

Ida Høvik

Båtgraver i landskapet

En arkeologisk landskapsanalyse av fire
båtgraver i Steinkjer

Bacheloroppgave i Arkeologi

Veileder: Ingrid Ystgaard

April 2024

Ida Høvik

Båtgraver i landskapet

En arkeologisk landskapsanalyse av fire båtgraver i
Steinkjer

Bacheloroppgave i Arkeologi
Veileder: Ingrid Ystgaard
April 2024

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Det humanistiske fakultet
Institutt for historiske og klassiske studier



Kunnskap for en bedre verden

Båtgraver i landskapet – en arkeologisk landskapsanalyse av fire båtgraver i Steinkjer.

Sammendrag

Denne bacheloroppgaven tar for seg båtgraver og hvordan de ligger i landskapet. Oppgavens fokus er å forstå forholdet mellom fire båtgraver i Steinkjer, Trøndelag og det landskapet de ligger i, i tillegg til å drøfte båtenes betydning, samt orientering i grava. Ved å gjøre en *arkeologisk landskapsanalyse med visuelle metoder* utforskes forholdet mellom grav og landskap, slik at man får en bedre forståelse på hvorfor gravene forekommer der de ligger. Det religiøse og hellige perspektivet vil også bli diskutert, for å få en annen vinkling på forholdet mellom båtgrav og landskap.

Abstract

This bachelor thesis will discuss and analyse boat graves and how they appear in the landscape. The focus of this thesis is to understand the relationship between four boat graves in Steinkjer, Trøndelag and the landscape they appear in, while also discussing the significance of the boats, as well as the boat's orientation inside the grave. By doing an *archaeological landscape analysis with visual methods*, the relationship between boat grave and landscape is explored, so that one can get a better understanding of why the graves occur in the landscape. The religious and sacred perspective will also be discussed, in order to get a different angle on the relationship between boat grave and landscape.

Innhold

Sammendrag	1
Abstract	1
Figurliste.....	3
Introduksjon	4
Bakgrunn og forskningshistorie	4
Teoretisk rammeverk	5
Metode.....	6
Arkeologisk landskapsanalyse.....	7
Det visuelle landskapet.....	8
Visuell strukturering av landskapet	8
Analyse.....	9
Case 1: Figga.....	10
Utgravningen	10
Båten.....	11
Landskapsanalyse.....	12
Case 2: Lø, E6	13
Utgravning haug 1	13
Utgravning haug 2 og 3	15
Landskapsanalyse.....	16
Case 3: Egge.....	17
Utgravningen.....	18
Båten.....	18
Landskapsanalyse.....	19
Diskusjon.....	20
Konklusjon	22
Bibliografi	24

Figurliste

Figur 1: Profiltegning av haug 7. Foto: Oddmund Farbregd, NTNU Vitenskapsmuseet.....	10
Figur 2: Båtnagler markert med skiferstift. Foto: Oddmund Farbregd, NTNU Vitenskapsmuseet.	11
Figur 3: Gravhaugen ved Figga sett mot ØSØ. Foto: Oddmund Farbregd, NTNU Vitenskapsmuseet.	12
Figur 4: Gravhaugen ved Figga sett mot NNV. Foto: Oddmund Farbregd, NTNU Vitenskapsmuseet.	12
Figur 5: Oversikt over de tre båtgravene og nausttufta ved E6 på Lø. Illustrasjon NTNU Vitenskapsmuseet. (Grønnesby, 2012, s. 14).....	13
Figur 6: Profil av haug 1. Mangler skjelettgrav 2, 3 og 4. Illustrasjon NTNU Vitenskapsmuseet. (Grønnesby, 2012, s. 23).....	14
Figur 7: Oversikt over landskapet på Lø med haug 1 og 2, samt de to gårdene Nedre og Øvre Lø. Illustrasjon NTNU Vitenskapsmuseet. (Grønnesby, 2012, s. 80)	16
Figur 8: Omtrent posisjon av båtgraven på Egge. Kart hentet fra norgeskart.no.....	17

Introduksjon

Denne oppgaven vil ta for seg båtgraver og hvordan de ligger i landskapet. Jeg vil gå inn på fire båtgraver som ligger i Steinkjer kommune, Trøndelag. Tre av disse gravene ligger på Lø, den ene ved utløpet av elva Figga, to ved E6, og den fjerde ligger på andre siden av fjorden, på Egge. Jeg vil se nærmere på hver enkelt grav, se hvordan båten inne i graven ligger i forhold til himmelretningene, for å så gjøre en arkeologisk landskapsanalyse av hvordan selve graven ligger i området. Til slutt vil jeg sammenligne disse fire gravene ut ifra analysen og finne ut om det er noen likheter og ulikheter mellom dem. Jeg vil også se på forholdet mellom grav og landskap ut ifra et religiøst og hellig perspektiv for å få en annen vinkling.

Min problemstilling er som følgende:

- *Hvordan kan man forstå forholdet mellom båtgraver og landskapet i Steinkjer?*

I tillegg til hovedproblemstillingen har jeg valgt å støtte opp med noen underproblemstillinger. Disse er:

- *Hvordan er båtene orientert i grava i forhold til himmelretningene?*
- *Hvordan er gravene plassert i forhold til sjøen?*

Jeg har valgt dette temaet fordi jeg synes båtgraver er interessant, og det at det ligger fire graver relativt nærme hverandre i Steinkjer er spennende å undersøke. Jeg er interessert i hvordan gravene forekommer i landskapet, og om det er en grunn til at de ligger der de ligger. Disse fire gravene er en del av mange graver med båtagnler i Trøndelag, og jeg valgte disse fordi de er godt dokumenterte.

Bakgrunn og forskningshistorie

Båtgraver kjennetegnes som graver med rester etter båt, og det gjelder uansett hvordan graven er utformet. Om båtgraver kan bli sett på som egen kategori innen graver har det vært tvil om, da skikken ikke skiller seg så mye ut fra andre graver fra den perioden de opptrer i (Vogt, 2012, s. 10). Jeg skal se på båtgraver fra yngre jernalder. Båtgravene fra denne perioden gjenkjennes ofte ved funn av klinknagler (Herstad, 2007, s. 3). Men hvorfor gravla man mennesker i båt? Tolkningen av båt i grav har blitt diskutert i skandinavisk arkeologi siden 1800-tallet, og det finnes flere foreslåtte forklaringer. Båten kunne ha blitt brukt som ved på likbålet, eller kanskje som en kiste eller et kammer i graven. Det finnes også religiøse forklaringer, at båten var en ferje over til dødsriket, eller at den hadde en kultisk rolle. Til sist

kan man se på båten som et symbol eller et uttrykk for den avdødes makt og rikdom, eller som en del av utstyret for individets liv etter døden (Stalsberg, 2002, s. 13). Båter opptrer både i graver av både kvinner og menn, og i graver som har en variasjon i gravgoods og likbehandling, pluss gravminnets oppbygging både innvendig og utvendig (Grønnesby, 2013, s. 89).

Hvordan båten ligger orientert i graven er også et element som vil bli sett på, og om det muligens har en sammenheng med landskapet rundt. Gutorm Gjessing (1941, s. 40) nevner i boken sin om båtfunnene fra Bårset og Øksnes om orientering av båter i graver. Han undersøkte 39 båtgraver, der 19 av dem hadde forstevnen i sørvest. Hva grunnen til akkurat dette var ikke nevnt. Orienteringen til graver og spesielt båtgraver har blitt diskutert. I sagaene blir det sagt av Hel ligger ned og i nord, mens Valhall ligger motsatt, altså i sør. Ofte antatt ligger båtene i gravene nord-sør, der forstevnen står mot sør der Valhall lå. I Gulli, Vestfold, ligger alle båtene nord-sør, som da kan tolkes at båtene seiler den avdøde mot Valhall (Gjerpe, 2007, s. 48).

Hvordan graver fremtrer i landskapet er blitt sett på tidligere. Anne Drageset (2020) har undersøkt hvordan gravspråket i et fjordlandskap kan se ut, med utgangspunkt i Hardanger. Hun nevner kort om båtgraver, men artikkelen omhandler forholdet mellom selve gravhauger og landskapet. Landskapsarkeologi sier at det ikke eksisterer meningsløse eller tomme rom mellom ulike funnsteder fra fortiden, og at landskapet ikke var noen passiv mottaker av handlinger gjort av mennesker. Det er også regionale forskjeller på dette, og gravspråket kan være ulikt fra sted til sted, ved muligheter og begrensninger av fysiske forhold (Drageset, 2020, s. 16).

Teoretisk rammeverk

Det teoretiske rammeverket i denne oppgaven er fenomenologi. Begrepet blir beskrevet som:

Phenomenology involves the study and description of phenomena [...] It involves a description of things as they are experienced in the world by a human subject [...] Processes of ordinary human description are of central significance: seeing, hearing, touching, smelling, tasting. Phenomenologists try to ground their descriptions of the social and material world in the manner in which people think and feel about it rather than in an abstract manner. (Tilley, 2005, s. 201-202, sitert i Johnson, 2020, s. 137)

Fenomenologi er en filosofisk retning, og den går tilbake til det 19. århundres tysk romantikk. Romantikken plasserte den subjektive opplevelsen av verden i sentrum, og folk var interesserte i å utforske deres personlige opplevelser og engasjement med omverdenen gjennom kunst, poesi, filosofi og kritisisme (Johnson, 2020, s. 137). Fenomenologi er blitt anvendt særlig i studien av landskap og monumenter i landskapet, og er blitt populært i Storbritannia om hvordan man skal forstå den neolittiske tiden og bronsealderen. Fenomenologer ser bort i fra kart og planvisninger, og i stedet beskriver man hvordan ting oppleves i menneskelige sanser (Johnson, 2020, s 137.)

Fenomenologi er en del av postprosessuell arkeologi som er en teoretisk nyorientering som oppsto på 1980-tallet. Denne orienteringen oppsto i Cambridge rundt den britiske arkeologen Ian Hodder, og ble svært populær i Norge, Sverige, Nederland og Storbritannia (Hedeager, 2017, s. 111). Postprosessuell, eller fortolkende, arkeologi, er en samlebetegnelse for ulike teoretiske retninger, som ble inspirert av for eksempel marxismen, feministisk teori, fenomenologi og postkolonialisme for å nevne noen av de viktigste retningene. Arkeologi ble da tilbakevendt til å være en humanistisk og fortolkende vitenskap, og man var klar over at ting kunne forklares på ulike måter ved ulike synspunkter (Hedeager, 2017, s. 111).

Metode

Denne oppgaven vil være en studie av allerede eksisterende litteratur, men jeg vil også gjennomføre en arkeologisk landskapsanalyse av de tre utvalgte båtgravene i Steinkjer. Litteraturen denne oppgaven baseres på er hovedsakelig funnet gjennom Oria og Google Scholar, inkludert Universitetsbiblioteket ved NTNU. Mye av litteraturen er fra nyere tid, og er grunnlaget for valget av hvilke båtgraver jeg skal se nærmere på.

For å finne kart og planoversikt over båtgravene har jeg brukt kartverket og også kart fra Steinkjer kommune. Dessverre var det problematisk å finne kart på spesielt den båtgraven som ligger ved utløpet av Figga, da det ikke var kart eller en oversikt i rapporten. Ved å ha en hyggelig og åpen dialog med Ruth Øien fra arkivet ved NTNU Vitenskapsmuseet har jeg fått tak i bilder og tegninger over utgravningen ved Figga.

Grunnet tidsmangel er det ikke mulig å få dratt til lokalitetene for å utgjøre en landskapsanalyse fysisk, noe som betyr at jeg ikke får fulgt ALAV-metoden helt. Jeg vil bruke kart og de utgravningsrapportene jeg har som en erstatning.

Arkeologisk landskapsanalyse

Utgangspunktet for denne oppgaven er å gjøre en arkeologisk landskapsanalyse av de tre båtgravene i Steinkjer. Det vil bli brukt ALAV-metoden, altså *arkeologisk landskapsanalyse med visuelle metoder*. Arkeologi finner og graver ut fornminner i landskapet, og ved hjelp av det materialet kan man trekke ut kulturhistoriske resultater og slutninger. Det er også en interesse for både planlegging og analyse av landskapet innenfor arkeologien, selv om slikt har ofte blitt overlatt til ulike naturvitenskapelige fag (Gansum et al., 1997, s. 10). Da metoden ble utviklet mente man at den kunne bidra til en bedre forståelse av et landskaps kulturelle struktur, være et verktøy for å analysere et fornminnes forhold til landskapet og sammenhengen mellom fornminner, og være nyttig for tverrfaglig landskapsanalyse for å nevne noe (Jerpåsen, 2009, s. 124). ALAV-metoden har blitt brukt i 30 artikler mellom midten av 1990-tallet og 2009. Halvparten av denne litteraturen er såkalt «grå» litteratur, som betyr at det ikke er publisert litteratur, og det er hovedsakelig master- og doktorgradsavhandlinger. Mesteparten av litteraturen er på norsk, men noe er også på svensk og dansk. Gro Jerpåsen (2009, s. 128) fordeler denne litteraturen i tre kategorier: 1. Kyst- og jordbrukslandskap, 2. Monumenttyper og funnsteder, og 3. Synlige og usynlige monumenter.

I de tre ulike kategoriene er det variasjoner i hva metoden blir brukt på. I kyst- og jordbrukslandskapskategorien er metoden brukt mest på monumenter og landskap ved kysten. Denne kategorien er ikke relevant i alle publikasjonene, og noen av dem tar for seg begge typer landskap. Mesteparten av kystlandskapene i publikasjonene er utmark, mens ingen tar for seg andre typer utmark som fjell og skog (Jerpåsen, 2009, s. 129). Metoden blir også anvendt på den andre kategorien, altså den som omhandler monumenttyper og funnsteder. Jerpåsen (2009, s. 129) viser til fire underkategorier: bosetninger, helleristninger, graver og artefakter. De fleste av analysene er gjort på gravhauger og gravvarder fra bronsealderen og jernalderen, noe som ikke er overraskende. Metoden har også blitt brukt på helleristninger fra neolittisk tid og bronsealder. Grunnen til at metoden har blitt brukt så mye på både gravhauger og helleristninger kan være at begge kategoriene har visuelle karakteristikk. Det leder oss inn til siste kategori, som er synlige og usynlige monumenter. Rundt 75 % av publikasjonene omhandler analyser av synlige monumenter og forholdene mellom dem, som for eksempel gravhauger og funn eller bosetninger. Resten av publikasjonene tar for seg usynlige monumenter, som steinalderbosetninger, artefakter og gravfelt som har blitt fjernet. Disse studiene er basert på lokal landskaps plassering eller på den faktiske lokaliteten (Jerpåsen, 2009, s. 130).

Det visuelle landskapet

Før jeg går inn på hva en arkeologisk landskapsanalyse er, så vil jeg forklare hva en mener med det visuelle landskapet. Man tar utgangspunkt i evnen mennesket har til å orientere seg, og orientering går ut på å gjenkjenne og strukturere omgivelser ved bruk av kombinasjonsevnen og hukommelsen (Gansum et al., 1997, s. 11). Orienteringen baseres på en kulturelt overført forståelse, da mennesket er et vesen av kultur.

Rent visuelt blir landskapet oppfattet i tre dimensjoner, men siden det konstant er i forandring og har en historie, vil det også ha en tidsdybde. Det vil da være landskapets fjerde dimensjon. Tiden anses som et syklisk fenomen, da oppfatningen av tid som et lineært fenomen ikke er allmenngyldig. Gansum et al. (1997, s. 11) bygger ALAV-metoden opp på psykologi og landskapsarkitektur, og innenfor de to fagene blir det lagt størst vekt på den erfaringen man får individuelt. I kulturhistoriske fag er det mer vanlig å tenke at mennesker fra samme bakgrunn, kultur, eller profesjon har en ting til felles slik at de da vil oppfatte landskap på lik måte. Det vil være individuelle forskjeller selv om man er innen samme kultur, men observasjonene vil fortsatt være innenfor den samme kulturelle rammen.

Persepsjon derimot vil være individuelt og kulturelt betinget. Persepsjon er hvordan omgivelsene blir oppfattet med sansene (Gansum et al., 1997, s. 11). Begrepet er rettet mot hvordan man oppfatter omgivelsene visuelt, men å ha en landskapsoppfatning innebærer også en tolkning av det man ser. Selv om et landskap omfatter alt som befinner seg innenfor et avgrenset geografisk område, så kan ikke et menneske forholde seg til alt da det ikke er en del av vår fatteevne. Man gjør et utvalg av det man forholder seg til, og det er dette man vil da «se». En landskapsoppfatning er da hvilke elementer i landskapet man fokuserer på, i tillegg til hvordan man tolker dem, og da det ikke er mulig å ha en allmennmenneskelig eller universell oppfatning. I arkeologi vil da dette bety at landskap blir oppfattet ulikt gjennom ulike perioder (Gansum et al., 1997, s. 12).

Visuell strukturering av landskapet

I en visuell landskapsanalyse finnes det to sentrale perspektiver: Landskapet må ses på som en overflate, og det må skje i et menneskelig perspektiv. Mennesket må være observatør og målestokk. Et av det mest sentrale begrepene i denne metodikken er landskapsrom. Det finnes ingen entydig definisjon, men et landskapsrom er sammensatt av tak, gulv og vegger. Flate områder vil utgjøre det som regnes som gulv, åser og fjell regnes som vegger, og himmelen er taket. Slike landskapsrom er gitt av terrenget og dets former, men hvordan de oppfattes kommer an på hvor de oppfattes fra. I et arkeologisk perspektiv vil det være naturlig å velge

kulturminner som ståsted, og kulturminnets plassering vil være bestemmende for hvordan landskapsrommet oppfattes (Gansum et al., 1997, s. 13). I denne oppgaven er havet og de ulike ferdselsårene knyttet opp mot vannet viktige ståsted. Ved den ene båtgraven på Lø ble det også funnet en nausttuft (Grønnesby, 2012, s. 13), noe som viser at stedet har vært en havneplass over lengre tid.

For å finne struktureringselementene og et landskapsrom er man nødt til å tenke og forsøke å rekonstruere hvordan landskapet så ut i forhistorien. Man er nødt til å se bort fra dagens vegetasjon og bebyggelse for å kun konsentrere seg om de geologiske hovedformene. Når man ser på kulturminnenes plassering i landskapet, bruker man ofte begrepet *henvendelse*. Det beskriver hvordan et kulturminne vil forholde seg til landskapsrommet. Ut fra tidligere undersøkelser av gravhauger kan man se at disse ofte er plassert i kanten av et landskapsrom og henvender seg da til det rommet. Også begrepet *relasjoner* blir brukt, da en type kulturminne kan ha en funksjonell tilknytning til et element. Gravhauger kan for eksempel ligge med utsikt over sjøen, eller på et høydedrag (Gansum et al., 1997, s. 15 og 20).

Også begrepene *kanter/grenselinje*, *bevegelseslinjer/passasjer* og *knutepunkt* vil være relevante i denne oppgaven. Med *kanter/grenselinje* menes avgrensende elementer i landskapet som har lineær karakter. Kanter kan være forbindelsesledd mellom ulike arealkategorier eller gjennomtrengelige grenselinjer som for eksempel vegetasjonsgrenser, dalsider og vannkanter. *Bevegelseslinjer/passasjer* er lineære elementer i landskapet som gir et grunnlag for visuelle passasjer og som også gir naturlige framkomstmuligheter. Fra disse *bevegelseslinjene* blir landskapet ofte opplevd fra, og selve opplevelsen av landskapet er avhengig av utsynet fra disse. Noen eksempler på dette er elver, strandlinjer og stier. I denne oppgaven er transportlinjer særlig relevant. Det siste begrepet, *knutepunkt*, er viktige krysningspunkt mellom de ulike bevegelseslinjene, eller det kan være en sentral kjerne i et distrikt. Eksempler her er veikryss, møtested og elveos (Gansum et al., 1997, s. 16).

Analyse

Analysekapittelet i denne oppgaven vil være ta for seg de fire båtgravene hver for seg. Her vil jeg gå nærmere inn på hver enkelt båtgrav, redegjøre for funnomstendigheter og utgravning, i tillegg til å se nærmere på båten inni grava. I hvert underkapittel vil det bli gjort en arkeologisk landskapsanalyse ved å bruke ALAV-metoden.

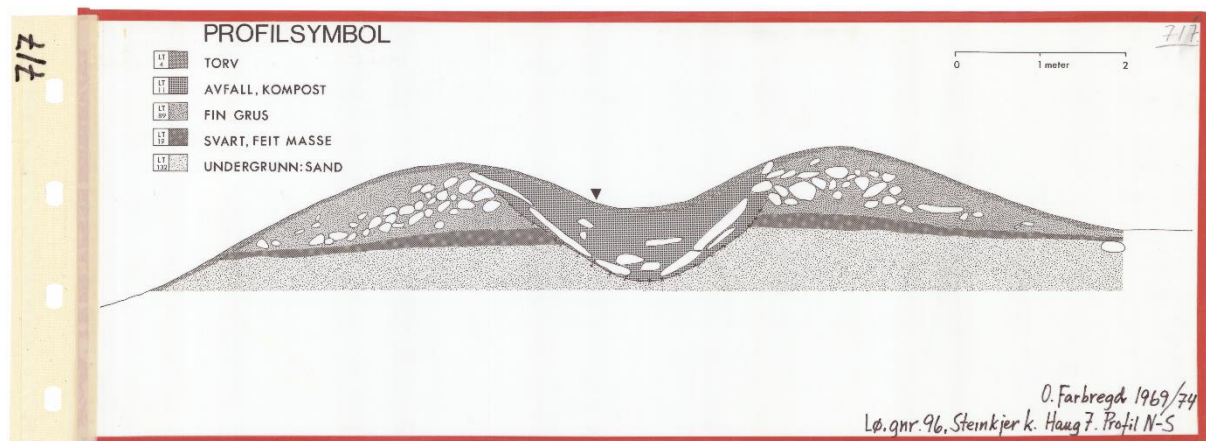
Case 1: Figga

På Lø, like utenfor Steinkjer sentrum, vest for elva Figga, også skrevet som Figgja, ligger et bostedsområde som går under samme navn. Dette området tilhørte gården Lø, som også vil bli nevnt senere, og er et kjent gravfelt med åtte hauger lå i området. Det ble gjort undersøkelser i 1964 av Odd Ertsås på grunn av vei- og tomtereguleringer, der to av haugene, haug 5 og 7, ble sett nærmere på (Farbregd, 1974, s. 4). Haug 7 er casen i dette kapittelet.

Oddmunn Farbregd foretok en utgraving av haug 7 i perioden 14. august til 15. september 1969, sammen med medhjelpere fra Steinkjer og Sunnan. Haugen hadde et tverrmål på omtrent 12 meter øst-vest, omtrent 11 meter nord-sør, og hadde en høyde på om lag en meter. Midt i haugen var det ei grop på et par meters bredde og om lag en halv meters dybde, trolig et merke etter gravrøving. Plasseringen av haugen var 100 meter sør fra fjorden, med en høyde på 10,5 meter over havet fra haugens topp (Farbregd, 1974, s. 4).

Utgravningen

Farbregd (1974, s. 5) gravde haugen i kvadranter med kryssprofiler stående til haugen var helt gravd ut. Store deler av haugen var dekt med stein, og under avdekkingen av dette laget i østre del kom båtnagler frem. Naglene lå spredt både over og mellom steinene, og underveis ble det klart at naglene lå konsentrert i to buede rekker. Båten var lagt øst-vest kant til kant i haugen, og de naglene som da ikke var en del av dette mønsteret var nok kastet ut ved en plyndring. Det ble ikke gravd profil av båten som kom frem, men både notater og målinger ble gjort, samt tegninger og fotograferinger (Farbregd, 1974, s. 5).



Figur 1: Profiltegning av haug 7. Foto: Oddmunn Farbregd, NTNU Vitenskapsmuseet.

For å kunne grave ut båten og for å få frem formen av skroget måtte steinen som lå oppi fjernes. I midten av båten var det også laget et omtrent 2 meter langt gravrom som var avgrenset med steinblokker mot begge endene av båten, og ut mot sidene av båten var det

skrått oppstilt store steinheller. Dessverre var det ikke mulig å få et klart og grundig foto av dette, da det ville vært problematisk å få steinene ut uten å ødelegge fingravingen som var gjort rundt (Farbregd, 1974, s. 5).

Båten

Det meste av båten form lå intakt i haugen, markert av rekker av nagler, noe som gir en mulighet for å gi data om båten. Lengden av fartøyet var om lag 11,5 meter, og ved en rekonstruering av den manglede stevnsplissen i vest vil båten få en lengde på omtrent 13 meter. Farbregd (1974, s. 10) mener også at en er nødt til å regne med at avstanden mellom stevntoppene har vært et par meter lenger, noe som gir en fullstendig lengde på om lag 15 meter. På det bredeste var båten 3 meter, og på det dypeste var den 0,9-1 meter. Skrogformen kan ikke ha blitt endret mye, siden båten har ligget støtt mot fyllmassen på utsiden, slik at det steinpresset på innsiden ikke har gjort noen skade (Farbregd, 1974, s. 10).

Formen av skroget ble gravd frem ved å grave inn mot båtsiden til naglene kom så vidt frem. Siden naglene var rustet skilte de seg lite ut fra fargen av grusen, og derfor ble de markert med skiferstift, som er små hvite lapper med klister. Dette hjelper for å se rekkene med nagler både for fotografering og tegning (Farbregd, 1974, s. 6).



Figur 2: Båtnagler markert med skiferstift. Foto: Oddmunn Farbregd, NTNU Vitenskapsmuseet.

Båten var lagt ned øst-vest i grava, og da ligger den bortimot parallelt med vannlinjen, da sjøen ligger nord for selve gravhaugen. Hva dette betyr vil jeg komme nærmere inn på senere i oppgaven.

Landskapsanalyse

For å begynne på analysen må vi avgrense området for å finne landskapsrommet. Som nevnt tidligere må landskapet ses på som en overflate og fra menneskelig perspektiv for å utføre en visuell landskapsanalyse. Her vil det bli brukt bilder og kart som en erstatning for å være i området fysisk.

Området der haugen lå var en jevn mark som hadde en svak helning mot nordvest. Haugen lå om lag 100 meter sør og opp fra sjøen ved dagens havnivå. Vannet sto høyere i jernalderen, men hvor høyt er usikkert. Ser man bort i fra dagens bebyggelse og vegetasjon har haugen en direkte relasjon til vannet. Havet var nok en viktig transportlinje her, spesielt da haugen ligger i nærheten av utløpet av elva Figga. Elveosen blir et knutepunkt, da det er et krysningspunkt for to transportlinjer. Ved bevege seg langs vannkanten får man et utsyn opp mot haugen, og man kan tenke seg at det var meningen at haugen skulle bli sett når man seilte forbi. Området bak haugen er avgrenset av en trelinje, altså en vegetasjonsgrense. Om de trærne var der i jernalderen er vanskelig å si, men jeg velger å avgrense landskapsrommet her. Haugen ligger da øverst i et landskapsrom med svak helning ned mot den nedre avgrensingen, altså vannkanten. Haugen henvender seg til landskapsrommet, og har en relasjon til den nedre grenselinjen.



Figur 4: Gravhaugen ved Figga sett mot NNV. Foto: Oddmunn Farbregd, NTNU Vitenskapsmuseet.

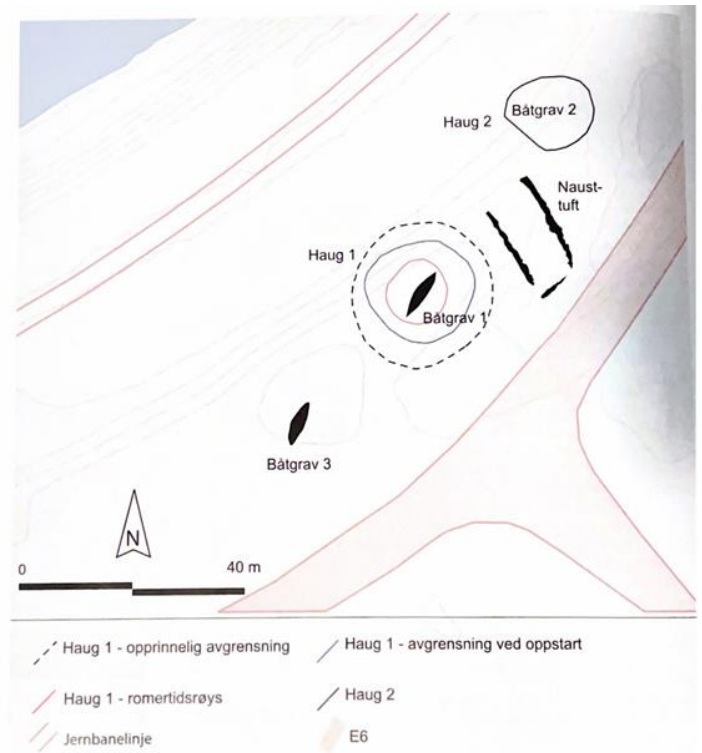


Figur 3: Gravhaugen ved Figga sett mot ØSØ. Foto: Oddmunn Farbregd, NTNU Vitenskapsmuseet.

Case 2: Lø, E6

Ved sjøen under gården Lø ble den planlagte traseen til den nye E6 lagt, og dermed kom den i konflikt med et felt med kulturminner. I årene 2002, 2003 og 2005 ble det derfor foretatt utgravninger av to gravhauger, haug 1 og 2, en båtgrav uten haug og en nausttuft (Grønnesby, 2012, s. 13). Casen i dette kapittelet vil være haug 1 og 2, men jeg vil også nevne haug 3.

Disse kulturminnene lå på en smal stripe ved sjøen, og bare jernbanen skiller dem fra vannkanten. Den gamle traseen til E6 lå på den sørøstre siden av haugene, og det har sannsynlig vært bebyggelse mellom denne traseen og jernbanen helt siden 1800-tallet. Både haug 1 og 2 var kjent her, og det er også grunn til å tenke seg at det har vært flere gravhauger i området tidligere, og alle stammer nok fra eldre eller yngre jernalder (Grønnesby, 2012, s. 13).



Figur 5: Oversikt over de tre båtgravene og nausttufta ved E6 på Lø. Illustrasjon NTNU Vitenskapsmuseet. (Grønnesby, 2012, s. 14)

Utgravning haug 1

Utgravningsmetoden for haug 1 var stratigrafisk, noe som betyr at man graver lagvis. Fra 1950-tallet var kvadrant- og sektormetoden vanlig for utgravning av hauger, og denne metoden har vært bortimot enerådende fram til nå. Stratigrafisk metode knyttes opp mot utgravninger av middelalderbyer i Norge, og det tok lang tid før metoden ble brukt ved landsdelsmuseene. Utgravningen av haug 1, og 2, viste at stratigrafisk metode bør være utgangspunktet for alle utgravninger, da metoden tar vare på lagrekkefølge og kontekst (Grønnesby, 2012, s. 15).

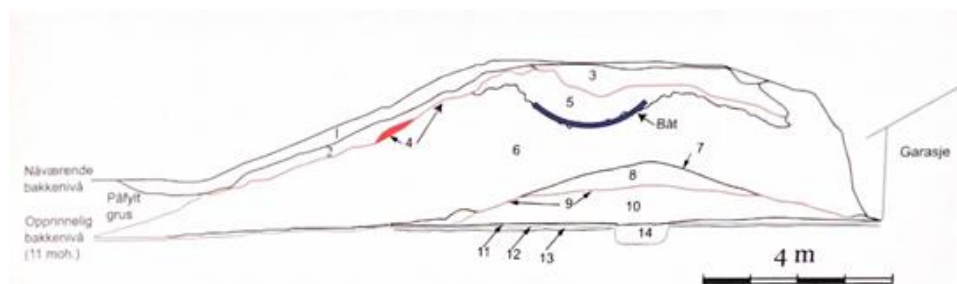
Haug 1, den sørvestlige av haugene, ble oppmålt til omtrent 18 meter i diameter og 2,66 meter høy i sørvest, mens mot nordvest hadde den en høyde på 3,8 meter. Siden haugen ble oppført har terrenget rundt gått gjennom en del store endringer, og dermed er størrelsen på haugen naturlig redusert. Innholdet i haugen var fem sikre graver og tre mulige graver (Grønnesby,

2012, s. 15). Haugen kan også deles inn i tre faser, der de første to stammer fra eldre jernalder og den tredje fasen stammer fra yngre jernalder. Fokuset vil være på fase III, men jeg vil gå kjapt gjennom fase I og II.

Fase I besto av ei romertidsrøyse som var bygget opp rundt en skjelettgrav, og blir omtalt som primærgraven. Skjelettrestene som ble funnet ble tatt inn til en osteologisk analyse, og resultatet viser at den avdøde var sannsynligvis en kvinne mellom 25 og 35 år (Grønnesby, 2012, s. 17). Over primærgraven ble det påvist et brannlag med brente bein som stammet både fra mennesker og dyr. Røysa som dekket primærgraven hadde kantkjede og var 12,8 meter i diameter og om lag 1,4 meter høy. Utenfor kantkjeden ble det funnet tre graver som også blir karakterisert som skjelettgraver.

Fase II består av en urnegrav i et lite steinkammer i toppen av romertidsrøysa. Urna var av tre, men kun bunnen av kitt gjensto, og den viste at urna hadde en diameter på 19 cm. En osteologisk analyse ble gjort av de brente beina funnet i urna, og resultatet identifiserte avdøde som et voksent individ og ga en datering til romertid (Grønnesby, 2012, s. 20).

Fase III består av vikingtidshaugen. Romertidsrøysa og gravene utenfor ble dekket av ei stor røys med jord over i vikingtiden. Stein ble lagt opp slik at haugen fikk en diameter på omtrent 22 meter og en høyde på 3,5 meter. Det at haugen dekker både romertidsrøysa og flatmarksgravene kan tydes som om det var en bevisst handling (Grønnesby, 2012, s. 21). I toppen av haugen var det en båtgrav. Treverket fra båten var borte, men naglene var til stede, litt forstyrret av steinene som gjorde opp underlaget. Fartøyet var omtrent 9,5 meter langt og hadde en bredde på 2,2 meter på det bredeste. Båten lå nordøst mot sørvest i graven. Den avdøde som ble begravet med båten anses å ikke ha blitt kremert ut fra gravgodset. Individet ble gravlagt med komplett våpenutstyr, som to skjold, en øks, et sverd, kogger med pilspisser, et spyd, en kniv, et bryne, ildstål og ildslagningsstein av flint. I tillegg til dette våpenutstyret hadde vedkommende fått en rekke praktgjenstander med seg i graven (Grønnesby, 2012, s. 21).



Figur 6: Profil av haug 1. Mangler skjelettgrav 2, 3 og 4. Illustrasjon NTNU Vitenskapsmuseet. (Grønnesby, 2012, s. 23)

Utgravning haug 2 og 3

Nord for haug 1 lå haug 2, og den ble undersøkt i 2003. Haug 2 ble også undersøkt stratigrafisk etter erfaringene fra den første haugen, da man forventet at denne haugen skulle ha en like komplisert stratigrafi. Det viste seg at innholdet ikke var like rikt som i haug 1. Haugen målte omtrent 15 meter i diameter med en høyde på 1,4 meter, men den virket større om man så den fra sjøen. Den var lagt på en naturlig forhøyning, slik at den ble da målt til 1,8 meter høy (Grønnesby, 2012, s. 23). Ei kjernerøys var dekt av haugen, og den hadde en diameter på rundt 8 meter. Haugen hadde noen ødeleggelser fra en stor plyndringsgrop, samt fra bygging av et bolighus på sørsiden.

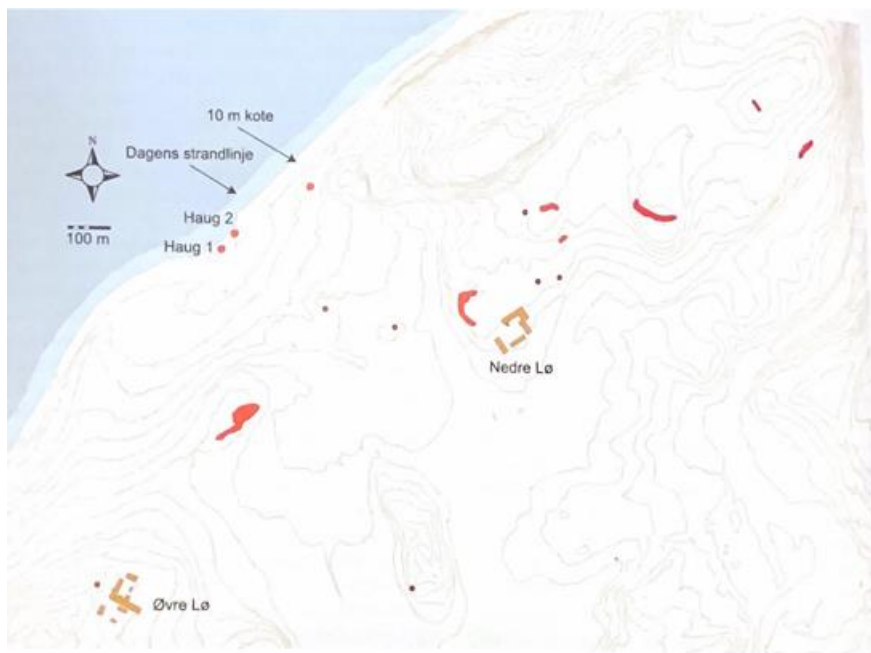
Selve haugen besto av stein og grus. Begravelseslaget i denne haugen lå i bunnen av kjernerøysa. I dette laget ble det funnet 141 funn, der 91 av dem var klinknagler. En mengde kull og rester av vegetasjonsmasse i bunnen tilsa at dette var en båt som hadde blitt brent på et annet sted for å så bli lagt her til slutt. Brannlaget ble datert til 870-1005 e.Kr. (Grønnesby, 2012, s. 25).

Sørvest for haug 1 ble det i 2005 gjort en maskinell flateavdekking, og da dukket det opp bosetningsspor i tillegg til tre steinkonsentrasjoner og ei mindre røys. I røysa viste det seg å være en båtgrav, som jeg velger å kalle haug 3. Røysa var bare 2 meter i diameter, og var lagt midt i båten. Båten var skåret ned i bakken, og i den sør-sørvestlige delen av båten ble det funnet klinknagler in situ. Formen av fartøyet var en spiss, oval nedgraving, og jorda var mørk og blandet med sand og grus, samt noe kull. Denne båten var orientert sørvest-nordøst og hadde en dimensjon på 6 x 1,6 meter. Dybden var omtrent 60 cm (Grønnesby, 2012, s. 25).

I graven ble det funnet klinknagler langs kanten av nedgravingen, slik at man fikk et godt bilde av båtens fasong. I den sør-sørvestlige delen var konsentrasjonen av nagler større, og der var det mulig å følge naglene langs kjølen og spantene. Avstanden mellom spantene var rundt 20 cm, og bredden på bordene var mellom 12-15 cm, der de bredeste var på toppen. I tillegg til naglene fra båten i denne graven ble det funnet rundt 40 små nagler av enten bronse eller en bronselegering. Disse naglene blir anslått å være fra lærarbeid, mulig fra den avdødes bekledding eller fra gravgodset (Grønnesby, 2012, s. 25). Også noe varmepåvirket organisk materiale ble funnet, noe som tyder på at avdøde ble kremert, men det må ha skjedd før liket ble lagt i båten. Det ble funnet fastkorrodert treverk på noen av klinknaglene, og siden en rekke nagler ble funnet in situ, tyder det på at båten ikke ble brent (Grønnesby, 2012, s. 26).

Landskapsanalyse

Også her er vi nødt til å avgrense området for å finne landskapsrommet. Naturlig er den nedre avgrensingen av rommet vannkanten, slik som i den andre lokaliteten ved Figga. Vannet sto høyere i jernalderen, men akkurat hvor høyt har jeg ikke klart å finne ut av. Området her er en flate uten noen åpenbare avgrensinger på sidene. De tre haugene ligger på en terrassekant sørøst for sjøen, og de har da en direkte relasjon til vannet. Det kan man også tenke seg siden haugene ligger like ved et naust fra folkevandringstiden. Terrenget skrår bratt nedover mot sjøen, og i motsatt retning er det en svak helning oppover.



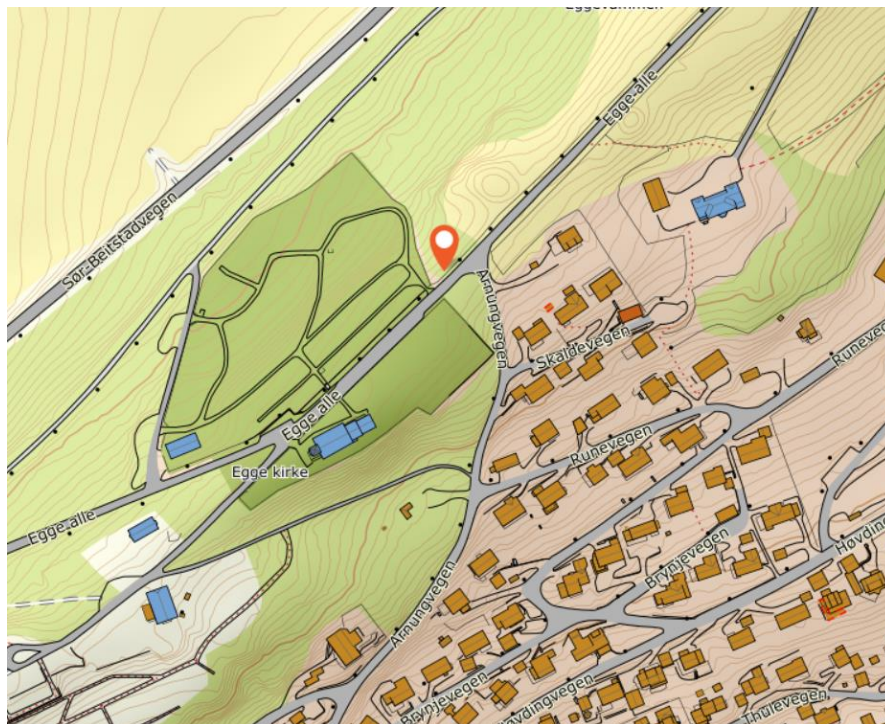
Figur 7: Oversikt over landskapet på Lø med haug 1 og 2, samt de to gårdene Nedre og Øvre Lø. Illustrasjon NTNU Vitenskapsmuseet. (Grønnesby, 2012, s. 80)

Havet var en viktig ferdselsåre og transportlinje, og blir da et viktig ståsted i dette landskapsrommet. Naustet som ligger ved gravene, viser at området hadde sammenheng med disse ferdselsårene, og man ville da kanskje sett gravhaugene fra havet. Haug 2 ble lagt på en naturlig forhøyning i landskapet, og ville da, i sammenheng med de to andre gravene, henvendt seg til landskapsrommet. Begge haugene forholder seg også til hverandre, i tillegg til naustet og den tredje båtgraven som ligger i området.

Case 3: Egge

Sorenskriver Jens Kraft beskrev Egge ved Steinkjer i 1835 som «Denne Gaard, beliggende paa en høi og lang Jorddryg ved Enden af Steenkjær-Fjorden, er en af de betydeligste og tillige i historisk Henseende mærkeligste Gaarde i dette Fogderie». (Kraft, 1853, sitert i Sørheim, 1997, s. 9)

I dag består Egge av brakkmark, parker og boligområder, og veier brer seg utover det som en gang var en sentral storgård og høvdingsete. Sagalitteraturen viser Egge som en ofte omtalt og sentral gård i vikingtiden, og flere av de fremste trønderhøvdingene kommer fra Egge. Et eksempel er en mektig og storøttet mann ved navn Olve (Sturluson, 1996, s. 311). Tidligere gikk E6 over Eggehvammen, en smal morenerygg som ligger nordvest for Steinkjers byområde. Der finnes det store deler av et gravfelt som nok tilhørte storgården på Egge. I 1871 ble det for første gang kartlagt av premierløytnant Ziegler, en ny kartlegging skjedde 66 år senere i 1937, og til slutt i 1971 av Anne Stalsberg Alsvik. Alsviks registrering omfatter hele 32 fornminner, pluss en bautastein som er blitt utelatt fra listen (Sørheim, 1997, s. 11). I dette kapittelet er det haug 11 som vil bli casen.



Figur 8: Omtrent posisjon av båtgraven på Egge. Kart hentet fra norgeskart.no.

Utgravingen

Gravhaugen ligger nordøst for kirkegården på Egge, sammen med haug 10 og 10b. Disse haugene har fått skader av både veier og rusk fra kirkegården. Haug 11 fikk lesset over masse fra da nordvestre del av haug 10 ble gravd vekk av planeringsarbeider igangsatt av Egge sokneråd i 1970 (Sørheim, 1997, s. 20). I april 1978 ble det funnet en rangle i fersk oppkastet grus i nærheten, og etterpå ble det også funnet brente beinbiter og en vikingtidsøks. Dette gravgodset stammet fra haug 11, og derfor ble det nødvendig å foreta en utgraving av haugen, som skjedde våren 1982. Ved utgravningsstart kunne man nesten ikke kalle gravhaugen for haug, mer som et utbygd platå med skrånende kanter mot nord og vest. I selve haugen sto det noen stubber, inkludert en lyktestolpe, og store deler av haugen var dekket av en vei. Haugen målte omtrent 7 meter nordvest-sørøst, og omtrent 9 meter i retningen langs veien, altså nordøst-sørvest. Terrenget gikk nedover mot nordvest, slik at haugen hadde en høydeforskjell på ca. 1,2 meter fra haugfot til topp sørøst og da rundt 0,6 meter fra haugfot til topp i nordvest (Sørheim, 1997, s. 22).

Haugen kunne ikke graves ut i helhet med de tilgjengelige midlene, så i stedet ble det gravd en sjakt med 2 meters bredde gjennom haugen i retning veien og ned nordvest. Grunnlaget for dette var å finne haugens opprinnelige profil, og etter fjerning av et omtrent 10 cm tykt lag med torv og mold kom et gråbrunt og kompakt jordlag frem. Dette laget hadde en jevn avrundet overflate, og ble dermed sett på som gravhaugens opprinnelige overflate. Etter å ha tatt et snitt av haugen kom man frem til at dens opprinnelige høyde var 0,5 meter og diameteren var rundt 10 meter (Sørheim, 1997, s. 22).

Båten

Båten i grava på Egge var brent. I en brent, men urørt grav vil naglene som regel ligge in situ, og man kan ofte se konturene av naglerekkene eller båten. Her var naglene rotet om, men også tett, slik at man kan tenke seg at de var samlet sammen og i etterkant lagt i en haug rundt gravgodset. Likbålet og båten var nok brent på et annet sted, da det sotholdige laget var for lite til å komme fra en båt som ble brent der haugen lå (Sørheim, 1997, s. 25).

Sørheim (1997, s.26) karakteriserer båtgraven som noe utenom det vanlige, grunnet gravgodsets mangfoldighet og kvalitet. Det ble funnet et sikkert minimumstall på 600 nagler i grava, og 344 av dem hadde rundt hode og en kvadratisk ro, altså en klinkskive. Naglefunnet kan ha vært større, da det er usikkert om alle naglene ble tatt med fra likbålet og så lagt i haugen, og om alle naglene ble funnet under utgravingen. Det er også usikkert på størrelsen på båten. En metode som kunne ha blitt brukt er å sammenligne antall naglefunn i andre

båtgraver der båtlengden var kjent, men ulikheter i for eksempel konstruksjon og materialbruk, samt bevaringsgrad av funn og metode ved utgraving gir problemer (Sørheim, 1997, s. 27).

Ved å se på naglenes lengde kan man tolke båtstørrelse og type. I grava på Egge har omtrent 72 % av naglene en avstand på 2,1 og 3 cm mellom hode og ro. Ut ifra dette kan en se at bordene i båten har vært tynne, en tykkelse mellom 1 og 1,5 cm. En mulig forklaring på at det er brukt så tynne bord i båten kan være at den er helt eller delvis bygd av eik, siden eik er et hardere treslag som gjør at man ikke trenger like tykke bord som om man hadde brukt furu eller gran. Det er ikke tatt prøver og gjort en treanalyse, så dette er bare en spekulasjon. Sørheim (1997, s. 30) sammenligner Eggebåten med den største av småbåtene funnet i Gokstadfunnet, Gokstadseksæringen. Antall nagler og de tynne bordene tilsier en båt med omtrent størrelse som Gokstadseksæringen, som hadde dimensjoner på 9,75 meter lengde, 1,86 meter bredde og 0,57 meter dybde. Siden man ikke er helt sikker på det komplette naglefunnet, så kan en tenke seg at båten på Egge kan ha vært større enn så, men ikke med mye. Båten regnes som en av de større båtene som ble brukt i graver, og dermed også større enn vanlige bruksbåter som fantes på gårder langs kysten (Sørheim, 1997, s. 30).

Landskapsanalyse

Området på Egge ligger på en morenerygg nordvest for bykjernen i Steinkjer. Haugen ligger ikke midt på Hvammen, men litt på siden. Moreneryggen kan ha vært et gammelt veifar, altså en bevegelseslinje. Sørheim (1997, s. 11) tenker at det var behov for et veifar til utmarken, og til den eldre biten av gravfeltet, i tillegg at landeveien fra gården til opplandet hadde vært her. Hadde man da gått langs dette veifaret langs moreneryggen, ville man gått forbi haugen, og hatt et utsyn mot den. Altså ryggen er en visuell passasje.

Moreneryggen, i tillegg til å være en visuell passasje, vil også være en naturlig avgrensing på landskapsrommet, da det er en kant. Fra denne kanten er det også utsikt mot fjorden om man tar vekk dagens vegetasjon, og havet er et viktig ståsted. Om haugen var synlig fra havet er nok lite trolig, men en ville ha utsikt ut mot de viktige transportlinjene og ferdselsårene langs fjorden. Haugen var også en del av et større gravfelt, og disse kulturminnene forholder seg til det høydedraget de ligger på, samtidig at de har en utsikt mot sjøen.

Diskusjon

I diskusjonskapittelet vil jeg sammenligne de fire båtgravene og se på likheter og ulikheter, og om det eventuelt finnes en sammenheng mellom dem. Jeg vil også sammenligne landskapsanalysene for å finne ut hvordan man kan forstå forholdet mellom båtgravene og landskapet. I tillegg vil jeg også trekke inn Kalle Sognnes artikkel om et hellig landskap for å få et annet perspektiv.

Jeg har valgt å sette inn de tre lokalitetene inn i en tabell for å få en oversikt over båtgravene for å så sammenligne senere. Her utelater jeg haug 3 fra E6 på Lø, da den ikke er en del av hovedproblemet i oppgaven. I tabellen vil det være en oversikt over båtens orientering i graven, gravens avstand til sjøen og hvilken utgravningsmetode som ble brukt. Avstanden er satt med havnivå ved utgravningstidspunktet.

Lokalitet	Båtens orientering	Avstand til sjøen	Utgravningsmetode
Figga	Øst-vest	Ca. 100 meter	Kvadranter med kryssprofil
E6 – haug 1	Nordøst-sørvest	Usikkert	Stratigrafisk
E6 – haug 2	Brent	Usikkert	Stratigrafisk
Egge	Brent	Ca. 1,15 km	Sjakt, kvadratisk område på 3,5 x 3,5 meter

Først vil vi se på båtens orientering i graven. Båten i grava ved Figga lå orientert øst-vest, men hva som er fram og bak på båten er usikkert. I haug 1 ved E6 lå orientert nordøst-sørvest, hvor avdøde i båten hadde hodet i nordøst (Grønnesby, 2012, s. 89). Båten i haug 2 ved E6 og båten i grava på Egge var brent, dermed er det umulig å finne ut hvilken orientering de hadde. Det finnes teorier om hva båtens orientering i grava betyr. Som nevnt i kapittelet om forskningshistorie er det diskutert om hvilken betydning båtens orientering har. Om båten i grava ligger orientert nord-sør, med forstevnen i sør, kan det tenkes at båten er en ferje som seiler den avdøde inn til Valhall. Om båten ligger med forstevnen i nord, kan man tolke det som om båten er på en dødsreise og seiler til Hel (Gjerpe, 2007, s. 49). Dette er det man tolker ut fra den norrøne forestillingsverdenen, at den avdøde reiser av gårde over havet til dødsriket. Båten var sett på som et transportmiddel og ikke en del av gravutstyret (Lund, 2018, s. 13). Men, hva betyr det at båtene ved Lø og Figga ligger orientert øst-vest? Øst-vest-

orientering i graver generelt er kjent fra kristen gravskikk, der hodet til avdøde ligger i vest for at blikket rettes mot øst (Solberg, 2003, s. 312). I haug 1 lå avdøde i båten orientert med hodet i nord-øst, så det er nok ingen sammenheng med kristen gravskikk. Båtene på Lø og ved Figga ligger orientert parallelt med strandlinjen. Mulig begrunnelse for båtenes orientering, i hvert fall for båten ved E6, er at terrenget heller. Det er kjent at man la avdøde med hodet høyest der terrenget heller, for at avdøde skulle ligge godt (Grønnesby, 2012, s. 89).

Båtgravenes avstand til sjøen er et viktig punkt i denne oppgaven. Målene i tabellen er ut ifra havnivå ved utgravningstidspunkt. Havet sto høyere i jernalderen, slik at haugene har vært noe nærmere havet enn i dag. Haugen ved Figga lå om lag 100 meter fra sjøen (Farbregd, 1974, s.4). De to haugene ved E6 hadde ikke en bestemt avstand fra sjøen i artikkelen, men en kan tenke seg at de lå noe nærmere sjøen ut fra bilder tatt fra området. Båtgrava på Egge derimot ligger litt over 1 km fra sjøen med dagens bebyggelse. Denne grava ligger jo ikke i umiddelbar nærhet til vann, og likevel inneholder den båt. Denne grava er også en branngrav, og kanskje likbålet var brent nærmere vann for å så bli fraktet til Egge (Grønnesby, 2012, s. 99). De to lokalitetene ved Lø og Figga er relativt like, da de ligger i samme område. Også lokaliteten på Egge har likheter med de to andre. Alle fire haugene ligger på høydedrag med utsikt mot sjøen, og som nevnt tidligere, så var havet viktig for transport og ferdsel. Haugene har en relasjon til havet, spesielt haug 1 og haug 2 ved E6, da de ligger ved en nausttuft.

Et annet perspektiv på forholdet mellom båtgrav og landskap er det religiøse perspektivet. Dette perspektivet kan også knyttes til det religiøse aspektet av båten inni selve grava. Kalle Sognnes (2000, s. 96) diskuterer den førkristne religionen, altså åsatroen. Anekulten, eller forfedretroen, var knyttet til gravhaugene. De er jernalderens viktigste religiøse element i landskapet. Oftest foregikk anekulten mer privat, på gårdene hjemme hos slekt. Hauger med jord ble bygget over gravene, og slik ble det tydeliggjort at de døde fortsatt var til stede. Haugenes plassering var ofte på toppen av høyder for å ha en utsikt over gården, eller plassert ved eller på selve gårdstunet. Det forekommer også felles gravfelt enkelte steder, som for eksempel lokaliteten på Egge (Sognnes, 2000, s. 96). Gjennom religionsfenomenologien har disse hellige stedene blitt tolket og identifisert. *Hierofanier*, et begrep ofte brukt av Mircea Eliade, blir beskrevet enkelt av Sognnes som «steder der det hellige på en eller annen måte manifesterer seg» (Sognnes, 2000, s. 112). Dette begrepet er et egnet begrep for å kunne få en forståelse av den topografiske plasseringen til ulike kulturminner av religiøs betydning. Også *kaos* og *kosmos* blir brukt, der et bebodd område blir sett på som kosmos, om det på forhånd

har blitt gjort hellig ved å enten stå i forbindelse med gudenes verden eller er gudenes verk (Eliade et al., 2003, s. 24). Hierofaniet blir ofte sett på som senter i kosmos, og vil representere en åpning mellom de ulike kosmiske planene. La oss bruke dette begrepet for å se på de tre lokalitetene ved Lø og Egge. Landskapsrommet ved E6 på Lø skråner ned mot vannkanten, slik at når man reiser via ferdselsårene på havet, vil man se opp på haugene. Dette skaper en grense mellom himmel og jord, og en vil få en åpning og forbindelse opp mot gudenes verden. Også på Egge vil dette være tilfelle, siden haugen ligger på et høydedrag langs moreneryggen.

Konklusjon

Båtgraver er graver med rester etter båt, uansett utforming. Gravene med båt oppsto oftere i yngre jernalder, og blir identifisert ved funn av klinknagler. Ved å studere båtgraver i landskapet bruker man fenomenologi, altså man ser og opplever et landskap ved bruk av menneskelige sanser. Også metoden arkeologisk landskapsanalyse med bruk av visuelle metoder, også kalt *ALAV-metoden*, bruker menneskelige sanser og persepsjon.

De fire båtgravene fordelt på tre lokaliteter, Figga og ved E6 på Lø, og på Egge, har sine egne forhold til landskapet de ligger i. De fire haugene henvender seg litt ulikt til landskapsrommet de er en del av sammenlignet med hverandre, men det finnes også likheter. Alle fire gravene har en relasjon til havet, som var en del av viktige ferdsels- og transportåre i jernalderen. De to haugene ved E6 på forholder seg til hverandre, og det samme gjør haugen på Egge, som forholder seg til det gravfeltet den er en del av. Også ut ifra et religiøst perspektiv kan man prøve å forstå forholdet mellom båtgrav og landskap. Religionsfenomenologi blir ofte brukt for å prøve å tolke de hellige stedene. Begrepet hierofanier blir brukt for å forstå den topografiske plasseringen av gravhaugene. Både på Egge og på Lø vil man se opp mot gravhaugene, enten det er fra havet eller fra land, slik at det blir skapt en grense mellom jorda og himmelen, eller gudenes verden. Da kan man tenke seg at haugene ble plassert der i landskapet for at man skulle få den forbindelsen og åpningen opp mot gudenes verden.

Det religiøse perspektivet kan også knyttes til båtens orientering inne i selve grava. Ofte finner man båter som ligger nord-sør, der forstevnen ligger i sør, og da kan man tolke at båten er en ferje som fører avdøde mot Valhall. De to båtene i denne oppgaven som ikke ble brent, altså den ved Figga og den i haug 1 ved E6 på Lø lå øst-vest. Ut ifra et religiøst perspektiv er det usikkert hvorfor denne orienteringen var sånn, men ut fra landskapet rundt kan en tolke at det er fordi båtene skal ligge parallelt med vannkanten. Det kan også tolkes at de ligger

orientert slik fordi landskapet heller, og den avdøde skulle dermed ligge med hode høyest for å ligge godt i grava.

Man kan forstå forholdet mellom båtgrav og landskap på ulike måter, enten om det er ved hjelp av en arkeologisk landskapsanalyse eller om det er basert på religiøse perspektivet. Akkurat hva menneskene fra jernalderen mente med plasseringen av båtgravene sine er noe man aldri helt kan forstå, men ut ifra ulike metoder og perspektiver kan man få en bedre forståelse på hva forholdet mellom båtgrav og landskap er.

Bibliografi

- Drageset, A. (2020). Gravspråk i et fjordlandskap. *Heimen*, 57(1), 6-22.
<https://doi.org/10.18261/issn.1894-3195-2020-01-02>
- Eliade, M., Eliade, M., & Thomassen, E. (2003). *Det hellige og det profane og andre skrifter* (Rev. ed.). De norske bokklubbene.
- Farbregd, O. (1974). *To nordtrønderske båtgraver*. (Arkeologisk serie 1974:1). Universitetet i Trondheim. https://www.ntnu.no/c/document_library/get_file?uuid=7bae3684-863e-4800-9537-e34d1ad29bc5&groupId=10476
- Gansum, T., Jerpåsen, G. B. & Keller, C. (1997). *Arkeologisk landskapsanalyse med visuelle metoder*. Arkeologisk museum i Stavanger.
- Gjerpe, L. E. (2007). Fortidens utsikt mot tapte farvann. Et båtgravfelt på Gulli, Vestfold. *In Situ Archaeologica*, 6, 45–52. <https://doi.org/10.58323/insi.v6.13480>
- Gjessing, G. (1941). Båtfunnene fra Bårset og Øksnes. To nordnorske jernaldersfunn. *Tromsø Museums Årshefter, Kulturhistorisk avd. nr. 8, vol 58, 5-106*
- Grønnesby, G. (2012). *Graver i veien: arkeologiske undersøkelser E6 Steinkjer* (Vol. 8). Akademika forl.
- Hedeager, L. (2017). *Arkeologi – kort fortalt*. Pax forlag.
- Herstad, A. (2007). *Båten i grava – en gårdstradisjon i yngre jernalder?* [Masteroppgave]. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
- Jerpåsen, G. B. (2009). Application of Visual Archaeological Landscape Analysis: Some Results. *Norwegian Archaeological Review*, 42(2), 123-145.
<https://doi.org/10.1080/00293650903351052>
- Johnson, M. (2020). *Archaeological theory: an introduction* (3. utg). WILEY Blackwell.
- Kartverket. (u.å). *Kart over Egge* [Kart]. Kartverket.
<https://www.norgeskart.no/#!?project=norgeskart&layers=1002&zoom=14&lat=7104253.41&lon=327499.55>
- Lund, T. (2018). *En analyse av båtgraver fra jernalder i Nord-Norge*. [Mastergrad]. Norges Arktiske Universitet.
- Sognnes, K. (2000). Det hellige landskapet: Religiøse og rituelle landskapselementer i et langtidsperspektiv. *Viking*, 63, 87-121
- Solberg, B. (2003). *Jernalderen i Norge* (2.utg.). Cappelen Akademisk Forlag.

Stalsberg, A. (2002). Hvorfor båt i grav? *Spor (Trondheim)*, 17(2).

Sturluson, S. (1996). *Snorres kongesoger* (H. Magerøy & S. Schjøtt, Eds.). Samlaget.

<https://doi.org/oai:nb.bibsys.no:999618281294702202>

Sørheim, H. (1997). *EN HØVDINGS GÅRD – EN HØVDINGS GRAV: En vikingtids båtgrav på Egge i Steinkjer, Nord-Trøndelag*. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, Vitenskapsmuseet.

Vogt, E. J. (2012). *Båter, død og liv på Kaupang. En diskusjon rundt vikingtidens båtgravskikk med fokus på kjønnsrelasjoner og det maritime kulturlandskap*. [Mastergrad]. Universitetet i Oslo.

