

Silje Aaserød

## Kong Øysteins havn i Agdenes, Trøndelag

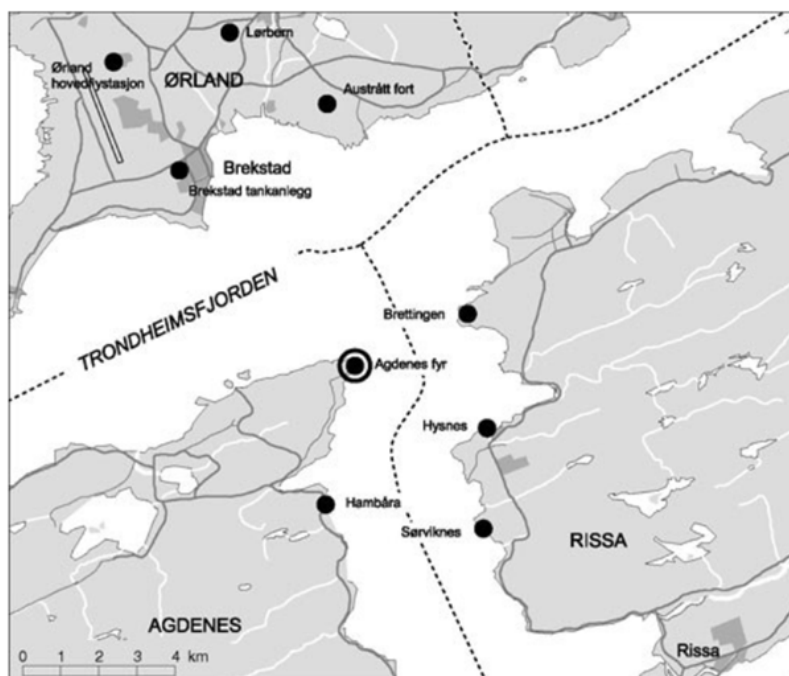
Et senter for militært område eller en lokalitet for handel?

Havner som en del av et havnenettverk

Bacheloroppgave i Arkeologi

Veileder: Marek E. Jasinski

April 2021



Agdenes fyr 1km. fra Agdenesbukta, kart 2015. Foto: Forsvarsbygg.



Silje Aaserød

## **Kong Øysteins havn i Agdenes, Trøndelag**

Et senter for militært område eller en lokalitet for handel?

Havner som en del av et havnenettverk

Bacheloroppgave i Arkeologi

Veileder: Marek E. Jasinski

April 2021

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet

Det humanistiske fakultet

Institutt for historiske og klassiske studier



Kunnskap for en bedre verden



## Innholdsfortegnelse

1 Innledning .....	2
2 Havn som kulturfenomen.....	3
2.1 Trondheimsfjorden .....	3
3 Skriftlige kilder .....	4
3.1 Kongesagaene .....	5
4 Bakgrunnshistorie og tidligere undersøkelser.....	8
4.1 Havnens fysiske form .....	8
4.2 Feltundersøkelsene .....	9
5 Nyere arkeologiske undersøkelser.....	11
5.1 Marinarkeologisk registrering og kartlegging.....	11
5.2 Utredning av havnens tilstand .....	12
6 Lokalitetens tolkninger .....	14
6.1 Vete-stedsnavn.....	15
7 Revurderte problemstillinger og tolkninger.....	16
7.1 Kulturminnearven – Diskusjon rundt betydning og bevaring .....	17
7.2 Arkeologisk bidrag til maritimelokaliteter og dens formidling .....	17
8 Konklusjon.....	18
9 Referanseliste .....	19
9.1 Litteratur .....	19
9.2 Bilder .....	20

# 1 Innledning

Kong Øysteins havn er et kulturminne som består av en gigantisk undervannskonstruksjon fra tidlig middelalder - en molohavn som kunne kontrollere eller ha oversikt over innkommende eller utgående skip i Agdenesbukta. Med sin voldsomme molo beskyttet den båt og skip fra uvær. Havneanlegget fikk sitt navn etter Kong Øystein som oppførte havnen på 1100-tallet. Lokaliteten ligger orientert i den ytre delen av Trondheimsfjorden i Orkland kommune. Agdenes er rikt av fortidsminner som vitner om lokasjonens mangfoldighet. Til eksempel finner vi havneanlegget kildret i den eldre litteraturen gjennom kongesagaene. Den skriftlige historien er viktige kilder som viser havnens historiske betydning, i tillegg til at den dannet bakgrunnen for en rekke undersøkelser og dokumenteringer.

De tidligste undersøkelsene startet i 1773 hvor det ble påbegynt dokumentering av havnen via Gerhard Schøning under sin reise *Giennem en deel af Norge* (Jasinski, 1995, s. 78). Årene etter ble undersøkelsene mer omfattende ved hjelp av utviklet forskningsmetodikk, moderne utstyr og teknologi. Igjennom prøver av kulturlag fikk man informasjon om hva som foregikk på området (kulturlag defineres som avleiringer fra menneskelig aktivitet) (Nymoen, 1996, s. 48). Denne møysommelige forskningen fikk også frem flere maritimt relaterte utfordringer. Konstruksjonen har nemlig med tiden blitt svært ødelagt. Beliggenheten under vann er utsatt for erosjon, strøm og utglidning, i tillegg til hardt vær. Derfor kan man i dag kun vitne restene etter det som en gang må ha vært en gedigen konstruksjon.

Min hovedproblemstilling for denne oppgaven er Kong Øysteins havns sin funksjon hvorav følgende spørsmål om anlegget blir stilt: «*et senter for militært område eller en lokalitet for handel?*». Min andre problemstilling ser på muligheten av «*havner som en del av et havnenettverk*» og hvilken betydning dette har for tolkningen av havnen. Da handelshavner så å si aldri fungerer uten å være en del av et nettverk (Jasinski, E. M, personlig kommunikasjon, 31. mars 2021), vil jeg undersøke om dette gjelder også for de militære. Med dette vil oppgaven gå nærmere inn på to områder:

1. Undersøkelsenes kronologi og deres tolkninger
2. Havnens funksjon og formål, i tillegg til dens problemstillinger og utfordringer

Metoden for prosjektet er i hovedsak analyse og sammenligning av kildemateriell. Med dette vil jeg føre sammen de undersøkelser og dokumenter vi har om havna per dags dato, i en samlet og informativ tekst for å kunne besvare eller opplyse havnens problemstillinger og utfordringer. For slik å bidra til økt forståelse av havnens betydning som en del av Midt-Norges kystkultur.

Som primærkilde tok jeg utgangspunkt i artikkelen: *Kong Øysteins havn på Agdenes. Forskningsstatus og revurderte problemstillinger* (1995) av Marek E. Jasinski, da denne som den eneste (hittil kjent) tar for seg dokumenteringen av de mange arkeologiske undersøkelsene utført på området fra 1773 til 1995. Videre vil andre kilder frem til 2004 bli brukt som supplerende materialet for tolkningen og forståelsen av lokaliteten, før informasjonen blir samlet til en konkluderende avslutning.

## 2 Havn som kulturfenomen

Maritimarkeologi handler om menneskenes tilknytning til hav og sjø. Dette omfatter forholdet de hadde til kysten i form av havner, sjømerker, båtnaust og graver, men også det som ligger på havets bunn til eksempel skipsvrak (Nymoens, 2018). Maritimarkeologi gir oss grunnlag til å forstå hvordan menneskene tenkte og levde i den aktuelle tidsperioden (Nymoens, 1994, s. 1) i en analyserbar og vitenskapelig forskningsprosess.

Gjennom tidene har havnene utviklet seg for å tilpasse omgivelsene rundt. Dette kom tydelig frem under vikingtiden (ca. 800-1050) med skipsfartsøkningen i Nordsjøen (Bandlien, Solberg & Røvik, 2019). Aktiviteten besto av fiske og handel, men også søken etter ny landbruksjord og konflikt over territorier (Osnes, 2021). Med dette oppsto det også et økt behov for beskyttelse og kontroll over hvem som kom inn og ut av fjordene. På 1100-tallet (middelalderen 1030-1537) besto skipsfarten bl.a. av: eksport av tørrfisk til England fra Lofoten og Nord-Norge (Hallenstvedt & Dørum, 2021). Havnenes gode tilknytning til andre havner ga avkastning i økonomiske og næringsmessige fordeler for hele samfunnet (Hallenstvedt & Dørum, 2021). Det er også denne voldsomme skipsfarten langs norskekysten som har gitt Norge sitt navn – Norvegr (Orning, 2020).

Havneanlegg består av en kultur hvor teknologi, økonomi, politikk og sosiale forbindelser møtes. I denne *foreningen* av relasjoner fungerer ikke havner som isolerte objekter, derimot kan de forstås «... i sammenheng med samfunn, sjøfartsteknologi, handelsveier, sjømerker og mentale aspekter» (Nymoens, 1994, s. 2). Et eksempel på denne prosessen er lokaliteten Hella på Nøtterøy i Vestfold (800-1800-tallet) (Nymoens, 2009, s. 101). Her settes de skriftlige kildene fra undersøkelsene i sammenheng med havn som kulturfenomen. Det ble også foretatt viktige begrepsavklaringer for å forstå anleggets helhet. Eksempelvis kan begrepet *sted* ha betydd *havn*, men med et større innhold:

«... et havnegravfelt i jernalder? Et knutepunkt som fergested i en lokal korridor for ferdsel? En liten ladeplass ved huveienes ende og sjøveiens begynnelse, et produksjonsområde og et tilbydersted for produkter laget på stedet? Eller et transittområde i nær forbindelse med andre små havner?» (Nymoens, 2009, s. 101).

Utforskningen av begrepet *sted* er interessant, særlig om man setter Hella i en større kontekst og i sammenheng med noen av de mindre handelshavnene rundt Tønsberg (Nymoens, 2009, s. 101). Dersom Hella kan bli betegnet som ett av flere stoppesteder i et kompleks av mindre havner, uten å bli isolert fra de andre, utgjør de en kjede av havner Nymoens (2009, s. 102) beskriver som *nettverkshavner*. Begrepsavklaringen viser til havnenes sammensatte kultur og utgjør også en viktig del for tolkningen av havnen på Agdenes.

### 2.1 Trondheimsfjorden

Kysten langs Norge består av fjordmunninger som er viktige knutepunkter for skips- og båt ferdsel. Trondheimsfjorden har lenge hatt tilgang på mange ressurser, noe som var viktig for å kontrollere inn- og utseiling av fjordmunningen (Berghlund & Solem, 2017, s. 207). Området rundt fjorden er bestående av flere type byggverk fra middelalderen som viser til dens ressurser og makt. Symbolene på dette ser vi i dag med både kloster:





### 3.1 Kongesagaene

Agdenes og havneanlegget ble nevnt i Snorre sagaene og i Håkon Håkonssons saga. Kildene herunder vil bli sitert etter samtale med Jasinski, E. M (personlig kommunikasjon, 31. mars 2021), da de danner et viktig grunnlag for å kunne tolke lokaliteten. De skriftlige kildene viser til to perioder (Jasinski, 1995, s. 75):

1. Sagaene fra perioden før Kong Øysteins tid.
  2. Sagaene fra 1100-1200 tallet, dvs. Kong Øysteins tid eller senere.
1. Olav Tryggvason og Olav den helliges sagaer (Snorres kongesagaer 1979) skildrer innseilingen ved Agdenes i krigssammenheng. Havnen blir ikke nevnt direkte, men den har trolig fungert som en samlingsplass for krigsskip. Tekstene nevner heller ikke hvor i Agdenes dette har funnet sted, men vi får likevel indikatorer fra den geografiske beliggenheten (Jasinski, 1995, s. 75):

*Olav Tryggvasons saga, kap. 47.*

«... Olav seilte øst over havet, og kom seilende av hav ytterst på Moster, der gikk han først i land i Norge, og der lot han synges messer i teltene på land. Og siden ble det bygd en kirke på samme sted.

Tore Klakka sa til kongen at det eneste han hadde å gjøre, var å ikke la noen vite hvem han var, og ikke la det gå noe ord i forvegen om at han kom, men han skulle dra så fort han bare kunne til jarlen og komme helt uventet over ham. Kong Olav gjorde så, han drog nordover natt og dag etter som han fikk bøl, og sa ikke noe til folk i land om hvem som seilte der. Da han kom nord til Agdenes, fikk han høre at Håkon jarl var inne i fjorden, og dessuten at han var uforliket med bøndene ...»

*Olav den helliges saga, kap. 138.*

«... Ragnhild sendte noen menn Øst på Jæren til sin far Erling og bad ham sende hjelp til henne. Derfra kom da Erlings sønner, Sigurud og Tore, og hver av dem hadde ei tjuesesse med nitti mann om bord. Da de kom nord til Torberg, tok ham imot dem på det beste og med stor glede. Så rustet han seg til reisen, og Torberg hadde også ei tjuesesse. De drog i veg nordover. Da de kom til Trondheims Mynne, så lå alt Finn og Arne der, brødrene til Torberg, med to tjuesesser. Torberg hilste glad på brødrene sine, og sa at bryningen hadde nok bitt på dem. Finn sa det var ikke ofte det trengtes med ham.

Så seilte de med hele denne flåten til Trondheimen, og Stein var med dem ennå. Og da de kom til Agdenes, lå Kalv Arnesson og ventet, og han hadde ei tjuesesse med godt mannskap. Med denne flåten seilte de inn til Nidarholm og lå der natta over ...»

*Olav den helliges saga, kap. 139.*

«... Da Finn Arnesson hadde vært ei kort tid hos Kong Olav, var det en dag kongen kalte Finn til seg til en samtale, og foruten ham noen andre menn som han brukte å spørre til råds. Så tok kongen ordet og sa som så «Jeg har nå blitt enig med meg sjøl om en plan; i vår vil jeg by opp leidang fra hele landet, både av folk og skip, og så vil jeg dra med hele den hæren jeg kan få tak på, mot

kong Knut den mektige, for jeg vet så vel at det kravet han har reist på å få riket av meg, det har han ikke tenkt skulle være bare løst snakk. Men til deg, Finn Amesson, har jeg det å si at jeg vil du skal fare i sendeferd for meg nord på Hålogaland og holde oppbud der, by opp allmenning både av folk og skip, og med den hæren skal du styre til Agdenes og møte meg.» Deretter nevnte kongen opp andre menn, han sendte noen inn i Trondheim og noen sør i landet, så han lot budet gå over hele landet ...».

2. *Magnussønnes saga*, *Magnus Erlingssons saga* og *Håkon Håkonssons saga* (Snorre kongesagaer 1979) forteller om mannjevningen som skjedde mellom Kong Øystein og broren hans, Kong Sigurd. Det er akkurat her vi finner «... den første skriftlige informasjonen om havnen på Agdenes bygget av Øystein i hans regjeringstid (1103-1123)» (Jasinski, 1995, s. 75):

*Magnussønnes saga, kap. 14.*

«... Kong Øystein hadde gjort mye nyttig i landet mens kong Sigurd var på ferd. Han grunnla Munkeliv på Nordnes i Bergen og la mye gods til det. Han lot bygge Mikaelkirken, en herlig steinkirke. Han lot også bygge Apostelkirken på kongsgården, en trekirke, og der lot han bygge den store hallen, det stasligste trehus som har vært bygd i Norge. Han lot også bygge kirke på Agdenes, og ved sida en skanse voll og ei havn der det før hadde vært havneløst. Han lot også bygge Nikolaskirken i kongsgården i Nidaros, og dette huset ble svært omsorgsfullt utført med utskjæringer og allslags arbeid. Han lot også bygge en kirke i Vågan på Hålogaland og la inntekter til den.

*Magnussønnes saga, kap. 21.*

«... Kong Sigurd sier: «Du har nok hørt tale om det at jeg holdt mange slag i Serkland, og jeg vant seier i alle og fikk mange slags kostbarheter, som det ikke før har kommet maken til hit til lands. Der ble jeg mest vørt når jeg kom sammen med de gjæveste menn, men jeg mener at du er en heimfødning ennå.» Kong Øystein sa: «Det har jeg hørt at du holdt noen slag utenlands, men nyttigere var det for landet vårt at jeg i den tida bygde fem nye kirker, og at jeg gjorde ei havn ved Agdenes der det før var havneløst, og hvor alle menn må fare som skal nordover eller sørover langs landet. Jeg bygde også tårnet i Senholmsund og hallen i Bergen, mens du i Serkland slaktet blåmenn til fanden, og det tenker jeg var til lite gagn for riket vårt».

*Magnus Erlingssons saga, kap. 25.*

«... Erling satt i Bergen. Da det ble vår, fortalte Erlings venner ham det rykte som de hadde hørt av noen menn på lasteskip, som var kommet nord fra Trondheim, at trønderne viste ham åpent fiendskap, og at de lyste det på tingene sine at om Erling kom til Trondheimen, skulle han aldri komme ut om Agdenes med livet ...

Tirsdag i gangdagene lot Erling blåse sine menn til skipene ... Onsdag om kvelden seilte de inn om Agdenes; der møtte de en stor flåte av skip som seilte sammen: lasteskip, robåter og småskuter. Det var folk som skulle inn til byen til helga /dvs Kristi himmelfartsdag, som i 1165 var 13 mai/, somme var før dem og somme etter. Derfor la bymennene ikke merke til at det kom langskip seilende».

Håkon Håkonssons saga (Noregs konge soger 4, 1979) er den siste informasjon som ble funnet om Agdenes. Her skal kong Håkon ha gjennomført utbygging av et festningsverk (Jasinski, 1995, s. 76):

*Håkon Håkonsson saga, kap. 333.*

«... Kong Håkon la meir vinn på å styrke Guds kristendom i Noreg enn nokon annan konge før han etter den heilage kong Olav. Han let byggje ei kyrke nord i Troms og kristna heile den kyrkjesokna. Det kom til han mange bjarmar som hadde flydd austafrå for ufreden frå tatarne, og han let gjere ei kyrkje i Ofoten og festningsverk ved Agdenes».

Sagaene gir rik kunnskap om hvordan havnen på Agdenes ble til, det midlertidige utfordrende er de mange oversettelsene av sagaene (Jasinski, 1995, s. 76). Snorres kongesagaer (1979) forteller at det ble bygget en kirke, en skansevoll og en havn på Agdenes, av Kong Øystein. I oversettelsene av sagaene blir begrepet *virki* oversatt til *skansevoll*. Marstrander (1967) finner ikke tegn til at havnen har vært militær og mener derfor at oversettelsen er feil. I Amund Helland sin tekst (1898, bind XVI, del 2:53) dukker det opp forskjeller når han siterer teksten fra Magnussønnes saga i Snorres sagaer (1979) (etter Jasinski, 1995, s. 77):

«... Ved Agdenes var det et farligt løb, saa ski be ofte strandede. Der har jeg laget et ypperligt leie for skibe, enten de reiser nord eller syd, og ligesaa byggede jeg en kirke der og reiste sjømerker paa fjeldene».

Teksten sitert her, indikerer at havnen ikke var militær, men så har den heller ikke henvisning til oversettelsen (Jasinski, 1995, s. 77). I Håkon Håkonssons saga står det at Håkon skal ha bygd et festningsverk på Agdenes, men i artikkelen til Kalle Sognes (1985: 61) står det derimot at kongen skal ha «built bulwarks and restored the harbour» (Jasinski, 1995, s. 78). Med tanke på sagene som en historisk kilde, må man ta i betraktning hvor korrekt eller ukorrekt kildene kan være og hvor mye verdi vi skal legge i dem (Jasinski, 1995, s. 78). Dette blir også diskutert av Henriksen (1997, s. 100) når hun poengterer at Snorre brukte eldre kilder når han skrev de norske kongesagaene. F.eks. er mannjevningen hentet fra *Morkinskinna*, antatt å ha blitt skrevet mellom 1217-1222 (Henriksen, 1997, s. 101).

Den eldste kilden vi finner om brødrene og havneanlegget er: «Theodoricus` *Historia de antiquitate regum Norwagiensium* («Historien om de gamle norske kongene»), skrevet i perioden 1177-1187» (Henriksen, 1997, s. 101). Henriksen (1997) skriver at både Kvålen (1925) og Kalinke (1984) mener historien i *Morkinskinna* skiller seg ut fra den i Theodoricus` sitt verk, da forfatteren skal ha brukt en annen tilnæringsmåte til kilde-materialet. Denne anonyme forfatteren har konstruert et drama bygd ut ifra konflikten deres. Og mener derfor at mannjevningen er mer et litterært verk enn noe annet. Det er også kun i mannjevningen at kirken blir nevnt. Havnen derimot, blir omtalt to ganger i *Morkinskinna* (Henriksen, 1997, s. 101).

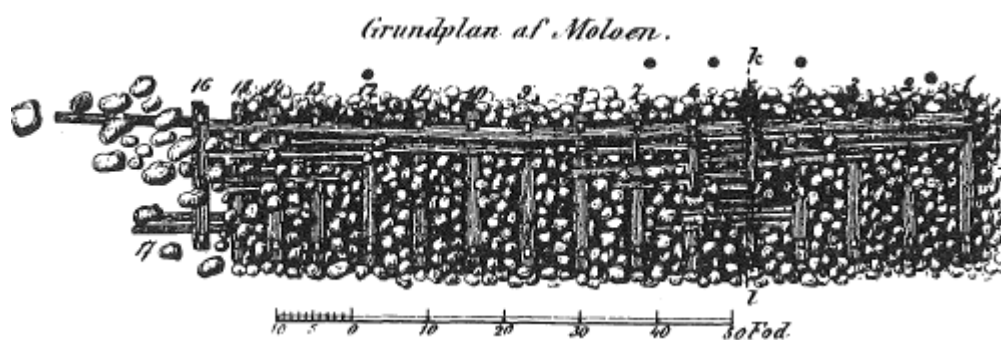
## 4 Bakgrunnshistorie og tidligere undersøkelser

I dag er det over 240 år siden Kong Øysteins havn ble undersøkt for første gang. Under Gerhard Schøning sin reise *Giennem en deel af Norge* i 1773, forsøkte han å samle informasjon om havnen under ett opphold på Agdenes. I sine dokumenter skrev han følgende «... Her er nu ingen Havn, ingen for Skibe i sær ...» (Jasinski, 1995, s. 78). Likevel fant man spor etter havnen hele nittito år senere, registrert av formannen i Fortidsminnesmerke-foreningen: O. Krefting i 1865. Her dokumenterte han rester etter havnekonstruksjonen og kirkefundamenter. Videre undersøkte Ingeniør J. Meyer lokaliteten i 1869, hvor han lagde særdeles nøyaktige skisser som i dag utgjør «en meget verdifull kilde for arkeologer» (Meyer, 1869; sitert i Jasinski, 1995, s. 78). Av skissene er det tre hovedelementer av lokaliteten som ble undersøkt (etter Jasinski, 1995, s. 78):

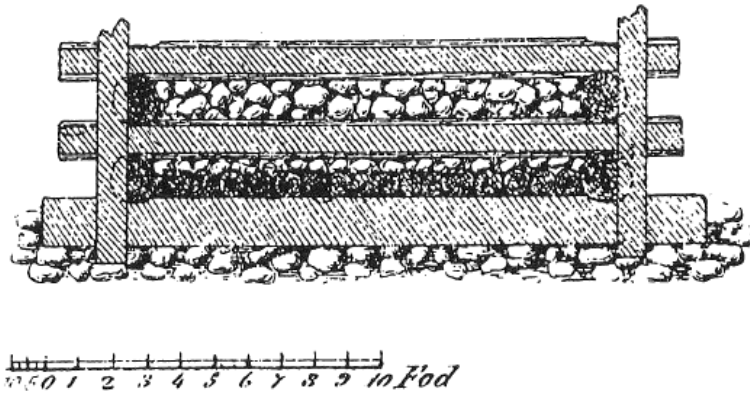
1. Rester etter en molo i fjæresonen
2. En skansevoll på den første marine terrassen
3. En mulig kirketomt

### 4.1 Havnens fysiske form

Under Meyer sine undersøkelser i 1869, var konstruksjonen anlagt av både stein og tømmer som utgjorde en lengde på ca. 36m. med en bredde på 4,7m. Han delte moloens oppbygning inn i tre lag hvor lag 1 besto av 16 store grunnstokker med tømmer plassert oppå (fig. 2). Grunnstokkene besto av kraftigere kantstokker på langsiden som utgjorde lag 2. Videre oppover gikk det tverrstokker med kraftige tømmerstokker langs moloens lengde, og vertikale påler som skulle stabilisere konstruksjonen mot kraftige bølgeslag (Meyer, 1869; Marstrander, 1967; sitert i Jasinski, 1995, s. 79). Molokonstruksjonen skal også ha bestått av tømmerkasser som var delvis åpne, samt. bryggekar laget av furu, fylt med stein (Marstrander, 1967; sitert i Jasinski, 1995, s. 79) (fig. 3). Topografien til bukta gjør at havnen er beskyttet fra vind som kommer øst- eller sydøst ifra. Derimot på den andre siden er havnen svært utsatt for nord- og nordvestlig vind, noe som også er området vanligste vindretninger. Molokonstruksjonen ble laget i retningen ØNØ-VSV, dette var svært hensiktsmessig i dens funksjon som bølgebryter om bukta ble utsatt for hardt vær (Meyer, 1869; Marstrander, 1967; sitert i Jasinski, 1995, s. 79).



Figur 2. Meyers grunnplan av moloen. Etter Meyer 1869 (Jasinski, 1995, s. 79).



Figur 3. Meyers rekonstruksjon av trekassene. Etter Meyer 1869 (Jasinski, 1995, s. 80).

#### 4.2 Feltundersøkelsene

Fra 1800-tallet og frem til slutten av 1900-tallet foregikk det en tydeligere dokumentering av havnen som herunder blir oppsummert i korte trekk:

1869: Meyer antok at moloen strakk seg enda lenger innover mot en forhøyning av store stein, jord og småstein. Han tolket dette til å være en skansevoll slik som sagaene beskrev det (Meyer 1869, sitert i Marstrander, 1967, s. 267).

1920: John Sebelien foretok kjemiske undersøkelser av treverket fra moloen for å undersøke hvorfor de var så godt bevart og ikke var spist opp av pelemarken. Undersøkelsene gav ikke noe utdypende svar og han konkluderte med at den hadde lavt innhold av lignin i forhold til cellulose. Dette likte ikke marken og treverket kunne holde seg intakt (Sebelien, 1929, sitert i Jasinski, 1995, s. 80).

1962: Sverre Marstrander befarte lokaliteten med to dykkere fra Trondheim Undervannsklubb. Han laget tegninger av molokonstruksjonen slik han så de (fig. 4) – nesten helt utrast og med rester bevart i en lengde på ca. 20 m fra sjøkanten og innover (Marstrander, 1967, s. 264). Endringene var store fra Meyer sine undersøkelser med kun 5 av de tidligere 16 grunnstokkene. Fra lag 2 var kun «sparsomme rester» igjen og ingen synlige deler fra lag 3 (Marstrander, 1967, s. 265-266). Det ble også utført prøver av treverket som skal ha blitt tilhugget mellom 800 og 940 e.Kr. Dette tilsier at treverket stammer helt tilbake til vikingtiden, før Kong Øysteins regjeringsperiode (Marstrander, 1967, s. 271). Marstrander mente også at forhøyningen av stein og jord (skansevollen) mulig var naturlig dannet (Marstrander, 1967, s. 268). Videre sammenligner han Stockholms gamle havneanlegg med Kong Øysteins havn, som også ble datert til tidlig middelalder. Anlegget skal ha hatt et lignende *bryggekar* plassert et stykke fra land bestående av stokkebroer som gikk helt inn til strandgårdene (Marstrander, 1967, s. 269). Før 1300-tallet var det kun havner med laste og losseplasser som ble bygget med *skibbroer* slik som på Kong Øysteins havn. Likevel var det ingen funn eller skriftlige kilder som pekte i retning av havnen på Agdenes som en handelsplass (Marstrander, 1967, s. 269). Angående kirkefundamentene er det mulige spor i form av en gressvoll (Marstrander, 1967, s. 270).

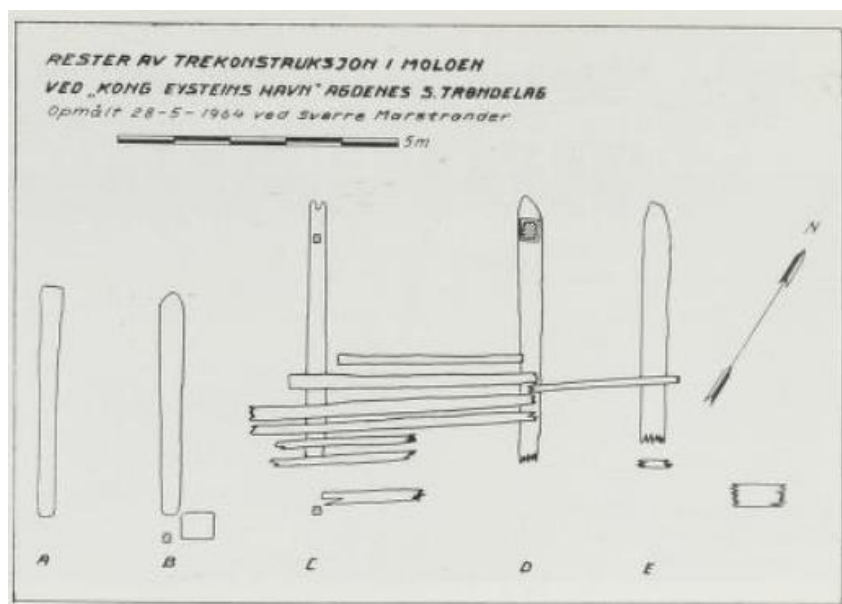
1966: Svein Molaug dro på befaring av lokaliteten mellom årene 1966 og 1967 og gjorde de samme registreringene som Marstrander. Molaug mente molokonstruksjonen var en form for bolverk, satt sammen av stein og bjelker. Bolverket ble konstruert i 90 grader mot den sterkeste bølgeretningen, i form av et kar, for å kunne sto imot de kraftige bølgene. Han gjenkjente byggeteknikken fra dikebyggingen i Nordsjøen (Molaug, 1967, sitert i Jasinski, 1995, s. 81). Molaug fant ikke tydelige spor etter kirken, men

bemerket at feltet inneholdt et annet preg over seg enn det som ellers var rundt (Molaug, 1967, sitert i Jasinski, 1995, s. 82).

1967: Kristen R. Møllenus dro på undersøkelse etter telefon fra gårdeier Kristen Selven, om en steinkiste som hadde kommet til synet. Kisten var sammensatt av kraftige steinheller reist på kant i retning Ø-V. Møllenus foretok dermed en utgravning av kisten som besto av mellomstore stein og grus, hvorpå noen var ildsprengte. Hun tolket dette som et ildsted og daterte den til mulig kristen tid (Møllenus, 1967, sitert i Jasinski, 1995, s. 82).

1972-1986: Kalle Sognnes foretok undervannsregistrering i 3 forskjellige forsøk rundt moloen. Flere dykkere registrerte rester av moloen ca. 23-24 m. under vannoverflaten. De lå utformet som en steinvoll med en lengde på ca. 65 m. (Sognnes, 1985:62, sitert i Jasinski, 1995, s. 83). Sognnes og hans team foretok også sonarundersøkelser i 1981 som dessverre var mislykkede (Fastner og Sognnes, 1983, sitert i Jasinski, 1995, s. 83). Etter undersøkelsene kunne de ikke bekrefte en permanent bosetning, men det ble funnet små rester etter menneskelig aktivitet på tomtens sørside. Ingenting tydet på spor etter kirke (Sognnes, 1985, sitert i Jasinski, 1995, s. 83). Sognnes fikk de samme resultatene som Marstrander i 1962, når han undersøkte moloen i fjæra. Han bekrefter at *skansevollen* utvilsomt tilhørte havnekonstruksjonen og mener det er denne som Magnussønnes saga har beskrevet som *virki*. Han finner det sannsynlig at vollen har hatt en større lengde enn tidligere antatt – på mer enn 75 m. i original stand (Sognnes 1985:62, sitert i Jasinski, 1995, s. 83). Dette betyr at vollen har blokkert havnens indre inngang fra nord-vest (etter Jasinski, 1995, s. 83).

1991: Terje Wenaas sine undervannundersøkelser på lokaliteten viser konstruksjoner liggende på 7-8 m. dypde. Formen skal ha vært etter en *laftet* trekasse fylt med stein (Wenaas, 1991, sitert i Jasinski, 1995, s. 86). Konstruksjonene under vann ble både fotografert og beskrevet. På samme tidspunkt kom de frem til at den «nyoppdagete konstruksjonen» måtte få en redningsaksjon da den var i ferd med å bli totalt ødelagt. Store mengder av tre og stein var på vei mot dypet grunnet sjøbunnens helling. Noen ble observert helt ned til 40 m. dypde (etter Jasinski, 1995, s. 87).

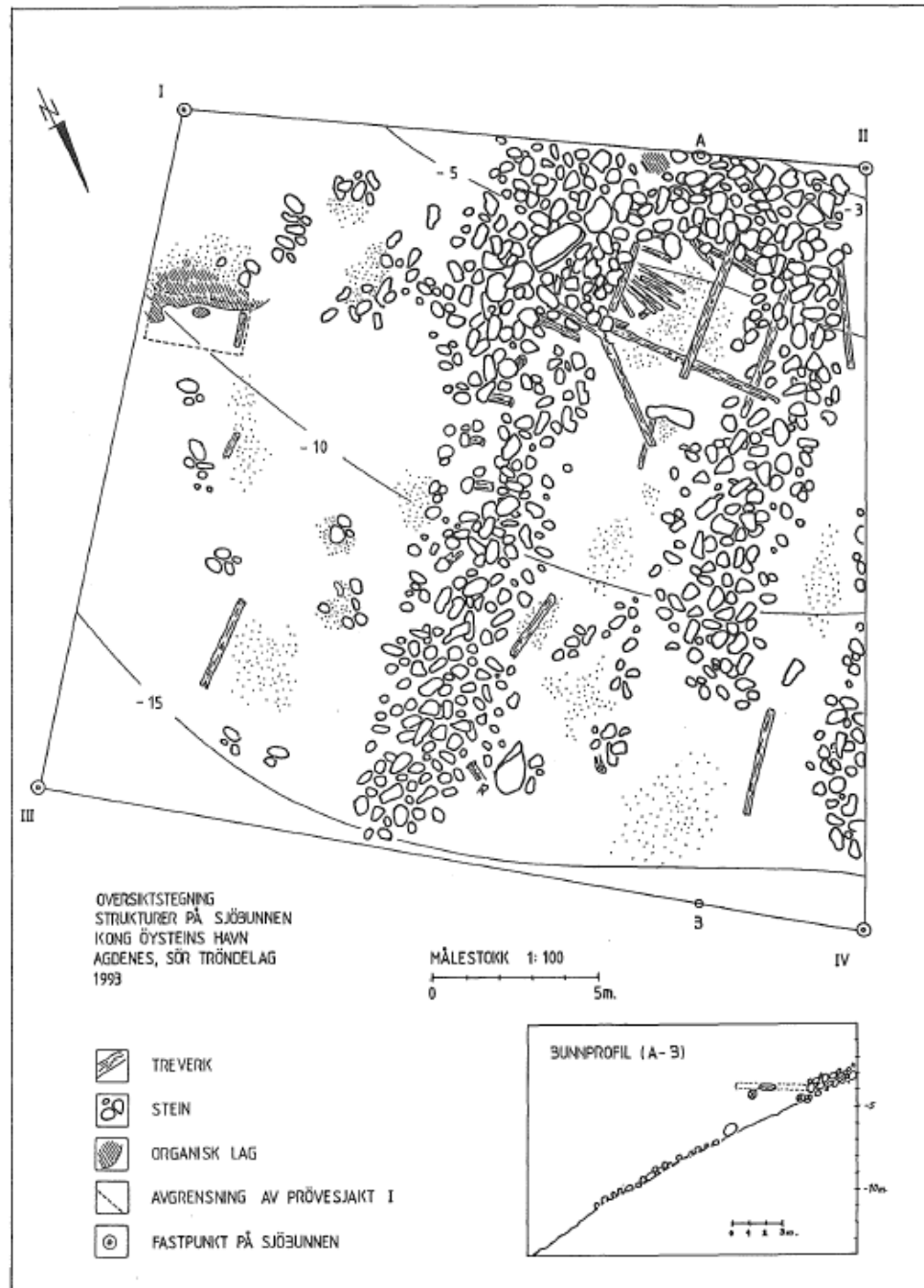


Figur 4. Rester av trekonstruksjon i moloen (Etter Marstrander, 1967, s. 268)

## 5 Nyere arkeologiske undersøkelser

### 5.1 Marinarkeologisk registrering og kartlegging

De arkeologiske undersøkelsene ledet av Marek E. Jasinski og feltlederne Pål Aa. Nymoen og Steven P. Carpenter foregikk fra 1992 til 1994. Dette var et omfattende feltarbeid for å få dokumentert lokaliteten. Gjennom undersøkelsene så teamet nødvendigheten av å utføre en nøddokumentasjon, dette på bakgrunn av lokalitetens høye risiko for erosjon og utglidning av jordmasser (Carpenter, 1993, s. 1).



Figur 5. Plan og profil av undersøkelsesområdet på sjøbunnen. Tegning Steven P. Carpenter (etter Jasinski 1995, s. 88)

1992: Jasinski, Nymoen og Carpenter foretok undervannsundersøkelser i regi av Vitenskapsmuseet (fig. 5). Kåre Rokoengen utførte geologiske undersøkelser av lokasjonen og samlet informasjon om strandforskyvningskurven (Rokoengen, 1992 a;b, sitert i Jasinski, 1995, s. 87). Alf Tørum fra SINTEF utregnet naturkreftene moloen skal ha tålt under dens drift (Tørum, 1992, sitert i Jasinski, 1995, s. 87). Forskere fra Institutt for Marinprosjektering ved UNiT/NTH forsøkte å dokumentere havbunnen på det dypeste nivået. Der dybden var for stor tok de i bruk ROV (Remote Operated Vehicle) utstyrt med videokamera. Slik ble det dokumentert et mindre anker av jern med ubestemt kronologi (Kristiansen, 1995:153, sitert i Jasinski, 1995, s. 87).

1993: Den andre feltsesongen foretok de oppmåling under vann, tegnedokumentering og video- og fotodokumentasjon av den undersjøiske kassen samt. steinsamlingen. Det ble også foretatt en undervannsutgravning av sjakta og analyser av kulturlaget rundt. På land ble de 8 grunnstokkene fra fjæresonen og selve skansevollen, nøye oppmålt (Jasinski, 1995, s. 89).

1994: Den tredje feltsesongen oppsto det manglende finansiering og teamet måtte forholde seg til gradiometerundersøkelsenes første fase. Richard Binns gjennomførte denne metoden på land og fant et område som mulig besto av kullgroper. Det ble også foretatt fem <sup>14</sup>C prøver av grunnstokkene som Marstrander dokumenterte på 1960-tallet (Marstrander, 1967, sitert i Jasinski, 1995, s. 90). Av de seks stokkene dokumentert den første feltsesongen, ble kun en prøvetagning av en av stokkene sendt inn for datering (Jasinski, 1995, s. 90).

Undersøkelsene på 90-tallet ga ny informasjon om lokaliteten, i tillegg til å gi interessante resultater (Carpenter, 1993, s. 10). Tegningene de foretok av strukturen under vann ga et mer helhetlig perspektiv av undersøkelsene. Det organiske kulturlaget som ble oppdaget kunne sees i tilknytning til perioden fra sen vikingtid og tidlig middelalder. Dette gjør at vi kan forstå havnen sin rolle i samtiden, i tillegg til menneskene rundt (Carpenter, 1993, s. 10).

## 5.2 Utredning av havnens tilstand

David Tuddenham (2004) skriver i sine undersøkelser av anlegget om hvordan lokaliteten utmerker seg i flere sammenhenger – både regionalt og nasjonalt. Fra middelaldersk tidsperiode er det få havneanlegg som er registrert i Norge uten at den ligger i et *urbant* senter, og som i tillegg berører flere soner (Tuddenham, 2004, s. 3).

2002 & 2004: Det første året ble det foretatt befaring av dykkere for å vurdere anleggets tilstand. Her ser de at det utstående trevirke som tilhørte steinuren (dokumentert i 1992 og 1993) var forsvunnet. Dette førte til en innvilgelse fra Vitenskapsmuseet til å gjennomføre en omfattende tilstandsvurdering av havnekonstruksjonen. Undersøkelsene til Tuddenham besto blant annet av fotodokumentering og innmåling av de ulike konstruksjonene (fig. 6). Steinuren ved anlegget hadde også *vokst* og blitt betydelig (Tuddenham, 2004, s. 5). I 2004 var kun halvparten av stokkene igjen som de merket under opprensning av feltet for vegetasjon i 2003. Steinuren hadde også rast utover noe som imidlertid fikk frem nye detaljer om konstruksjonen (Tuddenham, 2004, s. 6). Det ble også funnet tømmerbjelke i vågen (Fig. 7). Anlegget på havnen sto relativt stabilt under undersøkelsene i 1993. Steinmuren og trekonstruksjonene klarte å holde hverandre fast, men etter de kom tilbake igjen i 2004, hadde anlegget allerede begynt å forsvinne da ingenting hadde blitt gjort for å bevare den (Tuddenham, 2004, s. 8) (fig. 8).





Figur 6. «Agdenes høsten 2003. Feltet markert med blåser til overflaten fra fastpunktene. Base for dykkeoperasjonen sees i forgrunnen ...». Foto: D. Tuddenham (etter Tuddenham, 2004, s. 7).



Figur 7. «Tømmerbjelke med laftespor påtruffet inne i vågen. Bjelken er ca. 2 meter lang, og var delvis eksponert i sedimentene». Foto: Øyvind Ødegård (etter Tuddenham, 2004, s. 10).



Figur 8. «Oversiktsbilde av anlegget slik det fremstår ved slutten av april 2004. Laftkassene som var synlige i 1992-93 var i den øvre delen av bildet på vel 5 meters vanddyb. Bildet er tatt fra 20 meters dyp. Innimellom steinene er det konstruksjoner som med tiden vil bli eksponert». Foto: D. Tuddenham (etter Tuddenham, 2004, s. 13).

## 6 Lokaltetens tolkninger

Tidligere forskningshistorikk viser i hovedsak til anlegget på Agdenes i form av en militær karakter. Men det finnes også en tolkning hvor havnen blir sett som et samlingspunkt med muligheter for handelsvirksomhet.

Marstrander var den første til å diskutere havnens funksjon og bakgrunnen for dens utbygging på begynnelsen av 60-tallet. Hans dokumentering og undersøkelser tilsa at det militære begrepet *skansevoll* var «lite heldig» da dette «enkle» anlegget ikke viser tegn til noen form for militær betydning (Marstrander, 1967, s. 268). Derimot tolker han den som en av mange gode plasser hvor «... sjøfarende kunne finne *skipalægi*, enten det nå var for å ligge i le mot storm og uvær eller vente på gunstig bøl». På samme sted bemerker han at alle som skal ferdes i Trondheimsfjorden, må passere Agdenes (Marstrander, 1967, s. 269). Når det gjelder havnens kronologi, viser Marstrander sin <sup>14</sup>C datering at treet ble hugget ned rundt AD 800 og 940, altså før Kong Øysteins periode (Marstrander, 1967, s. 271, etter Jasinski, 1995, s. 97). Han nevner muligheten for at Kong Øystein kan ha fornyet et anlegg som allerede har eksistert (Marstrander, 1967, s. 269). En av utfordringene med denne tolkningen er hvordan dateringsmetoden fungerer. Datering av treverk gir en ca. periode som gjelder fra tiden treverket ble hugget, ikke når treverket ble tatt i bruk på det aktuelle tidspunktet. Under de senere dateringene til Jasinski og hans team, brukte de et mer moderne system som gjorde at han kunne kalibrere dateringen til «AD 770-1120 (med 2 sigma -95.4% sannsynlighet)» (Jasinski, 1995, s. 98).

Dette indikerer at havnen ble bygd i perioden mellom 1108- 1111. Undersøkelsene avkrefter likevel ikke om treverket ble hugget ned i en tidligere periode.

Sognnes undersøkelser fører han i en annen retning enn den Marstrander skildret (Sognnes, 1985; 1988, sitert i Jasinski, 1995, s. 99). Vollen som tidligere ble antatt å være menneskeskapt, ble nå påvist å være en skansevoll. Den strategiske plasseringen og dens voldsomme størrelse, tilsier også at den kan ha fungert som *kontrollpost* i urolige tider, i tillegg til sin funksjon som nødhavn. «Ingen data påviser andre funksjoner som f.eks. handelsplass etc» (Sognnes, 1985; 1988, sitert i Jasinski, 1995, s. 99). Likevel publiserte Axel Christophersen en artikkel i 1993 som tolker Kong Øysteins havn som en mulig handelsplass (Christophersen, 1993, sitert i Jasinski, 1995, s. 99). Hypotesen kom fra den ukalibrerte <sup>14</sup>C dateringen til Marstrander og bygget på sin egen teori om tilknytning til Nidaros. Det skal også ha vært en fungerende handelsplass av en kaupangstype i Trondheimsfjorden, før Nidaros ble etablert, som trengte en god havn for å fungere (Christophersen, 1993: 165-166, etter Jasinski, 1995, s. 99).

Jasinski selv, mener havnens funksjon er at den ble bygget på 1108-1111 av Kong Øystein, og at det er det politiske og det militære som i hovedsak er grunnlaget for dens dannelse (Jasinski, 1995, s. 99). Plasseringen av havnen bekrefter den strategiske tenkingen. Selv om lokasjonen alene ikke danner et godt grunnlag for et havneanlegg, fungerer den om man etablerer en kontroll- og forsvarspost. «Med vakter på Kamsheia og Gangerheia, samt krigsskip og mannskap i havnen kunne man utøve effektiv kontroll over innseilingen til Trøndelag» (Jasinski, 1995, s. 99). Utover anleggets rent praktiske funksjon, hadde den en «... klar symbolsk verdi som en kongelige maktpost» (Jasinski, 1995, s. 99). Også Tuddenham tolker havnen militært og begrunner det med 1100-tallets økning i skipsfart. Dette førte til et behov etter beskyttelse fra andre skip, men også etter en havn som hadde plass til de store cargolastene. Det er heller ingenting som tyder på at havnen har vært en handelsplass (Tuddenham, 2004, s. 12) slik som foreslått av Christophersen. Tuddenham mener således at diskusjonen ligger i «... hvorvidt det er et rent militært anlegg eller ei» (Tuddenham, 2004, s. 12).

### 6.1 Vete-stedsnavn

Under de mange undersøkelsene på Agdenes, har det dukket opp teori om bruken av *veter* i forbindelse med anleggets militære karakter. Dette baseres bl.a. på stedsnavnene som ligger plassert på forskjellige områder i Trondheimsfjorden. Ordet *vete* kommer fra norrønt *viti* som betyr *tegn*, *merke* eller *varde* og refererer til plasseringen av tømmer oppå steinkonstruksjoner. De ble tent for å varsle om fiender langs kysten og ble ofte plassert i høydepunkter nær kysten (Norseng, 2020). Vi finner *veter* (varslingsanlegg) i sammenheng med viktige havner som trengte større beskyttelse, slik som på Jæren og Dalane (Elvestad, 2005, s. 18) men også andre steder. Geografisk kan *vete*-systemet spores i form av stedsnavn bestående av *vete*, *vede* eller *vite*. I Dalane og Jæren var de plassert i nærheten av samtlige viktige havner (Scheen, 1951:284-286, sitert i Elvestad, 2005, s. 18). Dette danner også grunnlaget for å tro at Kong Øysteins havn har benyttet seg av det samme systemet. Stedsnavnene rundt Trondheimsfjorden viser til denne muligheten slik som for eksempel Gangerheia. Det er i tillegg flere nærliggende fjell bestående av *vete*-stedsnavn, hvorav Vetaliheia er den aller nærmeste (Jasinski, 1995, s. 100).

## 7 Revurderte problemstillinger og tolkninger

I dette kapittelet vil jeg adressere noen av problemstillingene og tolkningene som har blitt diskutert rundt havneanlegget. Grunnet oppgavens begrensede størrelse, har jeg ikke kunnet tatt med alle. Det skal likevel bemerkes at samtlige har vært en del av min vurdering underveis i arbeidet.

Havn som kulturfenomen berører flere soner fra et forskningsmessig ståsted og fører sammen de tre områdene for arkeologiske undersøkelser: Arkeologi på land, kystarkeologi og marinarkologi. Elementene som møtes enten det foregår via handel og økonomi, eller i form av seilingsruter, representerer knutepunktet gjennom havneanleggene (Nymoen, 1994, s. 59). Slik kan vi erkjenne havnekulturen som noe mer enn en *mellomstasjon*. «Havnekonstruksjoner, landingsplasser og fortøyningsystemer er derfor like viktige spor etter bruken av det maritime landskapet som det båten er» (Nymoen, 1994, S. 59). Slik kan vi også se på havner som en del av et havnenettverk (da også de militære). De mange havnene som har eksistert langs kysten kan ha vært en del av et større nettverk som har inkludert havner av flere slag. Ved å ta i bruk begrepet *nettverkshavn* slik Nymoen (2009) introduserte, blir havnene behandlet som noe mer enn et objekt. Han argumenterer også for at dette gjør så man kan lese havnen ut ifra handelsmannen sin distribusjon av handel og varer (Nymoen, 2009, s. 121). Men kan havnen leses som noe mer? Hvilken plass har de militære møtepunktene i dette nettverket? Det er få spor etter militære havner i Norge fra denne tiden og Kong Øysteins havn er kanskje den eneste av sitt slag slik Jasinski bemerket (personlig kommunikasjon, 31. mars 2021). Jeg vil argumentere for at også de militære havnene tilhører kjeden med nettverkshavner, da de ikke har fungert isolert fra hverandre uten påvirkning fra skip, båt, havn og menneskene rundt.

Angående kirken, er det utfordringer i forhold til om den i det heletatt har eksistert. Sognnes undersøkelser på land, viser spor etter menneskelig aktivitet på lokaliteten. Derimot er det ingen tydelige spor etter kirken (Sognnes, 1985; 1987, sitert i Jasinski, 1995, s. 95). Men da det står nedskrevet i de skriftlige kildene fra kongesagaene er det grunn til å tru at den en gang kan ha eksistert. Årsaken til manglende funn kan være at kirken har eksistert lenger inn i Agdenesbukta, eller at den har bestått av treverk og derfor er dårlig bevart. Det er også mulig at kirken ligger under de nåværende bygningene til Agdenes gård slik som foreslått av Jasinski (1995, s. 96).

I forhold til moloen og skansevollen, er man usikre på om kassen var en del av moloens ende eller om den ble brukt til noe annet. Konstruksjonene er i dag «spredt» med elementer liggende langt unna sin opprinnelige plassering. En mulig tolkning av kassen er at den originalt lå nærmere land, men ble forskjøvet mot havbunnen på grunn av helling. Tidligere undersøkelser fra 1871 beskrev en hypotese om at havnen hadde vært utsatt for et ras som førte til store endringer i dens formasjon (Larsen, 1871, sitert i Jasinski, 1995, s. 92). Også Rokoengen (1992 a, b, sitert i Jasinski, 1995, s. 92) mener det kan ha foregått ras på Agdenes. Området er i tillegg svært utsatt for erosjon og utglidning, noe som også kan ha foregått på et tidligere stadige enn antatt.

## 7.1 Kulturminnearven - Diskusjon rundt betydning og bevaring

Kunne noe vært gjort tidligere for å bevare anlegget? På begynnelsen av 1990-tallet var Kong Øysteins havn svært utsatt for erosjon, noe som også pågår i dag. Sikring av området burde vært gjort allerede på daværende tidspunkt (Tuddenham, 2004, s. 8). Slik havnen står nå er det nærmest umulig å bevare anlegget for fremtidens generasjoner. Vitenskapsmuseet bekrefter nettopp dette i sitt argument med at utgifter til stabilisering ikke gir god nok verdi mtp. «den vitenskapelige og opplevelsesmessige verdien» som lokaliteten innehar i dag (Tuddenham, 2004, s. 8). Dermed vil en regelmessig dokumentasjon av steinmurens rester, gagne mest ut ifra dens vitenskapelige verdi. Maritimt relaterte problemstillinger er *vesentlig* for den norske arkeologien. Kystområde i Norge er rikt, noe som har ført til at kulturvernmyndighetene har hatt et bevisst fokus på kyststrøkene. Likevel er det ikke satset nok i forhold til hva som kreves av de enkelte områder (Jasinski, 1995, s. 73). Jasinski poengterer at det trengs et økt forskningsbidrag og bruker havneproblematikken som et eksempel på dette: Fokuset når det gjelder forhistorisk tid og middelalder, har hittil gjeldt middelalderske byer slik som Bergen og Oslo. De som ligger utenom middelaldersk sentrum, har fått lite oppmerksomhet foruten Kong Øysteins havn (Jasinski, 1995, s. 73).

Undersøkelsene på Agdenes ga viktig og ny informasjon på området, men «... på grunn av naturkreftene og bunnens topografi vil konstruksjonene forsvinne i dypet i løpet av relativt kort tid dersom ingenting gjøres» (Jasinski, 1995, s. 101). Dette betyr at flere undersøkelser må bli foretatt både over og under vann, før de forsvinner helt. Arkeologien skal bidra til økt forståelse og kunnskap av menneskenes historie, samtidig som å belyse utfordringer ved våre oppfatninger og tidligere tolkninger. Ved en manglende finansiering vil mye av denne verdifulle informasjonen gå tapt på havets bunn. En av metodene å bevare informasjonen om kulturminner på er via nettsider og kilder som f.eks. *Kulturminnesøk* (<https://kulturminnesok.no>). Denne databasen blir brukt av arkivarer og er åpen for publikum til å undersøke eller lese kort om de ulike lokalitetene. Når det gjelder Kong Øysteins havn står det lite samt. utdaterte opply

sninger. Det er mulig dette skyldes at arkivaren først og fremst bruker deres hoveddatabase *Askeladden* (<https://askeladden.ra.no>). Utfordringen med dette er at sistnevnte har begrenset tilgang for de tilhørende institusjon eller offentlig forvaltning. Arkivaren referer også andre brukere til nettsiden for kulturminnesøk, som er ufullstendig.

## 7.2 Arkeologisk bidrag til maritimelokaliteter

Utgravningene og undersøkelsene som ble utført på havnen, har alle ført til en utdypende og representativ fremstilling av lokaliteten. I tillegg er de skriftlige kildene fra de norske kongesagaene, en verdifull kilde til informasjon. Undersøkelsene er også verdifulle i den form av at de er åpne for tolkninger der det ikke foreligger konkrete svar. Dette er en viktig del av arkeologien, som kan bidra til ny tenkning og forskning. Undersøkelser kan også hente kildene sine fra to forskjellige steder og samtidig være essensielle for sluttresultatet. Dette ser vi med eksemplene fra de skriftlige kildene i kongesagaene, fra landskapsundersøkelsene, stedsnavnsforskningen, den undersjøiske kartleggingen m.m. Undersøkelsene bidrar til formidling av lokalitetens utfordringer. Ved å undersøke materialet analytisk, kan også dette prosjektarbeidet bidra til økt forståelse for kystområdenes betydning under middelalderen i tillegg til å belyse havneproblematikken.

## 8 Konklusjon

Kongesagaene er en uvurderlig kilde til historie. Da de har blitt oversatt og tolket gjennom flere hundre år av ulike forfattere, vil riktig nok en del av historien være endret eller oversatt feil. Dermed en videre forskning på litteratur og oversettelse vært gunstig for å få innsikt i innholdet til tekstene om Agdenes og havneanlegget. Også stedsnavnsforskning på *vete*-lokalitetene samt undersøkelser av områdets topografi kunne vært lønnsomt for å plassere lokaliteten i tid og rom og i tilknytning til lokasjonene rundt. Ut ifra kart alene er det vanskelig å trekke en konklusjon om havnen har hatt direkte tilknytning til andre, likevel ser man mulighetene for denne forbindelsen via *vete*-stedsnavnenes plassering i Trondheimsfjorden. Et godt samarbeid mellom historikere, forskere og arkeologer ville dermed gagne tolkningen av havnen og gitt et verdifullt bidrag til kulturlandskapets kontekst. Når det gjelder plasseringen av kirken er det muligheter for at den har bestått av treverk og dermed ikke eksisterer lenger, eller at den ligger under den nåværende gårdsbebyggelsen, dette ville vi kunne bekreftet eller avkreftet via et utvidet søk på land. For å få til dette er det nødvendig med ny finansiering. Her vil jeg poengtere at det må være et bevisst mål fra myndighetene sin side å bidra til forskning og utvikling av metoder via økonomisk støtte til de kulturminnene som trenger dette. Da Kong Øysteins havn skiller seg ut fra andre havner i Norge og mangler analogier til å kunne sammenligne anlegget, er det desto viktigere å få dokumentert og utredet området så nøye som mulig. Dette vil hjelpe til med tolkningen og forståelsen av havnen og ikke minst hvilken form for kystkultur vi hadde under sen vikingtid og tidlig middelalder.

Ut ifra de funn og undersøkelser som ble foretatt frem til 2004, tolker jeg havnen til å være av militær karakter. Dette virker sannsynlig med tanke på tilstedeværelsen av *vete*-navnene, den voldsomme størrelsen på moloen og den strategiske plasseringen av anlegget. Også sagaene peker i denne retningen bl.a. med fortellingen om innseilingen ved Agdenes i krigssammenheng. I hovedproblemstillingen min stilte jeg spørsmålet om Kong Øysteins havn var et senter for militært område eller en lokalitet for handel. Gjennom den informasjonen som er samlet her, ser det ut til at havnen ble opprettet av Kong Øystein av militære grunner for å beskytte eller forsvare området i en periode med mye konflikter over landområder. Da denne tidsperioden også besto av en voldsom eksport i form av handel og fiske, er det sannsynlig at havnen har hatt en indirekte del i dette via mulige tilknytninger til nærliggende havner. Anlegget var mer enn stort nok til at forbi-passerende skip med svære cargolaster kunne søke beskyttelse fra andre skip, eller vente på *bør* før de dro videre til hoved-destinasjonen. Slik kommer den andre problemstillingen min inn i bildet når jeg ser på muligheten for havner som en del av et havnettverk. Kong Øysteins havn kan ikke ha fungert uten interaksjon fra andre havner og det er grunn til å tro at den har tatt del i dette nettverket gjennom datidens sjøfartsruter. Dette er en interessant tanke som ser på mulighetene for forbindelser til havner lenger inn i Agdenesbukta. Et annet punkt som kan diskuteres videre, er hvorvidt havnen hadde et annet formål før den ble brukt eller nevnt i krigssammenheng, og i så fall hvilket nettverk havnen den da har bestått av.

Slik jeg nevnte tidligere er det få analogier til militære havner i Norge og Kong Øysteins havn utgjør kanskje den eneste (Jasinski, E. M, personlig kommunikasjon, 31. mars 2021). Den er også et prakt eksempelpå en typisk maritim lokalitet. Nettopp derfor er denne lokaliteten så viktig. Kong Øysteins havn står som en representant for sammenkoblingen mellom hav, land og kyst og deres tilhørende fagområder. Den står også i fare for å forsvinne helt dersom ingen kommer den til unnsetning. Med dette vil jeg si at et skip ikke kan ferdes utenom havner. Sjøferdselen kan ikke tolkes utenom sin tilhørende *skipalægi*. De trenger alle hverandre for å kunne forstå fortidens maritime kultur.



## 9 Referanseliste

### 9.1 Litteratur

- Agdenes fyr. (u.å.). *En perle i Trondheimsfjordens historie*. Agdenes Fyr. Hentet fra <https://agdenes-fyr.no/nb/>.
- Bandlien, B., Solberg, B. & Røvik, S. (2019, 6. februar). Vikingtiden. I *Store Norske Leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/vikingtiden>
- Berglund, B. & Solem, T. (2017). Maktkontinuitet i munningen av Trondheimsfjorden. *Arkeologi og vegetasjonshistorie 800 BC – 1200 AD*, 54(3), s. 207-208.  
<https://doi.org/10.18261/ISSN.1894-3195-2017-03-02>
- Carpenter, P. S. (1993). *Marinarkeologisk registrering og kartlegging: Kong-Øysteins havn, Agdenes* (Upublisert rapport. Doknr. 24692). Top.ark. NTNU Vitenskapsmuseet.
- Elvestad, E. (2005). Jernalderledene i Sørvest-Norge. I A. Midtrød & A. J. Nærøy (Red.), *Fra Galta til Geitungen. Kystkultur og fjæresteinsarkeologi i Sørvest-Norge* (s. 18). Arkeologisk Museum, Stavanger.
- Hallenstvedt, A. & Dørum, K. (2021, 25. februar). Fiskerihistorie. I *Store Norske Leksikon*. Hentet fra [https://snl.no/Norsk\\_fiskerihistorie](https://snl.no/Norsk_fiskerihistorie)
- Henriksen, M. M. (1997) *Nøkkelen til Trøndelag. Bosetning, kommunikasjon og kontroll. Agdenes og Snillfjord 500 f.Kr. til 1000 e.Kr.* / [Hovedoppgave, NTNU Vitenskapsmuseet].
- Jasinski, E. M. (1995). Kong Øysteins havn på Agdenes: Forskningsstatus og revurderte problemstillinger. I E. Mikkelsen & P. B. Molaug (Red.), *VIKING: Tidsskrift for norrøn arkeologi LV111*, s. 73-101. Tangen Grafiske Senter AS, Drammen.
- Marstrander, S. (1967). *Trondhjemske samlinger: Kong Øysteins havn på Agdenes*. 11(4), s. 264-271.
- Norseng, P. (2020, 18. oktober). Vete. I *Store Norske Leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/vete>
- Nymoen, Aa. P. (1994). *Handelsplasser på kysten: Maritimarkeologisk perspektiv på vareutveksling i senmiddelalder. Et eksempel fra Midt-Norge.* / [Hovedfagsavhandling, Universitetet i Tromsø].
- Nymoen, Aa. P. (1996). Spor: Fortidsnytt fra midt-norge. *Fortidens næringsveier*, 11(21), 48-49.
- Nymoen, Aa. P. (1997). *Havn og handel i 1000 år. Karmøyseminaret 1997*. Dreyer bok, Stavanger.
- Nymoen, Aa. P. (2009). *Marginale steder eller marginale kilder? Undervannsarkeologisk blikk på små handelshavner*. Interface Media AS, Oslo.
- Nymoen, P. (2018, 18. januar). Marinarkeologi. I *Store Norske Leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/marinarkeologi#:~:text=Marinarkeologi%20eller%20maritimarkeologi%20er%20et,i%20alle%20perioder%20av%20kulturhistorien>.

- Orning, J. H. (2020, 30. oktober). *Fiske i middelalderen*. Norgeshistorie – Fra steinalderen til i dag. Fortalt av fagfolk. Hentet fra <https://www.norgeshistorie.no/hoymiddelalder/0906-fiske-i-middelalderen.html>
- Osnes, A. (2021, 19. mars). Skipsfart. I *Store Norske Leksikon*. Hentet fra <https://snl.no/skipsfart>
- Riksantikvaren. (u.å). *Kong Øysteins havn. Rester av molokonstruksjon*. Kulturminnesøk. Hentet fra <https://kulturminnesok.no/minne/?queryString=https%3A%2F%2Fdata.kulturminne.no%2Faskeladden%2Flokali-tet%2F16389>
- Selvik, F. S. (1992). *Pollenanalyse av myrmaterialer fra Agdenes* (Upublisert rapport. Doknr. 24676). Top.ark. NTNU Vitenskapsmuseet.
- Tuddenham, D. (2004). *Kong Øysteins havn: En utredning av anleggets tilstand og forslag til videre tiltak* (Upublisert rapport. Doknr. 24693). Top.ark. NTNU Vitenskapsmuseet.
- Wenaas, T. (1992). *Befaring på Kong Øysteins havn etter orkanen 01.01.92*. (Upublisert rapport. Doknr. 24674). Top.ark. NTNU Vitenskapsmuseet.

## 9.2 Bilder

- Forsvarsbygg. (2015). *Forsidebilde. Agdenes Fyrstasjon*. Hentet fra <https://www.forsvarsbygg.no/no/verneplaner/landsverneplan-for-forsvaret/trondelag/agdenes-fyrstasjon/>
- Google. (2021). *Figur 1. Austråttborgen*. Hentet fra <https://www.google.com/maps/place/Austr%C3%A5ttborgen/@63.7363426,9.6419399,11.66z/data=!4m5!3m4!1s0x0:0x67ad29586c6a3c94!8m2!3d63.7040667!4d9.7435669>
- Google. (2021). *Figur 1. Agdenesbukta*. Hentet fra <https://www.google.com/maps/place/Agdenesbukta/@63.7372748,9.5718052,9.1z/data=!4m5!3m4!1s0x4612bf69e50e4eb7:0xf9f3681de4a29990!8m2!3d63.6462121!4d9.7370048>
- Google. (2021). *Figur 1. Reins Kloster*. Hentet fra <https://www.google.com/maps/place/Reins+Kloster/@63.6509498,10.0277837,10.27z/data=!4m5!3m4!1s0x0:0x46bb2cc92a075013!8m2!3d63.564752!4d9.921813>
- Jasinski, E. M. (1995). Figur 2. Meyers grunnplan av moloen, s. 79; Figur 3. Meyers rekonstruksjon av trekassene. Etter Meyer 1869, s. 80 & Figur 5. Plan og profil av undersøkelsesområdet på sjøbunnen, s. 88. Fra Kong Øysteins havn på Agdenes: Forskningsstatus og revurderte problemstillinger. I E. Mikkelsen & P. B. Molaug (Red.), *VIKING: Tidsskrift for norrøn arkeologi LV111*. Tangen Grafiske Senter AS, Drammen.
- Marstrander, S. (1967). Figur 4. Rester av trekonstruksjon i moloen. Fra *Trondhjemmske samlinger: Kong Øysteins havn på Agdenes*. 11(4), s. 268.



Tuddenham, D. (2004). Figur 6. Agdenes høsten 2003, s. 7; Figur 7. Tømmerbjelke med laftespor påtruffet inne i vågen, s. 10 & Figur 8. Oversiktsbilde av anlegget slik det fremstår ved slutten av april 2004, s. 13. Fra *Kong Øysteins havn: En utredning av anleggets tilstand og forslag til videre tiltak* (Upublisert rapport. Doknr. 24693). Top.ark. NTNU Vitenskapsmuseet.

