



Uit

NORGES
ARKTISKE
UNIVERSITET

Institutt for arkeologi, historie, religionsvitenskap og teologi

En analyse av båtgraver fra jernalder i Nord-Norge

Thomas Lund

Ark-3900 - Masteroppgave i arkeologi

Mai 2018



En analyse av båtgraver fra jernalder i Nord-Norge

Av Thomas Lund

Veileder: Gørill Nilsen

Seminarleder: Hans Peter Blankholm

Tromsø, våren 2018

Masteroppgave i arkeologi

Institutt for arkeologi, historie, religionsvitenskap og teologi

Universitetet i Tromsø – Norges arktiske universitet



Forord

Da mine to år som mastergradstudent nærmer seg sin slutt er det på tide å takke alle som har bidratt i prosessen. Spesielt ønsker jeg å takke min veileder Gørill Nilsen for konstruktive innspill og iherdig korrekturlesing. Dette har vært en uvurderlig hjelp underveis! En stor takk går også til seminarveileder Hans Peter Blankholm for hjelpsomme tilbakemeldinger, og ikke minst Asgeir Svestad for tipset om båtgraver som tema for oppgaven da jeg var usikker på hva jeg skulle skrive om. Jeg vil også takke Stephen Wickler som i starten av prosjektet hentet fram nyttig informasjon om flere båtgraver fra gjenstandsbasen ved Tromsø Museum. Johan Eilertsen Arntzen fortjener også en takk for hjelpen med undersøkelsene og utstyret på laboratoriet. En takk må også gå til Bryan Hood som i slutfasen kvalitetssikret språket i oppsummeringen som ble skrevet på engelsk.

Relevant arkeologisk materiale fra nordnorske båtgraver har for det meste vært oppbevart ved Tromsø Museum. Jeg skylder derfor magasinansvarlig Tanja Larssen ved Tromsø Museum en stor takk for hjelpen med å lete fram store mengder med båtsøm og diverse andre gjenstander. Jeg ønsker også å takke båtbygger Gunnar Eldjarn som tok seg tid til å svare på båttekniske spørsmål jeg hadde angående båtmaterialiet.

Til slutt vil jeg rette en varm takk til mine medstudenter og ansatte på instituttet for et utrolig godt og hyggelig miljø. Spesielt det siste året har jeg satt pris på faglige diskusjoner, og annet hverdagslig tull som har foregått på lesesalen nede i korridoren. Ellers vil jeg rette en siste takk til familie og venner for deres støtte i studietiden.

Takk for meg. Nå går veien videre!

Thomas Lund

Tromsø, 14. mai 2018

Summary

An Analysis of Boat-Graves from the Iron Age in Northern-Norway

The aim of this thesis is to analyse documented boat-graves in Northern-Norway, located within Tromsø University Museum's management area. This burial custom has previously not received much attention from researchers except from a few that have handled boat-graves as individual finds. The larger context has largely been ignored. Traditional studies have also focused on the religious and symbolic aspects of the burial custom, especially in relation to the boat. This has led to a rather one-sided interpretation of why boats have been placed in graves, and little consideration has been directed towards the practical and functional aspects of the vessel. Considering how Iron-Age populations mainly were settled along the northern coast the boat no doubt played an important part in everyday operations for many individuals and could therefore contain valuable information about the people who used them and their maritime activities. The functional aspect of these vessels should therefore not be ignored.

The thesis focuses on two research questions:

- *How can boat-graves as a burial custom in Northern-Norway give us insight regarding the importance of boats in Iron Age-society?*
- *What kind of boats are present in boat-graves and is it possible from the remains to establish any interpretation of practical/maritime aspects of the vessels?*

These questions are approached by gathering all available information about documented boat-graves in Northern-Norway for the purpose of comparison, both within the North-Norwegian context, as well as other boat-graves from Northern-Europe. The total number of boat-graves in this study is 76. Documentation concerning some of the finds is scarce. The total number has therefore been split into two categories: 31 of them as confirmed boat-graves and 45 finds that most likely are boat-graves.

The analysis reveals considerable variation with respect to what kinds of boats are present in the graves. The burial custom has traditionally been associated with the Norse boat-building-traditions of *clinker-boats*. However, a closer study of the boat-remains has shown that, in addition to boats purely bonded by iron nails, a sizeable amount of the vessels might have been constructed in combination with alternative joining-techniques, like "sewing" and wooden nails. These techniques have traditionally been associated with the Sámi population. Use of clinker- and sewing techniques have earlier been documented in *Bårsetbåten*, but there has been

little discussion of whether such boats were widely used or not. Many of the boat-graves in this study have contained a relatively low number of nails considering the size of the boats. This might indicate use of other methods of joining the planks. In addition, there are now two boat-graves that contained vessels build with no clinker-nails, found at Øksnes and Hillesøy.

This thesis also investigates some of the problems of attributing boat-building techniques to specific ethnic groups, as they mostly are based on stereotypes that create artificial divisions. The boats in Northern-Norway seem to reflect much flexibility when it comes to building-techniques. This might indicate considerable interaction between Norse and Sámi coastal populations, in this case in a maritime context. Evidence for cultural interaction and hybridization has been pointed out by Inga Malene Brun (2007) who referred to graves with both Norse and Sámi elements, which also includes boat-graves with varying kinds of building techniques.

Although they vary in size most of the boats included in this study have most likely functioned as “all-purpose” vessels. If we consider the boat as a multifunctional tool for transport, fishing and hunting at sea, regardless of ethnicity, it becomes clear that Iron Age boat-building was less controlled by cultural traditions and more determined by contemporary practical solutions as no clear indication of culture-specific boats can be established. As a tool widely used by both cultures in relations to maritime activities and resources it would seem more logical to suggest the existence of “shared” traditions as supported by several finds that show use of combined techniques. Ole Crumlin-Pedersen (2006), for example, has pointed out that it is not the use of iron nails that defines *clinker-boats*, but the presence of overlapping planks and a keel meant for seafaring, regardless of bonding-technique. This seems to fit well with boat-graves from Northern-Norway. Given that most of the boats with combined bonding techniques from the graves were seafaring vessels with keels one should not underestimate the widespread use of sewing and the use of wooden nails.

I suggest that we should not view the boats as an ethnic indicator, but as an important shared tool for the coastal populations. The boat establishes a shared connection to a maritime context in which ethnic background might have been less important. Cooperation in fishing and hunting activities at sea might have laid the framework for social and economic interaction. The boat functioned as a common denominator by gathering individuals from different ethnic backgrounds as “fishermen”, which might explain the variation shown in boat-graves in Northern-Norway.

Innholdsfortegnelse

1	Introduksjon	1
1.1	Presentasjon av tema og bakgrunn for forskning	1
1.2	Definisjon av båtgraver	2
1.3	Problemstillinger	5
1.4	Materiale og geografisk avgrensning	6
2	Forskningshistorie	8
2.1	Båten i graven	8
2.1.1	Tidligste funn og tolkninger av båtgraver i Skandinavia	8
2.1.2	Nagler i graven og deres betydning.....	9
2.1.3	Båtens religiøse funksjon i graven – Reisen til dødsriket	11
2.1.4	Båten som fruktbarhetssymbol.....	14
2.1.5	«Praktisk» tolkning av båtgraver og haugbu, men fortsatt ikke bruksgjenstand	16
2.1.6	Båten som ting – Kritiske bemerkninger av tidligere forskning	18
2.2	Fartøy utenfor gravkontekst – Konstruksjon og praktisk funksjon	19
2.2.1	Skuldelevskipene.....	19
2.2.2	Bårsetbåten	20
2.3	Båten i Nord-Norge	21
2.3.1	Tidlige beskrivelser og undersøkelser av båtgraver i Nord-Norge	21
2.3.2	Nylige funn av båtgraver i Nord-Norge	23
3	Teori og metode	24
3.1	Teoretisk retning for analysen	24
3.1.1	Båten som «ting».....	25
3.2	Metode - Gjennomgang behandling av materiale.....	27
3.2.1	Tabeller og katalogisering.....	28
3.2.2	Behandling av rester etter båt.....	31
3.2.3	Feilkilder og representasjonsproblemer	32
4	Presentasjon av båtgravene	35
4.1	Båtbyggertradisjoner i Nord-Norge.....	35
4.1.1	Klinkbyggertradisjonen	35
4.1.2	Syng og trenagler som sammenføringsteknikk i båter	37
4.2	Båttyper i nordnorske båtgraver	39
4.2.1	Klinkbygde fartøy med båtsøm av jern	39
4.2.2	Sydde båter i båtgraver.....	45
4.2.3	Kombinasjon av klinkbyggingsteknikk, syteknikk og/eller trenagler?.....	48
4.2.4	Oppsummering	50

5	Analyse av båtgravene	53
5.1	Hvilke båttyper finnes i de nordnorske båtgravene?	53
5.1.1	Båtenes lengde og undersøkte båtaust i Nord-Norge	55
5.1.2	Variasjon i antall båtsøm – Variasjon i båttyper i Nord-Norge?.....	56
5.2	Geografisk fordeling av båtbyggeteknikker – Standardisering og hybridisering?	57
5.2.1	Blandede graver og blandede båtbyggerteknikker?	60
5.2.2	Oppsummering	68
6	En diskusjon av båtens rolle i jernaldersamfunnet.....	73
6.1	En todelt båtbyggertradisjon i Nord-Norge?	73
6.1.1	Fellestradisjoner? - En alternativ tolkning av nordnorsk båtteknologisk utvikling i jernalderen	74
6.1.2	En diskusjon av tilgang til jern og sosial differensiering	76
6.1.3	Mengde båtsøm av jern i båtgravene vurdert opp mot nærheten til norrøne sentre	77
6.2	Båtens brukshistorie før graven.....	82
6.2.1	Sjødyktige fartøy i graven?	83
6.2.2	Båtenes funksjon	85
6.2.3	Fremdriftssystem.....	87
6.2.4	Bygget og brukt av hvem?	87
6.3	Båten i bruk – En kobling til havet og etnisk interaksjon	88
6.3.1	Havet og kysten som arena for kulturell overlapp	89
6.3.2	Nausttuffer – En møteplass for kulturene?.....	91
6.3.3	Et blandet bilde.....	92
6.3.4	En vurdering av båtenes funksjonelle egenskaper med hensyn til maritim ressursutnyttelse	93
7	Konklusjon	95
8	Litteraturliste	98
8.1	Upublisert materiale	110
8.2	Meddelelser	111
8.3	Baser	111
8.4	Nettsteder.....	111
9	Appendiks.....	112
9.1	Appendiks A: Frekvensfordeling av antall båtsøm av jern i nordnorske båtgraver	112
9.2	Appendiks B: Figurer fra analysen av båtgravene.....	113
9.3	Appendiks C: Oversiktstabeller for båtgravene behandlet i avhandlingen	115
9.4	Appendiks D: Oversiktstabeller for gravgods i båtgravene behandlet i avhandlingen	136

Figurliste

Figur 1: Oversiktskart over Tromsø Museums forvaltningsområde i Nord-Norge	7
Figur 2: Rekonstruksjon av Bårsetbåten	20
Figur 3: Oversiktskart over alle registrerte sikre og potensielle båtgraver i Nord-Norge.....	29
Figur 4: Båtsøm av jern fra Vestnes (båt nr. 3).....	36
Figur 5: Båtsøm av jern fra Ankenes (båt nr. 49) med spor etter tvunnet tetningsmateriale. Identifisert til å mest sannsynlig stamme fra gammelnorsk spælsau.	37
Figur 6: Båtgrav, Føre (båt nr. 11).	42
Figur 7: Klosøm fra båtgraven i Føre (båt nr. 11).....	43
Figur 8: Bevarte treplanker fra Øksnesbåten funnet i 1934 ved Øksnes prestegård.....	47
Figur 9: Plantegning av båtgrav fra Sand i Tjeldsund kommune (båt nr. 12).....	49
Figur 10: Båtgraver sett i relasjon til Bruns (2007) "blandede graver".....	59
Figur 11: Styrbord på Øksnesbåten.....	62
Figur 12: Sammenligning av tetningsmateriale fra båtsøm av jern funnet ved Ankenes og ull fra moderne gammelnorsk spælsau.	65
Figur 13: Kjølen fra Øksnesbåten med hull for kraftige trenagler.....	75
Figur 14: Antall båtsøm av jern sett i relasjon til mulige nordnorske maktsenter i jernalderen.....	79
Figur 15: Et histogram av alle båtgraver med båtsøm av jern	113
Figur 16: XRF av tetningsmateriale fra Ankenes sammenlignet med tovet ull fra moderne sau.....	114

Tabelliste

Tabell 1: Sheteligs lengdegruppering basert på båttyper fra moderne tid.....	54
Tabell 2: Oversikt over samtlige båtgraver hvor båtens dimensjoner er kjent sett i relasjon til antall båtsøm av jern	56
Tabell 3: Frekvensfordeling av antall båtsøm av jern i nordnorske båtgraver.....	112
Tabell 4: Opplysninger om sikre båtgraver i Nord-Norge.	115
Tabell 5: Opplysninger om potensielle båtgraver i Nord-Norge.....	126
Tabell 6: Gravgoods fra sikre båtgraver.....	136
Tabell 7: Gravgoods fra potensielle båtgraver.	145

1 Introduksjon

1.1 Presentasjon av tema og bakgrunn for forskning

Temaet for denne avhandlingen er båtgraver i Nord-Norge. I den norske jernalderen, en periode fra 500 f. Kr til ca. 1030/1050 e. Kr, er båtgraver et kjent fenomen langs hele kysten opp til Kvaløy utenfor Tromsø. Gravlegging med båt eller skip assosieres gjerne med kjente skipsfunn som Oseberg, Gokstadsfunnet og Tuneskipet, graver som gjennom sin størrelse og rikdom utvilsomt var svært spesielle. De har likevel stått sentralt i tolkningen av jernalderens begravelserformer. Det er viktig å ta hensyn til at slike skipsgraver med betydelige mengder gravgods er meget fåtallige, og er av den grunn ikke representativ for gravskikken. Selv om det kan diskuteres om båten i graven i seg selv representerer materiell rikdom vil jeg likevel si at antall kjente båtgraver i dag tilsier at båten som gravelement var en relativt utbredt gravskikk i det norrøne jernaldersamfunnet. I alle periodene med båtgraver, finnes det både rikt og enkelt utstyrte graver. Det er særlig ved overgangen fra folkevandringstid (ca. 400-550 e. Kr.) til merovingertid (ca. 550-800 e. Kr.) at båtgraver kan karakteriseres som spesielt rike på utstyr (Røstad 2003:39).

De tidligste båtgravene konsentrerer seg til Sør-Skandinavia, f. eks. Slusegård-gravfeltet på Bornholm i Danmark hvor 43 båtgraver fra den romerske jernalderen (ca. 0-400 e. Kr.) ble funnet (Crumlin-Pedersen 1991:201-202, Røstad 2003:38). Det var likevel først fra folkevandringstid, merovingertid og vikingtid (800-1030 e. Kr.) at båtgraver ble mer utbredt lengre nord, som langs kysten av Norge. Som all gravskikk finnes det store variasjoner, men også en rekke fellestrekk som viser at det har eksistert normer for gravlegging i jernaldersamfunnet, både i form av ritualer og materielle uttrykk. Båtgravfenomenet representerer ingen enhetlig skikk, men kan heller forstås som variasjoner over et tema, hvor fellesnevneren er selve båtens tilstedeværelse i graven (Næss 1969:61-65, Røstad 2003:38-40). Båtgravene fra Nord-Norge skiller seg klart ut fra de rike skipsgravene og viser betydelig variasjon seg imellom med hensyn til gravgods, gravminnes indre og ytre konstruksjon og geografisk plassering (Herstad 2007:1).

Meningsinnholdet bak båten i graven har vært et mye diskutert tema innen forskning gjennom årene. Dette blir gjennomgått i neste kapittel om forskningshistorien. Til forskjell fra resten av landet har det ikke tidligere blitt utført en systematisk gjennomgang av kjente båtgraver fra Nord-Norge. Materiale som har kommet fram fra landsdelen stammer hovedsakelig fra tidlige undersøkelser fra slutten av 1800-tallet og starten på 1900-tallet, samt fra forvaltningsgraver i

senere tid. Nord-Norge blir i denne oppgaven definert som Tromsø Museums forvaltningsområde. Materialet er såpass omfattende at det gjør en systematisk analyse mulig. Ruth Helen Langbrekke Nilsen (1997b) og Anne Herstad (2007) har tidligere behandlet båtgraver fra Midt-Norge, hvor noen av gravene teknisk sett ligger innenfor Nordland fylke, men faller under NTNU's ansvarsområde. Da min presentasjon tar for seg funn fra Tromsø museums distrikt, faller materialet som Nilsen og Herstad presenterer utenfor rammene av denne oppgaven. Med hensyn til undersøkelsesområdet har Nilsen (1997b) gjennomført den mest systematiske gjennomgangen av materialet og legger mest vekt på selve båten som gravelement. Da avhandlingen presenter mer informasjon danner denne et relativt godt grunnlag for en overordnet sammenligning med nordnorske båtgraver. Dette blir gjennomført i kapittel 4 og 5.

1.2 Definisjon av båtgraver

Fra de første beskrivelsene av båtgraver til i dag har det blitt skrevet mye om gravskikken. Avhengig av hvilke teoretiske føringer og diskurs som har ligget til grunn for den arkeologiske forskningen har tolkninger av materialet variert. Båten i graven har hovedsakelig blitt tolket i to forskjellige retninger; som uttrykk for religiøse forestillinger om livet etter døden og som uttrykk for den avdødes sosiale status. Dagens forskning har riktignok beveget seg videre fra de tidligste tolkningene, men tidligere forskning har likevel lagt grunnlaget for tolkninger av båtgraver. Ulike tolkninger har naturligvis ført til varierende definisjoner av båten i graven, hvorav Sune Lindqvists (1958:110), Jenny-Rita Næss (1969:61f), Michael Müller-Wille (1970:40f) og Nilsen (1997b:11) definisjoner har vært mest fremtredende i dagens forskning.

For definisjonen av graver med båt har jeg valgt å benytte meg av definisjonen til Nilsen (1997b:11), men med et tillegg. Båtformede avtrykk kan ikke regnes som fysiske rester etter en båt. Når treverket er helt råtnet bort vil det som regel dannes en mørk båtformet stripe i undergrunnen. Derfor velger jeg å føye til «spor», i tillegg til rester, noe som burde ta høyde for tilfeller hvor alle fysiske rester av båten er råtnet bort og bare et båtformet avtrykk i undergrunnen er gjenværende. I denne oppgaven legges derfor følgende definisjon til grunn for begrepet båtgrav;

En grav hvor det finnes spor og/eller rester etter en virkelig båt eller deler av denne, enten i form av treverk eller et båtformet avtrykk i undergrunnen, og/eller i form av båtsøm. Båten kan opprinnelig ha vært laget av skinn eller tre, hvor sømmen kan ha vært laget av enten tre eller jern.

Min avhandling vil da ta for seg samtlige båter og båtdeler, ikke skip, funnet i gravkontekst fra jernalderen i Tromsø Museums distrikt, uansett om de kommer fra haug eller under flat mark, har vært brent eller ubrent, den døde kan være lagt i båten, har hatt båten kvelvet over seg eller benyttet som en del av gravens bygningsselement. Videre kan den døde ligge i et kammer inne i båten eller under båten. Båten kan også være plassert ved siden av den avdøde. Noen ganger er det bare deler av båter som inngår i gravminnet, dvs. at de er delvis ødelagte eller ikke-funksjonelle (Næss 1969:62-65). I enkelte tilfeller kan det forekomme steinlegginger i bunnen av båtgraven, trolig for å støtte opp fartøyet. I noen av dem er det lagt stein i båten. Selve utformingen av båtgraven kan i noen tilfeller vise bestemte geografiske og kronologiske distribusjonsmønstre. Det finnes likevel en rekke eksempler på at båtgraver har vært svært forskjellig utformet innenfor en og samme gravplass og periode. Båtgravene kan ligge alene eller flere sammen i felt, eller være en del av en gravplass hvor det også finnes graver uten båt. Gravskikken indikerer at både menn og kvinner ble gravlagt i båter, i noen tilfeller barn sammen med voksne (Müller-Wille 1970:143-146, 1974:197, Røstad 2003:38-39). Det kan selvfølgelig diskuteres hvorvidt disse kriteriene er for inkluderende, men på grunn av relativt få kjente funn i Nord-Norge vil en bred definisjon være mest hensiktsmessig.

Formålet med denne oppgaven vil være å undersøke graver i Nord-Norge tilhørende Tromsø museums distrikt med spor og/eller rester etter en fysisk båt eller deler av båt. Som oftest vil restene bestå av båtsøm, dvs. søm av jern som har vært benyttet til å feste bordgangene i en båt. Ofte har disse blitt omtalt som «klinknagler», «klinksøm», «båtnagler» eller bare nagler i litteraturen. Fra et båtteknisk standpunkt er dette nokså upresist. Begrepene søm eller båtsøm vil her være mest korrekt, og er det som brukes videre i avhandlingen. I følge Gunnar Eldjarn, båtbygger og båtgransker ved Tromsø Museum, ligger forskjellen i at en nagle er rund og jevntykk, mens båtsøm er kvadratisk og tynnet mot spissen, noe som betyr at flere av begrepene akademikere har benyttet strengt tatt er feil. Et annet problem er at roen som sømmen klinkes til ofte har vært omtalt som en skive, noe som heller ikke er helt presist. En skive vil være flat, men etter at det har blitt slått hull i den med en dor over et passende hull, vil roens form ligne en liten vulkantopp (Eldjarn 2017a, korrespondanse over e-post, 22.05.2017).

Symbolske båtgraver som båtformede steinsetninger, båt/skipsvrak eller båtdeler i myr, vil ikke bli behandlet i min analyse av det nordnorske materialet. Slike funn er likevel relevant for diskusjonen og tolkninger av båtgraver og vil derfor presenteres i kapittel [2.2](#).

Det er viktig å presisere at det i dag er vanlig å skille mellom båt og skip. Primært har skillet vært blitt ansett som teknologisk, samt funksjonelt ved at både bruksområde og størrelse er forskjellig. Fartøyets lengde er ofte den determinerende faktor i skillet. Lengdekriteriet har riktignok variert over tid i de skandinaviske landene og blant forskjellige forskere. I følge Knut Paasche (2010:40) var det i gammelnorsk tradisjon en grense mellom båt og skip ved 12 meter, hvor et fartøy med mindre en tolv årer og seks rom har blitt betegnet som båt, mens Herstad (2007:3) og Arnfrid Opedal (1997:89) mener at dette skillet er nærmere 15 meter. Med hensyn til disse uoverensstemmelsene virker det derfor mer praktisk å referere til antall «rom» fartøyet hadde og hvor det vanligste skillet har vært ved 10 rom.

Eldjarn har påpekt at det trengs en bandavstand på mellom 29 og 32 dansknorske tommer (ca. 75,82 - 83,67 centimeter) for å kunne ro effektivt. I tillegg kommer bandtykkelsen, og variasjoner avhengig av hvor langt og bak skotten har vært. Eldjarn har derfor ment det burde være akseptabelt å anta at det er plass til 10 rom i en 12 meters båt, men også i en båt på 15 meter. På grunn av en variasjon i byggteknikker gjennom tiden vil det være vanskelig å angi en helt bestemt båtlengde for overgang mot skip. For avhandlingens skyld og i lys av Eldjarns innspill velger jeg derfor å definere fartøy opp til 15 meter som båter, mens alt over dette må ansees som skip (Eldjarn 2017b, korrespondanse over epost, 16.08.2017, Eldjarn og Godal 1990:19).

I likhet med Nilsen (1997b:11) mener jeg det er viktig å påpeke denne inndelingen. Størrelse kan i stor grad påvirke tolkningen av hvilket fartøy dette har vært, hvor fartøyets dimensjoner og konstruksjon potensielt da kan hjelpe oss med å identifisere opprinnelig funksjon, formål og bruksområde. Hovedargumentet for dette skillet er at fartøy over 15 meter ofte viser karakteristiske trekk som indikerer at de primært ble brukt som handelsskip eller krigsskip, og av den grunn har hatt helt andre bruksområder enn de mindre båtene som hovedsakelig ble anvendt til fiske, lokal transport, og varefrakt av mindre skala. I skipene vil det gjerne være lettere å antyde at fartøyene i større grad har vært konstruert for et bestemt formål. I handelsskip vil f. eks. skipets bredde og en mangel på praktiske innredninger for stort mannskap være indikasjoner på at fartøyet var spesialtilpasset for frakt av store mengder varer over betydelige havstrekninger. På den andre siden ble krigsskipene konstruert smalere for raskere sjøfart og å tillate rask landsetting av væpnede menn (Christensen 1992:19-20). Ulike dimensjoner som indikerer bruksområde og formål kan riktignok observeres i de mindre fartøyene, men kan være langt vanskeligere å identifisere i en arkeologisk kontekst ettersom båtene opprinnelig kan ha

blitt bygget for flere formål. (Jeg mener derfor det det vil være viktig å ta hensyn til konstruksjon og bruksområde når en setter et skille mellom båt og skip.

Fartøy fra jernalderen definert som skip har ikke blitt funnet i Nord-Norge. Det er likevel ingen tvil om at de har vært tilstede i Nord-Norge. Stornaustene langs Nord-Norges kyststrekning har blant annet blitt brukt av Inger Storli (2006:80-84) som sentralt materiale for indikatorer på hvilke gårder som tilhørte samfunnets ledende sjikt og utvikling av ulike båttyper med ulike formål. Gørill Nilsens (1997a:71-88), og Roy Anders Nilsens (1996:65-67) undersøkelser av nausttufter i Nord-Norge indikert at fartøy over 15 meters lengde eksisterte. For eksempel på Vestvågøy hadde flere naust ved Borg en indre lengde på 20 meter, mens det på Holsneset er dokumentert et 39 meter langt naust. Naustene her mest sannsynlig vært bygget med formål å romme større skip. Dette kan imidlertid diskuteres (Se kapittel [5.1.1](#)).

1.3 Problemstillinger

Formålet med avhandlingen er å utføre en undersøkelse av de nordnorske gravene med båt fra den norrøne jernalderen, hvor problemstillingene er som følger:

- *Hva kan båtgraver som gravskikk i Nord-Norge fortelle oss om båtens rolle i datidens samfunn?*

For å belyse denne problemstillingen vil jeg innledningsvis foreta en systematisk gjennomgang av det nordnorske materialet som er tilgjengelig ved Tromsø Museum. Informasjonen fra utgravningsrapporter, gjenstandsdatabasen og eldre årsberetninger er systematisert i tabellform (Se Tabell 4, 5, 6 og 7 i [appendiks C](#)). Tabellene vil danne et utgangspunkt for analyser av samtlige utgravde og publiserte båtgraver i Nord-Norge fram til feltsesongen høst 2017. For ytterligere komparative muligheter vil det også være aktuelt å trekke inn sentrale funn og publisert forskning fra sørlige deler av landet eller andre land i Nord-Europa, spesielt Sverige og Danmark.

Båtgraver er funnet nært der de faktisk var i bruk; nært havet langs kysten. Av den grunn synes jeg det vil være relevant å presentere en underproblemstilling:

- *Hvilke båttyper finner vi i båtgravene og kan vi ut i fra det gjenværende materiale si noe om praktiske/maritime funksjoner til båtene?*

En nærmere undersøkelse av konstruksjonselementer og hvilke praktiske/maritime egenskaper båten i graven hadde kan bidra til å belyse båtens rolle i jernaldersamfunnet i nord. Her mener

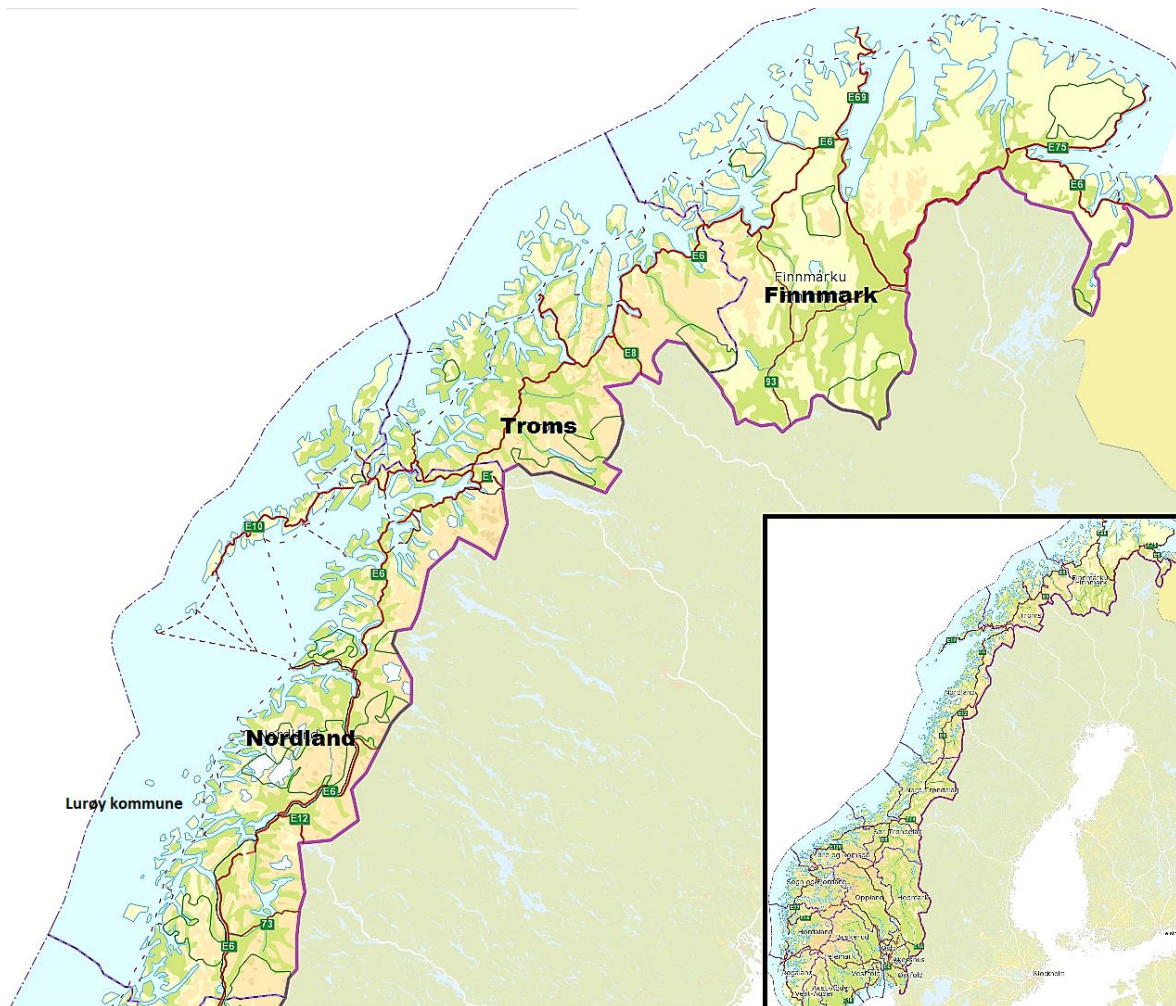
jeg det finnes muligheter for en mer nyansert tolkning av båtgraver med utgangspunkt i Bjørnar Olsen (1997, 2010) arbeid knyttet til den «materielle vendingen» og symmetriske arkeologi. Jeg mener det er viktig å få fram at båten i graven var en «ting», en bruksgjenstand, men at det også var en dynamikk/forhold mellom fartøyet og menneskene som benyttet seg av den (Bjerck 2016:5). For eksempel var ikke primærfunksjonen til en båt i utgangspunktet å fungere som et religiøst symbol for en fruktbarhetskult, men som et hverdagslig maritimt redskap. Som Olsen (2010:152-153) har påpekt virker det som at de fleste studiene av materiell kultur har glemt at båtens meningsinnhold er mest betydningsfull i sin opprinnelige rolle, som en båt. Det kan dermed tenkes at de tildelte symbolske egenskapene kan være et resultat av fartøyets egne iboende egenskaper. Med andre ord så skapes meningen i forholdene mellom mennesker og ting. Dette symmetriske forholdet har vært lite diskutert i tidligere forskning av båtgraver, hvor religiøse aspekter og status har vært dominerende. Disse tolkningene er selvfølgelig relevante, men selv mener jeg at et mer bruksorientert perspektiv også vil være relevant for båtgraver. Et symmetrisk perspektiv kan også trekke fram en rekke materielle komponenter og nettverk som ikke er direkte synlig i det arkeologiske materialet. Dette vil bli ytterligere diskutert i kapittel [3](#).

1.4 Materiale og geografisk avgrensning

Som tidligere nevnt blir det nordnorske materiale avgrenset til det som stammer fra Tromsø Museums forvaltningsområde. Dette omfatter fylkene Troms, Finnmark og store deler av Nordland fylke, fra Andøy kommunene i nord til Lurøy kommune i sør (Figur 1). Analysen omfatter funn fra hele jernalderen, dvs. en periode fra 500 f. Kr til ca. 1030/1050 e. Kr. Fram til i dag er det avdekket 76 graver med rester etter båt i Tromsø Museums geografiske ansvarsområde (Ytterligere ble en båt til avdekket sommeren 2017 på Hillesøy, Tromsø kommune. Under utgravningen ble de antydte spor etter enda en båtgrav like ved. Se Niemi 2018).

I utgangspunktet ønsker jeg å benytte meg av alt arkeologisk materiale fra båtgravene, men for avhandlingens problemstilling vil selve båten være av størst interesse. Et problem er at en god del av materialet fra båtgravene har vært levert til museet over en lang tidsperiode. Noen av funnene stammer f. eks. fra sent på 1800-tallet. Derfor vil informasjonen om funnomstendigheter, presis lokalisering av funnsted, fotodokumentasjon, og beskrivelse av landskapet ved funnstedet være manglende i flere tilfeller. Det kan spesielt nevnes at de dårligst dokumenterte funnene ofte er katalogisert som «klinknagler», «klinksøm», «båtnagler», eller

bare «jernnagler/spiker», eventuelt med bevarte trerester. Arkeologisk materiale fra båtgravene har også ved enkelte anledninger ikke blitt levert til museet og dermed gått tapt. Dette gjelder særlig for eldre funn. I slike tilfeller har jeg lett etter informasjon i sekundærkilder, årsberetninger og magasinet ved Tromsø Museum. Videre metodeproblemer og andre feilkilder vil bli drøftet i kapittel [3.2](#).



Figur 1: Oversiktskart over Tromsø Museums forvaltningsområde i Nord-Norge. Dette omfatter Finnmark, Troms og Nordland fylke helt sør til Lurøy kommune. Kartdata hentet fra Kartverket.no. (Egenprodusert bilde).

2 Forskningshistorie

2.1 Båten i graven

Jernalderen i Norge er preget av store regionale forskjeller når det gjelder gravform. Gjennom 150 år har disse gravene påkalt forskeres interesse og vært kilde til debatt innenfor det arkeologiske fagfeltet. Avhengig av teoretiske føringer som har ligget til grunn for den arkeologiske forskningen, eller den arkeologiske diskurs om hva som er akseptabelt å diskutere, har interessen omkring gravmaterialet og dets utsagnskraft variert. Tolkningen av gravmaterialet har generelt sett tatt utgangspunkt i samfunnsmessige og religiøse perspektiver. I Norge var graver med båt gjerne et fenomen knyttet til kysten, nært havet. At en båt fulgte med i graven trenger derfor ikke nødvendigvis bare å være uttrykk for religiøse forestillinger om livet etter døden eller representere sosial status. For mange hadde båten en sentral plass i hverdagslivet, både som framkomstmiddel og til fiske og fangst. Båten i graven har tidvis blitt behandlet på en helt spesiell måte ved at man har trukket ut båten fra graven for å gjøre fartøyet til gjenstand for videre tolkninger (Nilsen 1997b:2, 5-6). Som sagt har jeg påpekt at søm eller båtsøm er mest korrekt når refererer til jernnagler fra båter, men siden disse oftest har blitt omtalt som klinknagler eller bare nagler i referert litteratur vil jeg benytte meg av disse begrepene i presentasjonen av den tidligste forskningshistorien i dette kapitlet.

2.1.1 Tidligste funn og tolkninger av båtgraver i Skandinavia

Den svenske forskeren Oluf Rudbeck (1675:183) undersøkte i 1675 en rekke gravhauger i et gravfelt ved Ultuna, nær Uppsala i Sverige. Han beskrev at i de fleste haugene ble det funnet krukker med «skipsnagler», til sammen i overkant av 1000. Forekomsten av naglene mente Rudbeck indikerte at sjømenn var begravd her, hvor de døde hadde blitt brent sammen med skipene. I følge Nilsen (1997b:14) er denne beskrivelsen trolig den første tolkningen som erkjenner at naglene i graven stammet fra et fartøy.

Den første norske skipsgraven som vi kjenner til ble avdekket i 1751 på Rolvsøy, Fredrikstad kommune i Østfold av Søren Testrup. Hans tolkning av fartøyet i graven var at skipet tilhørte en sjøkonge eller en kongelig prins som drev med sjørøveri. Skipet lå på nabogården til Hauge på Rolfsøy i Østfold, hvor Tune-skipet ble oppdaget ca. 100 år senere (Brøndsted 1940:108, Brøgger og Shetelig 1950:83).

Til tross for at gravformen lenge har blitt omtalt i skandinavisk litteratur var det ikke før oppdagelsen av de mest kjente funnene vi kjenner til i dag at båt- og skipsgravene fikk en sentral plass i den arkeologiske debatten. Skipsfunnene fra Borre, Rolvsøy (Tuneskipet), Bygdøy

(Gokstadskipet) og Tønsberg (Osebergskipet) i Østfold og Vestfold, utgravd mellom 1852-1880 og 1904, ble utgangspunktet for en voksende interesse blant arkeologer som bidro til at båt- og skipsgravene etter hvert ble en av de mest omtalte begravelsesformene fra jernalderen (Müller-Wille 1974:187).

Helt fra første stund ble de sett på som enestående i den grad at arkeologisk terminologi skilte dem ut som egen gravtype (Næss 1969:57). I 1827 anså Eric Christian Werlauff (1827:285-287) at båt- og skipsgravene var en særegen gravform for den sjødyktige nordlige befolkningen. Werlauff så for seg en todelt årsak til at noen ble gravlagt med båt eller skip. Han mente fartøyet kunne ha vært en tributt til de elementene som ga dem rikdom og ære gjennom livet, dvs. havet og båten. Båten eller skipet i graven kunne også ha vært en del av gravutstyret som ga de døde muligheten til å fortsette sitt liv etter døden på samme måte som tidligere (Nilsen 1997b:14-15).

I årene som fulgte dukket det opp båtgraver i andre deler av Nord-Europa, blant annet i Vendel, Valsgårde og Tuna i sentrale Sverige, ved Sutton Hoo i den østlige delen av England, og gravplassen ved Slusegård i Danmark (Müller-Wille 1974:187, 197). Denne økte forekomsten av båtgraver ledet til at ved slutten av 1880-årene ble det en enighet blant forskere om at båter og skip ble benyttet ved noen gravlegginger i vikingtid, men det var nå usikker hvor utbredt gravskikken hadde vært (Næss 1969:58).

2.1.2 Nagler i graven og deres betydning

Gjennom avdekking av flere båter og skipsgraver i Skandinavia, førte dette etter hvert til at flere stilte spørsmål om hvordan fartøyet i graven rent teknisk kunne påvises. Diskusjonen tok utgangspunkt i klinknaglene i graven og hvor mange som måtte til for at en kunne fastslå at de stammet fra en båt eller et skip, og ikke andre typer formål/gjenstander. Båtgravens voksende antall rundt i Skandinavia innledet også til en debatt blant arkeologer om hvor utbredt denne skikken kunne ha vært.

Både Nicolay Nicolaysen (1868:91) og andre arkeologer var først skeptiske til å trekke slutninger basert på funn av klinknagler siden disse kunne stamme fra kister, skjold eller andre sammenføyde gjenstander hvor nagler var benyttet. Nicolaysen, i hans undersøkelse på Kaupang i Larvik kommune hvor det forekom en rekke klinknagler, foreslo som en av de første at naglene funnet i graven kunne ha stammet fra en båt, fordi naglenes form minnet han om klinknagler brukt på hans egen tid. Selv om han ikke direkte avviste at naglene kunne ha tilhørt en båt som fulgte med i graven, var han ikke overbevist om at klinknaglene i haugene ved

Kaupang tilhørte en båt. Siden antallet ofte var lavt hevdet han at i de fleste tilfeller ville ikke klinknaglene i graven stamme fra en båt. Han så heller for seg at de kunne ha tilhørt rekved eller et tredekke brukt på bålet (Næss 1969:57-58, Shetelig 1917a:232). På denne tiden var det vanlig å argumentere mot vid utbredelse av gravskikken. Nicolaysen (1968:91) argumenterte for at det ville bli for mange båtgraver hvis enhver forekomst av klinknagler indikerte at et fartøy fulgte med i graven (Nilsen 1997b:15).

Noen år senere, da Oluf Rygh (1877:152-153) gikk gjennom ulike begravelsesmåter og gravformer fra jernalder, skrev han at det var forekommet såpass mange funn av fartøy i graver i Norge i løpet av 1800-tallet at en kunne tenke seg at dette var en relativt vanlig begravelsesform i yngre jernalder, der fartøyet kunne ha fungert som gravkammer. Til tross for det virket det ikke som han var villig til å koble funn av klinknagler til fartøy, trolig fordi at naglene han hadde observert som regel ble funnet i uorden, i variert antall og ulik størrelse og i et lag av kull. Han så muligheten for at fartøyet kunne ha blitt brent eller treverket råtnet bort, selv om dette ble ansett som tvilsomt. I samsvar med Nicolaysen (1868) mente også Rygh (1877:177-179) at det ville bli for mange graver med båt hvis dette var tilfellet. Rygh vurderte om klinknaglene kanskje ble nedlagt som symbolske representasjoner for fartøyet etter at det hadde blitt brent, men avviste den raskt fordi han så for seg at slike nagler var såpass dyre at gravskikken ville ha hatt langt større utstrekning hvis man på dette tidspunkt kunne finne det rimelig. Rygh konkluderte med at klinknaglene kunne ha hatt samme mening som det øvrige gravgodset, men var usikker på hvor naglene kunne stamme fra (Nilsen 1997b:15-16).

Gokstad- og Tune-haugene var utvilsomt skipsgraver. I disse tilfellene kunne det påvises tydelige spor etter fartøyet, hvor mye av treverket og strukturen var bevart. Her kunne det påvises tydelige spor etter fartøyet, der mye av treverket og strukturene var bevart til forskjell fra andre mer usikre båtgraver. Tolkningen av skipsgravene var sterkt påvirket av skriftlige kilder (Næss 1969:57-59, Shetelig 1917a:232). I blant annet Beowulf-kvadet (1976:35-36) og Ahmad Ibn Fadlāns reisebeskrivelser (1981:54-60) fant man beskrivelser av høytstående menn gravlagt i skip utsmykket med rikt gravgods. Selv om størrelsen på fartøyet varierte var det ingen tvil om at dette var individer med høy sosial status basert på gravgodset. Båtgraver var derimot relativt fåtallige og belegg for at andre personer enn høvdinger og stormenn ble gravlagt med et slikt fartøy lot seg ikke forene med sagaopplysningene. En prøvde derfor å begrense betydningen av klinknagler som rester etter mindre farkoster rett og slett fordi det ble mange båtgraver (Montelius 1885:165-169, Nilsen 1997b:16).

Diskusjonen om utbredelse og nagler i graver fortsatte i gjennom den siste delen av 1800-tallet, men fikk et vendepunkt i 1890 da Gabriel Gustafson (1891:4-7) foretok utgravninger i en ubrent grav på gården Hauge i Nordfjorden, Gloppen kommune. Treverket var ikke bevart, men i motsetningen til tidligere funn lå klinknaglene på sin opprinnelige plass slik at strukturen og lengden til fartøyet kunne identifiseres. At naglene ikke hadde blitt forstyrret gjorde at båtformen klart kom fram og dette styrket klinknaglenes tolkning som rester av en båt. Gustafson mente derfor at i de fleste tilfeller ville klinknaglene stamme fra en båt som var en del av begravelsen og at det varierende antallet ved tidligere funn kunne skyldes dårlig utgravningsteknikk. Han kommenterte videre at grunnen til at man tidvis fant få nagler i gravene kunne ha vært en følge av hvordan utgravningen ble utført. Ofte gravde man seg ned i haugen fra midten og lokaliserte gravgods. Dermed ville resten av haugen hvor båten kunne ha ligget forbli uforstyrret. Selv om klinknagler ble funnet, ble de ikke oppfattet som verdifulle. Han argumenterte for at klinkkonstruksjonen heller ikke kunne assosieres med noe annet enn båter. I tilfeller hvor klinknaglene var mer tilfeldig plassert regnet han med at dette kunne dreie seg om stykker av båter som ble lagt i graven som et symbol (Nilsen 1997b:16-17, Næss 1969:59-60).

2.1.3 Båtens religiøse funksjon i graven – Reisen til dødsriket

Samtidig som diskusjonen knyttet til tolkningen av klinknaglene pågikk, begynte blant annet svenske forskere som Hans Hildebrand (1874) og Oscar Montelius (1885) å tolke båten i graven fra et religiøst synspunkt, og ikke bare kulturhistorisk som var mest vanlig i løpet av 1870-80-årene. I Hildebrands «Folkens tro om sina döda» (1874:50-53) konstaterte han at forestillingen om en reise etter døden enten over land, vann, under jorden eller til himmelen, ikke var uvanlig blant primitive folkeslag verden over. Derfor så han for seg at i kystområder kunne havet ha blitt oppfattet som en barriere for sjelens reise til et dødsrike. Dette mente Hildebrand kunne bidra til forklaringen for hvorfor denne gravskikken opptrådte i det forhistoriske Skandinavia, og at klinknaglene i graven var spor etter denne forestillingen. Hans erfaring med gravskikken ser imidlertid ut til å ha vært begrenset til branngraver og beretninger fra skriftlige kilder. Av den grunn forklarte Hildebrand at årsaken til at et fåtall klinknagler ble funnet var fordi de ikke kunne ha hatt en praktisk funksjon. Det vil si at de ikke tilhørte kister, skjold, eller en fysisk båt i graven, men at de heller hadde en symbolsk funksjon. Han la mest vekt på tolkningen av klinknaglene som en representasjon av dødsskipet og dens funksjon som reisemiddel for sjelen til et dødsrike (Nilsen 1997b:17-18).

Etter å ha behandlet de til da kjente båtfunnene i 1885 kom også Montelius (1885) med en mer religiøs vinkling på tolkningen av båten i graven, tydelig inspirert av Hildebrands (1874) tidligere arbeider. I sin tolkning var han villig til å si at båtgravene kunne representere et materielt tegn på en forestilling om en reise til en annen verden. Han påpekte blant annet at funn av kvinner i båtgraver ville styrke tolkningen av at fartøyet var tenkt på som et reisemiddel, og ikke bare som et element i den døde krigers personlige utstyr (Montelius 1885:186). Religiøse tolkninger var likevel i stor grad overskygget av den kulturhistoriske synsvinkelen og gjenstandsfokuset som dominerte perioden. Det observeres likevel en overgang til mer religiøse tolkninger av båten i graven mot slutten av århundret og starten av 1900-tallet. Gustafsons (1891:5) symbolske antagelse kunne muligens ha vært påvirket av Montelius' tidligere arbeider. Et mer religiøst syn på båtgravene ble også benyttet til å forklare forekomsten av kvinnebegravelser i båt (Nilsen 1997b:18-19, Næss 1969:59-60).

Det var også debatt rundt graver som i tillegg til klinknagler også inneholdt gjenstander som tradisjonelt var forbundet med kvinner. Da Montelius (1885:187) skrev sin avhandling var det ifølge han ikke funnet kvinnebegravelser med båt. Åke Ohlmarks (1946:103, 116) har likevel bemerket at fem år før, hadde Montelius selv anført et funn av en kvinnelig båtgrav ved Birka, Ekerö kommune i Sverige. Hvorvidt dette ble gjort for å unngå bortforklaringer, siden hans materiale skulle bekrefte hans presentasjon av skriftlige kilder der det var menn som ble lagt i båt, er derimot usikkert (Vogt 2012:19-20). I hans presentasjon av skriftlige kilder virker det også som at han utelater å nevne Laksdøla saga (1924:12) hvor Unn ble lagt i et skip fylt med gravgods.

Den generelle oppfatningen var at båt og skipsgraver var forbeholdt samfunnets overklasse, dvs. stormenn eller høvdinger av det maskuline kjønn (Montelius 1885:187, Nilsen 1997b:19, Næss 1969:59-60). Selv om kvinner i båt dukket opp, var temaet sjeldent diskutert i noen særlig grad mot slutten av 1800-tallet og tidlig 1900-tallet. Dette kom trolig av kvinnesynet på den tiden, som kan også ha latt seg overføre til jernaldersamfunnet. De fleste tenkte at kvinner ikke hadde noe med båt og båtbruk å gjøre i hverdagslivet. Bare i døden hadde kvinner bruk for et fartøy for å kunne foreta reisen til dødsriket (Vogt 2012:19-20).

Det norske materialet ble senere behandlet av Haakon Shetelig (1912:219-233) i boken «*Vestlandske graver fra jernalderen*» og videre i «*Osebergfundet 1*» sammen med Anton Wilhelm Brøgger og Hjalmar Falk (Brøgger et al. 1917). Shetelig tok ikke bare utgangspunkt i det kulturhistoriske, men diskuterte også en rekke religiøse aspekter ved gravskikken. I hans

diskusjon om gravskikkens opprinnelse og betydning av båtens orientering argumenterte han for at båten i graven klart burde oppfattes som uttrykk for en religiøs idé. Hans tolkning var inspirert av Knut Stjernas (1905:110-115) påstand om påvirkning fra østgermanske stammer ved Svartehavet som hadde kontakt med greske forestillingsverden, hvor sjelen måtte «reise» et godt stykke for å nå frem. Blant folk langs kysten ville det derfor være naturlig at det eksisterte en forestilling om at sjelen ferdes i skip eller båt, noe han mente enkelte tilfeller av *Charonsmynt* i Norden var bevis for. Myntene lagt i munnen assosieres med en romersk/germansk tradisjon hvor den avdøde måtte betale fergemannen «*Charon*» for å bli fraktet til dødsriket (Shetelig 1917a:246-248).

Da de fleste fartøyene på hans tid hadde vært orientert nord-sør i graven, og basert på hva en kjente til om den norrøne forestillingsverden, så han for seg at de døde skulle foreta seg en reise til et dødsrike, i dette tilfelle Æsenes bolig, som Shetelig konstaterte var i motsatt retning av nordlige Hel. Dødsforestillingen var at den døde skulle bruke båten som et transportmiddel. Forstavnen ble derfor rettet mot sør. Orienteringen av gravene mente han da var bestemt av en religiøs tankegang. Shetelig var uvillig til å tolke båten som en del av gravutstyret selv om dette var foreslått av andre forskere. Han argumenterte for at fenomenet med båt i graven kom før utviklingen av å legge redskaper, verktøy og kjøkkenutstyr i graven. I Sheteligs tid var de eldste båtgravene i Norge datert til 500-tallet, samtidig som man da så at det var først på 600-tallet at det ble vanligere å utsmykke gravene med rikere utstyr (Shetelig 1912:175, 1917a:230, 245-248).

Sheteligs (1912, 1917a) systematikk og tolkninger av båtgraver dannet grunnlag for fremtidige arkeologer. Selv om kildetilfanget etter hvert økte og det ble utført grundigere dokumentasjonsarbeid, skjedde det bemerkelsesverdig lite ny hypotesedannelse i tiden etter Shetelig, selv med tilkomst av nytt kildemateriale og tolkninger av tidligere utgravninger (Næss 1969:60). Bare Lindqvist (1958:110) tok avstand fra Sheteligs tolkninger, men uten å få noen særlig tilslutning. På den måten har nesten all forskning rundt båtgraver fra begynnelsen av 1900-tallet vært basert på materiale fra 1800-tallet. Sheteligs autoritet som en av Norges fremste forskere førte senere til at andre arkeologer hadde vanskeligheter med å frigjøre seg fra hans arbeidsmåter og tanker, slik at forskningen rundt båtgraver til en viss grad stagnerte (Nilsen 1997b:23-28).

2.1.4 Båten som fruktbarhetssymbol

I sin monografi om båtgravmaterialet i Skandinavia og områder som hadde hatt norrøn innflytelse, fra 1970, avviste Müller-Wille (1970) tolkningen av båten som transportmiddel til dødsriket og stilte seg kritisk til å tolke mynt i gravene som *Charonspenge*. Han nevnte blant annet Lindqvists (1920, 1921 og 1958) tolkning av båten som gravutstyr eller bolig for den avdøde, men utdypet ikke dette i noen særlig grad. Hans tolkninger var mer rettet mot diskusjonen rundt en forestillingsverden hvor båten var knyttet til en fruktbarhets- og vegetasjonskult. Året før påpekte også Næss (1969:74) at båten kunne ha blitt oppfattet som et universelt symbol på fruktbarhet og regenerasjon. Forestillinger om at med våren kom guddommene opp på land fra havet og dro tilbake igjen om høsten mente Müller-Wille kunne ha bidratt til gravskikkens utvikling. Båtens rolle i graven var dermed å fungere som en representasjon av guddommen, som et religiøst symbol. Han påpekte riktignok at det ikke fantes entydige bevis på dette, men hevdet at båtbegravelsene har hatt en religiøs symbolsk betydning knyttet til dyrkingen av en fruktbarhetsgud. Hvilken gud dette var og hvorvidt den norrøne båtgravskikken dermed kunne ha utviklet seg fra kontakt med romerske og germanske områder sa han imidlertid ingen ting om (Müller-Wille 1970:148-149).

Noen år senere ble Müller-Willes (1970) symbolske tolkning av båtgraver videreutviklet av Bengt Schönback (1980:114, 122-126) i sine undersøkelser av Mälaramrådet i Sverige. For Schönback (1983:126, 128-131) virket båtgraver så spesielle at båten som gravgave eller livsnødvendighet ikke holdt som forklaring. Gjennomslaget for båtgravskikken kom rundt ca. 600 e. Kr. Dette mente han skyldes gjenoppdagelse av en eldre tradisjon som strakk seg helt tilbake til steinalderen basert på helleristningsbåter og skipsfremstillinger i bronse. Schönback (1994:122-129) påsto dette kunne kobles tilbake til bronsealderens religion, ritualer og kosmologi. Fartøy avbildet på stein eller bronse var tilhørende en solkult, som også kunne defineres som en fruktbarhetskult. Inspirert av Müller-Willes (1970) tanker om en fruktbarhetsgud mente Schönback den raske overgangen til båtgraver i området, særlig Tunagårdene i Vimmerby kommune i Sverige, kunne forklares med «opprettelsen» av det kongelige dynasti, Ynglingaætten (som har en mystisk stamfar, Yngve Frøy som var identisk med fruktbarhetsguden Frøy) og deres tilknytning til Frøykulten. Skipssymbolikken representerte sammenhengen mellom Frøy og hans skip, noe Schönback mente kunne forklare båten som gravform. I hans tolkning fremkom likevel ikke noen synspunkt om denne tolkningen også hadde overføringsverdi for andre områder (Nilsen 1997b:34-40).

Inspirert av både Müller-Willes (1970) og Schönbäcks (1980, 1983) tolkninger av båtgravmaterialet fortsatte Ole Crumlin-Pedersen (1991, 1995) med å utlede et felles idéinnhold bak båtgravskikken i jernalder og vikingtid. Hans forklaringer tok utgangspunkt i utgravningene fra 1958-1964 på Slusegård ved Bornholm i Danmark hvor det i alt ble funnet 43 graver som inneholdt båter, datert til romersk jernalder (Kr. f. -400 e. Kr.). Gravplassen ved Slusegård inneholdt både rester av hele båter og deler av båter, og en noenlunde lik fordeling av manns- og kvinnegraver, både fattig og rike på gravgods (Crumlin-Pedersen 1991:97, 217-218). I forbindelse med sin tolkning av Slusegård tok han for seg en rekke hypoteser om båtgravens idéinnhold, både praktiske, sekulære, og religiøse tolkninger. Han stilte seg spesielt kritisk til de to første, og så heller for seg at båten hadde hatt en religiøs funksjon. Han aviste raskt tolkningen av båten som et verdslig symbol på makt eller at den døde hadde en tilknytning til havet. En slik tolkning kunne ikke forklare forekomsten av både fattige og rike graver båtgraver, og ikke minst at kvinner ble begravet med båt. Selv om han ikke direkte avviste det, virket han skeptisk til at kvinner kunne ha hatt noen form for verdslig makt. Selv for den mest kjente kvinnegraven (Oseberg), som tidligere har blitt entydig tolket som et symbol på den dødes verdslige makt, forsøkte han å fremstille gravskikken som noe spesielt og ikke bare en indikasjon på avdødes rikdommer. At kvinner forekommer i båtgraver var også et problem for tolkningen av båten som symbol for den dødes tilknytning til havet siden han hovedsakelig så for seg at dette var en aktivitet forbundet med menn (Crumlin-Pedersen 1995:93-94, Nilsen 1997b:40-41).

I likhet med Müller-Wille (1970) stilte Crumlin-Pedersen (1991, 1995) seg kritisk til tolkningen der båten var et religiøst symbol for reisen til et dødsrike. Belegget for reisetanken har hovedsakelig vært basert på forekomsten av mynter i graver, ofte tolket som *Charonsmynter*. Forekomsten av mynt i graver mente han var såpass spredt og usikker at det måtte ansees som relativt usannsynlig at denne skikken hadde vunnet innpass i nordisk gravskikk. Han påpekte også at hvis reisen til dødsriket var spesifikt til Vallhall ville kvinner i båtgraver skape problemer, siden Vallhall bare var for menn. Crumlin-Pedersen, trolig inspirert av Müller-Wille (1970), bygget videre på tanken om at båtgravene kunne knyttes til en eller flere guder forbundet med avl og avling. Disse gudene mente han kunne ha hatt et skip som symbol, med eget mannlige presteskap for de kvinnelige fruktbarhetsgudinnene og et kvinnelig presteskap for de mannlige fruktbarhetsguddommene. Belegg for dette mente han å finne i verket «*Germania*» skrevet av Publius Cornelius Tacitus (1938). Her forsøkte han å knytte Tacitus uttalelser om gudinnen Nerthus-Terra Mater dyrket av germanske stammer til den norrøne guddommen

Njord som begge var assosiert med et magisk skip kalt *Skíðblaðnir* (Crumlin-Pedersen 1995:1991:218-219, 94-96, Nilsen 1997b:41-42).

Hans tolkning av materialet fra Slusegård tok utgangspunkt i at fruktbarhetsguden Nerthus/Njord ble oppfattet som en tvekjønnet enhet på samme måte som Frøy og Frøya. Dette mente Crumlin-Pedersen (1991:218-219, 1995:94-96) kunne bidra til å forklare den like fordelingen av manns- og kvinnegraver med båt. Siden båtgravene ikke var knyttet til sjøfart eller verdslige aktiviteter, passet dette også som forklaring på de fattige og lite utrustede båtgravene. Grunnen til at ikke alle ved Slusegård fikk med seg båt i graven var fordi gravskikken kan ha vært eksklusiv for presteskapet som utøvde de rituelle kulthandlingene (Nilsen 1997b:42-44). Belegg for en slik tolkning kan muligens finnes ved Nydam Mose ved Øster Sottrup i Danmark, i den sørlige delen av Jutland nær dagens grense til Tyskland. Her ble det funnet tre, muligens fire båter deponert i myr som ofringer i perioden 200-500 e. Kr. Dette var riktignok ikke båtgraver, men siden området ikke direkte var tilknyttet til kystområdet kan selve skikken ha vært rettet mot en lignende fruktbarhetskult som kan ha oppstått ved kontakt med germanske folkeslag (Rieck 1995:127-128).

Flere har argumentert for at det finnes tydelige paralleller med båtgraver i Skandinavia og germansk kultur. Det tenktes at de nordiske områdene har vært utsatt for sterke innflytelser i løpet av jernalderen og at dette forklarer det sterke materielle fokuset i gravene, kanskje spesielt graver med båt. På grunn av lik konstruksjon og utseende har det blant annet vært forsøkt å trekke koblinger mellom skipet ved Sutton Hoo og Nydambåtene (Lindqvist 1948:94, 97). Shetelig oppfattet blant annet båtgravene som en fremmedartet og barbarisk skikk, og mente at den kunne ha oppstått som et resultat av langvarig kontakt med Romerrikets kultur og sivilisasjon (Shetelig 1917a:243-248). Næss (1969:74) benektet ikke at kontakt kan ha vært en viktig faktor for utviklingen av gravskikken, men argumenterte for at dette også kunne ha vært en egenartet utvikling fra den nordiske forestillingsverden.

2.1.5 «Praktisk» tolkning av båtgraver og haugbu, men fortsatt ikke bruksgjenstand

Lindqvist (1920:88, 1921:194, 1958:110) utfordret reisetanken til Shetelig ved å påstå at båten kunne stilles på lik linje med det vanlige gravgodset, og at i noen tilfeller kunne båten ha hatt en praktisk funksjon som brensel eller fyllmasse i gravhaugen. I stedet for Sheteligs (1912, 1917a) reisetanke var Lindqvist en sterk tilhenger av «haugbutanken» som har dukket opp i forskjellige skriftlige kilder, blant annet i Gisle Surssons saga (1985:48-49). Her var tanken at den døde skulle bo i graven, der båten fungerte som en bolig (Lindqvist 1921:168, 174). I

sagaene fantes det beskrivelser hvor fartøyene ble «festet» til jorden med steiner, og det var lite som indikerte at den avdøde skulle legge ut på en reise, mente Lindqvist (1921:175, 1949:136-137). Selv om Lindqvist ble møtt med kraftig kritikk, inspirerte hans tolkninger etter hvert flere arkeologer til å løsrive fra Sheteligs «fasit». En litt mer praktisk tolkning ble riktignok kort nevnt av Rygh i 1877, hvor han foreslo at i ubrente graver kunne fartøyet ha fungert som et gravkammer (Rygh 1877:152-153).

Albert Wiberg (1937:105) fremhevet at båten var en gravgave som skulle tjene den døde i det hinsidige. I likhet med Lindqvist (1921) så han heller ikke for seg en reise til dødsrike, men tolket ikke nødvendigvis stein lagt i båten som et tegn på at fartøyet aldri mer skulle seile. Wiberg (1937:104) så heller for seg at steinene kunne ha fungert som ballaststein. I 1938 var Holger Arbman (1980:20-23) en av de tidligste som hevdet at båten skulle stilles på lik linje med alt annet gravgods, noe som innledningsvis ikke fikk mye tilslutning i en tid da forskningsmiljøet var dominert av Sheteligs (1912, 1917a) tolkninger. Arbman (1980:20-23) mente at gravskikken vitnet om en sterk materiell oppfatning av døden og livet etter døden. For den avdøde kunne båten ha vært et viktig redskap i hverdagen med tanke på fiske eller transport. Det var derfor viktig at den avdøde fikk med seg utstyr som kunne sørge at de kunne fortsette å leve i velstand også i sitt neste liv (Nilsen 1997b:29-30).

I Norge var det lite forskning på båtgraver som tok avstand fra Sheteligs (1912, 1917a) forklaringer. Dette ble diskutert av Næss (1969:57) i artikkelen «*Grav i båt eller båt i grav*» hvor hun stilte seg kritisk til hvordan denne gravskikken var blitt forsket på. Hun bemerket at en stadig støtte på ordet båtgrav- «skikk», til forskjell fra annen gravskikk, men uten at man presiserte hva egenarten i gravskikken besto av. Hun mente det var viktig å presisere hva som var enestående med denne gravskikken og hvorfor det ofte ikke ble tatt hensyn til det lokale miljø båtgravene var en del av. Næss (1969:65, 75) påpekte at det fantes betraktelige variasjoner i båtgravene som ikke var blitt lagt mye vekt på tidligere. Det fantes derfor ikke noen enhetlig gravskikk som enkelt kunne skilles ut i fra andre gravformer.

Næss (1969:75, 1996:85) så for seg at båten var en del av gravgodset, og at den var en del av det utstyret som den avdøde hadde bruk for i livet etter døden, noe som hun synes passet inn med alle de de variasjonene man ser i båtgraver. Næss (1969:68, 75) stilte seg imidlertid kritisk til tidligere fortolkninger av båten i graven som bare tok utgangspunkt i religiøse og sosiale synsvinkler. Problemet var at dødsrikeforestillingene og reisen til neste liv kan ha forandret seg gjennom tiden. Hva båten representerte i graven kunne derfor ha variert i stor grad over tid, f.

eks. kan reisetanken vært mer gjeldene i en periode enn andre. For hun virket det naturlig for folk boende langs kysten å ha med seg båt i graven, slik at de var like godt utstyrt i det neste livet.

2.1.6 Båten som ting – Kritiske bemerkninger av tidligere forskning

I sin kritiske gjennomgang av båtgravskikk som analytisk kildekategori i arkeologien diskuterer Nilsen (1997b) blant annet hvordan tidligere tolkninger har trukket båten ut og vekk i fra graven, for så å bli gjort til gjenstand for en egen tolkning. I samsvar med Næss (1969) mente hun også dette var et resultat av de store og rike skipsgravene som ble funnet på slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet. De rike skipsgravene satte en standard, også for båtgravene, noe som også medførte at den lokale kontekst og resten av gjenstandene i graven ble glemt. I likhet med Næss spurte hun seg hvorfor man ikke hadde sett på den lokale konteksten som båten var en del av. Langs fjord- og kystområdene har behovet for båt vært viktig for bosetning, handel og utnyttelse av maritime naturressurser. Nilsen tenkte at den døde trengte sine dagligdagse redskaper, inklusiv båten, til livet etter døden uansett hvor det skulle føres. Videre gjorde Nilsen en interessant kobling mellom båt og hest som transportmiddel. I likhet med båten mente hun at hestens rolle som effektivt transportmiddel hadde vært avgjørende for at hesteutstyr opptrådte i gravene. Nilsen forsøkte også å videreføre tanken om at båten kunne ha fungert som gravkammer eller kiste i en mer symbolsk forstand. Fra et strukturalistisk perspektiv, med utgangspunkt i binære opposisjoner, tenkte hun at båten som kiste rammet om eller inn den døde personen, og var et uttrykk for tro (Nilsen 1997b:96-101).

Ingunn Marie Røstad (2003:43-44) påpekte at et generelt problem rundt forskningen på båtgraver var at fartøyet ofte ble betraktet som et singulært, aktivt symbol, hvor man forsøkte å isolere én hovedfunksjon og symbolsk betydning, særlig i tolkninger av båten som et religiøst symbol med henvisning til et norrønt/germansk panteon. I nyere tolkninger er det blitt mer vanlig å ta hensyn til båtgraven som helhet, og den historiske konteksten den er en del av, f. eks. båtgraven fra Hillesøy, i Tromsø kommune, hvor det båt teknologiske er lagt mer vekt på (Se Niemi 2018). En slik tolkning har riktignok blitt diskutert tidligere, blant annet av Brøgger og Shetelig (1950) i «*Vikingskipene: Deres forgjengere og etterfølgere*». De nevner kort hvordan heltesagn og sagatekster, slik som fremstillingen i Beowulf-kvaldet (1976:35-36), nærmest har gitt et eventyrlig bilde av skipets preg og rolle i det norske jernaldersamfunnet, noe som fikk dem til å stille seg kritiske til skriftlige kilders kredibilitet. De beskrev likevel lite

eller ingenting om de mer hverdagslige rollene og yrkene forbundet med båt og skip, slik som fangst og fiske, last og føring (Brøgger og Shetelig 1950:204-205).

Brøgger og Shetelig (1950:203-205) bemerket at sagatekstene hovedsakelig fokuserte på den høyere sfære i samfunnet hvor det berettes om storslåtte seilaser over sjøen med strålende krigsskip, mens den mer alminnelige bruken av båt nesten ikke ble nevnt. Videre konstaterte de at det bare var gjennom undersøkelser av sistnevnte en kunne få et generalisert inntrykk av den hverdagslige bruken av båt langs kysten, og ikke de fåtallige kongeskip. I deres diskusjon ble det nevnt hvor viktig det arkeologiske materialet kan være for å kaste lys over hvilke roller båt og skip faktisk hatt langs norskekysten, alt fra krigsskip til kjøpsskip. Brøgger og Shetelig var også villig til å diskutere hvordan båt- og skipsgraver bidro til innsikt i byggteknikk og konstruksjon, slik som gravfunn fra f. eks. Gokstad og Sutton Hoo i England. Selv om mange detaljer hadde gått tapt fantes det mulighet belyse funksjon og bruksevne, noe som har vært viktig for skipsarkeologien (Brøgger og Shetelig 1950:11-12).

2.2 Fartøy utenfor gravkontekst – Konstruksjon og praktisk funksjon

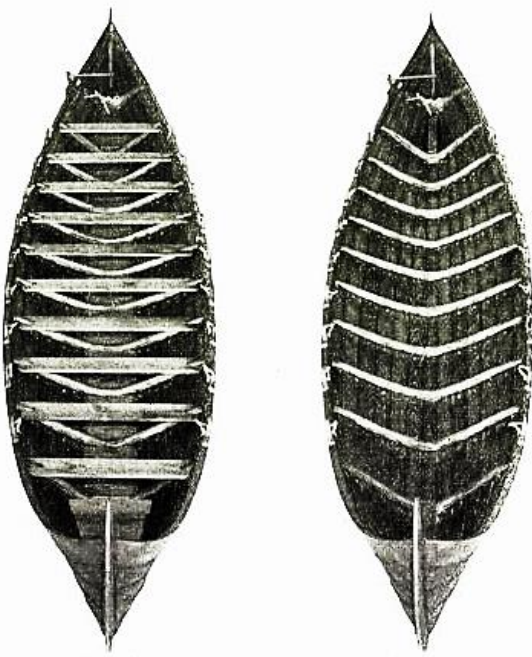
I flere tilfeller har fartøy fra jernalderen blitt funnet utenfor gravkonteksten, enten som forliste vrak eller fartøy satt på land hvor det ikke finns spor etter en begravelse. Jeg nevner denne funnkategorien fordi arkeologer her har stått mer fritt til å diskutere den originale funksjonen til fartøyet, i motsetning til de dominerende tolkningene for båtgraver hvor religiøse og sosiale aspekter står i fokus. Utenfor gravkonteksten har «brukstolkningen» stått sterk, dvs. at fartøyet i stor grad har blitt tolket som en bruksgjenstand. Temaet har likevel blitt mer aktuelt etter nyere utgravninger, f. eks. på Ness i Hamarøy (Arntzen 2011, 2015, Eldjarn 2016), hvor ble det diskutert hvorvidt båten har vært spesialtilpasset for nordnorske forhold. Slike funn gir rom for å undersøke hvordan båten eller skipet var satt sammen, noe som kan gi ytterligere indikasjoner om hvilken rolle den hadde i datidens samfunn. Funn av fartøyer fra slik kontekst har først og fremst blitt gjort i Danmark.

2.2.1 Skuldelevskipene

Et av de mest kjente tilfellene hvor fartøy har blitt funnet utenfor gravkonteksten er i Skuldelev i Danmark. Lokalbefolkningen hadde lenge vært klar over det fantes en undervannsbarriere ved Peberrenden i Roskildefjorden ettersom den var godt synlig under spesielle forhold. Etter en rekke sporadiske undersøkelser av funnet ble de første utgravningene gjennomført i 1957 og 1962 av Crumlin-Pedersen og Olaf Olsen (2002) i samarbeid med Danmarks Nationalmuseum. Innledningsvis ble det antatt at barrieren bestod av ett skip, nærmere sagt Dronning Margretes

skip fra middelalderen. I løpet av utgravningen ble det åpenbart at den bestod av en rekke skip. I alt ble det funnet fem skip i Roskildefjorden, hvorav den båten som senere fikk navnet «Vrak 3», var så godt bevart at hele seksjonen rundt masten var intakt. Dette var trolig fordi Vrak 3 lå dypere ned i barrieren, og var dermed bedre beskyttet (Crumlin-Pedersen og Olsen 2002:196-197). Den intakte delen ga både innsikt til konstruksjonsmåte og mulighet til å diskutere hvilken type skip dette var. Den åpne lasteplassen rundt masten indikerer at dette var en dansk handelsbåt fra vikingtiden laget for fart over åpent hav, mest sannsynlig en byrding. Denne båten var trolig brukt som transportfartøy langs kysten av Danmark for profesjonelle handelsmenn. Båttype og bruksområde for de andre fartøyene ble også diskutert ytterligere basert på de bevarte båtrestene og satt i historisk kontekst (Se Crumlin-Pedersen og Olsen 2002:312-337).

2.2.2 Bårsetbåten



Figur 2: Rekonstruksjon av Bårsetbåten. Modellen sett ovenfra med og uten kjeiper, tofter og tiljer på plass (Gjessing 1941:24, Fig. 20, 21).

Reymert (1976), hvor sistnevnte blant annet kort diskuterte båtens konstruksjon og funksjon i datidens samfunn. Både Soot-Ryen og Gjessing noterte funnet som nokså uvanlig. Gjessing kunne ikke si med sikkerhet hvordan båten havnet opp i Bårsetmyra siden det ikke dreide seg om en båtgrav, men tenkte at dette kunne dreie seg om et offerfunn, et forlis eller en forlatt båt. Båtrestene var såpass godt bevart til at det kunne foretas en rekonstruksjon av Bårsetbåten (Figur 2). Båten ble tolket av Gjessing som å ha ført åtte til ni par årer (8-9 rom) og var 13,07 meter lang med en bredde på 2,64 meter (Gjessing 1941:17-36).

Funn av båter eller båtdele i myr er et kjent fenomen fra Sør-Skandinavia, hvor de største konsentrasjonene finnes i Danmark, men har i flere tilfeller også blitt oppdaget langs kysten av Norge. I Nord-Norge ble det i 1931 oppdaget en rekke bordbiter tilhørende en båt i en myr ved Bårset på Nord-Kvaløy i Karlsøy kommune, senere tid omtalt som *Bårsetbåten*. Disse var nokså morkne, men enkelte deler kunne identifiseres som båtstevn og en ganske godt bevart rång. Utgravningen ble utført av T. Soot-Ryen (1934), men behandlet i ettertid av Guttorm Gjessing (1941) og Per Kyrre

Reymert (1976:30-32) påpekte en del spesielle byggetekniske elementer ved båten, f. eks. var de to øverste bordgangene var sydd, mens resten var klinket. (Se kapittel 4.1 for en forklaring av klink- og syteknikk i båter). Da sying som sammenføringsteknikk tradisjonelt har blitt assosiert med samene mente Reymert at Bårsetbåten viste elementer fra både samiske og norrøne byggetradisjoner. Rent båtteknisk er dette meget interessant, og gir oss også innsikt i graden av interaksjon mellom den norrøne og samiske befolkningen i landsdelen. I etterkant har Walter Meyer Pedersen (2002:2-5, 27-31) gjort en revurdering av tolkningen og rekonstruksjonen av Bårsetbåten. Blant annet kritiserte han rekonstruksjonsarbeidet fra 1937, hvor det største problemet var hvorvidt bevart materiale kunne gi et godt nok grunnlag for en rekonstruksjon. Gjessings (1941) tidligere antagelse om samiske, og mulige østlige innslag syntes Pedersen (2002:44-45) var meget tvilsom og påpekte at Gjessing må ha hentet impulser fra russisk båtkonstruksjon i sin tolkning. En rekke andre elementer av rekonstruksjonen fra 1937 ble kritisert, blant annet fartøyets lengde, bredde og andre konstruksjonselementer, hvor Pedersen mente båten heller hadde hatt syv rom, og en total lengde på 10,08 meter (Pedersen 2002:44-52, 64, 117-119).

2.3 Båten i Nord-Norge

Sammenlignet med den sørlige delen av landet er antall kjente båtgraver i Nord-Norge ikke spesielt høyt. Dette betyr ikke at fartøyet har blitt brukt i mindre grad i landsdelen. I Nord-Norge har havet lenge vært ferdselsveien for kystsamfunnet, noe båt-naustmaterialet indikerer (Se Nilsen 1996, Nilsen 1997a, Nilsen og Wickler 2011a, 2011b, Wickler og Nilsen 2012).

Historien om Bårsetbåten og løsfunn av båter i fra Tromsø Museum sitt distrikt har blant annet blitt behandlet av Stephen Wickler (2010-2015: Cristin Prosjektside). Wickler igangsatte i 2010 et prosjekt i samarbeid med båtbygger Eldjarn. Her var formålet å gjøre en kronologisk og historisk studie av båtteknologiens utvikling i et lengre tidsperspektiv av nordnorske båtfunn, særlig myrfunn, i Tromsø Museums arkeologiske samling. Resultatene er foreløpig ikke publisert. Noe av resultatene har imidlertid blitt behandlet i en artikkel av Wickler (2016), men her la han mest fokus på båtvrak fra middelalderen.

2.3.1 Tidlige beskrivelser og undersøkelser av båtgraver i Nord-Norge

Den tidligste dokumenterte båtgraven i landsdelen ble utgravd i 1814, og stammer fra Lurøy kommune. Her ble det funnet betydelige mengder klinknagler og et anker som ble beskrevet som et «skipsanker». I de originale beskrivelsene omtales funnet som en skipsgrav, noe som er

godt mulig, men på grunn av dårlig dokumentasjon og få beskrivelser er det ikke mulig å avgjøre fartøyets størrelse med sikkerhet (Bedemar 1820:102-103).

De første båtfunnene ble beskrevet av Olaus Martens Nicolaissen etter han ble tilknyttet Tromsø Museum i 1882 (Holm-Olsen 1989:23). I følge Sheteligs (1917a:276-278) liste over norske båtgraver i «*Osebergfundet 1*» var så å si alle kjente båtgraver i fylkene Nordland og Troms utgravd av Nicolaissen med unntak av et par på denne tiden. I en av Nicolaissens første utgravninger av en gravhaug i 1884 ble det funnet nagler, noe han mente kunne indikere at en båt ble lagt i graven. Nicolaissen selv kom dessverre ikke med noen egen tolkning av gravene, men ga bare korte beskrivelser som konstaterte muligheten for båt basert på funn av klinknagler (Sjøvold 1974:102).

De aller fleste av materialbeskrivelsene fra utgravninger ført i Tromsø Museums årsberetninger, senere kalt årshefter, var skrevet av Nicolaissen selv. Hans beskrivelser av gravfunnene var nokså kortfattede og udetaljerte, men til forskjell fra klinknagle-diskusjonen som ellers foregikk i Skandinavia virker det som at han var relativt skikker på at naglene i gravhaugene indikerte at en båt hadde medfulgt den avdøde i graven. I flere av hans beskrivelser tok han utgangspunkt i klinknaglene for å determinere lengden på båten. Etter Sheteligs (1917a:275-278) liste å bedømme ble det funnet rester etter båt ved ca. 30 forskjellige lokaliteter i Nordland fylke mellom 1878 og 1910, hvorav 15 av disse ble utgravd av Nicolaissen. Bare 10 lokaliteter ble avdekket mellom 1975-1999 i Troms fylke.

Økt arkeologisk aktivitet i landsdelen førte også til at de arkeologer som var ute på befarings- og utgravningskom i kontakt med lokalbefolkningen og fikk dermed høre beretninger om tilfeldige funn av arkeologisk interesse, deriblant beskrivelser av potensielle båtgraver. Det mest fremtredende eksemplet er fra Åse i Andøy kommune (båt nr. 44) da Håvard Egenæs Lund i 1954 var på befarings- og utgravningskom i området. Han ble gjort oppmerksom på at det i flere tilfeller skulle ha blitt funnet båtresten i gravhauger i løpet av slutten av 1800-tallet og tidlig på 1900-tallet. I ett tilfelle skulle klinknagler og rester av tre ha vært så godt bevart at de kunne identifiseres som kjøll og stavnbord. Midt i båten ble det identifisert et hus hvor det lå to voksne og et barneskjelett. Fra beskrivelsene å bedømme ser det ikke ut som at utgravningen ble utført av arkeologer, men som konsekvens av oppdyrking av landbruksområder. Langhaugen på 15-20 meter skal også ha båret spor av å ha vært plyndret på et tidligere tidspunkt. Dessverre ble ikke restene etter båten innlevert til noe museum og er tapt (Askeladden ID: 47648, Lund 1954a:1).

2.3.2 Nylige funn av båtgraver i Nord-Norge

I løpet av de siste årene har det blitt oppdaget flere lokaliteter med båtgraver i Nord-Norge, blant annet ved Bitterstad i Hadsel kommune og Ness i Hamarøy kommune. Begge lokalitetene ble undersøkt som forvaltningsgravinger i 2010-2013. Ved Bitterstad ble det avdekket fire, muligens fem graver med båt i nærheten av hverandre, noen bedre bevart enn andre. De to mest intakte båtene var stort sett av samme type, mellom 7 og 8 meter lange og 1,8 og 2 meter brede (båt nr. 7 og 9). De andre to (båt nr. 8 og 10) var i dårligere stand, men kan ha vært av omtrentlig samme type som de best bevarte. Alle ble funnet med forskjellige mengder båtsøm. Den ene båten viste tydelige spor på at den hadde blitt preparert og strukturelt forsterket før den ble lagt i graven for at den ikke skulle kollapse når den ble dekket med masser. Det ble ikke funnet noen spor etter menneskelige levninger i noen av båtgravene, trolig på grunn av dårlige bevaringsforhold og andre forstyrrelser. De spredte dateringene fra gravplassen indikerte sporadisk aktivitet i området, hvorav den ene båtgraven ble datert til slutten av merovingertid, mens de andre ble datert til overgangen til høymiddelalder og senmiddelalder (Cerbing 2016: 14-40, 56, 60-62).

Gravhaugen ved Ness i Hamarøy kommune var nokså skadet på grunn av ulike aktiviteter gjennom årene. Fra lokale informanter kom det fram at gravhaugen også hadde ei tydelig plyndringsgrop i midten før den ble skadet. Til tross for det, ble det ned mot senter av haugen avdekket spor etter et fartøy og en tydelig oppmuring. Formen på den bevarte båtripen tydet på at fartøyet opprinnelig hadde vært ca. 12 meter. Beinmaterialet indikerte at den gravlagte var en mann mellom 40-60 år gammel som hadde fått med seg rikelig med gravgods. Totalt ble det funnet 21 metallgjenstander, blant annet et stokkeanker, skjelettmateriale fra tre hester, og totalt 568 båtsøm, flere av funnet på rekke og langs avgrensningen av båtstripa. Funnmaterialet viste at dette var en høystatusbegravelse, noe som er relativt sjeldent i det nordnorske gravmaterialet fra jernalderen. I gravens ytre konstruksjon ble det funnet spor etter en omkretsende stolpesetting, hele 23 meter i diameter. Hvorvidt disse hadde noe med gravritualet eller konstruksjon var vanskelig å si, men Johan Eilertsen Arntzen fremhevet at dette kan ha vært en nikantet palisadehaug med fotgrøft, noe som ikke har vært dokumentert i Norge tidligere. Slike fenomener er derimot kjent fra senneolitikum, bronsealder, og keltisk jernalder i Nederland, Danmark, Tyskland og Storbritannia (Arntzen 2011:39-41, 2015:29-32, DigitalMuseum 2014)

3 Teori og metode

3.1 Teoretisk retning for analysen

Som det kom fram i forrige kapittel har båten i graven blitt tolket i lys av en rekke forskjellige modeller gjennom tiden. I Norge har tolkningene av båtgravene, fra tidlig forskning og frem til i dag, hovedsakelig vært preget av forestillinger om hvilken rolle båten i graven har spilt i dødsrikeforestillingene, der den mest utbredte teorien var at fartøyet hadde fungerte som et transportmiddel for den døde i sin reise til dødsriket. Selv om dette har vært diskutert av både Montelius (1885) og Stjerna (1905), ble reisetolkningen aldri like utbredt i det svenske forskermiljøet som i Norge, da Lindqvist (1920, 1921, og 1958) og andre svenske forskere rettet sterk kritikk mot denne tolkningen. I Sverige var tanken om haugbu utbredt, hvor båten i graven heller ble sett på som utrykk for et redskap den gravlagte hadde bruk for i livet etter døden. I de siste tiårene har båten i graven blant annet blitt assosiert med fruktbarhetsguder etter publiseringen av Müller-Willes (1970) monografi (Nilsen 1997b:49).

Ser en bort i fra de som har tolket båten på lik linje med annet gravgods, er et fellespunkt for alle disse forskerne at båten har blitt trukket ut i fra graven, og gjort til gjenstand for egen tolkning, mens kontekst og annet gravgods har vært av mindre interesse. Båten i stor grad stått i senter for tolkninger, med det resultat at båt i en grav har blitt behandlet som noe unikt eller spesielt. Likevel virker det ikke som at det var båtens praktiske funksjon som har vært interessant, men de religiøse og symbolske tankene som fartøyet representerer. Grunnen til dette kan muligens være fordi fartøyet i graven har gitt forskere et felles utgangspunkt for diskusjon omkring datidens religiøse forestillingsverden og hva gravskikken representerer, noe som kanskje har vært mer problematisk i graver uten båt. Generelt sett har det blitt antatt at båten må ha hatt en spesiell betydning, eller dypere mening.

I tolkningene av gravskikken har båten primært fungert som et «vindu» til samfunnets hinsidestro, mens fartøyets rolle og betydning for en kystbasert befolkning sjeldent har blitt diskutert i relasjon til båtgravene. Selv om at båten utvilsomt har hatt religiøse og symbolske funksjoner i gravkonteksten vil jeg likevel hevde gravskikken også kan fungere som utgangspunkt for videre diskusjon av fartøyets rolle i jernaldersamfunnet, ikke bare som et element i et overgangsrituale, men som et viktig redskap i et kystbasert samfunn. Av den grunn tenker jeg det kan være fruktbart med en alternativ teoretisk tilnærming til båtgraver, hvor materiell kultur diskuteres først å fremst ut i fra sin praktiske funksjon, og ikke bare fokuserer på de symbolske rollene båtene eventuelt måtte tildeles.

3.1.1 Båten som «ting»

Min hypotese er at fartøyet i graven ikke nødvendigvis bare kan gi et innsyn hinsidestro og forestillinger om døden, men også fungere som en indikasjon på båtenes rolle i jernaldersamfunnet. I Nilsens (1997b:68-70) kritiske vurdering av båtgravskikken, hvor gravgodset ble sammenlignet med graver uten båt fra Midt-Norge, kom hun fram til at graver med båt ikke nødvendigvis var statussymboler i seg selv. Hvis dette var tilfellet, ville båtgravene ha bestått av flere artefakttyper og prestisjegjenstander. Hun konkluderte med at den eneste forskjellen på graver med båt og fravær av båt, var tilstedeværelsen av en båt i graven. Ellers var gravene gjennomgående likt utstyrt. Når det gjelder de nordnorske båtgravene mener jeg at denne konklusjonen også er treffende, hvor både «rike» og «fattige» graver med båt har blitt dokumentert. Poenget er at gravskikken ikke bare trenger å representere de øverste sosiale klassene som lenge har dominert tolkningen av båtgravene, men at et folk som i stor grad livnærte seg av havets ressurser også benyttet seg av båt som gravgods. For kystbefolkningen var båten også et dagligdags arbeidsredskap, og nødvendigvis ikke et prestisjeobjekt.

Da båten i graven i større grad kan tolkes som en bruksgjenstand danner det seg en ny «tolknings-arena» for båtenes rolle i datidens samfunn. Ved å legge religiøse og symbolske tolkninger litt til siden, og heller se på fartøyet som en del av gravgodset, kan studier av gravskikken åpne opp for nye muligheter til diskusjon av dynamikken/forholdet mellom båten og mennesker. For å kunne gjøre dette er vi nødt til å bevege oss bort fra oppfatningen av at båten i graven bare har vært et symbolsk objekt som primært representerer kulturens forestillinger om døden, og heller vende tilbake til de opprinnelige funksjonene til fartøyet. Det må bemerkes at jeg ikke forkaster båtenes religiøse kommunikative og representative rolle i gravskikken. Samfunnets hinsidestro og forestillingsverden har selvfølgelig vært en sentral årsak til at båter har fulgt med i graven, men vi må også huske at fartøyets primære funksjon ikke har vært å fungere som et religiøst symbol.

Som påpekt av Olsen (2010:152-153) i sin kritiske diskusjon av arkeologiens holdning til materiell kultur virker det nesten som at de fleste materielle studiene av båtgraver har glemt båtenes opprinnelige egenskaper og funksjon, nemlig å fungere som en båt. Det jeg vil fram til er at hvis vi isolerer fartøyet som et objekt, og ikke bare som et element i et overgangsritual, kan de materielle og praktiske egenskapene fremheves. Som nevnt ovenfor har flere forskere påpekt at båten i graven var ment som et transportmiddel for den døde til et slags dødsrike.

Avhengig av hvordan datidens samfunn så for seg denne reisen kan det argumenteres for at i tillegg til den symbolske funksjonen kan båtens maritime egenskaper og konstruksjon muligens vært en faktor i gravskikken. Hvis denne reisen ble oppfattet som lang eller farefull kan de maritime egenskapene til båten ha hatt betydning. Her mener jeg det kan være fruktbart å diskutere båtenes sjøgående egenskaper.

Det har vært hevdet av Niels Bonde og Frans-Arne Stylegar (2009:162) at f. eks. Oseberg, Gokstad- og Tune-skipet ble gravlagt som sjødyktige fartøy. Rekonstruksjoner av Osebergskipet har imidlertid antydnet at fartøyet i realiteten kan ha hatt langt dårligere maritime egenskaper enn antatt. I tillegg har skipets praktfulle utforming blitt sett på som en indikasjon at dette var et skip bygget for gravleggingen, og aldri var ment som et praktisk redskap (Bill 2010:30-31). Osebergskipets sjødyktighet har imidlertid vært mye opp for debatt (Se Bill 2010, Ingstad 1995, Shetelig 1917b og Paasche et al. 2007). Christian Rodum (2013:28) har blant annet påpekt at dersom fartøyet kun ble bygget med hensikt å bli brukt i gravlegging eller ofring hadde man neppe brydd seg med å legge inn tetningsmateriale i båten eller skipet hvis det aldri skulle til sjøs. Alternativt kan fartøyets sjødyktighet likevel ha blitt oppfattet som en nødvendighet, selv i gravkonteksten, for at den døde ferd skulle være forsvarlig. Går en dermed ut i fra at de fleste båtene i graven har vært sjødyktige på et tidspunkt kan en nærmere undersøkelse av fartøyenes konstruksjon og dimensjoner potensielt utlede hvilke praktiske funksjoner fartøyene hadde da de var i bruk, f. eks. om de var brukt til transport, fiske, fangst osv. Videre kan dette gi oss bedre innsikt i forholdet/dynamikken mellom båter og mennesker i det nordnorske jernaldersamfunnet. Dette vil jeg komme tilbake til i kapittel [6.2](#).

Olsens (2010) perspektiv på materiell kultur, ofte omtalt som den «materielle vendingen», henter mye fra blant annet fenomenologi og Actor-Network Theory (ATN), hvor særlig sistnevnte perspektiv vil være relevant for min avhandling. Her hevdes det at blant annet teknologi og redskaper ikke har fungert som et «ekstra» element til samfunnet, det vil si noe som kan behandles separat fra det sosiale miljøet. Et samfunn er heller ikke i seg selv en overordnet struktur som alle hendelser og handlinger tar utgangspunkt i. Olsen påpeker blant annet at en båt i likhet med andre gjenstander har egne nonverbale kvaliteter og er involvert i deres egne materielle og historiske prosesser som ikke kan avdekkes med mindre deres integritet utforskes. I følge ATN består et samfunn av flerfoldige komplekse forhold mellom mennesker og ting (Olsen 2010:138-139,172-173).

I likhet med annen materiell kultur har også båten vært en del av et større kulturelt nettverk av relasjoner sammen med menneskene. Båten har i stor grad fungert som en kobling mellom mange forhold i et samfunn. Eksempler på dette er hvordan fartøyet gir fiskeren muligheten til å fiske på havet, selge fangst ved handelsteder, transport av varer, og fungere i handelsrelasjoner, osv. Selv når båten har blitt tatt ut fra den originale kontekstuelle settingen og satt inn i en annen, vil fartøyet enda beholde mye av den opprinnelige integriteten (Olsen 2010:156). Med andre ord vil en båt være en båt selv om fartøyet har vært tildelt religiøse eller symbolske funksjoner i en begravelse. Jeg vil derfor i denne avhandlingen tilnærme meg båtgravskikken fra et alternativt perspektiv, hvor formålet er å legge mindre vekt på den religiøse meningen bak fartøyet, og i større grad fokusere på båten i graven som «ting».

3.2 Metode - Gjennomgang behandling av materiale

For å kunne besvare problemstillingen og få en mest mulig komplett oversikt over dokumenterte båtgraver i Nord-Norge har jeg i tillegg til annen relevant litteratur foretatt en systematisk gjennomgang av museets tilvekstkataloger, topografisk arkiv, gjenstandsdatabasen og tilgjengelig materiale fra gjenstandsmagasinet ved Tromsø Museum. Innledningsvis startet jeg med å lete opp potensielle båtgraver nevnt i Sheteligs (1917a) liste over norske skipsgraver og båtgraver og videre oppsøke de originale kildene oppført i Tromsø Museums tilvekstkataloger, hvor enda flere potensielle båtgraver ble oppdaget etter ytterligere gjennomgang av katalogene.

På grunn av tidsbegrensinger valgte jeg å konsentrere søket etter mulige båtgraver til årsheftene fra 1875-1921. Som nevnt tidligere var dette en periode hvor det ble gjort mange utgravninger av jernaldergraver. Dette innebærer selvfølgelig muligheten for at enkelte funn ikke er inkludert. Deretter ble Thorleif Sjøvolds (1974) katalog av det nordnorske gravmaterialet fra yngre jernalder gjennomgått, noe som også luket ut noen graver Shetelig opprinnelig hadde angitt som båtgraver. Av nyere båtgraver ble det i utgangspunktet gjort et digitalt søk i museets gjenstandsdatabase, for så å lete fram de originale utgravingsrapportene tilgjengelige i topografisk arkiv.

På grunn av det mer begrensede antallet båtgraver sammenlignet med andre landsdeler valgte jeg å foreta et ganske bredt søk på samme måte som Sheteligs gjennomgang av gravfunn i Norge i 1917. Det vil si at samtlige funn som kunne indikere båtgraver, dvs. primært graver med funn av båtsøm av jern, ble inkludert i den første katalogiseringsfasen, selv om informasjon om utgravning og funnomstendigheter var nokså sparsommelig. Dette mener jeg er nødvendig

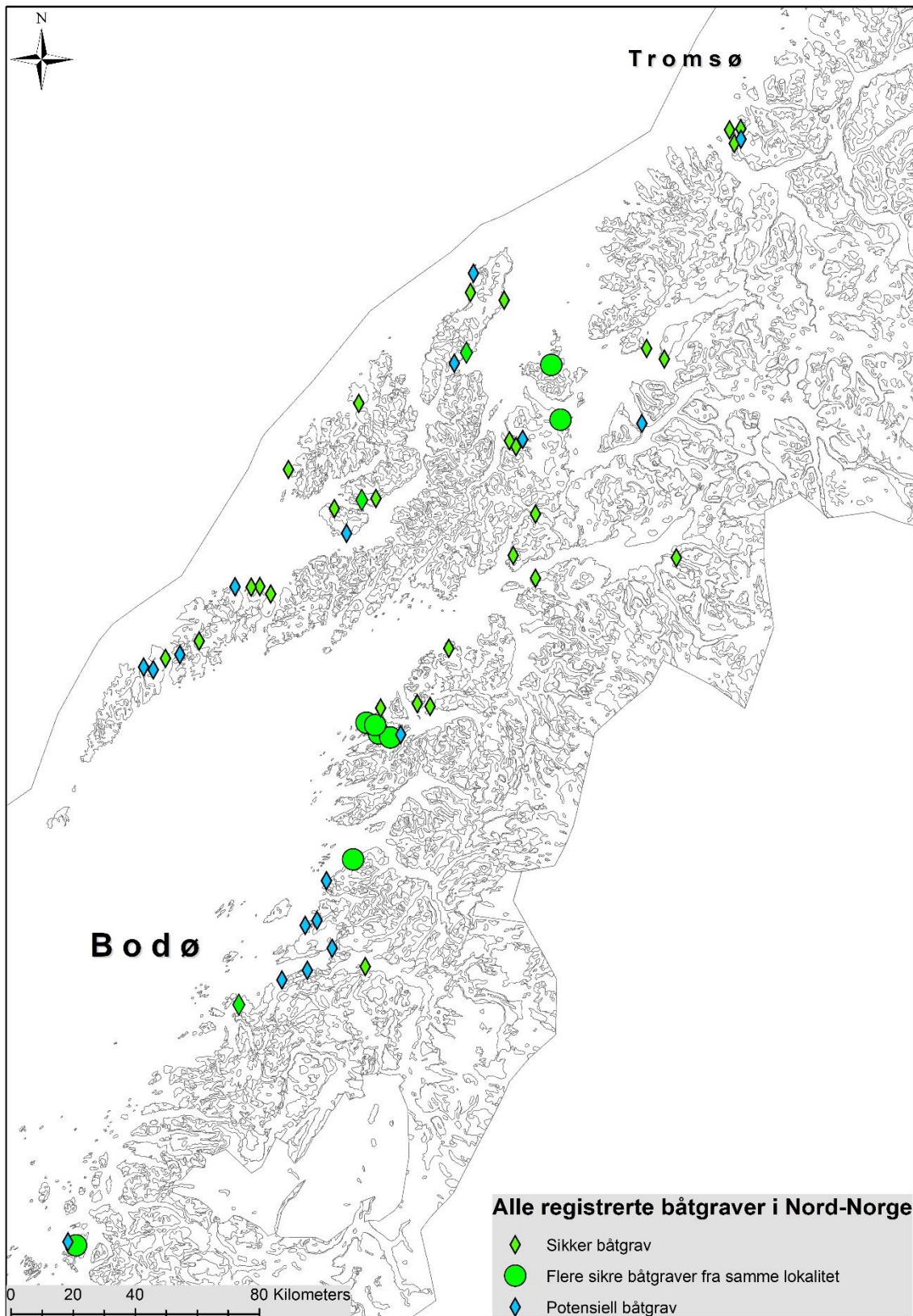
for å få et bedre inntrykk av båtgraver som gravskikk i landsdelen. Selv mener jeg det er uheldig at graver med dårlig kjent funnkontekst og mer beskjedent antall båtsøm har blitt utelatt fra diskusjoner om temaet ettersom dette kan føre til representasjonsskjevheter i gravskikkens utbredelse. Siden ulike forskere har benyttet forskjellig begreper om båtsøm ble innledningsvis samtlige funn med beskrivelser av «klinknagler», «klinksøm», «båtnagler» og «jernnagler/spiker» notert ned som mulige båtgraver. I min avhandling vil disse som sagt hovedsakelig bli omtalt som søm eller båtsøm ettersom dette vil være de mest presise begrepene når en skal henvise til nagler som har vært benyttet i til å feste bordganger i et fartøy.

Vi må også huske at ikke alle båtene som fulgte med i graven nødvendigvis var klinkbygde med båtsøm av jern. Flere av fartøyene kan ha vært delvis festet med båtsøm av jern, dvs. konstruert i kombinasjon med syng eller trenagler. Andre kan ha vært fullstendig sydd og festet med trenagler, noe som er særdeles vanskelig å spore arkeologisk. I slike tilfeller vil man være avhengig at konturene etter båten i avgrunnen er bevart. Ytterligere diskusjon og begrepsforklaring av klinkbyggingsteknikk, og andre sammenføringsteknikker kommer i kapittel 4.

Igjen på grunn av begrenset tid og en problemstilling som primært er rettet mot selve båten i graven ble søk og materialgjennomgang hovedsakelig rettet mot funn hvor det er gjort beskrivelser av «klinknagler», «klinksøm», «båtnagler», eller jernnagler/spiker med formål å kontrollere at dette faktisk var båtsøm, og ikke har tilhørt noe annet, som f. eks skjold eller annet utstyr hvor lignende nagler kan ha vært benyttet. Dessverre har båter bygget uten båtsøm av jern vært vanskelig å spore i arkivet og tilvekstkatalogene med mindre tydelige spor etter fartøyet har blitt avdekket og spesifikt notert ned. Ettersom annet gravgods, skjelettresten og diverse andre artefakter i relasjon til båtgravene ikke er relevant for problemstillingen ble ikke dette gjennomgått i gjenstandsarkivet. Jeg valgte heller å benytte meg av universitetsmuseenes nettbaserte gjenstandsdatabase, Unimus.no.

3.2.1 Tabeller og katalogisering

For min analyse av båtgravene i Nord-Norge har jeg gjennomgått nærmest alt kildemateriale tilgjengelig ved Tromsø Museum. Etter systematisk kontroll og gjennomgang av materialet fra arkiv og magasin ble all informasjon om båtgravene katalogisert inn i en oversiktstabell produsert i Excel 2013. Formålet med tabellen har vært at den skal fungere som et utgangspunkt for en krysstabulær analyse av ulike elementer fra de nordnorske båtgravene, primært båten i graven. Av praktiske årsaker ble tabellen splittet opp i mindre deler.



Figur 3: Oversiktskart over alle registrerte sikre og potensielle båtgraver i Nord-Norge. (Kart egenprodusert i ArcMap).

Tabell 4 og 5 fungerer som en generell oversikt for samtlige båtgraver i Nord-Norge, der mest fokus rettes mot båten i graven, og dens dimensjoner. I tillegg til stedsnavn, kommune, fylke, gårds- og bruksnummer, Ts-nummer, og Askeladden ID, gjøres det her en kort beskrivelse av spor fra utgravningen som indikerer at en båt har fulgt med i graven. Tabell 6 og 7 tar for seg gravgodset fra båtgravene med unntak av rester etter båt som behandles separat i de førstnevnte tabellene. Her har gravgodset blitt delt inn i fire kategorier; våpen, gjenstander av jern, gjenstander av edelmetaller, og diverse gjenstander. Denne inndelingen er riktignok meget overfladisk, men som problemstillingen min indikerer er det båten i graven som står i senter for analysen. Beinrester fra gravene vil derfor også utelates fra tabellene. Likevel vil gravgodset ved flere anledninger bli brukt som støtteargumentasjon for å danne et bedre diskusjonsgrunnlag for båtens rolle i det nordnorske jernaldersamfunnet.

Som bemerket av Herstad (2007:24) har mulige båtgraver med lite gravgods også blitt underrepresentert i den faglige diskusjonen om gravskikken, hvor problemet har ligget i oppfatningen av at båt og skipsgraver generelt sett har vært assosiert med stor materiell rikdom, noe som altså ikke nødvendigvis stemmer. Riktignok kan det argumenteres for at båter i seg selv representerer stor økonomisk verdi, men fra hva jeg har sett i det nordnorske materialet er det snakk om relativt små båter, og da ikke nødvendigvis et betydelig økonomisk tap for husholdningen. Særlig om det er snakk om båter som har vært gamle og likevel har mistet funksjonen som sjødyktig båt. Jeg mener derfor at det er viktig at båtgraver, som generelt sett har blitt oppfattet som «fattige» på gravgods også inkluderes i analysen.

Siden kildematerialet har variert såpass har jeg valgt å inndele materialet etter sikre båtgraver (Tabell 4 og 6) og potensielle båtgraver (Tabell 5 og 7). I dag er det etter min vurdering gjort 31 (32 inkludert nytt funn fra Hillesøy på Kvaløya) sikre funn av båtgraver fra mitt undersøkelsesområde. Disse stammer hovedsakelig fra utgravninger av nyere dato, og inneholder detaljerte beskrivelser av funnomstendigheter, også dokumentert med bilder, illustrasjoner og i ett tilfelle er det også foretatt en 3D-rekonstruksjon (Arntzen 2015:33).

De potensielle båtgravene stammer generelt sett fra eldre utgravninger. Totalt er det 45 funn som jeg ikke med sikkerhet kan hevde har vært båtgraver, men som inneholder spor som antyder dette. Dette dreier seg hovedsakelig om funn gjort i perioden 1875-1921, hvor dokumentasjon av arkeologisk materiale og funnomstendigheter ofte har vært nokså kortfattet. Med mindre arkeologen selv bemerket spor etter båt eller antall båtsøm kan jeg ikke med sikkerhet determinere hvorvidt et fartøy har fulgt med i graven. Det vil si at det her forekommer metodisk

usikkerhet på grunn av varierende dokumentasjonsstandarder. Til tross for manglende dokumentasjon vil jeg likevel hevde at disse generelt sett inneholder en rekke elementer som tilsier høy sannsynlighet for at de faktisk har vært båtgraver. Siden de eldste undersøkelsene er sparsomt beskrevet vil min analyse av de nordnorske båtgravene hovedsakelig ta utgangspunkt i de nyere utgravningene, hvor båtens dimensjoner og konstruksjon har stått mer i fokus.

For å komplimentere tabellene ble det produsert et oversiktskart for samtlige båtgraver (Figur 3) i programmet ArcMap basert på data fra utgravningsrapportene i topografisk arkiv ved Tromsø museum og stedfestingsdata fra kulturminne-databasen Askeladden.ra.no. Dessverre har enkelte funn ikke blitt registrert eller gitt nøyaktig posisjonert i karttjenesten, og jeg har derfor måtte gjort en omtrentlig stadfesting på disse basert på tilgjengelig informasjon.

3.2.2 Behandling av rester etter båt

Hoveddelen av analysen vil først og fremst basere seg på Tabell 4 og 5, hvor fokuset har blitt rettet mot båten i graven. Informasjonen innsamlet fra Tromsø Museums årsberetninger og utgravningsrapporter i topografisk arkiv bruker jeg til å utføre en overordnet analyse og sammenligning av båtene i gravene, og ikke minst diskutere fartøyenes maritime og funksjonelle egenskaper i datidens samfunn. Utgangspunktet for analysen vil være en komparativ sammenligning av fartøyenes konstruksjon og dimensjoner, dvs. lengde, bredde, og byggeteknikk. Videre innebærer dette en nærmere diskusjon av hvilke forskjellige typer båter de ulike dimensjonene og byggeteknikkene representerer med henblikk på bruksområder. I begrepet type ligger i denne sammenhengen funksjon, med andre ord hva fartøyet har vært brukt til, f. eks transport, fiske, krig eller varefrakt. Diskusjonen vil i stor grad basere seg på informasjon hentet fra utgravningsrapportene, tilvekstkatalogene, og andre sekundærkilder.

Sømmens dimensjoner, antall og plassering i graven vil videre fungere som utgangspunkt for diskusjon av båtenes byggeteknikk og maritime egenskaper. Under gjennomgangen ble det tatt mål av båtsømmens dimensjoner der det var mulig. Det er selvfølgelig begrensninger på hvor mye informasjon som kan utledes av dette, men hvis en har informasjon om sømmens lengde, helst stammens lengde, kan en potensielt estimere hvor tykke båtens bordganger var, noe som eventuelt kan si noe om skroget, eller hvor bred kjølen har vært. Båtsøm med spesiell form eller størrelse kan poteselt indikere hvor disse har vært festet i fartøyet, f. eks «klosøm» (Se Figur 7).

Båtsømmene hadde riktignok varierende tilstander, forsaket av ulike bevaringsforhold. Som regel så var det bare et fåtall av sømmene som var helt intakte, dvs. intakt med spikerhode,

stamme og roe, mens de fleste som regel manglet en eller flere av disse elementene. Av den grunn vil ikke alle båtsømmene være egnet til å gi presis informasjon om båtens konstruksjon. I løpet av analysen ble det likevel klart at å bruke sømmens dimensjoner for å diskutere båtenes funksjon og marine egenskaper ikke lar seg gjennomføre ettersom svært få etterarbeider har tatt seg tid til å ta nøyaktige mål av disse, ikke bare i Norge, men også generelt i Skandinavia. Sammenligningsgrunnlaget blir da for dårlig, og vil dermed ikke benyttes i denne avhandlingen.

Mengde båtsøm i gravene har likevel vært et viktig utgangspunkt for analysen. Hvor det var mulig ble antall båtsøm kontrollert eller summert opp på nytt. En nærmere undersøkelse av forholdet mellom båtenes størrelse og antall båtsøm fra gravene mener jeg kan hjelpe oss få et bedre inntrykk av hvordan disse fartøyene har vært konstruert. Spesielt i utgravninger hvor båtsømmenes opprinnelige plassering har vært dokumentert innenfor båtens avgrensninger i graven kan dette forholdet være utgangspunkt for ytterligere diskusjon av fartøyets strukturelle oppbygging, og funksjon før de havnet i graven.

3.2.3 Feilkilder og representasjonsproblemer

Mens båtene fra den sørlige delen av landet i flere tilfeller har ligget begravd i leire, har majoriteten av båtene fra Nord-Norge blitt funnet i skjellsand. I motsetning til leire, som generelt sett vil bevare organisk materiale godt, kan den kalkholdige skjellsanden gi bedre bevaringsforhold for gjenstander av jern og bein på grunn av det høye kalkinnholdet, mens treverk nedbrytes relativt raskt. De ulike bevaringsforholdene kan derfor føre til at det arkeologiske materiale fra nord fremtrer nokså forskjellig fra sørlige deler av Norge. Med andre ord vil spor etter de nordnorske båtene i graven hovedsakelig bestå av gjenstander av jern, primært båtsøm av forskjellig slag, mens intakt treverk er særdeles sjeldent å finne. Som nevnt ovenfor er «Øksnesbåten» det eneste tilfellet hvor hele bordganger og deler av kjølen var bevart. Denne var riktignok ikke funnet i skjellsand, men en myr. Eventuelle båtgraver, hvor fartøy har vært bygget uten søm av jern, vil derfor kunne være underrepresentert ettersom disse er vanskeligere å spore arkeologisk.

Dokumentasjonen har også variert. I Gerd Stamsø Munchs (1967) utgravningsrapport fra Holkestadvika i Steigen kommune har f. eks båten i graven fått mye oppmerksomhet. Det var foretatt detaljerte beskrivelser og oppmålinger av fartøyets dimensjoner og båtsømmens plassering. Andre rapporter inneholder svært lite informasjon om båten, og nevner bare at det er funnet båtsøm, generelt sett bare katalogisert og dokumentert som «klinknagler», «klinksøm», eller «båtnagler», mens informasjon om sømmens plassering og dimensjoner ofte

har blitt ignorert. Dette gjelder primært eldre funn beskrevet i tilvekstkatalogene, hvor begrepet båtgrav sjeldent har blitt benyttet. Som nevnt i kapittel [2.1.2](#), virker det som tidlige arkeologer var meget forsiktig med å tolke gravfunn med båtsøm av jern som båtgraver i og med at gravskikken primært var assosiert med rikt gravgods med mindre betydelige mengder med båtsøm eller treverk ble funnet.

Vi må derfor ta høyde for at i de fleste tilfeller har ikke alle båtsømmene blitt oppsamlet, enten som en tilfeldighet eller som bevisst valg. Det ble åpenbart etter hvert som jeg gikk gjennom materiale at båtsøm ved flere anledninger har blitt nedprioritert til fordel for andre elementer i graven. Dette er riktignok mindre gjeldene for nyere utgravninger. En annen faktor som har bidratt til underrepresentasjon kan ha vært sømmens størrelse. Sammenlignet med annet materiale i graven vil ikke alltid båtsøm være like lett å oppdage i undergrunnen, og kan i større grad vært utsatt for forflyttinger eller forstyrrelser, enten som et resultat av jordbruksaktivitet eller gravplyndring. Selv tenker jeg at Nord-Norges topografi og et klima gunstig for korndyrking har lagt restriksjoner på mulighetene for nyrydninger av jordbruksområder for den kystbaserte norrøne befolkningen. Åkrene har dermed i større grad vært preget av mer gjenbruk enn resten av landet, noe som muligens har vært tilfelle på Kveøy i Kvæfjord kommune (Arntzen og Sommerseth 2010).

Her ble det avdekket en jordbruksbosetning datert helt tilbake til tidlig bronsealder med potensiell kontinuitet gjennom jernalderen og fram til moderne tid. To båtgraver ble funnet innenfor dette området. En av dem så ut til å stamme bronsealderen (båt nr. 2), mens den andre ble datert til jernalderen (båt nr. 40). Begge har vært forstyrret av jordbruksaktivitet på ulike tidspunkt. Dette kan bety at eventuelle udokumenterte graver kan ha blitt fjernet. Slike forhold kan dermed ha bidratt til at gravhauger eller gravfelt som har inneholdt båtgraver over tid har blitt ryddet bort til fordel for dyrkbar mark, noe jeg mener kan være en årsak til de relativt få forekomstene av gravskikken sammenlignet med resten av landet (Schanche 1989a:172-174).

Materialet fra Venja (båt nr. 68) på Engleøyen i Steigen kommune, og et eldre funn fra Ness (båt nr. 62) i Hamarøy kommune gjort i 1895, ble ikke undersøkt siden det i dag befinner seg i Kulturhistoriske Museum i Oslo og Bergens museumsarkiver og jeg ikke hadde muligheten til å reise for å undersøke disse. En del eldre materiale, fra lokalitetene Strand/Rå (båt nr. 41), Kleven (båt nr. 45), Husby (båt nr. 47), Kvalnes (båt nr. 53 og 54), Saupstad (båt nr. 55), Hov (båt nr. 56), Møllensskog u. Laksestad (båt nr. 67), Kløkstad (båt nr. 72), Skaug/Lille Sjøhaugen (båt nr. 73), Seines (båt nr. 74), Ljønes (båt nr. 75) og Lurøy (båt nr. 76), kunne heller ikke

undersøkes ettersom det manglet i magasinet eller ikke hadde blitt levert inn til Tromsø Museum. Som sagt ble det i 2010-2011 utgravd en båtgrav ved Ness (båt nr. 14) i Hamarøy kommune, men ettersom dette materialet ennå var under behandling av ansvarlig feltleder i perioden jeg skrev avhandlingen fikk jeg ikke anledning til å undersøke dette nærmere. Sommeren 2017 ble det også funnet en ny båtgrav på Hillesøy i Tromsø kommune, men vil ikke inkluderes i analysen ettersom materialet fortsatt var under behandling da min analyse ble ferdigstilt. Resultatene fra undersøkelsen er nå publisert (Se Niemi 2018).

En må derfor være oppmerksom på at det finnes en rekke metodiske svakheter og representasjonsproblemer i materialet som har vært behandlet i avhandlingen.

4 Presentasjon av båtgravene

4.1 Båtbyggertradisjoner i Nord-Norge

I likhet med den overordnede kulturelle inndelingen mellom samisk og norrønt som lenge har preget forskningen, har også den båtteknologiske utviklingen i jernalderen på lignende måte blitt oppfattet dikotomisk. Tradisjonelt har det derfor vært vanlig å skille mellom norrøne/norske og samiske båtbyggertradisjoner, hvor forekomsten av ulike sammenføringsteknikker generelt har dannet bakgrunnen for inndelingen. Forskningshistorisk sett har det vært mye fokus på å finne båtenes opprinnelse, hvor norske båter fra 1800-tallet, spesielt den tradisjonelle Nordlandsbåten, ofte har blitt trukket frem som en utvikling fra viktigtidens båttyper. De klinkbygde vikingskipsfunnene har dermed stått sentralt i forskning på den norrøne/norske båtbyggertradisjonen, og ble en av bærebjelkene i forståelsen av Norge som nasjon med lang kontinuitet (Helberg 1995:69-70, Mathisen 2010:133-136).

4.1.1 Klinkbyggertradisjonen

Den vanligste tolkningen av båtene benyttet av den norrøne befolkningen fra jernalderen i Norge, og Skandinavia, har vært at fartøyene primært har vært klinkbygde med båtsøm av jern, dvs. at bordene ble lagt litt over hverandre, og festet sammen ved å klinke jernspiker mot en roe, også kalt båtsøm når de inkorporeres i båtens konstruksjon (Se Figur 4). Ved konstruksjon av klinkbygde båter ble kjøll og stevner satt opp først, og etterpå lasket til kjølen i skrå flater. Etter det ble bordene lagt slik at et bord dekte et stykke av yttersiden av de bordet som stod over. For sammenføyingen av bordene ble det benyttet spiker av jern. Når den settes utenfra og gjennom de to bordgangene den skal binde sammen, festes en stoppeskive, en roe, på innsiden, hvor enden av sømmen klinkes flat med hammer. Det er kritisk at hode og roen på sømmen klemmer bordgangene sammen slik at ikke lekkasjer oppstår. For å ytterligere sikre seg mot dette har det som regel blitt brukt tetningsmateriale (Se Figur 5) av forskjellige slag avhengig av perioden og båtbyggerteknikk (Herstad 2007:12-13, Molaug 1994:87-88).



Figur 4: Båtsøm av jern fra Vestnes (båt nr. 3). Total lengde 4,6 cm, stamme 3,3 cm. (Foto av Thomas Lund).

Ifølge Rodums (2013:17-18, 33-35) undersøkelser av tetningsmateriale fra båt og skip virker det som animalske fibre, fortrinnsvis ull og storfehaar, dominerte i jernalderen. Ull var mest vanlig i eldre jernalder, og fortsetter ut i yngre jernalder. Innslag av andre fibre, eksempelvis diverse plantematerialer som hamp og lin, ble fra 700-tallet og fremover mer vanlig. Forekomsten av plantematerialer som tetningsmateriale ble f. eks. identifisert i Bårsetbåten av Gjessing (1941:36), hvor han påpekte at «hampetaug» hadde blitt presset inn som tetning i strokket mellom borgangene. Det er riktignok usikkert hva han mente med begrepet «taug», men det kan muligens forstås som at materialet var en tvunnet sisnor (Rodum 2013:34).

Det har oppstått en rekke debatter rundt tetningsmaterialets formål og funksjon. Den mest utbredte tolkningen er at utfylling av mellomrommet i skjøter og sammenføyinger mellom de ulike konstruksjonselementene skulle forhindre vannlekkasjer. George Indruszewski (2004:189-190) har derimot ment at fibre primære funksjon ikke var å forhindre lekkasjer, men i stedet hadde en bindende funksjon med tjæren eller beket, og fylle ut sømmene. I følge han var det altså tjæren eller beket som hovedsakelig gjorde sømmene vanntette. Fibrene var



Figur 5: Båtsøm av jern fra Ankenes (båt nr. 49) med spor etter tvunnet tetningsmateriale. Identifisert til å mest sannsynlig stamme fra gammelnorsk spælsau. (Foto av Thomas Lund).

støtdempende, fleksible og bindende for tjæren, mens det var tjæren som var vann- og råteavvisende (Se Rodum 2013:53-70 for videre diskusjon av dette temaet).

4.1.2 Syng og trenagler som sammenføringsteknikk i båter

Med hensyn til etableringen og kontinuitetsforståelsen i norske båtbyggertradisjon ble oppdagelsen av Bårsetbåten og Øksnesbåten i 1941 brukt som argumentasjon for utviklingen av to forskjellige båtbyggerteknikker (Se Gjessing 1941:47-85). I begge fartøyene kunne det spores bruk av syng og trenagler som teknikk for å feste bordgangene, med andre ord en sammenføringsteknikk tradisjonelt forbundet med samisk kultur. Karakteristiske for syteknikk i båter er at det benyttes dyresener eller vidjer/rotteger for å sammenføre bordgangene. Det har blant annet vært antatt at samene fortsatte å bruke syteknikken lenge etter at norrøne båtbyggere tok i bruk ståtsøm av jern, noe sagafortellingen om Sigurd Slembe støttet (Gjessing 1941:69-73). De eldste sydde båtfunnene i Norge, Valderøy- og Halsnøybåtene fra henholdsvis Vigra og Kvinhearad, dateres fra ca. 240-420 og 390-535 e. Kr. Disse stammer fra den sørlige delen av landet, noe som gjør det problematisk å hevde at disse kan assosieres med samiske grupper (Westerdahl 1987:7, 2010a:331-332, 2010b:62).

Den eldste skriftlige kilden om samisk båtbygging er Snorre Sturlassons (2003:288) sagaberetning om tronpretendenten Sigurd Slembe fra 1138-39. Her ble det fortalt at han lot noen finner inne i fjordene bygge skuter for seg. Skutene var bundet sammen med sener uten ståtsøm av jern og de hadde vidjer i stedet for kne, og 12 mann kunne ro på hver siden. Disse

skutene skal ha vært så hurtigseilende at ingen skip tok dem på vannet. Skipene må ha vært bygget av furu ettersom det verken vokste eik, gran eller andre treslag egnet for båtbygging nord for Saltfjellet. Fra beskrivelsene må skipene har vært relativt store, blitt rodd av 24 mann, noe som indikerer at byggingen av skipene neppe var noen engangsforetagelse. Fra sagaberetningen vil det være rimelig å gå ut i fra at samene langs kysten på dette tidspunktet kan ha hatt lange tradisjoner for bygging av relativt store båter, enten for egen bruk eller for bytte i handelsutvekslinger med norrøn eller østlig befolkning. En må riktignok være kildekritiske til Snorres beretninger, men da han gjør et poeng av sammenføringsteknikken er det antakelig fordi den var fremmedartet for ham (Myklevold 2010:14-15).

Christer Westerdahl (2010a:336-337) har hevdet at for jernalderen stemmer funn av denne båttypen og skriftlige kilder tidsmessig stemmer godt overens, hvor daterte fartøy plasserer denne teknikken som en del av samisk båtkultur fra 700-800 tallet, og helt fram til 1900-tallet. Riktignok har en rekke endringer og variasjon oppstått, spesielt fra slutten av jernalderen og fram til moderne tid, men syng som sammenføringsteknikk har likevel vært konsekvent. Et forslag for dens «overlevelse» etter båtsøm av jern ble introdusert har blant annet blitt foreslått å være et følge av etnisk signalisering, hvor teknikken ble viktig for å markere tilhørighet. Dette kan imidlertid diskuteres, og jeg kommer tilbake til dette senere kapittel [5](#) og [6](#).

Det er viktig å bemerke seg at bruken av begrepet «syng» om sammenføringsteknikken egentlig ikke er helt nøyaktig ettersom ordet fremstiller metoden som en teknikk hvor hullene har blitt laget under selve sammenføyingen av bordgangene. I realiteten har disse blitt drillert eller boret i forkant av sammenføyingen. Et mer korrekt term for teknikken vil derfor være «snøring», men ettersom begrepet «syng» er såpass integrert i beskrivelsene av båtbyggertradisjonene vil jeg forholde meg til dette. Selv om kildematerialet for syng som båtbyggerteknikk fra jernalderen har vært nokså begrenset, vet vi at, i likhet med klinkebygde båter festet med båtsøm av jern, har bordenebordgangene i de fleste tilfeller blitt sydd sammen med overlapp, gjerne forsterket med trenagler (Westerdahl 1985:33-36, 2010a:332, 2010b:61-63).

Avhengig av hvorvidt fartøyene var bygget med markert kjøl ment for fart på åpent hav, har de sydde båtene vært både teknisk og visuelt komparative til norrøne klinkbygde båter hvor bordgangene har vært samlet med båtsøm av jern. I senere tid har det vært en del debatt rundt hvorvidt byggteknikken har vært eksklusiv for samiske båtbyggere (Se Myklevold 2010). Som Lars Børge Myklevold (2010:16) viser har studiene gjort av samiske båter ofte tatt

utgangspunkt i innlandsområder eller på båter som ikke er spesielt gamle. Primært har dette vært små eller middels store fartøy eksklusivt brukt på elver eller innsjøer, noe som har resultert i at større sjøgående båter har fått lite oppmerksomhet.

4.2 Båttyper i nordnorske båtgraver

Mulighetene for å si noe om båtenes konstruksjon og dimensjoner avhenger i stor grad av hvilke elementer av fartøyet som ble avdekket under utgravningene. Siden treverket til båt meget sjeldent bevares i gravkonteksten i Nord-Norge, vil som regel funn av båtsøm av jern ofte være den beste indikatoren på om et fartøy har vært lagt ned i graven, om andre spor eller rester mangler. Det er bare ved eksepsjonelle bevaringsforhold at treverk bevares. Hvis graven er forholdsvis uforstyrret kan båtsømmene ligge tilnærmet i sin opprinnelige posisjon og eventuelt skissere båtens form og størrelse. I de fleste tilfeller vil også en båt etterlate et mørkt fargespor i undergrunnen selv om treverket har råtnet bort. I enkelte tilfeller kan slike elementer fungere som grunnlag for rekonstruksjoner, men det forutsetter presise og detaljerte utgravninger og dokumentasjonsteknikker (Crumlin-Pedersen 1991:99-106, Sjøvold 1974:190-191). Som nevnt ovenfor har de fleste tidligste utgravningene av potensielle båtgraver, særlig de utgravd i perioden rundt forrige århundreskiftet av Nicolaissen, vært sparsommelige med beskrivelser av detaljer om fartøyet. Bare i noen få tilfeller, hvor sporene har vært åpenbare, har observasjoner om båtens utforming og størrelse blitt notert. Heldigvis har framsteg i arkeologisk metode medført at funn av nyere dato har vært gjenstand for mer systematiske og presise utgravnings- og dokumenteringsmetoder.

4.2.1 Klinkbygde fartøy med båtsøm av jern

Forekomsten av fartøy med blandet båtbyggerteknikk, slik som Bårsetbåten, har gjort det vanskeligere å hevde at samtlige båter i gravskikken har vært fullstendig sammenføydd med båtsøm av jern. Som sagt har en varierende dokumentasjonsgrad gjort det problematisk å si noe helt konkret om byggeteknikken ettersom fartøyets lengde ikke er beskrevet i mange av utgravningene, og dermed vanskelig å veie opp mot antall båtsøm. Likevel kan en betydelig del av gravene ut fra antall båtsøm identifiseres til å mest sannsynlig ha vært fullstendig, eller hovedsakelig klinket med båtsøm av jern. Disse vil bli sammenlignet med Müller-Willes (1970) katalog over båtgraver i Nord-Europa og Nilsens (1997b) hovedfagsoppgave om båtgraver fra Midt-Norge ettersom de også har tatt hensyn til forholdet mellom fartøyenes størrelse og antall båtsøm. På grunn av avhandlingens begrensede omfang vil jeg bare presentere funn hvor

dokumentasjonen kan gi grunnlag for vurdering av båtenes konstruksjon. Disse arrangeres etter geografisk plassering, fra nord til sør.

Vestnes på Bjarkøy, Harstad kommune (båt nr. 3)

Det er problematisk å gi en entydig vurdering av båtgraven fra Vestnes på Bjarkøy i Harstad kommune ettersom lokaliteten har vært utsatt for gravlegginger fra forskjellige perioder og forstyrrelser i senere tid. Fra utgravningsrapporten ser det ikke ut som at båtens avtrykk kunne spores, mest sannsynlig som en følge av at graven har vært dekket av en steinrøys, og da ikke bevart. Totalt ble det funnet 44 båtsøm av jern konsentrert ved den ene stevnen. Båten ble estimert til å ha vært rundt 6-7 meter lang. Antall båtsøm kan virke lavt for en båt av denne størrelsen. Riktignok burde det påpekes at mer enn halvparten av gravrøysen hadde gått tapt som følge av veiutbygging (Niemi 2016:26-32). Med hensyn til forstyrrelsene kan fartøyet sammenlignes med båtgraven ved Store Skomo (Haug 33) i Overhalla kommune, Nord-Trøndelag som også har vært 6-7 meter lang og inneholdt rundt 60 båtsøm (Nilsen 1997b:XXII). På bakgrunn av sømkonsentrasjonen i den delen som var bevart vil jeg argumentere for at resten av båten mest sannsynlig også har vært klinket med båtsøm av jern.

Bitterstad, Hadsel kommune (båt nr. 7-10)

Ved gravfeltet i Bitterstad, i Hadsel kommune, ble det avdekket totalt fire, muligens fem, båtgraver av varierende størrelse. Til tross for grundig gjennomført dokumentasjon ved utgravningene har et varierende antall båtsøm gjort det utfordrende å antyde om båtene 7-10 har vært fullstendig festet med båtsøm av jern eller bare delvis. Båtgrav A2713 (båt nr. 9), hvor båten har vært 7,05 meter lang og 1,8 meter bred med 135 båtsøm (Cerbing 2016:23-27), er den som i størst grad kan sammenlignes med andre funn; i dette tilfellet båtgraven fra Island i Dalvik, Dalvíkurhreppur, Eyjafjardarsýsla. Dette fartøyet skal ha vært 7 meter langt, og den ble funnet med 122 båtsøm. De fleste var riktignok ikke hele, så nøyaktig antall derfor usikkert (Müller-Wille 1970:180). Den relativt jevne fordelingen av båtsøm innenfor fartøyets struktur indikerer at det er høyst sannsynlig at båt nr. 9 har vært fullstendig klinkbygd med båtsøm av jern.

Som kontrast ble det i Båtgrav A1000 (båt nr. 7) bare oppsamlet 48 båtsøm, mens fartøyet ble estimert å ha vært opp til 8 meter langt, og ca. 2 meter bredt (Cerbing 2016:14-18). Det dreier seg altså om en relativt stor båt, og sammenlignet med andre båtfunn ellers i Nord-Europa er mengde båtsøm lav. Her kan det eventuelt være innslag av andre sammenføringsteknikker i

tillegg til klinkbyggingsteknikken, f. eks. en kombinasjon med syteknikk med trenagler, spesielt ut mot ribbene ettersom få søm ble funnet her. Sømmen ser ut til å konsentrere seg mot midten av båten og i retning av den nordvestlige stavnen, men frekvensen avtar i den andre retningen. Vel å merke kan dette skyldes senere forstyrrelser ettersom det like ved den sørøstlige stavnen ble funnet flere båtsøm. Etter å ha vurdert plantegningen vil jeg si dette er den beste forklaringen. Jeg vil derfor hevde at båten mest sannsynlig har vært fullstendig klinket med båtsøm av jern.

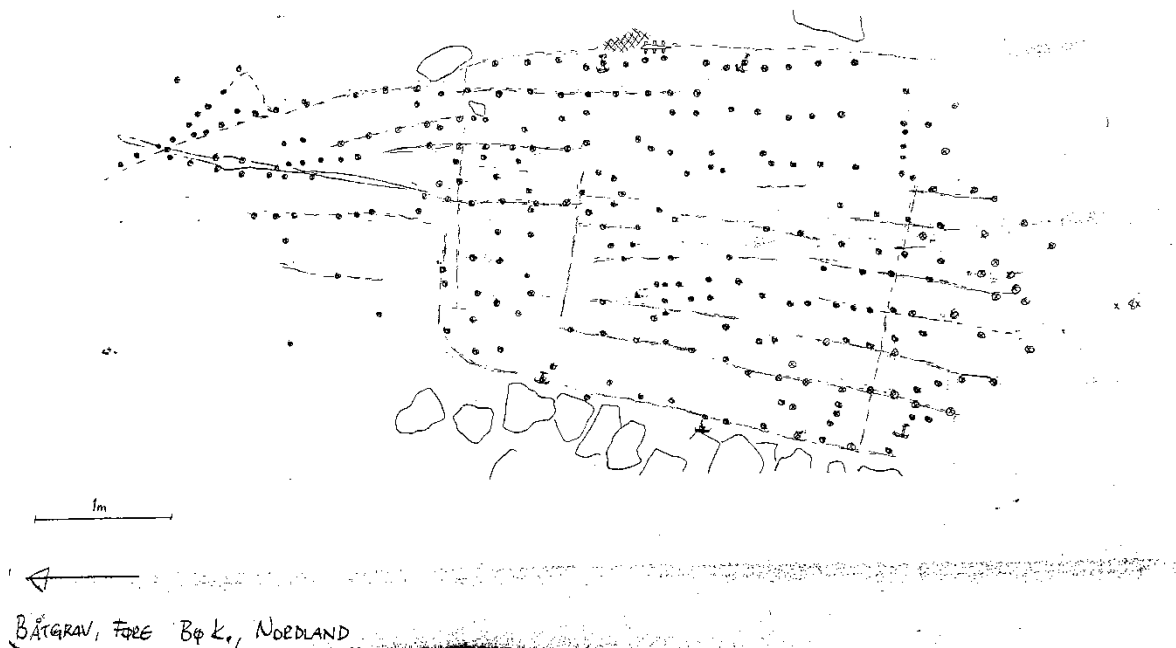
Båt nr. 8 og 10s avtrykk i undergrunnen var imidlertid langt mindre synlige enn de nevnt ovenfor, noe som gjorde det problematisk å gjøre en vurdering av båtsømmenes plassering. Båtgrav A1789 (båt nr. 8), på 5,4 meter, og bare 0,6 meter bredde, inneholdt 68 båtsøm, og en relativt tydelig kjøl. De fleste båtsømmene ser ut til å samle seg langs båtenes kjølparti og tilhørende bordganger (Cerbing 2016:20-22). Fartøyet kan sammenlignes med båtfunnet fra Våttabakken, Steinkjer kommune, hvor båten skal ha vært 5 meter lang og inneholdt over 40 båtsøm, men her var det en rekke uklarheter i faktisk antall båtsøm (Müller-Wille 1970:176).

I Båtgrav A7817 (båt nr. 10) var båtenes struktur mindre godt bevart, men fartøyet ble estimert til å ha vært rundt 3,2 meter langt og 0,5 meter bredt i funnkonteksten, og inneholdt 49 båtsøm (Cerbing 2016:36-40). Siden såpass lite av båten var bevart er det lite informasjon å hente fra sømmens plassering. Med unntak av et fåtall som dannet en linje, som indikerte båtenes kjølparti. Båt nr. 8 og 10 er derfor vanskeligere å vurdere med henblikk på båtbyggerteknikk. I Müller-Willes (1970:34-35) katalog fremtrer fartøy med lignende lengde med alt fra 40-200 båtsøm. Jeg velger derfor å tolke båt 8 og 10 som hovedsakelig klinkbygd med båtsøm av jern, men med mulighet for bidrag av andre sammenføyingsteknikker.

Føre, Bø kommune (båt nr. 11)

Et av de best dokumenterte eksemplene på en klinkbygd hvor alle bordgangene har vært samlet med båtsøm av jern er funnet fra Føre i Bø kommune. Her kunne båtsømmene hovedsakelig spores i assosiasjon med mørke rester etter treverk som fremstod som striper i den lyse sanden (Se Figur 6). Her ble det oppsamlet totalt rundt 230 båtsøm. Funnet var såpass uforstyrret at flere av båtenes elementer kunne identifiseres, blant annet tversgående planker, som muligens har vært tofter, og en kjøl hvor kjølp plankene hadde blitt festet med gjennomgående båtsøm som en forsterkning. Fra gjenværende spor in situ ble båten estimert til å ha vært 10,5 meter lang, og 2,7 meter bred med omtrent 5 rom, muligens på størrelse med en *tiæring* hvis vi tar utgangspunkt i båttypen fra historisk tid. Fra avstanden mellom radene med båtsøm ble

borgangene estimert til å være mellom 20-25 centimeter brede. I tillegg ble det også identifisert røde striper mellom båtsømmene som kan ha vært rester etter tetningsmateriale, muligens hamp (Schanche 1989b:3-5, 1990:8-9). Med hensyn til antall båtsøm og lengde kan båt 11 sammenlignes med et båtfunn fra Balladoole, Arbory, Isle of Man, i Storbritannia. Fartøyet i graven skal ha vært 11 meter langt, og ca. 3 meter bred, og inneholdt 268 båtsøm (Müller-Wille 1970:181). I norsk sammenheng kan båten fra Føre (båt nr. 11) sammenlignes med fartøyet fra Store Skomo (Haug 29) i Overhalla kommune, Nord-Trøndelag som har vært minst 9 meter langt og 2 meter bredt. Her ble det også dokumentert over 200 båtsøm (Nilsen 1994:XXI-XXII).



Figur 6: Båtgrav, Føre (båt nr. 11), Bø kommune, Nordland. (Schanche 1989b,1990).

Det kan være vanskelig å identifisere om en båt har vært utstyrt med mast og seil i en arkeologisk kontekst da det forutsetter gode bevaringsforhold. Etter hva jeg har sett er det trolig bare Førebåten, der det med en viss sikkerhet kan spores konstruksjonselementer som forutsetter seilføring. I båten, med estimert fem rom, var det antydninger av spor etter kjølførsterkninger i baugen (Schanche 1989b:3-5, 1990:8-9).

I tillegg ble det også dokumentert dypt kjølskjær og flere «klosøm» (Se Figur 7) i tilknytning til ripa som muligens har fungert som feste av betor eller tofter, noe som er en forutsetning for å ha mast og seilføring. Spor etter mastefeste kunne imidlertid ikke spores (Schanche 1989b:3-5, 1990:8-9). Hvis denne tolkningen stemmer kan de ha vært til sammen tre betor i båten, hvor den midterste kan ha vært fjernet i forbindelse med begravelsen. I følge Helberg (1993:161)

kan treverket fra Førebåten dateres innenfor perioden 400-670 e. Kr. da seilføring var blitt mer utbredt, og gjør den til et av de tidligste båtfunn der man med relativt stor sikkerhet kan si at fartøyet har utstyrt med mast og seil i norsk kontekst.



Figur 7: Klosøm fra båtgraven i Føre (båt nr. 11). Foto av Thomas Lund.

Nymark, Vestvågøy kommune (båt nr. 13)

I graven fra Nymark i Vestvågøy kommune ble båten estimert å ha hatt en lengde på ca. 5,5 meter og inneholdt rundt 120-130 båtsøm (Unimus.no – Ts.11806). Dessverre har jeg ikke noen nærmere informasjon om funnomstendighetene da det ikke foreligger noen utgravningsrapport. Det er derfor ikke mulig å foreta en vurdering av båtsømmenes posisjon. Jeg mener det likevel er reelt å hevde at båten trolig har vært fullstendig klinkbygd med båtsøm av jern med hensyn til lengde og antall båtsøm. Sammenlignes Nymarkbåten med en båt av tilsvarende størrelse (4,5-5 meter) som ble funnet på Vestlandet ved Holvik, Gloppen kommune, hadde denne også ca. 130 båtsøm (Müller-Wille 1970:172).

Ness, Hamarøy kommune (båt nr. 14)

Båtgraven fra Ness i Hamarøy kommune er som sagt enda under behandling, men på bakgrunn av tilgjengelige publikasjoner om funnet er det likevel klart dette har vært et klinkbygd fartøy festet med båtsøm av jern. Totalt ble det dokumentert så mye som 568 båtsøm i graven. Mange ble funnet liggende på rekker, noe som gjorde det mulig å tyde antall bordganger og mulige repereasjoner. Tidligere inngrep i haugen har imidlertid medført at halvparten av gravhaugen

har blitt fjernet sammen med halve fartøyet. Den intakte delen av båten ble målt til å være over 5 meter lang. Fartøyet ble dermed estimert til å ha vært rundt 12 meter langt og hatt seks bordganger. Ettersom store mengder av båtsøm så ut til å ligge på sin opprinnelige posisjon ble disse registrert med stor nøyaktighet som tredimensjonale objekter, noe som gir muligheten for rekonstruksjoner av båten opprinnelige oppbygging (Arntzen 2011:37-40, 2015:30, DigitalMuseum 2014). Da det ikke har foreligget ferdigstilt rapport i perioden jeg skrev avhandlingen har jeg ikke hatt anledning til å foreta en grundig vurdering av fartøyet. Funnet skiller seg likevel ut fra resten av mitt materiale da dette potensielt er den største båten fra en grav dokumentert i Nord-Norge, og inneholdt størst mengde båtsøm av jern. Da halvparten av båten manglet har det blitt antydnet at den har vært utstyrt med langt flere sømmer, muligens helt opp mot 800 båtsøm hvis en sammenligner med historiske båter av samme størrelse (DigitalMuseum 2014). Funnet kan da potensielt sammenlignes med båtgraven fra Fosnes i Fosnes kommune. Her ble det avdekket en båt på ca. 14 meter som inneholdt opp til 1000 båtsøm av jern (Müller-Wille 1970:176-177).

Ytre Kvarvøy, Lurøy kommune (båt nr. 30-31)

Ved Ytre Kvarvøy i Lurøy kommune ble det totalt utgrav sju graver, hvor Grav 9 (båt nr. 30) og 11 (båt nr. 31) var båtgraver. Fra de innvillerte båtsømmene og sømkonsentrasjonene ble båt nr. 31s størrelse estimert til å ha vært rundt 5,4 meter lang, og 1,4 meter bred (Bjørøgo 1969:11-13). Totalt antall båtsøm som ble innsamlet er imidlertid ikke beskrevet i rapporten. Fra egen gjennomgang av materialet var det rundt 20 av dem som var intakte, flere med påsittende treverk, mens resten var i for dårlig stand for ytterlige beskrivelse. Basert på egen vurdering av de magasinerte funn kan det ha vært opp til 50-60 båtsøm totalt, men er bare en grov estimering. Denne kan da potensielt sammenlignes med funnet fra Våttabakken nevnt ovenfor, eller båt 7 og 8 fra Bitterstad.

På dybden med skjelettet fremkom det flere ufullstendige rekker med søm av jern fordelt langs en midtakse i skjelettets lengderetning. Det ble også notert tydelige mørke linjer i sanden, med lik orientering som rekkene av båtsøm. Det påpekes at det ikke er mulig å få fullstendig oversikt over i rekkene av båtsøm ettersom det ikke kunne etableres forbindelseslinjer mellom sømmene flere steder, og det ble heller ikke notert ned noe tydelige spor etter kjøll. På bakgrunn av den forholdsvis jevne fordelingen av båtsøm innenfor fartøyets struktur, i tillegg til at det har vært en relativt liten båt, mener jeg dette er nok til å hevde at fartøyet hovedsakelig har vært klinket

med båtsøm av jern. Jeg vil likevel ikke utelukke bruk av andre sammenføringsteknikker (Bjørge 1969:11-13).

Båt nr. 30 fra Grav 9 ble funnet under en steinpakning, hvor det blant annet kunne observeres rekker med båtsøm av jern da steinene ble fjernet. Fartøyet ble estimert til å ha vært rundt 4,3 meter langt fra stavn til stavn og 0,9 meter bredt. Under pløylaget ble det oppsamlet 30-40 båtsøm, noen også med bevart treverk. Flere av bordgangene kunne spores som mørke linjer i sanden. Båtsøm som ble funnet lå alle langs de mørke linjene, og lå slik at deres lengderetning stod vinkelrett med disse (Bjørge 1969:6-10). Sammenlignet med båt nr. 31 fra Grav 11 er det imidlertid ikke like enkelt å indikere hvilken sammenføringsteknikk som ble benyttet, men den kan potensielt sammenlignes med båtfunnet fra Spanne, Indre Finnøy i Finnøy kommune som skal ha vært 4,2 meter langt og som inneholdt 42 båtsøm.

Det er tydelig at sømmene følger båtens ytterkonturer relativt godt, men mot båtens midtparti og den ene stavnen finnes disse i en nokså lav og ujevn frekvens. Båtsømmene ser imidlertid ut til å konsentreres ved den andre stavnen, som trolig har vært fremre stavn, hvor antall søm benyttet vanligvis vil være høyere som en følge av forsterkningen i båtens front (Bjørge 1969:6-10). Det ble riktignok ikke beskrevet noe tegn til kjøl, men jeg vil hevde at tilstedeværelsen av en forsterket fremre stavn tilsier at dette har vært en sjøgående båt. Hvorvidt denne har vært fullstendig klinket med båtsøm av jern er det likevel en viss usikkerhet omkring.

4.2.2 Sydde båter i båtgraver

Sammenlignet med klinkbygde fartøy hvor bordgangene har vært sammenføyd med båtsøm av jern, er sydde båter sjeldne. Per dags dato er det bare tre arkeologisk dokumenterte båtgraver som har inneholdt fartøy konstruert uten båtsøm av jern; båtgraven fra Kveøy (båt nr. 2), Øksnes Prestegård (båt nr. 5), og den nylig utgravde båtgraven på Hillesøy i Tromsø kommune (Se Niemi 2018). Sydde fartøy vil være langt vanskeligere å etterspore i en arkeologisk kontekst. Dette fører dessverre til at rent sydde båter vil være underrepresentert i båtgravene fra Nord-Norge. Jeg vil ikke se bort ifra at et betydelig antall sydde fartøy har vært lagt ned i graver, men ikke blitt oppdaget siden bevaringsforholdene i Nord-Norge er relativt dårlige for treverk. Innledningsvis vil jeg påpeke at båtgraven fra Kveøy ikke vil inkluderes i debatten om båtens rolle i den nordnorske jernalderen ettersom denne dateres til bronsealderen.

Hillesøy, Tromsø kommune

Et av fartøyene fullstendig sammenføyd med syteknikk funnet i en båtgrav ble utgravd sommeren 2017 på Hillesøy, nordøst for Brensholmen i Tromsø kommune. Her var det ingen spor etter båtsøm av jern, men det ble påvist seks hull med trerester i huden. To av dem ble funnet på hver sin side av bandet under tofta; en i bandet som lå under bekkenet, og en i antatt band. Med en diameter på 3-4 centimeter dreier det seg neppe om treplugger anvendt for å fiksure sømmen i sydde båter, men heller trenagler. I dette tilfellet var det trolig gjort for å feste bandene i huden. Bordgangene har derfor mest sannsynlig vært sydd, enten festet med dyresener eller vidjer/rotteger (Niemi 2018:21). Liggende i fartøyet, på 4,8 meter i lengde, og 1,2 meter i bredde, ble det funnet et skjelett av en mannsperson, i tillegg til et par årer. Båten, datert til omtrentlig 770-830 AD, skal også ha hatt tydelig markert kjøll og esinger (skvettbord), noe som tyder at denne har vært anvendt på havet som robåt (Niemi 2018:22-26, 41-43).

Den avdødes etniske bakgrunn har vært problematisk å tyde ettersom gravgodset inneholdt elementer som kunne knyttes til både samisk og norrøn kultur. I tillegg til sverd og øks ble det funnet bjørneklør, og en gjenstand av jern som så langt har blitt tolket som et mulig bjørnespyd. Med hensyn til gravgodset har det blitt foreslått at den gravlagte har vært en fri mann som rådde over eiendom og/eller annen betydelig kapital, og da hatt en relativt høy status. Forekomsten av bjørneklør, bjørnefell og bjørnespyd kan imidlertid komplisere tolkningen da bjørnejakt først og fremst assosieres med samene. Gjenstandene kan likevel være et uttrykk for at mannen hadde en sentral rolle i transaksjonen av slike produkter. Alternativt har det blitt foreslått at bjørnefellen og bjørnespydet markerte en inklusjon i samenes bjørnejakt, og dermed var en manifestasjon av mannens gode egenskaper som alliansebygger ovenfor en samisk elite. Denne sydde båten kan derfor indikere tette band med samiske samfunn (Niemi 2018:49-52).

Under utgravningen av denne båtgraven ble det oppdaget ytterligere en båtgrav like ved. Denne vil ikke undersøkes før feltsesongen 2018, men hvis det viser seg at denne også vært har fullstendig sydd vil Hillesøy-området være et meget interessant område for fremtidige undersøkelser.

Øksnes Prestegård, Øksnes kommune (båt nr. 5)

Under torvstikking ble det på høstparten i 1934 ved Øksnes prestegård i Øksnes kommune funnet rester etter en båt. Funnet ble straks meldt inn til museet, men siden det enda ikke var tilsatt en arkeolog ved museet, reiste konservator T. Soot-Ryen i 1934 ut for å gjennomføre utgravingen. Båten som hadde medfulgt i graven ble innledningsvis sammenlignet med andre båtgraver fra resten av landet, men var litt utenom det vanlige. Først og fremst var funnforholdene såpass optimale at treverket var bevart til den grad at enkelte av bordgangene kunne identifiseres (Se Figur 8). I motsetning til de fleste andre båter funnet til da bordene ikke var samlet med båtsøm av jern. I stedet ble det funnet dyresener som kan ha blitt brukt til å sy bordene



Figur 8: Bevarte treplanker fra Øksnesbåten funnet i 1934 ved Øksnes prestegård i Øksnes kommune, Nordland. (Gjessing 1941:39, Fig. 33).

sammen, noe Soot-Ryen mente kunne indikere en blanding av norrøne og samiske båtbyggertradisjoner. Selve gravhaugen var dessuten også plassert i et myrområde, som Soot-Ryen også beskrev som uvanlig. Båtgraver i myr er riktignok ikke et ukjent fenomen, men etter min kunnskap å bedømme er Øksnesbåten den eneste kjente båtgrav i myr i Nord-Norge. Som nevnt ovenfor ble Bårsetbåten på Kvaløya i Troms også funnet i myr, men kan ikke defineres som en båtgrav siden det ikke ble funnet noen spor etter begravelse (Gjessing 1941:37-47, Soot-Ryen 1934:1-2, I-IV).

På grunn av bruk av syteknikk med dyresener og trenagler har fartøyet, som er fra 8-900-tallet, og estimert 8-10 meter langt, blitt tolket som en båt bygget av samer for norrøne kjøpere eller oppdragsgivere (Myklevold 2010:16, Westerdahl 2010b:61-63). Denne tolkningen har Pedersen (2002:86) ment nødvendigvis ikke har stemt ettersom senere undersøkelser har vist at båten har vært sydd med furutæger og ikke dyresener. Bruk av furutæger, i tillegg til en rekke andre «typisk norrøne» båtteknologiske trekk, eksempelvis syteknikk benyttet for å sammenføye bordene mente Pedersen (2002:86-94) var mer i samsvar med norrøn båtbyggertradisjon. Jeg har imidlertid ikke noe grunnlag for å argumentere for eller mot denne påstanden, men dette åpner opp for diskusjon av lån eller utveksling av sammenføyningsteknikker mellom samiske og norrøne båtbyggere slik Myklevold (2010:18-19) har hevdet. I tillegg kan det argumenteres for at forekomsten av denne båttypen utfordrer den

tradisjonelle dikotomiske tilnærmingen til kulturelle forhold i Nord-Norge. Dette kommer jeg tilbake til senere i kapittel [6.1](#), og tilhørende underkapitler. Siden fartøyet fra båtgraven populært har blitt omtalt som «Øksnesbåten» kommer jeg også til å fortsette med dette.

4.2.3 Kombinasjon av klinkbyggingsteknikk, syteknikk og/eller trenagler?

Båtene presentert til nå faller i stor grad under den tradisjonelle inndelingen av jernalderens båttyper; klinkbygde båter festet med båtsøm av jern eller sydde fartøy sammenføyd med dyresener eller vidjer/rotteger. Samtidig er det en betydelig del av materialet hvor bruk av sammenføringsteknikk ser ut til å ha vært mer vekslende. Variasjonen observert i det nordnorske båtmaterialiet mener jeg har gjort det nødvendig å vurdere hvorvidt disse har vært bygget med kombinasjon av klinkbyggings- og syteknikk. Her vil også sammenligne med båtfunn fra resten av Skandinavia og deler av Nord-Europa være hensiktsmessig for å synliggjøre tilstedeværelsen av båter med kombinert sammenføringsteknikker.

Sand, Tjeldsund kommune (båt nr. 12)

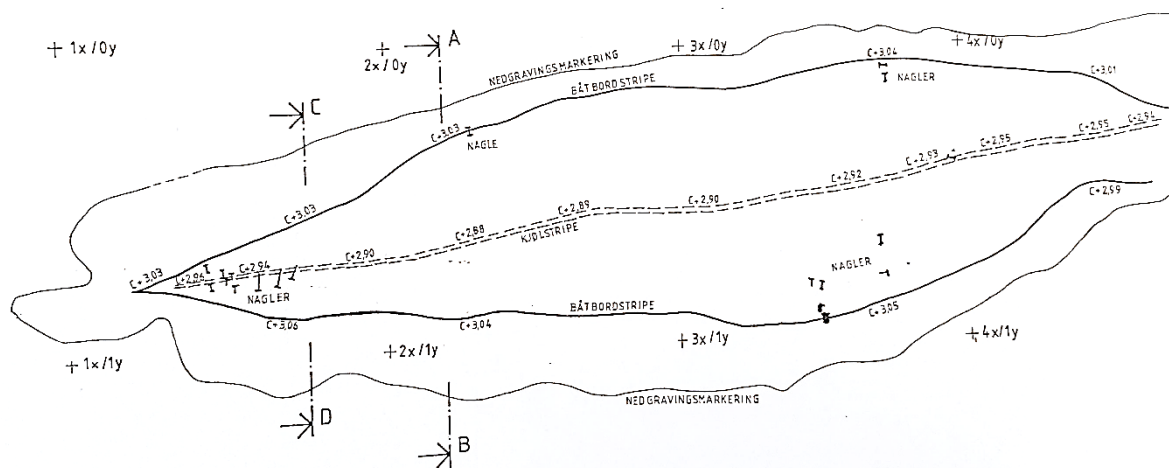
Ved Sand i Tjeldsund kommune, ble det f. eks. bare funnet 19 båtsøm innenfor den etterlatte mørke stripen etter båten på ca. 5 meter i den lyse skjellsanden. Hva som er interessant er at båtsøm ble nesten utelukkende funnet i tilknytning til den sørlige stevnen (Se Figur 9). Dette kan indikere at resten av båten har vært sydd og/eller festet med trenagler. Fra plantegningen synes sømkonsentrasjonen i den ene stevnen å eventuelt vitne om reparasjoner eller forsterkninger utført på en hovedsakelig sydd båt. Bare et fåtall søm av jern ble funnet ut mot båtens sider og kjøll, hvor plassering i funnkontekst kan minne om festing av band eller beter (Johansen 1976:35).

Lokaliteten har ligget på dyrket mark, og det bemerkes av ansvarlig feltarkeolog at de øverste bordgangene muligens har blitt bortpløyd (Johansen 1989:3-4). Antall båtsøm i graven vil dermed ikke nødvendigvis reflekterer båtens opprinnelige konstruksjon. Jeg velger likevel å tolke dette som en kombinasjon av sammenføringsteknikker, hvor fartøyet eventuelt opprinnelig har vært sydd og festet med trenagler. Som følge av skade, i et forsøk på å forlenge båtens levetid eller endre egenskaper har det blitt benyttet båtsøm av jern for å forsterke fremre stavn. Dette vil jeg hevde ligger innenfor rimelighetenes grenser i og med at sammenføring med dyresener eller vidjer/rotteger generelt sett ikke er like slitesterke. På basis av dette kan det undres om båten fra Våttabakken, Hegge i Steinkjer kommune, Nord-Trøndelag kan ha hatt en lignende konstruksjon. Dette fartøyet skal også ha vært omtrent 5 meter langt, og inneholdt bare 40 båtsøm (Nilsen 1997b:XV).

FIG. 3

SANDU gnr. 8374
Tjeldsund kommune, NORDLAND.
BÅTGRAV
Undersøkt 1972 av O.S. Johansen
Målestokk 1:10

PLANTEGNING AV BÅTEN



Figur 9: Plantegning av båtgrav fra Sand i Tjeldsund kommune (båt nr. 12). (Johansen 1989:9, Figur 3).

Holkestadvika, Steigen kommune (båt nr. 16-23)

I gravfeltet ved Holkestadvika, hvor de ble funnet åtte båtgraver av totalt 13 graver, kommer det enda tydeligere fram at relasjonen mellom antall båtsøm og fartøyets størrelse ikke nødvendigvis har vært standardisert. I Grav 8 (båt nr. 20) ble det f. eks. bare oppsamlet ca. 80 båtsøm selv om båten har vært ca. 10 meter lang. Det påpekes at denne lokaliteten hadde vært utsatt for en del jordbruksaktivitet gjennom tiden sammenlignet med f. eks. båt nr. 11 fra Føre. Likevel mener jeg det er viktig at en ikke umiddelbart avfeier det lave antallet båtsøm som et resultat av formasjonsprosesser, men heller tar i betraktning at også båter av betydelig størrelse ikke nødvendigvis har vært standardisert rundt klinkbyggingsteknikken hvor bordgangene har vært festet med båtsøm av jern, og vurder alternative løsninger. Dessverre var graven såpass forstyrret at rester eller avtrykk av bordganger eller kjøll ikke kunne konstateres noe sted (Stamsø Munch 1967:15-16). Med hensyn til båtens lengde kan denne også sammenlignes med båtgraven fra Balladoole, Arbory, Isle of Man i Storbritannia. Her ble det likevel funnet totalt 268 båtsøm, med andre ord betydelig mer enn båten i Grav 8 (Müller-Wille 1970:181).

Båt nr. 17 i Grav 3 var langt bedre bevart. Her kunne flere av båtens elementer identifiseres i avtrykket, slik som kjøll, deler av ribbene og begge stevnene. Båten ble estimert til å være 6,5 meter lang, men bare 26 båtsøm ble innsamlet, dvs. forholdsvis få sett i forhold til båtens størrelse. De fleste sømmene ble funnet i forbindelse med kjøllpartiet hvor det kunne konstateres

meget store båtsøm som gikk tvers gjennom nedre del av båten, men bare et fåtall satt i båtsidene. I tillegg ble det funne betydelige mengder søm i begge stevnene, men bare et fåtall kunne med sikkerhet sies å sitte i båtsiden (Stamsø Munch 1967:7-13). Fartøyets lengde kan sammenlignes med båtfunnet fra Værnes, Nedre Stjørdal i Nord-Trønderlag, også på 6,5 meter, men skal ha vært utstyrt med rundt 250 båtsøm (Müller-Wille 1970:175). Dette kan indikere en mer utradisjonell konstruksjonsmetode hvor både klinkbyggings- og syteknikk har blitt benyttet.

Strandå, Bodø kommune (båt nr. 26-29)

Et annet eksempel på «blanding» av båtbyggerteknikker kan observeres i båtgraven fra Strandå i Bodø kommune, Haug 2 (båt nr. 26), hvor totalt 80-90 båtsøm konsentrerte seg ved kjølbordene i det omtrent 6 meter lange fartøyet, samt i begge stavnene hvor sideplankene hadde blitt festet. Det ble ikke funnet søm noen andre steder. Dette kan tyde på at øvrige sammenføringer har vært festet med trenagler og/eller snøret sammen med dyresener. Fraværet av båtsøm av jern enkelte steder i båten skyldes altså ikke ulike bevaringsforhold eller innsamling. Nicolaissen (1893:1-2), som gjennomførte utgravingen, noterte at konstruksjonen kunne sammenlignes med byggteknikk benyttet av russiske fiskere på hans tid. Lengden på båten kan potensielt sammenlignes med båtfunnet fra Rossaland i Rogaland som også har vært rundt 6 meter, men her ble det innsamlet totalt 280 båtsøm i båtgraven (Müller-Wille 1970:167). Dette vil jeg hevde ytterlige styrker tilstedeværelsen av andre sammenføringsteknikker.

4.2.4 Oppsummering

Eksempelene i nevnt i dette kapitlet viser en relativt ujevn fordeling og generelt lavere forekomst av båtsøm av jern i det nordnorske båtgravmaterialet. Sammenlignet med båtgraver fra nordlige Europa, hvor en generelt kan observere at antall båtsøm øker proporsjonalt med fartøyets størrelse, har ikke dette forholdet vært like synlig i båtgravene fra Nord-Norge. Det er imidlertid usikkert hvorvidt et proporsjonalt forhold har vært gjeldene for det midt-norske båtmaterialiet. Jeg mener likevel å kunne observere en betydelig vekslende frekvens av antall båtsøm i materialet fra Midt-Norge, spesielt i de største fartøyene (Se Nilsen 1997b:I-XXVII). Dette kan indikere at blandede sammenføringsteknikker har vært langt mer utbredt enn tidligere antatt. Jeg kan imidlertid ikke uttale meg noe mer om materialet fra Midt-Norge da informasjon om sømmens plassering ikke er oppgitt i Nilsens (1997b) avhandling.

På bakgrunn de nordnorske båtgravene vil jeg foreslå at det har foregått en utveksling av båtbyggerteknikker mellom norrøn og samisk kultur, ikke bare en vei, men begge. Selv om

gjennomgang av det nordnorske materialet fra båtgravene ga inntrykk av primært klinkbygde fartøy festet med båtsøm av jern, ble det etter nærmere undersøkelse av sømmens antall og plassering i graven tydelig påvist at flere av båtene kan fremstå som en hybridisering av både det tidligere som har vært karakterisert som samiske og norrøne båtbyggerteknikker. Dette synes jeg egentlig ikke burde komme som en overraskelse ettersom både samisk og norrøn kultur i stor grad har blitt regnet som ganske fleksible kulturer, også seg imellom, særlig i relasjon til religion og skikk (Mundal 2004:41-52).

Jeg vil hevde at denne fleksibiliteten også kan strekkes til båtbyggeriskikk, hvor samiske båtbyggere adopterte bruken av båtsøm i sine fartøy, mens norrøne kan ha tatt i bruk sying og trenagler. Kulturene har tross alt eksistert side om side over en lang periode med nære sosiale og økonomiske forbindelser, noe som trolig også har ført til utvekslinger av båtbyggerteknikker, som igjen har resultert i båttyper som faller utenfor den tradisjonelle dikotomiske modellen. En kan dermed ikke utelukke at samiske båtbyggere har anvendt klinkbyggingsteknikken på lik linje med de norrøne, og aktivt inkorporert båtsøm av jern i båter til egen bruk eller for salg og vise versa. Å bruke sammenføringsteknikk for å utlede hvorvidt fartøyene har vært bygget av samer eller en norrøn befolkning vil jeg derfor se som problematisk ettersom sammenføringsteknikk ikke nødvendigvis korrelerer med en bestemt etnisitet, spesielt i sen jernalder, hvor en gradvis kommersialisering av handelen og økt kontakt mellom gruppene kan ha resultert i mer hybridiserte sammenføringsteknikker i fartøyene.

Etter å ha gjennomgått båtmaterialiet vil jeg i likhet med Myklevold (2010:21) si det er problematisk å se båtbyggertradisjonene som enhetlige lukkede tradisjoner klart adskilt fra hverandre. Det må heller tas høyde for at omfattende interaksjon mellom kulturene har bidratt til innlån og utveking av teknologi, hvor den båttechnologiske utviklingen da må behandles og presenteres som en felles historie. Hva jeg foreslår er at den betydelige variasjon i antallet og den ujevne fordelingen av båtsøm i enkelte graver heller kan representere båter sammenføyd med både klinkbyggings- og syteknikk, dvs. en hybridisering av forskjellige båtbyggerteknikker som tradisjonelt har vært ansett å være kulturelt avskilte. Skal vi i dag undersøke båttradisjonene og båtens betydning i jernaldersamfunnet i Nord-Norge, vil forståelsen av etnisitet være et viktig element i tolkningen av informasjonen tilgjengelig i båtgravene. Det er viktig å huske at fiske og båtbruk har vært sentralt både i norrøn og samisk næringsutøvelse gjennom hele jernalderen, og kanskje særlig fra vikingtid (Nilsen 2017:18). Både i historisk tid og i jernalderen har det trolig eksistert mange båttyper og teknologiske

løsninger parallelt. Det er derfor viktig at vi løsriver oss noe fra Gokstad- og Osebergskipene, som lenge har vært rammen for forståelsen av datidens norrøne konstruksjonsmetode for fartøy (Mathisen 2010:134, 136).

Sammenføyingsteknikkene trenger ikke her å ha vært relatert til etnisitet, men til funksjon og bruksområder. Bruk av trenagler og syng av bordene vil f. eks. gi fleksibilitet i båtens konstruksjon, en viktig egenskap for sjøgående båter som møter bølger. På den andre siden sørger båtsøm av jern for en mer robust og holdbar konstruksjon, men fører til et stivere skrog. En kombinasjon av klinkbyggings- og syteknikk kan dermed ha skapt båter med blanding av disse egenskapene. Båtene nevnt i eksemplene ovenfor kan av den grunn være et resultat av rent situasjonsbestemte praktiske løsninger, i.e. reparasjoner eller scenarioer hvor båtsøm var mangelvare, slik båten fra Sand i Tjeldsund eventuelt kan representere (Se Figur 9). Fra et slikt perspektiv vil også sosialdifferensiering være en innvirkende faktor for hvordan båten ble konstruert. Dette kommer jeg tilbake til i kapittel [6.1](#) og tilhørende underkapitler.

Det er imidlertid utfordrende å gjøre slutninger om hvor utbredt fartøy med blandede sammenføyingsteknikker har vært. Som sagt har mangelfull dokumentasjon gjort det problematisk å vurdere med full sikkerhet hvorvidt fartøyene har vært hovedsakelig klinkbygde med båtsøm av jern, sydd eller begge deler. I de funnene hvor båtens størrelse ikke notert har jeg dermed ikke noe grunnlag til å danne meg et inntrykk av båttype og størrelse. Samtlige båtgraver med begrenset eller manglende dokumentasjon presenteres i oversiktstabellene i [appendiks C](#) (Se Tabell 4 og 5). Da de fleste båtgravene har inneholdt båtsøm av jern er det likevel klart at hovedparten av fartøyene har vært klinkbygde. Gjennomgangen av tilgjengelig materiale fra de nordnorske båtgravene har likevel gjort det nødvendig å stille spørsmål om disse har vært fullstendig sammenføyd med båtsøm av jern eller bare delvis. Det er selvfølgelig en rekke funn som klart defineres som fullstendig klinket med båtsøm av jern, men jeg vil også påpeke at en betydelig porsjon av dem er mer usikre.

5 Analyse av båtgravene

5.1 Hvilke båttyper finnes i de nordnorske båtgravene?

Størrelse på båter fra forhistorisk tid har variert betraktelig, særlig i vikingtid, mye som en følge av utvikling av handelsnettverk, og markedshandel. Båter av samme type kan også ha blitt tilpasset bestemte lokale forhold og bruksområder, f. eks. bygget større til bruk ute på havet i stedet for inne i fjordene. Det kan derfor være vanskelig å fastslå hvilke typer båter som har fulgt med i graven bare fra dimensjonen målt under utgravningen. Konkret argumenterte Shetelig (1917a:240-242) eksempelvis for at siden båtbyggerteknikk og innredning har vært såpass like i både ny og gammel tid, må forskjellige båttyper også ha hatt noenlunde samme størrelse. Dette temaet er imidlertid omdiskutert (Se Shetelig 1917a:240-251, Sjøvold 1974:191-195, Westerdahl 2010a:336-345, Wickler 2016:68-74).

Som sagt tar Sheteligs lengdegruppering utgangspunkt i en inndeling fra historisk tid som nødvendigvis ikke er representativ for jernalderens båttyper (Se Tabell 1). I tillegg må det presiseres at det neppe har eksistert et standardisert forhold mellom antall båtsøm i ulike båtstørrelser slik det gjør i båter fra historisk tid ettersom det observeres betydelige variasjoner mellom lengde og mengde båtsøm funnet i gravene (Se Tabell 2). Til tross for det kan inndelingen potensielt benyttes til å videreføre diskusjonen om hvilke båttyper som finnes i båtgravene. Eldjarn (2016, seminar ved Tromsø Museum, 26.10.2016) har blant annet argumentert for at båten fra graven på Ness (båt nr. 14) i Hamarøy var en tidlig forløper til den tradisjonelle *Nordlandsbåten*. Enkelte konstruksjonsmessige paralleller til jernalderbåtene er klare, men en rekke endringer kan også spores. Spesielt i stevnfasongen er den tydelig forskjellig fra en nordlandsbåt fra 1700- eller 1800-tallet, som nesten stikker rett opp fra sjøen, sammenlignet med de litt mer avrundede stevnene i båter fra jernalderen (Christensen 1992:19-20, Eldjarn 2010:101-102).

I tradisjonell båtbygging fra historisk tid har det vært vanlig dele båter inn etter antall rom, antall årer eller antall årepar, og ikke nødvendigvis lengde i meter. De fleste båter har bestått av en framskott, et etterskott og to eller flere rom. Med rom menes avstanden mellom to band i båten, dvs. mellom to band som ikke ligger i skottene. Her må det være plass for en eller to mann til å ro. Vanligvis har denne avstanden vært mellom 29-32 dansknorske tommer (ca. 0,75-0,83 meter) (Eldjarn 2010:105, Eldjarn 2017b, korrespondanse over epost 16.08.2017, Eldjarn og Godal 1990:19). Dessverre er det slik at i de aller fleste tilfellene vil det ikke være mulig å identifisere detaljer som antall rom eller antall årer fra båtgravene ettersom bevaringsforholdene

for treverk ikke er optimale i landsdelen. Jeg kjenner bare til et tilfelle hvor antall rom faktisk kunne spores fra båtens avtrykk i undergrunnen, nemlig Førebåten (båt nr. 11). For resten av fartøyene fra båtgravene vil klassifisering etter antall rom dermed være problematisk.

Antall årer	Lengde i meter	Antall båter
6 par årer (Tolværing)	10-12,5 meter	2
5 par årer (Tiæring)	8,50 -10 meter	3
4 par årer (Åttring)	6,50 - 8 meter	8
3 par årer (Seksring)	5,50 - 6,50 meter	4
2 par årer (Færing)	Inntil 5,50 meter	9

Tabell 1: Sheteligs (Shetelig 1917a:242) lengdegruppering basert på båttyper fra moderne tid.

Basert på Sheteligs (1917a:242) lengdegruppering fremgår det av Tabell 1 at i de nordnorske båtgravene kan små og middelstore båter, det vil si med to til fire par årer, ha vært mest vanlig. Jeg vil ikke nødvendigvis legge noen særlig vekt på denne fordelingen ettersom bare 24 av 76 båtgraver med i analysen har opplysninger om båtenes dimensjoner. Jeg ser det likevel nødvendig å gjøre en ny vurdering av fartøyenes dimensjoner for å få et bedre inntrykk av båtens rolle og funksjon i fortidens samfunn, og videre analyse.

Siden bare en av båtene var såpass bevart at romlengde kunne spores har jeg i Tabell 2 forsøkt å gjøre en grov estimering av antall rom i båtene basert vanlige romlengder i båter fra historisk tid og oppmålte båtlengder registrert under utgravning: Vanlige romlengder fra historisk tid (0,75-0,83m) x Oppmålt lengde i meter = Antall rom. Det må påpekes at estimeringen ikke tar høyde for fremre- og bakre skott i stevnene. Opprinnelig resultat vil dermed inkludere skottene som rom, men ettersom det ikke er mulig å ro fra skottene kan ikke disse egentlig regnes som rom i den forstand. Første estimering av antall rom må dermed justeres ved å trekke fra to rom, dvs. rommene ytterst i forstevn og akterstevn.

Hvorvidt resultatene stemmer kan jeg ikke argumentere sterkt for siden oppmålingene utført under utgravningen i de fleste tilfeller vil ha vært nokså unøyaktige ettersom båtens totale lengde, fra forstavn til akterstavn, sjeldent kan spores. En må også ta i betraktning at ulike formasjonsprosesser kan ha forskjøvet båtenes opprinnelige utforming, både lengde og bredde, og av den grunn nødvendigvis ikke er representativ for den faktiske størrelsen. Estimeringen tar i tillegg utgangspunkt i romlengder fra historisk tid og det kan diskuteres til hvilken grad disse lar seg overføre til en såpass utstrakt periode som jernalderen. For Førebåten (båt nr. 11), hvor det ble antydnet fem rom under utgravningen, ser estimeringen av antall rom likevel ut til å samsvare ganske godt etter å ha justert for fremre- og bakre skott. De andre fartøyene har jeg imidlertid ikke noe grunnlag til å si noe om da det ikke har vært mulig å spore antall rom i andre

båtgraver. Estimeringen vil trolig være mest gjeldende for de største båtene hvor romlengder muligens har vært mer standardisert enn mindre fartøy med hensyn til strukturell integritet.

5.1.1 Båtenes lengde og undersøkte båtnaust i Nord-Norge

Selv om fartøyenes dimensjoner, slik de opptrer i gravkonteksten, ikke nødvendigvis er representativ for båtens opprinnelige størrelse er det ganske åpenbart at farkostene har vært ganske beskjedene sammenlignet med skipsfunn, som f. eks. Oseberg og Gokstad. Som vist i Tabell 2 ble to av båtene oppmålt til å være helt ned til 2 meter i funnkonteksten. Det er nok lite sannsynlig at fartøyene faktisk har vært så små med hensyn til praktisk bruk på sjøen og er trolig et resultat av formasjonsprosesser eller senere forstyrrelser av graven. Resten av båtene ser ut til å ha vært mellom 4-12 meter lange. Ser en bort i fra stornaustene fra eksempelvis Borg, Trondenes og Flakstad, som har vært 20-30 meter lange, har de nordnorske nausttuftene hatt en variert lengde på 4,6 meter til 16 meter, og antyder da et relativt høyt samsvar med størrelsen på båtene i gravene (Nilsen 1996:65-67).

Som nevnt tidligere har det ikke blitt funnet fartøy i de nordnorske båtgravene som direkte kan klassifiseres som skip, dvs. over 15 meter lange. Det eneste unntaket kan potensielt være et funn fra prestegården/Gjerdet i Laksestad (båt nr. 66), Steigen kommune, hvor det i 1853 ble utgravd rester etter et fartøy som kan ha hatt en lengde sammenlignet med en fembøring på rundt 50 fot (ca. 15 meter). Dessverre ble denne ikke profesjonelt utgravd, og dermed dårlig dokumentert (Nicolaisen 1884:2). Ingen av fartøyene fra båtgravene kan av den grunn direkte regnes som skip. Tilstedeværelse av skip i landsdelen menes likevel å kunne dokumenteres ved hjelp av forekomsten av stornaust langs kystlinjen. Dette har blant annet behandlet av Nilsen (1996) og Nilsen (1997a).

Et problem med denne slutningen er at det da eksisterer en forutsetning at store nausttufter betyr store fartøy. Nilsen (1996:19) omtalte eksempelvis de største nauttuftene i Nordlige Salten, Nordland for å være for store til å ha rommet fiskebåter. Det har imidlertid vært lite diskutert hvorvidt alle båtnaustene faktisk har vært bygget spesifikt for å romme ett fartøy eller flere. Bjørn Myhres (1985 og 1997) og Perry Rolfsens (1992) analyser indikerer likevel at dette har blitt akseptert. En kan likevel ikke overse muligheten for at store naust kan ha blitt bygget for å romme flere mindre båter, selv om det kan virke lite praktisk.

Mot slutten av vikingtiden da det kommersielle fisket startet å ta form kan det i enkelte områder, hvor betydelige mengder mennesker samlet seg for sesongfisket, muligens vært mer praktisk å samle seg ved større båtnaust, spesielt i Lofoten-området. I stornaustet ved Flakstad, som har

hatt innvendige mål på 27-29 x 5,5 meter, kunne det eksempelvis ha vært plass til fire fartøy på størrelse med en av båtene funnet ved Bitterstad (båt nr. 9) på 7,05 x 1,8 meter, og fortsatt vært plass til å vedlikeholde fartøyene innendørs (Nilsen 1996:65, Nilsen 1997a:110). Dette virker imidlertid mindre sannsynlig når en tar hensyn til at et stort naust ville krevd større trevirke i bærende konstruksjoner. Som fremhevet av Olav Sverre Johansen (1982:49, 61-66) har trolig tilgang til storvokst skog vært begrenset i Lofoten i jernalderen på grunn av befolkningspress.

Båt nr.	Lengde i meter	Bredde i meter	Lengde-bredde indeks	Estimert antall rom* (Justering for skottene) **	Antall båtsøm
16	2 m	-	-	1 (0)	52 +
23	2 m	-	-	1 (0)	12
10	3,2 m	0,5 m	5,4	2 (0)	49
30	4,3 m	0,9 m	4,7	3 (1)	30 - 40
15	4,9 m	1,1 m	4,5	3 - 4 (1 - 2)	1
12	5 m	0,9 m	5,5	3 - 4 (1 - 2)	19
8	5,4 m	0,6 m	9	4 (2)	68
31	5,4 m	1,4 m	3,8	4 (2)	20 +
13	5,5 m	-	-	4 (2)	124
43	5 - 6 m	2,5 m	3,1	4 - 5 (2 - 3)	-
4	6 m	2 m	3,1	4 - 5 (2 - 3)	21
26	6 m	-	-	4 - 5 (2 - 3)	80 - 90
17	6,5 m	1,5 m	4,3	4 - 5 (2 - 3)	26 +
3	6 - 7 m	-	-	4 - 6 (2 - 4)	44
25	7 m	1,7 - 1,8 m	3,8	5 (3)	80 ~
24	7 m	1,7 - 1,8 m	3,8	5 (3)	25 - 30
9	7,05 m	1,8 m	3,9	5 (3)	135
40	6,5 - 8 m	-	-	5 - 6 (3 - 4)	90
29	8 m	-	-	6 (4)	18 - 20
7	8 m	2 m	4	6 (4)	48
2	8,6 m	2,3 m	3,7	6 - 7 (4 - 5)	0
5	8 - 10 m	1,5 m	6,6	7 - 8 (5 - 6)	0
20	10 m	-	-	7 - 8 (5 - 6)	80
11	10,5 m	2,6 m	3,8	7 - 8 (5 - 6)	230 ~
14	12 m	-	-	9 - 10 (7 - 8)	568

Tabell 2: Oversikt over samtlige båtgraver hvor båtens dimensjoner er kjent sett i relasjon til antall båtsøm av jern. *Antall rom i båten er en estimering basert på vanligste lengder mellom bandene på 29-32 dansknorske tommer (0,75-0,83 m) fra historisk båtbygging. ** Siden estimeringen ikke tar høyde for fremre- og bakre skott i begge stevnene må disse to trekkes fra opprinnelig resultat da disse ikke kan regnes som rom.

5.1.2 Variasjon i antall båtsøm – Variasjon i båttyper i Nord-Norge?

Fra hva jeg kan observere i det tilgjengelige materiale fra Tromsø Museums arkiv og magasin har flertallet av båtene vært festet med båtsøm av jern, eller i hvert fall delvis. Tradisjonelt har 50 båtsøm vært minimumskravet for å fastslå tilstedeværelse av en båt i graven, først satt av Ohlmarks (1946:80) og senere videreført av Müller-Wille (1970:40-41). Sistnevnte har

riktignok senere gått vekk fra denne definisjonen ettersom nyere forskning har avdekket spor av andre typer fartøy i graven, blant annet forekomsten av sydde båter (Herstad 2007:23-24).

I Tabell 3 (Se [appendiks A](#)) kan vi se at de fleste båtene er representert med et relativt lavt antall søm, hvor hovedtyngden av fartøyene ligger innenfor kategoriene «0-30» og «31-60» båtsøm. Bare ni av de 76 båtgravene behandlet i analysen er representert med mer enn 61 båtsøm, mens fem av dem inneholdte mer enn 91 båtsøm. Særlig for det nordnorske materialet vil derfor minimum 50 båtsøm være et diskutabelt kriterium og ekskludere en rekke funn hvor en med sikkerhet kunne spore fartøy i graven. Imidlertid er det ganske åpenbart at sammenføringsteknikk med båtsøm av jern er mest utbredt blant båtene i graven. Det er likevel viktig å påpeke at antall søm i gravene varierer betydelig. Selvfølgelig kan dette skyldes forskjellig størrelse på selve båten, men kan også observeres blant fartøy av relativt samme størrelse. Båten fra Stave, Andøy kommune (båt nr. 4) og Strandå, Bodø kommune (båt nr. 26) ble begge estimert til å ha vært rundt 6 meter lange, men inneholdt et forskjellig antall søm (Hügel 2005:7, Nicolaissen 1893:1-2). I førstnevnte ble det funnet 21 båtsøm, mens i den andre ble det funnet 80-90 båtsøm. Samme mønster kan observeres i flere av fartøyene med omtrent samme dimensjoner, hvor noen har svært få, mens andre inneholdt en relativt høy frekvens av båtsøm (Se Tabell 2).

Variierende dokumentasjonsgrad eller bevaringsforhold kan ha vært bidragende faktorer, men på basis av de ulike båttypene dokumentert i båtfunn og båtgraver vil jeg til tross for dette hevde det er verdt å diskutere andre årsaker til variasjonen. Ovenfor har jeg presentert både klinkbygde båter med båtsøm av jern og sydde fartøy i de nordnorske båtgravene, men også diskutert eksistensen av en «tredje» båttype. En vekslende bruk av klinkbyggings- og syteknikk som observert i Bårsetbåten, Sand (båt nr. 12), Holkestadvika (båt nr. 16-23) og Strandå (båt nr. 26) kan være årsaken til variasjonen observert i Tabell 2. Jeg mener derfor det er viktig å stille seg kritisk til antagelsen om standardiserte sammenføringsteknikker knyttet til norrøn og samisk kultur. Dette vil bli ytterligere utforsket i kapittel [5.2](#) og [6](#).

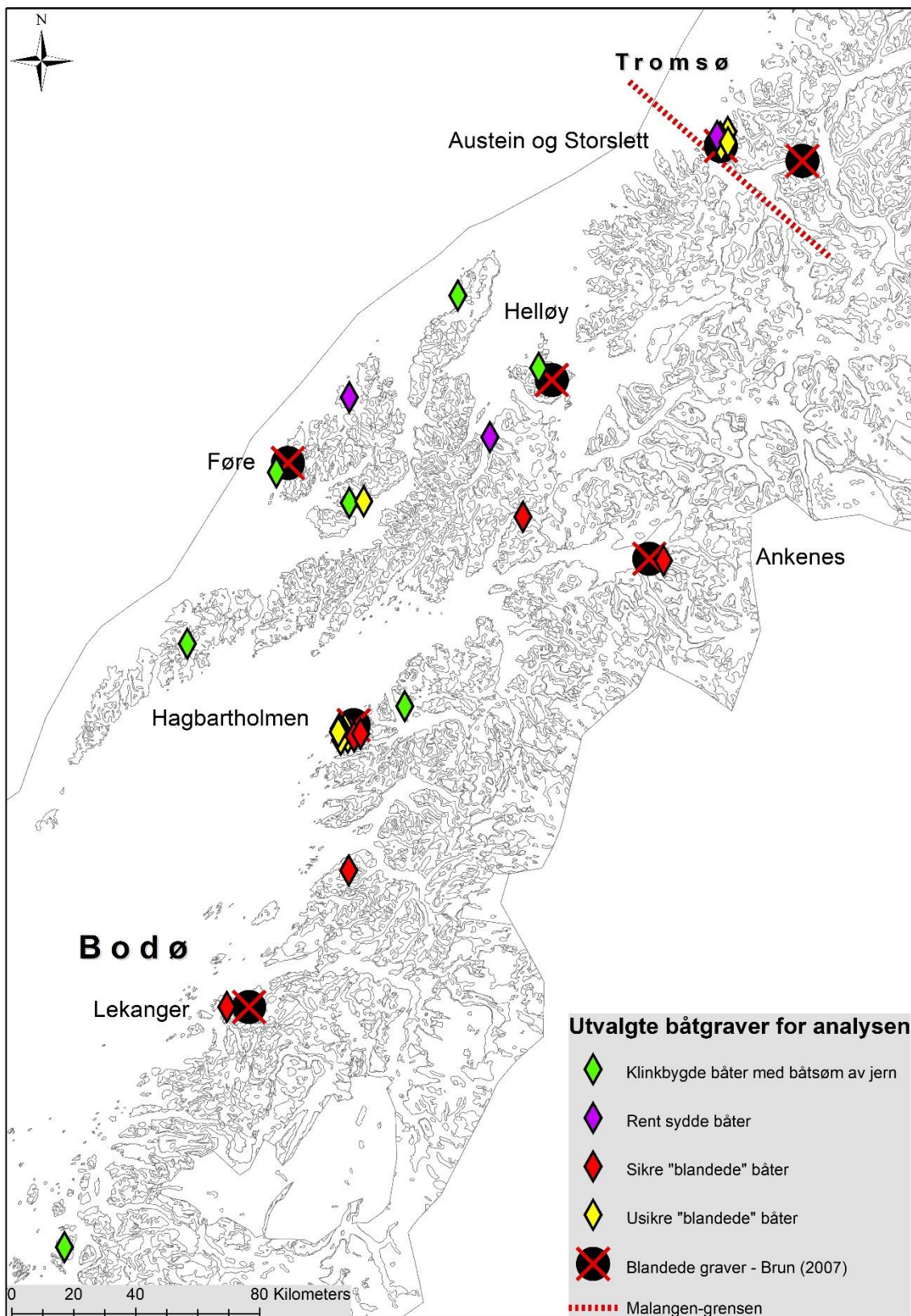
5.2 Geografisk fordeling av båtbyggeteknikker – Standardisering og hybridisering?

Med hensyn til variasjonen i båtgravene mener jeg det kan være interessant å undersøke om det faktisk kan observeres en geografisk fordeling av forskjellige båtbyggerteknikker basert på det arkeologiske materialet. Kan vi f. eks. se en konsentrasjon av fartøy primært klinket med båtsøm av jern i sørlige deler av Nord-Norge, hvor samisk kontakt har vært mer begrenset, enn i nordlige strøk, hvor kontakt kan ha medført en større utveksling av båtbyggerteknikker?

Hypotesen tar riktignok utgangspunkt i en mer tradisjonell tolkning av samiske og norrøne bosetningsmønster og båtbyggerteknikker relatert til samisk og norrøne folk, men den vil danne utgangspunkt for å utforske utbredelsen av hybridisering av enkelte kulturelementer, i dette tilfellet båtbyggertradisjoner (Brun 2007:15, 21). Kanskje særlig for Nord-Norge vil jeg si ytterligere diskusjon av temaet potensielt kan bidra til en mer komplett oversikt over den båttechnologiske utviklingen i det førhistoriske samfunnet, men også videreføre debatten om relasjonen mellom samisk og norrøn kultur under jernalderen i landsdelen.

Fra kartet (Figur. 10) synes det ikke umiddelbart å være mulig å tyde et klart mønster i fordelingen av båtbyggerteknikker knyttet til bruk av klinkbygningsteknikk og syteknikk eller kombinasjoner av begge. Med båtgravene som utgangspunkt virker det ikke som om at det finnes en klar inndeling, hvor en eventuell standardisering i sammenføringsteknikker kan observeres innenfor ett enkelt område. Selv om ikke alle båtene fra gravkonteksten med sikkerhet kan identifiseres som primært klinkbygde, sydde eller en blanding av både klinkbyggings- og syteknikk ser det ut som at begge sammenføyingsmetodene kan ha vært anvendt om hverandre fra merovingertid og fram til slutten av vikingtiden i store deler av Nord-Norge, særlig langs kysten fra Andenes og sørover til Bodø. Likevel mener jeg et par mulige trender kan spores.

For det første ser det ut som at fartøy som med sikkerhet kan hevdes å ha vært fullstendig klinket med båtsøm av jern ikke har blitt funnet lengre nord enn på Mikkalbostad (båt nr. 37), Dyrøy kommune. Dette er riktignok like sør for den tradisjonelle etniske grensen mellom norrøn og samisk bosetning, omtalt som Malangen-grensen, slik illustrert i Figur 10 (Se Schanche 1986, 1989a, Sjøvold 1974:295-362). I dagens forskning er imidlertid denne inndelingen mindre gjeldene ettersom det har blitt funnet graver av samisk karakter, ikke bare i grensesonene, men også godt innenfor de antatt mer etnisk homogene norrøne regionene (Brun 2007:60-64). Med hensyn til problematikken vil jeg ikke hevde at Malangen-grensen bærer noe vekt i en geografisk inndeling av båtbyggerteknikker ettersom både rent sydde båter og fartøy sammenføyd med både klinkbyggings- og syteknikk er funnet sør for denne grensen.



Figur 10: Båtgraver sett i relasjon til Bruns (2007) "blandede graver". (Kart egenprodusert i ArcMap.)

Den andre trenden er at graver med rent sydde båter fram til i dag ikke funnet lengre sør enn på Kveøya (båt nr. 2), Kvæfjord kommune, mens de andre to ble funnet i Øksnes (båt nr. 5) og nylig på Hillesøy, Tromsø kommune. Båten fra Kveøya har som sagt blitt datert til bronsealderen. Øksnesbåten vil derfor bli regnet som den sørligste forekomsten av denne båttypen fra jernalderen.

Siden det er gjort såpass få funn av graver med båter av denne typen vil jeg ikke nødvendigvis si at dette mønstret er representativt for utbredelse av båtbyggerteknikken, men kan eventuelt indikere at sydde båter var mest utbredt i de nordligste delene av Nordland og Sør-Troms. Denne påstanden krever riktignok en oppfølging dersom flere graver med denne typen båter eventuelt blir avdekket. Et annet problem er det til nå ikke har blitt avdekket båtgraver i Nord-Troms eller Finnmark, selv i områder identifisert som norrøne enklaver. Jeg har derfor ingen mulighet til å vurdere båtens rolle, og da heller ikke anledning til å undersøke hvilke båttyper som har vært vanlig i disse områdene.

5.2.1 Blandede graver og blandede båtbyggerteknikker?

Som jeg har diskutert ovenfor vil nødvendigvis ikke båttypene i gravkonteksten geografiske fordeling fortelle oss så mye alene. Noen trender kan muligens observeres, men det som er mest interessant er at tilstedeværelsen av både sydde og eventuelle båter sammenføyd med både klinkbyggings- og syteknikk i nordnorske graver potensielt kan vitne om «blandet» gravskikk med elementer fra både norrøn og samisk kultur. Inga Malene Brun (2007:41) har argumentert for at blandede graver forekommer i hele Nord-Norge og kan spores over et langt tidsrom i jernalderen og tidlig middelalder. Spørsmålet blir da om begrepet blandede tradisjoner også kan overføres til sammenføringsteknikker i båter?

Relasjoner mellom samisk og norrøn kultur i Nord-Norge var lenge farget av en grunnleggende dikotomisk forståelse som lett har simplifisert viktige sider ved fortiden. Tanken om en etnisk grense, gjerne satt til område Malangen - Lyngen (Se Figur 10., Schanche 1989a:173-176, Hansen og Olsen 2004:75-87), førte til at funn utenfor en slik todeling nesten fikk et preg av å være anomalier. Brun (2007:60-61) sine undesøkelser av gravmateriale fra denne perioden har imidlertid vist et vesentlig antall av graver med blandet karakter så langt sør som Lekanger; med andre ord ikke bare i grensesonene, men godt innenfor de antatt mer etniske homogene regionene, dvs. Nordland og Sør-Troms. Fra forekomsten av kulturelt tvetydige graver vil det være naturlig å utlede at dette har vært områder hvor betydelig interaksjon mellom kulturene

har funnet sted, noe som over tid har ført til en hybridisering av en rekke kulturelle elementer, som også kunne ha omfattet båtbyggertradisjoner.

Nedenfor har jeg derfor valgt å benytte meg av Bruns (2007) utvalgte lokaliteter for å undersøke hvorvidt denne hybridiseringen eventuelt kan observeres i nærliggende båtgraver. Her tenker jeg at på samme måte som gravene med blandede karakter undersøkt av Brun kan vitne om områder med kulturell hybridisering, kan muligens forekomsten av sydde båter i norrøne/norske områder og båter med blandet båtbyggerteknikk indikere en lignende situasjon. Begrepet kulturell hybridisering er riktignok ikke et uproblematisk begrep, og det kan være utfordrende å identifisere kulturelle hybrider i en arkeologisk kontekst (Svestad 2017:149). Likevel kan det være fruktbart å sammenligne den geografiske plasseringen av Bruns blandede graver med båtgraver hvor det med sikkerhet har fulgt med sydde båter eller fartøy med festet med både klinkbyggings- og syteknikk. Mer usikre funn og fartøy hovedsakelig klinket med båtsøm av jern vil også vurderes opp mot Bruns utvalgte lokaliteter. Hvor det lar seg gjøre eller er hensiktsmessig vil båtfunn fra andre deler av landet og Nord-Europa bli trukket inn for sammenligning og diskusjon av sammenføringsteknikk. Aktuelle lokaliteter presenteres fra nord til sør.

Nordheim (båt nr. 1), Tussøy (båt nr. 32), Austein (båt nr. 33), Hillesøy (uten båt nr.), og Storslett (Båt nr. 34), Tromsø kommune

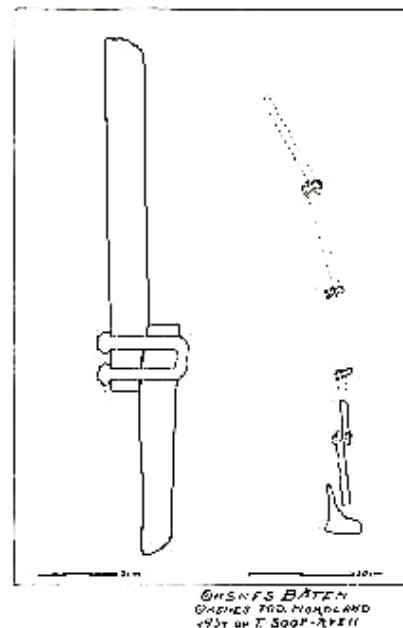
Like nord for tradisjonelle Malangen-grensen har Brun (2007) beskrevet to blandede graver på den sørvestlige delen av Kvaløya i Tromsø kommune. Ved Austein skal det tidligere ha fantes fire røyser/steinlegginger beliggende rundt en bautastein. Disse skal ha ligget under flat mark uten antydning til haug, hvor en av dem skal ha vært en kvinnegrav. Her ble det blant annet funnet en finsk-baltisk importert armring og en spenne av finsk type (Gjessing 1945:4-5, Sjøvold 1974:155-156). Omtrent en kilometer i nordøstlig retning fra Austein ble det også funnet rester med et smykkemateriale med østlig preg ved Storslett gård (Sjøvold 1974:159). Fraværet av norrøne smykker, og tilstedeværelsen av et betydelig antall perler i pose har Stamsø Munch (1994:30-32) påpekt kan minne om samisk tradisjon. Begge gravene vitner om handelsforbindelser østover eller et område hvor det har bodd to etniske grupper, som har levd nært innpå hverandre og vært relativt fleksible i hvordan man begravde sine døde (Brun 2007:51-53).

Ved Austein (båt nr. 33) skal det også ha blitt funnet en litt uvanlig båtgrav, hvor den døde ser ut til å ha blitt lagt under en avkuttet båt (Sjøvold 1974:156), noe som også ser ut til å ha vært

tilfelle ved båtgraven ved Nordheim på Hillesøy (båt nr. 1), men her lagt i båten (Gjessing 1938:2-3, 1943:42-44, Sjøvold 1974:158-159). Hva dette representerer er vanskelig å si, men kan indikere fleksibilitet i gravskikk, ettersom det har vært mest vanlig å plassere liket i en hel båt. Båtsøm som ble funnet i båtgraven ved Austein er ikke beskrevet, så jeg kan ikke med sikkerhet si noe om båtens byggeteknikk. Jeg ser ikke bort ifra at denne også kan ha vært sydd. Båten fra Nordheim (båt nr. 1) ser imidlertid ut til å ha vært klinkbygd siden båtsøm av jern åpenbart lå vesentlig over og på siden av den døde, mens det under liket ble det funnet meget få (Gjessing 1938:2-3, Sjøvold 1974:156, 158). Å hvelve et avkuttet fartøy over avdøde er likevel interessant ettersom båtens maritime egenskaper «ødelegges», og da kanskje ikke kan forstås som å symbolisere et fartøy som skulle være sjødyktig i livet etter døden. Noe direkte bevis for båter bygd i kombinasjonsteknikker kan jeg ikke med sikkerhet belegge, men fra båtgravene i nærheten av Storslett (båt nr. 34), og Tussøy (båt nr. 32) ble det funnet svært få båtsøm (Nicolaisen 1900:136-137, Sjøvold 1952:30-31, 1974:159-160), noe som kan indikere tilværelse av båter med kombinerte sammenføringsteknikker.

Øksnes Prestegård, Øksnes kommune (båt nr. 5)

Øksnesbåten er riktignok ikke en av de utvalgte lokalitetene behandlet av Brun (2007), men burde i stor grad regnes som en blandingsgrav selv om båtens sydde natur har gjort det utfordrende å identifisere etnisk bakgrunn. Lokaliteten ligger kun ca. 30 kilometer nordøst for gravfeltet på Føre (båt nr. 11) som Brun har tolket å inneholde blandingsgraver. Som sagt ble fartøyet fra første stund tolket av Soot-Ryen (1934) og Gjessing (1941) som å være av samisk opprinnelse ettersom bordgangene var sydd (Figur 11), mens Pedersen (2002:86) har hevdet at Øksnesbåten har vært i samsvar med norrøn båtbyggertradisjon. Da den i tillegg var funnet i en gravhaug med alle kjennetegn for norrøne begravelser fra vikingtiden, mente han det var vanskelig å se på båten som leveranse av samiske båt til norske bygder. I tillegg mente Pedersen (2002:90) at å feste bordene til bandene med trenagler også har blitt observert i flere norske, svenske og danske båtfunn, og dermed et kjennetegn som vanskelig kan sies å være samisk. Det er imidlertid klart at graven har karakteristiske trekk fra begge kulturene hvor det



Figur 11: Styrbord på Øksnesbåten. Bordgangene slik det var spor etter dem (Gjessing 1941:46, Fig. 38).

da, i tillegg et «typisk» norrønt gravgods, har blitt antydnet at hele båten kan ha vært dekket med never utvendig, et fenomen som i stor grad assosieres med samisk gravskikk, men observeres også i norrøne graver (Gjessing 1941:41).

Føre, Bø kommune (båt nr. 11)

Rundt 30 kilometer sørvest fra båtgraven i Øksnes, ved Føre i Bø kommune, i et gravfelt hovedsakelig bestående av norrøne graver, har fire av gravene klare paralleller til samisk gravtradisjon. Dette mente Brun (2007:48-50) blant annet kunne bevises i gravens utforming, bjørnenes tydelige status i form av en bjørnefelle og bjørneklør, nedleggelse av bein, funn av nebb trolig brukt som amulett og ikke minst forekomsten av neversvøp. To av gravene skal også ha vært barnegraver, en gravtradisjon som sjeldent forekommer i norrøne kontekster. Disse gravene var riktignok ikke båtgraver, men ble funnet i samme gravfelt som fartøyet (båt nr. 11) beskrevet tidligere. Førebåten har jeg som sagt tolket som fullstendig klinket med båtsøm av jern, men jeg vil likevel argumentere for at gravene med samiske paralleller setter den i en flerkulturell kontekst ettersom materialet indiker at tidsspranget mellom begravelsene ikke var så stort, dvs. primært til 400-tallet.

Sand, Tjeldsund kommune (båt nr. 12)

Ovenfor argumenterte jeg blant annet for at båten fra Sand i Tjeldsund kommune er et ganske klart eksempel på en hybridisering av sammenføringsteknikker. Graven lar seg riktignok ikke direkte korrelere med Bruns (2007) blandede graver på samme måte som de andre, men er likevel funnet godt innenfor et geografisk område hvor hybridisering av gravskikk ikke har vært uvanlig, bare 42 kilometer fra båtgraven ved Ankenes (båt nr. 49) som Brun har tolket som å inneholde flerkulturelle elementer. Imidlertid er det lite som kan indikere at graven fra Sand er en blandingsgrav ettersom gravgodset peker mot en norrøn etnisitet, men inneholder likevel et fartøy med spor etter blandede båtbyggerteknikker.

Ankenes, Narvik kommune (båt nr. 49)

Ved Ankenes i Narvik kommune ble en lokalitet med tre graver undersøkt av Nicolaisens (1912-13:78-79, 1913:23-25) i 1911, og i påfølgende år. De fleste av gravene ble beskrevet som funntomme, da det bare i tre av gravene ble gjort funn: to fat, en ringspenne og båtsøm. Bronsefatet (Ts.2125) funnet på Millerjordneset, og kopperfatet (Ts.2048) som dukket opp på Lyngneset er ganske unike i seg selv, gjerne kalt «Hansaschüsseln», da forbundet med hansaetatenes handel. Dette er likevel nokså misvisende når det gjelder datering og distribusjon

ettersom de forekommer innenfor tidsrommet sen vikingtid til 1200-tallet (Brun 2007:46-48). Gravfeltet har blitt tolket av Oddmund Andersen (2002:151-157) å ha tilknytninger til samisk gravtradisjon. Samtidig så mente han at funn av gjenstander som kunne knyttes til norrøn gravskikk, slik som båtsøm av jern, åpnet for at gravfeltet også har blitt brukt av en norrøn/norsk befolkning som ønsket å videreføre hedensk gravtradisjon. Dette gravfeltet er imidlertid under en ny vurdering av Torgeir Nordkild (ikke publisert), mastergradsstudent ved UiT. Nordkild anser gravfeltene ved Ankenes som samiske og del av en større samisk kultområde da det finnes flere sikre samiske graver på sørsiden av Beisfjorden (2018, personlig meddelelse fra Torgeir Nordkild, 09.04.2018).

Det som har fått Brun (2007) til å tolke dette som en mulig blandingsgrav er forekomsten av båtsøm av jern og en ringspenne av finsk/øst-baltisk opprinnelse, sammen med det ene fatet av bronse, datert til vikingtid/tidlig middelalder (Sjøvold 1974:219). Fra Nicolaissens (1912:79) beskrivelser ser det ikke ut til at sømmen ble funnet i samme grav som spennen og bronsefatet, men like øst for denne graven. Sett bort i fra båtsøm ble intet gravgods funnet som kunne knyttet den avdøde til en bestemt etnisitet, men funnene kan antyde at graven har vært en del av et større gravfelt hvor en hybridisering av gravskikk kan ha foregått,

Ettersom båten i graven ut fra båtsømmen bare så ut til å ha vært 2 meter lang, 60 centimeter dyp og bare inneholdt 20-27 båtsøm har tolkningen av at den den døde har blitt lagt i en båt blitt kritisert av Andersen (2002:154-157) da størrelsen på fartøyene ville ha vært betraktelig mindre enn norrøne båter. Interessant nok koblet ikke Nicolaissen (1912:79) forekomsten av båt direkte til norrøn gravskikk i sine notater, men han påpekte at det kan ha vært deler av en båt som hadde blitt lagt ned i graven. Fra antall båtsøm funnet i graven synes jeg Nicolaissens tolkning er rimelig. At bare deler av båten har fulgt med i graven har blitt observert ved flere anledninger, blant annet i båtgravene ved Nordheim (båt nr. 1) og Austein (båt nr. 33) nevnt ovenfor. Etter nærmere undersøkelser av sømmen fra Ankenes viste det seg at ved flere av dem hadde rester etter et organisk materiale surret rundt sømmes stamme, rett under naglehodet og roe-platen. Materialet hadde trolig fungert som et tetningsmateriale (Se Figur 5).

Ved hjelp av X-ray fluorescence-undersøkelser (XRF) fikk jeg indikasjon på at dette var ull, mest sannsynlig fra sau, ettersom det ble observert høye nivåer av svovel fra den doble aminosyren cystin. Dette kan forklares med at ull hovedsakelig er et fiberprotein kalt keratin, som igjen består av karbon, hydrogen, oksygen, nitrogen og svovel (Se Figur 16 i [appendiks B](#)) (Bradbury 1976:247-252).

I tillegg ble tegningsmaterialet nærmere undersøkt ved hjelp av mikroskop. Formålet var å sammenligne fiberstrukturene med ull fra moderne gammelnorsk spælsau for å ytterligere bekrefte at dette var tetningsmateriale fra båtsøm (Figur 12). Elizabeth Ellen Peacock, professor ved NTNU Vitenskapsmuseet, som har jobbet med konservering og arkeologisk tekstiler, mente at tetningsmaterialet mest sannsynlig stammet fra sau, men kunne ikke med sikkerhet bekrefte dette ettersom ytterligere analyser var nødvendig (Peacock 2018, korrespondanse over epost, 15.01.2019). Gravfeltet kan dateres til vikingtid eller middelalder basert på ringspennen av bronse, noe som betyr hår fra geit og storfe kan være potensielle kandidater. Fiberstrukturene hos disse to artene opptrer riktignok som ganske like under mikroskop, noe som gjør det utfordrende å med sikkerhet identifisere hvilket dyr det stammer fra (Se Appleyard 1978:48, 64, 108-109). Jeg mener likevel undersøkelsen har vist at tetningsmaterialet stammer fra sau eller storfe, og at det da har fungert som tetningsmateriale.



Figur 12: Sammenligning av tetningsmateriale fra båtsøm av jern funnet ved Ankenes (venstre) og ull (høyre) fra moderne gammelnorsk spælsau.

Tetningsmaterialet ser ut til å ha vært rullet eller flettet i enkle «pølser», for så ha blitt surret rundt sømmens hode eller roe, hvor da fibrenes fleksible og støtdempende egenskaper binder sammen tjæren og kan ha skapt en vanntettende effekt (Rodum 2013:53-54). Totalt sett mener jeg dette å tale sterk for at sømmen har tilhørt en båt ettersom disse animalske fibrene har vært mest vanlig som tetningsmateriale i kombinasjon med tjære under jernalderen og tidlig middelalder i Skandinavia (Se Rodum 2013:16-19, 33-35, 52-55). Hvilken etnisk tilhørighet gravplassen skal tilskrives er det riktignok diskusjon om, men som Andersen (2002) argumenterer for kan gravfeltene være samiske basert på den morfologiske likheten med samiske jordgaver, og den østlige ringspennen samt parallellen i et funn av et Hansafat i en samisk grav på svensk side (Brun 2007 46-48). Uavhengig av etnisitet vil jeg klassifisere dette som sannsynlig båtgrav. Det kan imidlertid ikke antydes hvordan båten har vært konstruert.

Jeg velger likevel å ta forbehold om at den døde kan ha blitt lagt ned i en pulk, eller andre naglede trekonstruksjoner slik det er observert i flere jordgraver i jernalderen, spesielt i århundreskiftet da kristendommen fikk mer innflytelse. Ved Sjøholmen og Ávekat/Løkholmen i Nesseby kommune ble det eksempelvis funnet 19 graver hvor det opplyses at de døde har vært nedlagt i pulker, på sammennaglede bordstykker, og i trekister av form som en avlang kasse. (Schanche 2000:106-107). På bakgrunn av tetningsmaterialet er det imidlertid klart at sømmen stammer fra en båt, men det er usikkert hvorvidt en hel båt har fulgt med i graven. Alternativt kan den døde ha blitt lagt på bordstykker fra et opphugget fartøy.

Hagbartholmen, Steigen kommune (båt nr. 15 og 63)

Ved Hagbartholmen i Steigen kommune skiller Grav 1 (båt nr. 63) seg ut fra resten av gravfeltet i og med at den var dekket av et neverlag og inneholdt flere smykker av østlig opprinnelse. Den relativt rikt utstyrte kvinnegraven har dermed blitt tolket som å ha samisk bakgrunn i et gravfelt ellers assosiert med norrøne graver. Dette har Brun (2007:43-44) hevdet kan forklares med at det potensielt har skjedd en utveksling av ektefeller mellom en samisk og norrøn elite for å styrke allianser og samarbeid. Det ble funnet seks nagler som kunne se ut til å ha vært båtsøm, men kan ikke med sikkerhet identifiseres som en båtgrav ettersom ingen tydelig spor etter båt kunne observeres i undergrunnen. Det har da blitt foreslått at disse har tilhørt en trekiste. Dimensjonene og hvilke sammenføringsteknikker som har vært benyttet er derfor usikre.

Ved samme gravfelt skal det samtidig ha blitt avdekket en båtgrav i Grav 8 (båt nr. 15). Dokumentasjonen av denne er nokså sparsommelig ettersom denne ble utgravd på 1950-tallet. Rapporten nevner likevel at graven bestod av en flat og oval steinlegging på 5,6 x 4 meter. Midt i åpningen kunne det imidlertid observeres et avtrykk av en båt i profilen, oppmålt til 4,9 meter i lengde. Det ble også funnet en del mindre og meget forrustede jernstumper, bare en av dem kunne identifiseres som båtsøm. Jernklumpene ble undersøkt, men ga lite innsikt ettersom disse var oppsmuldret. På bakgrunn av dette vil jeg argumentere for at denne mest sannsynlig har vært fullstendig sydd, hvor da den ene sømmen kan ha vært gravgods (Lund 1954b, Unimus.no - Ts.5281-89).

Holkestadvika, Steigen kommune (båt nr. 16-17)

Holkestadvika ligger ca. 1,5 kilometer øst for gravfeltet på Hagbartholmen, hvor jeg allerede har beskrevet Grav 3 (båt nr. 17) som en ganske sikker indikasjon på en båt bygget i kombinasjon med klinkbyggings- og syteknikk. Basert på antall og plassering av båtsøm fra båt

nr. 17, og beskrivelsene fra resten av båtgravene vil jeg videre hevde at det er sannsynlig at flere av fartøyene i Holkestadvika kan ha hatt en lignende konstruksjon. Dette er imidlertid vanskelig å bevise ettersom området har vært dyrket mark, og av den grunn nokså omrotet. I tillegg til Grav 3 var det kun båt nr. 16 i Grav 1 som var såpass godt bevart at sømmens plassering og båtens avtrykk på ca. 2 meter kunne tydelig identifiseres. Totalt ble det funnet over 52 båtsøm av jern. Båtkonturene og plasseringen av båtsøm i gravkonteksten ser imidlertid ut til å være litt forskjellig fra båt nr. 17 i Grav 3 med hensyn til konstruksjonsmetode. I båt nr. 16 ble det i stedet funnet en del søm i ytterkanten av båtavtrykket, og noen få tilhørende borganger som trolig har vært festet til kjølen. I tillegg kunne flere av de høyere bordgangene identifiseres med tilhørende båtsøm. I nedre parti av båten var avtrykket klart nok til at overlappingen av flere bordganger kunne spores, men uten funn av søm (Stamsø Munch 1967:2-7). Ansvarlig feltleder Stamsø Munch (1967:5-7) har dermed foreslått at dette muligens kan tyde på at de nedre bordgangene i båt nr. 16 var sydd, en antagelse hun mener kan støttes av det forholdsvis lave antall båtsøm funnet i graven totalt sett.

I likhet med båt nr. 17 i Grav 3 ble det også i båt nr. 16 funnet noen få søm langs ytterkanten av båtavtrykket. Det kunne ikke identifiseres noen tydelig markert kjøl under utgravningen, noe Stamsø Munch mente kunne antydning at dette hadde vært en flatbunnet båt. I tillegg ble det også funnet noe båtsøm i stevnpartiet og små jernbånd som trolig har vært brukt til å feste bordgangene, men kan også være et tegn på reparasjon (Stamsø Munch 1967:2-7). Det er imidlertid uklart hvorfor hun tolket fartøyet som flatbunnet da dette begrepet vanligvis brukes om båter uten kjøl. Senere i rapporten beskriver hun likevel funn av søm liggende på tvers fartøyets lengderetning der kjølen ellers ville har vært. Siden dette også er de lengste båtsømmene fra graven vil jeg si det er stor sannsynlighet for disse har gått gjennom båtens kjøl og festet tilhørende bord. Ettersom det ble funnet relativt få båtsøm mellom kjøl og øverste bordganger vil jeg her også argumentere for en blanding av sammenføringsteknikker.

Båtens beskjedne størrelse i funnkonteksten kan potensielt sammenlignes med båtgraven fra Kalárhöfði, Grímsneshreppur, Árnessýsla i Island. Fartøyet ble estimert til å ha vært 2,8 meter, men her ble det funnet 80-90 båtsøm (Müller-Wille 1970:180). Opprinnelig kan båt nr. 16 også ha vært utstyrt med et samme mengde båtsøm av jern som denne, men gått tapt som følge av senere forstyrrelser. Jeg vil likevel hevde at sømmens plassering innenfor fartøyets struktur vitner om en kombinasjon av klinkbyggings- og syteknikk.

Lekanger, Gildeskål kommune (båt nr. 24-25)

I langhaugen (båt nr. 25) ved Lekanger hadde den døde blitt lagt i en båt på rundt 7 meter. Her ble bare 25-30 båtsøm funnet, hvor plasseringen av disse i gravkonteksten kan minne om «blandingsbåtene» fra gravfeltet ved Holkestadvika (båt nr. 16 og 17). Båtsøm av jern ser ut til å konsentrere seg ved begge stavnene og langs fartøyets sider, muligens de øverste bordene. I tillegg ble det observert tversgående striper som trolig har vært spant (Brun 2007:42-43, Stenvik 1976:5, 1980:129). Hvorvidt sømmene i båtens midtrom stammer fra dette er imidlertid vanskelig å tyde fra plantegningene. Ettersom flere båtsøm var opp mot 5,6 centimeter kan det indikere at disse i stedet vært festet i båtens kjøl. Skjelettmaterialet ble bestemt å være fra en mann, beskrevet som «en ekstrem kortskalle» og «åpenbart en same» (Stenvik 1980:129).

Den døde i rundhaugen (båt nr. 24) ble tolket til å være en eldre kvinne av «nordisk rase» lagt i en båt som også har vært 7 meter lang, men inneholdt ca. 80 båtsøm (Brun 2007:42, Stenvik 1976:3-5). Fra sømmens plassering er det imidlertid klart at dette også potensielt kan ha vært en «blandingsbåt». I dette fartøyet kommer det enda tydeligere fram at det hovedsakelig er fremre og bakre stevn som har vært festet med båtsøm, mens resten potensielt kan ha vært sydd. Riktignok kan det observeres et par tversgående rekker av søm, noe som eventuelt kan ha tilhørt spant eller band som ville ha hatt en forsterkende funksjon. En må likevel være oppmerksom på at dette kan være forsaket av andre faktorer ettersom utgraver opplyser om forstyrrelser i midten (Brun 2007:42-43, Stenvik 1976:3-5, 1980:127-129). Slutninger om etnisitet ut fra anatomiske trekk kan imidlertid kritiseres, men som Lars F. Stenvik (1980:132, 136-137) påpekte kan forekomsten av østlige importgjenstander indikere handel, der Lekanger potensielt kan ha vært et krysningspunkt for kontakt mellom kulturene.

Begge båtene inneholdt relativt lave frekvenser av båtsøm sammenlignet med to funn fra Midt-Norge med omtrent samme lengde. Fartøyene fra Mo Kirke (7,5 meter) i Surnadal kommune, Møre og Romsdal inneholdt eksempelvis 190 båtsøm, mens fartøyet funnet ved Værnes, Haug 13 (7.72 meter) i Stjørdal kommune, Nord-Trøndelag ble funnet med hele 286 båtsøm (Nilsen 1997:IV, IX-X). Med henblikk på antall båtsøm og i hvilke deler av båten de ble funnet, vil jeg hevde båtene fra Lekanger muligens kan sammenlignes med båt nr. 26 fra Strandå, spesielt fartøyet (båt nr. 24) fra rundhaugen, mens båten (båt nr. 25) fra langhaugen er mer usikker.

5.2.2 Oppsummering

Sammenlignet med båtgraver fra resten av Nord-Europa observeres det en relativt lav forekomst av båtsøm av jern i forhold til båtens størrelse i det nordnorske materialet. Eksempelvis ble det

ved Hundstad, i Kværfjord kommune (Båt nr. 40) funnet en båt estimert til å ha vært 6,5-8 meter lang. Her ble det bare funnet rundt 70 båtsøm (Nicolaisen 1881:280-281), mens andre fartøy av samme størrelse fra Nord-Skandinavia generelt sett har hatt 200-500 båtsøm (Müller-Wille 1970:34-35). Jeg mener ikke å hevde at det har eksistert en form for standardisering av dette forholdet i klinkbyggertradisjonen, men sammenlignet med båtgraver fra andre steder i Nord-Europa er lengde på fartøyene og antall båtsøm gjennomsnittlige lavere. Som sagt kan en også se betydelig variasjon i antall søm i båtgravene fra Midt-Norge. Fartøy på f. eks. 7-10 meter varierer mellom 50-286 båtsøm. Fra et overordnet nivå samsvarer dette nokså godt med nordnorske båtfunn. Funn fra Midt-Norge virker likevel å opprettholde et minimum antall søm på minst 100 for blant de største fartøyene mellom 8-10 meter. Dette er ikke et tilfelle i Nord-Norge, hvor antallet varierer fra 20-230 (Se Tabell 2). Her er båten fra Ness (båt nr. 14) som ble estimert til å ha vært 12 meter, og inneholdt 568 båtsøm det eneste unntaket. Jeg ser det derfor nødvendig å ta i betraktning at en kombinasjon av klinkbyggings- og syteknikk kan være potensiell forklaring på variasjonen i de nordnorske båtgravene.

Analysen av de nordnorske båtgravene viser blandede sammenføringsteknikker. Bruns (2007) analyse av «blandede graver» fremhever at selv om en har to etnisk forskjellige grupper, vil det også innenfor disse gruppene ha eksistert ulike undergrupperinger hvor interaksjon på tvers av kulturene var vanlig. For grupper som har hatt tilhold langs kysten vil denne kontakten vært naturlig ettersom havet som felles ressurskilde har dannet grunnlag for betydelig interaksjon, spesielt med hensyn til økonomiske relasjoner. Slike relasjoner har gjort det mulig for både norrøne og samiske grupper å styrke sin økonomiske situasjon, noe som har vært viktig for den overordnede samfunnsmessige utviklingen. Fra de utvalgte lokalitetene mener jeg å kunne se en kobling mellom flere av Bruns (2007) lokaliteter med blandingsgraver og utbredelsen av båttyper med blandede sammenføringsteknikker.

Førebåten (båt nr. 11) kunne f. eks. plasseres i et område preget av en flerkulturell kontekst ettersom gravfeltet inneholdt gravgods typisk for både norrøn og samisk gravskikk selv om fartøyet klart kunne klassifiseres som fullstendig klinkbygget med båtsøm av jern. Dette medfører at en kan stille seg kritisk til tidligere antagelser om sammenføringsteknikken med båtsøm av jern som eksklusivt norrøn. Øksnesbåten (båt nr. 5) mener jeg tydelig problematiserer dette da det ble funnet en båt som «tvilsomt kunne sis å være norskbygd» i en båtgrav (Gjessing 1941:72). Hvorvidt denne faktisk har vært bygget av samiske båtbygger har imidlertid vært omdiskutert. Tilstedeværelsen av både klinkbyggings- og syteknikk i en og

samme båt kan imidlertid tale for langt mer fleksibel bruk av sammenføringsteknikker blant jernalderens båtbyggere, uavhengig av etnisk bakgrunn.

Ved f. eks. gravfeltene Hagbartholmen (båt nr. 15 og 63) og Holkestadvika (båt nr. 16-17) kunne det i tillegg til blandet gravgods identifiseres fartøy enten hovedsakelig sydd eller festet med både klinkbyggings- og syteknikk selv om lokalitetene er 1,5 kilometer fra hverandre. Med hensyn til hybridiseringen av både gravgods og båtbyggerteknikk kan dette da indikere betydelig interaksjon mellom kulturene i dette området.

Fartøy med kombinerte båtbyggerteknikker kan generelt sett spores over store deler av Nordland og Sør-Troms (Se Figur 10), med andre ord langt sør for den tradisjonelle Malangen-grensen. Hvis denne båttypen da har vært relativt vanlig i den nordlige delen av landet vil det være nødvendig å vurdere hvorvidt den har spredt seg videre langs norskekysten under jernalderen ettersom handelen og eksport intensifieres. Dette burde tas hensyn til i fremtidige prosjekter.

Selv om det ligger flere forbehold i konklusjonen, har flere av fartøyene vært sammenføyd med både klinkbyggings- og syteknikk. Hva jeg vil fram til er at kystkulturen trolig ikke har vært preget av bare en dikotomisk etnisk inndeling. Tilknytningen til havet vil ha satt båten som redskap for marin utnyttelse i senter for sosial omgang mellom kulturene både på land og til sjøs. Det er derfor naturlig at denne fellesinteressen har medført en etablering av viktige sosiale og økonomiske relasjoner på tvers av gruppene, noe som videre kan ha resultert i utveking av marine kunnskaper, og ikke minst båtbyggertradisjoner. I områder hvor denne kontakten har blitt opprettholdt kan dette ha medført en utvikling av mer utradisjonelle båttyper over tid, slik mitt materiale indikerer.

Jeg vil derfor hevde at båtbyggerteknikkene tidligere oppfattet som klart definert etter etnisitet, i større grad må oppfattes som mer praktiske og situasjonsbestemte løsninger. Eksempelvis kan funnet ved Sand, Tjeldsund (båt nr. 12) illustrere en løsning mindre bestemt av etnisk tilhørighet og heller hvilke midler som var best egnet eller tilgjengelig. Her kommer det imidlertid også tydelig fram at båten som gravgods ikke bare har hatt funksjon som å være «pynt» eller statusobjekt for den avdøde, men reflekterer et bruksobjekt som har hatt en klar praktisk funksjon før den havnet i graven. Dette vil ytterligere diskuteres i kapittel [6.3](#) og tilhørende underkapitler.

Det vil derfor være problematisk å inndele norrøn og samisk båtbyggertradisjoner som enhetlige lukkede enheter (Mathisen 2010:134), og av den grunn er jeg bare delvis enig med Pedersens (2002:90) tolkning av Øksnesbåten (båt nr. 5). Hva han mente når han hevdet at fartøyet hadde blitt konstruert etter norrøn båtbyggertradisjon er litt uklart, men jeg regner med han så for seg at båten har blitt bygget av båtbyggere av norrøn etnisitet, og ikke samer. Som støtte for sin argumentasjon benytter han seg av forskjellen mellom samisk og norrøn syteknikk slik beskrevet av Christer Westerdahl (1987: Fig. 30) hvor sammenhengende søm regnes som typisk samisk, mens separerte sting ble oppfattet som norrøn. Siden det i Øksnesbåten bare ble benyttet separerte sting påsto han båten klart tilhører norrøn båtbyggertradisjon (Wickler 2010:353).

Dette kan klart være tilfellet, men som Wickler (2010:353-354) har påpekt illustrer denne debatten hvordan sammenføringsteknikkene i jernalderens båttyper ennå er farget av forutinntatthet og etniske stereotyper. Syteknikkens umiddelbare assosiasjon blant forskere som et utelukkende samisk trekk har dermed begrenset forskningen på samisk båtteknologisk utvikling i jernalderen. Hvis en da ikke umiddelbart assosierer syteknikk og bruk av trenagler med samisk båtbyggertradisjon kan min gjennomgang av det nordnorske materialet understøtte at båter av denne typen har vært langt mer utbredt enn hva det arkeologiske materialet generelt har indikert.

Syteknikk i Skandinavisk båtbygging kan som sagt spores helt tilbake til før-romersk jernalder, som demonstrert i Hjortspringbåten, og vært en del av den båtteknologiske utviklingen helt fram til moderne tid. På bakgrunn av klart multikulturelle trekk i flere av båtgravene mener jeg det er viktig å få frem at den nordnorske båtteknologisk utviklingen ikke kan inndeles i klare norrøne og samiske kategorier. Båtene i graven er klart et produkt av en kompleks, mangesidig prosess som kan reflektere en etnisk hybridisering (Wickler 2010:353-354). Dette er også diskutert i forhold til nautsmateriale (Se Nilsen og Wickler 2011a). Tilstedeværelsen av båter sammenføyd med syteknikk og trenalger, og/eller i kombinasjon med båtsøm av jern må derfor diskuteres når man analyserer nordnorske båtgraver.

Et problem med denne sammenligningen er at både jeg og Brun (2007) tar for oss graver. På grunn av et likt arkeologisk materiale må en derfor være oppmerksom at analysen kan være preget av et korrelasjonsproblem. Den største problematikken med å bare ta utgangspunkt i gravmaterialet er at det vil gi et nokså ensidig bilde av kulturen. Dette bildet gjenspeiler ikke nødvendigvis den faktiske kulturelle situasjonen i det nordnorske jernaldersamfunnet. For en overordnet analyse vil det være nødvendig å se båtgravene i relasjon til andre kulturminner med

marin tilknytning, slik som båtnaust eller hellegroper. Med hensyn til havet som fellesressurs for marine produkter vil det være særdeles viktig å undersøke til hvilken grad disse kan observeres i sammenheng med hverandre. Ettersom en fullstendig undersøkelse av korrelasjonen mellom eksempelvis båtnaust, båtgraver og hellegroper vil være for omfattende avhandlingens omfang vil jeg bare skissere noen potensielle forskningsområder i neste kapittel.

6 En diskusjon av båtens rolle i jernaldersamfunnet

Fra et overordnet perspektiv, som også omfatter sørlige deler av både Norge og Skandinavia, kan det virke som at båtene i graven hovedsakelig har vært klinket med båtsøm av jern, men som demonstrert i det nordnorske gravmaterialet er situasjonen mer variert. Klinkbygde båter sammenføyd med båtsøm av jern har riktignok en dominerende tilstedeværelse i gravskikken også her, men vi er likevel nødt til å ta hensyn til at Nord-Norge har vært en sosial, økonomisk og politisk arena for to forskjellige etniske grupper over en lang periode, hvor interaksjon har dannet grunnlag for betydelig kulturell utveksling.

6.1 En todelt båtbyggertradisjon i Nord-Norge?

I mitt materiale virker det som at båter sammenføyd med både båtsøm av jern og syteknikk/trenagler har vært mer utbredt enn fartøy hvor bordgangene primært har vært festet med båtsøm av jern. Som sagt finnes det en rekke representasjonsproblemer i båtgravene i Nord-Norge. Båtfunnet fra Føre, Bø kommune (båt nr. 11), som tidligere nevnt, er trolig det mest tydelige eksempelet på en klinkbygd båt fullstendig festet med båtsøm av jern. Sømmens plassering viste at bordganger og kjøl hadde vært festet med båtsøm av jern (Se Figur 6). Antall søm funnet i båtgraven ved Føre (båt nr. 11) samsvarer også godt med andre båtfunn av samme størrelse i andre land. Fra Müller-Willes (1970:33-35) katalog over båtfunn i Nord-Europa ser det ut som at klinkbygde fartøy fra 9-10 meter har vært bygget med 200-300 båtsøm, noe som støtter tolkningen av at Førebåten har vært fullstendig klinket med båtsøm av jern.

Spesielt i større fartøy som var ment å krysse store havstrekninger virker det logisk at båtsøm av jern har vært et naturlig valg ettersom den gir en sterk og langt mer holdbar forbindelse mellom to trestykker enn bordganger festet med vidjer/rotteger og/eller trenagler. Selv om ikke Førebåten (båt nr. 11) kan sammenlignes med de største kjente skipene har trolig fartøyet hatt funksjoner knyttet til transport eller handel langs norskekysten. Utfordringen er at båtene funnet i de nordnorske båtgravene er av relativt beskjeden størrelse, og dermed betydelig mindre enn skipene blant annet funnet i Vestfold. Sammenligner en videre de nordnorske fartøyene med Müller-Willes katalog (1970:33-35) er det klart at forholdet mellom antall båtsøm av jern og størrelse også varierer i resten av Nord-Europa, hvor båter fra 5 meter, og helt opp i 17 meter ble festet med 300-500 båtsøm.

Jeg vil likevel påpeke at det gjennomsnittlig har vært funnet et lavt antall båtsøm relatert til lengden i mitt materiale. Det er bare fra Førebåten og fartøyet fra Ness som har hatt over 200 båtsøm av jern, mens resten ligger under dette, enkelte helt nede i 20-30 båtsøm. Her er

representasjonsproblemer viktig å ta i betraktning, men en må en regne med at både fartøy klinket med båtsøm av jern og sydde båter har eksistert side om side i ganske lang tid, og at syngen etter hvert har blitt et mer marginalt fenomen (Christensen 2006:75). Det er derfor viktig å ta hensyn til at sammenføringsteknikkene i en lang periode har blitt benyttet om hverandre, også i samme båt slik jeg har dokumentert (Se båt nr. 12, 16, 17, 23, 24 og 25).

6.1.1 Fellestradisjoner? - En alternativ tolkning av nordnorsk båtteknologisk utvikling i jernalderen

Mens ulike sammenføyingsmaterialer og teknikker for å feste bordgangene tradisjonelt har blitt knyttet til norrøn eller samisk båtbyggertradisjon har Crumlin-Pedersen (2006:33-35) hevdet at begrepet *klinkbyggertradisjon* egentlig er for upresist ettersom den *skandinaviske* grunnformen kan være en båttype hvor overlappende bordganger ikke bare samles ved hjelp av båtsøm av jern, men også syng og trenagler. Etter hans mening er det dermed ikke hvordan bordgangene har vært festet eller sammenføyingsmaterialet som definerer denne båtfamilien, men at båten har en kjøll og en form beregnet til seilas i sjøen, samtidig som at den skal være enkel å trekke på land. Med andre ord er det formålet som har bestemt båtens funksjon og form, og ikke sammenføyingsmetode (Mathisen 2010:138).

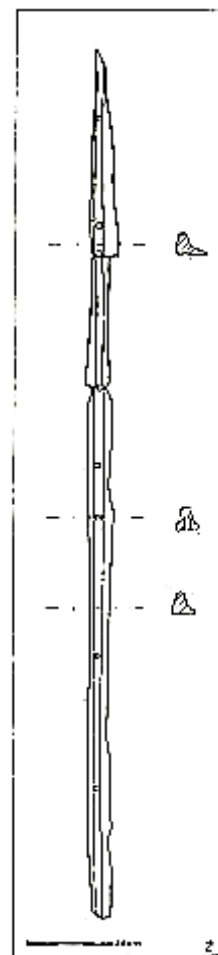
Den tradisjonelle tolkningen har ment at den samiske befolkningen brukte syteknikk i båtene, men går over til bruk klinkbyggingsteknikk med båtsøm av jern etter de kom i kontakt med norrøne grupper (Mathisen 2010:138). I relasjon til de nordnorske båtgravene er et slikt perspektiv interessant når flere av fartøyene vitner om vekslende bruk av sammenføyingssteknikker innenfor en og samme båt. Hvordan og hvorfor denne blandede bruken av sammenføyingsmetoder oppstår er vanskelig å si med sikkerhet, men basert på funnene gjort i båtgravene kan denne konstruksjonsmetoden ha vært lagt mer utbredt enn tidligere antatt på samme måte som Brun (2007) argumenterer for forekomsten av blande graver i store deler av Nord-Norge.

Velger vi å følge Crumlin-Pedersens (2006) påstand kan det se ut til at, uavhengig av hvordan og hvilket sammenføyingsmateriale som er benyttet, har de fleste fartøyene fra båtgravene vært bygget etter hva han kaller en grunnform ofte observert i nordiske, angelsaksiske og vestslaviske funn, dvs. kjøllbåter med overlappende bordganger. Med andre ord vil Crumlin-Pedersens definisjon av klinkbygde båter også anse fartøy hvor bordgangene har vært samlet med syng og/eller trenagler som en del av samme båtfamilie som båter sammenføyd med båtsøm av jern. Han er derfor kritisk til begrepet «klinkbygde båter» ettersom det vanligvis

henviser til klinkbyggingsteknikk hvor båtsøm av jern benyttes. Han går riktignok inn på flere vanlige grunnformer innenfor nord- og vesteuropeiske båtbyggertradisjoner, blant annet forskjellige båter utviklet for ulike formål (For en utdypning, se Crumlin-Pedersen 2006:34-36). Det viktigste er at den nordiske klinkbåts grunnform, slik Crumlin-Pedersen har forstått det, kan bidra til å forklare variasjonen som fremgår i det nordnorske båtmaterialiet, spesielt med hensyn til antall båtsøm av jern og vekslende bruk av sammenføyingsteknikker. Når jernalderens båter kan ha vært klinkbygde uavhengig av sammenføyingsmateriale vil det være problematisk å hevde at et fartøy har vært bygget etter samisk eller norrøn båtbyggertradisjon. Jeg ser det da nødvendig å legge spørsmålet om etnisk tilknytning litt til siden, og heller tolke fartøyenes form og oppbygging som et resultat av andre faktorer.

Fartøy som Øksnesbåten (båt nr. 5) (Figur 13) og flere av båtene fra Holkestadvika (båt nr.16, og muligens 17) hadde alle tydelige spor etter kjøl, og en strukturell integritet egnet for sjøfart til tross for mer utradisjonelle sammenføyingsteknikker. Båtene fra Holkestadvika i Grav 1 og 3 hadde f. eks. tydelig vært sammenføyd med lengre båtsøm av jern i stavn, kjøl og tilhørende kjølbord, mens bordene ut mot siden kan ha vært festet med syteknikk. Dette har trolig gitt en sterk, men samtidig lettere og fleksibel konstruksjon enn en båt fullstendig festet med båtsøm av jern. Dette er en kvalitet som har vært praktisk for fiske/fangstbonden som måtte forholde seg til sjøen på dagligdags basis i ulike settinger.

Et mulig unntak kan være båten funnet på Kveøy (båt nr. 2) hvor noen tydelig kjøl ikke kunne identifiseres. En slik konstruksjon kan minne mer om kjente elvebåter eller båter benyttet på innsjøer. Bordene skal også ha vært sydd og/eller festet med trenagler ettersom båtsøm av jern ikke ble funnet. Båten har imidlertid blitt datert til bronsealderen, og kan heller representere en eldre båttype enn en elvebåt (Arntzen og Sommerseth 2010:80-82). På grunn av dateringen kan fartøyet i graven muligens gi innsikt i den båtteknologiske utviklingen i landsdelen. Det lot seg dessverre ikke gjøre å identifisere hvorvidt denne har hatt overlappende bord. Fra Hjortspringbåten i Danmark, datert til andre halvdel av 4. århundre f. Kr., vet vi likevel at denne teknikken var i bruk tidlig i jernalderen (Rodum 2013:30).



Figur 13: Kjølen fra Øksnesbåten med hull for kraftige trenagler (Gjessing 1941:44, Fig. 36).

En felles klinkbyggertradisjon langs kystområdene i Nord-Skandinavia, slik Crumlin-Pedersen (2006) har foreslått, mener jeg på bakgrunn av analysen vil være realistisk tilnærming til den nordnorske båtutviklingen. Uavhengig av hvilket sammenføyingsmateriale som har blitt anvendt, har fartøyene i større grad blitt uformet på bakgrunn av tidligere tradisjon vi vet lite om, folks tilholdssted og hvilken funksjon båten måtte oppfylle. Utfordringen er at tradisjonell forskning har plassert den norrøne befolkningen som et kystnært folkeslag, og samene primær med tilhold på innlandet, særlig i de sørlige delene av Nord-Norge der båtgravene er mest utbredt. På basis av dette har det da virket logisk å forutsette en utvikling av to forskjellige båtbyggertradisjoner. Klart kan det demonstreres en utvikling av fartøy ment for havet og andre for bruk på elver og innsjø. Problemet er at denne inndelingen ikke tar hensyn til at dette er båttypen utviklet for to vidt forskjellige bruksområder, noe som da undervurderer tilstedeværelsen av sjøsamiske grupper ved kysten (Mathisen 2010:138).

Jeg mener det da blir feil å stemple en båtbyggerteknikk som tilhørende en kultur da kystbosatte samer også har vært en del av den nordnorske båtteknologiske utviklingen. Sjøsamene har hatt tilhold ved kysten, og fiske, fangst og båtbruk har vært sentralt i samisk næringsutøvelse. Det er derfor problematisk å se sjøsamiske tradisjoner som konsekvens av passive lån fra norrøn kultur og forutsetter at samene har vært en folkegruppe uten egen utviklingsevne (Mathisen 2010:134). Analysen av båtgravene kan da muligens peke mot en båtteknologisk utvikling som har vært mer kompleks enn tidligere antatt. Jeg er derfor skeptisk til påstander om kulturelt homogene båtbyggertradisjoner. Basert på de nordnorske båtgravene kan det heller indikeres en utvikling av båtform og teknologiske løsninger som både samer og nordmenn har tatt del i.

Med utgangspunkt i Crumlin-Pedersens (2006) definisjon av skandinaviske båter stiller derfor Mariann Mathisen (2010:138-139) spørsmål med hvorfor det må være nødvendig å skille mellom ulike sammenføyningsteknikk i samme båttypen, og båttypen som kan være ulike, men hatt lik sammenføyningsteknikk. I stedet for å skille den båtteknologiske utviklingen basert på hvilken etnisitet båten måtte høre til, vil jeg fremme fremveksten av en felles båtbyggertradisjon som følge av omfattende kulturell interaksjon ved kysten.

6.1.2 En diskusjon av tilgang til jern og sosial differensiering

Det nordnorske båtmaterialiet viser at det eksiterte både fartøy fullstendig klinket med båtsøm av jern og rent sydde båter, men også fartøy festet med begge sammenføyningsteknikkene. En blanding av sammenføyningsteknikker mener jeg i stor grad støtter tolkningen om et felles tradisjonsgrunnlag for den båtteknologiske utviklingen. Som foreslått tidligere har trolig andre

faktorer enn etnisk tilhørighet hatt innvirkning på båtens utforming, hvor blant annet økonomi, tilgang til jern og kunnskap i større grad har styrt båtbyggerens valg. Hva denne variasjonen i antall båtsøm av jern representerer vil riktignok være utfordrende å påvise da det ikke tidligere har blitt gjennomført omfattende undersøkelser av det nordnorske båtmaterialiet.

Fartøyene er produkter av et levende samfunn. Som nevnt tidligere vil det derfor være hensiktsmessig å ta hensyn til kontekstuelle faktorer som kan ha påvirket båtenes utforming. Eksempelvis er det til nå bare funnet tre jernvinningslokaliteter i Nord-Norge. Sammenlignet med produksjonen i Nord-Trøndelag er dette marginalt. Det er derfor ikke trolig at det kan ha blitt produsert nok jern i Nord-Norge til å dekke lokale behov og møte den voksende etterspørselen for råstoffet. Det er likevel klart at gjenstander av jern har vært særdeles utbredt i den nordlige delen av landet da disse har vært vanlig allerede fra eldre jernalder. På bakgrunn av dette må hovedparten av jern kommet gjennom handelstransaksjoner med nettverk sørpå (Se Jørgensen 2010, 2015 for en mer utfyllende diskusjon av temaet).

Ettersom etterspørselen for jern gradvis vokste, spesielt etter den romerske jernalderen (0-400 e. Kr), har transport og distribusjon mest sannsynlig blitt organisert av datidens maktsenter i nord (Jørgensen 2015:103). Går en da ut i fra at størsteparten av jernet ble kontrollert og distribuert av lokale høvdingar kan det tenkes at tilgang til jern har vært nokså begrenset til tider, spesielt i områder et stykke unna maktsentrene og i konfliktfylte perioder. Variasjonen observert i det nordnorske båtmaterialiet kan da muligens skyldes ulik tilgang til råstoffet som følge av sosial differensiering og tilgang til nettverk. Eksempelvis kan en båtbygger med nære relasjoner til høvdingesentrene ha hatt god tilgang til båtsøm av jern, mens for andre båtbyggere av lavere sosial status eller i mindre sentrale områder har anskaffelse av produktet måtte vært vanskeligere.

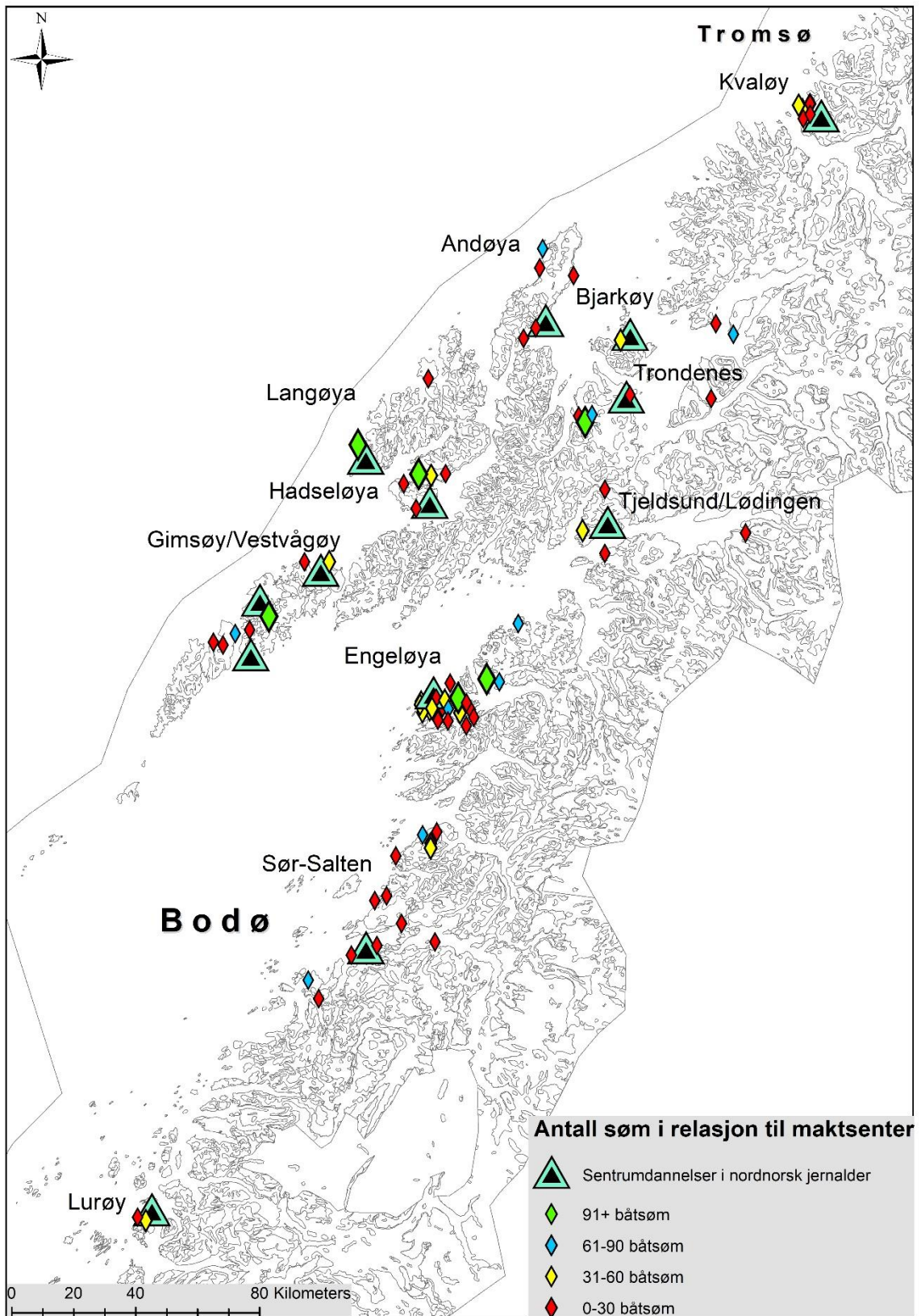
6.1.3 Mengde båtsøm av jern i båtgravene vurdert opp mot nærheten til norrøne sentre

I Nord-Norge har Storli (1988:28-38, 1989:186-191) tatt utgangspunkt i tunanlegg, stornaust og større gravhauger som indikasjon på norrøne maktkonsentrasjoner, og utpekte blant annet Kvaløya, Bjarkøy, Andøya, Langøy, Gimsøy/Vestvågøy, Trondenes, Tjeldsund, Lødingen, Engeløya, Sør-Salten og Lurøy som potensielle områder for nordnorske høvdingseter. Med hensyn til de identifiserte maktsentrene og den eventuelle monopoliseringen av råstoffet kan det da være interessant å undersøke hvorvidt dette reflekteres i båtgravene. Vil f. eks. båtgraver med nær tilknytning til potensielle høvdingegårder inneholde større mengder båtsøm av jern sammenlignet med båtgraver funnet et stykke unna?

Førsteintrykket en får fra Figur 14 er at båtgravene ser ut til å konsentrere seg i områder hvor det antas å ha vært høvdingeseter. Dette kan spesielt observeres på Engeløya hvor det er funnet fartøy innenfor alle frekvenskategoriene for båtsøm av jern brukt i Tabell 3. Det samme gjelder for Gimsøy/Vestvågøy-området. Hva som er spesielt interessant, er at fartøy i kategorien 91 eller mer båtsøm, hovedsakelig har blitt funnet i relativt nær avstand til områder hvor det antas å ha vært høvdingseter.

Dette observeres på Langøya, Hadseløya, Gimsøy/Vestvågøy og Engeløya, og muligens ved Trondenes også. Jeg har allerede presentert båtene fra Bitterstad (båt nr. 9), Føre (båt nr. 11), Nymark (båt nr. 13) og Ness (båt nr. 14) som relativt sikre eksempler på båter fullstendig klinket med båtsøm av jern i kapittel [4.2.1](#). Båtgravene fra Hundstad (båt nr. 40), Kvæfjord kommune og Steigen Gård, Grav 6 (båt nr. 65) i Steigen kommune har jeg ikke presentert på grunn av mangelfull informasjon om funnomstendighetene. Fra gjennomgangen av materialet vil jeg likevel hevde at disse mest sannsynlig har vært primært sammenføyd med båtsøm av jern ettersom begge innehold 90-100 eller mer søm (Se Tabell 5 i [appendiks C](#)). Felles for alle nevnte lokaliteter er at fartøyene i graven kan argumenteres for å ha vært fullstendig klinket med båtsøm av jern, og funnet i nærheten av potensielle maktsentre.

Med hensyn til fordelingen som observeres er en da nødt til å ta i betraktning at sosiale og økonomiske faktorer kan ha bidratt til variasjonene i materialet. Førebåten (båt nr. 11), fra Bø kommune, har eksempelvis vært nokså rikt utstyrt med gravgods. I tillegg til å ha rommet et fartøy på 10 meter med 230 båtsøm av jern var kvinnegraven utstyrt med sverd, og en rekke andre gjenstander av både jern, kobber og bronse (Schanche 1990:5-6, 9). Mannsgraven ved Bitterstad (båt nr. 9), Hadsel kommune, har vært utstyrt på en lignende måte når det gjelder gravgods av jern, i tillegg til noen perler. Båten skal ha vært rundt 7,05 meter og konstruert med flere enn 135 båtsøm av jern (Cerbing 2016:23-27). Fartøyet fra Nymark (båt nr. 13), i Vestvågøy kommune, på 5,5 meter, ble oppgitt å ha hatt 124 båtsøm, men har sammenlignet med de andre hatt en mer moderat mengde gravgods. Funn av en fingerring av sølv og sølvfibre plasserer den trolig i det øvre sosiale sjiktet (Unimus.no – Ts.11806). Båtgraven fra Ness (båt nr. 14), Hamarøy kommune, har vært særdeles rikt utsmykket med gravgods. I tillegg til å ha vært utstyrt med båt estimert til å ha vært opptil 12 meter og 568 båtsøm, ble det funnet mengder med gjenstander av jern, bronse, sølv og gull, blant annet et vektlodd av bronse/gull (Unimus.no - Ts.12156). Dette kan uten tvil klassifiseres som en høystatusgrav (Se Tabell 6 i [appendiks D](#) for mer informasjon om gravgodset fra nevnte lokaliteter).



Figur 14: Antall båtsøm av jern sett i relasjon til mulige nordnorske maktsenter i jernalderen. Basert på Storli (1988:34-37, Fig.3-6., 1989:190. Fig 2.). (Kart egenprodusert i ArcMap).

Båtgraven fra Hundstad (båt nr. 40) i Kvæfjord kommune, med båt på rundt 6,5-8 meter og over 90 båtsøm, kan i større grad minne om en klassisk «krigergrav», da gravgodset bestod av våpenutstyr (Nicolaisen 1881:280-281). I Grav 6 ved Steigen gård (båt nr. 65) er ikke båstens dimensjoner kjent, bare at det var funnet rundt 100 båtsøm av jern. Ellers var båtgraven relativt funnfattig. Det ble likevel funnet 16 spillebrikker av hvalrosstann, et materiale som setter graven i et nettverk der høystatusråmaterialet ble brukt (Roesdahl 1995:8-10). Nicolaisen (1898:6) bemerket at lokaliteten har blitt tidligere rotet rundt i, og da trolig vært mer innholdsrik (Se Tabell 7 i [appendiks D](#) for mer informasjon om gravgods fra nevnte lokaliteter).

På basis av gravgodset kan alle gravene reflektere en sosial elite med tilhold til de nordnorske maktsentrene. Dette kan potensielt forklare hvorfor båtene i graven også har inneholdt flere søm enn hva som ellers observeres i andre båtgraver. Denne slutningen er imidlertid problematisk ettersom graver med betydelige mengder gravgods også har blitt funnet i båtgraver med meget lite eller ingen båtsøm av jern. Fra båtgraven (båt nr. 63) ved Hagbartholmen i Steigen ble det f. eks. bare innsamlet seks nagler som kunne identifiseres som båtsøm, men graven inneholdt likevel betydelige mengder gravgods (Se Tabell 7 i [appendiks D](#)). Det motsatte kan eksempelvis observeres i Grav 8 fra Holkestadvika (båt nr. 20) som skal ha rommet en båt opptil 10 meter med rundt 80 båtsøm av jern. Her skal det likevel ikke ha blitt funnet spor etter gravgods annet enn båtsøm, men ansvarlig feltarkeolog påpekte at over halvparten av haugen tidligere skal ha blitt fjernet (Stamsø Munch 1967:15-16). På grunn av forstyrrende faktorer som dette kan det være problematisk å vurdere den avdødes sosiale status. Begge båtgravene kan imidlertid knyttes opp mot senterdannelser på Engeløya, og da uavhengig av mengde gravgods og båtsøm av jern.

Fra et overordnet perspektiv kan det virke som at antall søm i båtgravene avtar med avstanden til maktsentrene. Dette er riktignok ikke like tydelig ved alle senterdannelsene, men observeres ved mange nok til å tyde et mulig mønster. Graven fra Ankenes (båt nr. 49), Narvik kommune ligger f. eks. i en betydelig avstand fra eventuelle maktsenter som måtte ha eksistert i Tjeldsund/Lødingen-området. Sett bort fra ca. 20-27 båtsøm av jern var graven ellers funntom. Båt nr. 49 var likevel plassert tett ved andre graver med funn av bronse- og kobber-fat, trolig av østlig opprinnelse. Det er imidlertid uklart hvorvidt jern som råstoff har vært en del av disse østlige handelsruter, og hvor stor tilførselen har vært ettersom bare mindre jernutvinningslokaliteter har blitt dokumentert i Nord-Sverige og Finland (Bennerhag 2009:41-42, Jørgensen 2015:101).

En båtgrav med lignede antall båtsøm av jern ble funnet på Lekangen (båt nr. 36) ca. 30 kilometer unna Bjarkøy og Trondenes. Fartøyets dimensjoner er ukjent, men skal ha inneholdt 27 båtsøm av jern (Nicolaisen 1911:25-26). Med utgangspunkt i gravgodset kan dette ikke tolkes som en person av høy status da det ble bare funnet et enegget sverd, noen pilspisser og et par kammer (Se Tabell 7 i [appendiks D](#)). Tolkningen av personens sosiale økonomiske status kan riktignok diskuteres, men hvis en i tillegg tar betraktning avstanden fra maktsentrene kan disse gravene ha tilhørt et mer «vanlig» folk som av andre grunner har blitt gravlagt med fartøy. På Kvaløya er det f. eks. bare funnet båtgraver med få båtsøm av jern, men konsentrerer seg likevel i området hvor et maktsenter kan ha ligget. Dette kan antyde en ujevn tilførsel eller fordeling av jern mellom senterdannelsene eller Nord-Norge generelt.

Som sagt har båten vært et viktig redskap for hverdagslige aktiviteter og utnyttelse av ressurser. Samtidig har ikke tilgangen til jern nødvendigvis vært likt fordelt i alle samfunnslag. I slike situasjoner vil det da ha vært naturlig å anvende seg av alternative sammenføringsteknikker slik det kan henvises til i båtgraven fra Sand (båt nr. 12), Tjeldsund kommune. Graven var her utstyrt med et stykke betalingssølv, to vektlodd av bronse; ett av bly, og ildflint med jernnagle som opphengingshempe (Se Tabell 6 i [appendiks D](#)). Dette kan peke mot handelsvirksomhet. Ettersom graven dateres til merovingertid er det imidlertid vanskelig å si noen nærmere om den døde sosiale status, men personen kan kanskje ha hatt relasjoner til en eventuell senterdanning i området (Johansen 1989:3-4). Som handelsmann virker det logisk å se for seg at personen hadde tilgang til jern. Likevel har personen blitt lagt i et fartøy med relativt lite båtsøm av jern.

Mengde jern i båtene må potensielt sees i relasjon til lokale høvdingegårder som må ha stått sentralt i distribusjonen av jern (Jørgensen 2010:202-203). Bildet er ikke entydig. Båtgraver med et lavere antall søm ser også ut til å konsentreres seg rundt høvdingegårdene, men har også en mer utstrakt spredning i utenforliggende områder. Dette mønstret må riktignok tas forbehold til, men kan da tyde på at jern brukt til båtsøm har vært lettere tilgjengelig desto nærmere en var bosatt høvdingegårder, og da vanskeligere å få tak i avsidesliggende områder. Dette henger ikke bare sammen med geografi, men hvordan de sosiale nettverk var organisert. Forskjellig tilgang til råstoffet kan da ha ført til situasjoner hvor produksjon av søm har vært mindre prioritert til fordel for andre gjenstander eller redskaper av jern. Begrenset tilgang til jern trenger ikke nødvendigvis å ha vært et problem for nordnorske båtbyggere da andre båtbyggertradisjoner uten eller med minimal mengde båtsøm kan ha vært et velkjent alternativ til klinkbygde båter hvor bordgangene hovedsakelig har vært samlet med båtsøm av jern.

Stenvik (2003:80-81) og Jørgensen (2010:200-203) har påpekt at kanskje det ikke var tilgangen til råstoff, men kunnskapen om produksjonsmetoder som begrenset tilgangen til jern i Nord-Norge. Alternativt kan det ha eksistert lavere etterspørsler av jern i tidlig jernalder (før 200-300 e. Kr.) da metallens bruksområder var begrenset til små objekter (Jørgensen 2015:100). Mangelfull tekniske kunnskaper om metallens egenskaper og bruksområder kan også ha hatt en innvirkning på utbredelsen av produksjon, spesielt i den første fasen. Det kan også ha eksistert et utenforliggende handelsnettverk som forsynte landsdelen med råstoffet. Trolig har en kombinasjon av disse tolkningene ført til preferanse mot jernimport fra andre kilder etter romersk jernalder, da etterspørselen økte betydelig selv om forutsetningene for lokal utvinning lå klare (Jørgensen 2010:200-203). Jørgensen (2010:203, 2015:103-104) ser dette som bemerkelsesverdig, men tenker i likhet med Stenvik (2003:80-81) at dette kan være en følge av en aktiv monopolisering av jernproduksjonen sørpå for å sikre opprettholdelsen av handelsrutene. Jørgensen (2015:105) konkluderer imidlertid med dette kan ha vært et strategisk valg tatt av det øverste norrøne sjiktet for å opprettholde maktbalanser.

Den langvarige kontakten mellom kystgruppene kan ha ført til en utvikling mot en felles båtbyggertradisjon der en blanding av båtsøm av jern og syteknikk har vært et konkurransedyktig alternativ til den «klassiske» klinkbygde båten. Hvis en da argumenterer for en senere innføring av metallet i Nord-Norge, hvor jern ikke virkelig ble vanlig før etter 200-300 e. Kr., kan det hende den nordnorske båtteknologiske utviklingen fra tidlig kunne kompensere for en begrenset tilgang til jern ved å inkorporere andre sammenføringsteknikker. Her kan båten fra Kveøy (båt nr. 2) være en mulig forløper til denne utviklingen. Båtgraven fra Sand (båt nr. 12), Tjeldsund kan reflektere en båtbyggertradisjon som har utviklet seg i et område hvor jern for båtsøm har vært nokså begrenset, spesielt i den første perioden av jernalderen eller konfliktfylte perioder. Figur 14 gir riktignok ikke et tydelig bilde av en slik situasjon, men indikerer likevel at den båtteknologiske utviklingen i Nord-Norge ikke bare kan ha vært et produkt av kulturell interaksjon, men kan også være en følge av økonomiske og sosiale faktorer. Dette mener jeg kan argumenteres for når de største fartøyene fra Midt-Norges båtgraver inneholder et mer stabilt og høyere antall av båtsøm som følge av at jern trolig har vært lettere tilgjengelig (Se Nilsen 1997b:I-XXVII og Tabell 2 fra min avhandling).

6.2 Båtens brukshistorie før graven

I likhet med mennesker, kan båten i graven ha en livshistorie. Fartøyet har blitt produsert et sted av noen, og har blitt flyttet mellom steder, hvor deres mening og funksjon kan ha forandret seg

avhengig av konteksten. Ettersom tiden går slites og repareres de, før de til slutt går ut av bruk, legges bort eller kastes. For eksempel kan et praktisk redskap som en båt transformeres til et religiøst symbol når den plasseres i en grav (Holtorf 1998:23). Hva jeg vil fram til er at selv om graven vitner om slutfasen for redskapet, vil fartøyet likevel beholde sine opprinnelige funksjoner som båt, selv om konteksten forandres. «Tingens biografi», et begrep først benyttet av Igor Kopytoff (1986:66), vektlegger selve båten for å fange opp deres historier, noe som kan være et viktig element ved undersøkelser av båtgraver. Diskusjon av forløpet før fartøyet havnet i graven er dessverre lite diskutert, men kan som sagt være viktig for ytterligere belyse den historiske konteksten, og ikke minst etniske relasjoner.

Det kan derfor være fruktbart å behandle båten i graven med utgangspunkt i aktør-nettverk-teori (Latour 2005), hvor man i stedet for å se materialitet som et resultat av kultur, forstår dem som en del av kulturen. For å et komplett samfunnsbilde vil det være viktig å undersøke samspillet mellom mennesker og ikke-mennesker, hvor verden står i et avhengighetsforhold til hverandre. Fra et slikt perspektiv er ikke bare menneskene sentrale, men også gjenstander, som en båt, viktige aktører i nettverk og strukturer som vil ha kollapset uten dem (Olsen 2003:98, 2006:16-17, 2010:138-139). Når båten oppfattes som et materielt objekt vet vi at dette forholdet er preget av en viss forutsigbarhet og stabilitet. Vet vi f. eks. hvordan en båt skal brukes. Dette gir oss en gjenkjennelig ramme for handlinger forankret i tid, samtidig som det også setter begrensninger. Så selv om båtens som objekt i gravkonteksten mest sannsynlig kan tildeles en religiøs eller symbolsk rolle, vil fartøyets materielle kvaliteter enda være såpass konkrete at vi kan utlede hvilke roller disse har hatt i det nordnorske jernaldersamfunnet (Olsen 2010:139-141, 153, 156).

6.2.1 Sjødyktige fartøy i graven?

Før en går videre med diskusjonen av formål og bruksområder vil det være hensiktsmessig å stille seg kritisk til hvorvidt båtene i graven har vært sjødyktige. Båtgraver som gravskikk har vært tolket innenfor rammene av en rekke religiøse forestillinger og skikker, og vi kan ikke med sikkerhet hevde at samtlige fartøy har vært brukt på havet. Flere av båtene kan ha blitt bygget spesifikt i anledning begravelsen, hvor da det seremonielle formålet kan ha ført til at viktige elementer for maritim bruk har blitt utelatt. Riktignok har denne debatten i mindre grad vært knyttet til båtgraver, men vært mer rettet mot de større skipsgravene hvor de mest utsmykkede skipene har blitt kritisert for å ha vært lite sjødyktig. Etter utgravningen av Osebergskipet foreslo Shetelig (1917b:341-342) at fartøyet hovedsakelig hadde vært et

praktskip, og ikke ment for bruk på åpne hav. Selv om skipet viste spor etter bruk mente Shetelig at slitemerkene var forholdsvis ubetydelige (Bill 2010:30-31). Anne Stine Ingstad (1995:144) har imidlertid hevdet at skipet ble bygget eksklusivt med det formål å fungere som et seremonielt skip på basis av den rike dekorasjonen.

Den første rekonstruksjonen av Osebergskipet, «Dronningen», var basert på originalskipet slikt utstilt i Vikingskiphuset på Bygdøy. Dette viste seg å være lite sjødyktig da skipet sank under de første seilprøvene, og havarerte senere i Middelhavet som følge av en mye buet kjøl (Eldjarn 2013:47). Dette satte i gang en debatt om hvorvidt skipet faktisk var ment for sjøfart eller om det hadde blitt gjort feiltolkninger av originalen. I rapporten om oppstart av nytt rekonstruksjonsprosjekt ble det likevel referert til Arne Emil Christensens tidligere uttalelse at dersom Osebergskipet var et dårlig skipet måtte det forbli det (Paasche et al. 2007:8-9).

På bakgrunn av «Dronningen» ble det satt i gang ett nytt forsøk på å rekonstruere skipet i 2005, hvor det blant annet ble benyttet 3D-skanning for å gjøre en ny vurdering av skipets konstruksjon. Dette resulterte i et skip med større kjølbygd, samt et mer løftet forskip med større og hulere innløp, noe som i stor grad forbedret fartøyets maritime egenskaper (Paasche et al. 2007:11-14, 41). Rekonstruksjonsprosjekter som dette vil nødvendigvis ikke være representativ for de originale fartøyene. Påstanden om at Oseberg- og Gokstadskipet hovedsakelig bare ble brukt som seremonielle skip kan en imidlertid stille seg kritisk til ettersom det på basis av dendrokronologiske analyser har blitt demonstrert at fartøyene var i bruk 10-15 år før de havnet i graven samt erfaringer knyttet til ny dokumentasjon og rekonstruksjoner. Tuneskipet kan derimot se ut til å ha blitt plassert i gravkonteksten mens det var relativt nytt (Bonde og Stylegar 2009:162, Bill 2010:30-31).

I mer mindre fartøyene kan det være problematisk å vurdere maritime egenskaper og formål fra restene funnet i graven. Funnene kan riktignok gi en indikasjon på båtenes størrelse, og potensielt bruksområde, men ikke mye annet. I de best dokumenterte båtgravene er det derimot lite som antyder at disse har blitt spesifikt bygget for seremonielt formål. Hovedmengden av båtene har trolig vært sjødyktige. I fartøyene fra Øksnes (båt nr. 5), i Øksnes kommune og Vik (båt nr. 51), i Vågan kommune, ble det f. eks. funnet rester etter tvunnet ull mellom bordgangene og rundt sømmen som mest sannsynlig har fungert som tetningsmateriale (Gjessing 1941:43-47, Nicolaissen 1901:204-205, Soot-Ryen 1934:2). Bruk av animalske fibre som tetningsmateriale har jeg argumentert for ved Ankenes. Dersom fartøyet hadde blitt bygget kun med formål å deponeres i en grav ville det neppe vært nødvendig å legge inn tetningsmateriale

ettersom båten eller skipet ikke var ment for maritimt bruk. En er likevel nødt til å ta hensyn til at reiseforestillingen kan ha medført at det var viktig at fartøyet var så sjødyktig som mulig for å eventuelt sikre en trygg ferd til dødsriket (Rodum 2002:28).

Båtenes sjødyktighet i gravkonteksten ser imidlertid ikke ut til å ha vært viktig for alle båtgravene. Ved Nordheim (båt nr. 1), og Austein (båt nr. 33), i Tromsø kommune, og muligens Ankenes (båt nr. 49), i Narvik kommune, ble det benyttet avkuttete halvdeler eller deler av en båt i begravelsen. Hva dette eventuelt representerer kan jeg ikke si noe konkret om, men det kan i utgangspunktet vitne om at båtdelen i større grad har fungert som en praktisk løsning på et gravkammer, hvor tanken om haugbu potensielt kan være en tolkning (Se kapittel [2.1.5](#)). Det er imidlertid lite sannsynlig at halve båter har blitt konstruert bare for bruk i gravkonteksten. Det virker mer realistisk å hevde at dette opprinnelig har vært sjødyktige fartøy, enten tatt ut av bruk for lengde siden eller spesifikt for gravleggingen, for så å ha blitt delt i to. Forekomsten av rester etter tetningsmateriale av tvunnet ull rundt båtsømmen, slik i Ankenes (båt nr. 49) graven, mener jeg tilsier at båten en gang har vært brukt i maritime kontekster.

6.2.2 Båtenes funksjon

En vurdering av hvilke praktiske funksjoner fartøyene har hatt vil også avhenge av nøyaktig dokumentasjon av båtens størrelse, og beskrivelser av spor etter båtdeler. Dette mangler dessverre for størsteparten av funnene. Totalt er det bare 25 av 76 båtgraver jeg har informasjon om fartøyets dimensjoner. For ti av dem er det bare oppgitt lengde, mens for 15 ble lengde og bredde dokumentert. Med henblikk på lengde-breddeforholdet har de fleste av båtene vært relativt smale i forhold til lengden (Se Tabell 2). Vanligvis vil en forvente variasjoner i dette forholdet ettersom fartøy kan ha blitt bygget til ulike formål. En kort, men relativt bred båt kan f. eks. ha vært bedre egnet for småfrakt i nærområdet, om det så skulle være høy, husdyr eller fangst, mens smalere båter kan i større grad ha blitt benyttet som framkomstmiddel (Nilsen 1997a:119). Slike differensieringer er likevel først kjent fra senere perioder av jernalderen.

I løpet av vikingtiden skjer det en spesialisering av fartøy i form av utviklingen av handels- og krigsskip (Nilsen 1997a:74), slik det kan observeres i skipene fra Skuldelev. Fem fartøy ble funnet ved Skuldelev som en del av et barrieresystem i Peberrenden. To av dem er tolket som å være av norsk opprinnelse. Fra fartøyenes konstruksjon har begge blitt identifisert som handelsskip fra Vestlandet. Her er det Skuldelev 6, totalt 11, 2 meter langt, som er av mest interesse siden den har størst sammenligningspotensiale med nordnorske båter med hensyn til størrelse, bruk og funksjon. Båten ble riktignok bygget etter 1027, like før vikingtidens slutt,

men har tydelig opprinnelig vært ment til fiske og fangst på et lokalt nivå, og senere ha blitt ombygget med intensjonen å heller fungere for varetransport. Skudelev 1 og 3 ble også tolket til å ha vært handelsskip, mens Skuldelev 2 og 5 ble determinert som krigsskip basert på deres lange og slanke form, alle med datering til sen jernalder/tidlig middelalder (Christensen 1992:19-22, Crumlin-Pedersen og Olsen 2002:324-325).

En slik utvikling er vanskelig å observere i de nordnorske båtgravene. Dette kan selvfølgelig skyldes det relativt lave antallet godt dokumenterte båtfunn fra Nord-Norge, men også være forsaket av dårlige bevaringsforhold. Med hensyn til båtenes lengde-breddeforhold presentert i Tabell 2 er det ingen nordnorske fartøy som klart kan utpekes som handelsfartøy ment for frakt av varer, eller krigsfartøy beregnet til transport av krigere. Ettersom det heller ikke har blitt funnet fartøy som kan klassifiseres som skip kan en heller ikke foreslå at noen av dem har vært ment for krigføring. I stedet virker det mer naturlig å se for seg at båtene representert i gravene har vært benyttet til mer «hverdagslige» aktiviteter.

Nilsen (1997a:75-76) påpekte at jernalderens båter trolig har dekket mange av de samme funksjonene som den moderne Nordlandsbåten; slik som fiske, transport over fjorden og havstrekninger med både folk, varer og dyr. Selv om grunnmønstret har vært nokså likt kan båtens hovedfunksjon har vært med på å gi variasjon i utformingen. Disse kan imidlertid være såpass små at de er problematisk å observere i en arkeologisk kontekst. Betydelige inngrep på båtens strukturelle integritet, slik Skudelev 6 vitner om, er derimot vanskelige å argumentere for i mitt materiale. Forsterkningen eller reparasjonen av fremre stav i båten fra Sand (båt nr. 12) i Tjeldsund er likevel en mulig kandidat for aktiv modifisering av fartøyet.

Gravgodset kan gi en ytterligere forståelse av båtgravene i Nord-Norge. I båtgravene fra Haukenes (båt nr. 6), Finnvika (båt nr. 42) og Åse (båt nr. 44), er det f. eks. funnet fiskekroker og garnsøkk, noe som potensielt kan indikere at den døde hadde nære relasjoner til havet som fisker. Funn av slike yrkesrelaterte gjenstander direkte relatert til marine aktiviteter har bare blitt funnet i disse gravene. En del av gravene har inneholdt gjenstander laget av hvalbein, eksempelvis vevsted, og dekorerte beinplater fra hval. Slike gjenstander har blant annet blitt dokumentert ved Nordheim (båt nr. 1), Føre (båt nr. 11) og Hagbartholmen (båt nr. 63). I andre graver er det også beskrevet kammer og spillebrikker laget av bein, men det er ikke spesifisert hvilket dyr de kommer fra. Selv om slike gjenstander er representert i lite antall i båtgravene, vitner de likevel om en mulig kobling til havet og hvalfangstaktiviteter.

6.2.3 Fremdriftssystem

Båten i gravene er generelt sett små i størrelse, og det vil kanskje ikke være så aktuelt å diskutere hvorvidt disse kan ha ført seil. For at en farkost skal tåle seilpress må den nemlig være bredere enn om det hadde vært padlet eller rodd. I henholdt til lengde-breddeforholdet kan dette gjøres om til en indeks (lengde delt på bredde). Båter som har vært rodd, padlet eller bare muligens ført med seil har et forholdstall på 1: 5 eller høyere, mens båter som kan ha vært utstyr med mast og seil har hatt indeksen 1: 4 eller lavere (Nilsen 1997a:28-29, Rolfsen 1974:101-104). På bakgrunn av dette har jeg i Tabell 2 regnet lengde-breddeindeksen for samtlige fartøy hvor lengde og bredde er dokumentert. I utgangspunktet kan det da se ut som at en rekke av dem kan ha vært seilførende. Spesielt de minste båtene, slik som f. eks. fartøyet fra Ytre Kvarøy (båt nr. 31), som bare har vært 5,4 meter lang og 1,4 meter bred, er det nok liten sannsynlighet for at disse har vært utstyrt med mast og seil, og kan heller tenkes å ha vært rodd eller padlet.

Som nevnt i underkapittel [4.2.1](#) er det bare i Førebåten (båt nr. 11), med en lengde-breddeindeks på under fire, hvor det har blitt identifisert konstruksjonselementer som sannsynliggjør at båten har vært utstyrt med mast og seil. Reymert (1976:30-31) har argumentert for at Bårsetbåten også har hatt mast og seil basert på kjølkonstruksjonen, noe Bjørn Hebba Helberg (1993:161) i senere tid har argumentert mot ettersom den verken er utstyrt med kjølskjær eller betes. Selv om vi ikke kan påvise at båter har ført seil relativt tidlig på bakgrunn av gravmaterialet, er det få sikre indikasjoner på dette i båtgravene.

6.2.4 Bygget og brukt av hvem?

De aller fleste fartøyene ser ut til å ha vært robåter. Som Eldjarn (2010:103-104) har påpekt er roing en kroppsbasert aktivitet som har satt veldig faste og tydelige spor i fartøyene. For å kunne ro, er bruk og plassering av føttene helt avgjørende. For godt spenntak må det være en bestemt avstand mellom tofta og bandet bak, hvor man setter føttene. Med andre ord må båten tilpasses de som skal ro. For en liten person måtte rommet være kortere, og omvendt for en lang person. Den varierende romlengen har Eldjarn foreslått kanskje kan tolkes som et resultat av forskjellige etniske folkegrupper som byggere eller brukere av båtene. Bårsetbåten kan muligens ha vært bygget av samer, og der romlengden i båten er rundt 5/4 gammel norrøn alen, eller ca. 83,5 centimeter. På basis av romlengden har Eldjarn derfor ment at fartøyet sannsynligvis har vært bygget for nordmenn eller norrøne, eller i hvert fall folk som var rundt 180 centimeter (Eldjarn 2010:105, Eldjarn og Godal 1990:183).

I langhaugen (båt nr. 25) ved Lekanger ble skjelettmaterialet bestemt til å være fra en mann av samisk opprinnelse. I motsetning til båten fra rundhaugen (båt nr. 24) var ikke fartøyet i langhaugen så godt bevart at indre strukturer kunne tydes. Stenvik (1976:5) bemerket likevel at begge båtene så ut til å ha vært jevnstore, dvs. rundt 7 meter lange. I plantegningen for båten i rundhaugen kan det observeres to, muligens tre, tversgående striper med søm som Stenvik tolket å tilhøre spant. Dette ble også antydnet i langhaugen. Ettersom båtsøm av jern opptrer langs hele stripen mener jeg dette også kan indikere band. Avstanden mellom disse er omtrent 50 centimeter, og gir da en indikasjon på romlengden i resten av båten. I Tabell 2 ble fartøyene estimert til å ha omtrent fem rom basert på gjennomsnittlig romlengde fra historiske båter. Fem rom delt på båtens lengde på 7 meter gir en romlengde på 71 centimeter. Justerer en for skottene i forstevn og akterstevn har fartøyet trolig hatt rundt 3 rom. Romlengden kan da ha vært nærmere 45 centimeter, noe som samsvare relativt bra med avstanden mål mellom bandene i funnkonteksten. Dette er betydelig kortere enn romlengden fra Bårsetbåten, men en må også ta hensyn til at båt nr. 24 muligens har vært 3 meter kortere. Begge fartøyene er likevel sammenføyd med både båtsøm av jern og syteknikk.

Forskjellige romlengder kan indikere at båtene til en viss grad har vært spesialtilpasset av båtbyggerne til de individene som fartøyene har vært ment for, kanskje særlig i de litt større fartøyene hvor indre struktur har vært essensiell for effektiv roing. «En jolle kan man ro med armene, men ikke en båt», påpekte Eldjarn (2010:104). At båtenes romlengde kan reflektere etnisk bakgrunn til fartøyets eiere velger jeg å holde meg skeptisk til da det er vanskelig å determinere etnisitet basert på kun fysisk antropologi. Jeg mener det er viktigere å få fram at båtenes indre dimensjoner først og fremst er tilpasset individet. Uavhengig av kulturell bakgrunn skal fartøyet være et praktisk arbeidsredskap. Formålet med tilpassingen har da vært å optimalisere båten etter individene som anvendte det for effektiv bruk. Etnisitet trenger derfor ikke å ha vært en viktig faktor i denne prosessen. Selv om det kan tenkes at fartøyene har blitt tilpasset etter opprinnelig eiers mål er en nødt til å ta i betraktning at flere av båtene kan ha byttet eiere og dermed ikke nødvendigvis er en direkte avspeiling av den avdødes kroppslengde (Eldjarn 2010:105).

6.3 Båten i bruk – En kobling til havet og etnisk interaksjon

Båten har utvilsomt vært et sentralt redskap, både i samiske og norrøne kystbaserte bosetninger. Fartøyet kan av den grunn på mange måter ha fungert som en slags fellesnevner mellom kulturene, hvor havet kan ha blitt en overlappende arena for etnisk interaksjon.

Mathisen (2010:135) har påpekt at båtene er teknologiske gjenstander, samtidig som de er viktige kulturbærere med en omfattende kunnskaps- og kultursfære, og kan dermed fungere som etniske markører. Dette kan jeg bare delvis si meg enig i. Båtene er klart viktige teknologisk gjenstander, men hennes påstand er likevel fortsatt knyttet til forutsetningen om en delt båtteknologisk utvikling, og da en viss dikotomi mellom båtbyggertradisjonene. På basis av fartøyene funnet i båtgravene vil jeg hevde at denne inndelingen har vært mindre fremtredende i båtgravkonteksten. Jeg mener derfor at vi er nødt til å behandle fartøyene i gravene først og fremst som ting; et praktisk redskap fundamentalt for den daglige praksis.

Forekomsten av ulike båttyper og vekslende byggeteknikker i de nordnorske båtgravene vil nok i stor grad skyldes at fartøyene har blitt benyttet i ulike områder med forskjellige formål. Med henblikk til båtenes størrelse har trolig flesteparten vært brukt til diverse dagligdagse aktiviteter på et lokalt nivå.

6.3.1 Havet og kysten som arena for kulturell overlapp

Selv om det vil være utfordrende å si noe konkret om hvem som har bygget og benyttet fartøyene indikerer båtfunn som Bårsetbåten, Øksnesbåten (båt nr. 5), og andre båter i Nord-Norge om en betydelig interaksjon mellom samiske og norrøne grupper langs kysten, hvor tilknytningen til havet i stor grad har lagt grunnlag for utveksling av maritim kunnskap og båtbyggerteknikker. Denne påstanden utfordrer riktignok de tradisjonelle forklaringsmodellene av etniske relasjoner i landsdelen, hvor kulturell dikotomi har preget tidligere forskning (Schanche 1989a:177-178). Tolkningen av bosetningsmønstrene i den nordnorske jernalderen har gjennomgående vært at den norrøne befolkningen i Nordland og Troms har konsentrert seg langs øyene og ytre kyststrøk, mens samene dominerte indre fjorder og innlandsområdene (Se Odner 1983:79-81, Olsen 2000:34-38, Schanche 1989a:171-183, Sjøvold 1962:215-233, 1974:295-363).

Til tross for dette har det virket som at «sjøfinnene» har hatt relativt sentrale roller i disse modellene, hvor finnskatten skal ha blitt krevd inn fra samiske grupper med tilhold på kysten (Gjessing 1939:48-49). I beskrivelsene fra Ottar skal finnskatten primært ha bestått av sjøfangstprodukter, hvor hvalrosstann og skipsreip av sel- eller hvalrosshud gjerne omtales som ettertraktede prestisjevarer (Bately og Englert 2007:44-47). Dette kan da forutsette omfattende samisk maritim aktivitet for å møte skattekravene. Samtidig kan aktiviteten også skyldes et ønske fra samenes side om å etablere og opprettholde handelsrelasjoner med norrøne

senterdannelser for tilgangen til varer som ikke har vært lokalt tilgjengelig (Gjessing 1939:48-49, Odner 1983:91).

Bildet forsterkes av andre kilder. Spor etter denne kontakten mener jeg kan demonstreres i flere av båtgravene nevnt ovenfor. Andre skriftlige kilder viser også overlapp i marine aktiviteter mellom norrøn og samiske grupper, blant annet i *Passio Olavi* fra 1161-1188 (1995:71-73). Her fortelles det at da de kristne hadde bedt til Gud om bedre fiskeforhold og lovet vekk den beste fisken til kirken kom «finnene» og spurte om de kunne få gjøre det samme, men til deres guder. Dette ble riktignok avslått av de kristne da de mente deres gud ikke hadde noe tilfelles med samenes trosverden. Når forholdene forbedret seg neste dag dro både kristne og «finner» ut for å fiske, men det var bare de av kristen tro som hadde fangstlykke. Selv om fortellingen i stor grad kan regnes som religiøs propaganda, gir kilden likevel et inntrykk av deltakelse av samer på fiske i Finnmark.

Flere av de nordnorske båtgravene mener jeg kan vitne om omfattende interaksjon mellom samiske og norrøn kultur, hvor da spesielt den vestlige delen av Kvaløya i Tromsø kommune potensielt kan være et eksempel på en slik situasjon ettersom båtgravene har vist seg å inneholde flerkulturelle trekk. Som viktig redskap for utnyttelse av marine ressurser, i begge kulturene, kan båten da ha fungert som et felles utgangspunkt for interaksjon. Uavhengig av om en var av samisk eller norrøn bakgrunn var hverdagen for mange knyttet til fiske eller marin fangst, enten for egen føde eller for å drive handel. En utveksling av båtbyggerteknikker virker derfor ikke overraskende i et område hvor to etniske grupper har livnært seg av de maritime ressursene. Etnisk signalisering trenger derfor ikke nødvendigvis å ha spilt noen særlig rolle i den dagligdagse interaksjonen. Samarbeid, handel og giftemål mellom kulturene kan ha vært langt vanligere enn tidligere antatt, noe jeg mener Brun (2007) demonstrer ved å påvise blandede graver ved Austein og Storslett.

Med havet som felles ressurs er det klart at den tidligere dikotomiske inndelingen av befolkningen i Nord-Norge er mer kompleks. Det er det ikke gjennomført noen undersøkelser av samiske fiskeaktiviteter langs kysten fra jernalderen, men fra skriftlige kilder fra høy- og senmiddelalderen virker det som at samene var høyst involvert i det kommersielle handelsmarkedet, hovedsakelig i relasjon til tørrfiskeproduksjoner, men også til eget forbruk (Hansen 2010:38-40). Situasjonene vitner om en økonomisk spesialisering som en følge av et voksende internasjonalt økonomisk handelsmarked, men kan også reflektere en langvarig kontinuitet i utnyttelse av marine ressurser og produksjon av marine produkter på samme nivå

som den norrøne befolkningen (Se Nilsen 2017). Selv om gruppens bosetningsmønster ikke nødvendigvis har vært overlappende i alle områder, er det grunnlag til å hevde at de ved flere anledninger har møtt hverandre på sjøen som fiskere, i tillegg til handelstraksjonene på land. Som Odner (1983:78-80) har påpekt behøver ikke et felles ressursgrunnlag å forutsette konkurranse ettersom høstet energi under fiske i første rekke er avhengig av arbeidsinnsats, og ikke tilgang til ressurser. Dette kan ha bidratt til samarbeid og utveksling av teknologi.

6.3.2 Nausttuffer – En møteplass for kulturene?

Hellegroper og naust i kombinasjon er kulturminnetyper som indikerer mer fleksible situasjoner enn klar dikotomi. Tradisjonelt har båtnaustene vært knyttet til en form for sosial og militær organisering, og assosiert med sentrale norrøne jernaldergårder som, i tillegg til jordbruk, har benyttet seg av maritime ressurser og havet som sentral ferdselsåre (Myhre 1997:181-182). På den andre siden har hellegroperne blitt satt i sammenheng med en samisk produksjon av marine produkter, og har hovedsakelig vært utbredt langs ytterkysten av Nord-Troms og Finnmark (Henriksen 1996:53-57, 89-91, Nilsen 2010:31, Nilsen 2017:18).

Som sagt har en primært forstått naust som et norrønt fenomen siden de er særlige tallrike i Nordland og Sør-Troms, og færre av dem i områder regnet som samiske (Nilsen 2010:31-33). De aller nordligste nausttuffene kan indikere aktivitetsmønster utenom denne klassiske inndelingen. Ved flere av naustene lengst nord, som i Nord-Troms og Finnmark, er der f. eks. funnet omfattende spor etter hellegroper, noe som kan indikere at lokalitetene har fungert som multikulturelle møteplasser for norrøne og samiske grupper (Nilsen og Wickler 2011b:119, Wickler og Nilsen 2012:117-118). Dette har blant annet blitt demonstrert på Spildra, Kvænangen kommune og Hagenesodden, Skjörvøy kommune i Nord-Troms der en finner nausttuffer, hellegroper og graver samlet på samme lokalitet (Nilsen 2014:194-196, Wickler og Nilsen 2012:117).

Naustene har ikke bare fungert som et bygg ment for å beskytte en eller flere båter, men kan ved flere anledninger blitt anvendt som samlingshall (Nilsen 2010:24). Fra forekomsten av relativt tykke og komplekse kulturlag med flere bruksfaser kan en også argumentere for at disse kan ha blitt benyttet som midlertidige boplasser under vinterfisket (Nilsen 1997:117-118, Wickler og Nilsen 2005:21-22). Tar en denne tolkningen videre kan forekomsten av hellegroper ved naust tolkes som en mulig møteplass mellom kulturene hvor betydelig produksjon og/eller utveksling av maritime produkter har funnet sted (Nilsen 2010:31-33, 2011a:84-85). I tillegg har det stratigrafiske lag og ¹⁴C-dateringer vist bruksfaser som strekker seg over flere hundre år

(Nilsen 2017:5-9, Nilsen og Wickler 2011a:68), blant annet på Spildra i Kvæningen (Nilsen og Wickler 2011a:65-73) og Haugnesodden, Arnesøya i Skjervøy (Nilsen 2014:194-196).

Den umiddelbare nærheten mellom hellegroper og nausttufter kan igjen antyde lite konkurranse mellom gruppene (Nilsen 2011a:81-85). Trolig har det vært langt mer attraktivt for begge partene å inngå i et gjensidig samarbeid slik det berettes om i *Historia Norwegiae*, hvor samer og nordmenn skal ha dratt til sjøs sammen og fylt båtene med sei eller sild (Ekrem og Mortensen 2006:63, Storm 1880:86-87). Beretningen er riktignok nedskrevet på 1200-tallet, men kan reflektere et forhold som har dypere røtter. Eventuelt kan begge gruppene ha drevet fiske i tilknytning til samme fiskerier og dermed hatt samme mål.

6.3.3 Et blandet bilde

Båtgraver med sydde eller blandede sammenføringsteknikker kan analyseres opp mot graver med blandet gravgods. Hensikten i denne sammenhengen har vært å undersøke hvorvidt noen av disse kan sees i relasjon med eventuelle båtnaust med hellegroper i nærheten. Et søk på registrerte funn i Askeladden.no gir ikke umiddelbart nær geografisk tilknytning mellom båtnaust til grav og hellegrop-lokaliteter. Ved Sand i Tjeldsund ble det f. eks. funnet to båtnaust i nærheten av båtgraven; ett 200 meter fra gravfunnet, og ett 800 meter unna. Førstnevnte har blitt tolket å være fra jernalderen basert på dimensjonene, mens det andre mest sannsynlig stammer fra middelalderen (Johansen 1989:1-2).

Det er imidlertid ikke gjort noe funn av hellegroper ved eller i nærheten av Sand. Nærmeste lignende kulturminne blir kokegroper. Kokegroperne har riktignok en annen funksjon enn hellegroper, men de kan likevel ha hatt sammenfallende funksjoner (Se Nilsen 2016 for en utvidet diskusjon). Disse forekommer likevel i en såpass lang avstand fra naustene og graven at det er lite sannsynlig at de har hatt noen tilknytning til hverandre. Generelt sett kan dette mønstret observeres ved flere av de andre utvalgte lokalitetene for analysen. Som regel finnes det båtnaust og lokaliteter registret med kokegroper ved eller i nærområdet av båtgravene, men ingen direkte tilknytning til hellegroper.

I dag er det ikke funnet hellegroper sør for Tromsø, og de er særlig tallrike nord for Lyngenfjorden. En av de sørligste hellegroperne vil da være Karlsøya i Karlsøy k. (Askeladden ID: 68081-1). Disse ligger også relativt nært et område med båtgraver, i dette tilfellet sørvestlige del av Kvaløya, Sommarøy og Hillesøya. Igjen er det lite sannsynlig at det har eksistert noen kobling mellom lokalitetene ettersom avstanden mellom dem er over 30 kilometer målt i luftlinje. Jeg ser det som lite hensiktsmessig å forsøke og knytte båtgravene opp mot

hellegrupene når et mønster ikke kan etableres. Til tross for det vil jeg argumentere for at hellegrupenes nære tilknytning til båtnaust er viktig. Dette bidrar også til et bilde preget av samhandlingen og utvekslingen mellom norrøne og samiske grupper med havet som ramme.

Uavhengig om en var av norrøn eller samisk bakgrunn, har fiske og produksjon av maritime varer vært en daglig aktivitet for mange. Gode handelsforhold med samiske grupper har dermed vært attraktiv for å skaffe seg til gang til produktet ettersom produksjonen av olje fra marine pattedyr primært har skjedd i overveiende samiske kulturmiljø. Basert på antall hellegrøper ellers funnet langs kysten vil det være realistisk å hevde at det har eksistert et relativt stort marked for maritim olje i Norge, men også ellers i Nord-Europa (Hansen og Olsen 2014:61-62, 72-74, Nilsen 2017:11-18). I tillegg vitner *finneskatten* som ble innført i eldre jernalder om en betydelig marin fangstaktivitet fra den samiske siden, hvor hvalrosstann, og skipsreip av hvalrosshud og sel var sentrale (Brøgger 1931:38).

6.3.4 En vurdering av båtenes funksjonelle egenskaper med hensyn til maritim ressursutnyttelse

Marin aktivitet i jernalderen, spesielt hvalfangst, har likevel tradisjonelt vært assosiert med den norrøne befolkningen, mens det var samene som stod for fremstillingen av marin olje i bytte mot andre varer (Hansen og Olsen 2004:72-74). En slik tolkning kan muligens forklare situasjonen med båtnaustene ved Spildra og Haugnesodden, men plasserer samene som «passive» deltakere i marine fangstaktiviteter. Dette får det til å virke som at handelen med norrøne grupper har vært den eneste motivasjonen for produksjonen av tranoljen.

Hellegrupenes kronologiske fordeling og geografiske distribusjon samsvarer riktignok med konsolidering av gårds- og høvdingesamfunnet i Nord-Norge (Hansen og Olsen 2004:71). Jeg vil likevel argumentere for at hellegrupene representerer en utvinningstradisjon som forutsetter fangstaktivitet av marine pattedyr også før etableringen av kontaktnettverkene med norrøne fangstlag. Da *finneskatten* bestod av produkter fra både hval og sel ser jeg liten grunn til å undervurdere samisk deltakere i sel- og hvalfangstaktiviteter, enten som selvstendige grupper eller sammen med norrøne grupper.

Båtgravene har som sagt gitt et inntrykk av «blandede» båtbyggertradisjoner som trolig har vokst frem som en følge av kulturell interaksjon i en marin kontekst. Det er klart at Øksnesbåten (båt nr.5), Bårsetbåten, og flere av båtene fra Holkestadvika (båt nr. 16 og muligens 17) har vært sjøgående fartøy da det tydelig kunne spores markert kjøl, og en strukturell integritet egnet for sjøfart på havet. Spørsmålet er om hvorvidt sydde båter og fartøy med blandede

sammenføringsteknikker har vært egnet seg til sel- og hvalfangstaktiviteter (Se Lindquist 1994 for en detaljert gjennomgang av marine fangstteknikker fra historisk tid). I forbindelse med hvalfangst kan det virke logisk å hevde at fartøy som har hatt bordgangene festet med båtsøm av jern har vært best egnet. Da bordgangene har vært festet med båtsøm av jern ville dette ha gitt en sterk og motstandsdyktig konstruksjon. En konsekvens i klinkbygde båter som har vært fullstendig sammenføyd med båtsøm av jern er at rammen vil være langt stivere i sjøen sammenlignet med sydde båter eller fartøy sammenføyd med både båtsøm av jern og syteknikk. Et kraftig slag i båtsiden har dermed større sjanse for å briste eller knekke bordgangene.

Som sagt vil båter hvor bordgangene har vært sammenføyd ved hjelp av vidjer/rotteger eller dyresener gi en lagt mer fleksibel konstruksjon som potensielt har bedre evne til å absorbere salg og kollisjoner med store pattedyr til havs. Jeg har ikke forutsetninger til å hevde at den ene båttypen var bedre enn den andre. Hva som er viktig å få frem er at sydde eller delvis sydde båter, som tradisjonelt har blitt oppfattet som svakere enn klinkbygde fartøy utstyrt med båtsøm av jern, ikke kan utelukkes fra fangstaktiviteter relatert til marine pattedyr og kan muligens ha vært like godt egnet som klinkbygde båter hvor bordgangene primært har vært samlet med båtsøm av jern. Når det kan observeres betydelig variasjon i bruk av sammenføringsteknikk blant jernalderens båter på tvers av kulturene ser jeg heller ingen grunn til å utelukke samisk deltagelse i fangstaktiviteter som en følge av manglende båtteknologiske kunnskaper.

7 Konklusjon

Gjennomgangen og analysen av båtgravene i Nord-Norge har kastet nytt lys over båtens rolle i det nordnorske jernaldersamfunnet. Ved å undersøke båtgravene fra et mer bruksorientert perspektiv kommer det tydeligere fram en rekke materielle komponenter og nettverk som tidligere har vært lite diskutert i henhold til båtmaterialiet.

Totalt er det i dag dokumentert 76 (77 inkludert nytt funn fra Hillesøy, se Niemi 2018) båtgraver i Tromsø Museums forvaltningsområde. Jeg har identifisert 31 av dem som sikre båtgraver. De resterende 45 kan jeg ikke med sikkerhet hevde har vært båtgraver på grunn av mangelfull dokumentasjon. Som illustrert i Tabell 5 er som regel den eneste indikasjonen beskrivelser av mengder «klinknagler» eller «klinksøm». Gjennomgangen av tilgjengelige funn fra arkivet har likevel bekreftet at dette faktisk har vært båtsøm. Det er derfor stor sannsynlighet for at en båt har fulgt med i graven.

Båtene i gravene har vært alt fra 2 meter og helt opp til 15 meter lange. En er riktignok nødt til å ta i hensyn til at ulike formasjonsprosesser har hatt innvirkning på målene tatt under utgravningen, noe som har gjort det problematisk å vurdere eksakt størrelse. Med hensyn til lengde-breddeforholdet var det ingen av fartøyene som klart kan utpekes som handelsfartøy eller krigsfartøy. Fartøy over 15 meter har ikke blitt funnet. Dette betyr at ingen av funnene kan klassifiseres som skip. Fra lengde-bredde indeksen kan det antydes at flere av båtene potensielt har vært seilført, men det er bare i Førebåten (båt nr. 11) dette kan spores arkeologisk.

En nærmere undersøkelse av forholdet mellom antall båtsøm av jern og fartøyets størrelse har vist at det har eksistert betydelig variasjon i bruk av sammenføyningsteknikk blant nordnorske jernalderbåter. Med henblikk til båtenes størrelse virker det som at nordnorske båter har inneholdt et relativt lavt antall søm sammenlignet med båtgraver fra resten av Nord-Europa. I tillegg til forekomsten av klinkbygde fartøy som primært har vært festet med båtsøm av jern og rent sydde båter i gravene, kan et betydelig antall av fartøyene ha vært sammenføydd med både båtsøm av jern og syteknikk, slik observert i båtgravene fra Sand (båt nr. 12), Holkestadvika (båt nr. 16 og 17), og Strandå (båt nr. 26).

Fartøy som med sikkerhet kan hevdes å ha vært fullstendig klinket med båtsøm av jern har ikke blitt funnet lengre nord enn på Mikkelbostad (båt nr. 37), Dyrøy kommune, mens sydde båter fra jernalderen ikke har blitt funnet lengre sør enn Øksnes (båt nr. 5) kommune. Fordelingen gir ikke noen klar geografisk fordeling av de ulike båtbyggerteknikkene, men kan eventuelt

indikere at sydde båter var mest utbredt i de nordligste deler av Nordland og Sør-Troms. Båtgravene ser ut til å konsentrere seg i områder hvor det antas å ha vært høvdingesenter, hvor spesielt fartøy med høyt antall båtsøm av jern hovedsakelig har blitt funnet i relativt nær avstand fra sentrene. Fra et overordnet perspektiv ser det ut som at antall søm i gravene avtar med avstanden til maktsentrene, men er ikke like tydelig for alle senterdannelsene. En er dermed nødt til å ta i betraktning at sosiale og økonomiske faktorer har bidratt til variasjonen i det nordnorske båtmaterialiet da høye frekvenser av båtsøm muligens kan korreleres med høystatusgraver med tilknytning til maktsentrene.

Som gravskikk viser båtgravene at båten har hatt en multifunksjonell rolle som praktisk redskap for utnyttelse av tilgjengelige marine ressurser for både samer og norrøne folk. Samtidig vil jeg også hevde at båten har hatt en sekundær funksjon som sosial og økonomisk fellesnevner for samiske og norrøne grupper. Hva jeg mener med dette er at marine aktiviteter kan gjort etnisk bakgrunn mindre synlig. Som påpekt av Asgeir Svestad (2017:150) er etnisitet verken statisk eller entydig, og dermed kan ha hatt en annen eller mindre fremtredende betydning i datidens samfunn. Under fiskesesongen ville ens evne til å bidra og skaffe god fangst ha vært viktigst. Som bruksgjenstand har båten samlet samiske og norrøne folk under en fellesbetegnelse som «*fiskere*».

Både på et sosialt og økonomisk nivå har båten dermed vært en felles bruksgjenstand i det maritime landskapet, slik demonstrert ved båtneustene ved Spildra og Haugnesodden (Se Nilsen 2014, Wickler og Nilsen 2012). Fiske- og fangstaktivitet har dermed gjort havet til en plattform for samarbeid, innlån og utveksling av maritim kunnskap og teknologi på tvers av kulturene, spesielt båtbyggerteknikk. Belegg for omfattende kulturell interaksjon mellom samiske og norrøne grupper i en marin kontekst har tidligere blitt presentert av Brun (2007) i sin gjennomgang av gravfunn med flerkulturelle preg. Da en betydelig porsjon av båtene kan ha vært festet med både båtsøm av jern og syteknikk ser jeg det nødvendig å ta i betraktning at langvarig kontakt mellom kulturene har bidratt til den variasjonen vi i dag kan observere blant båtene i graven.

Nettopp på grunn av den vekslende bruken av sammenføringsteknikk i nordnorske båtgraver er jeg nødt til å stille meg kritisk tidligere til tolkninger som har forstått den båt teknologiske utviklingen som etnisk differensiert. Båtmaterialiet ser i mindre grad til å ha vært preget av kulturelt betingende båtbyggertradisjoner, og i større grad styrt av praktiske og situasjonsbestemte løsninger. Dette mener jeg klart illustreres i båtgraven fra Sand (båt nr. 12).

Her vil jeg hevde Crumlin-Pedersens (2006) påstand om den skandinaviske klinkbygde båten kan være en forklaring på hvorfor det nordnorske båtmaterialiet ikke synes å fremvise noe klart skille mellom båter bygget av samiske eller norrøne båtbyggere. Det bemerkes at det ikke er bruken av båtsøm av jern som definerer en klinkbygd båt, men tilstedeværelsen av overlappende bordganger, og en kjøl og form som tillater seilas i sjø. Det virker da lite hensiktsmessig å legge for mye vekt på hvilken etnisk bakgrunn som foreligger for de forskjellige båtene. Som påpekt av Eldjarn (2010) er det viktig at fartøyet tilpasses til den som skal bruke det. Med andre ord er det først og fremst individet og formål som bestemmer båtens form, ikke etnisitet.

På bakgrunn av materialets karakter har det vært utfordrende å si noe konkret om båtens praktiske/maritime funksjoner. Sammenlignet med sør-skandinaviske båtfunn, som Skuldelevskipene, kan det ikke spores noen form for funksjonell spesialisering blant nordnorske båter. Da det i flere av gravene har vært antydning etter kjøl har nok de fleste vært sjøgående fartøy som har oppfylt flere funksjoner og formål. De vanligste aktivitetene har trolig vært transport, fiske eller andre fangstaktiviteter som sel- og hvalfangst. Det er imidlertid lite som kan indikere at fartøyene har vært utstyrt med seil selv om lengde-breddeindeksen åpner for at dette har vært mulig. Bare i Førebåten (båt nr.11) har det blitt funnet konstruksjonselementer som forutsetter seilføring. Siden mange har vært relativt små i størrelse vil det være mer naturlig å hevde at flesteparten har vært rodd eller padlet.

Med henblikk til sel- og hvalfangst kan det til slutt være interessant å reflektere om de mer utradisjonelle båttypene har vært velegnet til slike aktiviteter. Fartøy som Øksnesbåten (båt nr. 5) eller båtene fra Holkestadvika (båt nr. 16 og 17) f. eks. har vært festet helt eller delvis med dyresener eller vidjer/rotteger. Båter av denne typen vil trolig har vært mer fleksible i sjøen enn klinkbygde båter hvor bordgangene har vært fullstendig samlet med båtsøm av jern, men også vært mindre holdbare med tanke på slitasje på sammenføyingsmaterialet. Jeg vil likevel argumentere for at sydde fartøy eller båter festede med både båtsøm av jern og syteknikk kunne ha oppfylt mange av de samme formål og funksjoner som den «klassiske» jernalderbåten.

Siden maritim kulturell interaksjon mellom samiske og norrøne kystgrupper geografiske kan begrenses til den nordligste delen av landet kan det undres om sydde båter og fartøy med både båtsøm av jern og syteknikk har vært en utvikling unik for Nord-Norge. Det er likevel mulig at båter av denne typen kan ha vært spredt sørover langs norskekysten med tanke på etableringen av handelsnettverk. Dette mener jeg burde tas hensyn til i fremtidige undersøkelser av båtgraver i Norge.

8 Litteraturliste

Andersen, O. (2002): *Flyttefolk og bofaste. En studie av samisk bosetting i Sør-Troms og Nordre Nordland*. Doktorgradsavhandling. Tromsø: Institutt for arkeologi. Det samfunnsvitenskapelige fakultet, Universitetet i Tromsø.

Appleyard, H. M. (1978): *Guide to the Identification of Animal Fibers*. 2. utgave. Leeds: Wira.

Arbman, H. [1938] (1980): Båtgravarna i Vendel. (Ny publisering av original artikkel som opprinnelig het «Vendelfynden» i Upplands fornminnesförenings tidsskrift 1938. Sandwall, A. (red.): *Vendeltid. Historia i fickformat*. Stockholm: Statens historiska museum, s. 19-30.

Arntzen, J. E. (2011): En «palisadehaug» fra yngre jernalder i Nord-Norge? *Nicolay. Arkeologisk tidsskrift*. Nr. 114. Universitetet i Oslo: Utgitt av arkeologistudenter ved IAKH, s. 33-42.

Arntzen, J. E. (2015): Historia om en gravhaug fra vikingtid på Ness i Hamarøy. *Ottar. Vikingtid – da og nå! Populærvitenskapelig tidsskrift fra Tromsø Museum, Universitetsmuseet*. Nr. 305. Tromsø: Tromsø Museum - Universitetsmuseet, s. 28-33.

Arntzen, J. E. og Sommerseth, I. (red.). (2010): Den første gården i Nord-Norge. Jordbruksbosetting fra bronsealder til jernalder på Kveøy. *Tromura. Tromsø Museums rapportserie*. Nr. 39. Tromsø: Tromsø Museum.

Bately, J. og Englert, A. (red.). (2007): *Ohthere's Voyages. A late 9th century account of voyages along the coasts of Norway and Denmark and its cultural context*. Maritime Culture of the North Series, 1. Roskilde: Viking Ship Museum.

Bedemar, D. (1820): Bemærkninger over nogle oldtids monumenter i Norge. *Antiqvariske Annaler. Den kongelige commissjon i Kjøbenhavn for Oldfagers Opbevaring. Tredje Bind*. Kjøbenhavn: Schultgilfe Diffein, s. 93-104.

Bennerhag, C. (2009): *Haparandabanan 2007. Lokal 13, 20 och 39, Nederkalix socken, Norrbottens län*. Arkeologisk slutundersökning. Rapport 2009:1. Norrbotten: Norrbottens museum.

Beowulf-kvadet. Oversatt med innledning av Dietrichson J. W (1976). Oslo: Aschehoug & Co. (W. Nygaard).

Bill, J. (2010): Viking Age ships and seafaring in the West. Klæsøe, I. S. (red.): *Viking Trade and Settlement in Continental Western Europe*. Copenhagen: Museum Tusulanum Press, s. 19-42.

Bjerck, H. B. (2016): Settlements and Seafaring: Reflections on the Integration of Boats and Settlements Among Marine Foragers in Early Mesolithic Norway and the Yámana of Tierra del Fuego. *The Journal of Island and Coastal Archaeology*. Vol. 12(2). Routledge, s. 1-24.

Bonde, N. og Stylegar, F. A. (2009): Fra Avaldsnes til Oseberg. Dendrokronologiske undersøkelser av skipsgravene fra Storhaug og Grønhaug. *Viking. Norsk arkeologisk årbok*. Bind 72. Oslo: Norsk arkeologisk selskap, s. 149-168.

Bradbury, J. H. (1976): *The Morphology and Chemical Structure of Wool. Pure and Applied Chemistry*. Vol. 46 (2-4). Great Britain: Pergamon Press, s. 247-253.

Brun, I. M. (2007): *Blandede graver - blandede kulturer? En tolkning av gravskikk og etniske forhold i Nord-Norge gjennom jernalder og tidlig middelalder*. Mastergradsoppgave i arkeologi. Tromsø: Det samfunnsvitenskapelige fakultet. Universitetet i Tromsø.

Brøndsted, J. (1940): *Ved kilderne. Strejftog i dansk arkæologi og natur*. København: Munksgaard.

Brøgger, A. W. (1931): *Nord-Norges bosetningshistorie. En oversikt*. Instituttet for sammenlignede kulturforskning, serie C, II:4. Oslo: H. Aschehoug & Co. (W. Nygaard).

Brøgger, A. W., Falk, H. og Shetelig, H. (red.). (1917): *Osebergfundet. I*. Kristiania: Distribuert ved Universitetets Oldsaksamling.

Brøgger, A. W. og Shetelig, H. (1950): *Vikingskipene. Deres forgjengere og etterfølgere*. Oslo: Dreyers Forlag.

Cerbing, M. (2016): *Arkeologisk utgrävningar av båtgravar orch gravhögar, Bitterstad, Hadsel kommune, Nordland*. Arkeologiske rapporter 2016. Tromsø: Tromsø Museum.

Christensen, A. E. (1992): *Gamle norske trebåter. Bevaring og vedlikehold*. Norske båter. Bind VI. Oslo: Grøndahl og Dreyers Forlag AS.

Christensen, A. E. (2006): Syng klink, trenagle – noen funderinger omkring sammenføyningsteknikker. Arisholm, T., Paasche, K., og Wahl, T. L. (red.): *Klink og seil – Festskrift til Arne Emil Christensen*. Universitetet i Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum. s. 73-80.

Crumlin-Pedersen, O. (1991): Bådgrave og gravbåde på Slusegård. Andersen, S. H, Lind, B. og Crumlin-Pedersen, O. (red.): *Slusegårdgravpladsen III. Gravformer og gravskikke. Bådgravene*. Jysk Arkæologisk Selskabs Skrifter 14(3). Århus: Aarhus Universitetsforlag, s. 93-263.

Crumlin-Pedersen, O. (1995): Boat-burials at Slusegård and the Interpretation of the Boat-grave Custom. Crumlin-Pedersen, O. og Munch Thye, B. (red.): *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen 5th-7th May 1994*. PNM, Publications from the National Museum Studies in Archaeology & History Vol.I, Copenhagen: National Museum of Denmark, Department of Archaeology and Early History, s. 87-101.

Crumlin-Pedersen, O. (2006): Den nordiske klinkbåds grundform – en totusindårig tradition og den rodde. Arisholm, T., Paasche, K., og Wahl, T. L. (red.): *Klink og seil - Festskrift til Arne Emil Christensen*. Universitetet i Oslo: Norsk Sjøfartsmuseum, s. 33-56.

Crumlin-Pedersen, O. og Olsen, O. (red.). (2002): *The Skuldelev Ships I – Topography, Archaeology, History, Conservation and Display. Ships and Boats of the North – Volume 4.1*. Roskilde: The Viking Ship Museum in Roskilde.

Ekrem, I. og Mortensen, L. B. (red.). (2006): *Historia Norwegie*. Copenhagen: Museum Tusulanum Press.

- Eldjarn, G. (2010): «Kæm e du ujnna?» Nordlandsbåten: Samisk, kvensk eller norsk? Mathisen, M., Krogh, M og Schanche, K. (red.): *Samiske båter og båtbygging. Seminarrapport fra båtseminarene i Gratangen 2007 og Varangerbotn 2008*. Varanger Samiske Museums Skrifter. Nr. 6. Varangerbotn: Várjjat sámi musea, s.101-106.
- Eldjarn, G. (2013): «Dragen Harald Hårfagre»: Verdens største vikingskip. *Fra en svindler som stortingsmann til harmløse veps. Ottar*. Nr. 5 = Nr. 298. Tromsø: Tromsø Museum.
- Eldjarn, G. & Godal, J. (1990): *Nordlandsbåten og Åffjordsbåten. Bind 2. Nordlandsbåten. Bygge-teknikk og måledata*. Båter frå norsk båtkunne, Del 1. Rissa: Båstikka D/A.
- Gisle Sursson saga*. I gjendiktning og oversettelse, med innledning, noter og essay ved Henriksen, V. (1985). Oslo: H. Aschehoug & CO.
- Gjessing, G. (1939): Noen nordnorske handelsproblemer i jernalderen. *Viking. Tidsskrift for norrøn arkeologi*. Bind. III. Oslo: Norsk arkeologisk selskap, s. 37-54.
- Gjessing, G. (1941): *Båtfunnene fra Bårset og Øksnes: to nordnorske jernaldersfunn*. Tromsø Museums Årshefter. Kulturhistorisk Avd. Nr. 8. Vol. 58. Tromsø: A. W. Brøggers Boktrykkeri A/S.
- Gjessing, G. (1943): Oldsaksamlingens Tilvekst 1938. *Tromsø Museums Årshefter*. Humanistisk avd. Nr. 10. Vol. 64 (1941), Nr. 2. Tromsø: Peder Norbye.
- Gjessing, G. (1945): Oldsaksamlingens Tilvekst 1939. *Tromsø Museums Årshefter*. Humanistisk avd. Nr. 11. Vol. 68 (1945), Nr. 2. Stavanger: Dreyers Grafiske Anstalt.
- Gustafson, G. (1891): *En baadgrav fra vikingetiden. (Med 1 planche.)*. Bergens Museums Aarsberetning for 1890, Nr. 8. Bergen, s. 3-13.
- Hansen, L. I. (2010): Household Sustenance and Market Relations. Mathisen, M., Krogh, M. og Schanche, K. (red.): *Samiske båter og båtbygging. Seminarrapport fra båtseminarene i Gratangen 2007 og Varangerbotn 2008*. Varanger Samiske Museums Skrifter. Nr. 6. Varangerbotn: Várjjat sámi musea, s. 37-58.
- Hansen, L. I. og Olsen, B. (2014): *Samenes historie fram til 1750*. Oslo: Cappelen Akademisk Forlag.
- Helberg, B. H. (1993): *Fiskeriteknologi som utrykk for sosial tilhørighet. En studie av nordnorsk fiske i perioden 400-1700 e. Kr.* Stensilserie B Nr. 38. Tromsø: Institutt for samfunnsvitenskap. Arkeologiseksjonen. Universitet i Tromsø.
- Helberg, B. H. (1995): Båter, redskaper og deres bruk. Bertelsen, R. (red.): *Sentrale temaer i nordnorsk mellomalderarkeologi*. Stensilserie B. Nr. 34. Tromsø: Institutt for samfunnsvitenskap. Arkeologiseksjonen. Universitetet i Tromsø.
- Henriksen, J. *Hellegrupene: Fornminner fra en funntom periode*. Stensilserie B. Nr. 42. Tromsø: Institutt for samfunnsvitenskap. Arkeologiseksjonen. Universitetet i Tromsø.

Herstad, A. (2007): *Båten i grava – en gårdstradisjon i yngre jernalder? En arkeologisk analyse fra Midt-Norge*. Masteroppgave i arkeologi. Trondheim: NTNU. Det historisk-filosofiske fakultet. Institutt for arkeologi og religionsvitenskap.

Hildebrand, H. (1874): Folkens tro om sina döda. *Ur vår tids forskning. Populära Skildringar*, Nr. 8. Stockholm: Klemming Antiquariat.

Holm-Olsen, I. M. (1989): 112-års fortidsminneregistrering i Nord-Norge 1874-1986. Et forskningshistorisk tilbakeblikk. Bertelsen, R., Reymert, P. K. og Utne, A. (red.): *Framskritt for fortida i nord. I Povl Simonsens fotefar*. Tromsø Museums Skrifter XXII. Tromsø: Tromsøprodukt A.S, s, 17-40.

Holtorf, C. (1998): The life-histories of megaliths in Mecklenburg-Vorpommern (Germany). *World Archaeology*, Vol. 30(1). The Past in the Past: The Refuse of Ancient Monuments. Taylor & Francis, s. 23-28.

Horst, H. (1879): Arkeologisk undersøgelser i Nordlands og Tromsø amter i 1877. *Foreningen til Norske Fortidmindesmerkers Bevaring. Aarsberetning for 1878*. Kristiania: C. C. Werner & Co's Bogtrykkeri.

Ibn Fadlāns, A. (1981): *Vikingerne ved Volga. Ibn Fadlāns rejsebeskrivelse*. Oppsummert, deloversatt og kommentert av Simonsen, J. B. Højbjerg: Wormianum.

Indruszewski, G. (2004): *Man, Ship, Landscape and seafaring in the Oder Mouth are AD 400-1400. A case study of an ideological context*. Publications from the National Museum. Studies in Archaeology & History Vol. 9. Copenhagen: The National Museum.

Ingstad, A. S. (1995): The Interpretation of the Oseberg-find. Crumlin-Pedersen, O. og Munch Thye, B. (red.): *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen 5th-7th May 1994*. PNM, Publications from the National Museum Studies in Archaeology & History Vol.I, Copenhagen: National Museum of Denmark, Department of Archaeology and Early History s. 139-147.

Johansen, O. K. (1976): Tidlig Nordnorsk båthistorie. *Gløtt fra Tromsø museum. 33: På sporet etter fortidens mennesker i Nord-Norge. Ottar*. Nr. 89. Tromsø: Universitetet i Tromsø, s. 33-37.

Johansen, O. S. (1982): Viking Age farms: Estimating the number and populations size. A case study from Vestvågøy, North Norway. *Norwegian Archaeological Review*. Vol. 15. Issue 1. Oslo: Universitetsforlaget, s. 45-69.

Jørgensen, R. (2010): *Production or Trade? The Supply of Iron to North Norway during the Iron Age*. A dissertation for the degree of Doctor Philosophie. University of Tromsø. Faculty of Humanities, Social Sciences and Education Department of Archaeology and Social Anthropology. Tromsø: University of Tromsø.

Jørgensen, R. (2015): How did the natives of North Norway secure the supply of iron in the Iron Age? Indrelid, S., Hjelle, K. L. og Stene, K. (red.): *The Exploitation of outfield resources – Joint Research at the University Museums of Norway*. Bergen: University of Bergen, s. 99-106.

Kopytoff, I. (1986): The Cultural Biography of Things. Appadurai, A. (red.): *The Social Life of Things: Commodities in Cultural Perspective*. Cambridge: Cambridge University Press, s. 64-91.

Laksdøla saga. Islandske Ættesagaer. Oversatt av Bie, F. (1924). Kristiania: H. Aschehoug & CO. (W. Nygaard).

Latour, B. (2005): *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*. Clarendon Lectures in Management Studies. Oxford: Oxford University Press.

Lindquist, O. (1994): *Whales, Dolphins and Porpoises in the Economy and Culture of Peasant Fishermen in Norway, Orkney, Shetland, Faroe Islands and Iceland, Ca. 900-1900 A.D., and the Norse Greenland, Ca. 1000-1500 A.D. (Vol. II.)*. University of St. Andrews (United Kingdom): ProQuest Dissertations Publishing.

Lindqvist, S. (1920): Snorres oppgifter om hednatidens gravskick och gravar. *Förnvännen. Journal of Swedish Antiquarian Research. Meddelanden från Kungliga Vitterhets Historie och Antikvitets Akademien*. Vol. 15. Häft 1. Stockholm: Vitterhetsakademien, s. 54-105.

Lindqvist, S. (1921): Ynglingaättans gravskick. *Förnvännen. Journal of Swedish Antiquarian Research. Meddelanden från Kungliga Vitterhets Historie och Antikvitets Akademien*. Häft 1-2. Stockholm: Vitterhetsakademien, s. 83-194.

Lindqvist, S. (1948): Sutton Hoo och Beowulf. *Förnvännen. Journal of Swedish Antiquarian Research*. Vol. 22(87). Stockholm: Vitterhetsakademien, s. 94-110.

Lindqvist, S. (1949): Förhistoriska vittnesbörd om sed och tro vid de stora vändpunkterna i livet. *Nordisk kultur XX. Livets høytider*. Oslo: Albert Bonniers Forlag, s. 111-147.

Lindqvist, S. (1958): Fuskhögar och falska båtgravar. *TOR. Meddelanden från institusjonen för nordisk fornkunnskap vid Uppsala universitet*. Uppsala: Societas Arcaeologica Upsaliensis, s. 101-112.

Mathisen, M. (2010): Båt og etnisitet i Nord-Norge – Veien videre? Mathisen, M., Krogh, M. og K. Schanche (red.): *Samiske båter og båtbygging. Seminarrapport fra båtseminarene i Gratangen 2007 og Varangerbotn 2008*. Varanger Samiske Museums Skrifter. Nr. 6. Varangerbotn: Várjjat sámi musea, s. 132-153.

Molaug, S. (1994): *Vår gamle kystkultur*. Bind 1. Oslo: Grøndahl Dreyer.

Montelius, O. (1885): Om högsättning i skepp under vikingatiden. *Svenska Fornminnesföreningens Tidskrift*. Sjette bandet, 2:a häftet. Stockholm, s. 149-189.

Mundal, E. (2004): Kontakt mellom nordisk og samisk kultur reflektert i norrøne mytar og religion. Kusmenko, J. (red.): *The Sámi and the Scandinavians. Aspects of 2000 years of contact*. Schriften zur Kulturwissenschaften, band 55. Hamburg: Verlag Dr. Kovac, s. 41-54.

Myhre, B. (1985): Boathouses as indicators of political organization. *Norwegian Archaeological Review*, Vol. 18, Issue 1-2. Oslo: Universitetsforlaget, s. 36-60.

Myhre, B. (1997): Boathouses and naval organization. Jørgensen, A.N. og Clausen, B. L. (red.): *Military Aspects of Scandinavian Society in a European Perspective, AD 1-1300. Papers from an international research seminar at the Danish National Museum, Copenhagen 2-4 May 1996.* Copenhagen: The National Museum, s.169-182.

Myklevold, L. B. H. (2010): Båter og båtbyggingstradisjoner nordpå – hva er norrønt/norsk og hva er samisk? Mathisen, Krogh, M og Schanche, K. (red.): *Samiske båter og båtbygging. Seminarrapport fra båtseminarene i Gratangen 2007 og Varangerbotn 2008.* Varanger Samiske Museums Skrifter. Nr. 6. Varangerbotn: Várjjat sámi musea. s. 13-22.

Müller-Wille, M. (1970): Bestattung im Boot. Studien zu einer Norderuopäichen Grabsitte. *Offa.* Band 25/26 1968/69 (1970). Naumünster: Karl Wachholtz Verlag, s. 1-203.

Müller-Wille, M. (1974): Boat-graves in northern Europe. *The International Journal of Nautical Archaeology and Underwater Exploration.* Vol.3 (2). The Council for Nautical Archaeology. London & New York: Seminar Press, s. 187-204.

Nicolaissen, O. M. (1881): Oldsager indkomne til Tromsø Museum i 1881. *Foreningen til Norske Fortidsmindesmerkens bevaring. Aarsberetning for 1880.* C.C. Kristiania: Werner & CO's Bogtrykkeri

Nicolaissen, O. M. (1884): Undersøgelser i Nordlands amt 1883. *Foreningen til norske Fortidsmindesmerkens bevaring. Aarsberetning for 1883.* C.C. Kristiania: Werner & CO.'s Bogtrykkeri.

Nicolaissen, O. M. (1885): Undersøgelser i Nordlands amt 1884. *Foreningen til norske Fortidsmindesmerkens bevaring. Aarsberetning for 1884.* C.C. Kristiania: Werner & CO.'s Bogtrykkeri.

Nicolaissen, O. M. (1886): Undersøgelser i Nordlands amt 1885. *Foreningen til norske Fortidsmindesmerkens bevaring. Aarsberetning for 1885.* C.C. Kristiania: Werner & CO.'s Bogtrykkeri.

Nicolaissen, O. M. (1889): Fortegnelse over oldsager, indkomne til Tromsø Museum i 1888. *Foreningen til Norske Fortidsmindesmerkens bevaring. Aarsberetning for 1888.* Kristiania: C. C. Werner & CO.'s Bogtrykkeri.

Nicolaissen, O. M. (1891): Undersøgelser i Nordlands amt i 1890. *Foreningen til norske Fortidsmindesmerkens bevaring. Aarsberetning for 1890.* Kristiania: C.C. Werner & CO.'s Bogtrykkeri.

Nicolaissen, O. M. (1893): Undersøgelser i Nordlands amt i 1892. *Foreningen til norske Fortidsmindesmerkens bevaring. Aarsberetning for 1892.* Kristiania: C.C. Werner & CO.'s Bogtrykkeri.

Nicolaissen, O. M. (1898): Undersøgelser i Nordlands amt i 1897. *Foreningen til norske Fortidsmindesmerkens bevaring. Aarsberetning for 1897.* Kristiania: Grøndahl & Søns Bogtrykkeri.

- Nicolaissen, O. M. (1899): Undersøgelser i Nordlands amt i 1898, *Foreningen til norske Fortidsmindesmerkens bevaring. Aarsberetning for 1898*. Kristiania: Grøndahl & Sønns Bogtrykkeri.
- Nicolaissen, O. M. (1900): Oldsager, indkomne til Tromsø museum i 1899. *Foreningen til norske fortidsmindesmerkens bevaring. Aarsberetning for 1899*. Kristiania: Grøndahl & Sønns Bogtrykkeri.
- Nicolaissen, O. M. (1901): Undersøgelser i Nordlands amt 1900. *Tromsø Museums Aarshefter* 23. Tromsø: Tromsøpostens Bogtrykkeri.
- Nicolaissen, O. M. (1902): Undersøgelser i Nordlands amt 1901. *Tromsø Museums Aarshefter* 24. Tromsø: Tromsøpostens Bogtrykkeri.
- Nicolaissen, O. M. (1903): Arkeologisk undersøgelser 1902. *Tromsø Museums Aarshefter* 25. Tromsø: Tromsøpostens Bogtrykkeri.
- Nicolaissen, O. M. (1904): Undersøgelser i Nordlands amt 1903. *Tromsø Museums Aarshefter* 26. Tromsø: Tromsøpostens Bogtrykkeri.
- Nicolaissen, O. M. (1911): Fortegnelse over oldsamlignens tilvekst i Tromsø museum 1910. *Tromsø Museums Aarshefter* 33. Kristiania: J. Kjeldseths Boktrykkeri.
- Nicolaissen, O. M. (1912-13): Arkæologiske undersøkelser i Nordlands og Tromsø amter 1911. *Tromsø Museums Aarshefter* 34. Kristiania: J. Kjeldseths Boktrykkeri.
- Nicolaissen, O. M. (1913): Undersøkelser i Nordlands amt 1912. *Tromsø Museums Aarshefter* 35-36. Kristiania: J. Kjeldseths Boktrykkeri.
- Nicolaissen, O. M. (1918): Arkæologiske undersøkelser i Nordlands amt 1914. *Oldtiden. Tidsskrift for norsk forhistorie*. Bind VII. Kristiania: A. W. Brøggers Boktrykkeri, Kristiania.
- Nicolaissen, O. M. (1922): Arkeologisk undersøkelser og Tilveksten i Tromsø Museums oldsamling 1921. Kristiania: *Tromsø Museums Årshefter* 44-45. A.S. Tromsø Stiftstidenes Boktrykkeri.
- Nicolaissen, O. M. (1924): Arkeologisk undersøkelser og Tilveksten i Tromsø Museums oldsamling 1923. *Tromsø Museums Årshefter* 47. Nr.1. A.S. Tromsø: Tromsø Stiftstidenes Boktrykkeri.
- Nicolaysen, N. (1868): Tillæg til «Norske Fornlevninger.» *Aarsberetning for 1867. Foreningen til Norsk fortidsmindesmerkens bevaring*. Kristiania: Carl. C. Werner & Komp.'s Bogtrykkeri, s. 72-115.
- Niemi, A. R. (2016): *Gravrøys med spor etter gravlegging i eldre og yngre jernalder. Arkeologisk undersøkelse på Vestnes på Bjarkøy, Harstad k.* Arkeologiske rapporter 2016. Tromsø: Tromsø Museum.
- Niemi, A. R. (2018): Nordvegen på Hillesøy. Utgravning av båtgrav fra yngre jernalder. *Tromura - Tromsø Museums Rapportserie*. Nr. 48. Tromsø: Tromsø Museum.

- Nilsen, G. (1997a): *Jernaldernaust på Vestvågøy i Lofoten*. Hovedfagsavhandling i arkeologi vår 1997. Institutt for samfunnsvitenskap. Tromsø: Universitetet i Tromsø.
- Nilsen, G. (2010): Med blikket vendt mot havet. Mathisen, M., Krogh, M. og Schanche, K. (red.): *Samiske båter og båtbygging. Seminarrapport fra båtseminarene i Gratangen 2007 og Varangerbotn 2008*. Varanger Samiske Museums Skrifter. Nr. 6. Varangerbotn: Várjjat sámi musea, s. 23-36.
- Nilsen, G. (2016): The Use of Marine Mammal Blubber: Parameters for Defining Fat-Rendering Structures. *Fennoscandia archaeologica* XXXIII. Helsinki: Vetenskapsbokhandelen, s. 141-155.
- Nilsen, G. (2017): Surplus Production and Marine Resource Use in the North Norwegian Iron Age. *The International Journal of Nautical Archaeology*. Vol. 46(2). London: Academic Press, s. 231-252.
- Nilsen, G. og Wickler, S. (2011a): Boathouses as Indicators of Ethnic Interaction. *Acta Borealia*. Vol. 28(1). Oslo: Taylor & Francis Group, s. 55-88.
- Nilsen, G. og Wickler, S. (2011b): Boathouse Excavation at Skonsvika. Olsen, B. Amundsen, C. & Urbańczyk, P. (red.): *Hybrid spaces: Medieval Finnmark and the archaeology of multi-room houses*. Instituttet for sammenlignende kulturforskning (trykt utg.) Serie B. Skrifter. Vol. 139. Oslo: Novus Press, s. 112-120.
- Nilsen, R. A. (1996): *Nausttufter i Nord-Norge. Distribusjon og kronologi relatert til samtidige båttyper og havnivå*. Hovedfagsavhandling i arkeologi høsten 1995. Institutt for samfunnsvitenskap. Tromsø: Universitetet i Tromsø.
- Nilsen, R. A. (2014): *Den nordlige jernalder. Kulturminner og funn fra Malangen til Loppa*. Tromsø: Universitetet i Tromsø.
- Nilsen, R. H. L. (1997b): *Båtgravskikk? Om berettigelsen av å opprettholde begrepet «Båtgravskikk» som analytisk kildekategori i arkeologien*. Avhandling til hovedfag i arkeologi ved Institutt for arkeologi og kulturhistorie. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
- Næss, J. R. (1969): Grav i båt eller båt i grav. *Stavanger Museums Årbok*, Årg. 79 (1969). Stavanger Museum 1970, s. 57-76.
- Næss, J. R. [1968] (1996): Undersøkelser i jernalderens gravskikk på Voss. *Ams-Rapport 7*. Stavanger: Arkeologisk museum i Stavanger.
- Odner, K. (1983): *Finner og terfinner. Etniske prosesser i det nordlige Fenno-Skandinavia*. Oslo Occasional Papers in Social Anthropology. Nr. 9. Oslo: Department of Social Anthropology, University of Oslo.
- Ohlmarks, Å. (1946): *Gravskeppet*. Stockholm: Hugo Gebers Förlag AB.
- Olsen, B. (1997): *Fra ting til tekst. Teoretiske perspektiv i arkeologisk forskning*. Oslo: Universitetsforlaget.

- Olsen, B. (2003): *Material Culture after Text: Re-membering Things*. *Norwegian Archaeological Review*. 36(2). London: Routledge Taylor & Francis Group, s. 87-104.
- Olsen, B. (2006): Ting-mennesker-samfunn. Introduksjon til en symmetrisk arkeologi. *Arkæologisk Forum* 14. København: Foreningen av Fagarkæologer, s. 13-18.
- Olsen, B. (2010): *In defense of things: Archaeology and the ontology of objects*. AltaMira Press: Lanham, Md.
- Opedal, A. (1997): Båtgraver – Rituell kommunikasjon som politisk strategi? Et eksempel fra Karmøy på 800-tallet. Krøger, J. F. (red.): *Rikssamlingen. Høvdingmakt og kongemakt*. Karmøyseminaret 1996. Vikingtidsfesitvalen – Karmøy kommune. Stavanger: Dreyer forlag, s. 88-106.
- Paasche, K. (2010): *Tuneskipet. Dokumentasjon og rekonstruksjon*. Institutt for arkeologi, konservering og historie. Oslo: Universitetet i Oslo.
- Paasche, K., Røvik, G., og Bischoff, V. (2007): *Rekonstruksjon av Oserbergskipets form. Rapport fra Osebergprosjektet 2006*. Kulturhistorisk Museum, Universitetet i Oslo, Vikingskips Museet, Stiftelsen Nytt Osebergskip: Oslo, Roskilde og Tønsberg.
- Passio Olavi: Lidnings saga og undergjerningane åt den heilage Olav*. Oversatt fra latin av Skard, E. (1995). Oslo: Det norske samlaget.
- Pedersen, W. N. (2002): *Bårsetbåten. En revurdering av rekonstruksjonen fra 1937*. Hovedfagsavhandling i arkeologi. Tromsø: Institutt for samfunnsvitenskap, Universitetet i Tromsø.
- Reymert, P. K. (1976): Bårsetbåten. Spor etter samiske-norsk kulturblanding. *Gløtt fra Tromsø Museum. På sporet etter fortidens mennesker i Nord-Norge, Ottar*. Populære småskrifter fra Tromsø Museum. Nr. 89. Tromsø: Universitetet i Tromsø, s. 29-32.
- Rieck, F. (1995): Ships and Boats in the Bog Finds of Scandinavia. Crumlin-Pedersen, O. og Munch Thye, B. (red.): *The Ship as Symbol in Prehistoric and Medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen 5th-7th May 1994*. PNM, Publications from the National Museum Studies in Archaeology & History Vol.I, Copenhagen: National Museum of Denmark, Department of Archaeology and Early History s, 125-130.
- Rodum, C. (2013): *Tetningsmaterialer i skandinavisk båt- og skipsbygging. En analyse av tetningsmaterialer i skandinaviske båt- og skipsfunn fra jernalder til 1700*. Masteroppgave i arkeologi. Institutt for arkeologi, konservering og historie. Oslo: Universitetet i Oslo, Det humanistiske fakultet.
- Roesdahl, E. (1995): *Hvalrostand, elfenben og nordboerne i Grønland*. Odense: Odense Universitetsforlag.
- Rolfen, P. (1974): *Båtnaust på Jærkysten*. Stavanger museums skrifter nr. 8. Stavanger: Stavanger Museum.

- Rolfen, P. (1992): Åkernaustet. Larsen, J. H. og Mikkelsen, E. (red.): *Økonomiske og politiske sentra i Norden ca. 400-1000 e. Kr.: Åkerseminaret, Hamar 1990*. Universitetets Oldsaksamlings Skrifter. Ny rekke, Nr. 13. Oslo: Universitetets Oldsaksamling, s. 41-66.
- Rudbeck, O. (1675): *Atlantica*. Upsalæ.
- Rygh, O. (1877): *Om den yngre jernalder i Norge*. Kjøbenhavn: S. N.
- Røstad, I. M. (2003): Båten som symbol i jernalderen og jernalderforskningen. *Viking. Norsk arkeologisk årbok*. Bind LXVI. Oslo: Norsk Arkeologisk Selskap, s. 31-48.
- Schanche, A. (1986): *Nordnorsk jernalderarkeologi. Et sosialgeografisk perspektiv*. Mastergradsavhandling i arkeologi. Tromsø: Universitetet i Tromsø.
- Schanche, A. (1989a): Jernalderens bosetningsmønster i et fleretnisk perspektiv. Bertelsen, R., Reymert, P. R og Utne, A. (red.): *Framskritt for fortida i nord. I Povl Simonsens fotefar*. Tromsø Museums Skrifter XXII. Tromsø: Tromsprodukt A.S, s. 171-183.
- Schanche, A. (2000): *Graver i ur og berg. Samisk gravskikk og religion fra forhistorisk tid til nyere tid*. Karasjok: Davvi Girji.
- Schönbäck, B. (1980): Båtgravskicket. A. Sandwall (red.): *Vendeltid. Historia i fickformat*. Stockholm: Statens historiska museum, s. 108-122.
- Schönbäck, B. (1983): The custom of burial in boats. Lamn, J. P og Nordström H. Å. (red.): *Vendel period studies. Transactions of the boat grave symposium in Stockholm, February, 2-3, 1981*. Stockholm: The Museum of National Antiquities, s, 123-132.
- Schönbäck, B. (1994): Båtgravskicket. Nylén E. og Schönbäck, B. (red.): *Tuna i badelunda. Guld Kvinnor Båtar 1*. Västerås kultur nämnds skriftserie 27. Sverige: Västerås, s 122-131.
- Shetelig, H. (1912): Vestlandske graver fra jernalderen. *Bergens Museums Skrifter. Ny Række*. Bd. II. No. I. Bergen, Grieg.
- Shetelig, H. (1917a): Graven. Brøgger, A. W., Falk, H. og Shetelig, H. (red.): *Osebergfundet. I*. Kristiania: Universitetets Oldsaksamling, s. 209-281.
- Shetelig, H. (1917b): Skibet. Brøgger, A. W., Falk, H. og Shetelig, H. (red.): *Osebergfundet. I*. Kristiania: Universitetets Oldsaksamling, s. 283-363.
- Sjøvold, T. (1952): Oldsaksamlingens tilvekst 1940-1949. *Acta Borealia. B. Humaniora* No. 1. Tromsø: Tromsø Museum.
- Sjøvold, T. (1962): *The Iron Age Settlement of Arctic Norway: A Study in the Expansion of European Iron Age Culture within the Arctic Circle 1. Early Iron Age (Roman and Migration periods)*. Tromsø museums skrifter Vol. X, 1. Tromsø/Oslo: Norwegian Universities Press.
- Sjøvold, T. (1974): *The Iron Age settlement of Arctic Norway: Late Iron Age: (Merovingian and Viking periods) a study in the expansion of European Iron Age culture within the Arctic Circle 2. Late Iron Age (Merovingian and Viking periods)*. Tromsø Museums skrifter. Vol X, 2. Tromsø/Oslo/Bergen: Norwegian Universities Press.

- Stamsø Munch, G. (1968): Gammel og ny gravform i Steigen. Hougen, B. (red.): *Viking. Tidsskrift for norrøn arkeologi*. Bind XXXII. Oslo: Norsk Arkeologisk Selskap, s. 47-56.
- Stamsø Munch, G. (1994): Tre kvinner fra vikingtidens stor-Tromsø. Holmen, T. (red.): *Kvinneforskermaraton IV (i jubileumsdrakt)*. Tromsø: Universitetet i Tromsø, s. 29-37.
- Stenvik, L. F. (1980): Samer og nordmenn sett i lys av et uvanlig gravfunn fra Saltenområdet. *Viking. Tidsskrift for norrøn arkeologi*. Bind XLIII. Oslo: Norsk arkeologisk selskap, s. 127-139.
- Stenvik, L. F. (2003): Recent Results from Investigations of Iron Production in Northern Europa. Some Reflections of the Variation. Norbach, L. C. (red.): *Prehistoric and Medieval Direct Iron Smelting in Scandinavia and Europe. Aspects of technology and society. Proceedings of the Sandbjerg conference 16th to 20th September 1999*. Acta Jutlandica, LXXXVI:2. Humanities Series 75. Aarhus: Aarhus University Press, s. 77-82.
- Stjerna, K. (1905): Skölds hädanfärd. *Studier tillägnada Henrik Schück på hans 50-årsdag den 2 november 1905 af vänner och lärjungar*. Stockholm: Hugo Gebers Förlag, s. 110-134.
- Storli, I. (1988): *Håløyghøvdinger. Om grunnlaget for og vedlikeholdet av høvdingmakt i jernalderen, med vekt på Sør-Salten*. Magistergrad i arkeologi. Tromsø: Universitetet i Tromsø.
- Storli, I. (1989): Om Raud den Ramme og andre håloyg-høvdinger. Bertelsen, R., Reymert, P. R og Utne, A. (red.): *Framskritt for fortida i nord. I Povl Simonsens fotefar*. Tromsø Museums Skrifter XXII. Tromsø: Tromsprodukt A.S, s, 185-209.
- Storli, I. (2006): *Hålogaland før rikssamlingen. Politiske prosesser i perioden 200-900 e. Kr*. Instituttet for sammenlignende forskning. Serie B: Skrifter. Vol. CXXII. Oslo: Novus forlag.
- Storm, G. (red.). (1880): *Monumenta Historica Norvegiae: Latinske kildeskrifter til Norges Historie i Middelalderen*. Kristiania: A.W. Brøgger.
- Sturlason, S. (2003): D. Hødnebo, F. og Magerøy. H. (red.): *Snorres kongesagaer. Bind 1-2*. 6. utgave. Oversatt av Holtmark. A. og Seip. D. A. Oslo: Gyldendal Norsk Forlag.
- Svestad, A. (2017): Svøpt i myra - Synspunkter på Skjoldehamnfunnets etniske og kulturelle tilknytning. *Viking, Norsk Arkeologisk Årbok*, Vol: LXXX. Oslo: Norsk arkeologisk selskap, s. 129-156.
- Tacitus, P. C. (1938): *Cornelii Taciti de origine et situ Germaniorum (Germania)*. Anderson, J. G. C. (red.). Oxford: Clarendon.
- Vogt, E. J. (2012): *Båter, død og liv på Kaupang. En diskusjon rundt vikingtidens båtgravskikk med fokus på kjønnsrelasjoner og det maritime kulturlandskap*. Masteroppgave i Arkeologi. Oslo: Universitetet i Oslo.
- Werlauff, E. C. (1827): Om Nordboernes skik at brænde og begrave Døde i Skibe, samt om Skibsforestillinger paa nordiske Fortids-Monumenter. *Antiqvariske Annaler. Den Kongelige Commission i Kjøbenhavn for Oldsagers Opbevaring. Fjerde bind*. Kjøbenhavn: Kongelig og Universitets Bogtrykker, s. 275-308.

Westerdahl, C. (1985): Sewn boats of the North: A preliminary catalogue with introductory comments. Part 1. *The International Journal of Nautical Archeology and Underwater Exploration*, 14(1). London: Seminar Press, s. 33-62.

Westerdahl, C. (1987): "Et sätt som liknar them uti theras öfriga lefnadsart». *Om äldre samisk båtbygge och samisk båthandtering*. Skrifter utgivna av Johan Nordlander-sällskapet. Nr. 11. Umeå: Johan Nordlander-Sällskapet.

Westerdahl, C. (2010a): Ancient Boats of the Sami in Fennoscandia. A Brief Survey with a Focus on the Inland Environments, in Particular those of the Forest Sami. Westerdahl, C. (red.): *A Circumpolar Reappraisal: The Legacy of Guttorm Gjessing (1906-1979). The proceedings of an International Conference held in Trondheim, Norway, 10th-12th October 2008, arranged by the Institute of Archaeology and Religious Studies, and the SAK department of the Museum of Natural History and Archaeology of the Norwegian University of Science and Technology (NTNU)*. BAR International Series 2154. Oxford: Archaeopress, s. 329-348.

Westerdahl, C. (2010b): Äldre samisk båtbyggnad och båthandtering. En kortfattad översikt med fokus på inlandet, särskilt på skogsamiska miljöer. Mathisen, M., Krogh, M. og Schanche, K. (red.): *Samiske båter og båtbygging. Seminarrapport fra båtseminarene i Gratangen 2007 og Varangerbotn 2008*. Varanger Samiske Museums Skrifter. Nr. 6. Varangerbotn: Várjjat sámii musea, s. 59-81.

Wiberg, A. (1937): «At festa skip». En studie i fornnordisk begravingsritual. *Förnvännen Journal of Swedish Antiquarian Research. Meddelanden från Kungliga Vitterhets Historie och Antikvitets Akademi*. Stockholm: Vitterhetsakademien, s. 99-108.

Wickler, S. (2010): Visualizing Sami Waterscapes in Northern Norway from an Archaeological Perspective. Westerdahl, C. (red.): *The Legacy of Gutorm Gjessing (1906-1979). The Proceedings of an International Conference held in Trondheim, Norway, 10th-12th October 2008, arranged by the Institute of Archaeology and Religious Studies, and the SAK department of the Museums of Natural History and Archaeology of the Norwegian University of Science and Technology (NTNU)*. BAR International Series 2154. Oxford: Archaeopress, s. 349-361.

Wickler, S. (2016): Medieval Shipwrecks from North Norway and their Contribution to Understanding Maritime Interaction and Trade. *The International Journal of Nautical Archaeology*. Vol. 45(1). London: Academic Press, s. 59-76.

Wickler, S. og Nilsen G. (2005): Iron Age boathouses in Arctic Norway viewed as multifunctional expressions of maritime cultural heritage. Marcet i Barbe, R., Brebbia, C.A. og Olivella, J. (red.): *Maritime Heritage and Modern Ports*. Southampton: Wit Press, s. 15-23.

Wickler, S. og Nilsen, G. (2012): Pre-Modern Boathouses: a maritime perspective from northern Norway. *International Journal of Nautical Archaeology 2012*. Vol. 41 (1). London: Academic Press, s. 106-119.

Winther, T. (1876): Arkæologisk undersøgelse i Nordland og Tromsø amter i 1875. *Foreningen til Norske Fortidmindesmerkers bevaring. Aarsberetning for 1875*. Kristiania: Carl C. Werner & Komp's boktrykkeri.

Winther, T. (1877): Meddelelser om fornlevninger i Tromsø Stift. *Foreningen til Norske Fortidmindesmerkers bevaring. Aarsberetning for 1876*. Kristiania: Carl C. Werner & Komp's boktrykkeri.

8.1 Upublisert materiale

Bjørge, T. (1969): *Gravfelt fra merovingertid. Utgravning 1968-1971*. Utgravningsrapport fra topografisk arkiv ved Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

Bratrein, H. D. (1965): *Besøk på Grytting, Langøya, 18/6 – 25/6 1965*. Rapport fra topografisk arkiv ved Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

Eldjarn, G. (2016): *Båten fra graven på Ness i Hamarøy. Den tidligst kjente nordlandsbåten?* Forskningsseminar – Seksjon for kulturvitenskap, Tromsø Museum, 26. oktober, 2016.

Gjessing, G. (1938): *Etterundersøkelse av vikingtids kvinnegrav på Nystad u. Nordheim, Sommarøy, Hillesøy, Troms ved Guttorm Gjessing*. Rapport fra topografisk museum ved Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

Hügel, V. (2005): *Rapport for Tromsø Museum. Arkeologisk undersøkelser av båtgrav på Stave, Andøy k., Nordland*. Rapport fra topografisk arkiv ved Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

Johansen, O. K. (1989): *Innberetning om registrering av store nausttuffer på GNR, BR.NR.4, Tjeldsund k., Nordland, 6. juni 1988. Samt oversikt over andre forminner og funn på gården Sand og nabogårdene*. Rapport fra topografisk arkiv ved Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

Lund, H. E. (1954a): *Opplysninger om Åse og funnplasser, Dverberg pgd.* Rapport fra topografisk arkiv ved Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

Lund, H. E. (1954b): *Hagbartholmen, Steigen. Ts.5281-89. Fortid til vikingtids gravfunn*. Dagbok av H. E. Lund fra topografisk arkiv ved Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

Schanche, K. (1989b): *Rapport fra arkeologiske utgravninger på Føre, Bø K., 1989. (Gnr. 29, Br. Nr. 4)*. Rapport fra topografisk arkiv ved Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

Schanche, K. (1990): *Rapport fra arkeologiske utgravninger på Føre, Bø k., 1990*. Rapport fra topografisk arkiv ved Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

Simonsen, P. og Sørensen, P. (1954): *Befaring av Dverberg s. og pgd., Nordland*. Rapport fra topografisk arkiv med Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

Soot-Ryen, T. (1934): *Båtfunnet i Øksnes, Vesterålen. 1934*. Utgravningsrapport fra Topografisk arkiv ved Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

Stamsø Munch, G. (1967): *Rapport om utgravning på Otto Paulsens eiendom (gnr. 76, bnr. 1), i Holkestadvika, Steigens. og pgd., Nordland*. Utgravningsrapport fra topografisk arkiv ved Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

Stenvik, L. F. (1976): *Rapport fra utgravningen av to gravhauger på Lekanger, Gildeskål kommune, Nordland*. Tromsø Museum. Tromsø: Upublisert.

8.2 Meddelelser

Eldjarn, G. (2017a): *Korrekt begrepsbruk for «klinknagler/søm»*. (Korrespondanse over e-post, 22.05.2017).

Eldjarn, G. (2017b): *Spørsmål om skillet mellom båt og skip*. (Korrespondanse over epost, 16.08.2017).

Nordkild, T. (2018): *Opplysninger om Ankenes-graven og tolkning av kulturell kontekst*. Personlig meddelelse fra upublisert mastergradsavhandling (09.03.2018).

Peacock, E. E. (2018): *Tetningsmateriale fra båtsøm*. (Korrespondanse over epost, 15.01.2018).

8.3 Baser

Askeladden, Riksantikvarens offisielle database over fredede kulturminner og kulturmiljøer. Lenke: <https://askeladden.ra.no/>.

- Askeladden.no ID: 47648: Åse - Arkeologisk minne – Andøy, Nordland.
- Askeladden.no ID: 68081-1: Korsnes - Arkeologisk minne – Karlsøy, Troms.

Unimus, Universitetsmuseenes samlingsportaler. Lenke: <http://www.unimus.no/>.

- Unimus.no - Ts.5281-89: Hagbartholmen (Gnr. 87), Mellem Steigen, på Engleøya, Steigen, Nordland. Beskrivelser av utgravning av konservator H. E. Lund. Lenke: http://www.unimus.no/arkeologi/forskning/index_katalog.php?museumsnr=Ts5279&bla=3789&sted=troms%C3%B8. (Sist besøkt 31.01.2018).
- Unimus.no - Ts.11806: Nymark (Gnr. 74, bnr. 3-4), Vestvågøy, Nordland. Beskrivelser fra utgravning. Lenke: http://www.unimus.no/arkeologi/forskning/index_katalog.php?museum=tmu&id=121800&museumsnr=Ts11806. (Sist besøkt 06.01.2018).
- Unimus.no - Ts.12156: Ness (Gnr. 59, bnr 13), Hamarøy, Nordland. Midlertidig årsrapport for utgravninger på Ness, Hamarøy k., og prosjektplan for videre undersøkelser i 2011. Lenke: http://www.unimus.no/arkeologi/forskning/index_katalog.php?museum=tmu&id=280622&museumsnr=Ts12156. (Sist besøkt 04.05.2018).

8.4 Nettsteder

DigitalMuseum.no (2014): *Vikinggraven på Ness, Hamarøy*. [Internett] (Oppdatert 28. august 2016). Lenke: <https://digitaltmuseum.no/011085442248/vikinggraven-pa-ness-hamaroy>. (Sist besøkt 27.04.2018).

Wickler, S og Eldjarn, G. (2010-2015): *Båtfunn på land i Nord-Norge: en gjennomgang av arkeologisk funn i Tromsø Museums samling. Stephen Wicklers Prosjektside på Cristin*. Lenke: <https://www.cristin.no/app/projects/show.jsf?id=315901>. (Sist besøkt 23.07.2017). (Materiale presentert gjennom en rekke populærvitenskapelige foredrag og en museumsutstilling fra 2012-2013).

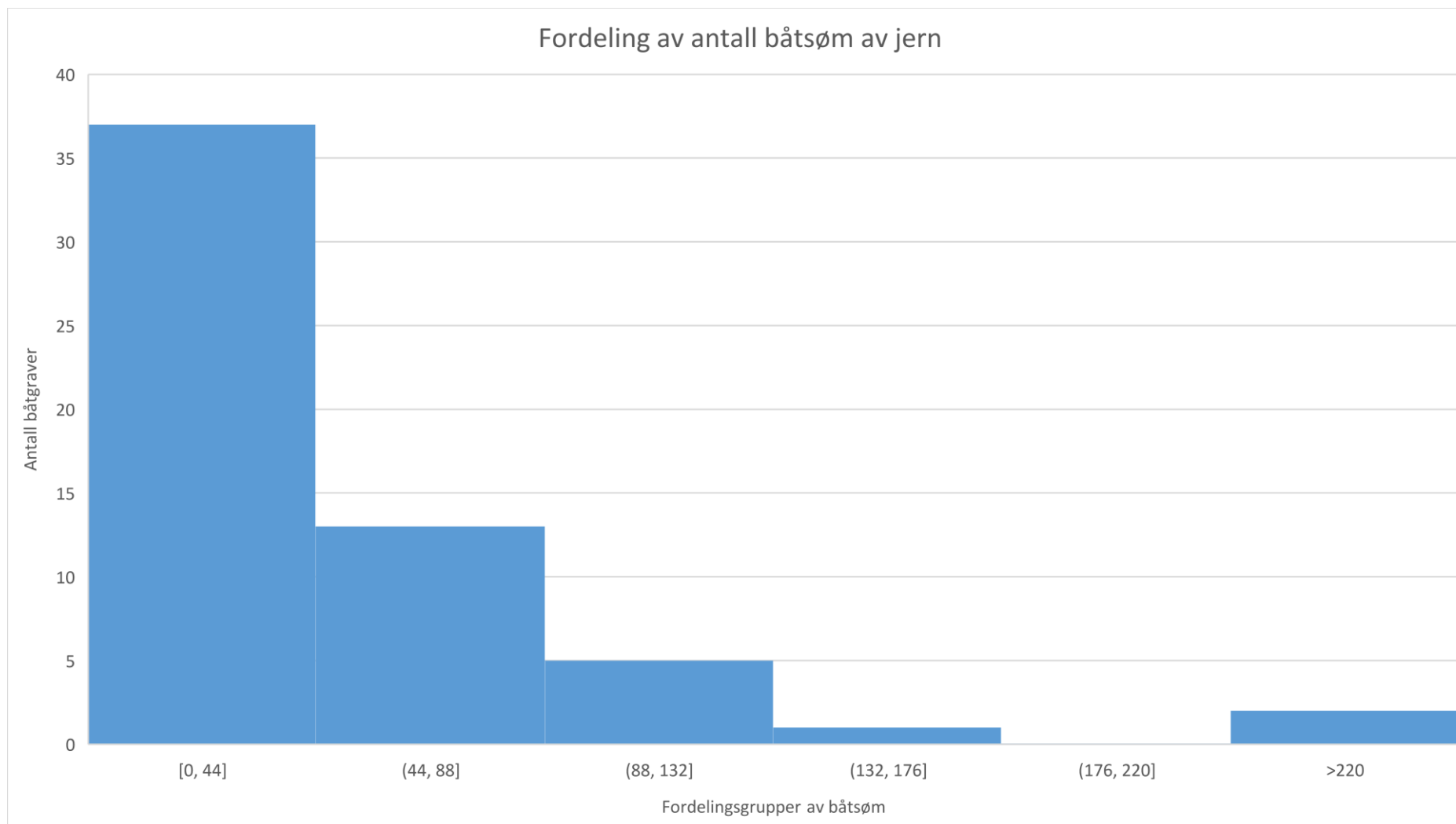
9 Appendiks

9.1 Appendiks A: Frekvensfordeling av antall båtsøm av jern i nordnorske båtgraver

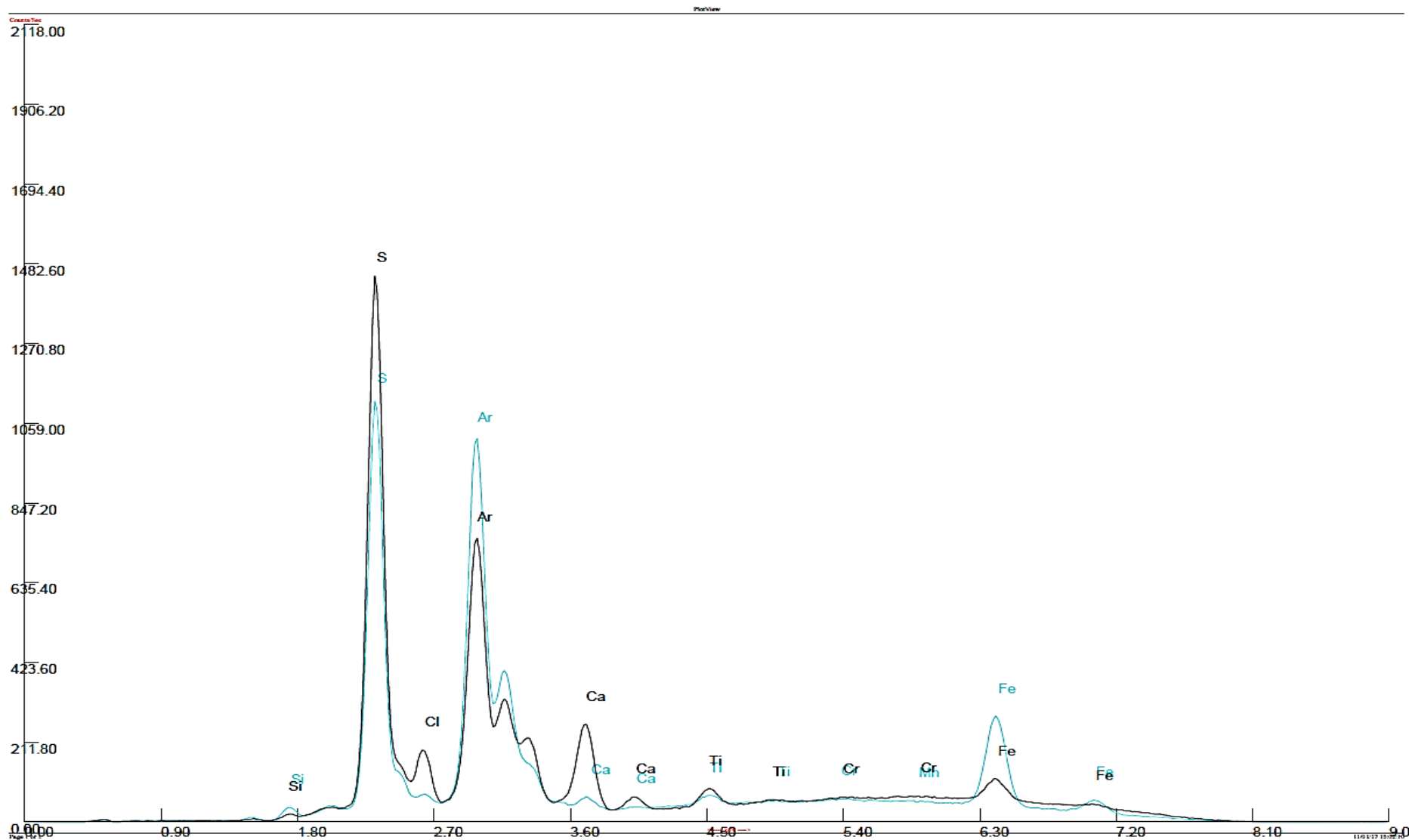
Båt nr.	0 - 30	31 - 60	61 - 90	91 +	Båt nr.	0 - 30	31 - 60	61 - 90	91 +
1	-	X	-	-	39	X	-	-	-
2*	-	-	-	-	40	-	-	X	-
3	-	X	-	-	41*	-	-	-	-
4	X	-	-	-	42	X	-	-	-
5*	-	-	-	-	43*	-	-	-	-
6	X	-	-	-	44	X	-	-	-
7	-	X	-	-	45*	-	-	-	-
8	-	-	X	-	46	X	-	-	-
9	-	-	-	X	47*	-	-	-	-
10	-	X	-	-	48	-	X	-	-
11	-	-	-	X	49	X	-	-	-
12	X	-	-	-	50	X	-	-	-
13	-	-	-	X	51	-	X	-	-
14	-	-	-	X	52	X	-	-	-
15	X	-	-	-	53*	-	-	-	-
16	-	X	-	-	54*	-	-	-	-
17	X	-	-	-	55*	-	-	-	-
18	X	-	-	-	56*	-	-	-	-
19	X	-	-	-	57	-	-	X	-
20	-	-	X	-	58	X	-	-	-
21	X	-	-	-	59	X	-	-	-
22	X	-	-	-	60	-	-	X	-
23	X	-	-	-	61	-	-	X	-
24	X	-	-	-	62	X	-	-	-
25	-	-	X	-	63	X	-	-	-
26	-	-	X	-	64	-	X	-	-
27*	-	-	-	-	65	-	-	-	X
28	-	X	-	-	66	-	X	-	-
29	X	-	-	-	67*	-	-	-	-
30	-	X	-	-	68	X	-	-	-
31	X	-	-	-	69	X	-	-	-
32	X	-	-	-	70	X	-	-	-
33*	-	-	-	-	71	X	-	-	-
34	X	-	-	-	72*	-	-	-	-
35*	-	-	-	-	73*	-	-	-	-
36	X	-	-	-	74*	-	-	-	-
37	-	-	X	-	75	X	-	-	-
38	X	-	-	-	76	-	-	-	-

Tabell 3: Frekvensfordeling av antall båtsøm av jern i nordnorske båtgraver. Kategorigruppene i tabellene er basert på frekvensfordelingen illustrert av histogrammet under (Se Figur 15), men har av praktiske årsaker blitt justert i mindre grupper for å passe materialet bedre. *Båtgraver hvor båtsøm av jern ikke ble funnet/ikke innsamlet eller manglet i gjenstandsmagasinet ved Tromsø Museum.

9.2 Appendiks B: Figurer fra analysen av båtgravene



Figur 15: Et histogram av alle båtgraver med båtsøm av jern ble satt opp for å teste frekvensfordelingen av antall båtsøm i nordnorske båtgraver.



Figur 16: XRF av tetningsmateriale fra Ankenes (Svart linje) sammenlignet med tøvet ull fra moderne sau (Blå linje).

9.3 Appendiks C: Oversiktstabeller for båtgravene behandlet i avhandlingen

Tabell 4: Opplysninger om sikre båtgraver i Nord-Norge.

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. Nr.	Ask. id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spør etter båt i graven
1	Nystad u. Nordheim u. Hillesøy, Troms (190/46)	Ts. 4052i	37690	-	-	40	Klinkbygd med båtsøm av jern	Antall båtsøm indikerer at dette har vært en båtgrav, siden båtsømmene åpenbart lå vesentlig over og på siden av liket, mens under liket var et meget få. Liket synes å ha vært lagt under en hvelvet båt eller avskjæring av en båt. Vanskelig å si hva som er mest korrekt. Omkring båten skal det ha ligget en del stein, mens det over må bare ha vært lagt et enkelt lag med gresstovr (Gjessing 1938:2-3, 1943:42-44, Sjøvold 1974:158-159).
2	Kveøy, Kvæfjord Troms (40/7-12)	Ts. 12145	113104	8,6 m	2,3 m	0	Sydd	Båtformet spissovalt avtrykk i undergrunnen som fremsto mørkt fyllskifte i kontrast til en lys rand av fin siltig sand og mindre stein som ytre avgrensning. Lengde og bredde på avtrykket var 8,6 x 2,3 m, og dette er en størrelse som tilsvarer 30 fot, den samme lengden som en mellomstor nordlandsbåt. Likevel ble det ikke funnet båtsøm, treverk eller andre jerngjenstander i strukturen båtgraven fra merovingertid (Arntzen og Sommerseth 2010:78-82).
3	Vestnes, Harstad, Troms (128/2)	Ts. 12594	28833	6-7 m	-	44	Klinkbygd med båtsøm av jern	«De fleste av båtsømmene lå i sju mer eller mindre parallelle rader som var orientert nord-sør. Sømmens plassering ble dokumentert ved at både hode og roe ble målt inn, der disse var bevart. Det framkom at mange av båtsømmene lå plassert samme vei. Båtsømmene var altså orientert vinkelrett på radene med søm. Posisjonen til sømmen kan indikere at de har vært anvendt til festing av parallelle bord. Det er nærliggende å trekke paralleller til distribusjonen av søm i båtgraver, og at sømmen dermed har inngått i en klinkbygd båt. Over båten og den døde ble lagt på et lag med sand og grus, og deretter ble det reist en røys av medium til store steiner.» (Niemi 2016:28).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. Nr.	Ask. id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
4	Stave, Andøy, Nordland (36/-)	Ts. 11765	57020/17631/17630	Ca. 6 m	Ca. 2 m	Ca. 21	Usikkert, muligens klinkbygd med båtsøm av jern og delvis sydd/festet med trenagler	«Båten fremsto som et humus og treholdig lag som var en sterk kontrast til den lyse skjellsanden på stedet. Det var mulig å se spor av båten i en lengdeutstrekning på om lag seks meter, og i en bredde av om lag to meter når det humusholdige jordlaget ble målt opp. Noen få steder var det bevart fragmenter av treverket...». Materialet som ble sent til datering viste seg å være fra bjørk (Hügel 2005:7).
5	Øksnes prestegård, Øksnes, Nordland (49/1)	Ts. 3981c	Ikke reg.	8-10 m	1,5 m	0	Sydd	Torvstikking har medført at fremste del og mesteparten av båten bakre parti hadde blitt fjernet, bare tre bordganger, et spant, deler av kjølen, og strimler av tettestoff var bevart. Fra tetningsstoffet plassering kunne en likevel tyde opp til 5 bordganger på venstre side. Neverstykker ble funnet på både på kledningsbord og kjøle. I kjølen kunne det spores å hull etter nagler til spantfeste, hvorav fire av dem sitter trenagler fremdeles fast. En et av bordgangene kunne det observeres sju sømhull med rester av dyresener. Da det ikke ble funnet båtsøm av jern må båten har vært sydd sammen og spantet, som er meget spinkelt, har vært festet til kledningen med trenagler (Gjessing 1941:37-47, Soot-Ryen 1934:1-2, I-III).
6	Haukenes, Hadsel, Nordland (82/15)	Ts. 6363 n-q	37086	-	-	20+	Usikkert pga. ingen informasjon om båtsømmenes plassering	Det ble funnet en større samling med båtsøm med tilhørende roer i et hvitt felt med kalksand, flere av dem med trerester. Da roene hadde blitt innsamlet, ble det i samme felt funnet en hel del andre roer, noe som har blitt tolket som spor etter et stykke av et båtbord. Ingen tydelige spor etter båt på grunn av mye senere forstyrrelser, men antall båtsøm ser imidlertid ut til å indikere at dette trolig dreier seg om en båtgrav (Bratrein 1965:5-6).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. Nr.	Ask. id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
7	Bitterstad (A1000), Hadsel, Nordland (79/1)	Ts. 12308 /Ts. 13785		Ca. 8 m	Ca. 2m	48	Hovedsakelig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	Mengder båtsøm funnet innenfor et båtformet lag i undergrunnen. Nordlige delen av båten var forholdsvis godt bevart, mens de sørlige delene var ganske forstyrret. Det ble gravd en sjakt i båten sørlige del for å finne kjølen, men uten resultat. Likevel ble det funnet en stor mengde båtsøm. I den nordlige delen av båten ble det funnet tydeligere spor etter båten da sideplanker ble identifisert, i tillegg til flere spant. Det viste seg å være vanskelig å identifisere båten sider ettersom det ikke ble funnet lite båtsøm utover midten av båten. Det var også problematisk å identifisere båten bordganger i den sterile jorden ettersom tydelig avgrensninger ikke kunne observeres. Båten har trolig hatt åtte spant, og det er blitt foreslått at båten kan ha hatt seks planker på hver side av midtlinjen. Alle båtsøm hadde roedelen oppover. Dette indikerer at bordene lå falt utover (Cerbing 2016:14-18).
8	Bitterstad (A1789), Hadsel, Nordland (79/1)	Ts. 12308 /Ts. 13785		5,4 m	0,6 m	68	Hovedsakelig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	Ikke mye av båten bevart, pga. området er dyrket mark. Likevel kunne det identifiseres mørke konturer i jorden. Innenfor avgrensningen ble det funnet mange båtsøm over en relativt tydelig kjøli i den lysebrune sanden. Fra det som var igjen av båten kjøli var det ganske sikker at båten var klinket i bunnen ettersom funn av søm konsentrerte seg hovedsakelig her. Det ble ikke funnet noe båtsøm ut mot sidene, noe som kan indikere at båten også har vært sydd/festet med trenagler, men på grunn av mye forstyrrelser kan en ikke si dette med sikkerhet (Cerbing 2016:20-22).
9	Bitterstad (A2713), Hadsel, Nordland (79/1)	Ts. 12308 /Ts. 13785	158588	Ca. 7,05	1,8 m	135	Klinkbygd med båtsøm av jern	Relativt godt bevart båtgrav. Her kunne det identifiseres et 7,05 m langt og 1,8 m bredt omriss av en båt. Her var det plassert en kraftig steinpakning inne i båten. Under denne kunne det også observeres et kontrasterende lag i sanden som trolig kan ha vært båten treverk, nå helt bortrånnet. I tillegg ble det funnet tydelige spor etter fire spant. Trolig har det vært et spant til, men på grunn av at steinpakningen måtte dette fjernes. Størrelsen tilsier at det også kan ha vært et sjettestant. Det ble også funnet store mengder båtsøm langs kjølen, men også ut mot sidene (Cerbing 2016:23-27).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. Nr.	Ask. id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
10	Bitterstad (A7817), Hadsel, Nordland (79/1)	Ts. 12308 /Ts. 13785	158588	3,2 m	0,5 m	49	Hovedsakelig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	I den lyse sterile sanden kunne det identifiseres et mørkere avgrenset område som trolig har vært en båt. Lite av båten var bevart, men det ble funnet en mindre del av båtens kjøll som var 0,5 m lang og 0,1 m bred. Båtsøm konsentrerte seg rundt kjøllpartiet (Cerbing 2016:36-40).
11	Føre, Bø, Nordland (29/4)	Ts. 8968 a-nx	8915-2	10,5 m	2,6 m	Ca. 230	Klinkbygd med båtsøm av jern	Båtens treverk ikke godt bevart, men forekom som mørke, delvis kompakte lag i den lyse, røde sanda. Treverket var i de fleste tilfeller forbundet med båtsøm. De fleste båtsømmene tilhørte båtenes bunnbord. Fra avstanden mellom sømrekkene, men også røde striper mellom sømmen (rester etter hamp) ble borgangene estimert til å være mellom 20-25 cm brede. Sømrekkende indikerte seks bordganger på hver side av kjølen. Spor etter spant ble brukt til å beregne antall rom i båten. Dette ble satt til 5 rom. Klosøm ble også funnet, og det var også mulig å identifisere skjøting av bord. Klosømmene kan ha fungert som feste av betor. I båtens kjøll fremkom det to parallelle, mørke striper i sanden på hver side av en enkelt rekke med båtsøm. Muligens en kjøllforsterkning (Schanche 1989b:3-5, 1990:8).
12	Sand, Tjeldsund, Nordland (83/4)	Ts. 7566 n-af/ak	Ikke reg.	Ca. 5 m	0,9 m	19	Sydd, kombinasjon av båtsøm av jern og sytteknikk/trenagler	Treverk bortrånet, men hadde etterlatt en mørk stripe i den lyse skjellsanden. Da det bare ble funnet båtsøm i relasjon til den ene stevnen kan det se ut som at resten av båten har vært sydd/festet med trenagler. Det ser ut som at de øverste borgangene muligens har vært bortpløyd. Flere av sømmene og spikrene hadde forrustet treverk (furu) (Johansen 1976:35, 1989-3-4).
13	Nymark, Vestvågøy, Nordland (74/3-4)	Ts. 11806	63344	Ca. 5,5 m	-	124	Klinkbygd med båtsøm av jern	Den døde har ligget i en ca. 5,5 m lang båt basert på funn av fire parallelle rekker med båtsøm (Unimus.no).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. Nr.	Ask. id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
14	Ness, Hamarøy Nordland (59/13)	Ts. 12156	18701	12 m	-	568	Klinkbygd med båtsøm av jern	Flere båtsøm funnet langs avgrensningen av båtripa og liggende på rad innenfor båtenes avgrensning i undergrunnen. Mange av sømmene hadde naglehode og roe intakt, med mineralisert treverk. En gravmaskinskade har imidlertid medført at halvparten av haugen ble fjernet sammen med halvparten av fartøyet. Den intakte delen ble oppmålt til over 5 meter. Har fartøyet vært symmetrisk kan det ha vært opp til 12 meter lang og vært festet med opp mot 800 båtsøm. Siden mye av sømmen så ut til å ligge på sin opprinnelige posisjon kunne det estimeres at båten har hatt 6 bordganger, i tillegg til spor etter repereasjoner. Fartøyet skal også ha blitt støttet opp av to parallelle rekker med stor stein (Arntzen 2011:37-40, 2015:30, DigitalMuseum 2014).
15	Hagbart-holmen u. Vollen (Grav 8), Steigen, Nordland (78/1)	Ts. 5285 a-h	7944	Ca. 4,9 m	1,1 m	1	Usikkert, muligens fullstendig sydd	I Grav 8 ble det funnet en del mindre og meget forrustede jernstumper. En nagle ble identifisert som båtsøm, muligens kan resten av jernfragmentene også ha vært dette. I graven ble det funnet en flat steinlegging på 5,4 x 4 m, med en åpning i midten, hvor form og profil viste et avtrykk av en båt. Lund har tolket dette som en ubrent båtgrav uten bevart treverk, hvor den ene båtsøm kan ha vært gravgods (Lund 1954b).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. Nr.	Ask. id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
16	Holkestadvika (Grav 1), Steigen, Nordland (76/1)	Ts. 6490a	Ikke reg.	Ca. 2 m	-	52+	Klinkbygd, kombinasjon av båtsøm av jern og syteknikk/trenagler	En del båtsøm lå i ytterkanten av båtavtrykket, og her kunne man også delvis se avtrykket etter opprättnete trerester. Alle funn av søm ble gjort langs en tenkt akse med største avstand mellom båtsømmene på 5,60 m. Kjølplanken ble målt å være 1,6 m lang, 2,3 cm tykk og ca. 18 cm bred. Denne så ut til å gå ned i en spiss på midten, hvor bordgangene på begge sider syntes å være festet til denne kjølplassen ved en eneste lang søm. Disse kunne følges på begge sidene og det var tydelig at bordene overlappet. Det ble også observert en 4-5 cm bred mørk stripe tvers over en del av båten og med fibre på tvers av båtens lengderetning, noe som trolig har vært et spant. Et snitt gjennom det bredeste parti av båten viste en jevn bue uten markert kjøll. Dette viste også et nivellert snitt nærmere stevnen, mens det nær stevnen ga en spissere profil. Stamsø Munch har tolket dette som en liten og sannsynligvis flatbunnet båt. Båtsøm ved stevnpartiet, men forholdsvis få, noe som kan indikere at båten har vært sydd, eller festet med trenagler. På fem steder ble det funnet små jernbånd, et par av dem vinkelbøye, disse kan ha blitt brukt til å feste bordgangen, muligens også et tegn på reparasjon. De fem lengste båtsømmene stod alle på tvers av kjølen (Stamsø Munch 1967:2-7, 1968:47-49).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. Nr.	Ask. id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
17	Holkestadvika (Grav 3), Steigen, Nordland (76/1)	Ts. 6491		Ca. 6,5 m	-	26+	Klinkbygd, kombinasjon av båtsøm av jern og syteknikk/trenagler	I tillegg til funn av søm markerte en mørkere substans i skjellsanden konturene til en båt. Bare restene etter stevnene funnet, begge i knapt 1,5 m lengde. Ytterpunktene var ca. 6,5 m fra hverandre. Av midtpartiet var det kun en konturlinje som kunne følges et stykke på den ene siden. Forøvrig var ikke noe bevart, bare et svakt og utflytende skille mellom mørkere og lysere sand. Stamsø Munch mente en mulig forklaring var at det bare var stevnene som har vært benyttet, og at midtpartiet har vært et utgravet "badekar", kanskje markert med en borgang øverst. Avtrykk etter selve stevnene var svake, bare båtsømmene avgrenset dem. Direkte trerester kun funnet i forbindelse med søm i kjølen. Bare enkelte kunne med sikkerhet sies å sitte i båtsiden, noen ble funnet langs øvre konturlinje. I båtenes ene spiss var det et område med 11 båtsøm i en høydeforskjell på nærmere 15 cm, kanskje en reparert/forsterket stavn? Begge stevnene endte i en mørk stripe, ca. 20 cm lang og henholdsvis 2 og 5 m dyp. I disse stripene var det ingen søm. Selve kjølen fremkom som en 2-5 cm bred og opp til 2-3 cm tykk stripe. Her ble det funnet meget store båtsøm som gikk tvers gjennom nedre del av båten. Basert på dette har Stamsø Munch tolket dette som tegn på kombinasjon av syng, trenagler og klinkbyggerteknikk (Stamsø Munch 1967:7-13, 1968:49-51).
18	Holkestadvika (Grav 6), Steigen, Nordland (76/1)	Ts. 6494a	Ikke reg.	-	-	24	Usikkert, mye omrotet	I den omrotede jorden ble det funnet en hel del båtsøm, mange av den ikke samlet inn. På ett sted nært kammeret ble det funnet rester etter en kjølpplanke (Stamsø Munch 1967:14-15).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. Nr.	Ask. id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
19	Holkestadvika (Grav 7), Steigen, Nordland (76/1)	Ts. 6495a		-	-	15	Usikkert, mye omrotet	En del søm spredt utover den plogomrotetede jorden. Innenfor en radius 1 m øst for steinkammeret og i samme nivå ble det funnet 6 båtsøm. Disse ble innmålt, til tross for at de utvilsomt ikke lå in situ (Stamsø Munch 1967:15).
20	Holkestadvika (Grav 8), Steigen, Nordland (76/1)	Ts. 6496		Ca. 10 m	-	80	Hovedsakelig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	Under gresstorven, og dels et lite stykke ned i sanden, ble det funnet en god del båtsøm, flere ikke innsamlet. Det var visst vanskelig å avgjøre om noen av sømmene lå in situ på grunn av tidligere forstyrrelser. Bare et par steder ble det funnet spor av tre. Rester eller avtrykke av bordganger eller kjøll kunne imidlertid ikke konstateres noe sted (Stamsø Munch 1967:15-16).
21	Holkestadvika (Grav 10), Steigen, Nordland (76/1)	Ts. 6497		-	-	27-30	Hovedsakelig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	Under den plogsnudde torven ble det funnet en større konsentrasjon av søm. Ved nærmere undersøkelse viste svartjordområdet seg å være stevnformet 75 cm langt og 35 cm bredt. Stavnen avsluttet tvert og det ble ikke funnet noen fortsettelse (muligens bare gravlagt med stevnen). Her ble det også funnet en del båtsøm. Ned i svartjoden ble det funnet spor etter avtrykk med tilnærmet skrogform (Stamsø Munch 1967:16-17).
22	Holkestadvika (Grav 12), Steigen, Nordland (76/1)	Ts. 6498	Ikke. reg.	-	-	10	Usikkert, mye omrotet	Jorden i graven skal ha vært meget omrotet, men innehold en del båtsøm (Stamsø Munch 1967:17).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. Nr.	Ask. id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spør etter båt i graven
23	Holkestadvika (Grav 13), Steigen, Nordland (76/1)	Ts. 6499	Ikke reg.	Ca. 2 m	-	12	Klinkbygd, kombinasjon av båtsøm av jern og syteknikk/trenagler	Under et steinområde ble det funnet rester etter en båt, men her var det bare kjølen som var bevart. Båten ser ut til å ha vært støttet opp av og vært fylt med stein. Kjølens lengde var 1 m, og markerte seg som en mørk stripe, ca. 5 cm bred. Med ca. 5-12 cm avstand satt det her 7-8 båtsøm som gikk tvers gjennom kjølbordet. Dybden på kjølen under sømmen var ca. 4 cm (Stamsø Munch 1967:17-18 1968:51).
24	Lekanger (Rundhaugen), Gildeskål Nordland (71/2)			Ca. 7 m	1,7-1,8 m	Ca. 25-30	Klinkbygd, kombinasjon av båtsøm av jern og syteknikk/trenagler	Båtene fremstod som en tydelig mørk linje i sanden. Fartøyene har vært gravd ned i bakken og deretter fylt med stein. Treverket i båtene var så godt som helt råtnet bort. Rundt enkelte av båtsømmene satt det av og til litt tre fastrustet. Det lave antallet av båtsøm har utgraver ment tilsier at båten kanskje har vært bygget i kombinasjon med klink- og syteknikk. Båten i rundhaugen har antagelig hatt kjøll, antydning av en svart stripe i sanden i N-stevnen. Tverrgående striper både i forstevnen og bakstavnen minnet om spant. Slike striper kunne også observeres i båten i langhaugen. I rundhaugen kunne båtsømmene fortelle hvordan stevnavslutningen i N-enden på båten hadde vært. Den så ut til å ha vært temmelig «flat» sammenlignet med f. eks. Osebergskipet som har et oppsving (Stenvik 1976:3-5, 1980:127-129).
25	Lekanger (Langhaugen), Gildeskål Nordland (71/2)	Ts. 10771	73959	Ca. 7 m	1,7-1,8 m	Ca. 80	Hovedsakelig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. Nr.	Ask. id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
26	Strandå (Haug 2), Bodø (120/5)	Ts. 968		Ca. 6 m	-	80-90	Klinkbygd, kombinasjon av båtsøm av jern og syteknikk/trenagler	Båtsøm ser ut til å ha konsentrert seg hvor stavtrærne av den nedsatte båten hadde vært. Fra sømmenes antall og stilling haugen var det ganske sikkert at det hadde vært brukt båtsøm på kjølbordene, samt i begge stavnene hvor sideplankene hadde blitt festet. Siden det heller ikke var funnet søm noe annen steder kan det tyde på at øvrige sammenføyninger kan ha vært festet med trenagler eller sydd (Nicolaisen 1893:1-2).
27	Strandå (Haug 3), Bodø, Nordland (120/5)	Ts. 969		-	-	-	Usikkert pga. ingen informasjon om båtsømmenes plassering	«...noe klinksøm...» (Nicolaisen 1893:1-2).
28	Strandå (Haug 4), Bodø, Nordland (120/5)	Ts. 970		-	-	34-40	Usikkert, muligens festet med båtsøm av jern og syteknikk	«...en hel del klinksøm...» (Nicolaisen 1893:1-2).
29	Standå (Haug 6), Bodø, Nordland (120/5)	Ts. 972	59428	8 m	-	18-20	Usikkert, muligens festet med båtsøm av jern og syteknikk	«...samt klinksøm...» (Nicolaisen 1893:1-2).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. Nr.	Ask. id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spør etter båt i graven
30	Ytre Kvarøy, (Grav 9), Lurøy, Nordland (49/1)	Ts. 6378 v-ac	63115	4,3 m	0,9 m	30-40	Hovedsakelig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	Under en steinpakning forekom det flere søm av som lå på en i en tydelig, svart buet linje i sanden. Linjen var skarpt avgrenset fra sanden omkring som mørke linjer. Linjene på 0,5-1 cm fortsatte under pløylaget og var rester av bordganger som her fremkom i horisontalt snitt. Båtsøm som ble funnet lå alle vinkelrette på de mørke linjene, og hadde mindre trefragmenter sittende mellom klinkhodene. Steinpakningen lå for det meste innenfor konturene av båtens midtskips, noe som indikerer at stein har blitt lagt oppi båten (for å «feste» eller balast). Ved båtens sørvestlige stavn ble det også funnet en del båtsøm og trerester. Et snitt gjennom det mørke laget hvor sømmene satt viste at de lå horisontalt og formet som en vertikal bue som sluttet seg ved båtens ytterkonturer, kanskje rester av rangen. Konturene av båten ble tydeligere etter hvert som en gikk dypere i sanden. Den nordøstlige stavnen ble også avdekket, men var mindre tydelig i sanden enn den andre. Båten målte i det nivå den ble avdekket, ca. 40 cm under overflaten, 4,30 m fra stavn til stavn. Største bredde mellom de mørke linjene var 0,90 m. Det påpekes at det er klart at bare de nederste bordgangene av båten hadde blitt bevart. Båtsøm ble ikke funne i det nivå en forventet å treffe kjølen (Bjørge 1969:6-10).
31	Ytre Kvarøy (Grav 11), Lurøy, Nordland (49/1)	Ts. 6380 a-c/y-ab	63115	5,4 m	1,4 m	20+	Klinkbygd med båtsøm av jern	Både i torvlaget og pløylaget mye små jernfragmenter og en del rester av treverk. Noen av naglene var tydelige dobbelt-klinkede søm av jern. På dybde med den urørte delen av det bevart skjelettet fremkom flere ufullstendige rekker med båtsøm. Der forekom det en tydelig mørk linje i sanden, orientert som sømrekkene. Trestrukturen kunne klart skilles fra den organiske massen. Manglende forbindelse mellom sømmene gjorde det litt vanskeligere å indikere om dette faktisk var en båtgrav, men var nok til å estimere den mulige båtens størrelse (Bjørge 1969:11-13).

Tabell 5: Opplysninger om potensielle båtgraver i Nord-Norge

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. nr.	Ask. Id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
32	Tussøy, Tromsø, Troms (27/1)	Ts. 4283g	Ikke reg.	-	-	8	Usikker om naglene har tilhørt en båt. Båten må i så fall vært festet med både båtsøm av jern og syteknikk	«...8 klinksøm...» (Sjøvold 1952:30-31).
33	Austein, Tromsø, Troms (169/-)	Ts. 4064	Ikke reg.	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	Avdøde begravet under av avkuttet båt. Funn av søm ikke nevnt (Gjessing 1945:4-5, Sjøvold 1974:156).
34	Storslett, Tromsø, Troms (170/7)	Ts. 1284	17740	-	-	5-7	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«Flere klinksøm...» (Nicolaisen 1900:135-136).
35	Ånstad (Grav 1), Ibestad, Troms (103/-)	Ts. 1274	Ikke reg.	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...en mengde klinksøm, hvorav kun er hammeren tilbake, og mange stykker rustent jern.» (Nicolaisen 1900:36-37).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. nr.	Ask. Id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
36	Lek- angen, Tranøy, Troms (8/10)	Ts. 1978	63419	-	-	27	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«Større samling klinksøm - 27 stykker - de fleste hele...» (Nicolaisen 1911:25-26).
37	Mikkel- bostad, Dyrøy, Troms (25/14)	Ts. 1277	48429	-	-	80	Mest sannsynlig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	«I bunnen en større samling klinksøm (ca. 80), spredt ut over en stor del av grunnen, samt små stykker av ubestemmelige redskaper av jern.» (Nicolaisen 1900:40).
38	Preste- gården/ Trums- neset (Haug 16), Harstad, Troms (127/14)	Ts. 5055h	18801	-	-	10	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	Et betydelig antall rustede jernbiter, hovedsakelig båtsøm (Sjøvold 1974:146, Unimus.no).
39	Preste- gården/ Trums- neset (Haug 17), Harstad, Troms (127/17)	Ts. 5055 i/n	18801	-	-	21-23	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«En hel del jernalger med firkantede niteplater, minst 23 i alt.» (Sjøvold 1974:146, Unimus.no).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. nr.	Ask. Id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spør etter båt i graven
40	Hundstad, Kværfjord, Troms (40/7-12)	Ts. 450-52	113104	Ca. 6,5-8 m	-	90	Mest sannsynlig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	«En mengde klinknagler, tre med påsittende hode og rør. Lengde 4 cm.» (Nicolaisen 1881:281).
41	Strand/Rå, Kværfjord, Troms (54/3)	-	77028-1	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...klinknagler...» (Winther 1876:166).
42	Finnvika, Andøy, Nordland (29/-)	Ts. 11088 f/æ/å/ad	Ikke reg.	-	-	20-25	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	Funn av «båtsaum» som kan ha stammet fra en båt (Unimus.no)
43	Åse, Andøy, Nordland (21/1)	-	47648	Ca. 5-6 m	2,5 m	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«Båten hadde størrelse og form som en firering, det vil si den var 5-6 meter lang og 2,5 meter bred på midten. Treverket viste seg fullt tydelig i grusen, og klinknaglene lå i rekker.» (Nicolaisen 1886:80).
44	Åse (Gårdshaug), Andøy, Nordland (21/1)	Ts. 5167 f-h	47648	-	-	1	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«En hel del deler av båtboard på toppen av dyngen, vannrett. Under dem lå det stenger på tvers, det hele vel et nedfalt tak(?). Bordene var naglet med svære jernsøm, relingsbordet var profilert. Det syntes skrå lasking av bort som ikke har vært lange nok» (Simonsen og Sørensen 1954:4). Den store mengden lær har blitt tolket å indikere at båten kan ha vært konstruert med lær. 12 nagler (1 identifisert som båtsøm, resten spiker)

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. nr.	Ask. Id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
45	Kleven, Andøy, Nordland (40/-)	-	Ikke reg.	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...noe klinknagler...» (Horst 1879:13).
46	Brevik, Hadsel, Nordland (69/-)	-	Ikke reg.	-	-	16	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...en hel del klinksøm og et par dyretenner samt rustne jernstumper...» (Nicolaiszen 1889:1)
47	Husby, Hadsel, Nordland (54/-)	Ts. 2918	57099	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...noen bruddstykker av klinksøm, hvorav der var en hel del som ikke ble oppsamlet.» (Nicolaiszen 1924:25).
48	Blåbærhaugen, Lødingen Nordland (17/-)	Ts. 2046	Ikke reg.	-	-	50	Mest sannsynlig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	«Større samling av klinksøm ca. 50 hele og fragmenterte nagler.» (Nicolaiszen 1912-13:76-77).
49	Ankenes, Narvik, Nordland (45/1)	Ts. 2084	67273-1	-	-	20-27	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«En hel del klinksøm funnet, den døde må derfor vært nedlagt i en båt eller lignende.» (Nicolaiszen 1912-13:78-79, 1913:23-25).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. nr.	Ask. Id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
50	Skarstad, Ball-angen, Nordland (2/19)	Ts. 1241	73943-1/63398	-	-	9-11	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...større samling av klinksøm...» (Nicolaissen 1899:1).
51	Vik, Vågan, Nordland (55/6)	Ts. 1312	37556-1	-	-	45-50	Mest sannsynlig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	«En mengde klinksøm, «drev», og små trestykker gjennomtrengt av rust.» (Nicolaissen 1901:204). I likhet med Ankenes (båt nr. 48) kunne det spores rester etter tetningsmateriale som trolig stammer fra sau. Det ble også funnet en del hele og ødelagte ledd tilhørende et kjede av jern, som Nicolaissen (1901:204) mente kan har vært et båtfeste.
52	Leknes, Vest-vågøy, Nordland (18/-)	Ts. 5670b	Ikke reg.	-	-	15-17	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«En samling av rustede "jernnagler" og en del små biter av treverk. Jernnaglene har ganske store, runde hoder og en ganske lang stift. De små trestykkene sitter dels fast på jernnaglen, dels ligger de løse, gjennomtrukket med rust. Naglehodenes gjennomsnittlige diameter er fra 2,0 til 2,5 cm, stiftens lengde opptil 3 cm. Avlang steinlegging i den øverste delen av haugen, under ble det funnet et avlangt avtrykk, orientert N-S, 3 m lang og 1 m bred. Bunden var avrundet og ca. 25 cm dyp» (Nicolaissen 1891:5, Unimus.no).
53	Kvalnes (Haug 1), Vest-vågøy, Nordland (110/-)	-	Ikke reg.	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«Der fantes klinksøm samt en stor del av et menneskeskjelett...» (Nicolaissen 1901:207).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. nr.	Ask. Id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
54	Kvalnes (Haug 2), Vest-vågøy, Nordland (110/-)	-	Ikke reg.	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«Der fantes noe klinksøm...» (Nicolaisen 1901:207).
55	Saupstad Vest-vågøy, Nordland (82/-)	Ts. 1218	-	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«Der fantes et mange klinksøm...» (Nicolaisen 1901:205-206).
56	Hov, Vest-vågøy, Nordland (54/-)	Ts. 1316	-	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...klinksøm...» (Nicolaisen 1901:204-205).
57	Napp, Flakstad, Nordland (37/-)	Ts. 620-24	Ikke reg.	-	-	75	Mest sannsynlig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	«En mengde klinksøm...» (Nicolaisen 1885:20)
58	Sandnes, Flakstad, Nordland (36/-)	Ts. 2250 a	-	-	-	14-15	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...klinksøm og jernstumper...» (Nicolaisen 1918:166-167).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. nr.	Ask. Id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
59	Vareid, Flakstad, Nordland (33/1)	Ts. 2244	8020	-	-	16-20	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«En hel del klinksøm...» (Nicolaisen 1918:165).
60	Storøy u. Finnøy, Hamarøy Nordland (94/1)	Ts. 2680	48302	-	-	77+	Mest sannsynlig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	«En mengde klinksøm...» (Nicolaisen 1922:5).
61	Brennvik Hamarøy Nordland (30/7)	Ts. 1374	48296-1	-	-	90	Mest sannsynlig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	"En mengde klinksøm...» (Nicolaisen 1902:220-221).
62	Ness, Hamarøy Nordland (59/-)	B. 5161	Ikke reg.	-	-	6	Usikker pga. mangelfull dokumentasjon	«Seks klinknagler, omtrentlig 3 cm lange (Unimus.no).
63	Hagbart-holmen u. Vollen (Grav 1) Steigen, Nordland (78/1)	Ts. 5281 e-f	7944	-	-	6	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	Grav 1 ble det funnet noe få båtsøm, og en jernspiker, hvor noen av dem hadde påsittende roe. Det ble også funnet en del tre og neverester. Det er likevel usikkert hvorvidt dette faktisk er en båtgrav ettersom båten ikke kunne spores tydelig i undergrunnen. Lund har opprinnelig tolket sømmene som spiker, og hevdet at disse kan stamme fra en trekiste (Lund 1954b). Disse har imidlertid blitt identifisert som båtsøm under gjennomgang av materialet.

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. nr.	Ask. Id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
64	Steigen Gård (Grav 5), Steigen, Nordland (74/-)	Ts. 1211b	Ikke reg.	-	-	50-55	Mest sannsynlig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	«En mengde klinksøm, de siste gjennom hele haugen, hvori formentlig en liten båt har vært nedsatt. ca. 50-55 sømmer.» (Nicolaisen 1898:5-6).
65	Steigen Gård (Grav 6), Steigen, Nordland (74/-)	Ts. 1212	Ikke reg.	-	-	100	Mest sannsynlig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	«En mengde klinksøm, der formentlig tilhører fra en båt, hvori den døde har vært nedsatt, og hvorav konturer ennå kunde sees i haugens ene kant i den hvite sanden, som tilliggende sten hadde utgjort byggematerialet.» (Nicolaisen 1898:6).
66	Laksestad (Prestegård/Gjerdet), Steigen, Nordland (74/1)	Ts. 4898b	7936-1	Ca. 15 m	-	55-60	Mest sannsynlig klinkbygd med båtsøm av jern, muligens delvis sydd/festet med trenagler	Det har vært gjort sporadisk utgravninger på Prestegården/Gjerdet gjennom tiden, og det er dermed usikkert om dette stammer samme grav. De tidligste beskrivelsene forteller det i en haug skal ha blitt funnet rester etter båt. I graven skal det ha blitt funnet båtsøm liggende på rad. Fra deltagernes beskrivelser har det trolig fulgt med en båt i graven, omtrent så stor som en fembøring (Nicolaisen 1884:2-3, Winther 1877:39-40). Store mengder nagler har senere blitt utgravd på lokaliteten, beskrevet som «kistesøm», og andre nagler med runde hoder og firkantete roer, samt løse roer. En del av dem har fastrustedede tredeler, noe som har blitt tolket å enten stamme fra kiste eller båt, andre har gløderust (Unimus.no). Disse har imidlertid blitt identifisert som båtsøm under gjennomgang av materialet.
67	Møllensskog, u. Laksestad, Steigen, Nordland (74/-)	-	Ikke reg.	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...båtsøm og forrustet jern...» (Nicolaisen 1884:3).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. nr.	Ask. Id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
68	Venja, Steigen, Nordland (-/-)	C. 22113	Ikke reg.	-	-	23	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...23 klinknagler av jern eller deler av slike...» (Unimus.no).
69	Straum, Bodø, Nordland (78/-)	Ts. 2414	Ikke reg.	-	-	16	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...klingsøm...» (Unimus.no).
70	Eldstad (Alstad), Bodø, Nordland (39/-)	Ts. 923	Ikke reg.	-	-	6-8	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...samt en del klingsøm.» (Nicolaisen 1891:6, 1904:5).
71	Fjære, Bodø, Nordland (127/6)	Ts. 973	68300	-	-	4	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...en del klingsøm.» (Nicolaisen 1893:3).
72	Kløkstad, Bodø, Nordland (24/-)	-	Ikke reg.	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...klingsøm...» (Nicolaisen 1886:8, 1904:6).
73	Skaug/Lille Sjøhaugen, Bodø, Nordland (143/3)	-	48599	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...båtsøm...» (Nicolaisen 1886:8).

Båt nr.	Sted/Ko m/Fylke Gnr/bnr.	Ts. nr.	Ask. Id.	Båt l.	Båt br.	Båt søm	Teknikk	Spor etter båt i graven
74	Seines, Bodø, Nordland (81/-)	-	Ikke reg.	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«...samt klinksøm...» (Nicolaisen 1904:1).
75	Ljønes, Bodø, Nordland (205/-)	Ts. 1397	Ikke reg.	-	-	19-20	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	«Større samling klinksøm...» (Nicolaisen 1903:206-207).
76	Lurøy, Bodø, Nordland (-/-)	-	Ikke reg.	-	-	-	Usikkert pga. mangelfull dokumentasjon	I gravhaugen skal det ha blitt funnet et anker beskrevet som et skipsanker, trolig tilhørt en båt. Det ble også funnet en del båtsøm og andre rester av et fartøy. Ankeret ble beskrevet som «skibs anker», noe som kanskje kan indikere at fartøyet hadde en betydelig størrelse, men kan også bare være en språklig sak. Det bemerkes at jernet et «fladt». Trolig som resultat forskyvninger av eventuell gravhaug og vekten fra fyllmassen (Bedemar 1820:102-103).

9.4 Appendiks D: Oversiktstabeller for gravgods i båtgravene behandlet i avhandlingen

Tabell 6: Gravgods fra sikre båtgraver.

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
1	Nystad u. Nordheim u. Hillesøy	Ts. 4052	-	g) Tre større sammenhengende stykker av ei vevskje av jern. Samlet lengde, 46 cm.	a) To ovale spenner. Lengde 10,6 cm.	e) Ni perler, hvorav seks av glass, en hvit, de andre med blå bunnfarge. To ravperler, den ene som ei flattrykt kule, den andre et meget uregelmessig naturlig stykke.	
					b) Rundt angelsaksisk beslag av forgylt bronse, dekorert langs randa med entrelac i forskjellige knutestils-motiver. Tverrmål 8,9 cm.		
					c) Armbånd av bronse. De bølgeformete ornamenter står motsatt slik at de åpner seg innover mot midten. Største tverrmål 7,8 cm.		
				h) 13 små ubestemmelige jernfragmenter. Et par av dem ser ut til å være av en smal, tveegget klinge.	d) Lite rembeslag av bronse, bestående av et smalt ombøyd bronsebånd, holdt sammen av to nagler. L., 4,1 cm.	f) Sju stykker av en kvalbeinplate. Største l., 31,4 cm.	Gjessing 1938:2-4, 1943:42-44, Sjøvold 1974:158-159, Unimus.no
2	Kveøy	Ts. 12145	-	-	-	-	Arntzen og Sommerseth 2010:78-82

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
3	Vestnes	Ts. 12594	Ts.12594.22/26/42-53: Skjoldbule. Kraven har hatt en diameter på 16 cm, skjoldbule 12 cm. Kraven har vært festet på skjoldbrettet med klinknagler.	Ts.12594.19-21: Tre jernfragmenter. Et av disse var 8 mm l., og hadde et rundt hode på 5 mm. Dekket av mineralisert trevirke. Gjenstandene ligner mer på spiker enn nagler, men er likevel katalogiserte som nagler.	-	-	Niemi 2016:19-21
4	Stave	Ts. 11765	Ts.11765.8: Skjoldbule, meget liten og fragmentert.	Ts.11765.3: Sigd av jern.	Ts.11765.1: Oval bronsespenne. Ts.11765.28/29: Fragmenter av oval bronsespenne funnet i løsmassene.	Ts.11765.7: Grønn glassperle.	Hügel 2005
				Ts.11765.6: Liten kniv av jern.	Ts.11765.4: Likearmet bronsespenne.	Ts.11765.2: Rester av tekstilmateriale bevart i korrosjonen fra skålspenne. Ts.11765.7: Grønn glassperle.	
5	Øksnes prestegård u. Øksnes	Ts. 3981 a-e	a) Øks av jern med slank hals. 13,1 cm l., over eggen, 8,7 cm bred.	-	-	b) Pute, større 'kake' av tøy, skinn og fjær.	Gjessing 1941:37-47, Soot-Ryen 1934:IV, Unimus.no
6	Haukenes	Ts. 6363 a-s	c) Diverse jernstykker, muligens av sverd. Funnet over et 23 cm langt område.	b) Jernklump, med stein? Ca. 4,2 x 3,2 cm.	-	a) Fiskekrok av jern. Lengde, 6,8 cm.	Bratrein 1965:4-6, Unimus.no

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
7	Bitterstad (A1000)		Ts.13785.356: Deler av et sverd.	Uten Ts.nr: 13 jernfragmenter ulike slag. Ikke identifisert.	-	Ts.13785.3-4/208: Tre biter med flint.	Cerbing 2016:14-19, Unimus.no
			Ts.13785.155/209: Flere fragmenter fra en skjoldbule.	Ts.13785.210: Muligens en beltespenne av en enklere type. Alternativt tilhørt båt/kiste.			
8	Bitterstad (A1789)		Ts.13785.365: Mulig fragment av en skjoldbule, 4x4 cm stort.	Ts.13785.171: Spiker med jerntråd tvinnert rundt?	-	-	Cerbing 2016:20-22, Unimus.no
				Ts.13785.368/369: Jernfragmenter bestående av to tynne jernplater på mellom 1-1,5 mm som har blitt spikret sammen med små spiker, muligens et beslag tilhørende en seledel?			
9	Bitterstad (A2713)	Ts. 13785	Ts.13785.141/142: To tveeggede sverd funnet liggende oppå hverandre, sammenrustet ved hjalten. På hvert hjalt ble det funnet spor etter pels og tekstiler.	Ts.13785.358: Mulig bit av spenne (Jern?).	-	Ts.13785.43/44: To perler, gul og blå glassperle.	Cerbing 2016:23-27
				Ts.13785.137/152: To kniver.		Ts.13785.2: Ildflint.	
				Ts.13785.251: En del av en saks.			
				Ts.13785.134: Mulig en krok til en beltespenne.			
				Ts.13785.147: To jernobjekter festet sammen.		Ts.13785.131: Brynje av skifer.	

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
10	Bitterstad (A7817)	Ts. 12308/13785	-	Ts.13785.318: Fragmentert sigd.	Ts.12308.2: Topp av bøyelformet spenne av gull og bronse.	Ts.12308.1: Hengesmykke av bly og glass. 4,1 l., 2,5 cm br., og 0,2 cm tykk. Formet som et ansikt. Innlagt rødt glass i øyne og munn.	Cerbing 2016:36-40, Unimus.no
				Ts.13785.332: Jernring med dia. på rundt 6 cm. Kan ha tilhørt ett betsel.	Ts.12308.3-4: Beslag/spenne av bronse.	Ts.13785: Hengesmykke av bly/glass med tekstilrester.	
				Ts.13785.327: Beslag av jern tilhørende kiste eller noe lignende.	Ts.12308.5: Rund del av bøylespenne. Tvunnet sølvtråd rundt kanten, som er brukket og står delvis opp fra gjenstanden. Svakt buede sider, med innlagte striper av gull over bronse.	Ts.13785.5-42: Forskjellige formede perler av glass fra utgravningen.	
					Ts.13785.250: Del av spenne.		
					Ts.13785.341/347: Fragmenter fra en oval bronsespenne.	Ts.12308.9-25: Forskjellige formede perler av glass funnet under metalløk.	
				Ts.13785.246/331: Deler av saks eller kniv.	Ts.13785.248: Halvparten av en spenne av bronse.	Ts.13785.352: Mulig slipestein av sandstein.	
					Ts.13785.249/348: Fragment fra bronse forgylt spenne med innlegg av granater.	Ts.13785.333/342/359/ 361: 43 oppdelte fragmenter med tekstiler fra 2 ulike plagg.	
				Ts.12308.8: Fragment av bronse.			

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
11	Føre	Ts. 8968 a-nx	au) Sverd av jern nord for hodepartiet, delt i 8 deler (Vevsverd?). Tekstilrester festet til sverdet.	Ah, aw) En kniv av jern.		aa) Et stykke flint.	
				dx) Skål av jern.		z) En rund leirkule.	
			ae) Pilspiss av jern m/treskjeft.	v, af-ai, ag, ap-ar, ax) Uidentifiserte jerngjenstander.	ct, ds) Enkelte jern og bronse /kobber-fragmenter. Ikke identifiserbare.	ad) En uidentifisert gjenstand av bein. at, bg, cv, de) 4 glassperler. dg) 2 spinnehjul av kleber.	Schanche 1989b:3-5, 1990:9, Unimus.no
12	Sand	Ts. 7566 a-ak	a) Våpenkniv av jern i tre fragmenter: Grep kanskje med omviklet bronse eller sølvtråd, 5 cm l. Nedre del av knivbladet, 9 cm l.	d) Jernkniv med fragmenter av treskaftet bevart. markert avsats mellom tange og blad, 7,2 cm l., største br. 1,4 cm l., tangen 7,5 cm l.	f) Buet betalingsølv. I den ene bruddenden tilnærmet rektangulært tverrsnitt, 0,45 x 0,2 cm, i den andre tilnærmet rundt tverrsnitt, dia på 0,3 m. 2,2 cm l.	g) Tønneformet vektlodd av bly, 0,9 cm h., 1,1 cm i dia.	
			b) Bladformet pilspiss av jern, ca. 6 cm l.			h-g) Kuleformet vektlodd av bronse, 1 cm i dia.	
			c) Pilspiss av jern, ca. 4,5 cm l.	e) Jernkniv med treskaftet delvis bevart. Nåværende l. på bladet 9 cm, største br. på bladet 1,9 cm. Tangen, 10,2 cm l.	h) Kuleformet vektlodd av bronse, 1 cm i dia.. i) Kuleformet vektlodd av bronse.	k) Ildflint med jernnagle, 3,8 cm l., største br. 2,3 cm, største t., 2,4 cm. l) Ildflint, 3,2 cm l., største br. 1,9 cm. Største t., 0,8 cm.	Johansen 1976:35, 1989:3-4, Unimus.no
						m) Slagstein av tilnærmet eggforma, 10,1 cm l, 8 cm i dia.	

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde	
13	Nymark	Ts. 11806		Ts.11806.6: Tre biter tynt jerngods. Passer ikke sammen. 2 - 3 mm t. Tverrmål, største bit 4,7 cm, minste 3,0 cm.	Ts.11806.4: Fingering av sølv. Dia. ca. 2 cm.	Ts.11806.2: Ildflint.	Unimus.no	
			Ts.11806.1: Våpenkniv med lang tange, 23 cm l.	Ts.11806.3: Spydspiss av jern, ca. 18 cm l.	Ts.11806.7: En bit tynt jerngods. Tverrmål 4,7 cm.	Ts.11806.5: Et par sølvfibre.		Ts.11806.10: Brent beinflis fra haugfyllen.
14	Ness	Ts. 12156. 8-873		Ts.12156.33: Del av skjoldhåndtak med kobberlegering.	Ts.12156.34: Rembeslag.	Ts.12156.8: Vektlodd av jern/bronse/gull.	Ts.12156.49: Tantebånd av silke/sølv.	Unimus.no
			Ts.12156.33/226/227/232/338: Deler av skjoldhåndtak av bronse/jern/tekstil/lær.	Ts.12156.45: Leddbissel.	Ts.12156.242: Perle av sølv.	Ts.12156.416/547: Perle av glass.		
			Ts.12156.341/349/393/531/543/544/550/554: Skjold av tre/lær/kobber/jern.	Ts.12156.324: Gryte.	Ts.12156.303: Plate av sølv/lin.	Ts.12156.423/545: Tekstil av lin/sølv.		
			Ts.12156.443/444: Skjoldbule av jern.	Ts.12156.337: Håndtak av jern/bronse.	Ts.12156.326: Beslag av kobberlegering/sølv/gull.			
				Ts.12156.567/714/715: Remspenne av bronse/sølv/gull/lær.				
		Ts.12156.764: Pilspiss.	Ts.12156.646: Stokkanker, ca. 100 cm l.	Ts.12156.643: Ringspenne av sølv.	Ts.12156.638: Tekstil av sølv/silke.			

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
15	Hagbart-holmen u. Vollen (Grav 8)	Ts. 5285 a-h	h) «Pålstav»/øks av jern, eggen delvis borte. Celten meget stor, 22,4 cm l., minst 8 cm br. over eggen, 4,8 cm over skafthullet.	g) Deler av en enegget kniv.	c) Avbrudd stump av en lett krummet bronsestang. Tresidet tverrsnitt på 0,8 x 0,6 cm.	a) 8 perler. Formen varierer fra skive til tønneformet, 1,6-2,2 cm i dia., 0,65-1,55 cm t.	Lund 1954b, Unimus.no
					d) Ringnål av bronse. Nålen er 12,6 cm l. og noe krum. Firkantet tverrsnitt på 2,6 x 2,75 cm, 0,4 cm t.	b) Fragment av en rund, hvelvet spillebrikke av bein. 1,15 cm i dia., 0,35 cm t.	
					e) 2 små fragmenter av en treplatet beinkam med jernnagler.	f) Ring av glass. 0,3 cm t., 1,3 cm i dia.	
16	Holke-stadvika (Grav 1)	Ts. 6490 a-g	b) Pilspiss av jern, 6.4 cm l.	d) Jernstykker av mulig tange. Tre rester i stykkets lengderetn. 4.8 cm l. Tverrsnitt. 0.4 x 1.2 cm.	-	c) Lite stykke av beinkam med en jernstift. e) Perle av gull formet som en sylinder. Dia. 1 cm, hullets dia på 0.4 cm, 0.6 cm høy.	Stamsø Munch 1967:2-7, Unimus.no
17	Holke-stadvika (Grav 3)	Ts. 6491	-	-	-	-	Stamsø Munch 1967:7-13, Unimus.no
18	Holke-stadvika (Grav 6)	Ts. 6494 a-c	-	-	-	b) Tre fragmenter av ubest. gjenstand av tre, jern og bronse. Mulig knivslire.	Stamsø Munch 1967:14-15, Unimus.no
19	Holke-stadvika (Grav 7)	Ts. 6495 a-c	-	-	b) Et stykke halvmåneformet bronseblikk. Defekt i kanten, opprinnelig muligens rundt, 4.2 cm i dia.	-	Stamsø Munch 1967:15, Unimus.no

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
20	Holkestadvika (Grav 8)	Ts. 6496	-	-	-	-	Stamsø Munch 1967:15-16, Unimus.no
21	Holkestadvika (Grav 10)	Ts. 6497	-	-	-	-	Stamsø Munch 1967:16-17, Unimus.no
22	Holkestadvika (Grav 12)	Ts. 6498	-	-	-	-	Stamsø Munch 1967:17, Unimus.no
23	Holkestadvika (Grav 13)	Ts. 6499	-	-	-	-	Stamsø Munch 1967:17-18, Unimus.no
24		Ts. 10771	-	-	-	bc) Spillebrikker og diverse tekstiler. Muligens et trekar med trelokk. (Løsfunn).	Stenvik 1976:3-7, 1980:127-129, Unimus.no
25	Lekanger	Ts. 10771	-	-	-		
26	Strandå (Haug 2)	Ts. 966-8	-	Ts.966: Buesaks av jern.	-	Ts.967: Kam av bein med skinner, klinket med jernstifter.	Nicolaiassen 1893:1-2, Unimus.no
27	Strandå (Haug 3)	Ts.969	-	-	-	Ts.969: Liten brynestein.	
28	Strandå (Haug 4)	Ts.970	Ts.970: Bruddstykker av en skjoldbule.	-	-	-	
29	Strandå (Haug 6)	Ts.972	-	-	-	Ts.972: Beinredskap (garvekniv?).	

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
30	Ytre Kvarøy (Grav 9)	Ts. 6378 a-dq	k) Spydspiss av jern. 16,9 cm l, 1,8 cm br., 0,6 cm t.	do) Fragment av jernring.	a) Ryggknappspenne av forgyllt bronse og sølv, 9,5 cm l. Tverrmål 4 cm.	ak-at, bc-cv, da-dn) 55 perler av forskjellig materiale fra flere smykker sett og armbånd.	Bjørge 1969:6-10, Unimus.no
			s) Bladformet jernspiss med tange. Bladet, 7,3 cm l., 1,5 cm br., 0,6 cm t. Tangen, ca.1,2 cm t.	dp) Jerngjenstand i flere deler fra en ljà og et skrin.	b-c) To små ovale, skålforma spenne av bronse, 2-3.8 cm l., 2-2,1 cm br.	e) To ullkammer(linhekler?).	
					d) Konisk bronsespenne med geometrisk dekor og liten jernnål. Tverrmål 3,9 cm.		
				h) 17 jernfragmenter, mellom 2,0 cm - 13,1 cm l.	g) Flat bronsefragment med hull. 4,1 cm l., 2,5 cm br. Hull 0,2 cm i dia.		
					r) Tange av ljà 9,7 cm l, 2,6 cm b. og 0,8 cm t. Seks jernfragmenter mellom 5,3 cm - 2,6 cm l.	ai, au, av, cz, cx) Diverse bronsefragmenter.	
			x) Saks av jern. Ca. 26 cm l.	cx) Bronsefragment, mulig av spenne.	o) Ett flintstykke. 2,6 cm l., 2,1 cm br.		
m, p, t, y) Diverse jernfragmenter.							
31	Ytre Kvarøy (Grav 11)	Ts. 6380 a-ab	d-i) Flat pilspiss av jern med og uten tange.	x) Diverse jernfragmenter.	m) Fem bronsefragmenter. To større flate fragmenter. Ca. 5 cm, og 3,5 cm l. 1,4 cm og 1,7 cm br. 0,1 cm br.	q) Blå kuleformet glassperle.	Bjørge 1969:11-13, Unimus.no
			o) Knivblad av jern. 9,2 cm l., 2,3 cm br., 0,5 cm t.			r) Skiveformet ravperle.	
						s) Ravperle.	
						t) Skiveformet ravperle	
						u) Grågrønn brynestein.	
v) Fragmenter av en flat beinkniv med jernagler.							

Tabell 7: Gravgoods fra potensielle båtgraver.

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
32	Tussøy	Ts. 4283 a - h	a) Øks av jern, 15,5 cm l. Eggen 9,2 cm br.	d) Sigd eller ganske liten ljå av jern, 18,8 cm l., største br., 2,2 cm.	-	-	Sjøvold 1952:30-31, Unimus.no
			b) Spydspiss av jern. 28 cm l., største br., 3,3 cm.				
			c) Spydspiss av jern, 25,8 cm l., største br., 3,4cm.				
			e) Pilspiss av jern, 13,7 cm l.	f) Kniv av jern, 13,6 cm l.			
33	Austein	Ts. 4064	-	Ts.4064: Fragmenter av to tynnskallete ovale spenner. Mål, 9,1 x 5,5 cm	-	-	Gjessing 1945:4-5, Sjøvold 1974:156, Unimus.no
34	Storslett	Ts. 1282- 84	Ts.1282: Spyd med fal, 31,5 cm l., største br., 5 cm.	-	-	-	Nicolaisen 1900:135-136, Unimus.no
			Ts.1283: Indre hjaltet av et sverd samt flere småstykker av bladet.				
35	Ånstad (Grav 1)	Ts. 1274	Ts.1274: Bakparten av en øks.	-	-	-	Nicolaisen 1900:36-37, Unimus.no

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
36	Lek- angen	Ts. 1971- 78	Ts.1971: Enegget sverd, 92 cm l, klingen 4 cm br. Svake spor av metallbeslag, sølv eller bronse, på hjaltene.	-	-	Ts.1975: Hein, 12 cm l.	Nicolais 1911:25-26, Unimus.no
			Ts.1972: Fem tveeggede pilspisser av jern. Lengste er 14 cm l.			Ts.1976: Kam av bein med to skinner og seks tindestykker. Festet med jernstifter, 20 cm l.	
			Ts.1973: Pilspiss, 13 cm l.				
			Ts.1974: To pilspisser av jern. Lengste er 14 cm l.	-	-	Ts.1977: Kam med skinner og tindestykker. Ornert med inngraverte linjer langs kantene og ringer, 17 cm l.	
37	Mikkel- bostad	Ts. 1277	-	Ts.1277: Stykker av uidentifiserte gjenstander av jern.	-	-	Nicolais 1900:40, Unimus.no

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
38	Prestegården/ Trumsneset (Haug 16)	Ts. 5055 h	-	-	-	-	
39	Prestegården/ Trumsneset (Haug 17)	Ts. 5055 i-s	-	o) Stor buesaks av jern. Buen er flat, 2 cm br. Jernbånd og stengene, 0,6 cm t., 5,8 cm br. Tverrmål, 19,4 cm l.	-	<p>k) To skårflager, bestående av i alt sju skår av et bolleformet kleberkar med tynn, rundet kant. 7 1,5 cm h., ca. 14-15 cm i munningsiden.</p> <p>l) Blå glassperle, formet som en flattrykt kule, 1,1 cm i dia., 0,6 cm h.</p> <p>m) Halvkuleformet håndsnellehjul av kleber. 3,6 cm i dia., 1,9 cm h., med et 1,1 cm hull i midten.</p> <p>p) Firesidet, stavformet skiferbryne. 3,5 x 1,5 cm t., 13,5 cm l.</p> <p>q) Mellomstykke av en flat, stavformet skiferbryne. 2,3 cm br., 0,6 cm t., 4,3 cm l.</p> <p>r) Fragment av en stavformet skiferbryne. 9,8 cm l.</p>	Sjøvold 1974:146, Unimus.no

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
40	Hundstad	Ts. 439-53	Ts.439: Tveegget sverd med parerstang, tange og knapp, 87 cm l., 5,5 cm br..	Ts.443: Sigdblad.			
			Ts.440: Eneget sverd, mangler knapp og parerstang, 89 cm l., 5,5 cm br.	Ts.444: Del av en saks med et lite stykke av det ene bladet.			
			Ts.441: Skjeggøks. Fra banen til eggen 13 cm l., eggen 15,5 cm br.	Ts.447: Ring av jern med påsittende løpenøkkel, ytre dia. 6,5 cm., nøkkelen 7 cm l.			
			Ts.442: Spydblade med fal, 34 cm l.	Ts.448: Jernring, nøkkelen mangler.			
			Ts.445: Pilspiss, tveegget med tange, 9,5 cm l., tangen 3,5 cm l.				
			Ts.446: Pilspiss, 6 cm l.				
			Ts.451: Stykker av en skjoldbule.	Ts.449: Bøyd jernstang, 10 cm l.	-	Ts.453: Stykker av en grov bryne.	Nicolaissen 1881:281, Unimus.no
41	Strand /Rå	-	En øks av jern.	Diverse gjenstander av jern som ikke kunne identifiseres pga. rust.	-	Glassperle.	Winther 1876:166

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
42	Finnvika	Ts. 11088 a-ag	-	d) Bolt av jern.	c/y/aa) Kobberplater.	a) Ildflint.	Unimus.no
				h) Knivblad.		b/g/l/q/z/ab) Diverse keramikkskår.	
				o) 13 jerngjenstander og fragmenter, ikke identifisert.		e/k/ae) Bakstehelle, ca. 40 cm i dia.	
				r) En stor bolt.		i) Beinredskap.	
						m) Rektangulær hvalbeinsplate.	
						n) Søkkstein.	
						t) Lærstykke.	
				x) En krok (ikke fiskekrok).	j) Klump og plate av kobber.	w) Keramikk og glass.	
43	Åse	-	-	-	-	-	Nicolaissen 1886:80
44	Åse, Gårds- haug	Ts. 5165 a-yy	-	a) Enegget jernkniv. Bladet 11,2 cm l, 1,4 cm br, 0,2 cm over ryggen.	-	f/h/g) Søkkestén.	Simonsen og Sørensen 1954:4, Unimus.no
						i/k) Kleberplate.	
						l-o) Skiferbryner.	
				c) Spiralfjær av jern fra en lås, spiralen sammenrustet, 2,7 cm i dia., 1,65 cm br.		q/r) Skavl og tøndestav av hvalbein.	
						s) Hvalbein formet som tønnestav, 38,5 cm l., 8 cm br., 1,7 cm t.	
	d) To skår av en jerngryte.	u) Tilskåret reinhorn.					
	e) Jarstein av jern.	v-y) Deler av forskjellige kritt Piper					
		å-yy) Lærskår av forskjellige størrelser.					

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
44	Åse, Gårds- haug (forts.)	Ts. 5167 a-ww	-	a) Knivskaft og jernlange med 2 beinplater, 7,8 cm l., 1,75 x 1,15 cm t. .	-	n) Liten rund beinplate.	Simonsen og Sørensen 1954:4, Unimus.no
				b) Stump av enegget jernkniv, 1,3 cm br.		o) Stump av veskelås av bein.	
				c) Stump av enegget knivblad, 7 cm l., 1,2 cm br.		p-r) Forskjellige deler fra en eller flere kritt Piper.	
				d) Firesidet jernmeisel, 7,2 cm l.		s) Fiskesøkk av eggformet stein.	
				e) Jernredskap av ukjent art.		aa-ww) Store mengder lærskår av forskjellige størrelser.	
45	Kleiven	-	16-20 triangulære pilspisser av jern.	-	-	-	Horst 1879:13
46	Brevik	-	Jernklumper, muligens pilspisser	-	-	-	Nicolaissen 1889:1-2
47	Husby	Ts. 2913- 17	Ts.2913: Enegget sverd med nedrehjalt av bronse. Hjaltet, 9 cm l., 1,5 cm br. Bevart blad, 58 cm l., br. 5 cm.	Ts.2916: Sigdblade i to stykker.		Ts.2915: Celt, 12 cm l, 7,5 cm br. over eggen.	Nicolaissen 1924:25, Unimus.no
			Ts.2914: Øks, 15 cm lang fra hammer til eggen, 11 cm br.			Ts.2918: Avlstein, av kleberstein med hull gjennom for belgpipe i en smie. 20 cm l, 10 cm br.	

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
48	Blåbærhaugen	Ts. 2043-46	-	Ts.2045: Spendebeslag av jern. 6 cm l.	-	Ts.2043: 8 perler av glassmosaikk.	Nicolaisse 1912-13:76-77, Unimus.no
						Ts.2044: Stykker av handsnellehjul.	
49	Ankenes	Ts. 2084	-	-	-	-	Nicolaisse 1912-13:78-79, 1913:23-25. Unimus.no
50	Skarstad	Ts. 1240-41	-	Ts.1240: Korsformet bronsefibula. Spennens hele lengde er 8,5 cm.	-	-	Nicolaisse 1899:1, Unimus.no
51	Vik	Ts. 1310-13	Ts.1310: Øks. 17 cm l., 7,5 br. over eggen.	Ts.1311: Deler av jernlenke.	-	-	Nicolaisse 1901:204, Unimus.no
			Ts.1313: Et par stykker av et sverdblade og et knivskaft.				
52	Leknes	Ts. 5670 a-d	-	-	-	a) Total sju glassperler av forskjellig form og type. c) Bryne av skifer.	Nicolaisse 1891:5, Unimus.no
53	Kvalnes (Haug 1)		-	-	-	-	Nicolaisse 1901:207
54	Kvalnes (Haug 2)		-	-	-	-	

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
55	Saupstad	Ts. 1214-19	-	Ts.1217: Liten sigd. 15 cm lang.	Ts.1214: Kar av bronse med sølvbelegg og overbrettet kant. 12 cm i dia., 5 cm h.	Ts.1215: Klebersteinskar i mange stykker, 25 cm i dia., 8 cm h.	Nicolaisen 1901:205-206, Unimus.no
				Ts.1218: Jernnøkkel, samt to stykker av en lås.		Ts.1216: Stor, ringformet glassperle og lite stykke av en kam.	
56	Hov	Ts. 1316	-	Ts.1316: Stykke av en ljå.	-	Ts.1316: Senkestein.	Nicolaisen 1901:204-205, Unimus.no
57	Napp	Ts.620-24	Ts.620: Tveegget sverd, klingens 78 cm l. Største br. ved hjaltet, 7 cm. Indrehjaltet, 10 cm l., ytre hjaltet, 9 cm. l.	-	-	Ts.624: 4 perler av glass. Perlenes største tverrmål, 1,5 cm.	Nicolaisen 1885:20, Unimus.no
			Ts.621: Tveegget spyd, blad og fal. 33 cm l. Bladet 14 cm l., og 4 cm br.				
			Ts.622: Øks, 13 cm l., 5 cm br. over skafthullet, 6 cm. over eggen.				

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
58	Sandnes	Ts. 2250	-	-	-	-	Nicolaissen 1918:166-167, Unimus.no
59	Vareid	Ts. 2240-46	Ts.2245: Sverdblad, sannsynligvis 80 cm l., klingen 7,5 cm br.	Ts.2246: Redskapsøks av jern, 16 cm l., 7,5 cm br. over eggen.	-	Ts.2240: Hein 27 cm l., brukket i 4 stykker.	Nicolaissen 1918:165, Unimus.no
						Ts.2241: Smal hein, 18 cm l.	
						Ts.2242: Liten hein, 7,5 cm l.	
						Ts.2243: To stykker flint.	
60	Storøy u. Finnøy	Ts. 2679-82	Ts.2679: Bruddstykker av to skjoldbuler.	-	-	Ts.2681: Kam av bein, 18 cm l., og 4,5 cm br.	Nicolaissen 1922:5, Unimus.no
						Ts.2682: 11 spillebrikker av bein.	
61	Brennvik	Ts. 1371-74	Ts.1371: Tveegget sverd med indre- og ytrehjalt. Klinge 80 cm l., 6,5 cm br.	-	-	-	Nicolaissen 1902:220-221, Unimus.no
			Ts.1372: Stridsøks. 18 cm l., og 17 cm br.				

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
62	Ness	B.5161	a) Tveegget sverd med hjalt og sølvbelagt knapp. Klinge, ca. 100 cm l.	e) Hammer, 13 cm l, 4 cm br. Spor av treskaftet med rester av omviklet tøy.		o) Beinkam, 16-17 cm l. p) 47 spillebrikker av bein av litt forskjellige størrelser, dia. på 2-2,8 cm i bunn, 1,8-2,5 cm h.	Unimus.no
			b) Tveegget sverd, 79 cm. l. Tangen mangler.	f) Smedetang, 23,5 cm l. Spor av tøy.			
			c) En bred, men tynnbladet øks med rester av treskaftet, 22,5 cm l., eggen 18 cm.	g) Bruddstykker av en saks.			
			d) To sammenhørende bruddstykker av en skjoldbule.	h) To stykker av en sigd, den ene siden helt dekket av tøy.			
				i) To bruddstykker av en sigd/syl?			
				k) Tre større og tre mindre jernstykker av uviss bestemmelse.			
			l) Jernredskap, bestående av en skrinhank bøyd jern, 8 cm l.	n) Ubestemmelige jernfragmenter.			
q) Tre terninger av hvalrostand(?). 3,3 x 2,9 x 2,5 cm.							

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
63	Hagbart-holmen u. Vollen (Grav 1)	Ts. 5281 a-gg	-	z) Linhekle av jern med åtte påsittende tenner. Opprinnelig minst 17-18 cm br.	k) Massiv bronsering, 0,4-05 cm t., 3,4-3,7 cm i utvendig dia.	a) Halvkuleformet klebergryte, 24 cm i dia, og 14,5 cm h.	Lund 1954b, Unimus.no
				æ) Sigd av jern. 32 cm l. langs ytre periferi, 24 cm kordelengde, 2,6 cm br.	l) Tynn bronsering, bestående av en to-snøret, tynn bronsetråd. Trådtykkelse 0,1 cm. Ringen, 0,15 cm t., 2,6-3,5 cm i utvendig dia.	b) Beinkam med flettebåndsmønster, 14,1 cm l., 2 cm br. 77 tenner, hvorav 53 bevart. Sammenholdt av 6 jernnagler.	
				ø) Bjelle av jern. 6 cm h., 5,2 cm br., 3 cm t.	m) Dobbeltskålspenne av bronse, 11,5 cm l., 8,1 cm br., 4,5 cm h.	c) Hult beinskafte, 6,1 cm l., 1,4-1,6 cm t. Uthulet på langs. Tverrgående hull i midten, 0,5 cm i dia.	
				å) Firkantet jernplate, 6 x 9,2 cm st.	n) Dobbeltskålspende av bronse.	d) Rektangulær hvalbeinsplate, 18 x 45 1/2 cm, 1,9 cm t.	
				aa) Enegget jernkniv, 16,5 cm l., tangen 8,5 cm l., bladet 8 cm l., 1,9 cm br.	q) Rundt spende av forgylt bronse, 7,5 cm utv. og 6,4 cm indiv. dia., 0,9 cm h.	g) 2 tilhugde stumper grå flint og 1 stykke melkeaktig kvartsitt.	
				bb) Liten stump av en jernpinn, 0,6 cm t., nå 2,7 cm l.	r) Ringspende av bronse av baltisk type, 1-1,3 cm br., 0,6 cm t., 6,8-7,5 cm utv. dia. Nålen, 8,4 cm l.	h) 1081 små glassperler, kule- eller skiveformede, ca. 2-3 mm i dia.	

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
63	Hag-bart-holmen u. Vollen (Grav 1) (Forts.)	Ts. 5281 a-gg	-	cc) Eneget jernkniv, 14,5 cm l., tangen 8,6 cm l., bladet 5,9 cm l., 2,1 cm br.	u) Rund treplate, 4,1-4,3 cm i dia., 0,5 cm t. (Kan være moderne).	i) 108 perler av mange forskjellige typer.	Lund 1945b, Unimus.no
				ee) Deler av en jernlenke, med vekslende store og små, ringformede ledd. De store ringer er flate, sirkulære eller ovale, 6-10 cm i dia., de små, 3-3,5 cm i dia.	v) Skålvekt av bronse, helt i småstykker. Opprinnelig ca. 6,3 cm i dia. Den ene vektarm, 6,9 cm l., 0,3-0,5 cm t. Andre vektarm, 4,7 cm l., 0,3 cm t.	s) Handsnellehjul av leirskifer, 3,8 cm i dia., 0,85 cm t., 0,7 cm dia.	
						t) Handsnellehjul av kleber, 3,7 cm i dia., 1,5 cm t., 0,9 cm dia.	
						w) Vektlodd av bly, formet som rund skive, 1 cm i dia., 0,4 cm t.	
						x) Vevesverd av hvalbein, 86,0 cm l., handtak 19 cm l., 2,2-2,4 cm t., klingen, 67,0 cm l., 5 cm br., maks. 0,9 cm t., av spissovalt tverrsnitt.	
				gg) Deler av en jernlenke. Store ringer, 4-7 cm i dia.	dd) Lite trestykke med fastsittende bronsestumper av uvisst art, bl.a. en liten bronsering, 0,6 cm i lengste dia.	y) Firesidet, stavformet skiferbryne, 28,8 cm l., 3,2 cm br., 2 cm t.	

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
64	Steigen Gård (Grav 5)	Ts. 1210-11	-	Ts.1211.a: Sigd, 15 cm l.	-	Ts.1210: Klebersteinskar.	Nicolaissen 1898:5-6, Unimus.no
65	Steigen Gård (Grav 6)	Ts. 1212-13	-	-	-	Ts.1213: 16 spillebrikker av hvalrosstann (?), 3 - 3,8 cm i dia, 2 cm h.	Nicolaissen 1898:6, Unimus.no
66	Laksestad (Prestegård/Gjerdet)	Ts. 4898 a -b	a) Sju bruddstykker av en skjoldbule av jern.	-	-	-	Winther 1877:39-40, Nicolaissen 1884:2-3, Unimus.no
			Stykker av sverd, ikke levert til museum.				
67	Laskestad (Møllensskog)	-	-	Forrustet jern.	-	-	Nicolaissen 1884:3
68	Venja	C. 22113	-	C.22113: Noen beslagstykker av jern, samt ubestemmelige jernfragmenter.	-	-	Unimus.no
69	Straum	Ts. 2410-15	Ts.2410: Tveegget sverd, 73 cm l, 6,5 cm br.	Ts.2415: 4 stykker beslag av jern, som med klinknagler har vært festet til tre.	-	-	Unimus.no
			Ts.2411: Spyd med fal, 48 cm l, 4 cm br.				
			Ts.2412: Øks, 14 cm l, 6 cm br.				
			Ts.2413 Bruddstykker av en skjoldbule.				

Båt nr.	Steds navn	Ts. nr.	Våpen	Gjenstander av jern	Gjenstander av edelmetaller	Diverse gjenstander	Kilde
70	Eldstad (Alstad)	Ts.919-923	Ts.919: Øks. 14 cm. bred over eggen, 20 cm l. fra hammer til egg.	Ts.920: Stykke av en ljå.	-	Ts.922: Hein, 29 cm l.	Nicolaisen 1891:6, 1904:5, Unimus.no
				Ts.921: Knivblad, 2 cm l.		Ts.923: Skinne til beinkam.	
71	Fjære	Ts.973	-	-	-	-	Nicolaisen 1893:3
72	Kløkstad	-	Sverdhefte.	-	Skåler av sølv.	-	Nicolaisen 1886:8, 1904:6
73	Skaug /Lille Sjøhaugen	-	Spydspiss, en våpenkniv.	To skålspenner.	En nål av gull.	-	Nicolaisen 1886:8
				Knivskaft av bronse.			
74	Seines	-	-	-	-	-	Nicolaisen 1904:1
75	Ljønes	Ts. 1397-99	Ts.1399: Likearmet bronsefibula med nål av jern, 8 cm l., 3,5 cm br.	-	-	Ts.1398: Liten perle av hvitt glass.	Nicolaisen 1903:206, Unimus.no
76	Lurøy	-	-	-	-	-	Bedemar 1820:102-103