein hektisk aktivitet – i alle fall i høg mellomalderen. Spørsmålet er helst kva dei hadde å selja – kanskje handel i samband med sildefisket er svaret? (Elvestad & Opedal 2001.)

Hamnene og bryggene i Hognalandsbassenget mellom Are og Loden var i minste laget til å ta mot større fartøy for eksport. I staden kan me tenkja oss at silda vart frakta anten til Utstein eller Avaldsnes for vidare eksport til utlandet. Slik kan denne sildeeksporten ha vore ei av inntektskjeldene for hovdingane der. Harald Hårfagre hadde tett tilknytning til Avaldsnes, nokre har jamvel tolka Haraldskveda slik at det var her Harald kom frå då han starta rikssamlingsprosjektet sitt ved å stemna sørover mot Hafrsfjord. Når sildefisket blir nemnt fyrst av kva Erling Skjalgsson sette folka sine til, er det lett å tenkja seg at det blei nemnt fyrst som var viktigast. Kanskje er det også i dette lyset me må sjå eigedomstilhøva opp mot Hognalandsbassenget. Medan både Jøsen, Loden og Kjønå høyrde til biskopen i Stavanger, høyrde Are til Halsnøy kloster medan Hognaland og Sunnaland var bondegods (Lindanger 1980b:82ff).

Når ein tidlegare har drøfta årsakene til at det nett var Boknafjordsbassenget som var utgangspunktet for rikssamlinga, har ein vist for det fyrste til at det var i dette ein truleg hadde den tettaste busetnaden i landet i vikingtida. Det reflekterer seg mellom anna i at det er her ein finn dei minste skipreidene, bare kring tiandeparten av gjennomsnittet for landet elles. Såleis var skipreidene på øyane og Nord-Jæren stort sett på bare 40-50 kvadratkilometer: Askje, Hauskje, Sæbø, Hesby og Goa. Sørover på Jæren var dei om lag dobbelt så store, i Karmsundområdet tri gonger større, i Dalane var dei mest ti gonger større og i Ryfylke opp mot 20 gonger større. Koss kan dette ha seg?

For folk flest har jordbruket vore viktigare enn fisket heilt frå bronsealderen og langt inn på 1900-talet. Men jordbruket har gått gjennom endringar og fasar. Ei slik stor endring fann stad i Rogaland i perioden 500 til 700 e.Kr. Dette var ein overgang frå det som har vore kalla det forhistoriske til det historiske gardsanlegget (Myhre 1980:146ff).

Det er ein overgang frå spreidde tun i folkevandringstida til klyngetun i vikingtida, frå ekstensiv til intensiv åkerbruk. Medan ein før må ha bruka det meste av innmarka til åker, men utan større gjødsling og med skiftebruk, bruka ein på den historiske garden den same åkeren frå år til år. Det kunne ein gjera ved å driva systematisk gjødsling. Det

innebar at fleire brukarar – opp til åtte-ni på dei største gardane – delte same garden mellom seg: teigblanding i åker og eng og fellesdrift i utmarka (Rønneseth 1974).

Denne historiske gardsstrukturen heldt seg ikkje bare gjennom mellomalderen, men også gjennom nyare tid heilt fram til utskiftingslova av 1821. Difor vågar me å tru at produksjonstilhøva og avkastinga prinsipielt var dei same i vikingtid som på 1600-talet. Truleg representerte dette skiftet også ein meir effektiv måte å utnytta areala enn tidlegare.

Til dette kom at Nord-Jæren og Ryfylkeøyane frå naturen si side var mellom dei gunstigaste i landet. Det førde til at dei også vart dei mest grøderike i landet. I tidleg nyare tid opererte ein med eit follltal på opp mot åtte på Øyane og 6-7 på Nord-Jæren mot t.d. 2-3 folll på Austlandet. Kornavlinga på kvar bonde var i snitt fire gonger høgare på Øyane og Nord-Jæren enn t.d. i Sauda og Lund. Også husdyrhaldet var størst i dei sentrale strøka. Medan kvar bonde heldt i snitt 13 vaksne kyr å Rennesøy, heldt dei bare helvta i Helleland sokn i Dalane. Medan ein bonde på Øyane og Nord-Jæren avla dobbelt så mykje korn som han trong til eige hushald, fekk dei i Dalane og dei indre strøka i Ryfylke bare halvparten (Lindanger 1987:168ff).

Om me reknar med ein busetnad på kring 700 i kvart skipreide i vikingtid, kan det altså ha vore rundt 8000 menneske i dei tolv mest fruktbare skipreidene i Rogaland frå Klepp i sør, til Torvastad i nord og Sæbø i aust. Dette området var altså i stand til å kornfø mest like mange utanfor dette området. Og ikkje nok med det. Også husdyrhaldet ser ut til å ha vore monaleg større i høve til folketalet enn det som var vanleg elles. Ikkje til å undrast over at herskarane la stort vinn på å sikra kontroll over desse grøderike områda.

Ikkje bare var Boknafjordsområdet eit overskotsområde som kunne fø ein herskar- og krigarklasse, her låg tilhøva framifrå tilrettes kommunikasjonsmessig. Ypparlege hamner og kort veg over til kontinentet og England gjorde Rogaland til eit særskilt strategisk område. Men kanskje var det det gamle sildefisket som på eit vis var eit utgangspunkt for kontakten.

Dei store fiskeria gjorde at ein trong gode skip, og vende folk til å operera på havet og å vera borte frå heimen i lange periodar. Så vart silda eksportert og la kanskje eit av grunnlaga for slike høvdingsæte som Avaldsnes og Utstein, sidan for Harald Luva og Erling Skjalgsson.

Gjennom eksporten kom ein ut til marknadane og kunne henta heim nye tankar om organisering og administrasjonar, om tru og teknologi. Når dei møttest, utveksla dei sjølv sagt ikkje umælande varer. Dei forsto kvarandre på direkten og tok nye tankar om både dette og hint med seg heim.

Med dette kan me summera grunnlaget for den veksande høvdingmakta i Boknafjordsbassenget:

1. Den jordbruksmessige omlegginga 500-700 som gav større avkasting enn tidlegare i høve til eit visst areal
2. Kommunikasjonsmessige tilhøve: Det var lett og trygt å ta seg fram mellom holm-ane her og det var bare eit døgn god medbørs seilas over til England
3. Folk budde særskilt tett her og det var lett å mobilisera relativt mykje folk på kort tid
4. Eit sildefiske som ser ut til å ha hatt eit langt større omfang enn me har ant tidlegare

Til saman gjorde desse elementa Boknafjordsbassenget til eit kjerneområde i den tidlege rikssamlingsprosessen til og med Erling Skjalgsson.

Referansar

Bang-Andersen, S. 1980: Bosetningen på Bokn belyst ved funn og fornminner. *Frå haug ok heiðni* 8, 1980/2, 65-77.

Elvestad, E. 2003: *På leting etter de eldste fiskeværene. Utkast til rapport etter*

- marinarkeologiske undersøkelser av tuftekompleksene på Vestre Bokn 29/8 -31/8 2003.*
Bokn bygdablad, 12. september 2003, Bokn kommune.
- Elvestad, E. & Opedal, A. (red.) 2001: Marin-arkeologiske forundersøkelser av middelalderhavna på Avaldsnes, Karmøy. *AmS-Rapport 18*, 1-110.
- Fine, B.C. de 1987: *Stavanger Amptes udførlige Beskrivelse 1745.* , Dreyer Bok, Stavanger.
- Havikbotn, J. 2003: Byrja sildeeventyret for 1000 år sidan? *Bokn bygdablad 12. september 2003*, Bokn kommune (www.bygdabladet.no)
- Helle, K. 1987: Da Rogaland var Rygjafylket. I Hovland, E. & Næss, H.E. (red.): *Fra Vistehola til Ekofisk. Rogaland gjennom tidene*. Bind I; Universitetsforlaget, Stavanger, 75-78.
- Helle, K. 1999: *Olavskirken 1250–1350, sognekirke og kongelig kapell*. Kongs kyrkje ved Nordvegen, Lokalhistorisk stiftelse, Stavanger.
- Hygen, A.S. 1998: Tolking av tuftene på Hvaler i lys av valg av kilder og metoder. I Johannesen, L. (red.): *Fiskevær og fiskebuer i vestnorsk jernalder*. Arkeologiske avhandlinger og rapporter frå Bergen Museum 2, Universitetet i Bergen.
- Indrehus, O. 1939: *Rogaland fiskarsoga i eldre og nyare tid*. Dreyer grafiske anstalt, Stavanger.
- Johannesen, L. 1998: En analyse av strandtufter i Hordaland. I Johannesen, L. (red.): *Fiskevær og fiskebuer i vestnorsk jernalder*. Arkeologiske avhandlinger og rapporter frå Bergen Museum 2, Iniversitetet i Bergen.
- Landnåmaboka* etter Hauksbok. Omsett av Jan Ragnar Hagland. Erling Skjalgssonsselskapet, Stavanger 2002.
- Lindanger, B. 1980a: Busetnad i Bokn 1300-1800. *Frå haug ok heiðni 8, 1980/2*, 78-87.
- Lindanger, B. 1980b: Soga om Sola og Madla. Bind 1, Sola kommune, Stavanger.
- Lindanger, B. 1987: Her i Amtet voxer fornemmelig Havre, Jordbruksproduksjonen 1520-1723 s.165ff, I Hovland, E. & Næss, H.E. (red.): *Fra Vistehola til Ekofisk. Rogaland gjennom tidene*. Bind I; Universitetsforlaget, Stavanger 1987
- Lindanger, B. 1988: *Fiske og sjøbruk s.458*, Kultursoga for Randaberg, bind 3, Randaberg kommune, Stavanger
- Myhre, B. 1980: Sola og Madla i førhistorisk tid. *AmS-Småtrykk 10* (også publisert i *Soga om Sola og Madla*, bind 1. Sola kommune, Stavanger).
- Norrøne kildetekster: *Hårbardsljod*, 3. strofe, umsett av Ivar Mortenson-Egnung, 1928, www.heimskringla.no/norsk/edda.
- Prøsch-Danielsen, L. 1993: Naturhistoriske undersøkelser i Rennesøy og Finnøy kommuner, Rogaland, Sørvest-Norge. *AmS-Varia 22*, 1-119.
- Rönneseth, O. 1974: "Gard" und Einfriedigung. *Entwicklungsfasen der Agrarlandschaft Jærens*, passim. Särtryck ut „Geografiska Annaler“ series B, Swedish society for Anthropology and Geography, Stavanger
- Skarsten, A. & Hansen, T.E. 2003: *Erlings siste dag*, s.7 ff., Ætt og heim 2003.
- Snorre Sturlasson Kongesoger, 1959: Revidert utgåve ved Thesen, R. & Moren, S., Gyldendal norsk forlag, Oslo.
- Stylegard, F.-A. 2005: Strandtufter i Vest-Agder. I *Arkeologi i nord, 14/1 2005 i "arkeologi.blogspot.com"*. (Internettside)
- Tingbøker frå Ryfylke, bd. I – X, 1616-1661. Statsarkivet i Stavanger, Stavanger 1957 – 1991.

TEMA: Vann og religion

I kystens kulturhistorie har vannet vært en viktig dimensjon i menneskenes religiøse liv. Vannet var en formidler mellom det menneskelige og det guddommelige, satte premisser for liv og død og ga rom for myter og fortellinger. I steinalder viser utallige funn fra myrer og våtmarksområder at kystbefolkningen brukte vannet som åsted for ofringer til maktene helt fram til middelalderen. Det er heller ikke tilfeldig at mye av bergkunsten ligger i umiddelbar tilknytning til vann. I middelalder og nyere tid er kanskje sammenhengene mellom religion og vann mindre direkte. Likevel forteller plasseringen av steinkors og kirker langs kysten i tidlig middelalder at også den nye religionen var sterkt knyttet til kystkulturen, til ledene og havnene.

Redaktørene

Helleristninger og vann. Bronsealderens symboler og landskap i Sørvest-Norge

GITTE KJELDEN

Kjeldsen, G. 2005: **Rock art and water. The Bronze Age symbols and landscape in Southwest Norway.** *AmS-NETT* 7, 67-75, Stavanger. ISSN 0809-618X, ISBN 82-7760-124-7, URN:NBN:no-a1756, UDK 903.27(451.51)

The largest collection of Bronze Age rock art in Rogaland county is located at the island Austre Åmøy in the municipality of Stavanger. Nearly 1200 figures are distributed on 15 different sites. Ships motif is most common, but it also includes cup marks, footprints, discs, wheel crosses and more rarely, axes, fish and human figures. Sites I to X are situated near the shoreline, while the sites XI to IV are placed some distance from the sea. Austre Åmøy has a geographic location so it is possible to have eye contact with other rock art sites in this fjord landscape. Austre Åmøy has most likely been a cult centre in the region. The continuous use of the same symbols, and the same sites, preserved the ritual landscape though the whole Bronze Age.

Gitte Kjeldsen, Arkeologisk museum i Stavanger, PO Box 478, N-4002 STAVANGER, NORWAY. Telephone: (+47) 51846078. Telefax: (+47) 51846199. E-mail: gki@ark.museum.no

Key words: rock art, Bronze Age, symbols, landscape, Southwest Norway
Emneord: helleristning, bronsealder, symboler, landskap, Sørvest-Norge

Den forskers tolkningsmodell som skulle få størst betydning og innflytelse på fremtidens helleristningsforskning var Oscar Almgrens (1927) tolkning av bronsealderistningene som del av en omfattende fruktbarhetskult. Almgrens tolkningsmodell står i motsetning til dødekulttolkningene (Almgren 1927) da hans hypotese var at ristningene skulle sikre de levendes tarv og ikke de dødes. Bildene ble tolket som hellige og besto av symbolske kultscener hugget på de plasser folk anså som viktige ut i fra et fruktbarhetsperspektiv. Skipet tolket Almgren som fruktbarhetsgudens fartøy – et kultskip – hvor det ble henvist til ristningsfeltene i blant annet Bohuslän i Sverige (Almgren 1927). Dette området har et stort antall ristningsmotiver med skip avbildet sammen med mennesker, dyr og solfigurer. For å underbygge sin hypotese søkte Almgren paralleller i egyptisk gravskikk, romersk gudstro, og middelalderlige overleveringer, som alle knytter skipet til guddommer som symboliserer solen og fruktbarheten. Almgrens tolkninger gikk først og fremst på fruktbarhetsdyrkelse for å sikre de levendes verden. Å overføre tankegangen til dødekulten for å symbolisere videre liv i en eller annen form fant han full forståelse for, da han så de to tolkningsretningene som nært beslektet. Almgrens overordnet teoretiske fruktbarhetskult ble en viktig tolkningstradisjon for ettertidens skandinaviske helleristningsforskning.

Rogalandsristningene

I Rogaland fylke finnes det ca. 160 kjente bergkunstlokaliteter, herav er ca. 80 % av figurmengden beliggende i Stavanger kommune. Bergkunstlokalitetene omfatter ristninger med figurmotiver, lokaliteter med rene gropfelt i fast fjell, ristninger på jordfaste blokker, løsblokker, gravheller med ristninger, samt en bergmaling med ulike hjortedyr (Bang-Andersen 1995).

Denne presentasjon har utgangspunktet at religion er både tro og handling. Den overordnede hypotese er at:

- bergkunstlokalitetenes plassering i landskapet ikke var tilfeldig
- motivene var meningsbærende symboler
- motivsammensetningen var ikke tilfeldig
- gjenbruk og gjentakelse av både de samme motivene og lokalitetene var en viktig del av det religiøse virke

I Rogaland ligger hovedparten av bergkunstlokalitetene nær vann/sjø (fig. 1). Den største samlingen av helleristninger finnes på den ca. 5 km² store øya Austre Åmøy i Stavanger kommune (fig. 2). Øya Åmøy er delt i henholdsvis Austre og Vestre Åmøy som er forbundet via en smal tange. Landskapsmessig skiller Vestre Åmøy seg fra Austre Åmøy. I den vestlige delen er landskapet gjennomgående flatt med enkelte bratte fjellpartier. Austre Åmøy er derimot lavere og løsmasserikt med partier av glatte svaberg langs stranden, hvor hellingsgraden av svabergene kan variere fra horisontal til nesten loddrett. Terrenget er jevnt stigende mot øyas midte (Fett & Fett 1941). Størsteparten av figurene

Fig. 1. Kart over bergkunstlokaliteter i Rogaland, Sørvest-Norge. Tegning fra Prøsch-Danielsen (2002:Fig. 1).

Fig. 1. Map of rock art sites in Rogaland, Southwest Norway. Drawing from Prøsch-Danielsen (2002:Fig. 1).

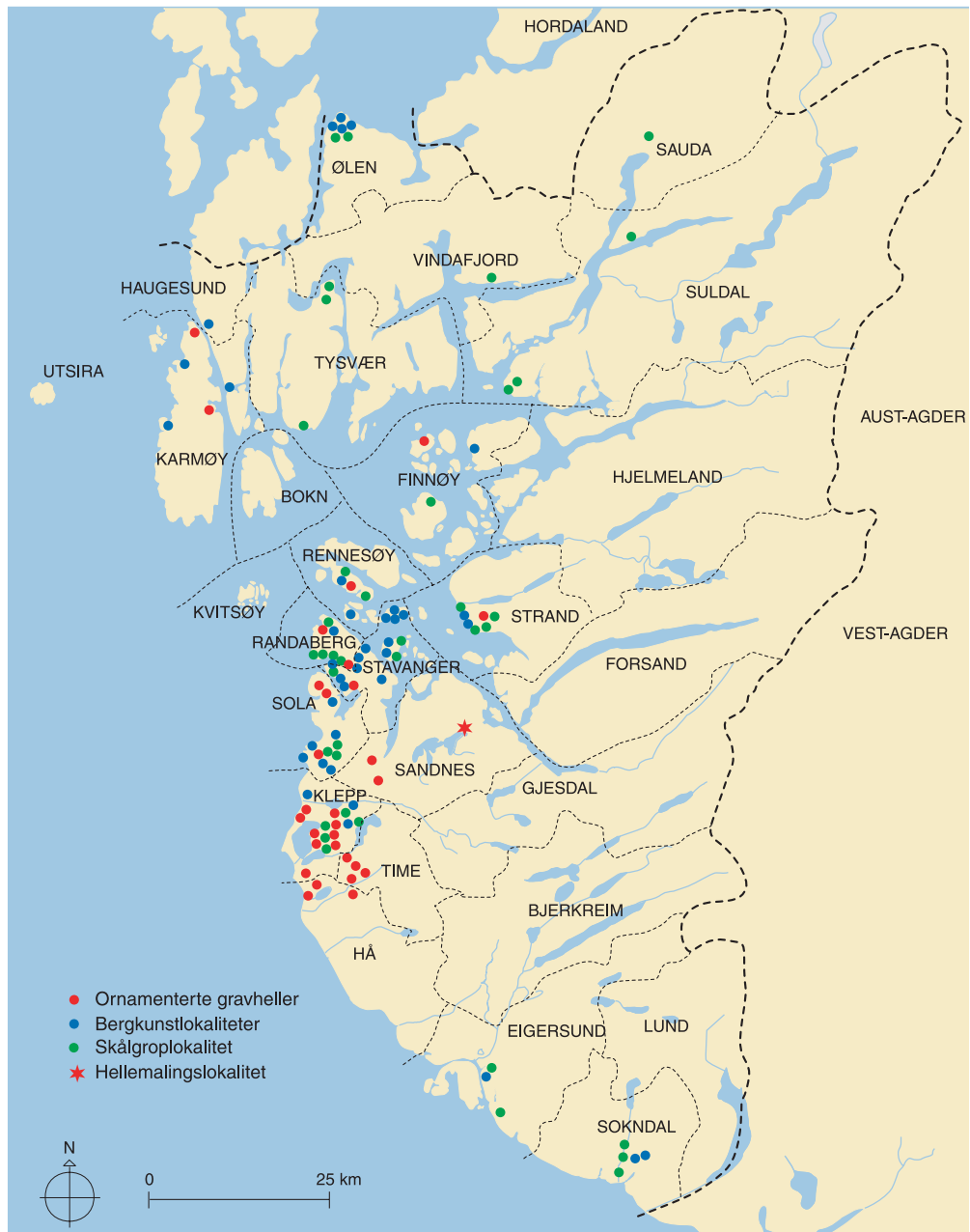


Fig. 2 (neste side). Kart over bronsealderens bergkunstlokaliteter på Austre Åmøy, Rogaland, Sørvest-Norge. Fra Fett & Fett (1941) og Kjeldsen (1993).

Fig. 2 (next page). Map of The Bronze Age rock art sites at the island of Austre Åmøy, Rogaland county, Southwest Norway. From Fett & Fett (1941) and Kjeldsen (1993).

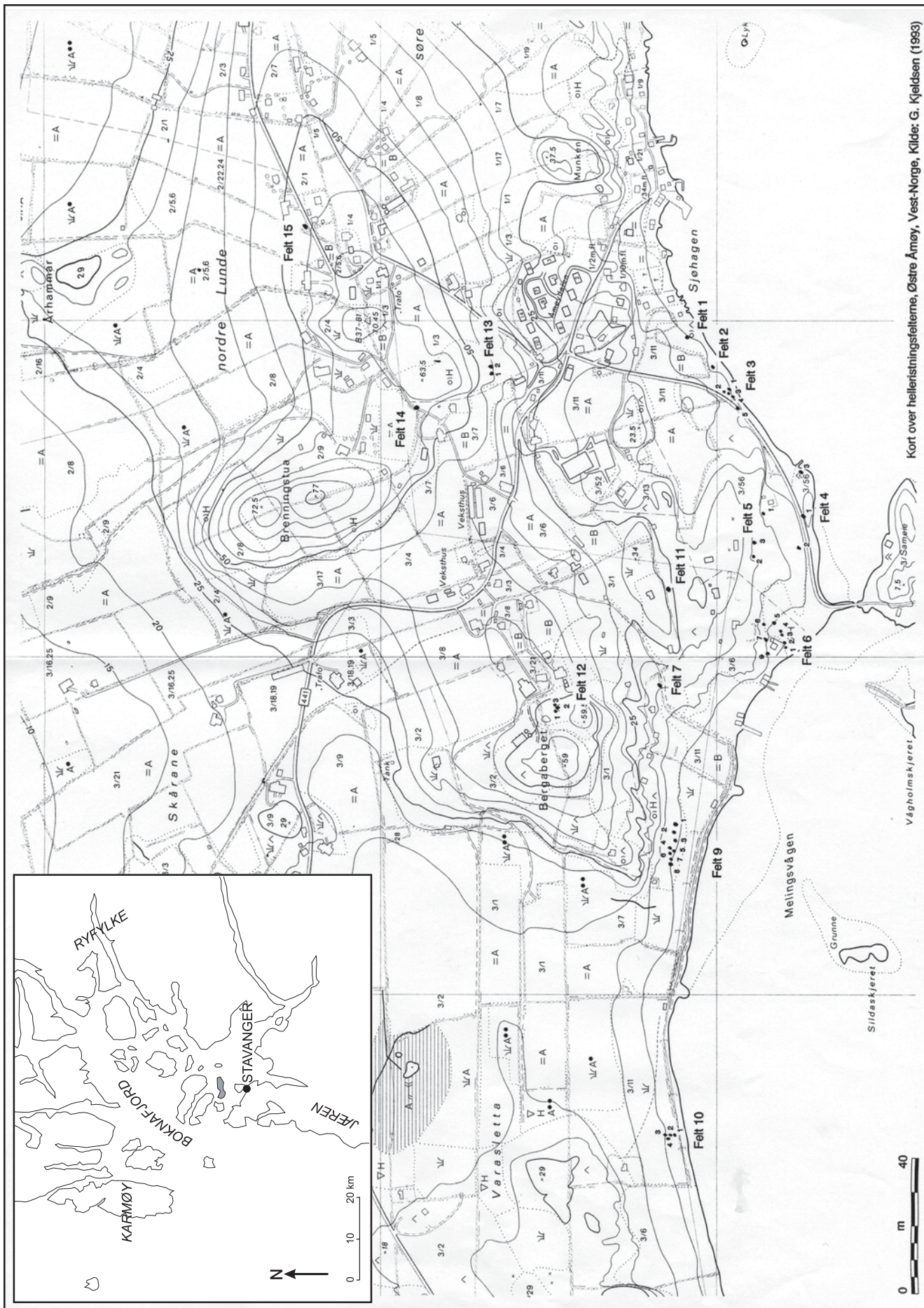
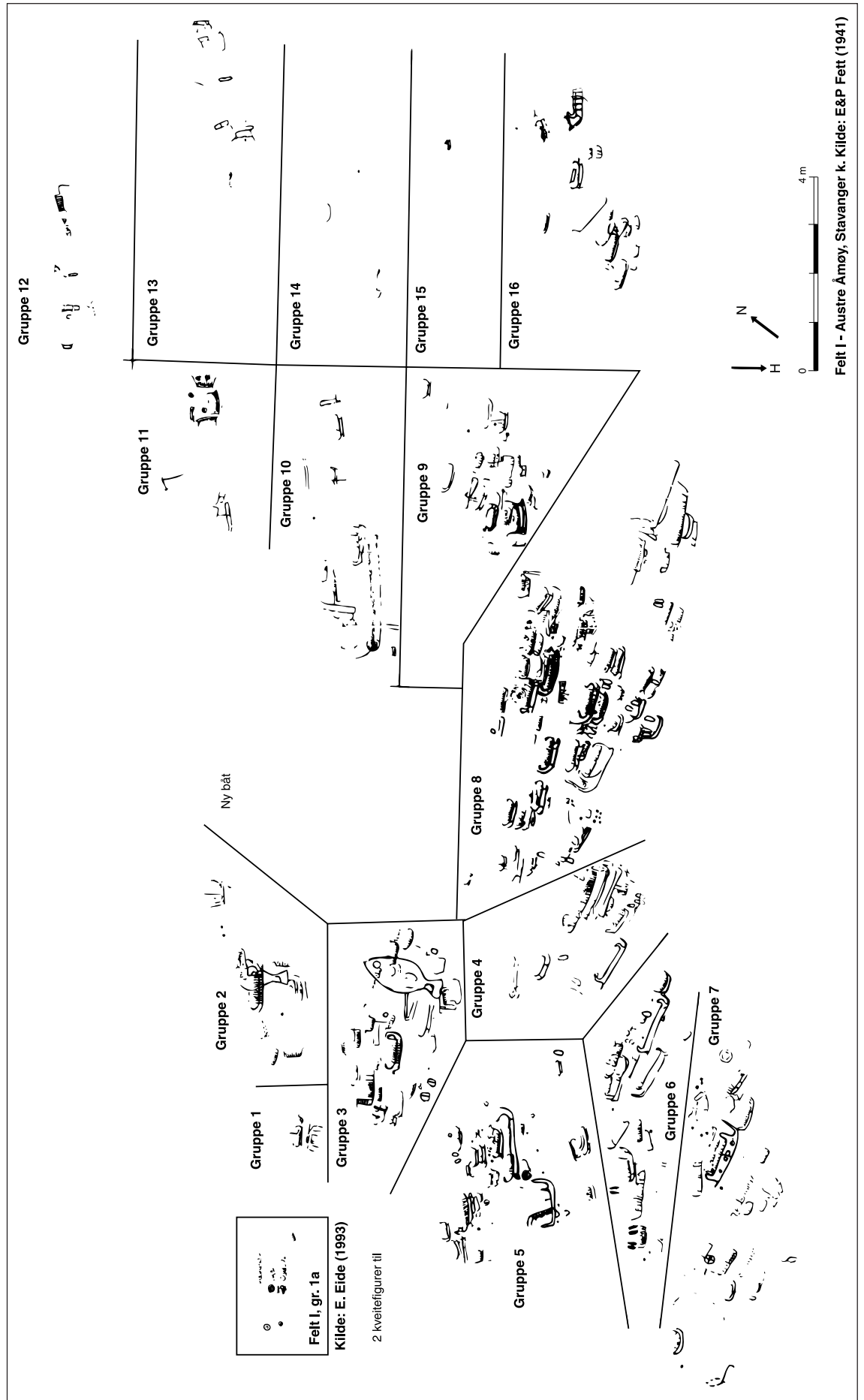


Fig. 3. Kalkering av Felt I på Austre Åmøy, Rogaland, Sørvest-Norge. Kalkering fra Fett & Fett (1941).

Fig. 3. Tracing of site 1 at the island of Austre Åmøy, Rogaland county, Southwest Norway. Tracing from Fett & Fett (1941).



fordeler seg på en 1,5 km lang strekning langs øyas sørlige strandkant.

Det er *ikke* registrert helleristninger på Vestre Åmøy, sannsynligvis kan dette tildels skyldes naturforholdene. Det finnes stort sett ingen naturlig egnete huggeflater. På Austre Åmøy er figurene på felt 7, 8, 14 og 15 hugget i løse blokker. De resterende lokaliteter finnes på fast fjell. Feltene 1 til 10 fordeler seg på svabergene langs strandkanten. De mindre feltene 11 til 15 finnes litt lengre inne på øya (Fett & Fett 1941). Samtlige 15 felt er beliggende på øyas sørside, med unntak av et felt som ligger på nordsiden av øya (felt 16). Det ble oppdaget i 1999 av en lokal beboer (Kjeldsen 1993, 2000).

Geografisk ligger Austre Åmøy sentralt i forhold til andre bergkunstlokaliteter i området. Fra feltene 1, 2, 3 og 4 har man fritt utsyn sørover mot Gandsfjorden og Hommersåk, østover mot Høgsfjorden og Strand. I tillegg kan man ha «øyekontakt» med blant annet feltene på Bru, Dusavik og Solbakk på Strand (Sør-Reime 1982:53).

Et studie av Austre Åmøy

Ved bruk av statistikk og multivariable analysemetoder var det mulig å få et overblikk over likheter og ulikheter i figursammensetningen på Austre Åmøy (Kjeldsen 1993). Kartlegging av slike mønstre kan blant annet gi en indikasjon på kontinuiteten av ristningsaktiviteten, samt hvilke motiver og motivsammensetninger som var de mest anvendte på de ulike felt.

Felt 1 er det største og mest sammensatte felt med ca. 400 streker og figurer (fig. 3). Med unntak av noen få motiver omfatter feltet nesten alle de figurtypene som ellers finnes på øya (fig. 4). Omtrent halvdel av figurene er skipsfigurer i forskjellige utforminger. En sjelden figurtype på felt 1 er de fire store kveitene. Feltet bemerker seg ved at de ulike motivene og de ulike skipsformene er hugget i rekker og i forskjellige nivåer. Nederst i feltets kant ligger flere konturhuggete skip sammen med fotsåler. I feltets midtparti er de åpne tolinjete skip konsentrert (Fett & Fett 1941, Kjeldsen 1993).

Felt 4 skiller ut ved de relativt mange øksefigurene. Figurene på feltet er stilistisk langt mer ensartet enn felt 1. En særlig egenskap ved felt 3 er de små samlede gruppene av skipsfigurer. Felt 2 er relativt lite. Det representerer de mest typiske figurtypene. Felt 5 bemerker seg ved at de konturhuggete skipene er samlet i en gruppe. På felt 6 sees et av Norges største konturhuggete skip (6 meter langt). Figuren er hugget slik at den oppleves av beskueren som det sentrale midtpunktet på ristningsflaten. I tillegg har felt 6 relativt mange skålgroper og sirkelfigurer. Felt 10 som ligger lengre vekk fra de andre lokalitetene, skiller seg ut med de mange fotfigurene (Kjeldsen 1993).

Likheter i figursammensetningen.

Den multivariable analysen (Kjeldsen 1993) viser at felt 6 og 9 har omtrent ens figursammensetning. Tilsvarende forhold gjør seg gjeldende for felt 2 og 10. Figurtypene økser og hjulkors fordeler seg annerledes enn de andre gruppene, da øksene er konsentrert til felt 4, og hjulkorsene til felt 5 og 6. Øksefigurene er tilsynelatende den figurgruppen som viser minst sammenheng med skipsfigurene. Analysen av skipsfigurene viser at felterne 1 og 10 har lik skipstypesammensetning. Omtrent tilsvarende forhold gjør seg gjeldende for felt 6 og 9.

Den multivariable analysen viser sammenhenger mellom forskjellige figurtyper. Fotfigurene og sirkelfigurene sees nesten alltid sammen. På alle felt (med unntak av felt 13) sees skip og skålgrop sammen. Samme forhold gjør seg gjeldende for sirkelfiguren og skålgrop. På de 6 feltene, hvor det sees sirkelfigur, finns det også skålgroper. På de samme 6 feltene forekommer figursammensetningen skip – skålgrop – fotfigur – sirkelfigur. De øvrige figurtypenes fordeling forekommer mer tilfeldig (Kjeldsen 1993). Dessuten sees en sammenheng mellom rammefigurer og øksefigurene. Om dette tilfelle er signifikant er vanskelig å avgjøre, da begge figurtypene finnes i et relativt lille antall.













Sammenhengen mellom de forskjellige figurtyper kan deles i 4 grupper:

Gruppe	skip	skålgrop	sirkelfigur	fotfigur
1:	X	X		
2:			X	X
3:		X	X	
4:	X	X	X	X

De fire figurgruppene er de samme figurgrupper som fordeler seg allment på feltene. Gjennomgående for analyseresultatet er sammenhengen mellom 1) skipsfigur - skålgrop, 2) sirkelfigur - fotfigur, mens 3) skip- skålgrop - fotfigur - sirkelfigur sees i sammenheng på 6 av feltene.

Fig. 4. Helleristningsmotivene på Austre Åmøy, Rogaland, Sørvest-Norge. Kalkering fra Fett & Fett (1941) og Kjeldsen (1993).

Fig. 4. The rock art motifs at the island Austre Åmøy, Rogaland county, Southwest Norway. Tracing from Fett & Fett (1941) and Kjeldsen (1993).

<p>Hjulkors</p>  <p>Felt 1, gr. 1a, nr. 17</p>	<p>Sirkelfigur</p>  <p>Felt 2, nr. 1</p>	<p>Menneskefigur</p>  <p>Felt 1, gr. 8, nr. 42</p>
<p>Dyrefigur</p>  <p>Felt 1, gr. 8, nr. 52</p>	<p>Fiskefigur</p>  <p>Felt 1, gr. 3, nr. 26</p>	<p>Fotfigur</p>  <p>Felt 2, nr. 24</p>
<p>Øksefigur</p>  <p>Felt 4, gr. 1, nr. 39</p>	<p>Rammefigur</p>  <p>Felt 2, nr. 29</p>	<p>Gitterfigur</p>  <p>Felt 6, gr. 7, nr. 17</p>
<p>Geometrisk figur</p>  <p>Felt 1, gr. 3, nr. 25</p>	<p>Skålgrop</p>  <p>Alle felt</p>	<p>Skipsfigur</p>  <p>Felt 1, gr. 8, nr. 20</p>

Kilde: G. Kjeldsen (1993)

Brukstid av Åmøyfeltene basert på skipsfiguranalyse

I forsøket på å kartlegge feltenes brukstid ble det fokusert på de forskjellige skipstypers fordeling i forhold til frekvensen. Det ble tatt utgangspunkt i Malmers skipskronologi (Malmer 1981:11-16). Systemet består av fem hovedtyper, hvis inndeling er basert på skipstypenes stevn og utforming av skroget. De fem hovedtypene er definert ut i fra åtte korologiske elementer som igjen kan kombineres med seks sekundære elementer (Malmer 1981:11-16).

I forenkelt form kan systemet oppstilles slik:

- Skrog A. Dobbelklinje
 B. Enkeltlinje
 C. Uthugget
 D. Konturhugget
 E. Dobbelklinje med minst en horisontal linje gjennom skroget

- Stevn I. To dobbeltstevner
 II. En dobbelt og en enkelt stevner
 III. To enkelte stevner

Datering av skipstypene er primært basert på stilanalyse og elementanalyse med grunnlag i tre sentrale funn:

- Rørbysverdet fra Sjælland, Danmark
- Wismarhornet: Hornbeslag av bronse fra Wismar i Meklenburg, Tyskland
- Gravhellene fra Kivikgraven i Skåne, Sverige

Teoretisk gir dateringene av de tre funnene skipstypen AI en tidsramme fra bronsealderens periode I til begynnelsen av periode IV, avhengig av hvor tidlig man daterer Rørbysverdet, og hvor sent man daterer Wismarbeslagene. Skipsfiguren og linjemønsteret på Rørbysverdet er utført i samme teknikk. Da linjeornamentikken på sverdet er datert tidligere enn spiralornamentikken, er det overveiende sannsynlig at Rørbysverdet kan dateres til periode I, og ikke senere enn periode II.

Fig. 5. Skipstyper etter Malmer (1981).

Fig. 5. The types of rock art ships from Malmer (1981).

	I	II	III
A			
B			
C			
D			
E			

De forskjellige skipstypene fordeler seg i skalaen som vist nedenfor:

AI er eldst
BI, CI, DI, EI, AII og AIII er yngre
BII, CII, DII, EII, BIII, CIII, DIII og EIII er yngst

Skalaen setter ingen nedre grense for hvor lenge de eldre typene har vært i bruk.

Analyseresultatet viser en tydelig dominans av A- og B-former. Det eneste felt som avviker fra dette er felt 5, som er dominert av D-former. E-formen opptrer i et relativt lite antall på feltene 1, 3 og 4. C-formen er sjelden i Rogaland og finnes ikke på Åmøy.

1. AI utgjør 21 % av skipene på Åmøy
2. BI, CI, DI, EI, AII og AIII utgjør 15 % av skipene på Åmøy
3. BII, DII, EII, BIII, CIII, DIII og EIII utgjør 21 % av skipene på Åmøy

Felt 1, 3, 4, 6, 9, 10 og 12 har hatt ristningsaktivitet gjennom hele perioden, men ikke nødvendigvis samtidig. Felt 2, 13 og 15 har hatt ristningsaktivitet av skipsfigurer i eldre bronsealder. Felt 5 har hatt ristningsaktivitet av skipsfigurer i mellomste og yngre bronsealder. Felt 1 har hatt en jevn og kontinuerlig ristningsaktivitet gjennom hele bronsealderen.

Det har gjennomgående vært størst ristningsaktivitet i eldre bronsealder, litt mindre i yngre bronsealder, og minst i den mellomste del av perioden. Skipsfiguranalysen viser at alle feltene stort sett har de samme skipstypene. Den eldste, A-typen, dominerer, mens de andre typene viser en relativt jevn spredning, med tyngdepunkt i den eldste delen av bronsealderen. Forskjellene mellom feltene ligger hovedsakelig i frekvensen av skipsfigurene (Kjeldsen 1993). Det er også sannsynlig at det ligger kronologiske forhold til grunn for sammenhengen mellom de forskjellige figurtypene. I så fall kunne dette innebære at visse figursammenhenger antyder visse perioder, og at likhet skulle kunne vise samtidighet. Skipsfiguranalysen viser at de fleste skipstyper på feltene tilhører den tidlige del, periode I, og ikke senere enn periode II. Ser man på skipsfordeling, var ni av feltene på Åmøy tatt i bruk i bronsealderens periode I-II. Drar man videre slutninger, kan det antydes at skipsfiguren og skålgroper er den eldste figursammensetning på Austre Åmøy. Dette indikere en lokal ristningstradisjon som varer ved gjennom hele bronsealderen (Kjeldsen 1993).

Tolkning av bilder – myter og ritualer

Forhistoriske bilder skal tolkes med stor forsiktighet når man ikke kjenner de bakenforliggende historier. Å definere hva som er forhistorisk religion i en arkeologisk kontekst er problematisk; dels fordi de skriftlige kildene er fraværende, dels fordi funn- og gjenstandsmaterialet er forholdsvis lite. Allikevel er det ikke urimelig å anta at bergkunsten kan gi et glimt av bronsealderens ritualer. Dette kan blant annet begrunnes med at det finnes en mengde bilder (fra hele perioden) som kan knyttes til fysiske gjenstander i det arkeologiske funnmaterialet. I Rogaland finnes det flere funn som kan knyttes til bronsealderens ikonografi. Det mest kjente er de to intakte lurene fra Revheim i Stavanger, som ble funnet nedenfor Fluberget som er en av Rogaland fylkes mest imponerende helleristningslokaliteter (Myhre 1981).

Hovedparten av helleristningsmotivene gir iaktakeren et inntrykk av bevegelse. Skipsbildene assosieres til bevegelse – det samme gjør scener med opptog, dans og prosesjoner. Myter, her forstått som fortellinger om det guddommelige med innvirkning på menneskets tilværelse, henger nøye sammen med ritualer. Når mennesker avbildes med store prosesjonsøkser, blåsende på lurer, bærende på hjelmer med horn som hodebekledning,

samt hester som trekker en sol, er det nødvendigvis ikke kun mytiske skikkelser, men også virkelige levende vesener (Warmind 1998).

I den felles nordiske bronsealderkulturs eldste del har storhaugene med sine rike funn spilt en vesentlig rolle. På Karmøy nord for Boknafjordens utmunning, ligger de store gravhaugene på Reheia, og på østsiden av Karmsundet finnes flere gravrøyser. Sør for Boknafjorden ligger gravhaugene spredt i landskapet (Hernæs 1997). De tre Regehaugene på Sola er et eksempel på dette. Den ene haugen inneholdt en rik kvinnegrav med helleristninger både på gravhellen og på vestgavlen i gravkammeret (Fett & Fett 1941). Ca. 3000 år før vår tidsregning blir denne kontinuiteten brutt da man begynte å brenne de døde. Hauganleggelsene må ha vært betydningsfulle begivenheter som ble faset ut da likbrenning ble vanlig – andre rituelle handlinger ble da erstattet. Det kan bety at storhaugenes symbolske funksjoner ble forflyttet fra haugene til bergkunstlokalitetene. Endringen skjedde i hele området, men aktiviteten ble konsentrert til Austre Åmøy. Dette kan tolkes som en overordnet kulturell identitet, hvor symbolene er underlagt universelle regler – et språk – hvor symbolene skaper en identitet for utøveren og for brukeren (gruppen) i de enkelte nærområdene, og hvor Austre Åmøy har fungert som et kultsenter for kystområdet. Motivene tolkes som symbolske referansepunkter, som understreker samhörigheten mellom de lokale gruppene og landskapet. Det formodes å forekomme en langsiktig kontinuitet så vel som forandringer i forholdet mellom menneske og landskap (Kjeldsen 2000, 2002). Gjentakelsen av de samme symbolene, og gjenbruket av feltene, forhindret at ritualet og stedenes betydning forsvant, og resulterte i at de ble holdt ved like gjennom hele bronsealderen.

Referanser

- Almgren, O. 1927: Hallristningar och Kultbruk. *Kung. Vitterhets Hist. Antikvitets Akademiens Handl.* 35, 1-337.
- Bang-Andersen, S. 1999: The rock art of Rogaland, SW-Norway: composition, consideration, conservervation. *Proceedings. NEWS 95-International Rock Art Congress.* Pinerolo, Italy, 1-10.
- Fett, E. & Fett, P. 1941: *Sydvest norske helleristninger. Rogaland og Lista.* Stavanger Museum, 1-161.
- Hernæs, P. 1997: *Karmøys historie I: Fra istid til 1050.* Karmøy kommune, Stavanger, 1-262.
- Kjeldsen, G. 1993: *Norske helleristninger. Et studium af figursammensetningen på helleristningslokaliteten Austre Åmøy i Vest-Norge.* Upublisert avhandling, Aarhus Universitet, 1-77 pluss figurer.
- Kjeldsen, G. 2000: Nytt funn av helleristningsfigurer på Austre Åmøy. *Frå haug ok heiðni* 2000/2, 30-32.
- Kjeldsen, G. 2002: Å forstå helleristninger. *Frå haug ok heiðni* 2002/1, 13-17.
- Malmer, M.P. 1981: A Chorological Study of North European Rock Art. *Kungl. Vitterhets Hist. och Antikvitets Akademien. Antikvariska Serien* 32, 1-143.
- Myhre, B. 1981: Sola og Madla i førhistorisk tid. *AmS-Småtrykk* 10, 1-190.
- Prøsch-Danielsen, L. 2002. Jordbruksristningene i ulike landskapsrom, *Frå haug ok heiðni* 2002/1, 5-12.
- Sør-Reime, G. 1982: *Samanheng og variasjon i sørvestskandinavisk helleristningar av bronsealdertype.* Upublisert avhandling, Universitetet i Bergen, 1-245.
- Warmind, M. 1998: Religion uden det transcendent? Bronzealderen som mulig eksempel. I Christensen, L.B. & Sveen, S.B. (red.): *Religion og materiel kultur.* Aarhus Universitetsforlag. Århus, 94-106.

Båten og det maritime i religiøse forestillinger fra yngre jernalder

ARNFRID OPEDAL

Opedal, A. 2005: **The boat and maritime aspects of religion in the Younger Iron Age.** *AmS-NETT* 7, 76-80, Stavanger. ISSN 0809-618X, ISBN 82-7760-124-7, URN:NBN:no-a1756, UDK 903.54 & 293.11 & 291.37

Maritime aspects found in old Norse religion is discussed. In particular boats in graves and on pictures are focussed. The "classic" interpretation of boats in graves as a mean of transportation to the other world is revisited and an attempt is made to develop this theory further. It is argued that there exist a connection between boats and other means of transportation in graves and on pictures. This leads to an interpretation of the boat as a tool to help crossing borders and transform to other forms of existence.

Keywords: Younger Iron Age, boat graves, religion

Emneord: yngre jernalder, båtgraver, religion

Arnfrid Opedal, Midtre Suldalsgt. 12, N-4014 STAVANGER, NORWAY. Telephone: (+47) 51894296/ 91517998, E-post: fylle@online.no

I diskusjonen om det maritime i religiøse forestillinger slik en finner dem i yngre jernalder, vil jeg i det følgende legge særlig vekt på forekomsten av båter i graver, på avbildninger og i skriftlige kilder. Båter må tolkes som sterkt religiøst ladede når de gjenfinnes utenfor sin naturlige kontekst.

Reise-teorien

"... man har tänkt sig, att den döda skulle på fartygen färdas til det andre landet, ..." skrev Oscar Montelius i 1885 (sitert i Sørheim 1997:64). Med det foreslo han en svært viktig tolkning: at båtene i gravene skulle brukes til en reise til dødsriket, og at de dermed var tenkt å fungere mer som et hjelpemiddel under dødsseilasen enn som vanlig gravgods (Sørheim 1997:64). Båten som transportmiddel til dødsriket ble den «klassiske» tolkningen av skipsgravenes idéinnhold. Argumenter som ble brukt til å underbygge reise-teorien var blant annet at mange av skipene i skipsgravene er orientert nord-sør med forstavnen rettet mot sør, der dette kan påvises. En vanlig oppfatning var at det måtte ha noe med retningen til dødsriket å gjøre. En eldre forklaring bygde på at veien til dødsriket Hel gikk ned og mot nord. Da kunne det tenkes at veien til Valhall gikk i motsatt retning. Dit skulle den døde, og skipet ble dermed orientert mot sør, klar til å reise. Noen avvik finnes likevel, særlig skip som er orientert sørvest-nordøst. Båtgravtradisjonen er antakeligvis også eldre enn Valhall-tradisjonen. Videre er mange av båtgravene kvinnegraver, og ifølge de religionshistoriske skriftlige kildene dro bare det mannlige krigeraristokratiet til Valhall. Et gammelt argument for reisemotivet var at skipet skulle peke mot sjøen, noe som passer for noen, men ikke alle. Orienteringen kan altså ha en selvstendig betydning. Tolkningen om at båten skulle være transportmiddelet på en reise over havet til dødsriket, synes å være beslektet med den klassiske fortellingen om karonspengen, fergepengen, som ifølge Håkon Shetelig ble lagt under tunga på den

døde (Shetelig 1947). Dette reflekterte også en forestilling om en reise over sjøen etter døden. Den svenske religionshistorikeren Åke Ohlmarks støttet tanken om en reise til dødsriket ved å vise til hvordan gravskipene var ferdig utrustet til reisen (Ohlmarks 1946:137). I flere av de store norske skipsgravene var utstyret lagt på plass, ankeret dratt opp, årene lå klar, skipsteltet satt opp og langgangen ferdig til bruk ved ankomsten. I Rogaland finner en dette i skipsgraven Storhaug fra Karmøy. Her var både skipsutstyret og langgangen klar (Opedal 1998).

Krysse vann

Enkelte forskere mener at studier av mytologi og religion har vist eksistensen av ideer om et dødsrike som ligger på den andre siden av en barriere av vann, for eksempel en elv. I skandinavisk mytologi lå Hel og Valhall på den andre siden av elver (Kobylnski 1995:14). Noen arkeologer har antatt at et dødsrike måtte ligge på den andre siden av havet eller av en elv som måtte krysses (Stjerna 1905:110). Det er også påpekt at vann i form av hav, elver og kilder forbindes med den andre verdenen, under jorda, og kunne betegne grensen mellom det underjordiske og de levendes verden (Schjødt 1994:58-59). Litterære beskrivelser av etterjordiske reiser ombord på båter finnes bl.a. i *Beowulf*, et fornengelsk helte-dikt bevart i et manuskript fra ca. år 1000. Anders Andréén mener enkelte av de svenske bildesteinene illustrerer en reise til dødsriket ombord i en båt (Andréén 1991, 1993). En del skriftlige kilder kan tolkes slik at det eksisterte forestillinger om et dødsrike omgitt av elver (Ström 1961:158), men disse er ikke entydig klare. Oppfatningen om en barriere av vann er omdiskutert, i de skriftlige religionshistoriske kildene brukes ikke nødvendigvis båter på ferden til dødsriket (Schjødt 1995:23). Oseberggraven viser på en konkret måte hvor mangetydig dette kan være; skipet var både fortøyd og hadde årene ute klar for avgang (Gansum 2002:280-281). Gro Steinsland mener ingen litterære kilder uttrykkelig sier at den døde reiste over havet på et skip for å komme til dødsriket. Men forbindelsen båt og grav dominerte så mye og så lenge «... *at det må være lov å anta at ideer om en dødsreise i båt har vært velkjente i den førkristne kulturen*» (Steinsland 1997:106). Båtens prominente posisjon i gravene, på bildesteinene og enkelte tekstiler, samt i skriftlige beskrivelser, gjør det nødvendig å forholde seg til at båten må ha vært en av yngre jernalders viktigste religiøse uttrykk. Og med båtens altoverskyggende bruk som transportmiddel, faktisk og mentalt, vil jeg i analysene gjøre et forsøk på å videreutvikle dette inntrykket av sammenheng mellom båter i graver og reisesymbolikk.

Skip og hester

Forestillinger om en form for reise forsterkes av forekomsten av en hest i Storhaug-graven. Hester i graver, så vel som fartøy, settes gjerne i forbindelse med en reise etter døden. Både i reell bruk, i religiøse forestillinger og på bildeframstillinger finner en sammenlignbare situasjoner der kombinasjon skip og hest med væpnet rytter inngår. Dette gjelder særlig i skipsgravene og en del båtgraver, men også på bilder og i litteratur. Hest og skip forekommer for eksempel svært ofte på bildesteiner. Den stadige gjentakelsen av denne kombinasjonen gjør at disse tegnene, både hver for seg og sammen, må tolkes som sterkt symbolsk ladet. Allerede tidlig i arkeologiens historie ble hesten i gravkontekst sett på som et mytologisk hjelpemiddel til reisen mot den andre siden (Montelius 1885:186). Skipet og hesten framstår dermed begge som sentrale i reisemotivet med roller som både ligner og utfyller hverandre. Kristin Oma framhever at hesten har evne til å bære eieren over områder som et menneske normalt ikke klarer å forsere. Hesten kan tolkes som et symbol for grenseoverstigning, den gjør kryssingen til en annen tilstand mulig. Oma framhever at mennesker aldri alene vil klare å forsere åndelige nivå (Oma 2000:86-87). Hesten og skipet er med det tolket slik at de begge har sentrale og beslek-

tede roller i å gjennomføre en vellykket reise etter døden, og å gjøre en overgang mellom to sfærer eller tilstander mulig. De har evne til å hjelpe til med å overvinne en potensielt svært farlig mellomfase, som var risikofull både for den døde og de etterlatte.

Transportmidler

De mulige likhetene mellom skipets og hestens rolle forsterkes også av en påfallende forekomst av andre transportmidler i skipsgravene. Det må framheves at det er en form for reise mer generelt som uttrykkes, ikke nødvendigvis utelukkende over vann. Ohlmarks påpekte at bare deler av reisen etter døden skulle foregå til sjøs, også en ferd over land var planlagt. Dette kom til uttrykk med vogna i Oseberg, og ellers forekommer sleder, ski og ikke minst hester med fullt rideutstyr. Han tenkte seg at selve ankomsten til dødsriket foregikk til hest (Ohlmarks 1946:138). På flere av de gotlandske bildesteinene finner en også kombinasjonen skip og hest i en reise-kontekst, der det ser ut til at siste del av reisen foregår til hest. Det understrekes derfor her at skipet må sees i sammenheng med de andre transportmidlene i disse gravene, til reiser ikke bare over sjøen, men også over land på ulike måter. Tre norske skipsgraver inneholder dette reiseutstyret:

- Oseberg: skip, vogn, fire sleder og mange hester
- Gokstad: skip, tre båter, hest og slede
- Storhaug: skip, båt, slede(?) og hest

Denne overopphopningen av transportmiddel kan oppfattes som svært konkret utstyr for å gjennomføre en vellykket reise og dermed nå fram til et dødsrike. Jeg støtter derfor tolkningen av at skipene i gravene uttrykker forstillinger om en form for reise etter døden.

Fig. 1: På gotlandske bildesteiner ser det ut til at båter og hester utgjør en meningsfull kombinasjon. Tegning: Astrid Hølland Berg, etter Lindqvist 1941 fig. 137.

Fig. 1. On picture stones from Gotland boats and horses can be found together in a seemingly meaningful combination. Drawing: Astrid Hølland Berg after Lindqvist 1941 Fig. 137.



Men det må framheves at dette ikke nødvendigvis representerer en konkret reise over vann, men heller ideer om at reisen var lang og farlig, og at det var usikkert om en nådde fram. Samtidig var reisen ytterst viktig. De ulike elementene i gravene framstår som sentrale i reisemotivet med roller som både ligner og utfyller hverandre. Omas analyse av hestens evne til å bære eieren over områder som et menneske normalt ikke klarer å forsere, kan også gjelde for hele det totale inntrykket av alle disse transportmidlene, skip inkludert. De kan tolkes som verktøy som skulle gjøre reisen, i form av overgangen til en annen tilstand i en annen sfære, mulig. Jeg vil understreke at det må ha eksistert forestillinger om at reisen etter døden ble oppfattet som farlig, både for den døde selv og de etterlatte, gjerne en stor gruppe mennesker. De vedlagte transportmidlene kan dermed sees på som hjelp til den døde fra de etterlatte til å overvinne den potensielt svært farlige mellomtilstanden mellom ulike sfærer. Dette aspektet viser at reisene mellom de ulike nivåer eller sfærer: - én vei til dødsriket, fram og tilbake med kunnskap eller tilbake under Ragnarok - alle sammen uttrykker noe viktig ved norrøn forestillingsverden. Det viktige er muligheten for reiser, og dermed oppnå kommunikasjon med andre verdener og gudeskikkelser.

Avslutning

Inntrykket av fare og behov for hjelp forsterkes av de skriftlige kildenes beskrivelser av mytologiske reiser til en annen verden, dødsriket. Flere av kildene poengterer de store avstandene og vanskene med å komme dit. Veien fram var pinefull og farlig. Det var ingen sikkerhet for at turen skulle lykkes. Men om den døde nådde vel fram, var alt bra. Om han eller hun kom fram eller ikke, var av stor betydning for framtiden til de levende. Hele reiseforestillingen kan sees på som en symbolsk framstilling av den kritiske mellomtilstanden, som den døde befant seg i like etter døden. I mellomfasen var sjelen hjemløs, sårbar og utsatt for farer. Om den døde ikke var i stand til å nå dødsriket, måtte sjelen føre en ynkerdig tilværelse i samfunnets utkant. Her kunne den påføre de levende stor fare. Ideen om at den døde reiser til han eller hun når et veikryss, enten til lykke/velsignelse eller til terror, er svært utbredt. Reisen brukes som modell for menneskets skjebne i den andre verdenen på den andre siden av døden (Lincoln 1991:120). Markeringen av slutten på denne miserable perioden bekrefter at sjelen er kommet vel fram til forfedrenes/gudenes land, og reetableringen av normale relasjoner blant de levende. Viktig i denne sammenhengen er at de restene av gravritualet der en også gjenfinner skipet, kan tolkes som rituell "hjelp" under overgangsfasen, eller som den storslåtte avslutningen og markeringen av at den døde hadde kommet fram dit han/hun skulle. Meningen med å bruke vann og skip i et begravelseritual kan ha vært den samme: å oppløse den dodes menneskelige eksistens og sikre gjenfødelse i en annen sfære. Skipet kan dermed betegne en reise fra én tilstand til en annen og muligheten for nytt liv.

Referanser

- Andrén, A. 1991: Förhållandet mellan texter, bilder och ting. I Steinsland, G., Drobin, U., Pentikäinen, J. & Sørensen, P.M. (red.): *Nordisk Hedendom. Et symposium*. Odense universitetsforlag, Odense, 19-40.
- Andrén, A. 1993: Doors to the Other Worlds: Scandinavian Death Rituals in Gothlandic Perspective. *Journal of European Archaeology* 1, 33-56.
- Gansum, T. 2002: Fra jord til handling. I Jennbert, K., Andrén, A. & Raudvere, C. (red.): *Plats och praxis. Studier av nordisk förkristen ritual*. Nordic Academic press, Lund, 249-286.
- Kobylnski, Z. 1995: Ships, Society, Symbols and Archaeologists. I Crumlin-Pedersen, O. & Munch Thye, B. (red.): *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia*. PNM Studies in Archaeology & History 1, Nationalmuseet, København, 9-19.
- Lincoln, B. 1991: *Death, war and sacrifice. Studies in ideology and practice*. University of Chicago Press, Chicago.
- Montelius, O. 1885: Om högsättning i skepp under vikingatiden. *Svenska*

- fornminnesföreningens tidsskrift* 6, 149-189.
- Ohlmarks, Å. 1946: *Gravskeppet. Studier i förhistorisk nordisk religionshistoria*. Hugo Gebers förlag, Stockholm.
- Oma, K. 2000: *Hesten i nordisk jernalder. Ei kontekstuell analyse av den symbolske sfære kontra den materielle røynda*. Upublisert hovedfagsoppgave, Universitetet i Oslo.
- Opedal, A. 1998: *De glemte skipsgravene. Makt og myter på Avaldsnes*. AmS-Småtrykk 47.
- Schjødt, J.P. 1994: Heltedigtning og initiationsritualer. En religionsfænomenologisk analyse af den "unge" Sigurd Fafnersbanes historie. I Schjødt, J.P. (red.): *Myte og ritual i det førkristne Norden. Et symposium*. Odense University Press, Odense, 113-128.
- Schjødt, J.P. 1995: The Ship in Old Norse Mythology and Religion. I Crumlin-Pedersen, O. & Munch Thye, B. (red.): *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia*. PNM Studies in Archaeology & History 1, Nationalmuseet, København, 20-24.
- Shetelig, H. 1947 [1908]: Færgeningen. Spor av gresk gravskik i Norge. I *Arkeologi. Historie. Kunst. Kultur. Mindre avhandlinger 1-6*. John Griegs forlag, Oslo.
- Steinsland, G. 1997: *Eros og død i norrøne myter*. Universitetsforlaget, Oslo.
- Stjerna, K. 1905: *Skölds hädanferd*. Stockholm.
- Ström, F. 1961: *Nordisk hedendom. Tro och sed i förkristen tid*. Akademiförlaget-Gumperts, Göteborg.
- Sørheim, H. 1997: *En høvdings gård - en høvdings grav. En vikingtids båtgrav på Egge i Steinkjer, Nord-Trøndelag*. Gunneria 72, NTNU, Vitenskapsmuseet, Trondheim.

Om varder og steinkors – tidlige sjømerker i Rogaland

ENDRE ELVESTAD

Elvestad, E. 2005: **Cairns and Stone Crosses – early seamarks in Rogaland**. *AmS-NETT* 7, 81-91, Stavanger. ISSN 0809-618X, ISBN 82-7760-124-7, URN:NBN:no-a1756, UDK 903.48(481.51) & 903.61(481.51)

Written sources mention in particular two types of seamarks in the Late Iron Age and the Middle Ages. These are cairns and harbour crosses. In Rogaland many cairns have been preserved along the fairways, the cairns are difficult to date but are probably very old. Several stone crosses have also been preserved one of which is placed so that it can be described as a harbour cross. The stone crosses can be dated to the Late Viking period or Early Medieval period.

The cairns have, according to everything there is to judge them by, functioned since the Iron Age as aids to navigation to indicate the fairway and approaches to harbours, whilst it is hardly likely that the stone crosses have had any practical relationship to navigation. This is because they are not visible enough. On the other hand the crosses form part of the Iron Age and Medieval tradition of setting up monumental symbols beside traffic arteries.

Endre Elvestad, Stavanger Sjøfartsmuseum, Musegt. 16, N-4010 STAVANGER, NORWAY. Telephone: (+47) 51842700. Telefax: (+47) 51842701.

E-mail: endre.elvestad@stavanger.museum.no

Key words: seamarks, cairns, stone crosses, Late Iron Age, Medieval period

Emneord: sjømerker, varder, steinkors, vikingtid, middelalder

Innledning

Vi kan anta at så lenge mennesker har ferdes på sjøen har det vært et behov for å vite hvor landet ligger bokstavelig talt. Det er også god grunn til å tro at navigasjonsteknikkene har variert med om man har vært i åpent hav eller i leden langsetter land. I tillegg er det sannsynlig at behovet for sjømerker avhenger av hvilken fortrolighet man hadde til landskapet. I forhold til lokal ferdsel har det sannsynligvis ikke vært behov for å merke ledene eller havnene. Man visste hvor ledene gikk, hvor havnene var og hvor det lå farlige skjær. Orienteringen på sjøen foregikk i forhold til et kjent og fortrolig landskap. Dersom det var behov for å definere et sted nøyaktig, som for eksempel en fiskeplass eller et undervannsskjær, tok man utgangspunkt i méd eller krysspeiling.

Ved seiling i ukjent landskap er det derimot et behov for sjømerker i form av gjenkjennelige strukturer, som virker som en ”objektiv” felles referanseramme for å kunne forutsi hvor leden går, hvor havnene ligger og hvor de farlige undervannsskjærene er. I dette ligger det at sjømerkene ikke må kunne forveksles med naturlige formasjoner. Derfor gis de en form som er lett å skille fra naturen. Sjømerkene må også være plassert på steder med gode og langstrakte siktlinjer fra sjøen, og de må framtre tydelig mot bakgrunnen. Det beste er himmelen og det nest beste er sjøen. Sjømerkene må også være av en størrelse eller et volum som gjør det mulig å se dem fra en gitt distanse. I tillegg er det viktig at formene blir forstått som sjømerker og ikke noe annet. Dette vil si at sjømerker må ligne hverandre, og deres betydning eller meningsinnhold må være felles for sjøfolkene.

Sjømerker er en kulturminnekategori som ofte overses. Dette kan delvis skyldes at kystens kulturminner ikke har vært gjenstand for nevneverdig oppmerksomhet i forskningsmiljøer eller kulturminneforvaltningen. Gamle sjømerker som vi finner rester av i dag, består stort sett av stein som er vanskelig å tidfeste. De er dermed vanskelige å definere som kulturminner. Dette er uheldig fordi gamle sjømerker kan være en svært god kilde til en forståelse og kartlegging av gamle seilingsmønstre - leder og havner.

Sjømerker i eldre skriftlige kilder

Sjømerkenes eldste historie blir svært fragmentarisk dersom den utelukkende skal base- res på skriftlige kilder. Kildene gir likevel et visst inntrykk av sjømerkingen i vikingtid og middelalder. I Fritznors ordbok over det gamle norske språket brukes begrepet sjø- merke synonymt med havnemerke eller havnekors, som også er betegnelse på sjø- merker i de fleste norrøne kildene (Fritzner 1954 [1886]:687). Havnemerkene kunne i følge Fritzner være et kors, en høy stein, trestamme eller varde.

I Rim II fra siste halvdel av 1200-tallet, som blant annet er en norrøn lærebok i astronomisk navigasjon, finner vi begrepet *hafnarmark*. *Hafnarmark*, eller havnemerker ble satt på strendene og kunne være av tre eller stein i form av varder. Havnemerkene, slik begrepet brukes i Rim, betegner et merke i et kapittel som argumenter for at jordov- erflaten er krum og ikke flat. Seiler man ut i havet fra et kjent merke vil det til slutt bli borte. Klatrer man opp i masten kommer det til syne igjen – altså er jorden rund (Rim II s. 105). I følge Rim II kan betegnelsen *hafnarmark* omfatte en noe videre betydning enn et merke som viser led, havn eller skjær. Slik begrepet benyttes virker det snarere å betegne et fastpunkt enn et egentlig sjømerke.

Den eldste omtalen av varder finner vi i eddadiktet om Helge Hjordvardson. Her skapes en trollkvinne om til et latterlig havnemerke eller *hafnarmark* som det står i kva- det. Siden sjømerket var i stein kan vi anta at det var en varde (Edda-kvede s. 105). En mindre mytisk varde er beskrevet i Landnámabok som ble skrevet ned på slutten av 1100-tallet. I følge sagaen lå Floke Vilgeirson rundt 870 i Smørsund nord for Hauge- sund, og ventet på bøl for overfart til Island. Mens han ventet benyttet han og mannska- pet tiden til å bygge en varde som siden ble kalt for Flokevarden (Landnámabók s. 5).

Først på 1400-tallet gir en skriftlig kilde inntrykk av at sjømerkene ikke er vilkårlig plassert som følge av enkelthendelser, men at de er del av et sammenhengende merke- system langs leden. Venetianeren Pierro Querini skrev rundt 1438 at leden fra Røst til Trondheim var merket med varder som viste den raskeste og dypeste farveien (Wold 1991:144).

Når det gjelder kors som sjømerker er kildene enda mer sparsommelige. I *Biskops- sagaene* fortelles det at en biskop fikk laget 6 havnekors (Biskupa sögur bd. 1 s. 607). Korsene ble imidlertid ikke brukt som sjømerker men ble satt opp på hellige steder (Birkeli 1973:57). Kors kan også ha blitt brukt som gravminner. I Sagaen om Eirik Raude står det:

Nå gir jeg dere det råd, at dere forbereder dere som snarest til å dra tilbake, men dere skal føre meg til det forberg, som det synes meg best å bo på; og det kan hende at det var et sant ord, som falt meg i munnen, at jeg skulle bo der en stund; der skal dere begrave meg og reise opp to kors, ett ved hodet og ett ved føttene, og kalle det Krossnes. (Grønlands historiske mindesmerker bd. 1 s. 230-231).

Som nevnt i Rim kunne sjømerkene også være av tre. I fornaldersagaen *Ans saga Bog- sveigis* gir kongen beskjed om å velge en løvrik selje til sjømerke. I følge kongen skulle dette være det beste. Årsaken kan være at selja var svært motstandsdyktig mot råte (Ned- kvitne 1990:73-75). Tønner kunne også være sjømerker. I Sverresaga omtales *Tunneskagr* som betyr tønneset. Sannsynligvis har et tønneformet sjømerke i innseilingen til

Tønsbergfjorden gitt navn til stedet vi i dag kjenner som Tønsberg Tønne (Sverre-soga s. 238). Tønner ble for øvrig vanlig som flytene sjømerker langs den kontinentale nordsjøkysten og i Østersjøen på 1400- og 1500-tallet (Naish 1985:29-32).

Det kan også ha blitt reist trestokker eller staver som seilingsmerker, men skriftlige kilder tyder på at de ofte hadde andre funksjoner. I følge Thorfinn Karlsevnes saga var den en vanlig skikk på Grønland å markere graver med staver når folk ble gravlagt i uinnvidd jord (Grønlands historiske mindesmerker bd. 1 s. 401). Staver kan også ha vært reist som markeringer av landegrenser. I Monumenta Historica Norwegiæ finner vi Wegestaf, Odd Munk kaller stedet Ægestaf og i en lovbok fra senmiddelalder kalles det Æghestaf. Dette kan være en betegnelse på en grensemarkering mellom Norge og Russland i form av en reist trestokk. Det er usikkert hva førsteleddet betyr men det er foreslått at det kan komme av havguden Ægir (Morcken 1983:82). Selv om kildene er tvetydige i forhold til om stokker eller staver var hjelpemidler for navigasjonen vil vi ikke utelukke dette. Stedsnavnet Stavnes finner vi mange plasser langs kysten, som for eksempel nord på Fogn i Finnøy kommune.

Lignende merker også kunne settes opp for å markere reiser i ukjent landskap. Sagaen om Eirik Raude forteller at Thorvald fikk ødelagt kjølen under en seilas i Vinland. Kjølen ble byttet ut, og den gamle ble reist på et nes som ble kalt Kjalarnes dvs. Kjølneset (Erik den Rødes saga s. 228-229). I 1824 gjorde en inuit et svært spesielt funn på øya Kingigtorsuaq på Grønland. Ved siden av 3 varder fant han en runestein hvor det stod: *Erling Sigvatsson, Bjarne Tordsson og Eindride Oddson oppførte lørdag før gongdag disse varder og runet dem vel*. Runeinnskriften er sannsynligvis fra 1300-tallet (Ingstad 2004:84). Stedet hvor vardene ble runet ligger nord for de norrøne bosettingene og fangstfeltene på østkysten av Grønland. Vardene kan ha vært en markering eller minnesmerke over en ekspedisjon som dro lenger nord enn noen nordboer hadde vært før.

Å bygge varder under reiser i ukjent land var også vanlig på 1800-tallet. Ekspedisjonene som ble sendt ut for å finne Nordvestpassasjen bygget varder og la gjerne en skriftlig melding inni varden med informasjon om hvilken ekspedisjon, dato og status. Et eksempel er meldingen som ble funnet i en blikkboks i en varde på Victory Point på King William Island i Canada, og den gir en pekepinn på skjebnen til 134 ekspedisjonsmedlemmer som aldri kom tilbake:

25th April 1848. H M Ships Terror and Erebus were deserted on the 22nd April 5 leagues N N W of this, having been beset since 12th Sept. 1846. The officers and crews consisting of 105 souls under the command of Captain F.R.M. Crozier landed here in Lat. 69° 37' 42" Long. 98° 41' ... Sir John Franklin died on the 11th June 1847 and the total loss by deaths in the Expedition had been to this date 9 officers & 15 men.

James Fitzjames, Captain H M S Erebus, F.R.M. Crozier Captain & Senior Officer, and start on tomorrow 26th for Back's Fish River. (Beattie & Geiger 1994:83)

Fordi merkene som ble reist i nordområdene kanskje hadde til hensikt å vise leden for andre, er det mulig at de kan karakteriseres som sjø- eller ledmerker. På den andre siden ble verken Nordvestpassasjen eller østkysten av Grønland noen alminnelig ferdselsåre for europeere, og merkene står igjen som minner om enkelthendelser i ukjente land.

Det er altså vanskelig å beskrive ulike typer sjømerker som navigasjonshjelpemiddel i periodene før reformasjonen på grunnlag av skriftlige kilder. Kildene gir likevel inntrykk av at det ikke var uvanlig med kunstige merker langs kysten og at det kunne være ulike typer. Vi skal heller ikke ta mangelen på beskrivelser til inntekt for at det ikke fantes sjømerker. Dersom venezianeren Pierro Querini ikke hadde skrevet ned sin beretning på 1400-tallet, hadde vi heller ikke visst at den beste leden mellom Røst og Trondheim var merket med varder.

Sjømerker i landskapet

Det skilles gjerne mellom naturlige og kunstige sjømerker. Naturlige sjømerker er topografiske særtrekk som er lette å kjenne igjen, gjerne fra lengre avstander. Sannsynligvis har naturlige sjømerker vært vel så viktige som de menneskeskapte.

Et godt eksempel er Boknafjellet (293 moh.) i Bokn kommune, som omtales i lesekartbøker allerede på 1500-tallet: ”*bi Oosten Schuytenes loopt dat Lidt in nae Berghen, ende aen die oost side van dat Lidt leydt een hooghe ronde Clip ende heet den Bock*” (Henningsen 1960:12). En omtrentlig oversettelse er: *øst for Skudenes løper leden inn til Bergen – i enden på østsiden av leden ligger en høy rund klippe som heter Bokn*. Bokn ble sannsynligvis brukt som landkjenning for skip som kom sør- eller vestfra allerede i jernalderen. På Waghenaers sjøkart fra 1588 er Vestre Bokn avtegnet i silhuett, eller som landtoning, fulgt av en tekst som forteller at slik ser Bokn ut for de som kommer inn mot Skudenes fra havet. Hva Bokn egentlig betyr er usikkert, men Sophus Bugge hevdet i 1903 at stedsnavnet kunne ha sammenheng med det oldhøytyske *bouhhan*, oldsaksiske *bôkan*, og anglosaksiske *beâcen*, som betydde tegn eller merke. Disse ordene er også beslektet med *båke* som vi kjenner igjen i det norske språket som betegnelsen på et sjømerke, og *beacon* som på engelsk betegner sjømerker eller fyrlykter. I følge Bugge kunne navnet tilskrives fjellets funksjon som et sjømerke eller fordi det stod en varde eller vete på toppen som det kunne settes fyr på (Bugge 1903:342ff). Bokn er også omtalt i flere norrøne kilder, men mer som en stedsangivelse enn som et seilingsmerke.

Hådyret i Sokndal er nevnt i Olav den Helliges saga i et kvad som forteller om Knut den Mektiges seilas fra Limfjorden til Nidaros i 1028. Kvadet er interessant fordi det i tillegg til Hådyret også omtaler landkjenninger nordover som Tjernagel, Stadt og Stemshesten. Hådyret er også omtalt flere ganger i Håkon, Guttorm og Inges Saga (Birkeland & Olsen 1913:157-158). En seilingsbeskrivelse fra slutten av 1700-tallet beskrev Hådyr slik: *paa den anden Side er og Hukken Haadyr meget kiendelig, da den gaar aldeles brat som en Muur ned i Søen, og den har en Spids oven paa* (Løwenørn 1798:8).

Både Hådyr og Vestre Bokn var naturlige sjømerker som ofte ble brukt som landkjenninger. De er karakteristiske og godt synlige på lang avstand.

Fig. 1. Hådyr. Legg merke til den karakteristiske hvite flekken på berget.
Foto: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfartsmuseum.

Fig. 1. Hådyr. Notice the characteristic white spot on the mountain.
Photo: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfartsmuseum.



Varder

På Høgevarde på Karmøy har sannsynligvis stått varder siden middelalderen. På Waghenaers sjøkart fra 1588 er stedsnavnet Warder plassert omtrent der vi finner Høgevarde på nyere kart. Stedsnavnet, som er i flertall, kan tyde på at det stod flere varder på stedet. I følge en senere lesekartbok, *The Sea Beacon* fra 1643, var det fire varder der. Lesekartboken omtaler også en stake som merket skjæret Koppnaglen i innseilingen til Koppervik. Dette er for øvrig de eneste sjømerkene som er beskrevet i kilder fra 1500- til 1700-tallet i Rogaland.

I følge Løwenørns *oplysende Beretninger for de Søfarende* ser det ikke ut til å ha vært mange kunstige sjømerker i Rogaland på 1700-tallet. Dette står i kontrast til det amtmann de Fine skrev om sjømerkene i Stavanger Amt i 1745:

”...er der paa faste landet og Øerne saa og i Carmsund, hvor den rette Skibs leed er for alle Søe farende, Vahrer af Steen opsatte på promontoriis, der viisser, fra det eene Næs til det andet, hvor Søe Coursen falder, ligesaa hvor siulte Skiær i Søen ligger i løbet staar overalt og saadanne Tegn paa landet til varsel for de fremmede reisende” (de Fine 1987 [1745]:23).

På strategiske plasser langs leden, eller ved eldre havner, finnes det ofte rester etter gamle varder. Dette er varder som ikke er omtalt i *Den Norske Los* fra slutten av 1800-tallet og fram til i dag. De er derfor ikke del av merkesystemet som ble utviklet i siste halvdel av 1800-tallet. Årsaken kan være at de var av svært lokal karakter og uten generell betydning. Det kan også være at merkene var uten interesse fordi skipene på 1800-tallet fulgte andre leder og anløp andre havner enn tidligere. De kan også ha blitt erstattet av nyere merker på det samme stedet, som for eksempel større varder, staker eller fyrlykter. Steinen i Ryvarden, som sannsynligvis stod på samme sted som varden Floke Vilgeirson bygget rundt 870, ble brukt til grunnmuren til fyret som ble bygget i 1849 (Bjørkhaug & Poulsson 1986:194).

På Høgevarde finnes rester etter en større firkantet varde på en liten kolle ikke langt fra fyret. Varden er verken omtalt i Løwenørns seilingsbeskrivelse fra 1798 eller i *Den Norske Los* fra 1863. Vi kan derfor anta at varden ikke har vært ledd i merkesystemet de siste 200 årene, og at den kan være adskillig eldre. I dag er siktlinjene sørover ødelagt av industribygg, men sannsynligvis har varden vært synlig et stykke sørover i Karmsundet.

Fig. 2. Varden på Høgevarde.

Foto: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfartsmuseum.

Fig. 2. The cairn at Høgevarde.

Photo: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfartsmuseum.



Fig. 3. Rester etter en varde i innseilingen til Leiasundet.

Foto: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.

*Fig. 3. Remains of a cairn
at the approach to
Leiasundet.*

*Photo: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.*



Rester etter en gammel varde finnes også ved den nordlige innseilingen til Leiasundet på Kvitsøy. Varden ligger ved det høyeste punktet på Hedlesøyna, med et vidt utsyn over Skudenesfjorden og Karmsundet. Stedsnavnet Leiasundet kan tolkes som at leden gikk gjennom sundet og inn til de sentrale ankringsplassene på Kvitsøy. Funnet av en kvernsteinslast fra et skipsvrak i innseilingen til sundet, tyder på at noen forsøkte å ta seg inn leden, men mislyktes. Lasten kan sannsynligvis dateres til middelalder. Leiasundet er ikke omtalt i de nevnte seilingsbeskrivelser, noe som sannsynligvis skyldes at leden er for trang og kronglete for større seilfartøyer. Imidlertid var Leiasundet en god led for fartøyer som kunne ros. Dette kunne være mindre båter fra jernalder til nyere tid, eller krigs- eller handelsskip i jernalder og tidlig middelalder. Varden kan være svært gammel.

På en knaus ved gården Låder i utløpet av Mastrafjorden, er det rester etter en varde som er ca. 3 meter i diameter og 0,5 meter høy. Varden er ikke omtalt i seilingsbeskrivelser. Det er et storslagent utsyn sørøst i Mastrafjorden og vestover mot Skudenesfjorden. Varden kan derfor ha vært et ledmerke mot sørøst og et innseilingsmerke fra vest.

Fig. 4. Varden ved Låder.

Foto: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.

*Fig. 4. The cairn at
Låder.*

*Photo: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.*



Fig. 5. Varde ved Nedstrand.

Foto: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.

Fig. 5. The cairn at Nedstrand.

Photo: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.



Fig. 6. Steinkorset på Kvitsøy.

Foto: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.

Fig. 6. The stone cross on Kvitsøy.

Photo: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfarts-
museum.



I innseilingen til Fjøløysundet mellom Fjøløy og Mosterøy er det rester etter 2 varder. Den ene er ikke spesielt forseggjort men det er ikke rast ut stein. Denne kan derfor være nokså ny. Den andre er adskillig mer utrast, men steinen ser ut til å ha vært svært fint lagt. Vardene har markert innseilingen til Fjøløysundet som leder inn til Utstein Kloster. Det kan også være at den utraste varden har vært del av et overrettmerke – varden overrett med Mastravarden viser nemlig en ren og farefri innseiling til Fjøløysundet.

Ytterligere en varde står på Stuvikneset i Nedstrand. Varden er stor og den er fremdeles nokså hel. Den ligger høyt med fritt utsyn vestover Nedstrandsfjorden mot Boknafjorden. Siden sundet nedenfor er svært trangt med en del farlige undervannskjær, har den trolig ikke markert selve innseilingen, men Nedstrand som sådan.

Man skal imidlertid være oppmerksom på at vardene ikke nødvendigvis var hele sjømerket. På 16-, 17- og 1800-tallet fantes det sjømerker bestående av en varde hvor det var satt ned en stang. Enkelte stenger kunne ha en peker mot seilløpet, eller tønner, kors eller koster på toppen (Wikander 1985:91,133ff). Når treverket råtnet opp ville ikke annet være synlig enn selve varden som resten av merket var plassert i.

Kors

I Rogaland finnes det ett stående steinkors som er rimelig å tolke inn i det middelalderske begrepet havnekors. Dette står på Krossøynå på Kvitsøy, helt sør på øya med Leiasundet på den ene siden og Kråkøyvågen på den andre. I følge Løwenørns seilingsbeskrivelse fra slutten av 1700-tallet var Kråkøyvågen den beste havnen for større fartøyer:

”Imellem Kraak og Kryssøerenes sydligste pynt er en god rommelig havn som har 8 til 12 favners dybde; man kan komme inn fra begge siderne og med de fleste vinde. Det er den tjenligste av disse havne for store skibe” (Løwenørn 1798:30).

Korset er 3 meter og 90 cm høyt og står vendt mot innseilingen fra sør. Det dateres til sen vikingtid (Gabrielsen 2002:58).

Fig. 7. Rester etter steinkorset på Sokn, Rennesøy.

Foto: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfartsmuseum

Fig. 7. Remains of a stone cross at Sokn, Rennesøy.

Photo: Endre Elvestad/
Stavanger Sjøfartsmuseum.



Det står også et steinkors på Gard ved innseilingen til Karmsundet. Det er 3 meter høyt og dateres til perioden mellom 700 og midten av 1000-tallet (Gabrielsen 2002:58). I motsetning til korset på Kvitsøy er ikke dette plassert i nær forbindelse med en havn. Det henvender seg snarere til Karmsundet dvs. en led. (Gabrielsen 2002:59).

Et tredje kors finnes det dessverre bare rester igjen av. Dette står på Soknakrossen vest på Sokn vendt mot innseilingen til Soknasundet. Heller ikke dette står ved noen havn og må snarere betegnes som et ledkors enn et havnekors.

Det er også mulig at korsene som tidligere stod på Orshaug på Tjora, Sørbø på Rennesøy og Husebø på Hundvåg kan ha vært henvendt til led eller havn (jfr. Kristine Holme Gabrielsen 2002). Dette er imidlertid usikkert.

Det finnes flere teorier på hvorfor korsene ble reist og hvem som reiste dem. I avhandlingen *Norske steinkors i tidlig middelalder* (1973) hevdet Fridtjov Birkeli at korsene kunne ha ulike funksjoner. Korsene markerer kristne graver før kirkegårdene ble anlagt. De kunne også reises på kirkegårder på 1000-tallet. Korsene ble dessuten reist som seilingsmerker, men kunne i tillegg ha en religiøs funksjon (Birkeli 1973:221-222).

I artikkelen *Rituell kommunikasjon i yngre jernalder* (1996) skriver Ingrid Fuglestedt og Per Hernæs at korsene kan ha blitt reist i perioden mellom 750 og 900, og at korsene som ble satt opp langs leden, kan ha vært motivert av makthavernes ønske om å gi et inntrykk av et kristent land.

Kristine Holme Gabrielsen (2002) viser til at mange steinkors ble reist på gårder som i hørte inn under sentralkirkelige institusjoner i middelalderen. Disse gårdene kan ha vært tidligere krongods som var blitt konfiskert av kongen under rikssamlingsprosessene. Mange av korsene ble reist nær tunet på gårder som var større enn gjennomsnittet og gårdene har ofte mange førkristne graver. Dette kan indikere at korsene ble satt opp på gårder som tilhørte høvdinger og at de er et uttrykk for maktkampen under rikssamlingsperioden (Gabrielsen 2002:121-126).

Stedsnavn som inneholder *kors* eller *kross* ha sammenheng kors som har forsvunnet. I følge kartverkets database er det ca. 91 stedsnavn med *kross* eller *kors* i Rogaland (www.statkart.no/ngis/norgesglasset.html). De fleste har sannsynligvis ingenting med reiste kors å gjøre, de betegner naturformasjoner, veikryss eller lignende. Av disse 91 navnene finner vi imidlertid 30 ved sjøen og av disse igjen er 26 ved havner eller leder. Av stedsnavnene det er mulig å stedfeste presist ser 11 ut til å være plassert på godt synlige nes langs ledene, 3 ved innseilingene til havnene og 2 ved havner og/eller leder.

Enkelte stående kors og flere stedsnavn som inneholder kors er altså uløselig knyttet til en maritim kontekst. Noen står ved havner slik korset på Kvitsøy, mens andre, og kanskje langt flere står på fremstikkende nes i skipsleia. Et annet trekk er at de fleste stedsnavnene finnes enten i hovedledene eller i alternative leder til hovedledene.

Korset som står på Kvitsøy er et utvetydig havnekors. Korset som stod på Hundvåg og på Sørbø på Rennesøy har også vært plassert nokså nær sentrale havner. Ved Reilstad på Finnøy er det også en svært god havn. Dersom Krossnes ved Reilstad på Finnøy har sammenheng med et reist kors kan korset ha stått ved den søndre innseilingen til ankringsområdet. Stedsnavnene som inneholder kors i Karmsundet er ikke plassert ved havner, men langs en svært sentral og gammel led. Dersom det har stått kors ved Krossnes på Alna ved Ålfjorden i Ølen, Krossberget i innseilingen til Sundføråvågen og Krossnes ved Dragavika på Skeiseid i Tysvær, kan både ha sammenheng med ferdsel inn fjordene og mulig ferdsel over eidene. Dette kan være en parallell til korsene som tidligere stod på Sandeid i Vindafjord hvor det var stor trafikk over eidet mellom Sandeid og Ølen (jfr. Birkeli 1973:167-169). Ved Alna er det også en god ankringsplass. Krossholmen i innløpet til Førlandsfjorden kan ha sammenheng med innseilingen til fjorden, men det er også en god ankringsplass på vestsiden av holmen. Når det gjelder Krossneset på Byre i Finnøy, og Krossnes ved Døvik i Årdalsfjorden, er det kanskje vanskeligere å se sammenhengen med sentrale leder. Leden nord for Byre virker svært lokal. Krossnes ved Døvika ligger ved en lokal led inn til Årdal som sannsynligvis var et høvdingsete i jernalder og kirkested i middelalder. Det kan også tenkes at Krossnes i Lysefjorden har sammenheng med at det i jernalder, middelalder og nyere tid var en viktig ferdselsåre inn Lysefjorden til Lyse og videre til Sirdal og Setesdalen. Dette skal blant annet ha vært leden biskopen i Stavanger benyttet under visitasreiser til Sirdal og Setesdal. Videre vitner til dels rike og mange graver fra jernalderen om at Lyse må ha vært en sentral plass også forhistorien. Dette kan blant annet ha med ferdsel å gjøre.

Et interessant trekk ved eiendomsforholdene på gårdene hvor det er stedsnavn som inneholder kross, er at de hovedsakelig finnes på steder som enten var krongods eller sentralkirkelig gods. Tendensen er med andre ord den samme som for de stående korsene (jfr. Gabrielsen 2002). Unntakene er Gismarvik og Snik som var bondegods, og Lyse, som var lokalkirkelig gods.

Korssymboler på sjømerker har vært vanlig helt opp i nyere tid. På flere av de offentlige sjømerkene som ble satt opp på 1800-tallet finner vi kors, enten som trekors på toppen av varder eller som malte kors på varder (jfr. Seilmærker paa den norske Kyst ved begynnelsen av Aaret 1882). Disse sjømerkene var ofte landkjenningssmerker som ble gitt en delvis individuell utforming for å vise hvilken innseiling man var utenfor når man kom inn fra havet. Det var imidlertid ikke vanlig med bare kors, noe som kan skyldes at et kors ikke var synlig på lang avstand. Siden det ikke finnes beskrivelser av kors som seilingsmerker i Rogaland i lesekart- eller losbøker fra 1500-tallet og framover, er det grunn til å tro at steinkorsene ikke har fungert som seilingsmerker etter ca. 1500.

Det er også tvilsomt om korsene i yngre jernalder eller middelalder ble brukt som hjelpemidler for navigasjon. I de skriftlige kildene har vi som sagt bare en kilde som forteller om havnekors, men det fremgår ikke om korsets primære funksjon var som seilingsmerke.

En viktig grunn til å tvile på korsene som seilingsmerker er at de virker for smale til å synes på lang avstand. Korset på Kvitsøy trer ikke fram før man nesten er inne i havnebasenget, og det kan derfor ikke ha gjort tjeneste som et innseilingsmerke til havneområdet. Korset som stod på Sokn ville sannsynligvis heller ikke vært synlig fra lengre avstander. I tillegg til å være smalt, har det hatt Bru som bakgrunn. Korset på Gard ved Haugesund står for langt unna innseilingen til Karmsundet til å kunne ha noen praktisk funksjon.

Det er mulig at korsene er en fortsettelse av jernalderens tradisjon med å sette opp monumenter som gravhauger og røyser langs ledene. Siden de ligger henvendt mot skips-

leden, og ofte ved gode havner, har de hatt en maritim tilknytning, men formålet har vært symbolsk og ikke for navigasjon. Når man ser korset på Kvitsøy kan det være fristende å antyde en maritim symbolsk funksjon. Siden korset står vendt mot den indre delen av innseilingen og det beste ankringsområdet har det henvendt seg til sjøfolkene om bord på skipene som lå for anker. Følger vi tanken videre kan det hende at havnekorset var uttrykk for en kristen rettsorden som var ment å hindre konflikter i havnene. I følge sjøretten, slik den nedfelles i blant annet Gulatingsloven, sidestilles nemlig drap om bord på skip, med drap på ting, kirkestevner eller gilder, og straffes hardere enn drap andre steder. Det kan være en sammenheng mellom kors ved havner, kors på kirkesteder og kors på tingsteder. I Eivindvik i Gulen står det kors på stedet hvor Gulatinget kan ha vært (jfr. Birkeli 1973, Helle 2001). Det er heller ikke uvanlig å finne steinkors på middelalderkirkegårder. Det er derfor en tanke at havnekorsene var et uttrykk for at skipene og havnene kanskje var underlagt en egen jurisdiksjon eller sjørett, som hadde paralleller til retten som gjaldt i forhold til ting og kirkesteder (Jfr. Helle 2001:73).

Avrunding

Undersøkelser av sjømerker fra jernalder, middelalder og tidlig nyere tid er hovedsakelig basert på skriftlige kilder som bare gir et fragmentert bilde av hvordan dagmerkene så ut og hvordan de ble brukt. Undersøkelser som er basert på registreringer har i stor grad har omhandlet sjømerker på 1800- og 1900-tallet. De vardene vi har funnet i Rogaland er ikke funnet som følge av systematiske registreringer, men av tilfeldigheter. En systematisk registrering ville derfor kunne gi et verdifullt bidrag til kunnskapen om sjømerkene, og ikke minst, bidra til at de får en høyere status som kulturminner langs kysten.

Referanser

- Beattie, O. & Geiger, J. 1994: *Frozen in time. The fate of the Franklin Expedition*. Greystone Books.
- Birkeland, G. & Olsen, O. 1913: Fjeldnavnet Hádýr, Haadyret i Mål og Minne, utgitt av Bymaals-laget, Kristiania.
- Birkeli, Fridtjov 1973: *Norske steinkors i tidlig middelalder*. Skrifter utgitt a Det Norske Videnskaps-Akademi i Oslo. II. Hist.-Filos.Klasse. Ny Serie. No. 10, Universitetsforlaget. Biskupa sögur. Kbh. 1878.
- Bjørkhaug, Birger & Poulsson, Sven 1986: *Norges Fyr* bd. 1. Grøndahl & Søn Forlag A.S.
- Bugge, Sophus 1903: *Norske Stedsnavne i Arkiv for Nordisk Filologi*. Lund.
- de Fine, Bendix Ch 1987: *Stavanger Amtes udførlige Beskrivelse*. Dreyer Bok/Rogaland historie- og ættesogelag.
- Edda-kvede. Det Norske Samlaget 1974.
- Erik den Rødes saga i Grönlands historiske mindesmærker Bd. 1. Utgitt av det Kongelige Nordiske Oldskrift-Selskab. Kbh. 1838.
- Fritzner, Johan 1954[1886]: *Ordbog over Det gamle norske Sprog* bd.1. Tryggve Juul Møller Forlag. Oslo.
- Gabrielsen, Kristine, Holme 2002: *Vestlandets steinkors. Monumentalisme i brytningen mellom hedendom og kristendom*. Hovedfagsoppgave i arkeologi. Universitetet i Bergen.
- Helle, Knut 2001: *Gulatinget og Gulatingslova*. Skald.
- Henningsen, Henning 1960: *Bokn og Bukken i Bergens Led*. Bergens Sjøfartsmuseums Årbok.
- Hernæs, Per & Fuglestvedt, Ingrid 1996: *Rituell kommunikasjon i yngre jernalder. Forslag til en modell for forståelse av storhauger og steinkors i brytningstiden mellom hedendom og kristendom*. I Krøger & Naley (red.) *Nordsjøen. Handel, religion og politikk*. Karmøy-seminaret 1994 og 1995. Vikingfestivalen – Karmøy kommune.
- Landnámabók. Utgitt av Det kongelige norske Oldskrift-Selskab. Kbh. 1900.
- Løwenørn, Paul 1798: *Femte Hefte af de oplysende Beretninger for de Søefarende til de specielle Kaarter over den norske kyst*. Utgitt av Det kongelige Søe-Kaarte-Archiv.
- Morcken, Roald 1983: *Europas eldste sjømerker? i Sjøfartshistoriske artikler gjennom 20 år*. Eget forlag, Bergen.
- Naish, John 1985: *Seamarks*. Stanford Maritime London.

- Nedkvitne, Knut 1990: *Selja i norsk natur og tradisjon*. Særpublikasjon nr. 8, Utgitt av Norsk Skogbruksmuseum.
- Rim II. S.L. Møllers Bogtrykkeri. København 1914-16.
- Seilmærker paa den norske Kyst ved begynnelsen av Aaret 1882*. Utgitt av Direktøren for Fyr- og Mærkevæsenet. Kristiania 1882.
- Sverre-soga. Det Norske Samlaget. 1941.
- Torfæus, Tormod 2004: *Historien om det gamle Vinland*. Utgitt av Tormod Torfæus-stiftelsen i kommisjon hos Erling Skjalgssonselskapet, Stavanger 2004.
- Wikander, Johan A. 1985: *Gamle havner ved Grimstad*. Selskapet for Grimstad Bys Vel.
- Wold, Helge A 1991: *I paradisetts første krets*. J. W. Cappelens Forlag A.S.

Kystens kulturminner, oppfølging av seminaret "Fra Galta til Geitungen"

JENS FLEMMING KRØGER

Krøger, J.F. 2005: **Coastal cultural heritage monuments, following up the seminar "From Galta to Geitungen"**. *AmS-NETT* 7, 92-96, Stavanger. ISSN 0809-618X, ISBN 82-7760-124-7, URN:NBN:no-a1756, UDK 903/904(210.5)

Proposals from the seminar about further working with coastal cultural heritage monuments and specific subjects for project collaboration are presented. The author also points to some special areas of cultural heritage monuments from prehistoric times and the middle ages, which are of interest to research about the coastal culture.

Jens Flemming Krøger, Rogaland fylkeskommune, PO Box 130, N-4001 STAVANGER, NORWAY. Telephone: (+47) 51516859 Telefax: (+47) 51516674. E-mail: jfkr@rogfk.no

Key words: coastal cultural heritage monuments, prehistory, medieval history, later periods

Emneord: kystens kulturminner, historisk tid, forhistorisk tid

Seminaret "Fra Galta til Geitungen" ble avsluttet med en diskusjon i salen. Teksten nedenfor er et resultat av denne diskusjon og forslag som ble fremsatt. Navn på de personer som har fremsatt forslagene er ikke tatt med pga. personvernet. Da måtte hver enkelt vært forespurt.

Om arbeidsmåter

FORSLAG: Det er ønskelig ikke bare med tverrfaglighet, men også "tverretatlighet" i det videre arbeid. Et nettsted om kystkultur hadde vært positivt.

BAKGRUNN: Begrunnelsen er at mye forsvinner pga. utbygging. Planetatene rundt om i kommunene må dras inn i nettverket slik at de personer som arbeider der får kunnskap om de tingene de er i fare for å ødelegge.

FORSLAG: Samarbeid mellom kystkulturinteressene og historielagene. Lær opp historielagene i korrekt registrering for at medlemmer der kan registrere og deres data kan gå rett inn i offisielle registre. Slik kan vi få gjensidig nytte av hverandre.

BAKGRUNN: Historielagene sitter på mye konkret viten om registrerte nyere tids kulturminner lokalt, som myndighetene ikke vet om. Bruk historielagene paratviten for å få denne viten inn i de offisielle registre.

FORSLAG: Lage produktive enheter rundt omkring som kan ta vare på kystens kulturminner.

BAKGRUNN: "Forbundet Kysten" arbeider for å lage produktive enheter rundt omkring som kan ta vare på kystens kulturminner. Ta kontakt, Les bladet "Kysten".

FORSLAG: Bruke Kulturbyåret 2008 til finansiering av prosjekter.

BAKGRUNN: Det er ikke enkelt for free-lancere å starte forskningsprosjekt. Det er noe

enkler for de institusjonene som har det som en del av sine oppgaver. Oppfordring til å ta initiativer til å skaffe midler. Kulturbyåret 2008 kunne kanskje være en arena for å utløse midler til forskning og formidling.

FORSLAG: Spissing av tema.

Forslag om spissing av et evt. neste seminar, eller av prosjekter, til bare å dreie seg om selve strandsonen og utnyttningen av dens ressurser. Bokstavelig talt stranden/fjøresteinene.

Temaer foreslått for videre prosjektarbeid

PROSJEKTNAMN: Bestefars kystlandskap liknet kystlandskapet de siste 1000 årene.

TEMA: Tverrfaglig samarbeid om kartlegging av nyere kystkultur, da dette også vil avsløre mye om den forhistoriske og middelalderse kystkultur. Nøkkelord er tverrfaglighet og tverretatlighet.

BAKGRUNN: En brutal utvikling i arealanvendelsen de siste tjue årene har medført at det fysiske samfunnet på kysten vi 50 åringer vokste opp i lignet mer på det forhistoriske enn på dagens kystlandskap. Det haster med kartlegging og den vil kunne gi viktig viten også om enda eldre samfunn.

PROSJEKTNAMN: Hummerparker på Sørvestlandet.

TEMA: Videre kartlegging av hummerparkene og forslag til bruk og vern.

BAKGRUNN: Det finnes et utrykt manus om hummerparker på Sørvestlandet. Dette materialet bør utnyttes. Denne typen relativt ukjente kulturminner står i fare for å forsvinne. De er til dels store og med tak som er kostnadskrevenne å vedlikeholde.

SAMARBEIDSPARTNERE: Rogaland Fylkeskommune, Riksantikvaren, kommunene som har slike parker, eiere, historielag og andre interesserte.

PROSJEKTNAMN: Finn verftene.

TEMA: Lete etter sporene av gamle verft.

PROSJEKTNAMN: Store sjøhus langs Karmsundet.

TEMA: De store bygningene langs Karmsundet i Karmøy og Haugesund. Hvilke er de? Hva ble de brukt til? Hvilke bør bevares? Hvilken ny bruk kan de få?

BAKGRUNN: De er store og kostnadskrevenne å vedlikeholde. Vi vet lite om hva de har vært brukt til og hvilke kulturminneverdier de representerer.

SAMARBEIDSPARTNERE: Rogaland Fylkeskommune, Karmøy kommune, Haugesund kommune, Karmsund folkemuseum og Riksantikvaren.

Andre mulige tema som ble nevnt

- Bruk av tare
- Saltvinne
- Bogasteller
- Fiskegiljer
- Setefiskeplasser

Dette er noen blant flere tema det vil være viktig å få mer kunnskap om for å kunne ta vare på fysiske spor og kunnskap om bruk og ressursutnyttning langs kysten.

Stedsnavn bør tas opp i en bredere sammenheng, de ved kysten holder på å ødelegges av sentrale havnemyndigheter.

Engøyholmen kystkultursenter skal gjenoppbygge et grindhus på Natvigs Minde i forbindelse med kulturbyåret 2008 og driver for øvrig med restaurering og bruk av tradi-

sjonelle båter. Bygningene er interessante, men senteret sakner den sosiale dimensjonen; hva har utspunnet seg rundt og i de fysiske minnene? Engøyholmen kystkultursenter vil gjerne dras mer aktivt inn i et større nettverk ved arrangementer for å vise bruk av båt og gjenoppbygging av hus og båt.

Et siste forslag til aktivitet er is-skjæring som profesjon/aktivitet.

Som man ser dreiet forslagene fra salen seg stort sett om nyere tids kulturminner. Kanskje naturlig nok siden det er det som er enklest for ikke-fagfolk å forholde seg til, både i forhold til å gjenkjenne og i forhold til hva som er lov å gjøre.

I det følgende presenteres konkrete utvalgte forslag til lokaliteter der man evt. bør forske mer for å finne før-reformatoriske havner og leder (tema 1 på seminaret):

Avaldsnes, Karmøy kommune

Arbeidet som er gjort her ble delvis presentert på seminaret (Elvestad 2005). Her er det en god naturhavn, nå med en ut- og innseiling, men med flere i eldre og yngre jernalder. I tillegg er det godt bevarte kulturlag fra middelalder i havna, noe som delvis skyldes at området ikke har vært noen sentral havn i nyere tid.

Karmøy kommune, Stavanger Sjøfartsmuseum og Arkeologisk museum i Stavanger har samarbeidet om innledende registreringer i og ved middelalderhavnen med gode resultater. Det arkeologiske materialet i og ved havna er imidlertid så omfattende og mangfoldig at det har et potensial for større tverrfaglige forskningsprosjekter.

Utstein, Rennesøy kommune

En liknende havn finnes ved Utstein Kloster, som ligger strategisk plassert både i forhold til hovedledene nord-sør og ledene inn fjordene. Mindre registreringer både over og under vann tyder på at havnen og bebyggelsen rundt har spilt en sentral rolle fra folkevandringstid til nyere tid ikke minst for høvding- og kongemakt. Videre undersøkelser av både havnen og landområdene ved Utstein Kloster kunne etter all sannsynlighet bidra til en økt kunnskap om seilingsmønstre, militære strategier og sentralisering av makt i jernalder og middelalder. Arkeologiske undersøkelser vil også kunne gi et bidrag til kunnskap om forholdet mellom sentrale havner og steder i Rogaland i jernalder og middelalder.

Haraldseid, Vindafjord kommune

Både sagn, stedsnavn og kulturminner tyder på at eidet mellom Ålfjorden og Skjoldafjorden tidligere var en sentral ferdselsåre. Arkeologiske undersøkelser i forbindelse med Turid Tveits masteroppgave (Tveit 2005) har avdekket en landingsplass fra eldre jernalder, komplekse veistrukturer og gravanlegg i forbindelse med disse veiene. Dette er et godt eksempel på hva man kan oppnå ved å se på sammenhenger mellom sjø og land og ved tverrfaglige tilnærminger. Vindafjord kommune er en god og viktig støttespiller og pådriver i dette arbeidet.

Mekjarvik, Randaberg kommune

Ved arkeologiske registreringer i 1999 fant Rogaland fylkeskommune ca. 400 m vest for ferjeleiet på land innfor Randabergbukta bla. kulturlag og et ildsted som lå 80 cm under matjorden og et flygesandslag (altså i en godt forseglet kontekst). I dette laget ble det ved opprensningen (altså meget overfladisk og begrenset aktivitet, ikke graving ned i laget) funnet litt flint, en del keramikk og et naglehode. Ett av keramikkskårene var helt spesielt. Det er ifølge umiddelbare utsagn fra tre-fire kollegaer på Arkeologisk museum i

Stavanger enten angelsaksisk eller hollandsk/tysk vare fra 700-tallet. Dessuten er plasseringen ved Mekjarvik ideell i forhold til en videre fordeling i Rogaland av evt. omlastede varer (se Elvestad i denne artikkelsamling). Her er også en sandstrand der man kan dra opp båter av jernalder-vikingtidstype. På plataet ovenfor stranden ligger ruinene av en middelalderkirke, det er flere store gravhauger og det er en bauta i området samt nausttuffer fra jernalder-middelalder. Ifølge muntlig meddelelse fra Birger Lindanger ligger også her en av de rikeste gardene i Randaberg i middelalderen. Alt i alt synes det ut fra en tverrvitenskapelig tilnærming som om dette området fortjener ytterligere utforskning. Rogaland Fylkeskommune gikk nettopp inn for vern av disse kulturlagene i stedet for utgraving i forbindelse med de aktuelle byggeplanene (Gjerpe 1999) fordi de da kunne brukes i som kildemateriale for framtidig forskning og historieskriving. Det kan ikke utelukkes at vi her har "Norges svar på Lundeberg", en dansk handelsplass fra jernalderen.

Hundvåg, Stavanger kommune

Den nordøstligste delen av øya Hundvåg består av et nes, som avsnøres fra to sider av gode breie vikene, Skeisvika i NV og Lundsvågen i SØ. Midt mellom disse to vikene finnes et høyereliggende plata på hvilket det i dag er tre gravrøyser/hauger, og det har vært flere som i dag er fjernet (jfr. Helliesen 1898-1914, se også Juhl & Hemdorff 1994). Mellom disse haugene fant Rogaland Fylkeskommune ved registreringer i forbindelse med reguleringsplan for Ryfast et intakt kulturlag 25-30 cm under overflaten (Idsøe 2004). I dette var det ingen klare importgjenstander som på Mekjarvik. Sammenhengen mellom plataet og de to vikene samt Husabø høydedraget litt lenger mot SV, hvor det er funnet båtgrav fra vikingtiden og det er en mengde bosettingsspor fra jernalderen, gjør at dette området er interessant i en større sammenheng når man skal diskutere leder og havner. Husabønavnet er historisk blitt knyttet til kongsgårder med en spesiell funksjon i yngre jernalder. Fra plataet med gravhaugene har man utsikt til (kontroll med) sjøen helt til Kvitsøy samt til Fjøløy ved Utstein og nedenfor det har man uansett vindretning en god havn!

Det er mange konkrete forsknings- og registreringsoppgaver å ta fatt på for bedre å få belyst seminarets hovedtemaer. I forhold til nyere tids kulturminner ser et nært samarbeid mellom etablerte institusjoner, historielagene og andre ildsjeler ut for å være veien å gå. I forhold til utforskning av de eldre delene av kystens historie bør man kanskje fokusere på en av de ovenfor nevnte lokalitetene.

På Avaldsnes er utforskningen allerede godt i gang innenfor rammene av Avaldsnesprosjektet, og noe er i gang ved Haraldseid. Av de øvrige finner jeg i særdeleshet lokaliteten ved Mekjarvik interessant pga. plassering og foreløpig aldersbestemmelse. En ganske begrenset innsats i form av en liten forundersøkelse vil kunne gi svar på om her er mer stoff å forske videre på innen emner av interesse for kystens kulturminner. Imidlertid er området ved Utstein kanskje det ved siden av Avaldsnes hvor man kan få aktuelle problemstillinger belyst i det lengste tidsperspektivet da området har vært en sentral lokalitet gjennom lang tid.

Referanser

- Elvestad, E. 2005: Jernalderledene i Sørvest-Norge. I Selsing, L., Elvestad, E., Hamre, H., Krøger, J.F., Midtrød, A. & Nærøy, A.J. (red.): "Fra Galta til Geitungen: Kystkultur og fjæresteinarkologi i Sørvest-Norge". *AmS-NETT* 7, 8-29.
- Gjerpe, L.E. 1999: *Arkeologisk registrering i forbindelse med gassrørtrase Mekjarvik-Forus*. Upublisert rapport, arkivet ved Rogaland fylkeskommune.
- Helliesen, T. 1898-1914: Oldtidslevninger i Stavanger Amt. *Særtrykk av sytten bind av Stavanger Museums Årshæfte*. Arkeologisk museum i Stavanger
- Idsøe, R. 2004: *Kulturhistorisk registrering i Stavanger kommune, gnr. 4, bnr. 1 og gnr. 5, bnr. 2, 3 og 10*. Upublisert rapport, arkivet ved Rogaland fylkeskommune.

- Juhl, K. & Hemdorff, O. 1994: *Arkeologisk forundersøgelse i forbindelse med kommunedelplan Husabø, Hundvåg Stavanger kommune*. Upublisert rapport, Topografisk arkiv, Arkeologisk museum i Stavanger.
- Tveit, T. 2005: *Den indre kystleden – eid og drag i Nord-Rogaland*. Upublisert mastergradsoppgave, Universitetet i Bergen.