

HANDELSPLASSER PÅ KYSTEN

MARITIMARKEOLOGISK PERSPEKTIV PÅ
VAREUTVEKSLING I SENMIDDELALDER

Et eksempel fra Midt-Norge

Pål Aa. Nymoen



Hovedfagsavhandling i arkeologi

UNIVERSITETET I TROMSØ 1994

INNHold

1.0	<u>INNLEDNING</u>	1
1.1	Problemstillinger.....	3
1.2	Begrepsavklaringer.....	5
1.3	Tematisk avgrensning i tid og rom.....	7
1.4	Forskningsteoretisk forankring.....	8
2.0	<u>KILDEGRUNNLAGET</u>	9
2.1	Skriftlige kilder.....	9
2.2	Arkeologiske undersøkelser.....	10
2.3	Andre kilder: Stedsnavn, topografi, kartografi.....	10
3.0	<u>FORSKNINGSHISTORIE</u>	11
3.1	Handelsplasser.....	11
3.2	Maritimarkeologi.....	13
3.3	Sammendrag.....	15
4.0	<u>HANDELSPLASSER PÅ KYSTEN</u>	16
4.1	Nærøy og Martnasundet i Namdalen.....	18
4.2	Om handel på Nærøya i skriftlige kilder.....	21
4.3	Maritimarkeologiske undersøkelser i Martnasundet.....	24
4.4	Sammendrag.....	33
5.0	<u>HANDELSBEGREPET I ARKEOLOGISK LITTERATUR</u>	36
5.1	Substantivistisk teori.....	38
5.2	Strukturmarksistisk teori.....	39
5.3	Sammendrag.....	41

6.0	<u>SAMMENHENGER MELLOM RELIGION OG HANDEL</u>	42
6.1	Yngre jernalder.....	42
6.2	Middelalder.....	43
7.0	<u>HANDEL I ROM</u>	46
7.1	Landtransport.....	47
7.2	Maritim handel.....	49
7.3	Sammendrag.....	50
8.0	<u>ELEMENTER I ET MARITIMARKEOLOGISK PERSPEKTIV PÅ HANDEL OG HANDELSPLASSER</u>	51
8.1	Båt og båttyper.....	51
8.2	Seilingsmerker, varder og røyser.....	56
8.3	Fortøyning, landingsplasser og havner.....	59
8.4	Handelsvarer.....	65
8.5	Handelsveier.....	65
8.6	Topografi.....	67
8.7	Drageid.....	69
8.8	Navnetradisjoner og stedsnavn.....	70
8.9	Kognitive aspekter ved havner og handelsveier.....	72
9.0	<u>AVSLUTNING, EN SAMMENFATTENDE DISKUSJON</u>	74
9.1	Martnasund i lokal kontekst: sentrum i periferien?.....	75
9.2	Maritimarkeologi: Nye perspektiver på handel ved kysten?.....	87
	<u>FIGURLISTE OG FOTOLISTE</u>	94
	<u>LITTERATURLISTE</u>	99

"....du skal kunne gode
merke på korleis rørsle
i sjøen minkar og veks,
for det er stor
kunnskap, og dessuten
naudsynt å kunne for dei
som farmenn vil være"
(Kongsspegelen)

1.0 INNLEDNING

Mitt utgangspunkt for å skrive denne oppgaven er at jeg har deltatt på flere maritimarkeologiske prosjekter langs kysten av Nord-Norge og Midt Norge. Disse prosjektene har omfattet registrering og utgravning både på land og under vann, som oftest i eller i tilknytning til havner. Felles for en rekke av disse havnene er at de har vært arena for vareutveksling i en eller annen form, vesentlig i historisk tid.

Handelsvirksomheten på kysten i middelalder har ofte blitt behandlet i et arkeologisk perspektiv. Men med unntak av gårdshaugforskningen (se f.eks. Bertelsen 1979, Urbanczyk 1992), har den vesentligste delen av denne forskningen vært basert på materiale som er gravd ut på land i middelalderbyene.

Et annet unntak er marinarkeologien. Denne delen av arkeologifaget har metoder som har vist seg å være et utmerket redskap for å skaffe tilveie viktig arkeologisk materiale fra den "urørte sjøbunnen" i handelshavnene. Men etter hvert som enkelte arkeologer har brukt tid på å oppholde seg under vann for å se på og hente opp dette materialet, har de blitt mer og mer klar over at havet ikke er menneskets rette element. De har rett og slett vært nødt til å innse at de menneskeskapte gjenstandene som ligger på sjøbunnen er spor etter mennesker som bodde på land! Noen av marinarkeologene ble derfor "kystarkeologer" og deres forskning og problemstillinger er rettet mot maritime kulturytringer: menneskets bruk av og tilknytning til havet på alle plan (se kap 3.2).

Mitt syn er at arkeologifaget behøver mer slik forskning. Arkeologer som oppholder seg mye på, (ikke nødvendigvis under), vannet opplever ofte at en får et annet perspektiv på kulturlandskapet. Et eksempel på dette er at når vi ferdes i båt begynner vi automatisk å speide etter gode havner. Disse havnene er ikke isolerte, men må forstås i sammenheng med samfunn, sjøfartsteknologi, handelsveier, sjømerker og mentale aspekter. Når vi ser landskapet på denne måten er vi ikke bare nærmere kystbefolkningens perspektiv, etter min mening åpner det seg også nye perspektiv på handel og handelssjøfart. Fra dette perspektivet blir det interessant å følge en båt lastet med varer på vei langs kysten til et lite handelsstevne eller marked. Hva er det som driver denne handelen og hvilke mekanismer er det som ligger bak? Jeg tror at den landbaserte arkeologien bare delvis er i stand til å svare på disse spørsmålene. Et av målene med denne oppgaven er derfor å vise om, og i så fall hvordan, maritimarkeologiske perspektiv kan bidra med nye problemstillinger til forskning på handel og handelsplasser langs kysten.

Denne oppgaven skiller seg ut fra tidligere arkeologisk forskning på handel i mellomalder på to måter:

1. Jeg fokuserer på "lokale" steder på kysten der det har foregått handel i en eller annen form. Felles for disse stedene er at de ikke har det vi kaller "urbane trekk". En nærmere presisering av hva jeg forstår med begrepet handelsplass følger i kapittel 1.2.

2. Empirien jeg bruker er gjenstandsmateriale som er funnet under vann i tilknytning til en handelsplass. I tillegg til dette fokuserer jeg på flere ulike aspekter ved landskapet. Dette er aspekter som tradisjonelt har vært tillagt mindre betydning som spor etter vareutveksling. Eksempler her er topografi, sjømerker og stedsnavn.

1.1 Problemstillinger

Den handel som har foregått ved de mindre handelsplassene langs kysten av Midt-Norge har interessert forskere i mindre grad enn forskning på handel i sammenheng med tidlig urbane sentra og byoppkomstproblematikk. En følge av dette er at det har vært vanskelig å finne litteratur som belyser oppgavens tema på en like grundig måte som publikasjoner etter de omfattende gravningene i middelalderens Vågan, Trondheim, Bergen, Tønsberg og Oslo. Dette er et interessant aspekt i seg selv. I de senere år har det imidlertid vært foretatt flere maritimarkeologiske registreringer og undersøkelser på steder hvor det har vært drevet lokal handel i høy og senmiddelalder (se f.eks. Jasinski og Jørgensen 1990, Jasinski og Nymoen 1993). Min oppfatning er at denne forskningen kan være et viktig bidrag til en mer helhetlig forståelse av forholdet mellom vareutveksling i de urbane sentra og deres omland, samt handelsfenomenet generelt.

Med utgangspunkt i undersøkelsene på lokale handelsplasser og på bakgrunn av behovet for mer forskning på dette feltet, vil mine problemstillinger være tredelt. Den første er av metodologisk karakter da jeg vil undersøke:

1. Hva den maritimarkeologiske empirien kan tilføre den øvrige arkeologiske forskningen på handel ved kysten.

For å nå dette målet blir det viktig å undersøke og å definere forskningspotensial i en maritimarkeologisk undersøkelse av en handelsplass.

Kapittel 4 redegjøres det for en slik undersøkelse. I kapittel 8 går jeg nærmere inn på den maritimarkeologiske empirien og drøfter tolkningsmuligheter relatert til forskning på handelsplasser ved kysten. I kapittel 9.2 vil jeg diskutere og forsøke å definere forskningspotensial knyttet til den maritimarkeologiske empirien.

Oppgaven behandler vareutveksling på "lokale" handelsplasser langs kysten i et maritimarkeologisk perspektiv. Her har jeg følgende problemstillinger:

Den første er av epistemologisk karakter da jeg vil undersøke:

2. Hva maritimarkeologiske perspektiv innebærer, kan de tilføre forskning på handel og handelsplasser noe nytt?

Kapittel 8 er en gjennomgang av de elementene jeg oppfatter som sentrale i henhold til et maritimarkeologisk perspektiv på handel og handelsplasser. I kapittel 9.2 diskuterer jeg relevansen av dette perspektivet i henhold til temaet i oppgaven. Her vil jeg også drøfte fordeler og ulemper ved en slik tilnæringsmåte.

Min oppfatning er at en undersøkelse av "lokale" handelsplasser videre bør involvere spørsmål av ontologisk karakter:

3. Hvorfor oppstår maritime handelsplasser? Hvordan fungerte handelen på disse lokalitetene "i skyggen" av handelen i de urbane sentra i senmiddelalder?

Er de en følge av middelalderbyen eller er de en del av en uavhengig utvikling?

Følgene av spørsmålene stilt i punkt 3 er at det blir nødvendig med en nærmere diskusjon rundt handelsbegrepet (se kap 5). Ofte viser det seg at handelsplassene i tillegg til å ha vært arena for vareutveksling også har hatt en mer sammensatt struktur. Et konkret eksempel på dette er samlokalisering av havn, handelsplass og religionsutøvelse. Knyttet opp mot spørsmål 3, er det særlig forholdet mellom handel og kirke jeg vil undersøke (kap 6). Kapittel 9.1 er en sammenfattende diskusjon relatert til spørsmålene reist i punkt 3.

Mine problemstillinger er først og fremst rettet mot arkeologisk empiri og andre kilder fra Nærøy i Ytre Namdal.

1.2 Begrepsavklaringer

Det ligger flere muligheter åpne for hvilke aspekter som bør involveres når en snakker om handel. Min oppfatning er at dette ikke er et helt klart og utvetydig begrep. Innledningsvis er det derfor på sin plass å kort greie ut om min forståelse av hva handel er. Historikeren Kåre Lunden begrepsfester handel som:

"..en fredeleg verksemd med sikte på å skaffe ting som ikkje er tilgjengelege på staden" (Lunden 1972:58).

Lundens tolkning av begrepet både kan og bør etter min mening nyanseres ytterligere. Jeg oppfatter handel som noe som også involverer sosiale relasjoner, religion, makt, økonomi og sosial lagdeling.

Et sentralt tema i oppgaven er den handelsvirksomheten som har foregått på lokale handelsplasser ved kysten. I denne forbindelsen brukes ofte begrepene *kaupang*, *handelsplass* og *handelssted* om hverandre. Samtidig blir de ofte assosiert med spesifikke tidsepoker. Det er derfor nødvendig å kunne skille mellom deres kronologi og betydning.

Et handelssted eller kremmerleie oppfatter jeg som et etterreformatorisk fenomen. Handelsstedene henger tett sammen med kongelige/administrative forordninger og privilegiebrev fra byene om at en person kunne starte handel, ofte kombinert med skjenke og gjestgiveridrift (Ytreberg 1941:41, Sognnes 1988:24, 1993:37). Handelsstedene etableres på denne måten som "nye" elementer langs kysten fra 1600-tallets midt. De er lokalisert til gode havner, som samtidig ligger nær en trafikkert seilingsled.

Før og parallelt med handelsstedene foregår det også handel på lokale markeder. Disse stedene beskrives som sesongvise foretelser som i første rekke knyttes til en lokal bosetning og næringsstruktur (Wallerstrøm 1985, 1987:161-162). Jeg oppfatter markeder av denne typen som del av en lang tradisjon

som kan ha røtter tilbake til førhistorisk tid. Lokale sesongvise markeder omtales både som handelssteder og kystkaupanger. For å unngå sammenblanding med disse lokalitetene som jeg oppfatter som et annet fenomen har jeg valgt å bruke begrepet handelsplass. I de tilfellene jeg gir eksempler fra jernalder bruker jeg kaupang begrepet. Også markeds plass-termen brukes om handel i vikingtid (se f.eks. Christophersen 1989:122). Jeg velger å bruke kaupang-begrepet som felles betegnelse på vikingtidens stapel / konverteringssentra som har ligget sentralt i en stormannskontrollert region. Felles for kaupangtradisjonen er at de i tillegg til å ha vært arena for vareutveksling også har fungert som sentra av både seremoniell og rettslig karakter (Christophersen 1989:128, 1991:163).

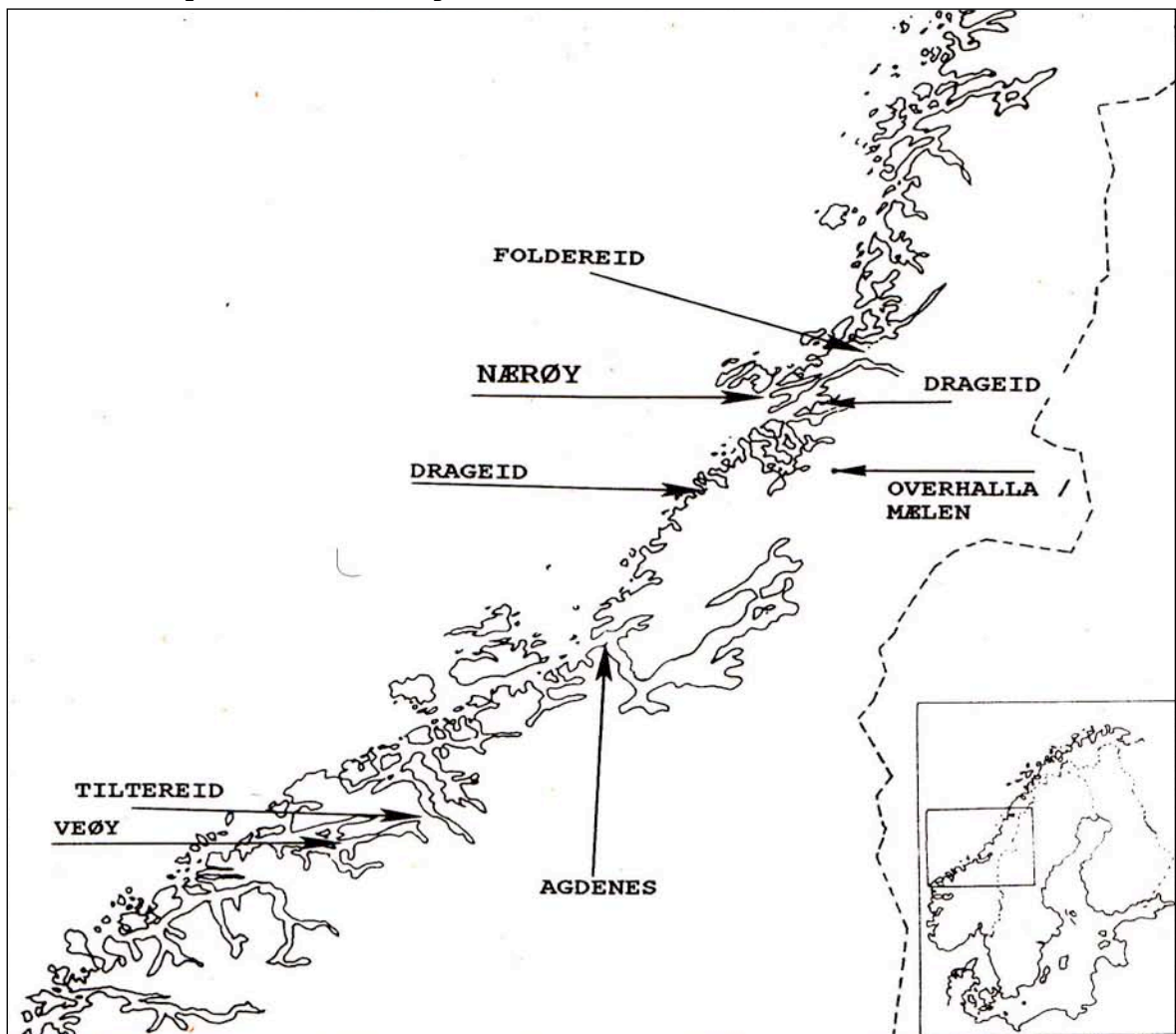
Med maritim handel forstår jeg handel med alle typer varer, noe som ikke kan begrenses til det som er produsert på kysten. Min oppfatning er at betydningen av begrepet heller bør sees i sammenheng med bruken av sjøen som transport og kommunikasjonsvei. I et utvidet perspektiv kan disse, og en rekke andre aspekter vedrørende menneskets relasjoner til havet speiles i et maritimt kulturlandskap (se Westerdahl 1989:18 og Jasinski 1993b:129).

Begrepene maritim handel og maritimt kulturlandskap har en stor spennvidde, avhengig av øyet som ser. Begrepene er sentrale i oppgaven og jeg oppfatter dem som viktige deler av maritimarkeologien. Innledningsvis velger jeg å bruke begrepet maritimt landskap fremfor betegnelse natur og / eller kultur landskap. I kapittel 8 forsøker jeg å vise at kystlandskapet også rommer immaterielle kulturminner. Til denne gruppen hører stedsnavn og kognitive aspekter som er et resultat av bruken av, og tilknytningen til sjøen. Jeg ser på disse aspektene som viktige momenter i et maritimarkeologisk perspektiv. I kapittel 9.2 vil jeg diskutere hvilke relevans dette aspektet har for forskning på maritim handel.

1.3 Tematisk Avgrensning i tid og rom

Den historiske konteksten oppgaven er rettet mot er senmiddelalder. Perioden ca 1350-1500-tallet brukes likevel mer som et eksempel fordi ulike empiriske aspekter vil bli tolket i lys av en mer generell og "tidsuavhengig" tilnærming til handel og det maritime. Tilnærmingen blir dermed ikke henvist kun til en bestemt tidsepoke. Det vil enkelte ganger bli nødvendig å trekke paralleller både tilbake og fremover i tid for å belyse endringer og andre viktige aspekter vedrørende den maritime handelen. Særlig blir dette gjort i kapittel 6.

Geografisk avgrensner jeg tilnærmingen til Midt-Norge med et konkret eksempel på en handelsplass på Nærøya i Ytre Namdal (se figur 1: 7). Likevel vil det også her være nødvendig å sammenligne med andre lokaliteter i Skandinavia for å kunne undersøke paralleller og ulikheter.



Figur 1: Oversiktskart, Midt-Norge, med steder som nevnes i teksten avmerket

1.4 Forskningsteoretisk forankring

Arkeologiens kildetilfang består av materielle levninger etter menneskers sosiale, religiøse, ideologiske og / eller næringsmessige handlinger. Fagets oppgave er etter mitt syn ikke bare å forstå en gjenstands praktiske funksjon. Like viktig er analyser av et samfunns materielle kultur og dens meningsinnhold. Mens forhistorisk arkeologi nærmest er alene om å gjøre disse analysene opptrer middelalderarkeologien på en arena sammen med flere andre disipliner. Historikere, filologer, etnologer, kunst og religionshistorikere forsker også på middelaldersamfunnet. Et tett samarbeid mellom arkeologi og disse disiplinene blir fremhevet som essensielt for forskningen (Randsborg 1989:9). Likevel er det klare forskjeller mellom en arkeolog og en historikers perspektiv på handel, noe som først og fremst skyldes det ulike kildematerialet (Ringstedt 1989:73). En av årsakene til dette kan være at de skriftlige kildene om lokal handel i mange tilfeller er begrenset. Her kan arkeologien yte viktige bidrag ved å utdype og nyansere kunnskaps produksjonen. Ikke minst gjelder dette innsikt i dagligliv og forhold som ofte ikke kommer frem i middelalder dokumentene.

I denne oppgaven konsentrerer jeg meg om arkeologi på kysten. Det er min intensjon å se på vareutveksling i dette området ved å "snu på landskapet"; det vil si et forskningsperspektiv der en betrakter land fra sjøsiden. Jeg mener at den maritime arkeologien er en relevant forskningsteoretisk basis for dette prosjektet. Min forståelse av maritimarkeologi innbefatter forhold som er resultat av menneskets tilknytning til, og bruk av havet. Forskningen er for det første rettet mot de fysiske sporene etter menneskers bruk av havet, både på land og under vann. For det andre involverer faget studier av kognitive aspekter ved menneskers tilknytning til havet (Westerdahl 1989:313, Jasinski 1993b:135). Spesialiseringsfeltet maritimarkeologi, dens forskningsteori og metode, virker ofte fremmed for det øvrige arkeologmiljøet. Derfor er det satt av plass til en egen presentasjon av den maritime arkeologiens faghistorie (se kapittel 3.2).

2.0 KILDEGRUNNLAGET

Min primærkilde er det arkeologiske materialet fra den tidsepoken undersøkelsene er konsentrert rundt. Men i tillegg finnes det også historiske dokumenter og reiseskildringer som kaster lys over aktiviteten på handelsplassene. Det er derfor relevant å se nærmere på de skriftlige kildene i tillegg til det arkeologiske materialet. Dette vil også kunne gi innsikt i hvilke informasjoner de ulike kildene gir slik at de kan utfylle, kritisere og korrigere hverandre.

Generelt finnes det et stort antall arkeologiske og skriftlige kilder om handel i middelalder. Dette omfangsrike materialet er det imidlertid ikke rom for å gå i dybden på her. De kildene jeg har konsentrert meg om er derfor de som direkte eller indirekte forteller noe om handel på Nærøya i ytre Namdalen.

2.1 Skriftlige kilder

I de eldste sikre kildene fra 12 og 1300-tallet nevnes Nærøy, særskilt i forbindelse med hvem som er prest i dette kallet og hvilke rettigheter Domkapitelet i Nidaros hadde ervervet her (DN II:nr.38 år 1293 og DN III:nr.60 år 1303). I senere dokumenter (DN XII:nr.748 år 1543), får vi inntrykk av at den som var prest i Nærøy ikke var uten betydning, da han står oppført som vitne for en større transaksjon. En mer generell beskrivelse av Nærøy prestegjeld er gitt i den Trondhjemske Reformats av 1589 (Hamre 1983:75). Her nevnes det at kallet består av 4 kirker i tillegg til hovedkirka på Nærøy, at 177 bønder sokner til disse, samt en estimering av hvor stor tienden er i kallet. En ukjent forfatter gir i "En beskrivelse over Namdalens Fogderi Nordenfjelds, af aar 1597" (DKNVS1817:435-442), den første kjente beskrivelsen av Nærøykirka. I tillegg finnes det her enkelte opplysninger om bosetning, økonomi og levesett i Namdalen på 1500-tallet. Kjøp og salg på Nærøya nevnes først i et reskript fra 1752 (Woxeng 1973:42). Siden omtales handel på stedet i kilder fra 1774 (Schøning 1910:205), og 1796 (Bing 1796:499).

2.2 Arkeologiske undersøkelser

I 1914 og 1915 ble det foretatt en mindre utgravning i gulvet i Nærøykirka (Ryjord 1915). Dette er den eneste arkeologiske utgravning som er foretatt på land på øya. Det bør nevnes at tidligere og nåværende eier av gården Nærøy har gjort en rekke løsfunn av gjenstander med middelalderdatering. Blant annet keramikk, mynter, blyplomber og klebergjenstander har kommet fram ved jordbruk og tilfeldig gravning (A.Gylseth pers.med).

I 1984, 1992, 1993 og 1994 ble det gjennomført maritimarkeologiske undersøkelser på Nærøy. Disse undersøkelsene omfattet registrering i fjæresonen og under vann, samt en utgravning i sjøbunnen. (Fastner 1984, Søholt 1985, Jasinski 1993a, Jasinski og Nymoen 1993).

2.3 Andre kilder

Jeg vil inkludere kildetilfanget med analyser av topografi kartografi og stedsnavn. Dette utvalget er gjort på bakgrunn av min forståelse av hva et maritimarkeologisk perspektiv innebærer (se kapittel 1.2). Jeg vil i kapittel 8 vise eksempler på hvordan disse tre kildekategoriene kan utnyttes ved forskning på handel langs kysten.

3.0 FORSKNINGSHISTORIE

Dette kapitlet har to siktemål. Det første er å gi en kort oversikt over forskning på, og tolkninger av, det emnet som i arkeologisk litteratur vekselvis kalles kaupang, handelsplass og handelssted. Det andre er å skissere den maritime arkeologiens faghistorie, også dette med vekt på de deler av litteraturen som har relevans for temaet i denne oppgaven.

3.1 Handelsplasser

En stor del av den arkeologiske forskningen på handel og handelsplasser har vært rettet mot vareutvekslingens betydning for oppkomsten av de eldste byene. Her har det, fra arkeologisk hold, særlig vært fokusert på et fenomen som etter det undersøkte vikingtidssentret i Skiringssal er kalt *kaupang* (se Blindheim 1975:125). Axel Christophersen (1989), kaller dette fenomenet også for "markeds plass" og beskriver stedenes plassering og funksjon som en sentral samlingsplass i et høvdingedømme. I tillegg til å ha vært arena for vareutveksling, beskrives disse stedene også som sentra av seremoniell og rettslig karakter (Christophersen 1989:122). Andre lokaliteter som dekkes av kaupang-termen kjennes både fra Danmark (se Christensen 1934:181 og Crumlin-Pedersen 1991b) og Sverige (se Callmer 1991). Det ser ut til at det stort sett er enighet om Christophersens funksjonsbeskrivelse av disse.

Om perioden ca 1000-1100 e.Kr, innføres begrepet tidlig - urbane sentra i Norden og bildet blir mer komplisert. Det har vært et omdiskutert emne hvorvidt kaupangen vokste sammen med byen, eller om statsdannelse og innføring av kristendommen representerer et brudd (se f.eks Christophersen 1991:168). Jeg kan ikke gå inn i denne diskusjonen her, men må konstantere at benevnelsen kaupang også brukes om steder som er samtidige med byene i tidligmiddelalder. Et eksempel på dette finnes hos Herteig (1979), som beskriver Veøy i Møre og Romsdal og Borgund på Sunnmøre som to *kystkaupanger* fra denne perioden.

Disse stedenes plassering og funksjon blir forklart med at de ligger høvelig til både for religionsutøvelse, oppsamling av landsskyldvarer og varebytte mellom kyst og innlandsbygdene (Herteig 1979:48). Arkeologisk materiale fra disse stedene speiler et handelsnett til utlandet, men man vet lite om *kystkaupangenes* relasjon til de urbane sentra. Rester av lagerbygg som er gravd fram i Borgund kan tyde på at det har vært en omlastningsplass for fisk og andre varer som ble sendt videre til byene (Herteig 1979:48, Sørheim 1992:4).

Mitt inntrykk av forskningsstatus så langt er at bruken av begrepet kaupang har skapt et tildels forvirrende bilde. Det figurerer i begge ender av en tidsskala på 400-500 år der vi i tillegg får introdusert by-termen et sted i midten. Dette er et terminologisk problem fordi kaupang begrepet assosieres med to helt ulike samfunnskontekster: yngre jernalder og middelalder (se Bertelsen 1989:7-9). Jeg velger derfor å gi steder som Borgund og Veøy som ovenfor er beskrevet i 1100-1200-talls kontekst, benevnelsen handelsplasser. Jeg vil arbeide med det jeg kaller handelsplasser på kysten i senmiddelalder og står dermed selv i fare for å havne i et tilsvarende terminologisk og kronologisk uføre. Jeg kan ikke se noen annen måte å unngå dette på enn å forsøke å utvide det empiriske og teoretiske fundament, og siden tilpasse begrepsapparatet til senmiddelalderkontekst.

For Midt-Norges del har det vært gjort lite arkeologisk forskning på handelsplasser fra høy og senmiddelalder. (Et unntak er Britt Sollis doktorgradsavhandling om Veøy som ikke er tilgjengelig ennå). Derfor blir det nødvendig å utvide kildetilfanget med annen empiri og forskningsresultater også fra andre steder i Norden. Et relevant eksempel i denne sammenhengen er publikasjoner etter utgravninger av to handelsplasser fra senmiddelalder i Norrbotten (Wallerström 1985, 1986).

I den andre enden av tidsskalaen, i etterreformatorisk tid, møter vi det tredje begrepet jeg vil ta med her: handelsstedene eller kremmerleiene. I arkeologisk litteratur

beskrives disse stedenes plassering og funksjon som faste handelsbygninger og overnattingssteder som lå sentralt i forhold til ferdselen på sjøen (Sognnes 1985:64). Oppkomsten av handelsstedene sees i lys av at de norske byene midt på 1600-tallet mistet handelsprivilegiene. Dette førte til oppkomsten av et stort antall handelssteder langs hele Norges kyst (Sognnes 1993:37, se også Ytreberg 1941).

3.2 Maritimarkeologi

Innledningsvis uttalte jeg meg på en ironisk måte om "marinarkeologer som oppdaget at havet ikke er menneskets rette element". Dette utsagnet illustrer mitt syn på den faghistorien som fører fram til den relativt nye avleggeren av arkeologifaget: maritimarkeologi. Steven P Carpenter (1991), og Marek E Jasinski (1993:129-140, 1994) har begge gitt gode oversikter over denne historien.

Arkeologi knyttet til det våte element omtales vekselvis som undervannsarkeologi, marinarkeologi eller maritimarkeologi.

Jasinski (1994) gir en grundig analyse av disse tre begrepene. Han beskriver undervannsarkeologi som en teknikk arkeologer kan ta i bruk for å skaffe tilveie materiale som ligger under vann, uavhengig av om dette har med menneskers bruk av havet å gjøre. Likevel er det som også Carpenter (1991:27-37) viser, skipsvrakene, som ble viet størst oppmerksomhet.

Det andre begrepet, marinarkeologi, beskrives av Jasinski (1994), som: *"..forskningsfelt om menneskelig bruk av havet...med de kulturelle elementer som er blitt deponert i bunn-sedimenter som kilder"*. Denne retningen fokuserer fortsatt i stor grad på skipsvrak, men samtidig utvides kildetilfanget til også å gjelde spor etter andre maritime aktiviteter som er blitt deponert på sjøbunnen (se Carpenter 1991:45-50, Jasinski 1993:133, 1994).

På slutten av 1980-tallet ble både den teoretiske og metodiske siden av marinarkeologien utvidet. Christer Westerdahl (1989:18), sa i sitt arbeid om det maritime kulturlandskapet at marinarkeologi handler om: *"..människans utnyttjande av rummet både på land och i vatten"*. Jasinski (1993b:135),

konkretiserte dette og definerte samtidig maritimarkeologi som: *"..arkeologisk subdisiplin som omfatter hele det marinarkeologiske forskningsfelt, andre sfærer av fortidens materielle kultur relatert til havet og, i tillegg, de kognitive aspekter av menneskelig tilknytning til havet"*.

Maritimarkeologi som et nytt episteme representerer en 180° manøver ved at faget dreide fra å undersøke hvordan mennesket har påvirket havet (marinarkeologi), til også å inkludere studier av hvordan havet påvirker oss (maritimarkeologi) (se Jasinski 1993b:136). Med dette fikk fagets teoretiske overbygning et mer humanistisk innhold og Carpenter (1991:67-84), har vist at strukturalismen og andre deler av den post-prosessuelle arkeologien kan være relevante redskap for studier av det maritime kulturlandskapet.

Med utsagnet: "opdagelsen av at havet ikke er menneskets rette element" refererer jeg dermed til en fagteoretisk endring. Marinarkeologi (i havet), ble til maritimarkeologi (i og ved havet).

Men maritimarkeologiens faghistorie, særlig den siste fasen fra 1980-tallet frem til i dag, preges også av forskningssosilogiske undertoner innad i arkeologifaget. I korthet går disse ut på at det stilles spørsmål ved om faget er tjent med en terrestrisk og en maritim tenkemåte i form av to teoretiske posisjoner. Derfor er det er fristende å avslutte denne delen med følgende sitat fra et seminar om kunnskapsbehov i faget: *"Maritimarkeologiens fremste mål må være å begrave seg selv"*(Jan Bill pers.med.). Dette utsagnet kom under en diskusjon om hvilken rolle maritimarkeologien burde ha i fremtiden. Bill mente at denne retningen bør begrave seg selv ved å bli en naturlig del av arkeologifaget. Hvis dette er å forstå som at maritimarkeologiens metoder og problemstillinger bør være en del av all arkeologi på kysten er jeg enig. Men det fungerer ikke slik i dag, derfor er det nødvendig at det finnes et spesialiseringsfelt.

3.3 Sammendrag

Jeg har gått igjennom deler av den arkeologiske litteraturen som diskuterer vareutveksling på kysten. For å avklare meningsinnholdet i begrepene kaupang, handelsplass og handelssted, ble gjennomgangen relatert til forskning på lokaliteter fra vidt forskjellige tidsperioder. Forskningsstatus viste at det er fokusert mye på vikingtidsfenomenet kaupang. Steder utenfor byene der det har foregått handel i høy og senmiddelalder har vært viet mindre oppmerksomhet.

Når jeg valgte å dele dette kapitlet i to er det fordi jeg ser et markert skille mellom arkeologi og underdisiplinen maritimarkeologi. Jeg ser på denne underdisiplinens metode og spesialiseringsfelt som et relevant ståsted for forskning på vareutveksling ved kysten i senmiddelalder.

4.0 HANDELSPLASSER PÅ KYSTEN

Tidligere (kap 1.2) har jeg beskrevet maritime handelsplasser i 14 og 1500-talls kontekst som et ikke - urbant fenomen. Dette gjør at det som foregikk her oppfattes som en vareutveksling i skyggen av de urbane sentra. Eksempel på dette sentrum - periferi aspektet fra Midt-Norge er handelsplassen Veøys forhold til byene Bergen og Trondheim.

Det er klart at et slikt samlingssted har viktige sosiale og samfunnsøkonomiske aspekter ved seg. Derfor blir det viktig å stille spørsmålene: hvordan fungerte de maritime handelsplassene, og hvilken stilling hadde de i senmiddelalderens økonomiske system? Etter en redegjørelse for en undersøkelse av det jeg har valgt å kalle en handelsplass, kommer jeg tilbake til disse spørsmålene i kapittel 9.1.

Niels-Knud Liebgott(1989), har karakterisert en dansk "handelsplass" fra tidligmiddelalder. Ved det han omtaler som de sannsynlige restene etter "Haløre marked" i Skuldevig ved Lynæs ble det funnet:

"..utallige åpne ildsteder/bålplasser samt talrige regelmessige, lerforede gruber lidt nedgravet i sandet og af vekslende størrelser." Han tolker disse sporene:

"..dels som arbejdsplasser, hvor man i det løse strandsand har måttet skaffe fast underlag, dels som gulve i hytter og telte, der i øvrigt kunne bestå af skibenes sejldug" (Liebgott 1989:309).

Eksemplet ovenfor er fra tidligmiddelalder, mens det neste eksemplet er fra etterreformatork tid. Slike kronologiske sprang mellom ulike historiske kontekster kan være svært uheldig. Jeg mener likevel at analogibruk uavhengig av en kronologisk orden både kan være nødvendig og relevant i dette tilfelle. Den viktigste årsaken til dette er at vi har så lite kunnskap om maritime handelsplasser i det aktuelle området i senmiddelalder.

Gerhard Schøning reiste i året 1774 gjennom Værdal, og i sin reiseberetning beskriver han sitt møte med Levanger kirke og markedsplass på denne måten:

"Vesten for Levanger Elv, mellem den bemeldte Eidsbotn, ligger Levanger Plads og kirke, paa en temmelig smal Strimmel Land....Denne anseelige Kirke, tiliige med hosliggende Samling af Huuse, som staae paa begge siider af en temmelig lang gaade, giver Stedet Anseelse af en Bye eller Kiøbstæd. Her er 29 familier, som selv eie deres huuse, men 25, som boe i andres, tilsammen 54, og desuden staae her en Hob Huuse og Boder, som tilhøre Kiøbmænd i Trondhiem, og bruges af dem ved Levanger-Markeds Tiider, som indfalder først i Martii Maaned"(Schøning 1910:56)

Denne beskrivelsen gir et bilde av flere av de momentene jeg tar opp i mine problemstillinger:

A. At kirken er et viktig moment som et religiøst og sosialt samlingssted, men også som et monument i landskapet.

B. At det står en "hob Huuse og Boder" på stedet, og at disse trolig kan knyttes til "byborgere", det vil si kjøpmenn fra byene som hadde interesser knyttet til handelsplassen.

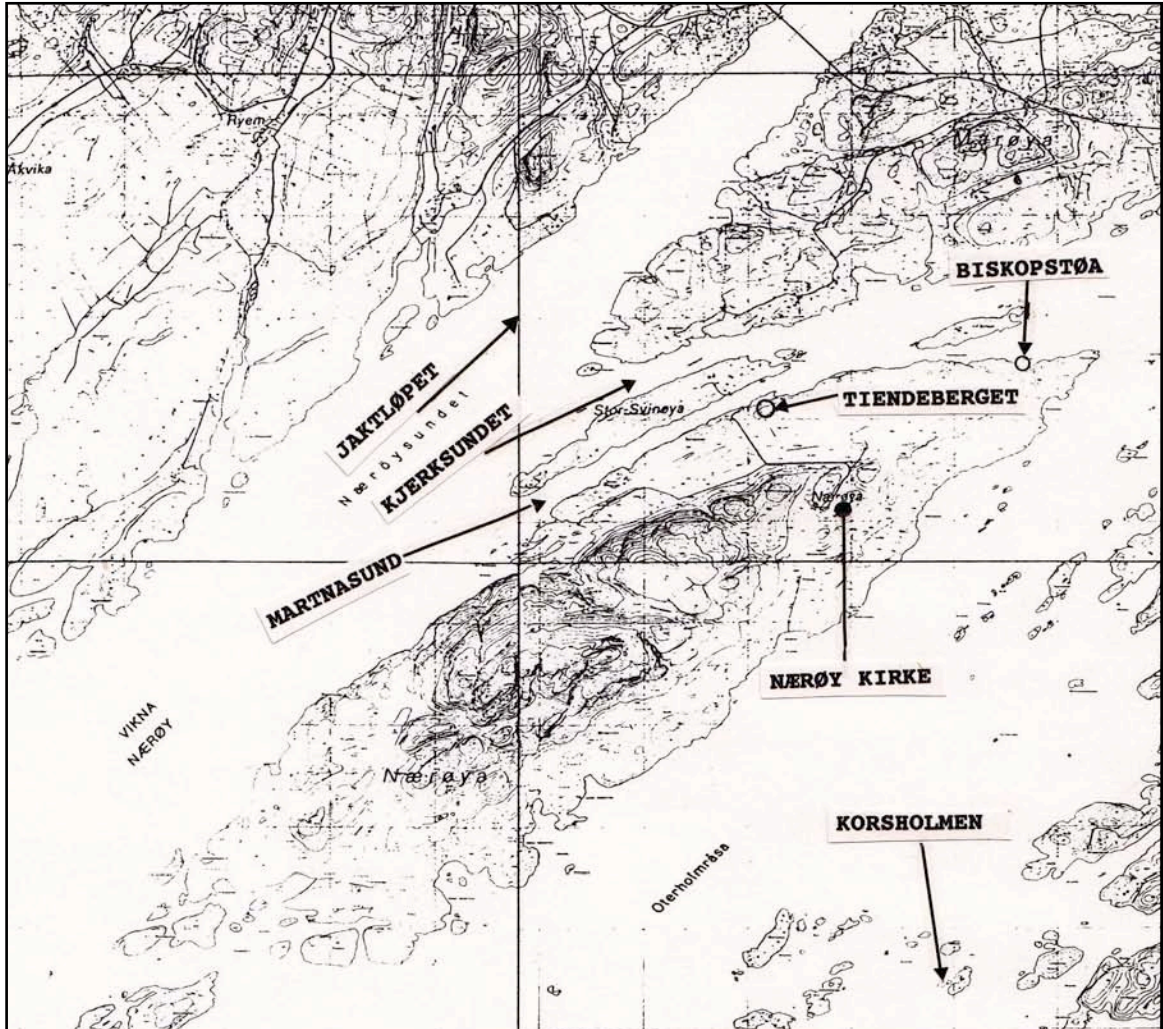
C. Markedet er lokalisert til et knutepunkt for ferdselen og vareutvekslingen foregår ved sjøen. Samtidig ligger stedet slik til at det er gode samferdselslinjer til innlandet.

Innholdet i punktene A-C kunne like gjerne vært hentet fra skriftlige kilder om den lokaliteten de neste to kapitlene handler om; Martnasund ved Nærøy i Yttre-Namdalen. Geografisk ligger denne øya svært strategisk til for all nord-syd gående sjøfart, som første og siste punkt på Folla havet. Peter J Søraa (1914:13), sier dette om Nærøy:

"Slik som øya ligg til, med Folla i vest og leia som ferdaveg for nordlandsfararane i nord, med sjøen på alle kantar var det ein lagleg møtestad for folk i den tid da baaten var mest brukt paa ferder".

4.1 Nærøy og Martnasundet i Namdalen

Den 4,6 kvadratkilometer store Nærøya ligger mellom øyriket Vikna og fastlandet i Ytre-Namdalen (se figur 2: 18).



Figur 2: Nærøy, utsnitt av økonomisk kartverk i målestokk 1: 20 000

Nærøy-navnet har solide aner tilbake i tida og det knyttes til sjøguden Njord / Njarðøy (Rygh 1903:354, Olsen 1905 og 1915:55, Søraa 1914:13, Sandnes 1965:38, Juul-Wedde 1969, Leirvik 1989:370). Det samme navnet går igjen som øy-navn både i Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og i Øksnes i Nordland (Sandnes og Stemshaug 1990:238). Det finnes ikke arkeologisk belegg, men stedsnavnet indikerer altså at dyrkelsen av havet og sjøfarernes gud Njord kan ha foregått på Nærøy i yngre jernalder.

Etter religionsskiftet ble det så tidlig som først på 1100 tallet reist en steinkirke på Nærøya (Leirvik 1989:370). Dette er interessant med tanke på kontinuitet i fenomenet "kultsted". I denne sammenhengen vil jeg særlig sette fokus på hvorvidt vi kan sette som kriteria for et kultsted at det også kan ha fungert som åsted for vareutveksling. Om øy-navnet Njarðøy sier Magnus Olsen at: *"Stederne af disse navne har aabenbart sammenhæng med Njord som sjøfarernes gud. De har gjerne en central beliggenhed i seilleden, som gjør dem skikkede til samlingssted og sjøforetagender for et større distrikt"* (Olsen 1915:56 min understrekning). Hva Olsen blant annet sikter til med ordet "sjøforetagender", klargjør han ved å knytte Njardøy navnet til "handelsstevner". I denne sammenhengen henviser han til et sund på nordsiden av Nærøya som fortsatt heter "Markedssundet" eller "Martnasundet" (Olsen 1915:56). Det finnes ikke arkeologisk belegg for Olsens påstander, men hvis han har rett kan Nærøya beskrives som et samlingssted for religionsutøvelse og handel i regionen, fra yngre jernalder til langt ut i nyere tid.

I høymiddelalderen fungerte Nærøykirka som kannikkirke. Dette betyr at for å bli prest her måtte man først ha vært kannik ved domkapittelet i Nidaros (Sandnes 1965:229). Dette viser at denne kirka var nært knyttet til bispesetet og Nidaros by, dessuten illustrerer det hvilken makt som var lagt til Nærøykirka.

Nærøykirkas rolle understrekes også av Søraa(1914). Han trekker fram dette sognet som et av de viktigste prestekall på strekningen mellom Lofoten og Nidaros på den tida da kong Øystein organiserte kirkebyggingen i landet. På 1400-tallet var kallet på sitt største og tienden var stor, sammenlignet med andre sogn i dette området (Søraa 1914:19).

I boka: "En beskrivelse over Namdalens fogderi Nordenfjelds, af aar 1597" (DKNVS 1817), som i hovedsak omhandler kirker og kirkesogn, heter det om Nærøy kirke at det er en: *"..herlig kirke, af vel hugne stene opmuret, og med et skjønt høit tårn, hvis vindelsteen skal holde sig henved 70 trappetrinn"...* ..

"Norden for Trondheim skal ikke findes mange kirker dens overmage, uden kirke" (DKNVS 1817:442). I det åpne rommet i sitatet ovenfor mangler trolig ordet "Trundenes" / Trundenes kirke (se Sandnes 1965:224). Den økonomiske makt som en sognkirke representerer er viktig i denne sammenhengen. Det kan flere steder se ut som om de eldste kirkene tok over som religiøse og økonomiske maktsentra etter de hedenske ting og hovsteder (Stene 1990:14).

Kirkens rolle i handelsvirksomheten ute på kysten blir behandlet separat i kapittel 6.2. Det er likevel på sin plass å ta med det Norrøne bokverket Kongsspeilet/Konungs skuggsjá her. Teksten skal ha vært skrevet omkring 1200-tallets midt, trolig av en geistlig som har stått Kongehuset nær (Holm-Olsen 1983:12). Av de mange tema som tas opp i Kongsspeilet finner vi også et eget kapittel om kjøpmannsyirket. Her gis det flere råd om hvordan man bør skikke seg for å lykkes som farmann. Alf Hellevik (1976), beskriver en farmann som en som både er sjømann og kjøpmann. Det er et fellestrekk ved de fleste rådene som gis i teksten at de er rettet mot de maritime aspektene ved handel. Eksempler på dette er når Kongsspeilets forfatter gir råd om skip og skipsutrustning og at en bør ha part i flere båtlag som seiler med varer langs kysten (se Hellevik 1976:21-28). Det er uenighet om hvor bokverkets opphavsmann satt når han skrev ned teksten. Tidligere er astrologiske observasjoner som er gjengitt i teksten tatt til inntekt for at den er skrevet et sted nord for Trondheim og sør for Helgeland. Antok man at forfatteren var geistlig ble det mest sannsynlig at forfatteren bodde på Nærøya (se Bang 1912:268, Søraa 1914:23, Sandnes 1965:260-262). Den siste autoriteten på tolkning av verket Holm-Olsen (1983), viser til at teksten er skrevet i en blanding av øst og vestnorske målformer. Bruken av de vestnorske formene gjør at det ifølge Holm-Olsen er sannsynlig at skriveren var fra Bergen (Holm-Olsen 1970:9, 1983:12).

Kongsspeilet ble til 200-300 år før den tidsepoken jeg her konsentrerer meg om. I tillegg er det usikkerhet om

forfatteren av verket noen gang har vært på Nærøy. Jeg mener likevel at en slik kilde er relevant for mitt arbeid. En viktig grunn er at opplysningene som gis i så stor grad omhandler praktiske aspekter ved sjøveis handel. Selv om båttypene gjennomgikk endringer fra 1200-1500-tallet i Norge er det ingen grunn til å tro at ikke praktiske råd om maritim handel var gjeldende også i senmiddelalder. Interessant å merke seg er også at en geistlig person hadde så inngående kjennskap til handel på kysten.

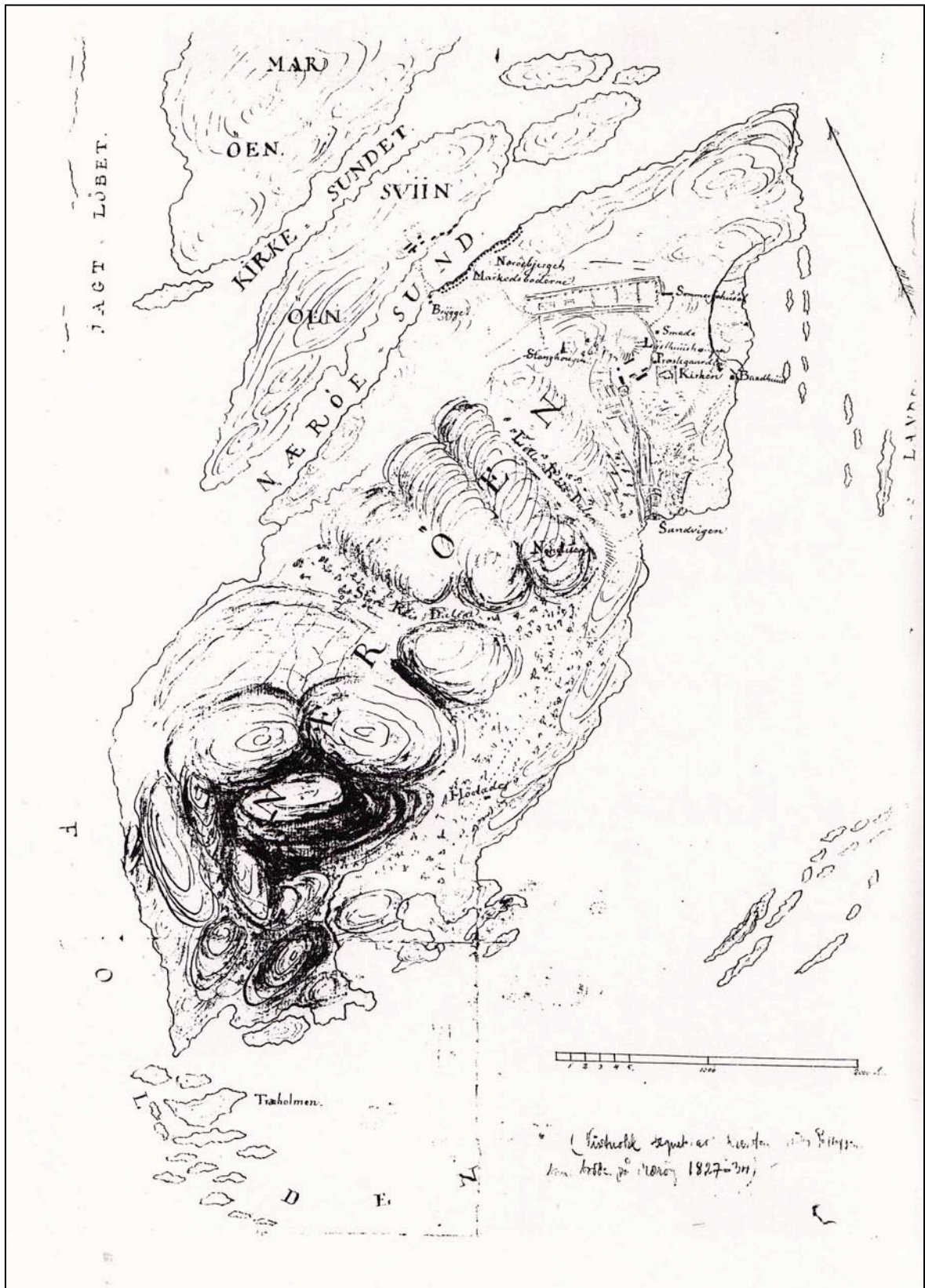
4.2 Om handel på Nærøya i skriftlige kilder

I året 1774 gjorde Gerhart Schøning flere reiser til Namdalen, også til Nærøy. Han beskriver den handelsvirksomheten som foregikk der på denne tiden slik: *"På Nærøen, ved Nærø-sund, holdes det saa kaldte Nærø-marked. Her er tilforn drevet en temmelig handling"* (Schøning 1910:205).

Schøning fortsetter med å beskrive noen av de viktigste vareslagene som var involvert i handelen. I første rekke besto varene av lærret, strie, vadmel og ullstoffer. Videre påpeker han at det var folk fra Overhalla, lenger inn i landet, som kom ut til Nærøya med disse varene (Schøning 1910:205). Også Lars Hes Bing (1796), gir en tilsvarende beskrivelse av handelsplassen. I sin bok "Beskrivelse over Kongeriket Norge" sier han:

"Ved det saa talte Nærø sund i dette prestegield holdes aarlig et marked, kaldet Nærøe marked, om sommeren den 24 juli, hvor i fordum tid har været drevet en stor handel. Fra Overhalden føres hertil lærreder, strie, vadmel og uldne stoffer m.v. Adskillige kiøbmænd eller kremmere fra Trondhiem søger til dette marked" (Bing 1796:499-500).

Kartet som er avbildet i figur 3 side 22 er trolig tegnet av presten som bodde på Nærøya fra 1827-1834. Han har gjengitt topografien i området med så stor nøyaktighet, (sammenlign med øk kartet i fig 2: 17), at det er rimelig å anta at "markedsboderne", 44 i alt, er tegnet inn der de virkelig lå.



Figur 3: Kart over Nærøy med "Markedsboderne" og "Nærøybjerget" inntegnet. Trolig er det tegnet av presten som bodde på øya fra 1827-1834.

På 1700-tallet ble martnaden avholt i juni måned og den var ofte besøkt av et stort antall mennesker som enten bodde i egne buer, eid av kjøpmenn i Trondheim eller de bodde under båthvelvet. Paul Woxeng (1973:43), beskriver denne siste boformen som "å tjelde". Han sier at det på 1800-tallet var vanlig at både de større husbåtene og småbåtene ble dratt på land. Båthvelvet og seilet ble så brukt som bolig så lenge martnadsbesøket varte. Videre påpeker Woxeng at det ble handlet med nødvendige varesorter som folk måtte ha for å klare seg til en ny martnad kom. Varesortene som ble lagt fram var i første rekke såkalte "Overhaldsvarer": stoffer og vadmel, men også en rekke andre varer. Oppkjøpere fra Bergen kunne komme med rug og rugmel. Øyværingene kunne by fram fiskevarer: stokkfisk, tittling og roskjær, rav og rekling av kveite, sild, tran, egg, fjær og dun samt kobbskinn. Gårdsprodukter som smør, ost, talg, humle, næver, huder og skinn var også med i omsetningen. I tillegg ble det handlet med mer typiske skog og innlandsprodukter som båter og andre typer trevarer. For mange var dette den eneste utfarten de gjorde i året. (Woxeng 1973:42).

Foruten disse kildene er det vanskelig å få informasjon om hvor langt tilbake i tida det har vært drevet handel ved Martnasundet på Nærøya. Paul Woxeng vil plassere martnads-plassen for hele Ytre Namdalen til dette sundet og han vil datere den tilbake til den: "*..tidligste mellomalder*" (Woxeng 1973:42).

Om Woxeng bygget dette utsagnet på stedsnavnet og at øya var et viktig kirkested fra 1100-tallet, eller om han har andre skriftlige kilder vites ikke. Så langt jeg har funnet ut har en ikke skriftlige kilder som omtaler Nærøy som åsted for vareutveksling før et stykke inn på 1600-tallet. En antagelse om at lokaliteten er eldre enn dette kan med andre ord bare bygges på svake indisier i det skriftlige kildematerialet. Jeg tenker her på at Schøning (1910), og Bing (1796), som skriver i andre halvdel av 1700-tallet, nevner Martnasundet som arena for vareutveksling i "fordums tid". Men i de eldste skriftlige kildene finnes lite informasjon om andre aspekter enn de forhold som vedrører kirken (se f.eks DN III:nr 60 år 1303, DN

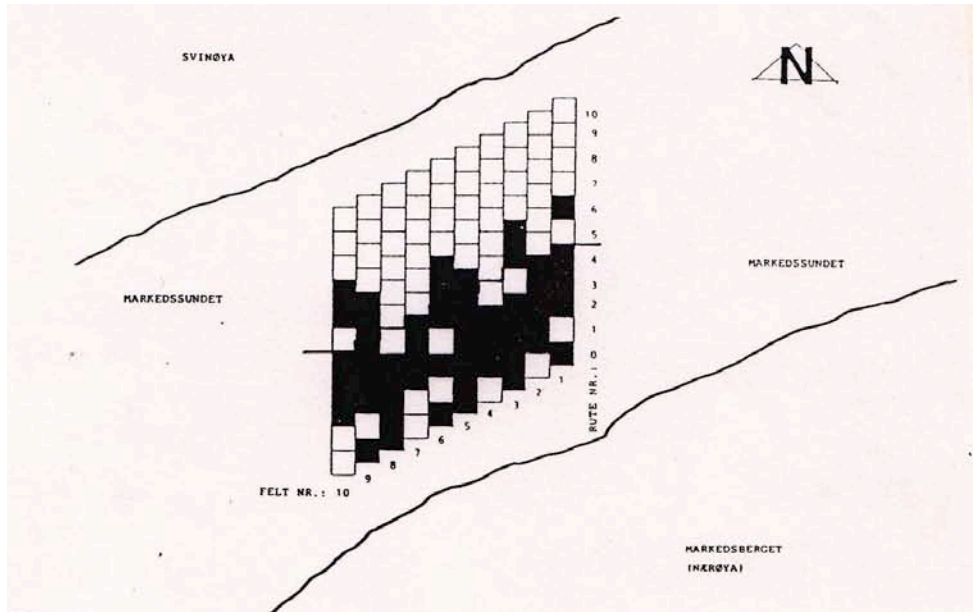
XII:nr 748 år 1543). Et unntak er et dokument fra 1543 der det står at presten på Nærøya drev med handel og at lensmannen formante geistligheten om å slutte med den: *"..megen kjøbenskab udi Nordlanderne"* (DN XII Nr 660). Når marknaden opphørte går klarere fram i de skriftlige kildene. På bakgrunn av: *"..den skade, især i moralsk retning, som handel med berusende drikke hadde på befolkningen"*, vedtok Vikna herredstyre den 07.08 1876 at markedet ved Nærøy skulle opphøre (Woxeng 1973:49).

Inntrykket av Martnasundet som handelsplass på 1400 og 1500-tallet er etter denne gjennomgangen i beste fall diffus. Årsaken er mangelen på skriftlige kilder fra denne tidsepoken som kan kalles primære. I dette tilfellet finnes primærkildene i det arkeologiske materialet, noe vi har en hel del av fra Martnasundet. Resultater fra de maritimarkeologiske undersøkelsene her i 1984, 1992, 1993 og 1994 er derfor en sentral kilde til kunnskap om stedets historie.

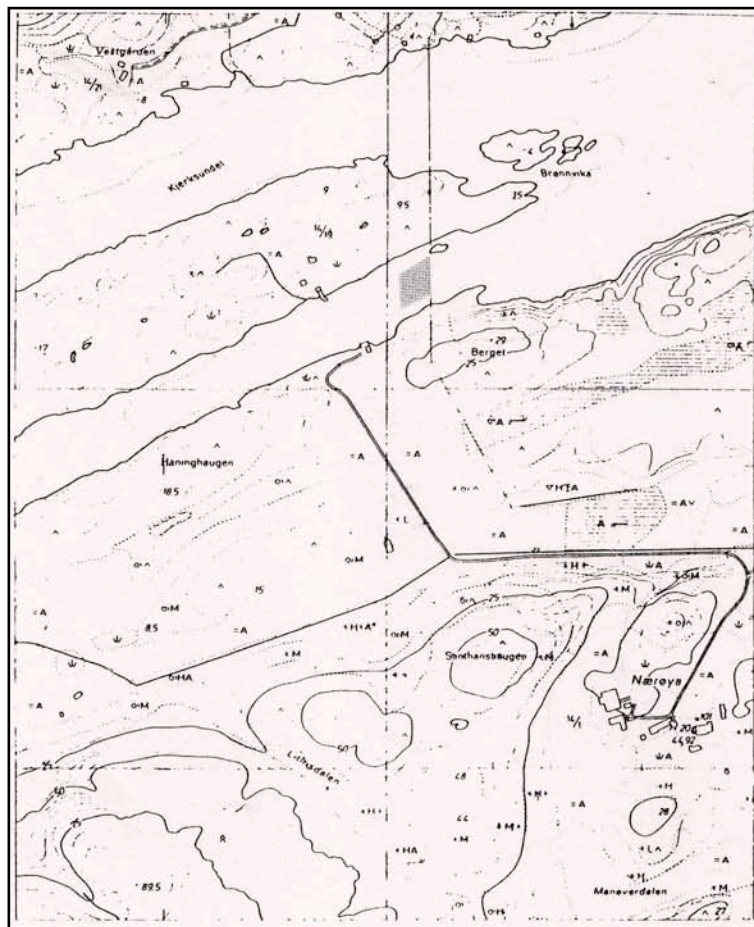
4.3 Maritimarkeologiske undersøkelser i Martnasundet

I 1983 kom det inn melding fra sportsdykkere om at det var observert store mengder gjenstander på bunnen av Martnasundet. Gjenstandene viste seg i hovedsak å bestå av keramikk, glass og steingods. Dette er vareslag som ikke er nevnt i de skriftlige kildene om handel på stedet (Søholt 1985:65).

På bakgrunn av disse funnene ble det i 1984 besluttet å foreta en registrering av sjøbunnen i sundet. Universitetet i Trondheim / Vitenskapsmuseet og Kystmuseet Woxeng-Samlinger i Rørvik i samarbeid med Folla Dykkerklubb, gjennomførte da en undervannsregistrering av et ca. 1700 m² stort område (se fig. 4: 25). Dette området ble inndelt i 4 meter brede ruter hvor alle gjenstander som lå løst på bunnoverflaten ble tatt opp. Denne fremgangsmåten gjorde det mulig å få et overblikk over hvor i sundet den største funnkonsentrasjonen var (se fig. 5: 25). De foreløpige resultatene av dette arbeidet sannsynliggjorde at den største aktiviteten hadde foregått på Nærøy-siden av sundet i området foran "Nærøyberget" (Fastner 1984:18 og Søholt 1985:66).



Figur 4: Det undersøkte området i Martnasund fra 1985. Sorte felt viser 10 funn eller mer. (Etter Søholt 1985: 68)



Figur 5: Kart over de delene av sjøbunnen i Martnasund som ble registrert i 1984 (skravert område) (etter Søholt 1985: 64)

Det samlede gjenstandsmaterialet fra undersøkelsene i 1984 fordelte seg prosentvis i 38% flasker, 29% keramikk, 16% steintøy, 9% glass, 6% kritt Piper og 2% annet. Av dette veldige materialet på tilsammen ca 1 m³, er foreløpig bare et fåtall gjenstander datert. Tendensen er at størstedelen stammer fra 1700-tallet, og frem til tida da martnaden opphørte. Av de eldste gjenstandene er en krukke som trolig er laget i Nieder Saksen i Tyskland en gang sent på 1300 (se foto nr 1 side 89). Noe av den øvrige keramikken kan trolig også dateres til høy og senmiddelalder. Undersøkelsene i 1984 påviste den mest sannsynlige beliggenheten av den gamle martnadsplassen til sørsiden av sundet, samtidig som de viste at mye av varene trolig var kastet / mistet overbord mens båtene lå fortøyd ute i sundet. (Fastner 1984:16 og Søholt 1985:67-69).

Først I 1992 ble det anledning til å fortsette undersøkelsene rundt Nærøy (Jasinski 1993a:50). Formålet med dette årets undersøkelser var todelt. For det første ønsket man å fortsette den registreringen som ble påbegynt i 1984, med henblikk på å avgrense det området der det fantes gjenstandsmateriale på sjøbunnen. For det andre ønsket man å grave en prøvesjakt for å undersøke bunnsedimentenes stratigrafi i sundet.

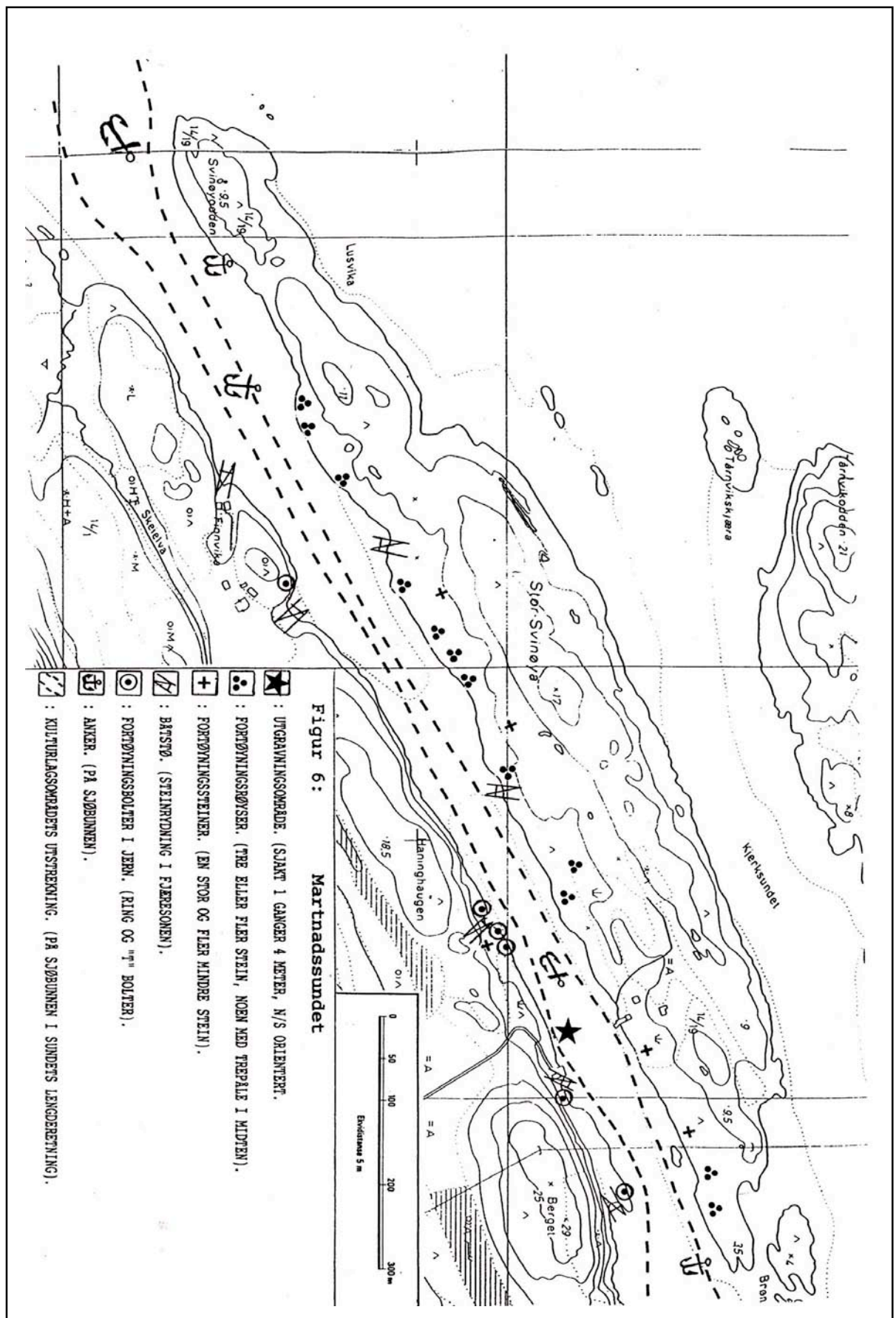
Denne registreringen viste at det lå kulturhistorisk materiale spredt rundt på bunnoverflaten i hele sundets lengderetning (se fig. 6: 28). Ved innseilingen fra sør og midt i sundet lå det fire anker helt eller delvis begravd i sandbunnen. Et av disse kan trolig dateres til 1500-tallet, mens de tre andre er fra 1600-1800-tallet. Det øvrige materialet besto for en stor del av de samme gjenstandskategoriene som ble funnet i 1984. En grundig analyse og datering av de gjenstandene som ble tatt opp fra bunnoverflaten i 1992 er ikke foretatt. Likevel kan vi nå forsøke å beskrive visse tendenser i materialet. Når det gjelder det som er lettest å datere, kritt Piper og glass med stempel, får vi dateringer som faller innenfor perioden 1600 til 1800-tallet. Av de til sammen ca 12 kilo potteskår som

også ble tatt opp dette året, finnes det mye som åpenbart er keramikk produsert i Midt-Norge i den samme tidsepoken, (så kalt "trønderkeramikk", etter Dedekam 1926). Samtidig kan en stor del av keramikk og steingodsmaterialet skilles ut i en egen kategori importerte varer. Hovedsakelig dreier dette seg om stjerterpotter av tysk rødgods og "bartmannskrukker" av steingods. Deler av materialet har senmiddelalderdateringer i henhold til Wahlöö (1976) og Molaug (1977).

En viktig observasjon ved registreringene i 1992, var at det området som i 1984 ble "rensket" for gjenstander, på nytt var dekket av funn. Dette skyldes trolig at tidevannsstrømmen i sundet stadig flytter på de gjenstandene som ligger løst på bunnoverflaten. På bakgrunn av dette var det viktig å foreta en prøvegravning for å undersøke deponeringsforholdet nedover i sjøbunnen. (Jasinski og Nymo 1993:37).

Det ble valg ut et 1,5 ganger 4 meter stort felt, nær land og tett opp mot det området der det lå mest gjenstander på sjøbunnen (Fig 6: 28).

Selve gravningen foregikk med slamsuger og graveskje og konsistensen på bunnsedimentene var så gunstige at det var mulig å lage en fullverdig arkeologisk dokumentasjon av utgravningen. Prøvegravningen viste at de første 30cm av sjøbunnen besto av to stratigrafisk adskilte lag. Disse skilte seg fra hverandre både når det gjaldt geologisk struktur og hvilke typer gjenstander de inneholdt.



Figur 6: Registreringer og utgravning i Martnasundet

Etter denne sesongens gravning i sjøbunnen i Martnasundet ble det klart at det ligger gjenstander lagvis nedover i sedimentene og at hovedtendensen er at de eldste gjenstandene lå i det nederste laget. Denne iakttakelsen er ved de aller fleste arkeologiske utgravninger på land en mer eller mindre selvsagt ting. I sjøen derimot, er forholdene ofte helt annerledes, da det deponerte materialet her er utsatt for andre og langt sterkere formasjonsprosesser. Vind og tidevannsstrøm samt ulike sjødyrs bevegelser opp og ned i sjøbunnen er faktorer som medfører stadige bevegelser i sedimentene (se foto nr 5: 92). Løse gjenstander, skjellsand, leire, sand og grus legger seg oppå hverandre under en stadig forflytning. Dette forholdet kompliserer en utgravning under vann fordi det gir omrottet stratigrafi. (Jasinski og Nymoen 1993:38). En annen faktor som gjør en undervannsutgravning ekstra tidkrevende er de fysiske omgivelsene på arbeidsstedet. Vannets tetthet gjør at alle bevegelser blir tregere enn i luft. Strøm, lys og siktforhold virker også inn. I tillegg fører hensynet til dykkernes sikkerhet til at det brukes mye og tungt utstyr som tar tid å rigge opp og ned.

I feltsesongen 1993 ble undersøkelsene i sundet konsentrert rundt fortsettelsen av fjorårets gravning i det samme feltet. De forholdene som er nevnt ovenfor gjorde at vi denne sesongen bare kom et stykke videre med gravearbeidet. Spørsmålene vi ønsket svar på var hvor dypt kulturlaget er i det området vi hadde valgt ut. Videre var det viktig å finne ut hva de gjenstandene som eventuelt måtte befinne seg i de nederste lagene kunne si oss om bruken av sundet, og om den bakre dateringen av lokaliteten. Til nå hadde gravningen vist at de øverste to lagene, fra 0- ca 30cm, var funnrrike. Materialet herfra var mye likt det som lå på bunnoverflaten og det meste av dette kunne dateres til 1600 og tidlig 1700-tall.

Etter fem dagers gravning var sjakten blitt 120 cm dyp. Det var nå mulig å skille ut 5 adskilte lag som vekslende nedover besto av skjellsand, leire og gammel bunnoveflate (se fig 7).

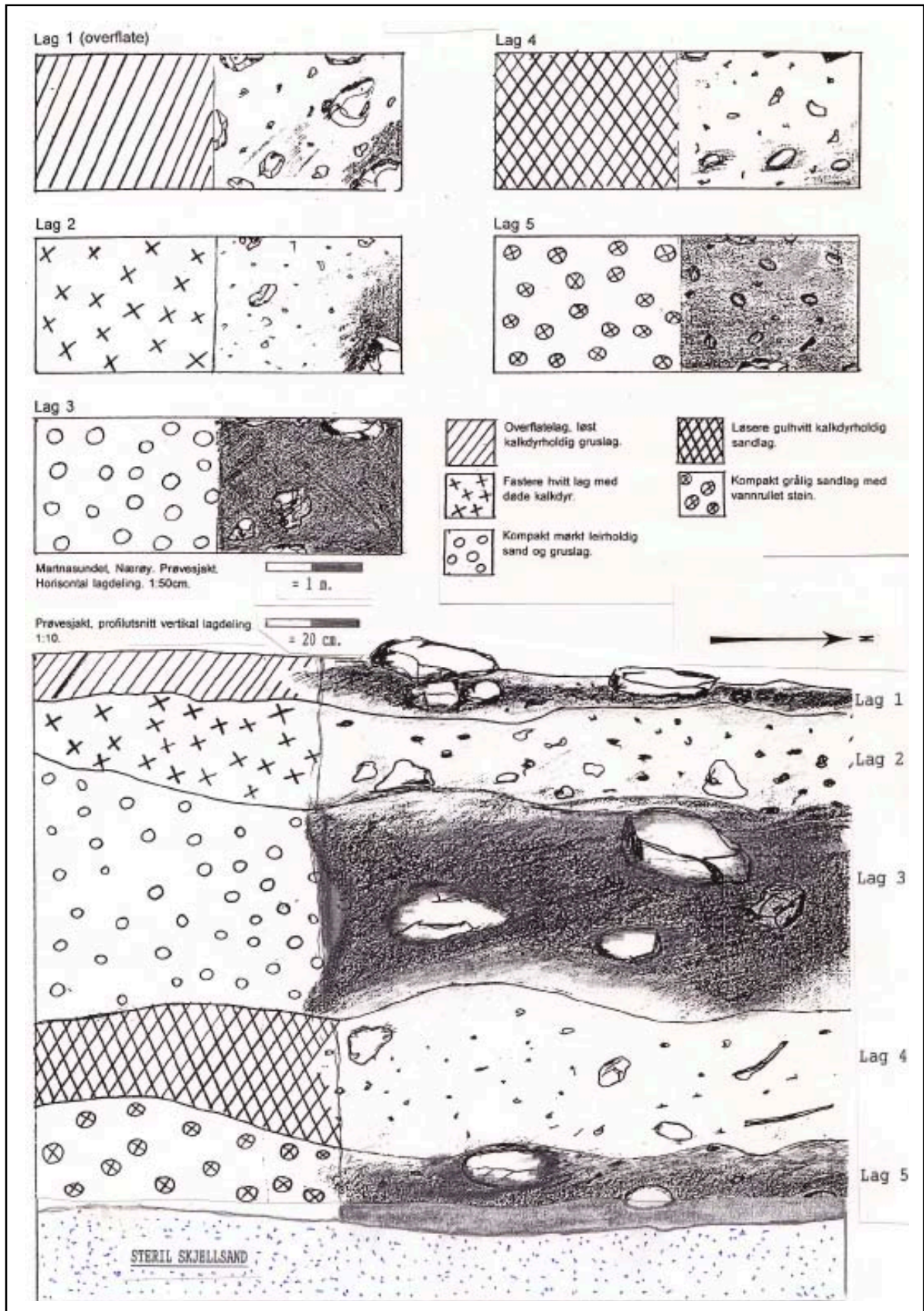


Fig: 7 Plantegning og snitt prøvesjakt (tegning Pål Nymoen)

Lag tre var kompakt, mørkt og leirholdig og det hadde en tykkelse på mellom 40 og 60 cm. I dette laget fantes det bare et fåtall biter og skår av importerte kritt Piper, lokalprodusert blyglassert karamikk (trønderkeramikk) og glass. Det dominerende materialet fra dette laget var mindre keramikkskår, de fleste av dem deler av kokekar og kokepotter av nordtysk rød gods. Disse kan dateres til 1500 og tidlig 1600-tall.

Lag fire var et løsere skjellsandlag iblandet enkelte småstein. På disse steinene var det døde kalkdyr, noe som tyder på at de en gang hadde ligget på bunnoverflaten. Laget hadde en tykkelse på mellom 20 og 35 cm og funnmaterialet herfra besto av små keramikkskår og bearbejdede flintstykker. Måten denne flinten var behandlet på tyder ifølge (Mikkelsen 1981:205), på at det trolig er ild eller borseflint. Det var ikke noe glass eller kritt Piper i dette laget, isteden dominerte de små keramikkskårene fra koke og stjertepotter av tysk rød gods. En foreløpig gjennomgang av disse ga 1400 og 1500-talls dateringer i henhold til Vahlöo (1976), Molaug (1977) og Hurst (1986).

I det nederste laget, lag fem, ble det funnet små keramikkskår, stykker av kleber, brynestein, flint og tynne skiferheller. I tillegg inneholdt laget også uvanlig mye vannrullet stein. Slik stein finnes ikke naturlig i området og det er derfor trolig at det har vært ballast, kastet fra båter som lå fortøyd i sundet.

Det lyktes ikke å komme ned til steril bunn før gravningen måtte innstilles. Bunnen av sjakten, lag fem, så ut som gammel mørk sjøbunn med døde skjell og kalkdyr og det var fortsatt gjenstander i dette laget. (Jasinski og Nymoen 1993:40-41).

Feltundersøkelsene i 1994 ble i sin helhet viet utgravningen i sjøbunnen. En viktig målsetning med arbeidet var å nå ned til steril bunn, i form av glasial leire eller fjell. Gravningsfeltet var etter et år nærmest jevnet med sjøbunnen,

bare stikkstengene og en svak fordypning i sjøbunnen var synlig. Strømmen i sundet hadde igjen flyttet på stein, kalkdyr, sand og gjenstander slik at gravningsfeltet måtte åpnes på nytt. Fotografi nr.2 side 95, gir et inntrykk av bunnoverflaten slik den så ut ved gravningsfeltet i 1994. Kalkdyr, sjøstjerner og gjenstander danner et "bevegelig teppe" som raskt utjevner vår iherdige gravningsaktivitet. For å ha mulighet til å fortsette der vi slapp året før ble disse løsmassene gravd opp med slamsuger. Det viste seg at feltets "gamle" profilvegger var lett å identifisere fordi de var fastere enn det nedraste materialet. På denne måten kom vi raskt ned til det som i 1993 ble definert som lag 5. Dette laget lå fra ca 100-125 cm under bunnoverflaten. Men når feltet bare var 150 cm bredt, viste det seg at det skulle by på store tekniske problemer å grave i dette laget. Dykkeren måtte ligge nede i sjakten for å se skikkelig og hver bevegelse førte til nedrasninger fra sidene. Tidspress gjorde at vi ikke kunne utvide feltet i bredden. Isteden konsentrerte vi oss om å grave i en 1,5 ganger 1 meter stor rute i feltets nordre ende. Tegning, foto og videodokumentasjon måtte foregå kontinuerlig på grunn av problemene med sikt og nedrasning.

I denne ruten i lag fem lå det 6 vannrullede stein med en diameter på mellom 20 og 30 cm. Gjenstandsmaterialet besto av brynesteiner, flint og små keramikkskår med farget saltglasur, noe vi også fant i 1993. I tillegg ble det funnet deler av baksteheller (se foto nr 4: 97), skår av klebergryter og et lærfragment. Sikre dateringer av dette laget på bakgrunn av det arkeologiske materialet foreligger ikke. Baksteheller og kleberkar var i bruk gjennom hele middelalder, mens bryne og ballaststein er enda vanskeligere å datere. Det er imidlertid verdt å merke seg at baksteheller funnet i Trondheims middelalderlag ifølge Weber (1989:9), er brukt for å analysere graden av handel med andre regioner.

Under lag 5 var det løs skjell og kalkdyrsand med lys farge. Vi kom 60 cm ned i dette laget før gravningen måtte avsluttes. Prøver med jordbor viste at skjellsandlaget var minst 1,6

meter tykt. Dette laget var ikke funnførende men det kan ikke utelukkes at det lå nok et kulturlag under dette.

Både i 1992, 1993 og 1994 ble det registrert kulturminner på land og i fjæresonen langs hele Martnasundet (se Fig 6 s: 28). Dette var særlig ulike former for fortøyningsystemer som grovt kan inndeles i tre kategorier. Den første var enkeltliggende, større stein som har en naturlig plassering i området, men som trolig har vært brukt til fortøyning. Den andre typen var røyser som oftest besto av en større stein med flere mindre i forkant ned mot sjøen. Dette er en vanlig måte å lage landfeste for båten på og den blir ofte kalt åbol (Rode 1941:209). Den siste kategorien var bolter og ringer av jern som var festet i berget nær vannet. De fleste av disse stammer trolig fra 1700 og 1800-tallet. I tillegg til fortøyningsystemene var det ryddet båtstø i alle de små buktene i sundet (Jasinski og Nymoen 1993:39). Spor av ikke - materiell karakter er stedsnavnene i og rundt sundet som også forteller sin historie. Noen eksempler i tillegg til "Martnasund" er "Biskopstøa", "Tiendeberget", "Kjerksundet" og "Korsholmen" (se fig 2: 18). Registreringene på sjøbunnen i Martnasund viste at det i hele sundets lengderetning finnes et kulturlagsområde som har en utstrekning på ca 1500 meter (se fig 6: 28). Bredden på dette området er ca 40 meter på midten og det smalner av ut mot hver ende av sundet. Vanddypet varierer fra ca 6 meter midt i sundet til ca 25 meter i hver ende. Utgravningene viste at det finnes kulturlag med en tykkelse på minst 120 cm i sundet.

4.4 Sammendrag

I kapittel 4.0 redegjorde jeg for det jeg kaller handelsplasser på kysten. Jeg viste her til tre særtrekk ved disse lokalitetene: Plassering i forhold til ferdsel på sjøen, kirkested og åsted for sesongvise markeder. Nærøya i Ytre Namdalen ble presentert som et eksempel på en slik lokalitet i kapittel 4.1. Videre forsøkte jeg å nøste opp noen tråder i de skriftlige kildene om Nærøyas kulturhistorie, med vekt på den

handelsvirksomheten som har foregått her (kap.4.2). Motivasjonen var undersøkelsene under vann i Martnasundet og det arkeologiske materialet herfra (kap.4.3).

Før de maritimarkeologiske undersøkelsene startet var kunnskapen om kjøp og salg på Nærøy basert på skriftlige kilder fra 1700 og 1800-tallet. De beskrev Martnasundet som en sesongvis handelsplass i etterreformatork tid, der lokalbefolkningen utvekslet mat og nytteprodukter, samtidig som kjøpmenn fra Trondheim drev handel fra boder her. Sammenhelt med de eldste skriftlige kildene, diplommaterialet fra 1200-1500-tallet og en reisebeskrivelse fra 1500-tallet (DKNVS 1817), fikk vi også et bilde av Nærøy som et religiøst samlingssted i middelalder. Fylkeskirken i stein hadde stått her fra ca år 1100 og båndene til bispesetet og Nidaros by var sterke. Foruten enkeltstående opplysninger om at geistligheten på Nærøy var engasjert i handelen, (DN XII.Nr 660), er de skriftlige kildene tause om handel på stedet i middelalder.

Gjenstandsmaterialet fra sjøbunnen i Martnasund ga et annet bilde. Av dette store materialet er foreløpig bare et fåtall gjenstander beskrevet og datert. Det er likevel klart at dateringene på flere av gjenstandene fra bunnoverflaten faller innenfor perioden 1300 - 1500-tallet. Gravningene viste at det finnes lag som inneholder gjenstander fra middelalder nedover i sjøbunnen. Andre ting som kan leses ut fra dette materialet er at det både dreier seg om gjenstander som er importert fra utlandet (keramikken), og fra andre steder i Norge (f.eks. bakstehellene). Ingen av disse gjenstandskategoriene nevnes i det skriftlige materialet om handel på stedet i ny tid.

Kulturlagene under vann i sundet viste seg å ha en stor utstrekning. Utgravningen representerer derfor bare et "nålestikk" i dette store området. I dette perspektivet kan Martnasundet sies å være usedvanlig funnrikt. Registreringer langs land på begge sider av sundet viste at det var mange små spor etter bruken av stedet som havn.

Det bildet vi nå har av handel i Martnasund i senmiddelalder er utelukkende basert på maritimarkeologiske undersøkelser. Mangel på ressurser førte til at det ikke er tatt et spadetak i jorda der en kunne forvente at handelsaktiviteten har foregått på land. Jeg innser svakheten i dette, men ser samtidig det positive i at prosjektet kan bidra til å definere hvilke forskningspotensial som ligger i maritimarkeologiske undersøkelser av en handelsplass. Eksempel på en helt annen tilnærming er Veøy - prosjektet. Her ble utgravningene utelukkende foretatt på land (Britt Solli pers. med).

5.0 HANDELSBEGREPET I ARKEOLOGISK LITTERATUR

Det er særlig i forskning på årsaker til byoppkomst og forsøk på å beskrive urbaniseringsprosesser at vareutveksling og ulike former for handel er sentrale tema. Jeg ser det derfor som helt nødvendig å drøfte noe av den forskning som er viet byen. En gjennomgang av arkeologisk litteratur samt tilstøtende fagfelts diskusjoner om den urbane vareutvekslingen blir derfor nødvendig. Denne diskusjonen er ventelig relevant også for å se nærmere på den handel som har foregått på mindre handelsplasser uten urbane trekk.

Det ledende synet har lenge vært at befolkningsøkning, en økende vareutveksling og profesjonelle håndverkere var den viktigste drivkraften bak oppkomsten av de eldste byene i Norden. Et kjennetegn ved dette synet er at handel oppfattes som primær drivkraft i endringen fra *strandstedet* til de tidlig urbane sentra. At strandstedene lå ved knutepunkt for ferdselen og hadde gode havnevilkår ble forklart med at handel var den viktigste aktiviteten (se f eks Blom 1956, Helle og Nedkvitne 1977:223).

Et godt eksempel på to syn på bakgrunnen for oppkomsten av tidlig urbane sentra er diskusjonen mellom Bertelsen (1988:99), og Urbanczyk (1988:104). Her vektlegges henholdsvis markedskreftene og kongemakt som drivkraft bak oppkomsten av Vågan. Senere er handelens rolle som den viktigste motor for oppkomsten av de eldste byene tonet kraftig ned. Isteden er kongemakt og kirkeorganisasjon tillagt rollen som grunnleggere av urbane sentra. Likevel blir ikke vareproduksjon og handel uvesentlig. Tvert imot ser det ut til at det å kunne sikre seg kontroll over handelen har vært svært viktig i den endringsprosessen som skjer i Norden ved overgangen fra vikingtid til historisk tid (Urbanczyk 1988:104 og Christophersen 1989:113). Asbjørn Herteig (1969), trekker inn dette aspektet ved handel i en forklaringsmodell angående grunnleggelsen av Bergen der han sier at Kongen gjorde det: "*..som en storsteilet plan for å koordinere handelslivet langs*

kysten, fiskerienes og fangstens rikdommer, og for å skaffe kronen varige inntekter" (Herteig 1969:144). Handel og vareproduksjon får her utvidete følger, fordi det å selge og å tilegne seg varer blir tillagt flere betydninger enn det rent praktisk og livsnødvendige. Handelen blir et ledd i sosiale strategier, der det å tilegne seg prestisje og makt ved å sikre seg kontroll over aktiviteten er sentrale aspekter (Christophersen 1989:129).

De maktpolitiske og religiøse aspektene ved handel blir vektlagt i arkeologisk forskning. Samtidig blir studier av vareutveksling viktige også for å forstå økonomiske og sosiale strukturer på et mellom-menneskelig og lokalt plan. Johan Callmer (1991), konkluderer sin artikkel om handelsplasser fra yngre jernalder i syd Sverige på denne måten: "*Samspelet mellom ulike aktører inom samhället belyses kanske bäst när de sätts in i sina roller i utbytes ock handelssystem*" (Callmer 1991:45).

Jeg ser ikke noen grunn til at dette ikke skulle være et viktig aspekt også for forskning på handel i senmiddelalder. Flere av de eksemplene jeg i det følgende vil vise til er hentet fra sosialantropologisk forskning og analyser av handel i før industrielle samfunn. Jeg mener likevel at disse analogiene er relevante for arkeologisk forskning på handel i middelalder. Dels kan eksemplene tjene som et erkjennelsesteoretisk instrument, men også som et analytisk utgangspunkt for å forstå mulige sammenhenger mellom vareutveksling og samfunnsform (se Christophersen 1989:114). Ved å se på paralleller mellom før industrielle samfunn og middelaldersamfunnet viser Polanyi (1978), at en slik kontekstuell tilnærming kan være relevant: "*In primitive societies markets are strictly regulated as to time and place, as to the wares that may be traded, and so on. The medieval attitudes were very similar*". (Polanyi 1978:95). Samtidig blir det fra arkeologisk hold advart mot å projisere våre, (dvs nåtidens) forståelser av handel over på en middelalderkontekst. Mats Roslund(1992), påpeker at dette er

farlig og at vi derfor må: *"..consider the difference between now and then, understanding the Middle Ages as another social reality where trade, barter, gifts and teft functioned as means in the circulation of commodities"* (Roslund 1992:145).

Et fellestrekk ved de ulike humanistiske og samfunnsvitenskapelige forskningsfelt er at de alle har en tendens til å tillegge handel en særlig betydning som forklaring på endringer i et samfunn. Som en følge av dette har det kommet et behov for å danne forklaringsmodeller på vareutveksling. Det følgende er en gjennomgang av to slike forklaringsmodeller, de er begge grundig presentert av Christophersen (1989).

5.1 Substantivistisk teori

En av dem som har fordypet seg i økonomihistorie og dermed også forskning på handel, er historikeren Karl Polanyi. En av hans viktigste kritikker mot denne forskningen er at han mener den er for sterkt forankret i vestlig markedsøkonomisk teori. Denne forankringen kommer ikke heldig ut mener Polanyi, fordi våre begreper og oppfatning av økonomi lett overføres til den samfunnsformen vi forsker på. Essensen av denne kritikken formuleres av Polanyi i boka "Primitive arcaic and modern economies" fra 1968. Kortfattet kan kritikken uttrykkes som at økonomi ikke kan forstås uten først å sette den i sammenheng med sosiale relasjoner. Økonomien og dermed handel, kan ikke studeres uavhengig av den konteksten den inngår i (Polanyi 1968:7). En konsekvens av dette synet er at ulike former for materielle goder ikke i første rekke skal forstås som gjenstander som bare har denne ene funksjon; å opprettholde livet til et individ. Materielle goder brukes også for å fremme sosial status og som en nøkkel i ulike sosiale strategier. Viktige prinsipp i Polanyis teori er de tre interaksjonsformene:

- a. Resiprocitet: Bytte/gjengjeld innen en likeverdig "sfære". (Opptrer i en egalitær organisasjon).
- b. Redistribusjon: Oppsamling av varer hos en "tet" eller

øvrighetsperson, og senere omfordeling tilbake i en annen form som tjenester. (Opptrer i en hierarkisk/sentralisert organisasjon)

c. Markedsutbytte: Varer og tjenester skal tilfredsstillende og maksimere materielle goder uavhengig av sosiale konvensjoner. (Statsorganisasjon)

Hva Polanyi mer eksakt legger i punkt c er mer uklart og vanskelig å finne noe entydig svar på. Franske sosialantropologer har tatt opp denne tråden fra Polanyi og deres kritikk kan bidra til å klargjøre Polanyis modell. (se Godelier 1975).

5.2 Strukturmarksistisk teori

For sosialantropologen M. Godelier(1975), blir økonomi og handelshistorie et forsøk på å forstå hvilke måter den økonomiske praksis er med på å bestemme selve innholdet i de sosiale relasjonene, samt å kunne spore dens historiske utvikling (Godelier 1975). Godeliers analyse og kritikk av Polanyis teorier er interessante i denne sammenhengen, fordi han forsøker å komme nærmere en forståelse av det sosiale innholdet i økonomiske systemer og dermed også handel. Ifølge Godelier blir Polanyis interaksjonsformer for rigide og dermed statiske og ahistoriske. De får nærmest en typologiform og Godelier påpeker at Polanyi, ved å klassifisere på denne måten, begrenser seg til: "*..att registrera och klassificera synbara aspekter av skilda ekonomiska och sociala systems funktionssätt*" (Godelier 1975:69).

Godelier forsøker å vise at logikken bak et økonomisk system ikke bare har synlige aspekter. Brumfield og Earle(1987:1-9), konkretiserer hva dette betyr ved å presentere en modell for forholdet mellom spesialisering og utveksling i komplekse samfunnsformer. Med Godeliers modell som basis formulerer Brumfield & Earle begrepene:

1. Nytteprodukt: Mat og dagligvarer.

2. Verdiprodukt : Alle typer varer av både stor og liten verdi som inngår i spesielle "sfærer". Handelen med denne type varer forklares med deres betydning i sosiale strategier og markering av status. Dermed kan han/hun gjøre krav på visse rettigheter som følger av det å omgi seg med denne type gjenstander. Videre knytter Brumfield & Earle disse punktene til begrepene "avhengige" og "uavhengige" spesialister. Avhengige spesialister er helt knyttet til en sosial elite, mens uavhengige spesialister produserer varer for et "anonymt marked" (Brumfield & Earle 1987:6).

Middelaldersamfunnet med Kongemakt og kirke nødvendiggjør at en større del av befolkningen ikke selv kan produsere varer til egen husholdning. En økt spesialisering medfører at flere er avhengige av tilførsel av en rekke varer. Brumfield og Earle ser løsningen på, og følgene av dette på to måter:

A. Stabelfinansiering. Nytteprodukter innsamles og fordeles av statsapparatet. (Innkreve en del av befolkningens årlige produksjon).

B. Verdifinansiering. Staten bruker i dette tilfellet en eller annen form for betalingsmiddel (verdiobjekt/penger), som kreves inn. De "uproduktive" som for eksempel prester og embetsmenn, kan så tilegne seg nødvendige nytteprodukter på et marked. En viktig følge av punktene A og B er at økt kommersialisering krever at landskapet og arbeidskraften må oppfattes som handelsvarer. Dette ser ut til å skje først etter en periode med gjennomgripende politisk sentralisering og klassesdeling (Brumfield & Earle 1987:9).

Spesialisering og handel blir her sett på som en følge av en elites kontroll over produksjon og distribusjon av politisk knyttede varer. Disse varene har derfor en større betydning fordi de kan brukes blant annet i skattelegging: *"Simply stated, specialists develop in close association with ruling elites and institutions as a direct means of strengthening and maintaining control through economic, leverage, coercive power, and legitimitation"* (Brumfield & Earle 1987:5).

Prestigevarer trenger ikke nødvendigvis være gjenstander av høy verdi, en elite/overklasse kan omgi seg med eksotiske varer som også vil fremme deres posisjon. I dette ligger at varen her får sin verdi i kraft av at den er fraktet over en lang distanse. I det området og i den tidsrammen jeg konsentrerer meg om dreier dette seg utelukkende om maritim transport.

5.4 Sammendrag

Denne gjennomgangen viste at handel er en viktig innfallsvinkel for å forstå samfunnsstrukturer og endringsprosesser både i før industrielle og industrielle samfunn. Polanyi konsentrerte seg om å beskrive økonomiske system i en "stamme til stat" ramme, der en kontekstuell tilnærming er avgjørende. Den strukturmarksistiske teorien fokuserer på de sosiale relasjonene og ikke bare de synlige aspektene ved handel. Dette siste viser at det er flere aspekter enn de tekno-praktiske, også ved den vareutvekslingen som tilsynelatende ser ut til kun å berøre nytteproduktene.

Dette får konsekvenser for min tilnærming til handel på Nærøy. En slik lokal handelsplass oppfattes primært som en arena for utveksling av nytteprodukter mellom bønder. Samtidig vet vi at Nærøy var et viktig kirkested i middelalder. En konsekvens av diskusjonen i kapittel 5.2 blir å undersøke handelsplassens rolle i et stapel og / eller verdifinansiert økonomisk system. Innkrevning av nytteprodukter som landsskyld, betaling av tiende og skatt, ville i så fall være eksempler på dette. Det arkeologiske gjenstandsmaterialet fra Martnasund viser at det også ble handlet med varer som ikke kun hører inn under nytteprodukt kategorien. Eksempler på dette finnes i store mengder under vann i sundet, blant annet i form av importkeramikk.

6.0 SAMMENHENGER MELLOM RELIGION OG HANDEL

I mitt eksempel på en handelsplass fra midt-Norge, (kap 4.1-4.4), ga jeg først en oversikt over skriftlige kilder og hva andre har vektlagt ved Nærøyas kulturhistorie. En syntese av denne fremstillingen er at øya oppfattes som et samlingssted for religionsutøvelse i middelalder, kanskje også i yngre jernalder. Det arkeologiske bildet av Martnasund viste at handel også har vært en del av aktivitetene ved dette kirkestedet i senmiddelalder (kap 4.3). I dette kapitlet vil jeg derfor diskutere forholdet mellom vareutveksling og religion. De skriftlige kildene om dette aspektet ved Nærøy glimrer med sitt fravær. Derfor vil jeg nå gi noen eksempler på hva som er skrevet om samlokalisering mellom havn, handel, og religionsutøvelse andre steder i Norden.

6.1 Yngre jernalder

Grete Authen Blom (1956:12-22), beskriver 800 og 900-tallets kaupang ved Nidelven som et av de sentrale samlingsstedene i Trøndernes rike. Her lå både hovet og tinget innenfor et avgrenset område og stedet var derfor et senter både i lovgivende og religiøse sammenhenger. Blom gir blant annet følgende beskrivelse av den førkristne kaupangen:

"Tingmøter, blotfester og markedshandel hang nøye sammen" (Blom 1956:50, Gjøl Hagen 1988:393-394). Denne karakteristikken av kaupangen kjenner vi igjen fra beskrivelser fra andre steder i Norden (se kapittel 3.1).

I yngre jernalder ble de ytre delene av Namdalen et økonomisk og politisk knutepunkt fordi stormenn knyttet til Håløygåtten hadde sine høvdingeseter her (Sandnes 1965:221). Som jeg var inne på tidligere er Nærøy, på bakgrunn av navnet, utpekt som dette områdets religiøse senter i yngre jernalder (se f.eks Rygh 1903:354, Sandnes 1965:38). Om det var slik som Olsen (1915:56) mente, at det også var "handelsstevner" på øya på denne tiden er det ikke belegg for.

Nyere oppfatninger av de førkristne kaupangene er at de var en del av et "polysentrisk sentrum" (se f.eks Näsman 1989:171). I dette ligger at stedene for utøvelse av religion, administrasjon og handel lå fysisk adskilt fra hverandre. Dette betyr at det er det geografisk avgrensede område disse funksjonene lå innenfor som oppfattes som sentrum i et høvdingedømme eller "smårike".

6.2 Middeltalder

I følge Le Goff (1988), var religionen en så viktig del av middelalderen at ethvert studie av denne tidsepoken er umulig hvis en ikke tar størst mulig hensyn til kirken og religionen (Le Goff 1988:38). En konsekvens av dette er at undersøkelser av en lokalitet som Martnasund ved Nærøy også bør baseres på studier av kirkehistorie. Vi vet allerede at en hovedkirke var et av de viktigste religiøse og sosiale samlingssteder i middelalder. Spørsmålet nå er om den også var en direkte aktør i vareutvekslingen på stedet. Et av svarene på dette ligger åpenbart i kirkens økonomi, som i første rekke var basert på avgifter beregnet ut fra folks årsproduksjon. Forfatteren av "Den Norske kirkes historie" ser følgene av en slik økonomi på denne måten:

"Da de aller fleste avgifter i middelalderen blev udredede in natura maate de norske biskoper meget tidlig begynde med at drive handelsvirksomhed for at kunne realisere sine indtægter i penge. De skaffede sig skibe, der betegnedes som vedkommende domkirkes eiendom; med disse lod de foretage ekspedisjoner dels til Nordland og Finmarken, hvor de solgte korn, dels til Island og England. De norske biskoper var i virkeligheten ialfald i unionstiden- landets betydeligste forretningsmænd". (Bang 1912:134).

At biskopene og kirken hadde egne handelsskip og drev en utstrakt eksport og import i middelalder er siden ofte påpekt (se f.eks. Blom 1956, Søholt 1980, Nedkvitne 1985).

Et annet navn på "Martnadsberget", den fjellknausen som ligger ved handelsplassen på Nærøy er "Tiendeberget" (se fig 2: 18). Tradisjonen sier at tienden ble betalt her til faste tider samtidig med at handelsvirksomheten foregikk på stedet (Woxeng 1973:42, Leirvik 1989:372). Når sitatet ovenfor tas med i denne betraktningen, gir dette etter min mening et konkret bilde som illustrerer kirkens rolle i handelsvirksomheten.

Fra Danmarks tidligmiddelalder gir Liebgott(1989), et slikt eksempel. Han gir ordene "messe" og "kildemarked" betydningen et "valfartsmål", det være seg et kloster eller et kirkested. Videre sier han at disse stedene også var sesongvise markedsplasser kombinert med religionsutøvelse fordi: "*Ved disse leiligheter kunne store menneskemængder samles, og ganske som i oldtiden skete det hele i en blanding af fromhed og købelyst*"(Liebgott 1989:310).

Et annet eksempel fra Danmark er gitt av Christensen(1934). Han sier at: "*..næsten overalt i vore middelalderlige byer hører torv og kirke sammen, og talrige er vidnesbyrdene om, at torve- og markedshandel fandt sted paa kirkegaardene, ja, endog inde i selve kirkerne..*" Christensen(1934:182).

Et eksempel fra tidlig og høymiddelalder i Norge er Vågan i Lofoten. I tillegg til handel og administrative funksjoner, beskrives stedet også som et religiøst senter. Her møtte prester fra viktige kall i Nord - Norge, inkludert presten på Nærøy, til "*prestastefna*" på 1300-tallet. Dette møtet kan både ha vært religiøst og økonomisk motivert, fordi det hadde en klar sammenheng med "*kaupstefna*" som betegner handelen på stedet. (Bertelsen 1985:171-172, 1985b:51).

Eksempler på forholdet mellom religion og handel fra andre steder i Norden finnes hos Wallerstrøm (1985). Han sier at på Kyrkudden i Norrbotten finnes klare indisier på at det på 1300-1600-tallet foregikk kommersiell virksomhet ved steinkirken her (Wallerstrøm 1985:16).

Religionen og kirken er full av symboler. Flere forskere har vist at det i kirkens symbolspråk også ligger informasjon om økonomi og handel. Jeg vil gi følgende to eksempler, det første finnes hos Gren (1989). Han ser middelalderens steinkirker som monumenter, hvis hovedfunksjon er å fremføre et eller flere budskap til de menneskene som så monumentet. Et av disse budskapene kan ifølge Gren, være at monumentet "kirke" fører en aktiv argumentasjon for å legitimere føydalismen, tienden og en hierarkisk tenkemåte (Gren 1989:68). Det andre eksemplet er hentet fra Polanyi (1978), som gir flere bilder på forholdet kirke - handel. Ved å peke på meningspluralismen i religiøse ord og symboler viser han hvor involvert kirken i Europas middelalder var i markedshandelen: *"The term mess signified both the religious service of the Mass and the mart or market"... "The market cross symbolised the opening of the market"* (Polanyi 1978:94-95).

Senere, i kapittel 8.2, skal vi se at det fra et maritimt ståsted ligger enda fler muligheter for å forstå betydningen av korset. Et av dem er at et kors også kan ha funksjonen veiviser og seilingsmerke. Den geografiske plasseringen av middelalderkirkene i landskapet understrekes av både Wallerstrøm (1985:16-17) og Gren (1989:65). Plasseringen markerer for det første et viktig samlingssted. For det andre representerer kombinasjonen kirkested - havn et møtested mellom ferdselsårene og handelsveiene i to geografiske områder: innlandet og kysten.

7.0 HANDEL I ROM

Handel er et av grunnlagene for ferdsel, og i Norge kan disse ferdselsårene grovt inndeles i to hovedgrupper: sjøvei og landevei. I dette kapittelet vil jeg derfor forsøke å avklare og beskrive handel som bevegelse i rom mellom ulike soner. I klartekst betyr dette at jeg vil diskutere handelsvarenes vei til et utvekslingssted med vekt på transportteknologi, topografi og bruk av landskapet.

Det synet som lenge har vært gjeldende angående årsaken til plassering av en handelsplass er basert nettopp på topografi. Det blir her lagt vekt på at det er naturforholdene på stedet som spiller en avgjørende rolle og at kaupangen, byen, handelsplassen eller handelsstedet ligger ved steder som karakteriseres som knutepunkt for ferdselen. Dette synet finnes særlig i teorier om oppkomst og plassering av vikingtidens kaupang og de tidlig urbane sentra. Jeg sikter her til "strandstedsteorien", (se kap. 5.0), der de som forsvarer denne, fremhever egenskaper ved *landskapet* som den viktigste årsak til at vareutveksling foregikk i et område fremfor et annet. Gode havneforhold og knutepunkt for transport og ferdsel er forhold som tidligere ble brukt som årsaksforklaring til at middelalderbyen Trondheim ble anlagt ved Nidelvens munning (se f.eks Schreiner 1928 og Blom 1956).

En som hadde klare meninger om landskapet på kysten, versus innlandet var Svein Molaug (1985). Han slår fast at: "*Det er vesentlige forskjeller mellom kyst og innland*". "*Handelen fulgte stort sett dalene ned til sjøen. Det var langs disse lange strekk impulsene fant sin vei fra kysten innover i landet*" (Molaug 1985:12).

Molaugs beskrivelse er veldig forenklet fordi han ikke drøftet og grunnga denne generelle påstanden nærmere. Likevel mener jeg at Molaug her illustrerte begrepet *transportgeografiske soner*, et begrep introdusert av Westerdahl (1994). Dette begrepet knyttes til beskrivelser av forskjellige landskap og bruken av et område i transportøyemed. Yttergrensene av en

slik sone, for eksempel overgangene mellom kyst og innland, beskrives som plasser der en bytter farkost (Westerdahl 1994).

Hva særpreger handel og handelsplasser i innlandet versus kysten, og hvordan skal en forklare forskjellene? Jeg tror at et viktig moment her er å betrakte landskap og råstofftilgang som muligheter og begrensninger. Dette vil gi en bedre forståelse av forskjellene mellom vareutveksling på kysten og i innlandet. Samtidig blir det lettere å forstå samspillet mellom disse to sonene. Under følger derfor en kort redegjørelse av forholdene: bosetning, økonomi, ferdsel og topografi i innlandet og på kysten i senmiddelalder. Gjennomgangen avgrenses i hovedsak til kyst og innlandsområdene i Namdalen.

7.1 Landtransport

Landskapet i de indre delene av Namdalen karakteriseres i første rekke av store skog og fjellområder. Kan dette landskapet beskrives som en transportgeografisk sone? Det første ville være å se på den Samiske bosetningens økonomi og ferdsel, men det ligger utenfor rammene av denne oppgaven. Hovedtyngden av den Norske innlandsbosetningen i senmiddelalder lå lenger nede i Namdalens jordbruksbygder (Sandnes 1965:13). Ser vi på denne befolkningsgruppens bruk av fjellene mot øst, må området ha vært viktig som ferdselsåre. Ved å bytte farkost fra båt øverst oppe i Namsen, til hest eller ski over land, til båt igjen på den andre siden, kunne forbindelsene knyttes med hele Østersjøområdet.

I de midtre delene av Namdalen preges landskapet av Namsen og elvedalen rundt. På 1400 og 1500-tallet lå nesten all bosetning med jord og skogbruksøkonomi i dette området (Sandnes 1965:13-29). Namsen var farbar med båt lange strekninger og var derfor en viktig ferdselsåre, også ut til kysten. Betraktes de to områdene som er beskrevet ovenfor som ferdselsårer og handelsveier i innlandet kan vi, slik jeg ser det, skille mellom to hovedtyper vegsystemer:

A. landeveier og B. elv / vannveier.

Til A. I innlandet er sporene etter gamle veinett en sentral kilde til å forstå et områdes kommunikasjon og transportlandskap. Sporene etter disse ferdselsårene kan bestå av svake fordypninger i landskapet der veggen har gått og det kan være varder, fra førkristen tid også gravrøyser, som markerer veiene. I Namdalen er det også flere steder registrert rester etter vegsystemer i form av kavlebruer. Ingrid Smedstad (1988), har vist at disse kan gi god informasjon om ferdselsårene i et landskap. Hun sier at:

"Kavlebroene er ressurskrevende anlegg og kan på grunn av den sentrale beliggenhet i forhold til gårdsbosetning, religiøse og økonomiske sentra og sin tilknytning til naturlige veilinjler og kommunikasjonsknutepunkt i terrenget antas å representere hovedveiene i vikingtiden og middelalder" (Smedstad 1988:154). Kavlebroer kan altså tolkes som vitnesbyrd over det å knytte forbindelser over vanskelig tilgjengelige områder. Målene med denne byggingen kan både være tilknytning til handelssentra og religiøse anlegg (se Smedstad 1988:133-140).

Til B: Foruten ferdselen over de store innsjøene i fjellområdene mot øst, er det elva Namsen som var den viktigste ferdselsåre i de midtre delene av Namdal. Bruken av elva har resultert i en egen båttype, "lafaren", som var tilpasset strøm og bunnforholdene. Båttypen er omtalt i et dokument fra 1597 (DKVS 1897:167), og den var i bruk opp til forrige århundre. Ved gården Hallvardmo i Overhalla lå Mælenmarkedet, som skildres i kilder fra 1600-tallet. Til dette markedet kom både "øvernamdalingen" og "sjøbygger" med båt (Sandnes 1965:336).

Varebytte mellom innland og kystbygdene i Namdal har trolig foregått gjennom hele middelalder, selv om de skriftlige kildene er tause om dette til et stykke inn på 1600-tallet. På denne tida var det særlig Mælen i Overhalla og Martnasundet på Nærøy som var åsted for vareutvekslingen (Sandnes 1965:335). Grundige analyser av det arkeologiske materialet fra Martnasund bør kunne utvide kunnskapen om denne trafikken i middelalder.

For å gi et annet eksempel på den betydningen vann og vassdragene i innlandet har for etableringen av handelssentra kan det vises til Novgorod og Russland. Her ble det politiske og økonomiske senteret Gorodishche etablert der sentrale vannveier møtes (Nosov 1992:59).

7.2 Maritim handel

Som Molaug (1985:12), påpeker var sjøveien den raskeste og mest brukte handelsvei både i jernalder og middelalder. Jeg har valgt å kalle denne formen for bruk av sjøen for maritim handel. Med dette mener jeg at det er måten å frakte varer på som er maritim. Med andre ord beskriver begrepet "maritim handel" bevegelse i rom basert på en transportteknologi tilpasset kysten og havet (se også kapittel 8.5.).

I senmiddelalder lå den største delen av bosettingen i kyst-Namdalen direkte ved sjøen, på øyene, langs fjordene og inne i våger og vikene (Sandnes 1965:13-29). Økonomien var i første rekke et vekselbruk mellom gårdsdrift og tre årlige fiskerier. I tillegg var det også fast bosetning i flere spesialiserte fiskevær i området fra 1400-tallet av. (Sandnes 1965:317-321).

Ser vi på bruken av sjøen som ferdsel og handelsvei i dette området er det særlig to aspekter ved topografien som må nevnes. Det første er at de ytre delene ligger i kryssningspunktet mellom seilleden nord-sør og det åpne havet mot vest. Her ute lå fiskeværene og her ligger også Nærøya. Det andre forholdet er landskapet ved den indre kysten, langs fastlandet. Disse delene består av store landtunger ut i havet og fjorder innover i landet. Som transportlandskap preges dette området først og fremst av de mulighetene sjøen og fjordene gir for ferdsel. I tillegg forteller arkeologisk materiale og stedsnavn på "Eid" og "Drageid" at båter ble dratt over land. Dette kan ha vært gjort for å korte ned reisetiden (f.eks ved Foldereid, eller for å unngå særlig farefulle havstrekninger f eks Drageid, se fig 1: 7).

7.3 Sammendrag

Ut fra eksempler hentet fra Namdalen har jeg nå forsøkt å beskrive forskjellene på transport med tanke på relasjoner mellom handel i innlandet og ved kysten. For å gjøre dette har jeg tatt utgangspunkt i begrepet "transportgeografiske soner" etter Westerdahl (1994). Begrepet viste seg å være nyttig først og fremst for å beskrive praktiske aspekter ved handelsveier. Jeg ser likevel en klar fare med en slik inndeling fordi det lett kan gi landskapet for snevre rammer. Som vi så i kapittel 7.2 kunne en maritim handelsvei også enkelte steder gå over land (drageidene). Dette viser at det er nødvendig å se på ferdselen både på landeveien og sjøveien, for å forstå en handelsplass ved kysten og plasseringen av denne. Gjennomgangen viste også at det er lite fruktbart med en ensidig fokusering på den maritime økonomien for å forstå en handelsplass ved kysten. Ved å utvide kunnskapen om transport og handelsveier til et større område kan en handelsplass lik den som lå ved Nærøy også beskrives som en del av innlandets økonomi. I lys av temaet "handel i rom", representerer Martnasundet med andre ord også et møtested mellom landevei og sjøvei.

Men hverken prest eller handelskvinner og menn kunne komme til Nærøy uten båt. Den geografiske plasseringen av Martnasundet fortjener derfor betegnelsen "ekstremt maritim" og jeg vil påstå at undersøkelser av en slik lokalitet ikke bør baseres kun på utgravninger på land. Her spiller bruken av sjøen en så sentral rolle at det blir nødvendig å fokusere på spor i og ved sjøen for å utvide kunnskapen om Martnasund.

8.0 ELEMENTER I ET MARITIMARKEOLOGISK PERSPEKTIV PÅ HANDEL OG HANDELSPLASSER

Jeg går nå over til å beskrive det jeg oppfatter som viktige deler i et maritimarkeologisk perspektiv på handel langs kysten. Innledningsvis (kap 1.2), redegjorde jeg for min forståelse av maritimarkeologi og sa at faget studerer: "..forhold som er et resultat av menneskers tilknytning til og bruk av havet". Nå vil jeg ta fatt i denne definisjonen og diskutere hva maritimarkeologiske perspektiv innebærer. Jeg vil gjøre dette ved å foreslå og å drøfte empiri som vedrører handel og handelsplasser på kysten.

8.1 Båt og båttyper

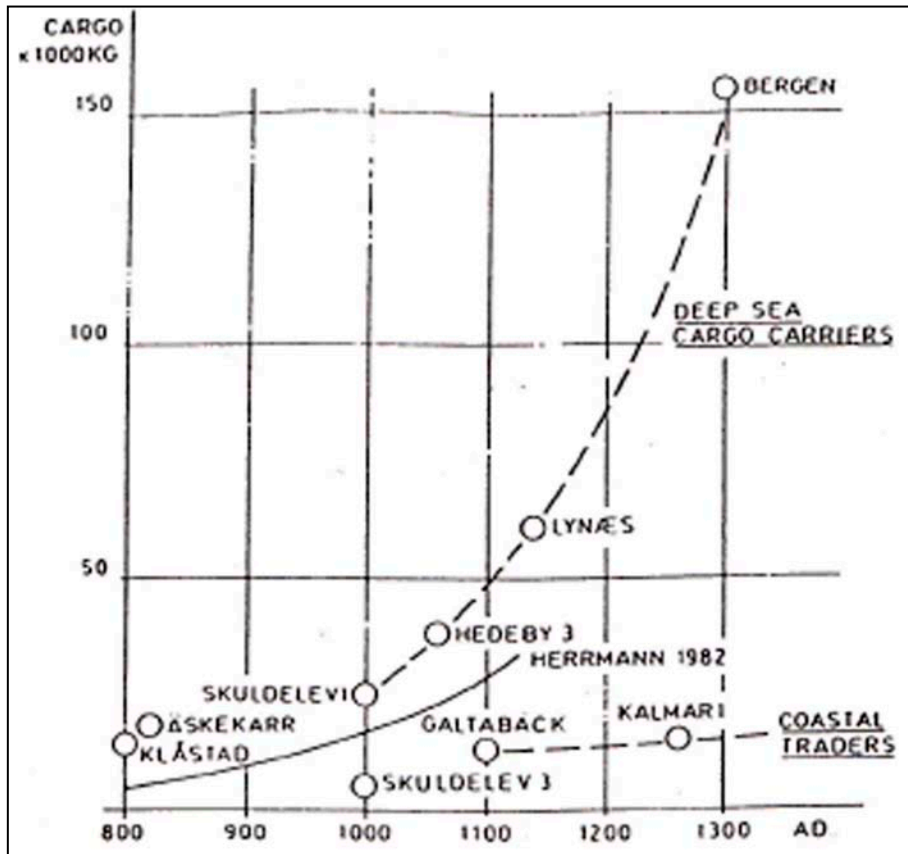
Norges lange grense mot havet og topografien langs denne kysten har gjort båten til det overordnet viktigste transport og kommunikasjonsmiddel helt fra steinalder opp til vår tid. Fordelene sjøveien gir som ferdselsåre og spiskammers gjelder også for den maritime handelen, fordi transport av varer med båt er langt mer effektivt enn landeveien.

Som en følge av menneskets ønske og behov for å få større rekkevidde og å frakte større laster, har båtteknologien gjennomgått store endringer fra vikingtid til senmellomalder. Kontrasten er stor mellom vikingtidens skarpseilere som både kunne seiles og ros, og som stakk så grunt i vannet at de kunne utnytte vannveier langt inn i landet - til 1500-tallets havgående handelsfartøy. I Skandinavia er denne endringen tydelig allerede i tidligmiddelalder, da særlig de havgående fartøyene bygges stadig kraftigere og får en større og større lastekapasitet (se f.eks Lewis og Runyan 1985:135, Crummlin Pedersen 1985:83 og Christensen 1992:87). Disse endringene kan etter mitt syn ikke forstås uten å sammenstille dem med økonomi og sosial struktur i det samfunnet som bygget båtene. Båtens betydning som transport og kommunikasjonsmiddel kan illustreres ved at båtbygging allerede i vikingtid var et differensiert yrke som ga stor rang (Herteig 1969:188-189,

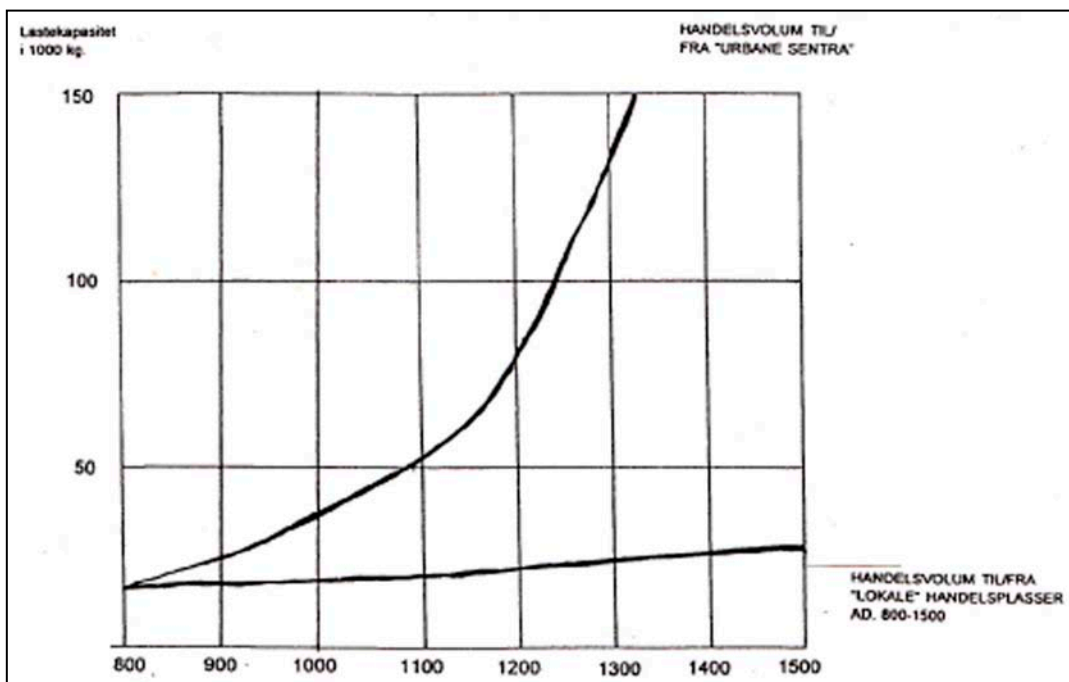
Westerdahl 1993:91). At båten har hatt en sentral plass også gjennom hele middelalderen gir seg foruten vrakfunn, last og skipsdeler, også uttrykk i ikke funksjonelle former som bysegl med båtmotiv, båt i kunst og illustrasjons sammenhenger, og i religiøse uttrykk. Det er viktig her å ikke se isolert på båten som kun et redskap for fiske, sjøfart og handel. Dens fundamentale betydning både i økonomiske, politiske og religiøse strategier speiles i at en også ofte finner gjenstanden "båt" brukt utenfor sin primære kontekst. Gode eksempler på dette er gitt av Kobylinski (1988:186), Varenius (1992:128-133), Crumlin-Pedersen (1991b:182) og Mc Ghee (1977). Når båten er representert i andre sammenhenger som for eksempel i bysegl, blyplomber, mynter og i kirker, skapes en motsetning til den opprinnelige meningen "båt". Denne transformasjonen fra en gjenstands opprinnelige funksjon til det at den er representert i helt andre sammenhenger, viser at den også ble brukt til å symbolisere en lang rekke andre meninger (se f.eks Tilley 1990:6-7). Dette er et viktig aspekt vedrørende handel, og kanskje spesielt ved det å kontrollere handelen, fordi handel kan betraktes som en aktivitet som krever en aktiv symbolbruk.

Den innbyrdes avhengigheten mellom kongemakt og sjøveis handel i middelalder er åpenbar. Båtens betydning i politiske og økonomiske strategier kan illustreres ved at handelssjøfart må ha vært av fundamental betydning for byoppkomst. Crumlin-Pedersen (1978:75), viser dette og peker samtidig på to viktige aspekter. Båter får for det første kun mening ut fra den sosiale konteksten de inngår i. For det andre er det i samspillet mellom land og sjøtransport at nøkkelen til forståelsen av den maritime handelen ligger. Dette siste må også få konsekvenser for hvordan vi skal tolke det arkeologiske materialet fra en handelshavn, for Crumlin-Pedersen spør seg: *"Måske svaret på nogle av spørgsmålene omkring oppkomsten av vore eldste byer slet ikke skal findes indenfor bygrænsen, men ombord i et fartøj, der nærmer sig kysten-."* (Crumlin-Pedersen 1978:75).

Den samme skipshistorikeren Ole Crumlin-Pedersen viser i en artikkel, der han presenterer kjente Skandinaviske båtfunn fra perioden 800-1300e.kr., viktige teknologiske endringer i lastekapasitet og sjødyktighet (Crumlin-Pedersen 1985:87). Tendensen i denne sammenligningen er at det fra 1000-1300 tallet oppstår en markant økning i størrelse og lastekapasitet på det han kaller havgående handelsfartøy. Samtidig går det fram at den båttypen Crumlin-Pedersen kaller "coastal traders" ikke endres i særlig grad fra vikingtid til senmiddelalder (se fig 8: 54). Slike forskningsresultater er etter min mening viktige fordi de kan si noe om den handelen som foregikk ved de "ikke urbane" handelsplassene i senmiddelalder. I figur 9 s: 54), har jeg forsøkt å en mulig tolkning av dette.



Figur 8: Kurver som viser endringer i båttyper og lastekapasitet, basert på båtfunn fra perioden 800-1300 e Kr. (etter Crumlin-Pedersen 1985:87)



Figur 9: Et mulig skille mellom handelsvolum til og fra havner med kaifront og handelsplasser. Basert på Ole Crumlin-Pedersens analyse av endringer i lastekapasitet.

Også Herteig (1969:177), påpeker at en økt differensiering i båttyper og lastekapasitet i middelalder henger nøye sammen med ulik bruk, og da i første rekke innen transport og handel. Det samme gjør Christophersen (1991), som understreker at forandringer i båttyper først og fremst speiler endringer i samfunnets behov for transport:

"Society's need for transport is a changing variable, which - combined with natural conditions - seems to determine the speed and direction of developments in ship technology" (Christophersen 1991:160).

Innen disiplinen marinarkeologi ble båt og båtteknologi utviklet til en egen forskningsgren; "Archaeology of the boat" eller "nautical archaeology" (Mc Grail 1984:11). Som vist i kapittelet om forskningshistorie (3.2), er det båten som her var marinarkeologens viktigste empiri. Ofte hører vi om de unike mulighetene et gammelt skipsvrak gir og termen "sluttede funn" brukes ofte. Jeg synes av flere grunner at dette er en uheldig måte å tolke et båtfunn på. Det negative ved å snakke om sluttede funn ligger blant annet i at en båt som sank i seg selv betraktes som et interessant forskningsobjekt. Den kulturelle konteksten forsøkes forstått ut fra båten alene, og ikke ut fra det faktum at fartøyet var bygget av mennesker som kanskje knyttet fler meninger til båt og sjøfart enn kun de praktiske. Marinarkeologien blir her lett redusert til en disiplin som forsøker å finne ut hvorfor båten sank samt prøve å "redde" mest mulig av lasten. Hvorfor båten i det hele tatt var der, hvorfor den hadde den type last, og hvilke meninger og ideologier det samfunnet som produserte båten hadde, blir tillagt for liten betydning. Et vrak som sluttet funn kan rett nok gi en interessant og viktig viten om last, lastekapasitet, konstruksjonsdetaljer og utrustning på et objektorientert plan. Men i videre forstand sier et vrakfunn egentlig ikke annet enn at "her ligger restene av et fartøy som ikke nådde bestemmelsesstedet".

Jeg forstår båten som en sentral kildekategori til forskning på maritim handel. Det er likevel viktig at denne kildens

muligheter ikke begrenses til båtvraket i seg selv. Langt de fleste båtene nådde bestemmelsesstedet og som det påpekes av Jasinski (1993b:130), begynner arkeologenes oppgave nettopp her. Sporene etter disse fartøyene finnes ikke som striper i havet. Isteden må det fokuseres mer på funnkategorier og fornminner på land som kan bidra til å plassere båten inn i en større kontekst. De elementene jeg i det følgende vil behandle har derfor enten direkte eller indirekte sammenheng med båt og bruken av båt i handelssammenheng.

8.2 Seilingsmerker, varder og røyser

Dette er fornminner som har en klar tilknytning til sjø og sjøfart. Likevel er det vanskelig å finne arkeologisk litteratur som spesifikt omhandler disse kategoriene. Jeg tror en viktig årsak til dette er at seilingsmerker som fornminnekategori faller "mellom barken og veden". Hovedgrunnen til det er nok at de fleste arkeologer gjør sine fornminneregistreringer på land. Fra sjøsida derimot, er situasjonen annerledes fordi sjømerkene nettopp er ment å skulle sees fra sjøen. De "henvender" seg ikke til noe på land, følgelig oppdages de ikke av det terrestriske øyet.

Det som først og fremst gjør det problematisk å forstå sjømerkene er det kronologiske aspektet. Både båttypen og seilingsleder endres over tid. Sjømerkene og den faste leia forandrer seg etter landhevning og båttype, og ikke minst hvilke hensikter man har med turen. Derfor vil det være vanskelig å se hvilke elementer i landskapet som ble brukt til navigering for eksempel i senmiddelalder. Det eksisterer kun enkelte farvannsbeskrivelser og det er bare et fåtall gamle sjømerker som fortsatt er i bruk. Et annet moment er, som jeg har vist tidligere, at den tradisjonelle marinarkeologen i hovedsak har konsentrert seg om båtvraket, ikke landskapet rundt. Elementer i kystlandskapet som tidligere har vært tillagt stor betydning under handelsferder blir derfor usynlige. Uten inngående kjennskap til middelalderens fartøy og leder blir ikke disse elementene tillagt mening som annet

enn naturformasjoner, eller kanskje som deler av en helt annen kontekst og kulturytring. Hva jeg sikter til her er blant annet kirker, graver, bygninger, fjellformasjoner og varder. Roald Morcken (1983), har vist dette gjennom en rekke eksempler i artikkelen "Europas eldste sjømerker". Morcken skiller mellom to typer sjømerker: de "Naturlige" og de "kunstige". Om den første gruppen sier Morcken at en sjømanns observasjoner av landskapet brukes ved neste tur som "seilingsbeskrivelse" og man må tro at: "*bruken av naturlige sjømerker er like gammel som båten og skipet*" (Morcken 1983:7).

Morcken knytter øvrighetspersoner til de mer prangende sjømerkene som klokketårn ved kirker og steinkors, mens tønner fylt med stein og mindre røyser ofte ble satt opp av fiskere og handelsmenn (Morcken 1983:104).

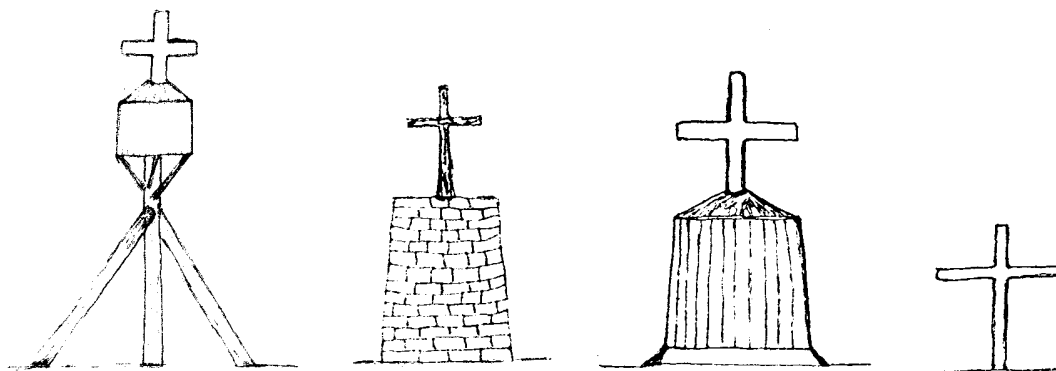
Italieneren Qerini, som forliste ved Røst i 1431, fikk året etter skyss med et norsk fartøy sydover. Han skrev i sin reiseberetning: "*..alltid styrte vi etter varder på toppene av øyene, hvilke anga den greieste og dypeste led*" (Morcken 1983:11).

Vi må tro at det her er snakk om menneskeskapte varder. Flere av dem er kanskje fortsatt synlige, de har bare gått ut av bruk og tolkes ikke lenger som sjømerker. Det interessante er at Morcken gjør leseren oppmerksom på at også andre deler av kulturytringene langs kysten, i tillegg til å ha hatt en annen funksjon, kan ha vært brukt som sjømerker. Som eksempel på noen av de eldste av denne typen "kunstige" sjømerker nevner han steinkorsene på Kvitsøy og i Korssund (Morcken 1983:85).

Fridtjov Birkeli (1973), har gjort en analyse av norske steinkors i tidligmiddelalder. Han påpeker flere steder i sin avhandling at mange av steinkorsene nok har hatt en sekularisert bruk. I kystområdene har trolig en stor del av de frittstående tre og steinkorsene fungert som havn og seilingsmerker (Birkeli 1973:222, se også Norman 1993:95).

Hvis en fastholder Morcken og Birkeli sine hypoteser om at

korsene også fungerte som sjømerker i tidligmiddelalder, gir figuren under et bilde på et mulig tidsperspektiv i denne tradisjonen. Figuren viser noen eksempler på standardiserte sjømerker fra 1800-tallet. Som vi ser ble korset på denne tiden både brukt som selvstendig symbol og som en del av en varde.



Figur 10: Offentlige sjømerker fra første halvdel av 1800 tallet, etter Fortidsminneforeningen og Kystverket "Sjømerker langs Norskekysten" (tegning Pål Nymoen)

Et kors som sjømerke gir mange tolkningsmuligheter selv om dets religiøse innhold er det mest iøynefallende. Det kan ikke utelukkes at et kors, strategisk plassert, som veiviser inn til en handelshavn, også kan relateres til økonomi og markering av andre aspekter. Denne tolkningsmuligheten krever imidlertid at en betrakter korset fra sjøsiden. Som vi så i kapittel 6.2 var ikke kirkens rolle i den maritime handelen i middelalder uten betydning.

På Nærøya i Namdalen finnes en rekke små steinvarder på de høyeste fjelltoppene. Langs leia nord / sør i det samme området ligger det to gravhauger fra yngre jernalder som i ny tid er ombygd til varder og sjømerker (Top. ark). Hensikten med å sette opp varder her i moderne tid har vært å løse sjøfarende trygt gjennom Nærøysundet. Er det bare et tilfelle at de er plassert på gravhauger, eller omvendt: hvorfor ble gravhaugene plassert slik at de er så lett synlige fra sjøen? Dette eksemplet viser at registreringer fra båt gir nye tolkningsmuligheter av fornminner på land.

Ved Foldereid (fig 1: 7), som ligger ved den indre seilleden i forhold til Nærøy stikker det et nes ut i Follahavet. Stedet

kalles Korsnes og det har trolig fått sitt navn fra et kors som er satt opp her som seilingsmerke (Rygh 1903:383, Birkeli 1973:82). Flere eksempler på stedsnavn av denne typen i området finner vi blant annet i Korsholmen og Korsskogen som ligger ved innseilingen til Nærøy fra øst. Et stykke vest av Nærøy finner vi nok en liten øy som har navnet Korsholmen. Som deler av et kompleks av sjømerker kan både røyser, graver og kors ha vært av stor betydning for sjøfarten. I mitt tilfelle tenker jeg selvsagt på sjømerker som veivisere inn til en handelsplass. Det største problemet jeg ser ved denne kildegruppen er at det alltid vil være svært vanskelig å avgjøre når en type sjømerker eventuelt gikk ut av bruk. Det kan ikke utelukkes at en gravhaug fra jernalder også har fungert som sjømerke i en senmiddelalderkontekst. Kanskje er den eneste muligheten for å belyse dette spørsmålet å foreta registreringer med vekt på sammenhenger mellom kulturminner og landskap i et større område rundt handelsplassene og havnene.

8.3 Fortøyning, landingsplasser og havner

I det maritime landskapet kan havner og landingsplasser sies å være en samlende faktor som forener både handel og handelsveier. Havnene representerer ofte knutepunkter mellom seilingsruter og andre havner, samtidig står de ofte for møtet mellom innlandets økonomi og den maritime økonomien (se Westerdahl 1989:99).

Behovet for, og kjennskapen til, gode havner langs kysten er av uvurderlig betydning for all sjøfart og handel. Havnekonstruksjoner, landingsplasser og fortøyningsystemer er derfor like viktige spor etter bruken av det maritime landskapet som det båten er. Keith Muckelroy har påpekt dette aspektet ved havnene ved å si at: *"..without them few vessels could be launced, cargoes could not be loaded or unloaded, and there would be no refuges in times of foul weather"* (Muckelroy 1978:75).

Også med begrepet havn er det vanlig å skille mellom naturhavner og konstruerte eller "kunstige" havner. Et

eksempel her er Westerdahl (1989:99), som skiller mellom naturhavner og ulike former for menneskepåvirkede havner. Jeg har problemer med å godta et slikt skille. Ut fra en slik differensiering kan det synes som om en havn er noe naturgitt, uten å samtidig hverken ta med i betraktningen havnens kulturelle ytring, eller menneskers bruk av havnen. Utgangspunktet for en slik differensiering er at man ved å bruke begrepet havn enten legger i det at det er et sted som har vært brukt som havn, eksplisitt at det finnes få eller ingen synlige spor etter dette (naturhavn). Eller det menes en havn som er endret gjennom flere byggeprosesser, med utbedringer av både kaifront og bunnforhold (kunstig havn). Særlig er det i de tidligurbane sentra og i middelalderbyen, at denne siste typen havn opptrer. Havnene ved de mindre handelsplassene langs kysten ilegges oftere betydningen naturhavn. Jeg tror at den viktigste årsaken til dette er at en som arkeolog sjelden finner faste og tydelige spor etter endringer av naturlige strukturer her.

Et eksempel på dette er middelalderens Vågan i Lofoten. Eidet der man antar at den største handelsaktiviteten foregikk er omgitt av sjøen fra to sider, med en tilgrensede fjæresone på tilsammen ca.450 meter (Bertelsen 1986:119-120). Handelen sjøveien til og fra Vågan må ha hatt et stort omfang i en periode på flere hundreår, likevel er ikke havnebassengene og fjæresonen endret i synlig grad. Hvorfor ikke? Spørsmålet blir særlig interessant hvis det stilles opp mot definisjonene av, og skillet mellom, kultur og naturhavn. Gjør vi det, belyser vi noe av problemet med å skille mellom to typer havner basert på antall spor etter menneskelig aktivitet.

Vaaga-flåten, handelsfartøyene som seilte på Vågan, besto trolig i stor grad av byrdinger, den mest brukte båttypen i innenlandsfart langs kysten i middelalder (Herteig 1969:177, Urbanczyk 1992:135). Dette var gruntgående båter som kunne ros helt inn til land. For handelsmennene i Vaaga-flåten må derfor kunnskapen om tidevannet ha vært viktigere enn kaier, fordi varene kunne lastes eller losses ved flo sjø.

I publikasjoner etter gravninger i norske middelalderbyers kaifronter vises det ofte til kaibygging og andre utbedringer av havnen som en direkte indikasjon på handel og handelsvolum (se f eks Herteig 1985:69, Jondell 1985:125). Samtidig vet vi at steder som Vågan og Martnasund ikke har kaifront eller andre større utbedringer. Jeg ser tre mulige forklaringer på dette:

1. Båttype. Det var de mindre og lettere "coastal traders" som trafikkerte disse stedene. Den båttype som ble brukt i den "transportsonen" disse havnene var en del av, er derfor en bestemmende faktor for om naturforholdene måtte endres eller ikke, (jmf. eksemplet ovenfor fra Vågan).

2. Handel på vannet. Bertelsen (1986:120), estimerer hvor stort det bebygde området i Vågan var, og beskriver dette som et ekstremt maritimt tilknyttet miljø. Noe han ikke nevner er at de to vågene på begge sider av dette området trolig også dannet "tørt land" av båtdekk i høysesongen. Vågene må derfor tas med som et tillegg til det bebygde landområdet.

I tilfellet med Martnasund (kap 4.3), ser det ut til at mye av virksomheten foregikk på vannet, mens båtene lå fortøyd side om side i sundet. Tallrike fortøyningsanordninger på land og ikke minst kulturlaget under vann vitner om det.

3. Handelens omfang. En tredje mulighet er at handelen ikke hadde så stort omfang at det var lønt å foreta endringer av havnene eller å bygge kaier. Denne hypotesen samsvarer dårlig med de momentene jeg nevnte ovenfor (punkt 1 og 2), som viser at spor etter kaibygging ikke nødvendigvis gir et rett bilde av handelsvolum og andre aktiviteter i en havn.

Audhild Schanche (1987), påpeker at det er problematisk å skille mellom natur og kulturlandskap kun på grunnlag av antall spor etter menneskelig aktivitet: "*Kulturlandskap og naturlandskap kan også være ett, det avgjørende for hva en kaller det er hvilke synspunkt en betrakter det fra*" (Schanche 1987:18).

Jeg fikk illustrert dette da en fisker fra Vikna sa til meg: *"..det må være fint å drive arkeologi under vann i Martnasundet, det er jo en ypperlig naturhavn.."*.

Betraktet av fiskeren, med sitt bilde av nåtidens *kulturhavn*, (les: industrihavn, fiskerihavn, mm.), er det en naturhavn. Men ble stedet oppfattet som en "naturhavn" i senmiddelalder? Jeg tror ikke det, i hvert fall ikke av de som hadde øya som sitt kirkested og som handlet her. Kanskje er tradisjoner knyttet til sundet som handelsplass like viktige som materielle spor?

Som jeg viste i figur 6 (s: 28), ble det registrert flere typer kulturminner i og ved sundet som vitner om bruken av stedet som havn. Her er fem eksempler på slike spor:

1. Utbedringer av fjæresonen. For å lette lasting og lossing av grungående båter kan det ha vært tilstrekkelig med små utbedringer av fjæresonen. Eksempler på dette er steinsetting av bunnen opp til flomålet og rydding av båtstø. Asbjørn Herteig (1969:76), Detlev Ellmers (1985:25) og Sean McGrail(1985:14) viser at dette trolig var en vanlig måte å utbedre havnene ved handelsplasser og laste/losseplasser i middelalder.

2. Fortøyning. Ringbolter og fortøyningsbolter av jern er vanlige i tilknytning til en handelshavn, bruken av dem går i hvert fall tilbake til 1500-tallet (Rode 1941:209). Likevel må vi anta at langt de fleste fortøyningsanordninger i middelalder besto av tre og lokal stein. Om havner der det ikke finnes mulighet for fortøyning i trær eller fjell sier Rode (1941), at det ble laget fortøyningsanordninger som: *".. ofte var større eller mindre sammenkastede steinhauger, undertiden med en trepåle i midten, de såkalte åborder"* (Rode 1941:209, se også Wenaas 1990:29, Bjørklund 1991:28).

3. Løsfunn og kulturlag under vann. På bunnoverflaten og nedover i bunnsedimentene i en handelshavn ligger det ofte

gjenstander. Disse er deponert her fordi de ble kastet / mistet fra land eller fra båter som lå fortøyd i havna.

(Jasinski og Nymoen 1993:36).

4. Ballast. I havner som har vært i bruk over lang tid er det ofte forekomster av ballaststein i fjæra og på sjøbunnen (Westerdahl 1989:110). Består ballasten av flint, tegl eller handelsvarer som brynestein ol., er den lett å identifisere. Men naturstein, som nok var den vanligste form for ballast i middelalder, ofte vil være vanskelig å skille ut. Et unntak er når ballasten er kastet i sjøen på grunt vann mens båtene lå i ro. Da vil ballasten legge seg i markerte røyser som er lett synlige på bunnoverflaten. Store ballastforekomster kan etter min vurdering være en indikasjon på handel, fordi den jo må ha vært byttet ut med noe annet tungt.

5. Anker og vrakfunn. Under vann i områdene rundt en havn som ligger sentralt i forhold til seilingsledene finnes ofte vrak, båtdeler og anker. Dette er i seg selv en indikasjon på bruken av en havn. I tillegg kan lasten fortelle om handelsaktiviteten på stedet (se Crumlin-Pedersen 1985:87).

Deler av alle disse aspektene er tilstede som arkeologisk empiri i og ved Martnasundet. Problemet er imidlertid at ingen av disse sporene er særlig iøynefallende, i hvert fall hvis de betraktes fra land. Når det i tillegg er få synlige strukturer etter aktiviteter på land understrekes inntrykket av *naturhavn*, (les: et sted brukt som tilfeldig ankringsplass).

Fra skriftlige kilder så vi i kapittel 4.2, at å "tjelde" var en vanlig boform ved markeder på kysten i nyere tid. Figuren under er et foto fra ca 1880, som viser hvordan en slik bolig så ut.



Figur 11: "Å tjelde på marknadsbesøk" (Etter Færøyvik 1979: 104)

Eksemplet i figur 11 gjør at vi kan stille spørsmål av typen: hva blir igjen når dette båtlaget drar videre? Hvis dette var en vanlig boform også i middelalder, vil den vises i det arkeologiske materialet?

Disse spørsmålene må stå ubesvart. Jeg konstaterer at de ble reist fordi jeg forsøkte å diskutere skillet mellom natur og kulturhavn. Jeg konstaterer også at de er relevante i tilknytning til forskning på handel ved kysten. Denne delen om havner kan oppsummeres i to punkter:

1. De empiriske kriteriene som legges til grunn for å beskrive en havn for konstruert eller utbedret er ofte for snevre.

2. Bruken av båt og seil som bolig (på land og på sjøen) er et viktig aspekt med tanke spor etter bruken av en havn.

8.4 Handelsvarer

Som deler av det arkeologiske materialet er handelsvarene en sentral kilde til studier av handelsplasser ved kysten. Når en gjenstandskategori som middelalderkeramikk blir funnet i en havn i Norge får vi informasjon om minst to viktige ting. For det første ble det ikke produsert keramikk her i middelalder, derfor må det dreie seg om en gjenstand som er importert, enten direkte eller via en annen havn. For det andre: hvis materialet ikke synes å stamme fra en gårdshaug eller andre avgrensede bosetningsspor, indikerer det at det har foregått handel på stedet. Med indikasjon på handel, mener jeg et gjenstandsmateriale som har et stort omfang. Jeg ser her bort ifra enkeltgjenstander som kan ha vært mistet / kastet overbord ved tilfeldig ankring.

Handelsvarene kan videre gi viktige informasjoner om hvilke typer varer det ble handlet med, dateringer og proveniens. Men kan det utskilles en egen kategori "maritime handelsvarer"? Det er uproblematisk å kalle produkter som egg, dun, spekk, fisk mm. for kystvarer. Men jeg ser ikke en slik inndeling som særlig fruktbar. Slik jeg ser det er handelsvarene maritime bare i lys av transportteknologien (jmf. diskusjonen om handel i rom kap 7.2:). I et maritimarkeologisk perspektiv henger derfor handelsvarene nøye sammen med bruken av båter og det transportnettverket seilingsledene danner. En stor del av de varene som inngår i dette maritime handelsnettverket ble produsert i innlandet. Derfor er det ikke mulig å avgrense studier av handelsvarer til bare kystvarer. Et illustrerende eksempel på dette finnes hos Dunning (1968:35), som sier at: *"..the kilns producing the pottery were seldom situated in the ports engaged in the trade, but at one or more places in their hinterland"*.

8.5 Handelsveier

Et viktig resultat av menneskets bruk av landskapet er handelsveiene. Coles (1984) påpeker at studier av disse er en kilde til kunnskap om et samfunns økonomi, organisasjon og behov for å knytte forbindelser. Han understreker denne

kildens betydning ved å si at: *"..to ignore the precision offered by a study of routes and roads would seem to represent a failure on the part of the archaeologist who seeks to understand the nature of past societies"*(Coles 1984:20, etter Smedstad 1988:179).

En stor del av det arkeologiske materialet fra en handelsplass består av ting som ikke er produsert på stedet. Det er enten varer som er fraktet hit fra det nære omlandet, eller det er importerte varer. Dunning (1968), ga et eksempel på en slik handelsvare når han viste til keramikk som arkeologisk markør for handel. Han konkluderte med at: *"..medieval pottery can be used with confidence to illustrate the ramifications of maritime trade"* (Dunning 1968:36, se også Reed 1992:74).

Slik jeg ser det kan en handelsplass på kysten sies å representere et transittområde. Her fikk varene nye eiere, de ble fraktet videre fra sjøen og til områder i innlandet eller fra innlandet og ut til kysten og det maritime handelsnett. De elementene jeg til nå har diskutert (kap 8.1-8.4) spiller et nettverk av seilingsleder og handelsruter. Dette nettverket knytter havnene sammen og danner en av hovedingrediensene i det Westerdahl (1989:133), kaller det maritime kulturlandskapet.

Helenen Clarke (1983), hevder at handelsvarene er deler av det arkeologiske materialet som kan utdype vår kunnskap om Nordsjøhandelen. Hun sier om denne handelens omfang i middelalder at: *"There could hardly have been a corner of northern Europe which did not possess an object of ultimately foreign origin, be it a reworked piece of raw material or an object manufactured overseas"*(Clarke 1983:23).

Men handelsvarenes proveniens forteller ikke hele historien. Hvordan, og hvorfor ble de fraktet dit? Er det spor etter denne veien? Det er nødvendig å knytte en sammenligning av elementer som: veinett, kavlebroer, varder, seilingsmerker og topografi for å kunne svare på dette.

8.6 Topografi

Ferdsel på sjøen krever andre måter å forholde seg til landskapet på, enn ferdsel på landjorda. Naturforholdene og topografien er en av grunnene. Bruken av sjøen som handelsvei gjør kunnskapen om topografi livsnødvendig, ikke minst fordi kystlandskapet også består av et undersjøisk landskap. Jeg tror derfor at landskapsanalyser er viktige for å forstå lokaliseringen av en handelsplass. Dette gjelder ikke bare på det praktiske nivå, for topografien kan også utnyttes, blant annet i politiske og økonomiske strategier. Et eksempel på dette er det undersøkte havneanlegget ved Agdenes, ytterst i Trondheimsfjorden (se Sognnes 1985:59, Jasinski 1993:40). Agdenes er et værhardt sted, likevel ble det i tidligmiddelalder laget havn her på tross av topografien og hensynet til gode havneforhold for båtene. Sett fra en annen vinkel kan valget av denne havnen nettopp være gjort på grunn av topografien. For Agdenes ligger strategisk til for kontroll med handelstrafikken til og fra Nidaros.

Dette resonnement gjør at vi kanskje kan si at plasseringen av en steinkirke på Nærøya heller ikke er tilfeldig. En meget viktig sjøvei gikk rett forbi og alle måtte se dette bygget. Denne synsmåten på et kulturminnes plassering i relasjon til, og aktive bruk av, topografien rundt er fremmet av Keller (1993), og Jasinski (1994). (se også Gren 1989, Bradley 1991, Brendalsmo 1991, Ingold 1993).

Jeg tror det ligger en stor utfordring i å undersøke hva slags tilknytning til, og bruk av, landskapet menneskene har hatt. En utfordring, fordi forholdet til landskapet er subjektiv og fordi resultatene av denne tilknytningen ikke er tilgjengelig i form av tradisjonell arkeologisk empiri.

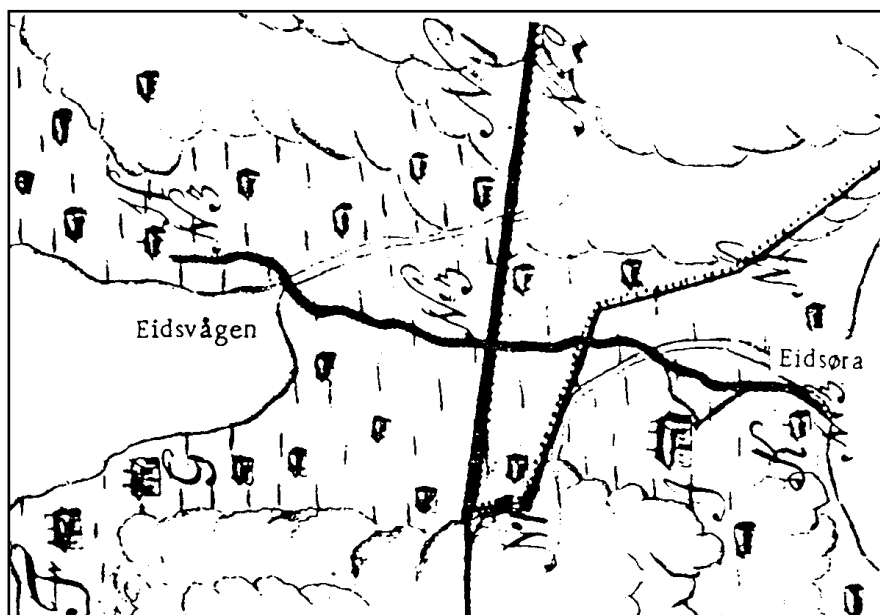
At oppfatningen og bruken av landskapet er avhengig av betrakterens synspunkt vises i gamle kart. Figur 12 (s: 68), er et bilde av Ytre Namdalen slik en ukjent tegner så for seg landskapet i "Nærø kald" i andre halvdel av 1700-tallet.

8.7 Drageid

Et særpreg ved landskapet nord og øst for Nærøy er at det flere steder former lave eid over landtungene (understreket av tegneren av kartet i fig 12). Eid av denne typen er viktige elementer i det Westerdahl (1994) kaller "transportlandskap" og "transportsoner" fordi de markerer overganger i landskapet der man bytter farkost. At topografien i vest og Midt-Norge legger premissene for at "sjøveien" enkelte steder går over land, er også tidligere påpekt av navneforskeren Ivar Modéer(1936). Han legger vekt på slike eid når han beskriver ferdselen langs den indre kystleden. Navn på "eid", tolkes av Modéer som steder der man gikk over land. Steder som har forstavelen "drag"(eid) eller bare "drag" knytter han til tradisjoner for å dra båter over land (Modéer 1936:90-98, se også Norman 1993:98-99).

Eidene har derfor en åpenbar sammenheng med handelsveier og er relevant empiri i et maritimarkeologisk perspektiv på handel. Dette gjelder kanskje i særlig grad de lokale handelsplassene som ble trafikkert av de mindre og lettere båtene.

I Møre og Romsdal finnes et illustrerende eksempel på dette. Her ligger Tiltareidet, (se fig 1: 7 og fig 13: 70), et sted der det er funnet spor etter brolegninger som går på tvers over land fra fjære til fjære. Brolegningene er datert til vikingtid og middelalder (Smedstad 1988:152). Ved å dra båten over land på dette stedet kunne man unngå seilas på et av Norges farligste sjøområder: Hustadvika. Ingrid Smedstad (1988:153), ser bruken av dette eidet i sammenheng med "kystkaupangen" Veøy som ligger 4 mil SV for Tiltareidet. I en reiseberetning fra 1804 får vi et bilde på at sjøveien fra Molde til Trondheim så sent som i forrige århundre kunne gå denne indre leden over eidet: *"..her blev baaden og alle effecter kjørt over den 3/4 norske miil brede landtunge, Ejd kaldet, indtil Tingvoldfjorden, hvor baaden igen blev sat i vandet og effecterne inskibede i den"* (Clausen & Rist 1912:22).



Figur 13: Kart over Tilttereidet fra 1764. Den svarte streken tvers over eidet markerer stedet der restene etter den gamle kavlvegen ble funnet.

8.8 Navnetradisjoner og stedsnavn

Til forskjell fra landjorda, finnes ingen spor etter bruken av havet på overflaten. Foruten arkeologisk gjenstandsmateriale fra havbunnen og på land, forteller havet ingenting om hvilke hendelser, eller former for utnyttelse som har foregått der. Derfor vil jeg argumentere for at navnetradisjoner bør trekkes inn som kildemateriale i arkeologisk forskning på maritime handelsforhold. I dette standpunktet ligger erkjennelsen av at skillett natur / kulturlandskap i flere tilfeller kan være problematisk å akseptere. En trenger ikke avsette fysiske spor i og endre på kystlandskapet for å ferdes i det, men like fullt har mennesker forholdt seg til dette landskapet. En måte å markere tilknytningen til et landskap på kan blant annet være å merke viktige områder og hendelser med stedsnavn (se f.eks. Schanche 1987:18, Johansen 1988:18-19).

Christer Westerdahl (1989), tillegger nettopp stedsnavnene stor betydning i søken etter å forstå det maritime landskapet og han går så langt som å si at stedsnavn: *"..utgör en nyckel för förståelse av förhållanden, ock även i viss mån av händelser, av betydelse för maritimhistorien som helhet"...*"En marinarkeologisk inventerare kan alltså plocka fram ornamn

med de namnled, som ögonskenligen kan beteckna det som han/hon söker." (Westerdahl 1989:61).

Hele kysten er full av navn som har sitt utspring fra blant annet fra bruken av havet som handelsvei. Jeg har vist noen eksempler på dette fra området rundt "Martna"-sundet. Andre eksempler finnes hos Morcken (1983), som i en artikkel om sjømerker nevner det gammelnorske ordet hafnar-merki, og sier om dette navnet at det:

"..opprinnelig må ha hatt akkurat den betydningen som ligger i ordet, nemlig som veiviser inn til en havn" (Morcken 1983:11).

Det går an å ramse opp flere ulike grupper navnetradisjoner som kan relateres til hendelser, tradisjoner, navigering og seilingsleder. Jeg vil her vise til noen få eksempler på stedsnavn og muntlig tradisjon som kan ha forbindelse direkte til handel og handelsplasser. I Norge kjennes blant annet Kaupang, Bjarkøy, Torg, Kopstad og Lade (Sandnes og Stemshaug 1990). Nært knyttet til handelsplasser langs kysten er også de mange "Havn" og "Våg"-navnene som ofte betegner hvilke type havn det er snakk om. Et relevant eksempel her er "handelshavn" navnene (se Westerdahl 1989:108).

På samme måte som det ble gjort med sjømerker (Morcken 1983), og havner (Westerdahl 1989), er det vanlig å skille mellom to typer stedsnavn : bebyggelsesnavn og naturnavn (se f. eks Westerdahl 1989:61). Som tidligere nevnt (kap 8.2 og 8.3), har jeg problemer med å akseptere at det kan trekkes noe entydig kognitivt skille mellom natur og kultur. Et viktig argument mot det å skille mellom navn på f eks. et fjell eller et havområde, og menneskekonstruerte elementer i landskapet er at bruken av dem ikke behøver å være forkjellig. Jeg påstår derfor at både Morckens "naturlige" sjømerker og Westerdahls "naturnavn" begge kan plasseres i kategorien "kultur elementer" i det maritime landskapet. Jeg mener at begge begrepene bør tas i betraktning under forskning på maritim handel og er uenig i at det går an å sette klart skille mellom natur og kultur også her.

Når naturformasjoner og spesielle posisjoner på havet er gitt en viss type navn, må vi anta at stedet har vært av betydning for den aktiviteten som har foregått der. Jeg ser på dette som særdeles viktig for en maritim arkeologi som ofte er hensatt til å forholde seg til "usynlige" spor. Deler av havlandskapet som i dag oppleves som natur kan tidligere ha vært en livsnødvendig veiviser til leia inn mot en handelsplass. Et illustrerende eksempel på dette er *landtoningskartene* (se f eks Lövenörn 1975). Dette er tegninger av landprofiler sett fra sjøen, med navn på de landskapsformasjonene som er lett synlige. Slike profiltegninger er også i dag en del av moderne farvannsbeskrivelser (se f eks DNL 1992:63).

De aller fleste sporene etter menneskers bruk av havet som transportvei er "usynlige", likevel kan de altså til en viss grad spores ved å ta hensyn til navnetradisjoner. Uten å undersøke havbunnen, kan stedsnavn i flere tilfeller være eneste indikasjon på at et sjøområde har vært brukt i handelssammenheng.

Et enda mer usynlig men ikke desto mindre interessant aspekt, er den kunnskap om havet som ikke finnes "materialisert" i form av kart, varder eller stedsnavn.

8.9 Kognitive aspekter ved havner og handelsveier

Dagens sjømenn har til rådighet en rekke tekniske hjelpemidler til navigering, bestemmelse av båtens fart og ikke minst gode sjøkart og tidevannstabeller. En del av disse hjelpemidlene fantes i middelalder også, men vi må regne med at det meste var basert på erfaringskunnskap hos de som brukte havet.

Denne kunnskapen er ikke tilgjengelig som arkeologisk empiri i tradisjonell forstand. Men det er viktig å påpeke at denne kunnskapen var livsnødvendig for dem som var avhengige av å nå trygt fram til en handelshavn. Frake (1985) understreker at det var denne erfaringskunnskapen som lå bak utviklingen av kompasset:

"A cognitive schema of invariant directions is necessary not

only for assessing present direction, but equally important, for thinking about direction"(Frake 1985:263).

Kompassrosen var, ifølge Frake, kun et hjelpemiddel for å organisere allerede kjente forhold som for eksempel kunnskapen om tidevann og himmelretning inn i et fast system (Frake 1985:264). Gell (1985:272) hevder at før sjøkartene ble vanlig har alle de aspekter som har betydning for å finne fram til bestemmelsesstedet utvilsomt vært lagret som "mentale kart".

Ulike former for sjømerker, forhold vedrørende flo og fjære, samt navigering inngår i dette "kartet", jamfør også rådene til *farmannen* i Kongsspeilet sitert innledningsvis. Den kognitive opplevelsen, kjennskapen til handelsveiene og navigeringen kan derfor sies å ligge i de allerede beskrevne aspektene ved at de som brukte sjømerkene oppfattet dem etter sin bruk (Gell 1985:272, se også Bourdieu 1977:2).

9.0 AVSLUTNING, EN SAMMENFATTENDE DISKUSJON

Jeg har redegjort for en maritimarkeologisk undersøkelse ved Martnasund i Nærøy (kap 4). Denne lokaliteten kalte jeg for en handelsplass, et fenomen jeg innledningsvis (kap 1.2), ga en vid innholdsmessig og kronologisk definisjon. Årsaken til denne vide formuleringen var at det er gjennomført så få undersøkelser av ikke-urbane steder på kysten der det har foregått vareutveksling i senmiddelalder. Det var også nødvendig å komme med en generelt formulert definisjon på fenomenet, fordi jeg oppfatter en handelsplass som noe annet enn kaupang og handelsstedene. Tidsrommet senmiddelalder - overgangen ny tid, ble så diskutert med særlig vekt på tre aspekter som jeg oppfatter som viktige deler av en handelsplass:

1: Handelsbegrepet, der to syn på økonomi og handel ble presentert (kap 5).

2: Forholdet mellom religion og handel (kap 6).

3: Delen om handel i rom (kap 7), der jeg kort redegjorde for bosetning, økonomi og topografi, med særlig vekt på ferdsel i kyst og innlandsbygdene i Namdalen.

En del av mine problemstillinger gikk ut på å finne ut av innholdet i, og relevansen av, maritimarkeologien i henhold til forskning om handelsplasser på kysten. Dette ble fulgt opp i kapittel 8, der jeg presenterte og drøftet aspekter ved kulturminner og landskap i relasjon til handel og maritimarkeologi. I kapittel 9.2 oppsummerer og diskuterer jeg maritimarkeologiens empiri, metoder og dens eventuelle bidrag til forskning på en handelsplass ved kysten.

En annen del av problemstillingene gikk ut på å undersøke hvilke faktorer som ligger bak tilblivelsen av en handelsplass på kysten, samt stedets relasjon til de urbane sentra i senmiddelalder. Det følgende kapittelet (9.1), er en sammenfattende diskusjon relatert til disse spørsmålene. Ut fra denne diskusjonen vil jeg også forsøke å finne mulige

forklaringer på hvilken funksjon en maritim handelsplass kan ha hatt. Jeg vil basere diskusjonen på ulike tolkninger av resultatene fra Martnasund - undersøkelsene kombinert med forskningsresultater fra andre lokaliteter som jeg finner det relevant å sammenligne med.

9.1 Martnasund i lokal kontekst: sentrum i periferien?

Denne overskriften er relatert til vitale spørsmål i mine problemstillinger. Kapittelet er en diskusjon om mulige årsaker til etableringen av Martnasund, handelsplassens innhold og betydning, samt et forsøk på å klargjøre Nærøyas relasjon til de urbane sentra i senmiddelalder.

Men før jeg ser nærmere på disse spørsmålene finner jeg det riktig å gi en kort oversikt over den historiske konteksten. Jeg vil først beskrive noen viktige trekk ved tidsrommet middelalder i Norge generelt, for så å legge hovedvekt på senmiddelalder og lokale forhold i Yttre-Namdal spesielt.

I historiske oversikter blir det understreket at perioden fra statsdannelsen i Norge frem til reformasjonen representerer store økonomiske, samfunnsmessige og politiske omveltninger. Økonomisk preges epoken særlig av store endringer gjennom en økende spesialisering innen ulike næringer. (Blom 1956, Imsen 1984, Andrén 1989, Bagge og Mykland 1989). Kirke og konge fikk økt makt utover i middelalder, blant annet ved å legge under seg stadig større landområder som tidligere var privat jord. Etableringen av en sentral politisk og religiøs stat førte til en økende grad av sosial lagdeling i samfunnet, befolkningen på landsbygda ble leilendinger under konge eller kirke, og skillet mellom by og land ble sterkere. (Imsen 1984, Andrén 1989).

Svartedauen, perioden fra ca 1347-1350 e. Kr., medførte kraftige fall i folketallet og mange gårder legges øde. På samme tid etablerer Hansaforbundet fast kontor i Bergen og er nå en sentral aktør i handelen med fisk fra Nord og Vest-Norge. Bergens stilling som stapelplass for handelen med

tørrfisk fra Norge var sterk i middelalder og byen beskrives som landets ledende handelsby (Blom 1956:376, Herteig 1969:161). Fram mot 1400-tallet får hanseatene konkurranse av blant annet hollendere og engelskmenn (Blom 1956:376, Nedkvitne 1983:62-69).

I tidlig og høymiddelalder fungerte steder som Borgund, Veøy og Vågan som regionale stapelplasser for handelen med Bergen. Men mot slutten av 1300-tallet blir disse kjøpstedene utkonkurrert av jektskipperne og båtlag som trosser kongens pålegg om å selge sin fisk på stapelplassene. Utover i senmiddelalder etableres mange små fiskevær langs kysten og tørrfisken seiles nå direkte til Bergen. Bertelsen (1985:171), ser denne endringen i sammenheng med nedgangen for kjøpstevnet i Vågan, fordi den direkte handelen på Bergen tok grunnlaget vekk for Vågan.

Jeg går nå over til å beskrive noen viktige trekk ved perioden senmiddelalder i en lokal kontekst, der jeg spesielt vil se på forhold vedrørende Namdal og Nærøy.

Epoken innledes med svartedauen, og som i resten av landet rammes også befolkningen i Namdalen hardt. Folketallet ble nærmest halvert, og kom ikke opp på samme nivå før i tiden etter reformasjonen. Sandnes (1965:263-266), gir et bilde på de økonomiske virkningene av pestens herjinger ved å sammenligne størrelsen på landsskylden fra tiden før og etter svartedauen. En viktig kilde i denne sammenhengen er erkebiskop Aslak Bolt sine fortegnelser over erkebispestolens jordegods i området. I slike jordebøker finnes det fra tiden etter ca 1440, detaljerte nedtegnelser over størrelsen på landsskylden, det vil si den avgiften leilendingene betalte. Nedgangen i landsskyld etter svartedauen var betydelig i hele Namdal, men størst var den i de indre jordbruksbygdene. Ifølge Sandnes (1965:266-267), var folks økonomi i de ytre delene av området bedre, og han viser til at nedgangen i landsskyld i Nærøy syssel var mindre enn i resten av Namdalen. Forskjellene forklares med at kystfolket hadde sjøen og fiskeressursene, et

næringsgrunnlag som ikke fordret så stor arbeidskraft som jordbruket, og som fortsatt ga avkastning selv om arbeidsstokken nærmest ble halvert (Op Cit).

I tiden frem mot 1400 og 1500-tallet endres bosetningsmønstrer i Namdalen ved at det skjer en markert befolkningsmessig forskyvning ut til kysten. Denne endringen sees dels som en følge av at svartedauen rammet jordbruksbygdene hardt, dels sees den i sammenheng med den allmenne økonomiske utvikling i Nord - Europa (Sandnes 1965:275). Som nevnt tidligere ble det på denne tiden etablert mange spesialiserte fiskevær, noe som også var tilfelle i Ytre Namdalen. En vet lite om disse værene på 1400-tallet, men utover på 1500-tallet gir skattemanntall og oppgaver over fisketienden opplysninger om et 10-talls slike vær i Nærøy og Fosnes gjeld (Sandnes 1965:318-321). For ytter - namdalingene var Trondheim den nærmeste byen geografisk sett, og det var hit kongen tidligere hadde formant dem å seile med sine varer. Til tross for dette ble fisken fraktet direkte fra værene til hansabyen, og Bergen ble den økonomisk viktigste byen også for ytter-namdalingene. Skattemanntall fra Nærøy og Vikna på 1500-tallet forteller om flere velstående jektskipper som betalte 24 lodd sølv, mot gjennomsnittskatten i Namdal som var på 5 lodd. (Sandnes 1965:331). I beskrivelsen over Namdal fra 1597 (DKNVS 1817:75), går det frem at det å bytte tørrfisk mot korn i Bergen på denne tiden var blitt en innarbeidet del av mange ytter - namdalingers økonomi.

I følge Sandnes (1965:332), som har gransket jordebøker og skattelister, var også mange øvrighetspersoner involvert i denne maritime handelen og i 1563 står selveste presten på Nærøya oppført som jektskipper. Med denne siste opplysningen vil jeg nå gå over til å reflektere over handelsplassen på Nærøya, dens tilblivelse, funksjon og relasjon til omverdenen. I kapittel 4.1 redegjorde jeg for øyas stilling som kirkested i middelalder. Dette ble fulgt opp med et kapittel om hva flere forskere har ment om forholdet mellom religion og handel (kap 6). På grunn av visse opplysninger ad etymologisk vei,

angående øyas plass i førkristen tid (f eks Rygh 1903:354, Leirvik 1989:370), valgte jeg også å redegjøre for mulige sammenhenger mellom religion og handel i yngre jernalder.

Et gjennomgripende trekk jeg finner hos alle de forskere jeg har referert til angående Nærøya er at den ligger sentralt til. Hva betyr dette? Når ordet sentralt blir brukt til å beskrive forhold i forskjellige tidsepoker vil det være ladet med ulike betydninger. Jeg tror derfor det er viktig å spørre; Hva er det som var sentralt med Nærøy? Jeg sier var, for i dag tror jeg at det er svært få som vil kalle Nærøy for et sentralt sted. (I losen (DNL 1992:328-330), står det fire setninger om Nærøy bl.a. : "*..ankerplass for småfartøyer i Martnasundet.*"., mens Rørvik, Kommunesenteret for Vikna, har fått hele to sider!).

I omtalene av Nærøy er bruken av begrepet "sentralt" åpenbart ment å skulle beskrive forhold som ligger et stykke tilbake i tid. Men hvor langt tilbake i tid og hvorfor sentralt? Dette er etter min mening to kjernesporsmål til problemet med å forstå tilblivelsen av en handelsplass på Nærøy. Jeg ser på de følgende to hypoteser som relevante i tilknytning til spørsmålene:

A. Handelsplassen kan dateres til yngre jernalder. Tilkomsten har sammenheng med at Nærøy på denne tiden var åsted for årvisse religiøse samlinger knyttet til en stormannskontrollert region med sete i Ytre - Namdalen. Parallelt med disse samlingene utviklet det seg sesongvise "handelsstevner" ved den beste havnen på øya. Denne tradisjonen fortsatte inn i middelalder og ny tid, upåvirket av statsdannelse og religionsskifte.

B. Handelsplassen kan dateres til 1300-1400-tallet. Tilkomsten må sees som en bi-effekt av at Nærøy huset fylkeskirken for dette området. Samtidig skal oppstanden av handelsplassen sees i sammenheng med en tilpasning til et profesjonelt fiske og værboetning. Som kirkehavn var Martnasundet også åsted for innkrevning av landsskyldvarer,

disse samlingene utviklet seg til et sesongbetont marked som ble holdt levende til helt inn på 1800-tallet.

Viktige deler av begge disse hypotesene bygger på at Nærøy var et sentralt sted i betydningen "der viktige religiøse samlinger foregikk". I henhold til spørsmålet *hvorfor maritime handelsplasser oppstår* trenger derfor ikke disse to forslagene betraktes som opposisjonelle. Det er når det gjelder spørsmålet om når Martnasundet ble tatt i bruk som handelsplass at hypotesene A og B spriker.

Til A.

Nærøya ligger i et område som i yngre jernalder knyttes til høvdingeseter bygd på økonomisk og politisk makt over større områder. Noen kilometer lenger S/Ø for Nærøy ligger Ramsta (*Rafnista*), som av Sandnes (1965:168), beskrives som det mektigste høvdingesete i Yttre-Namdal. I 800-900-tallets redistributive økonomiske kontekst kan Nærøy ha vært en brikke i det Näsman (1989:171), kaller et "polysentrisk konglomerat av sentrumsfunksjoner" i et høvdingedømme. En av disse funksjonene kan ha vært at øya var et religiøst samlingssted for dyrkelsen av sjøguden Njord men det kan også være at det lå en kaupang på øya. Hvis det er tilfelle at Nærøy var et senter for konvertering av varer i yngre jernalder, kan en teori om handelsplassen ved Martnasund være at den representerer en forlengelse av denne tradisjonen. En slik forklaring forutsetter imidlertid at en må se endringer i handelsplassens funksjon i lys av de ulike sosio -økonomiske modeller for yngre jernalder og middelalder. Et argument som taler for at det kan være en forbindelse mellom handel på Nærøya i disse to samfunnskontekstene er at det ser ut til at det var kultstedskontinuitet på øya, at et hov i yngre jernalder ble avløst av en steinkirke i den eldste kristne tid.

Hypotese A er etter mitt syn ikke helt usannsynlig. Men i henhold til mine problemstillinger er den meningsfull kun i sammenheng med spørsmålet om grunnlaget for handelsplassen skal sees i lys av middelalderens økonomiske system eller ikke.

Undersøkelsene i Martnasund frembrakte ingen resultater i form av arkeologisk materiale som kan verifisere hypotese A. Når jeg likevel påstår at handelsplassen kan ha røtter i en kaupangtradisjon, bygger jeg først og fremst på et maritimt perspektiv: Nærøy sett fra sjøen. Når topografi, stedsnavn, sammenhenger med seilleden og høvdingeseter i området tas med i betraktningen, blir *en sentral plassering* en meningsfull beskrivelse av Nærøy i yngre jernalder. Jeg kan derfor ikke forkaste hypotese A, isteden lar jeg den stå åpen som en av flere muligheter.

Til B.

De maritimarkeologiske undersøkelsene i Martnasund ga resultater som kan tolkes som en støtte til hypotese B. Jeg ser derfor dette forslaget som en hovedhypotese, og i det følgende vil jeg konsentrere diskusjonen om denne forklaringsmodellen.

Settes tidspunktet for oppkomsten av en handelsplass i Martnasund til 1300-1400-tallet, vet vi allerede en del om den lokale historiske konteksten. Er det noe i dette bildet som kan gi forklaringer på hvorfor Martnasundet ble arena for kjøp og salg?

For å kunne foreslå mulige svar på dette spørsmålet tror jeg det igjen blir viktig å ta utgangspunkt i begrepet sentralt. Slik jeg ser det er det tre argumenter som taler for en beskrivelse av Nærøy som et sentralt sted i senmiddelalder. De to første har jeg allerede vært inne på flere ganger; plasseringen i forhold til viktige seilleder, samt at hovedkirken for dette området lå her. Det tredje argumentet har sammenheng med den lokale sosio - økonomiske konteksten vedrørende Nærøy prestegjeld i senmiddelalder. Viktige momenter i dette bildet er at bosetningsmønstrer forskyves fra innlandet ut mot kysten og at flere mennesker involveres i markedsfiske. Dette medførte en generell økonomisk oppgang i Ytter - Namdalen, en oppgang også i avgifter og fisketiende. Dette gjenspeiles i at Nærøy på 1400-tallet var et av de

rikeste prestegjeld mellom Trondheim og Trondenes (se Søråa 1914:19).

Det er altså flere ting som borger for at Nærøy kan beskrives som et sentralt sted i senmiddelalder. Stedet må først og fremst ha vært et viktig samlingssted for de som sognet til Nærøy. I tillegg må stedet ha vært viktig som havn for alle de som trafikkerte den viktige leden forbi øya. Men er dette forklaring god nok på oppstanden av en handelsplass i Martnasund?

Jeg har tidligere (kap 3.1), referert til Herteig (1979:48), som tar utgangspunkt i steders geografiske plassering i en forklaringsmodell på oppkomsten av Veøy i Møre og Romsdal og Borgund på Sunnmøre. I følge Herteig, er regionale variasjoner i næringsgrunnlag en faktor som kan forklare at disse stedene ble arena for varebytte mellom kyst og innlandsbygdene. Av Herteig betraktet kan tilkomsten av Veøy og Borgund først og fremst sees som *"naturvokste tettsteder,.... favorisert av sin beliggenhet"* (Herteig 1979:49). I tillegg påpeker Herteig, at disse stedenes religiøse funksjoner, kombinert med at de etter hvert også ble åsted for oppsamling av landsskyldvarer, er faktorer som kan ha medvirket til at de ble åsted for kjøp og salg (op cit:48). Arkeologisk materiale fra Veøy og Borgund sannsynliggjør at det ble drevet handel allerede på 1000-tallet. Beskrivelsen av stedene som religiøse sentra som etter hvert ble kombinert med skatteinnkrevning passer med Nærøy. Men det er store forskjeller i det sosio - økonomiske bildet fra tidlig til senmiddelalder, noe som gjør en sammenligning med 1300-1400-tallets Nærøy uforsvarlig. Jeg tror derfor at det er nødvendig å se Martnasundet i sammenheng med lokaliteter som ikke bare har de to elementene; religiøst samlingssted og sentral plassering i seg, men som også er mest mulig analoge med hensyn til en økonomisk og samfunnsmessig historisk kontekst.

Thomas Wallerström (1985, 1987), har skrevet to artikler om arkeologiske undersøkelser av handelsplasser i Norrbotten. Etter min oppfatning er det mange likheter ved den konteksten

Wallerstrøm plasserer disse stedene i og Nærøy. Wallerstrøms konklusjoner angående stedenes tilblivelse blir derfor viktige.

Wallerström (1985:13-22), viser til undersøkelser av to steder som han kaller sesongvise handelsplasser, en ved Kyrkudden og en ved Kyrkbyn. Disse lokalitetene ligger begge i tilknytning til en middelalderkirke, og de oppsto en gang på 1300-tallet (op cit). I tillegg til disse to handelsplassene, tror Wallerström (1985:15) at det kan ha vært handelsplasser i tilknytning til flere av de andre middelalderkirkene i Norrbotten. Angående den romlige beliggenheten av handelsplassen ved Kyrkudden sier Wallerström at stedet ligger sentralt til fordi: *"Kommunikationerna är goda båtledes och det går bra att lägga till med båt vid kyrkudden"*. (Wallerström 1987:161).

Men den viktigste årsaken til at handelsplassene oppsto har i følge Wallerström (1985:21-22), å gjøre med at Norrbotten på denne tiden ble inkorporert i en begynnende markedsøkonomi. Dette skjedde på grunn av en økende etterspørsel etter fisk, etterfulgt av en omlegging til profesjonelt fiske, noe som medførte et behov for lokale handelsplasser. Av Wallerström betraktet, var trolig også kirken *"..pådrivande för eller i vart fall engagerad i denna utveckling"* (op cit 1985:22).

Jeg tror at eksemplene fra Norrbotten viser at en måte å se tilkomsten av kjøp og salg i Martnasund er å se stedet i sammenheng med en tiltagende grad av profesjonelt fiske. Når deler av befolkningen bosetter seg i fiskevær blir de samtidig avhengige av å kunne kjøpe ting de ikke lenger produserer selv. Sandnes (1965:331), beskriver situasjonen slik: *"..dess større del av befolkningen som ble knyttet til fisket og budde i nakne, jordlause fiskevær uten muligheter for åkerbruk, dess mer påkrevd ble det med regelmessig tilførsel av korn og mjøl sørfra"*.

I kapittel 6.1 forsøkte jeg å se sammenhenger mellom religion og handel i middelalder og antydte ut fra dette at geistligheten kan ha vært en direkte aktør i vareutvekslingen i og ved Martnasund. Skriftlige kilder om forhold på 1500-tallet fortalte at Nærøypresten var engasjert i handel som jektskipper, og registreringene rundt Nærøy viste at kirken og dens symboler var godt synlig i landskapet. Jeg tror at en måte å tolke disse momentene på, er å se kirken i rollen som en aktiv pådriver for å kanalisere et oppstått behov for en lokal handelsplass til Nærøy.

Jeg vil oppsummere spørsmålet om hvorfor en maritim handelsplass oppstår ved å sette opp tre punkter. Jeg vil ikke legge vekt på noen innbyrdes rang mellom dem, snarere tror jeg at en sannsynlig årsak til oppkomsten er å finne i en kombinasjon av disse tre faktorene:

* *Gode havneforhold og sentral plassering i forhold til maritime handelsveier.*

* *Religiøst samlingssted, åsted for innkrevning av tiende og lansskyldvarer kombinert med kirkens økonomiske interesser.*

* *Økende behov blant den delen av befolkningen som hadde spesialisert seg på fiske for å kunne kjøpe varer de ikke lenger produserte selv.*

Denne listen over sannsynlige årsaker til oppkomst av Martnasund som maritim handelsplass i senmiddelalder, inneholder slik jeg ser det, også momenter som kan kaste lys over stedets relasjon til middelalderbyen. Under følger en kort redegjørelse for hva jeg tror om dette forholdet. I problemstillingene mine spurte jeg om en maritim handelsplass skal oppfattes som *en følge av middelalderbyen, eller som en del av en uavhengig utvikling*. Det siste leddet i dette spørsmålet har jeg allerede debattert, og kom til at det ikke kan gis noe klart svar på dette ut fra tilfellet Martnasund. Isteden konsentrerte jeg meg om en forklaringsmodell som ser tilkomsten av kjøp og salg i Martnasund i lys av 1300-1400-tallets sosio - økonomiske kontekst. Et viktig trekk ved denne konteksten er at de urbane sentra har blitt hovedkvarter for

administrative, religiøse og ikke minst økonomiske funksjoner. Lars Ersgård (1988:204), ser byen på 1300-tallet som en veldefinert organisatorisk enhet der handelen konsentreres. Videre påpeker han at oppkomsten av fiskevær må sees i sammenheng med en slik urban avgrensning og sier at *"..Allt pekar mot att fiskeläget som företeelse är en direkt konsekvens av förändringarna under 1300-talets första hälft"*. (Ersgård 1988:204, se også Normann 1993:182).

Setter vi at markedsøkonomien er en del av, og styres fra byen, kan med andre ord Martnasund sies, i hvert fall indirekte, å være et produkt av de urbane sentra. Med indirekte mener jeg at byen først og fremst førte til fremveksten av fiskeværene, og at befolkningen i værene, som følge av at de ble spesialister, fikk behov for en lokal handelsplass. Jeg vil snart komme inn på spørsmålet om *hvordan handelen fungerte på en handelsplass i "skyggen" av de urbane sentra*. Men før jeg gjør det vil det etter min vurdering være viktig å avklare hvilken by Martnasund kan settes i sammenheng med. Dette forholdet vil trolig fremtidige analyser og klassifisering av gjenstandsmaterialet fra sjøbunnen i sundet si en hel del om. Slike analyser foreligger ikke nå men noen eksempler har vi. Et av dem er 1300-talls krukken (foto nr 1: 89), som trolig ble laget i Nieder Saksen. Kom den til Martnasund via Nidaros, eller ble den kanskje tatt ombord i en båt i Bergen? En av flere muligheter er at den kom fra Bergen, siden denne byen var den viktigste stapelplassen, også for den fisken som ble produsert i værene i Ytre-Namdal.

Samtidig tror jeg at det er grunnlag for å si at Martnasund også må sees i sammenheng med Trondheim. Den viktigste årsaken for å hevde det er at store deler av Ytre-Namdal i senmiddelalder, var jordegods underlagt bispesetet i Nidaros. Et av stedene leilendingene betalte sin landsskyld var ved tiendeberget ved Martnasund og Nærøykirka sto på denne tiden i tett forbindelse med Nidaros. Denne kontakten vises blant annet i at Nærøy på 1400-tallet var kannikkirke under domkapittelet i Nidaros. Nærøyas kontakter med bispesetet og Nidaros by kan også illustreres i at biskopen trolig hadde

egen havn, *Biskopstøa*, like N/Ø for Martnasund. Min oppfatning er at Martnasundet etter dette må sees i relasjon til to urbane sentra, Bergen og Trondheim. Til Bergen, som i første rekke var eksponent for markedsfiske og den maritime handelen og til Trondheim som det religiøse og administrative senter og sete for Ytter - Namdalens jordegodseiere. I kapittel 4.2 refererte jeg til kilder som beskriver Martnasundet som et sted der det i perioden ca 1600-1876 ble avholdt et marked i juni måned, samtidig med at allmuen betalte tienden. Funksjonen av årvisse markedsdager på stedet ble forklart ut fra et behov lokalbefolkningen hadde for å utveksle mat og nytteprodukter. Samtidig fikk vi inntrykk av at stedet på denne tiden også hadde et mer kommersielt tilsnitt. Jeg sikter her til at kremmere, utstyrt med handelsbrev fra Trondheim hadde faste handelsboder på stedet, samt at kjøpmenn fra Bergen handlet fisk i bytte med rug og rugmel. (se Søråa 1914:21, Woxeng 1973:43).

Maritimarkeologiske undersøkelser i og rundt sundet nyanserte kunnskapen om hvilke varer det ble handlet med. Størstedelen av gjenstandsmaterialet skriver seg fra perioden 1600-1800 og undersøkelsene bekrefter dermed opplysningene de skriftlige kildene gir om handel på stedet i ny tid.

Undersøkelsene på og i sjøbunnen resulterte også i materiale som har dateringer som faller innenfor perioden ca 1300-1500. Ut fra disse dateringene har jeg foreslått en mulig tidfesting av når Martnasundet ble tatt i bruk som handelsplass til første halvdel av senmiddelalder. Spørsmålet nå er i hvilken form handelen i sundet foregikk på denne tiden. Kan det trekkes paralleller fra det bildet vi har av handel på stedet i ny tid tilbake til 1400-tallet?

En måte å tolke fraværet av skriftlige kilder som for eksempel privilegier eller forordninger myntet på å regulere handel på stedet på 1400-tallet, er at denne virksomheten ikke spilte noen stor økonomisk rolle. Det er sannsynlig å anta at om det på denne tiden hadde stått faste handelsboder ved sundet, og

handelen hadde samme omfang som på 1700-1800-tallet, ville vært nevnt i skriftlige kilder.

Jeg tror derfor at handelsvirksomheten i denne tidligste fasen har vært en sesongmessig virksomhet og at den først og fremst foregikk fra båter i selve sundet. Dette siste bygger jeg på at mye av materialet ligger et stykke ute i sundet. Kanskje er det mest naturlig å tenke seg at folk bodde i båtene, eller under båtene på land mens de var på stedet? Det er likevel viktig å ta med i denne betraktningen at det, tross sterk strøm i sundet, er akkumulert gjenstander lagvis. En naturlig tolkning av dette er at stedet var jevnlig i bruk som handelsplass.

I den forklaringsmodellen jeg har lagt til grunn for oppkomsten av handelsplassen la jeg vekt på at de menneskene som bodde i fiskevær og drev profesjonelt fiske var avhengige av å kjøpe eller bytte til seg varer som de ikke produserte selv. Dette gjør det naturlig å tenke seg at overskuddsvarer fra en lokal næringsstruktur ble omsatt på stedet. Kanskje var også folk fra de indre delene av Namdalen her med sine varer, et mønster som ble beskrevet fra den siste fasen.

På grunn av Martnasundets beliggenhet så og si midt i nordlandsleia er det også naturlig å tenke seg at også folk fra værene i Lofoten og på Helgeland deltok på markedet. Kanskje kan geologiske undersøkelser av ballaststein fra Martnasundet fortelle noe om hvor de fleste båtene kom fra? Det er også sannsynlig å tenke seg at stedet etter hvert også ble besøkt av større Norske, Hollandske og Engelske båter og at de lå i sundet som "flytende handelsboder". Det at det ble registrert 5 anker med dateringer innenfor perioden ca 1500 - 1800 tallet støtter en slik hypotese .

Jeg har nå forsøkt å tidfeste og å diskutere mulige årsaker til at folk begynte å møtes ved Nærøya for å kjøpe eller bytte varer. Jeg fant at en av årsak til dette kunne ligge i sentralisert markedsøkonomi med hovedsete langt unna; i det

som kalles urbane sentra. Jeg fant også at Nærøyas plassering i landskapet og øyas stilling som et viktig kirkested kan ha vært av avgjørende betydning både for etableringen og bruken av handelsplassen. Det viste seg at begrepet *senter* og dets meningsinnhold brukt på senmiddelalderkontekst ble viktig for å forstå flere aspekter ved Martnasund. For å kunne beskrive Martnasund i lokal kontekst har jeg forsøkt å nyansere innholdet i dette begrepet.

En nærliggende måte å beskrive Nærøy og fiskeværene i ytre Namdalen i relasjon til Bergen eller Trondheim i senmiddelalder er at de ligger i periferien. Likevel har jeg argumentert for at Nærøy på denne tiden har flere elementer i seg som tilsier at både menneskene som bodde i området, og de som brukte sjøveien forbi, opplevde Martnasundet og Nærøy som et sentralt sted. Her skjedde helt avgjørende ting for deres tilværelse, betaling av landsskyld, religionsutøvelse og sosiale strategier på en møtested som også ble til en handelsplass. Med dette mener jeg at jeg har skissert et mulig empirisk og teoretisk fundament for begrepet handelsplass brukt på senmiddelalderkontekst.

9.2 Maritimarkeologi: Nye perspektiver på handel ved kysten?

En arkeologisk undersøkelse av en lokalitet som Martnasund kunne vært gjort på flere forskjellige måter. I oppgavens innledning argumenterte jeg for at en mulig forskningsstrategi er å se land fra sjøsiden. Jeg forsvarte denne påstanden ved å påpeke at tilknytningen til, og bruken av sjøen, er en fundamental del av en handelsplass på kysten. Videre redegjorde jeg for maritimarkeologien som en egen retning innenfor arkeologifaget, og sa at jeg så denne retningens metoder og problemstillinger som et relevant ståsted for forskning på vareutveksling langs kysten. I denne siste delen vil jeg konkretisere hva jeg mener er maritimarkeologiens bidrag til forskning på handelsplasser ved kysten. Jeg vil gjøre det ved å greie ut og diskutere spørsmål stilt i mine problemstillinger.

Først vil jeg sammenfate hva den maritimarkeologiske empirien innebærer i relasjon til forskning om handelsplasser på kysten. Dette vil jeg gjøre både med henvisning til metode og empiri brukt ved undersøkelsene i Martnasundet, og til gjennomgangen av empiri i kapittel 8. Her vil jeg presisere hvilke forskningspotensial jeg ser i slike undersøkelser. Videre vil jeg i lys av sammenfatningen av empiri og metode kort presisere min forståelse av hva et maritimarkeologisk perspektiv innebærer. I tilknytning til dette spørsmålet vil jeg også problematisere og se på noen ulemper med den forskningsstrategien jeg har valgt i dette arbeidet. Til sist blir betraktningene jeg gjør etter spørsmålene ovenfor lagt til grunn for å svare på det siste spørsmålet om et maritimarkeologisk perspektiv kan bidra med å tilføre forskning på handel og handelsplasser noe nytt.

Jeg vil begynne med å sammenfatte empiri og metode. I følge blant annet Westerdahl (1989, 1994), Carpenter (1991) og Jasinski (1993b, 1994), omfatter maritimarkeologiens empiri et bredt spekter av spor. Disse kan både være vrak og gjenstander deponert i undervannskontekst, elementer i kystlandskapet og det kan være immaterielle kilder, det siste er særlig påpekt av Jasinski (1993b, 1994). I kapittel 8 foreslo og diskuterte jeg både immaterielle og materielle spor i kystlandskapet. Det jeg la særlig vekt på var å prøve å vise hvordan disse sporene kan sees i sammenheng med handel og handelsplasser på kysten. Den empirien jeg viste til i kapittel 8 kan inndeles i to kategorier der inndelingen dels avhenger av forskningsmetode, og dels av forskerens ståsted.

1: *Materiale som ligger under vann (avhengig av metode)*

2: *Maritimt relaterte kulturminner og lokaliteter på land, immaterielle kilder og sammenhenger mellom kulturminner og landskap*

Til 1 Sjøbunnen i Martnasundet var nærmest dekket av et variert utvalg gjenstander som kan knyttes til handelsvirksomhet på stedet. Det er et stort potensial i dette

materialiet. Ikke minst gjelder det for denne type lokalitet, der det er sannsynlig at mye av virksomheten foregikk på eller nær sjøen og at sjøen fungerte som søppelplass. Martnasund undersøkelsene demonstrerte at løsfunn og kulturlag under vann er en sentral kilde til kunnskap om en slik ekstremt maritim lokalitet.

Jeg har likevel et viktig ankepunkt mot deler av de metodene som ble brukt. Ut fra redegjørelsen om funnfordeling (kap 4.3), gikk det frem at det særlig i de to øverste lagene var omrottet stratigrafi. I tillegg er noen av de eldste gjenstandene funnet på bunnoverflaten. Dette gjør at en konklusjon om bruk og datering av handelsplassen gjort på bakgrunn av stratigrafi kan være lite troverdig. Jeg ser likevel en forklaring i at disse gjenstandene kan ha blitt deponert på dypere vann lenger ut i sundet og at de senere ble fraktet inn av strømmen. En annen mulighet kan være at kraftig uvær har rotet om på kulturlaget. En tredje faktor er at ulike sjødyr graver i og flytter på kulturlaget, noe som var helt tydelig i Martnasundet. Selv om det finnes enkelte arbeider som tar opp problematikken med marint dyreliv og kulturlag under vann (se f eks Ferrari og Adams 1990: 139-151), vil jeg understreke behovet for mer forskning på dette feltet. Dette er særlig viktig med tanke på det forskningspotensial som gravninger i sjøbunnen ved en handelsplass har vist seg å representere. Jeg tenker her spesielt på å øke kunnskapen om deponeringsforhold i ulike undervannsmiljøer. Et forslag til fremtidig satsning er å starte samarbeidsprosjekter med miljøer som har kompetanse i for eksempel marin biologi og maringeologi.

Til 2 Undersøkelsene i Martnasundet ble gjennomført fra båt. Noen eksempler på kulturminner som ble registrert fra sjøen i Martnasund og rundt Nærøy er varder, båtsø, drageid, fortøyningsystemer og sjømerker. Disse elementene kan tolkes som spor etter bruken av sjøen i mange sammenhenger. Det jeg har gjort er å argumentere for at dette er spor som også er relevant empiri i tilknytning til forskning om maritim

transport og handelsplasser (se kap 8). Jeg har ikke noen dogmatisk holdning til dette med å registrere fra båt, selvsagt kan disse kulturminnene oppdages fra land også. Poenget er at de aller fleste av dem hører bruken av sjøen til, de er *ment* å skulle sees fra sjøen. Jeg tror at det å vektlegge en kildegruppe som for eksempel rader med fortøyningsrøyser i tilknytning til en handelsplass er en helt sentral del av det å få kunnskap om stedet. Min begrunnelse for dette er at båten, (foruten steinkirken på øya), kan ha vært den viktigste, kanskje eneste "bygningen" ved Martnasund i senmiddelalder. Men båtene er ikke der lenger, de finnes ikke som tuftegrupper og bygningsrester. Jeg tror at det å visualisere hvordan en lokalitet har sett ut er noe alle arkeologer prøver på, bevisst eller ubevisst. Kanskje er det den viktigste delen av hele forskningsprosessen? I hvert fall tror jeg visualiseringen styrer vår forskningsstrategi og metodevalg. Hva med "synsinntrykket" av Martnasund? Som vist i kapittel 8.3 blir inntrykket lett at det er en *naturhavn* (her mener jeg ; ingen arkeologisk lokalitet). Nå kommer jeg til forskningspotensialet; ved en maritim handelsplass som Martnasund er det ikke mye som gir inntrykk av kultur og den kan lett bli "oversett". For å kunne forestille seg hvordan stedet har sett ut må det derfor fokuseres på alle de små sporene på land som ble brukt fra sjøen. Derfor er det helt spesielt viktig å se land fra sjøsiden ved undersøkelser av en maritim handelsplass. Jeg tenker ikke bare på det å utvide antall registreringer, men også å se nye sider eller meninger ved kjente lokaliteter (se diskusjon om seilingsmerker kap 8.2 og havner kap 8.3). Jeg tror at denne måten å registrere på i seg selv representerer et stort forskningspotensial. Et godt eksempel på dette er et forsøk gjort av Jasinski (1994) som viser at et maritimt kulturlandskap ofte har en sammensatt struktur og at gravrøyser langs viktige seilleder både kan være markør for gode havner og / eller de kan ha fungert som retningsangivere. Jeg viser til dette eksemplet fordi det illustrerer mulighetene i registrering fra båt med vekt på å se kulturminner i sammenheng med landskap. Maritimarkeologisk empiri består ofte også av immaterielle "spor". Jeg har

argumentert for at disse sporene er helt sentral empiri for undersøkelse av en lokalitet der sjøen har spilt en vesentlig rolle. Et eksempel på det forskningspotensial som ligger i disse kildene illustreres etter mitt syn godt i stedsnavn som "Martnasunset", "Jaktløpet" og "Kjerksundet". Mennesker har forholdt seg til og brukt disse sjøområdene. De ble merket med stedsnavn. Jeg ser denne immaterielle empirien som et aspekt egnet til å utvide kunnskapen om handelsplassen.

Denne sammenfatningen av empiri og metode betegner det jeg legger i et maritimarkeologisk perspektiv på handel og handelsplasser. I kapitlet 8 redegjorde jeg også for flere elementer som jeg oppfatter som viktige deler av dette perspektivet. Nå tror jeg det er viktig å understreke at dette er utvalg gjort på et subjektivt grunnlag, og at jeg bare fokuserte på de sidene av empirien som jeg mente kunne sees i sammenheng med handel og handelsplasser. Jeg tror det er viktig å være kritisk til selve utvelgelsesprosessen. Derfor vil jeg nå komme med noen kritiske betraktninger til den forskningsstrategien jeg har valgt. Jeg mener at det er særlig viktig å fokusere på betydningen av min egen forskningsteoretiske og praktiske forankring, fordi jeg tror at ulikt perspektiv influerer på den kunnskapen som produseres. Jeg tror også at vårt valg av metode er helt avgjørende for hvilke resultater undersøkelsen gir. Både perspektiv og metodevalg er særlig viktige fordi jeg tror at vi ser empirien eller gjør *utvalget* av kilder på forskjellig måte og med ulikt utgangspunkt (se for eksempel min introduksjon av Nærøy i fig 2: 18), jeg har gjort et *utvalg* av stedsnavn, og tok ikke med "Storrisdalen" midt på øya). Jeg har ingen tro på at det finnes noen objektiv arkeologi i den forstand at alle vektlegger og "leser" de samme kildene likt. Det perspektivet jeg har valgt er selvfølgelig influert av andres tolkninger. Likevel må ikke det at jeg anser forskerens kontekst som delaktig i forskningsprosessen betraktes som en hindring for å kunne gi et troverdig bilde av forskningsresultatet. Andre ville sikkert sett andre ting som viktige og valgt andre metoder. En annen kritisk bemerkning

til den forskningsstrategien jeg har valgt er at jeg nærmest ensidig har fokusert på det "maritime". Jeg kan selvsagt forsvare dette ved å si at Martnasund en *ekstremt maritim lokalitet*. Men like fullt gjør denne fokuseringen det vanskelig å se kystlandskapet i relasjon til andre landskap noe jeg anser som et viktig moment. Det er etter min oppfatning en utfordring for maritimarkeologien å forsøke å se sammenhenger mellom den maritime sfæren og for eksempel innlandet. Jeg tar opp dette her fordi jeg tror det er spesielt viktig i forskning på handel. Jeg har forsøkt å se Martnasundet som møtested mellom kyst og innland (kap 7 om handel i rom), men jeg tror også at dette er et tema som kunne utvikles videre.

Nok en innvending er at maritimarkeologer først og fremst foretar utgravninger under vann. I henhold til Jasinski (1993b, 1994), sin definisjon av faget (se også kap 3.2) burde også utgravninger på land ved "maritime lokaliteter" vært en viktig del av feltarbeidet. Det er også dette jeg ser som den største svakheten ved Martnasund undersøkelsene. Til forsvar for manglende utgravninger på land vil jeg likevel si at det er nødvendig med spesialisering, først og fremst på grunn av at undervannsgraving krever så mye tid og ressurser.

Til nå har jeg fokusert på forskningspotensialet (punkt 1 og 2), i maritimarkeologisk empiri og understreket at denne retningen har utviklet metoder egnet til å belyse flere sider av en maritim handelsplass. I tillegg har jeg kritisert min egen tilnæringsmåte og blant annet sagt at jeg har vært for ensidig maritimt fokusert. Nå, helt til slutt vil jeg vise at både det identifiserte forskningspotensial og den "negative" maritime orienteringen til sammen blir noe positivt. Jeg tror nemlig ikke at det forskningspotensial som jeg viste i punkt 1 og 2 ikke bare bør videreutvikles og brukes innenfor subdisiplinen maritim arkeologi. Etter mitt syn representerer dette også viktige bidrag til all arkeologi på handelsplasser ved kysten.

En fokusering på immaterielle spor og kulturminner sett i sammenheng med landskapet rundt kan også bidra til å utdype den terrestriske arkeologiens forskningsresultater. Jeg tror at det å satse på en aktiv interaksjon mellom disse to fagtradisjonene vil være en viktig utfordring. Maritimarkeologi kan som jeg har forsøkt å vise i denne avhandlingen bidra til å påvise, utdype og nyansere kunnskap om en handelsplass på kysten. Fra et maritimarkeologisk perspektiv har jeg argumentert for at Nærøy kan identifiseres som et sentralt sted i landskapet. Dette gjelder ikke bare ut fra havneforhold og plassering i seilleden, men også på grunnlag av en identifisert fortetting av immaterielle spor og maritimt relaterte kulturminner i landskapet. Ved sin "ensidige fokusering på det maritime" har maritimarkeologien utviklet problemstillinger, metoder og kunnskap som er viktige bidrag til all arkeologi på kysten.

At maritimarkeologien kan gi viktige bidrag til øvrig arkeologisk forskning på handel ved kysten er også tidligere påpekt av Christophersen (1991: 165). Han ser en kobling mellom arkeologi/marin arkeologi og lingvistikk som et verdifullt redskap for forskning på handel ved kysten: *"A systematic comparison of the archaeological and documentary evidence, combined with a determined and organized cooperation between land and marine archaeology, should soon uncover the late iron Age marketplaces along the coast"* (Christophersen 1991:165).

Hvis Christophersens betegnelse "marine archaeology" er ensbetydende med maritimarkeologi er jeg fullt ut enig i dette forslaget. I tillegg tror jeg også at det vil være like fruktbart å gå inn for et slikt samarbeid i forskning på handelsplasser i middelalder. En gjensidig interaksjon mellom den terrestriske og den maritime arkeologien vil kunne gi nye utfordrende problemstillinger ut fra kombinasjon av kildetilfang og metode fra begge fagdisiplinene. Et samspill mellom maritimarkeologi og landbasert arkeologi vil utvilsomt representere et stort forskningspotensial.

FIGURLISTE

1. Oversiktskart, Midt-Norge.
2. Nedfotografert utsnitt av økonomisk kartverk, blad CQR 159-160-20, 1:20 000, Nærøysundet.
3. Kart over Nærøy fra 1800-tallet.
(Kopi av original, Woxeng samlinger-Rørvik).
4. Undervannsregistreringer i Martnasund, 1984.
(Etter Søholt 1985:64).
5. Oversikt over funnfordeling i Martnasund, 1984. (Etter Søholt 1985:68).
6. Oversikt over registreringer i Martnasundet, 1992-1994. (Utsnitt av Økonomisk kartverk, blad Cr 159-5-2, 1:5000).
7. Plantegning og profilutsnitt av utgravningsområde i sjøbunnen. Martnasundet 1992-1994, Pål Nymoen.
8. Båters størrelse og lastekapasitet AD 800-1500. (Etter Crumlin-Pedersen 1985:87).
9. Handel og handelsvolum basert på båters størrelse og lastekapasitet AD 800-1500.
10. Offentlige sjømerker fra første halvdel av 1800-tallet. (Tegning etter Fortidsminneforeningen og Kystverket, Kystdirektoratets plakat: "Sjømerker langs Norskekysten", Pål Nymoen).
11. "Å tjelde på martnadsbesøk". (Kopi av foto fra ca 1880 merket: "Parti af en markedsplass i Nordland (Stokmarknes) KKB" Etter Færøyvik 1979:104).
12. "Nærø kald: Gaaer i lengden 5 i bredden 7 miile" (Topografisk karttegning over Ytre-Namdalen fra ca 1780, ukjent tegner. (Kopi av original i målestokk ca 1:175 000. (UBT Kalvskinnet).
13. Kart over Tiltoreidet fra 1764 i Richelieu's kart over "det Ereitsfjordske Companie". (Etter Austigard 1976:27).

FOTOLISTE

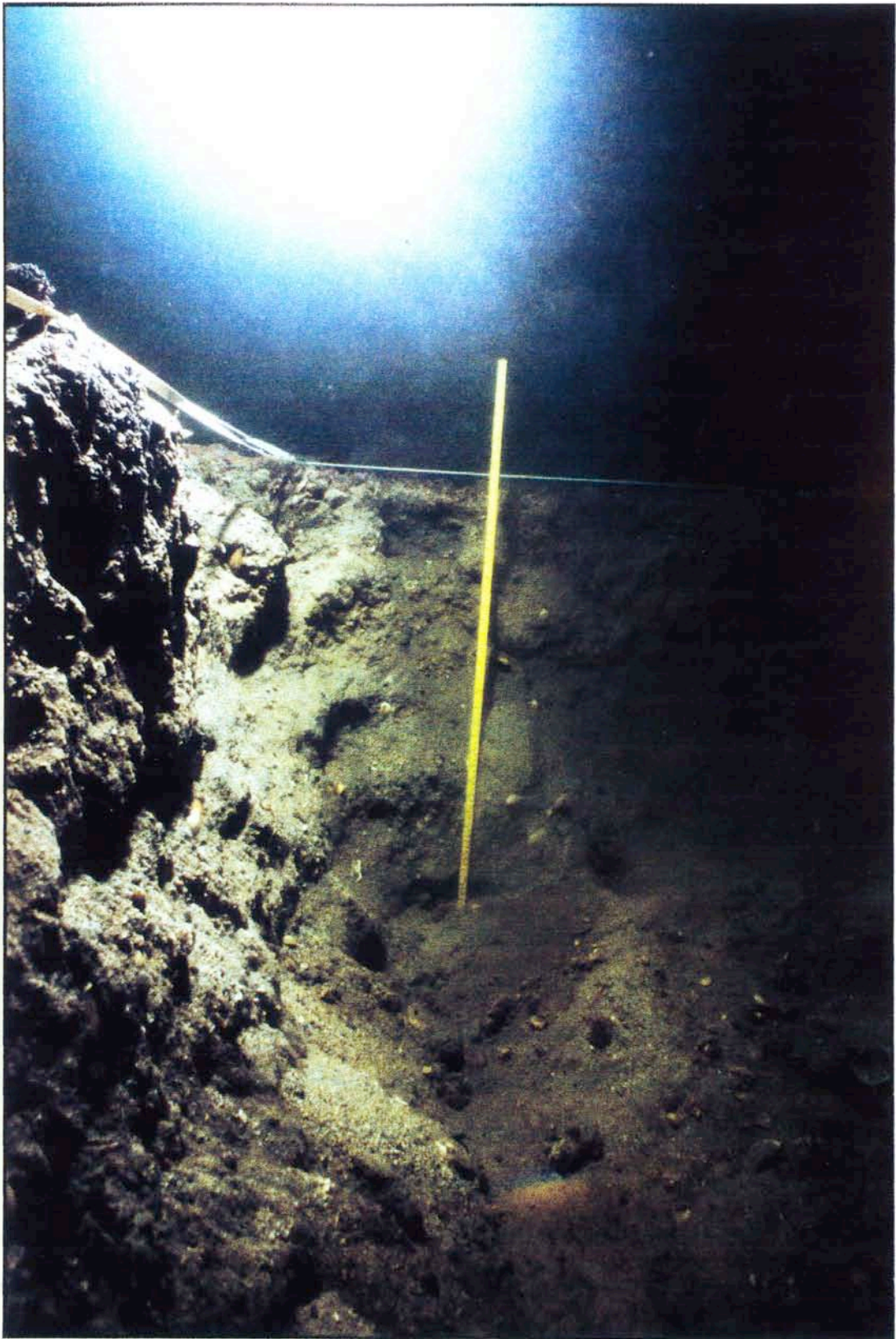
1. Krukke funnet på bunnoverflaten i Martnasund 1984,
2. Gravningsfeltets overflatelag. Martnasund 1994.
3. Gravningsfeltets profilvegg mot nord. Martnasund 1994.
4. Fragment av bakstehelle in situ. Martnasund 1994.
5. Krabbe ser etter mat i lag 4. Martnasund 1994



1. Krukke av keramikk funnet på bunnoverflaten i Martnasund. Sen 1300-talls type trolig fra Nidersaksen, Tyskland. (Randmål: 6,5 cm, største diameter: 9 cm, høyde: 15,7 cm.) Foto PN.



2. Bunnoverflaten ved gravningsfeltet. Martnasund 1994. Foto PN.



3. Et inntrykk av gravningsfeltets profilvegg tatt mot nord.
Martnasund 1994. Foto PN.



4. Detalj fra gravningsfeltet, lag 5. Fragment av bakstehelle in situ. Martnasund 1994. Foto PN.



5. Ikke tråkk i profilene! Krabbe ser etter mat i lag 4.
Martnasund 1994. Foto PN.

LITTERATURLISTE

Andrén, A 1989 : "State and towns in the middle ages". I: Theory and society Vol 18.

Austigard, B 1976 : *Barndomsminne frå Romsdalen kring 1800*. Dahltrykk. Molde.

Bagge, S og Mykland, K 1987 : *Norge i Dansketida 1380-1814*, J W Cappelens forlag. Oslo.

Bang, A. C.H.R 1912 : *Den Norske kirkes historie*. Nordisk forlag. Kristiania og København.

Bertelsen, R 1979 : "Gårdshaugene i Nord-Norge. Kommentarer til de siste 15 års forskningsvirksomhet". I: Fladby, R og Sandnes, J (red): *På leiting etter den eldste garden* Norsk lokalhistorisk institutt. Universitetsforlaget.

Bertelsen, R 1985 : *Lofoten og Vesterålens historie. Fra den eldste tida til ca 1500 e.Kr.* Lofoten og Vesterålen Kommuner 1985.

Bertelsen, R 1985b: "The medieval Vågan. An arctic urban experiment". I: *Archaeology and environment*. Vol 4 49-59. Umeå.

Bertelsen, R 1986 : "Storvåganprosjektet - 1985. I: Engelstad, E og Holm-Olsen, I. M(red): *Arkeologisk feltarbeid i Nord-Norge 1985*. Tromsø, kulturhistorie. 6. Tromsø.

Bertelsen, R 1988 : "Vågan as an Arctic Centre". I: *Acta Borealia* 1/2 1988.

Bertelsen, R 1989 : "Periferi og periferidannelse fra førhistorisk tid til historisk tid". Foredrag på den XVII nordiske arkeologkongress. Manuskript.

Bing, L.H 1796 : *Beskrivelse over Kongeriket Norge, øerne Island, Færøerne, samt Grønland*. Gyldendals Forlag. København 1796.

Birkeli, F 1973 : *Norske steinkors i tidlig middelalder. Et bidrag til belysningen av overgangen fra norrøn religion til kristendom*. Skr. utg. av Det No. Vid. Skaps-Akad. i Oslo II Hist-Filosof Klasse Ny Serie No 10. Oslo.

- Bjørklund, J 1991 : "De små oppdagelser: sjømerker ogbolter". I : Fortidsvern No 2 1991. Medlemsblad for Foreningen til Norske Fortidsminners Bevaring. Oslo.
- Blindheim, C.H 1975 : "Kaupang by the Viks Fjord in Vestfold". I: Herteig, A, Liden, H.E og Blindheim, Ch. (red): Archaeological contributions to early history of urban communities in Norway. Universitetsforlaget. Oslo/Bergen/Tromsø.
- Blom, G.A 1956 : *Trondheim bys historie. Bind 1: St. Olavs by.*Trondheim.
- Bourdieu, P1977 : *Towards a theory of practice.* Cambridge University Press.
- Bradley, R 1991 : "Monuments and places". I: Garwood, P, Jennings, D, Skeates, R og Toms, J (red): Sacred and profane. Proceedings of a conference on archaeology, ritual and religion. Oxford 1989. Oxford university committee for archaeology. Monograph No 32.
- Brendalsmo, J1991 : "Ned med kulturlandskapet!".I :Nicolay Nr. 55,1991.Universitetets Oldsaksamling.Oslo.
- Brumfield, E.M1987 : "Specialization, exchange, and og complex societies: an Earle, T.K introduction". I: Brumfield, E,M og Earle, T.K (Red):*Specialication, exchange and complex societies.* Cambridge University Press.
- Callmer, J 1991 : "Platser med anknytning till handel och hantverk i yngre järnålder. Exempel från södra Sverige". I: Mortensen, P og Rasmussen, B.M (red): *Fra stamme til stat i Danmark, 2. høvdingesamfund og kongemakt.* Jysk arkæologisk selskabs skrifter XXII bind 2. Århus.
- Carpenter, S.P 1991 : Fra undervannsarkeologi til maritim arkeologi-forskningshistorisk tilbakeblikk og nye muligheter. Upublisert hovedfagsavhandling i arkeologi. Universitet Tromsø.
- Clausen, J og 1912 : *Memoirer og Breve.* Nordisk forlag. Rist, P.Fr København.
- Clarke, H 1983 : "The historical background to North sea trade". I : Davey, P.J og Hodges, R (red): *Ceramics and trade.* Sheffield.
- Christensen, A. E 1934 : "Dansk Torve- og markedsvesen i middelalderen". I: Schuck, A (red): Nordisk kultur XVI.

B; Handel oc samfærdsel under medeltiden. Stockholm, Oslo, København.

Christensen, Arne E 1992 : "Medieval shipbuilding in the North sea". I: *Medieval Europe 1992. Maritime studies, ports and ships*. Pre printed papers vol 12. York, England.

Christophersen, A 1989 : "Kjøpe, selge, bytte, gi-Vareutveksling og byoppkomst i Norge ca. 800-1100:en modell". I: Andrén, A. (red): *Medeltidens fødselse*. Symposier på Krappertups Borg, 1. Gyllenstiernska Krappertupstiftelsen. Lund.

Christophersen, A 1991 : "Ports of trade in Norway during the transition to historical time". I: Crumlin-Pedersen, O (red): *Aspects of maritime Scandinavia*. Roskilde.

Coles, J.M 1984 : "Prehistoric roads and trackways in Britain: Problems and possibilities". I: Fenton & Stell (red): *Prehistory of the Somerset levels*. Cambridge.

Crumlin-Pedersen, O 1978 : "Sjøveien til Roskilde". I: Verwohlt, E (red): *Historisk årbok fra Roskilde amt*. Roskilde.

Crumlin-Pedersen, O 1985 : "Cargo ships of northern Europe ad 800-1300". I: Herteig, A (red): *Conference on waterfront archaeology*. No 2. Bergen.

Crumlin-Pedersen, O 1991b: "Sjøfart og samfunn i Danmarks vikingtid". I: Mortensen, P og Rasmussen, B (red): *Fra stamme til stat i Danmark*. 2. Jysk arkæologisk selskaps skrifter XXXII bind 2.

Dedekam, H 1926 : *Gammel Trøndersk pottemakerkunst*. Aktietrykkeriet, Trondheim.

DKNVS 1817 : "En beskrivelse over Namdalens Fogderi nordenfjelds, af aar 1597". I: *Det Kongelige norske videnskabersselskabs skrifter i det 19de aarhundrede*. Bind 1. København.

DN : *Diplomatarium Norwegicum* Bind II, III, og XII.

DNL 1992 : *Den Norske los. Farvannsbeskrivelse Statt-Rørvik*. Bind 4. Statens kartverk & Norges sjøkartverk. Industritrykk. Stavanger.

Dunning, G.C 1968 : "The trade in medieval pottery around the North sea". I Renaud, J.G.D (red): Rotterdam papers.

Ellmers, D 1985 : "Loading and unloading ships using a horse and cart standing in the water. The archaeological evidence". I: Herteig, A (red): Conference on waterfront archaeology No 2. Bergen.

Ersgård, L 1988 : "Vår marknad i Skåne". Bebyggelse och urbanisering i Skanör och Falsterbro under medeltiden". Lund studies in medieval archaeology No 4 1988. Lund.

Fastner, J 1984 : "Marinarkeologi i Martnasundet". I: Sportsdykker Kontakt nr.4, årg. 3. Nord Trøndelag dykkerkrets.

Frake, C. O 1985 : "Cognitive maps of time and tide among medieval seafarers". I: MAN. Vol.20, 1985. Royal anthropological institute of Great Britain and Ireland.

Færøysvik, B og Ø 1979 : I: Christensen, Arne E: Inshore craft of Norway. Grøndahl & søn. Oslo.

Gell, A 1985 : "How to read a map: Remarks on the practical logic of navigation". I : MAN. Vol.20, 1985. Royal anthropological institute of Great Britain and Ireland.

Gjøøl Hagen, K 1988 : *Profesjonalisme og urbanisering*. Universitetet i Oslo 1988.

Godelier, M 1975 : *Bas och överbyggnad*. PAN/Norstedt. Stockholm.

Gren, L 1989 : "Platon mitt i byn-kyrkosocknens oppkomst frå et monumentalistisk synpunkt. I: Damell, E.A (red): *Mänsklighet gjennom millienier*.

Hamre, A.M 1983 : "Trondhjems Reformats 1589". Norsk historisk kjeldeskrift-institutt. Oslo 1983.

Helle, K og 1977 : "Sentrumsdannelser og byutvikling Nedkvitne, A i nordisk middelalder". Urbaniseringsprosessen i Norden, del 1 middelaldersteder. Det XVII Nordiske historikermøte.Trondheim.

Hellevik, A 1976 : *Kongsspegelen*. Det Norske Samlaget. Oslo.

Herteig, A 1969 : *Kongers havn og handelens sete*. Aschehoug. Oslo.

Herteig, A 1979 : "Fra kaupang til by". I:Semmingsen, Mosen, Tschudi- Madsen og Ystvedt (red): Kaupang og katedral. *Norges kulturhistorie bind 2*. H Aschehoug & Co. Oslo.

Holm-Olsen, L 1983 : *Konungs Skuggsiá*. Norsk historisk kjeldeskrift-institutt. Oslo.

Hurst, J.G.D 1986 : "Pottery produced and traded in Neal, D.S north-vest Europe 1350-1650". I: Van Beuningen, H.J Rotterdam papers VI. Side 210-261.

Imsen, S 1984 : *Senmiddelalderen, Europas historie 1300-1550*.J.W Cappelen forlag A.S. Oslo.

Ingold, T 1993 : "The temporality of the landscape". I: World archaeology Vol 25 No 2. Routledge.

Jasinski, M.E 1990 : "Marinarkeologiske undersøkelser i og Storvågan". I: Engelstad,E og Jørgensen, R Holm-Olsen, I.M.(red): Arkeologisk feltarbeid i Nord-Norge og på Svalbard 1987, Tromsø, Kulturhistorie. Tromsø.

Jasinski, M.E 1993 : "Kong Øysteins havn på Agdenes- en maritim forskningsoppgave" I: Spor Nr 2 1993. Universitetet i Trondheim, Vitenskapsmuseet.

Jasinski, M.E 1993a: "Religion, sjøfart og handel". I: Spor Nr 1 1993. Universitetet i Trondheim, Vitenskapsmuseet.

Jasinski, M.E 1993b: "Maritimt kulturlandskap - arkeologisk perspektiv". I: Viking 1993 .

Jasinski, M.E og Nymoene, P. 1993 : "Nærøya og havet". I: Herje, T og Hansen, H.W (red): Årbok for Vikna 1992-1993. Kystmuseet i Nord-Trøndelag Woxengs Samlinger og Vikna Historielag. Rørvik.

Jasinski, M.E 1994 : "Maritim arkeologi - Genesis, definisjon og kunnskapsbehov". Rapport fra marinarkeologisk konferanse i Korshavn 1993. Norges forskningsråd.

Johansen, A 1988 : "Mytiske landskap". I: Profil. Nr 2 1988. Oslo.

Jondell, E 1985 : "The medieval waterfronts in Trondheim". I: Herteig, A (red): Conference on Waterfront archaeology No 2. Bergen.

Juul-Wedde, A 1969 : "Nærøy Kirke: Fylkeskirke fra 1090". Særtrykk fra: Adresseavisen 20.03.1969.Trondheim.

Keller, Ch 1993 : "Visuelle landskapsanalyser i arkeologien". I: Universitetets oldsakssamlings årbok 1991/92. Oslo.

Kobylinski, Z 1988 : "Things as symbols: The boat in early medieval culture of northern Europe". I: *Archaeologica Polona*. XXVII.

Le Goff, J 1988 : "Den långa medeltiden". I: *Res Publica* Vol 11.

Leirvik, S 1989 : *Nærøy bygdebok: Brukerhistorie, gårder og slekter i Nærøy, 1600- 1964*. Bind 4. Nærøy.

Leone, M.P 1983 : "Land and Water, urban life, and boats: underwater reconnaissance in the Patuxent river on Chesapeake bay". I Gould, R.A (red): *Shipwreck anthropology*. University of New Mexico press. Albuquerque.

Lewis, A.R 1985 : *European naval and maritime history - 300-1500*. Indiana Runyan, T.J University Press. Bloomington.

Liebgott, N.K 1989 : *Dansk middelalder arkæologi*. G.E.C Gads forlag. København.

Lunden, K 1972 : *Økonomi og samfunn. Synspunkt på økonomisk historie*. Universitetsforlaget. Oslo, Bergen, Tromsø.

Löwenörn, P 1975 : *Opplysende beretninger for de søefarende. Til de specielle kaarter over den norske kyst*. (Første hefte 1791-1803. Med 7 søkort og 10 plancher med landtoninger). Rosenkilde og Bagger. København.

Mc Ghee, R 1977 : "Ivory for the Sea Woman: the symbolic attributes of a prehistoric Technology". I: *The Canadian Journal of Archaeology*. No 1.

Mc Grail, S 1984 : "Maritime archaeology. Present and future. I: Mc Grail, S (red): *Aspects of maritime archaeology and ethnography*. National maritime museum. London.

Mc Grail, S 1985 : "Early landing places". I Herteig, A (red): *Conference on waterfront archaeology*. No 2. Bergen.

Mikkelsen, E 1981 : "Bruken av flint i etterreformatorisk tid". I: Schia, E (red): Fra Christianias Bygrunn. Riksantikvarens skrifter Nr 4. Akademisk Forlag. Øvre Ervik 1981.

Modéer, I 1936 : *Färdvagär och sjömarken vid Nordens kuster: Namntolkningar*. Vilhelm Ekmans Universitetsfond, 45. Uppsala, Leipzig, Haag, Cambridge.

Molaug, P.B 1977 "leirkarmaterialet fra "mindes tomt". I Høeg (red): De arkeologiske utgravninger i gamlebyen, oslo 1. Universitetsforlaget Oslo-Bergen- Tromsø.

Molaug, S 1985 : *Vår gamle kystkultur. Bind I*. Dreyer. Oslo.

Morcken, R 1983 : "Europas eldste sjømerker?". I: Sjøfartshistoriske artikler gjennom 20 år. Roald Morcken. (Eget forlag). Bergen.

Muckelroy, K 1978 : *Maritime archaeology*. Cambridge University Press.

Näsman, U 1989 : "The germanic iron age in Danish archaeology". I: Journal of Danish archaeology Vol 8. 1989. Odense University press.

Nedkvitne, A 1983 : *Utenrikshandelen fra det vestafjelske Norge 1100-1600*. Bergen.

Nedkvitne, A 1985 : "Ship types and ship sizes in Norwegian foreign trade". I: Herteig, A (red): Conference on Waterfront archaeology. No 2. Bergen.

Norman, P 1993 : *Medeltida utskärsfiske. En studie i fornlemningar i kustmiljö*. Nordiska museets handlingar 116. Stockholm.

Nosov, E 1992 : "Ryurik Gorodishche and the settlements to the north of lake Ilmen". I: Brisbane, A (red): The archaeology of Novgorod, Russia. The society for medieval archaeology monograph series: No 13. Lincoln 1992.

Olsen, M 1905 : *Det gamle Norske ønavn Njardarlog* A.W Brøggers bogtrykkeri. Christiania.

Olsen, M 1915 : *Hedenske kultminder i Norske stedsnavne*. Jacob Dybwad. Kristiania.

Polanyi, K 1968 : *Primitive, arcaic and moderen economies: essays of Kar Polanyi*. New York.

- Polanyi, K 1978 : "Trade markets and money in the European early middle ages". N.A.R, Vol 11, No 2.
- Randsborg, K 1989 : "Fra oldtid til middelalder: Norden og det Europeiske perspektiv". I: Andrén, A (red): Medeltidens fødsel. Symposier på Krapperups Borg 1. Gyllenstiernska Krapperupstiftelsen. Lund.
- Ringstedt, N 1989 : "Handel i ett ekonomiskt, arkeologiskt och historisk perspektiv". I: Andrén, A (red): Medeltidens fødsel. Symposier på krapperups Borg 1. Gyllenstiernska Krapperupstiftelsen. Lund.
- Reed, I. W 1992 : "Keramikkaterialet". I: Lind, J (red): Arkeologi i Tønsberg. I. Søndre bydel. Riksantikvarens rapporter No.20.
- Rode, C.F 1941 : *Norges Fyrvesen, fyr-,merke- og ringevesenet gjennom 250 år*. Steenske forlag. Oslo.
- Roslund, M 1992 : "The strife for power, inter- regional contacts and trade in Sigtuna c. 970-1200". I: Exchange and trade. Pre-printed papers Vol 5. Fra: Conference on medieval archaeology in Europe 21st-24th September 1992 at the University of York. York.
- Rygh, O 1903 : *Norske gaardnavne bind 15. Nordre Trondhjems Amt*. Kristiania.
- Ryjord, N 1915 : "Innberetning om de avsluttede arbeider ved Nærøy kirkeruin". Topografisk arkiv / UNIT Vitenskapsmuseet.
- Sandnes, J 1965 : *Namdalens historie til år 1600*. Namdal Historielag. Namsos 1965.
- Sandnes, J 1990 : *Norsk stadnamleksikon*. Det Norske og Samlaget. Oslo/Gjøvik.
Stemshaug, O
- Schøning, G 1910 : *Reise giennem en deel af Norge i de aar 1773, 1774, 1775*. Bind 2. A/S Adresseavisens bogtrykkeri. Trondhjem.
- Schanche, A 1987 : "Det Samiske landskap - er det kultur og landskap eller kultur i landskap?". I: Fortidsvern No 3 1987.
- Schreiner, J 1928 : *Trøndelag og rikssamlingen*. I Avhandlinger utgitt av det norske Videnskaps - Akademi. Bind 2. Oslo.

Smedstad, I 1988 : "Etableringen av et organisert veihold i Midt-Norge i tidlig historisk tid". Magistergrad i Nordisk arkeologi, UIO 1987. I: Varia 16. Universitetets oldsaksamling. Oslo.

Sognnes, K 1985 : "King Øysteins harbour at Agdenes Norway". I: Herteig A(red): Conference on waterfront archaeology No 2. Bergen.

Sognnes, K 1988 : "Gamle havner på Trøndelagskysten". I: Spor Nr 1 1988. Universitetet i Trondheim, Vitenskapsmuseet.

Sognnes, K 1993 : "Handelsstedene og gjestgiveriene på Valan ved Dolmøya". I: Årbok for Fosen 1993.

Stene, E 1990 : "Kultsted - kirkested og økonomisk makt, et spørsmål om lokalisering". I Spor Nr 2 1990. Universitetet i Trondheim, Vitenskapsmuseet.

Søholt, P.I 1980 : Handel og handelskontakter i Trondheim i tidleg- og høgmellomalderen. Upublisert hovedoppgave i historie. Universitetet i Trondheim. Norges lærerhøyskole. Våren 1980.

Søholt, P.I 1985 : "Martnasundet - ei marinarkeologisk undersøkelse av den gamle markedsplassen på Nærøya". I: Andersen, J.A (red): Årbok for Namdalen Nr 27. Namdal Historielag. Namsos.

Søraa, P.J 1914 : "Nærøya". I: Nærøy til 1914. Soga og framsyn. Ungdomslaget Yggdrasil. Torstad.

Sørheim, H 1992 : "Borgund på Sunnmøre". I: Gavlen. Sunnmøre Museumslag.

Tilley, C 1990 : "Claude Levi-Strauss: Structuralism and beyond". I: Tilley, C (red): Reading material culture. Basil Blackwell Ltd. Oxford.

Urbanczyk, P 1988 : "Vågan as part of the State and commercial network". I: Acta Borealia 1/2-1988.

Urbanczyk, P 1992 : *Medieval arctic Norway*. Institute of the history of material culture, Polish academy of sciences. Warszawa.

Varenius, B 1992 : *Det Nordiska skeppet. Teknologi och samhällsstrategi i vikingatid och medeltid*. Stockholm studies in archaeology 10. Stockholm.

Wahlöö, C 1976 : *Keramik 1000-1600 i Svenska fynd* Archaeologica Lundensia VI. Lund.

Wallerström, T 1985 : "Medeltidsarkeologi på handelsplatser i Norrbotten". I: Symposiet "Städers uppkomst och liv" II. Arkiv Norrland 8.

Wallerström, T 1987 : "Om de arkeologiske undersökningarna på Kyrkudden i Hietaniemi s:n och kolonisationen av Tornedalen". I: Julku, K (red): Nordkalotten i en skiftande värld - kulturer utan gränser och stater över gränser. Studia historica septentrionalia 4:1. Rovaniemi.

Weber, B 1989 : "Baksteheller. En handelsvare. I: Meddelelser Nr 15. Riksantikvarens utgravningskontor for Trondheim.

Wenaas, T 1990 : "Åbol og fortøyningsringer - et upåaktet kulturspor?". I: Spor. Nr 2 1990. Universitetet i Trondheim Vitenskapsmuseet.

Westerdahl, Ch 1989 : *Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet*. Läns museet - Murberget.

Westerdahl, Ch 1993 : "Links between sea and land". I: Coles, J, V, og Hutchinson, G(red): A spirit of enquiry, essays for Ted Wright. Wetland research project. Exeter.

Westerdahl, Ch 1994 : "Det maritima kulturlandskapet- ett återseende". I trykk.

Woxeng, P 1973 : "Handel og handelssteder i Ytter-Namdalen: II ;Nærøya og Nærøy- martnan". I Krekling, S (red): Årbok for Namdalen Nr 15. Namdal Historielag. Namsos 1973.

Yttreberg, N.A 1941 : *Nordlandske handelssteder*. F. Bruns Bokhandels forlag. Trondheim 1941.

UTRYKTE KILDER:

Top. ark. :Topografisk arkiv UNIT Vitenskapsmuseet.

