

# LIKE GODT TIL VANN SOM TIL LANDS? EN STOKKEBÅT FRA SILJAN I TELEMARK

Av Pål Nymoen

I 1930 fant Otto Austad og Albert Kiste en stokkebåt i myrkanten ved et lite vann som heter Lauv i Siljan i Telemark. I nord- og sør-enden av vannet snor det seg en smal elv. Vannet ligger midt i et lite vassdrag som forbinder fjellområder og småvann mot



Fig. 1: Siljan-vassdraget  
(Illustrasjon: Trine Lise Wahl)

Kongsberg i nord med lavlandet, Farrisvannet og sjøen i sør ved Larvik. Dette er Siljanvassdraget (fig 1).

Først 75 år etter funnet viste det seg at båten er en av de eldste båtene som er funnet i Norge. Denne artikkelen er en kort presentasjon av Siljanbåten med en arkeologisk dokumentasjonstegning laget av Knut Paasche og Arne Emil Christensen. Videre tematiseres hvordan fordommer om forhistoriske båter kan synliggjøres, utfordres og diskuteres og ved å forsøke å se funnet i sammenheng med det vassdraget båten sannsynligvis har vært brukt i.

I Siljan er det et svært driftig historielag. Laget har selv påvist mange av kulturminnene i Siljan kommune, de har gitt ut bok og har omfattende hjemmesider. Da historielaget arbeidet med et stort registreringsprosjekt i 1999 kom de over stokkebåten der den i dag ligger på Telemark Fylkesmuseum i Skien. Historielaget ville vite mer om den sprukne båten og fikk på eget initiativ gjennomført en 14C-datering i 2001. Analysen ga et ganske oppsiktsvekkende resultat, båten var omlag 1760 år gammel - fra romertid (Beta 240 e. Kr. +/- 70).

Den gangen Siljanbåten ble funnet gjorde ikke Historisk Museum i Oslo særlig mye for å undersøke båten nærmere, ei heller var de spesielt interessert i å overta den. Det var Godseier Treskow som i den første tiden tok vare på båten, og senere overførte den til Fylkesmuseet i Skien. Mon tro om ikke denne funnhistorien er litt typisk også for andre stokkebåtfunn der de ligger som rariteter på bygdetun og lokale samlinger rundt om?

Da dateringen ble kjent kom det imidlertid mer fart i interessen for båten, igjen takket

være Siljan Historielag. Både Arne Emil Christensen og Knut Paasche fra KHM / Vikingskipshuset, Jostein Gundersen fra NTNU Vitenskapsmuseet og undertegnede fra Norsk Sjøfartsmuseum valfartet til Skien for å ta den gamle båten nærmere i øyesyn.

### Båt eller stokkebåt?

Som de fleste andre stokkebåter er Siljanbåten laget av et enkelt stykke tømmer. Likevel skulle det vise seg at dette også kan være noe mer enn en "stokkebåt". Blant annet kan den være en båt egnet til å utfordre våre fordommer både om hva en båt er, og hvordan den skal se ut.

For, hva er egentlig en båt? Vårt bilde av hva en god båt er, blir satt på prøve når det gjelder stokkebåter. Forestillingene vi har handler gjerne om noe som flyter, som kan ta med last og folk \_ og at jo større og mer sjødyktig den er, jo mer skikkelig er den. Stokkebåter oppfattes gjerne som noe langt nede på skalaen hva angår teknologi og dugelighet som båt. Men Siljanbåten har noe ekstra. Den er, til stokkebåt å være, både lett og forseggjort med noen ganske uvanlige detaljer. Spesielt iøynefallende er det tynnhogde skroget, linjene og rester av utsparringer som ligner håndtak i hver ende.

Båten er så langt ikke konservert på noen måte og oppbevares i dag i et ikke klimaregulert magasin. Uttørkingen som har skjedd siden 1930, tiden etter at den ble hentet ut av den konserverende torvmyra, har gjort at treverket har sprukket kraftig opp. For best mulig å sikre båtens kildeverdi gjennomførte Knut Paasche en nærmere dokumentasjon bestående av oppmåling og tegning basert på 1:1- "tracing" direkte på plast. Denne tegningen ble siden nedfotografert i forholdet 1:10, og danner sammen med syv ulike snitt grunnlaget for dokumentasjonstegningen neste side (fig 2).

Tross tørke og sprekkdannelser er det bevart flere strekk med primær avslutning langs båtens sider, slik at opprinnelig form fortsatt er mulig å rekonstruere. Bortsett fra tørkeskadene og at deler av relingen mangler, er båten såpass hel, ihvertfall var den det i 1930, at det er nærliggende å slutte at den eller de som engang eide båten ikke forlot den fordi den var ødelagt.

Som snittene viser, ser det ut til at båten

er tatt ut av en halv stokk, slik at toppen av relingene og de to bøyelformede utsparringene i for- og akterenden har ligget omtrent midt i stokken. Den er laget i eik, og sammenlignet med de fleste andre stokkebåter vi kjenner til er den både bredere og lettere. Den er kraftig i for- og akterenden, men ellers er den uthult helt ned til 1- 2 cm skrogtykkelse. Emnet som er valgt, og måten dette er bearbeidet på, gjør at båten er åpen og nærmest flat i bunnen. Undersiden har stokkens form, men innvendig later den til å være bearbeidet med det for øye at den skulle være jevn og symmetrisk. Det er ikke er spor etter påsatte bordganger, uttrigger eller lignende.

Det tynnhogde skroget, bredden og linjene sammen med bøyelene innvendig gjør farkosten ulik andre stokkebåter. Terminologisk passer den til definisjonen av en stokkebåt, likevel er det noe med den som gir sterkere assosiasjoner til en båt enn en til en stokkebåt. Linjene kanskje?

Et fellestrekk ved majoriteten av de stokkebåtene vi kjenner fra norske funn, er at de har mer stammerundt tverrsnitt enn det Siljanbåten har. Eik er brukt som byggemateriale i noen av dem, men de fleste er av furu. Nå foreligger det ikke noen samlet gjennomgang med oversikt over dateringer og forsøk på typologisering av det norske materialet. Likevel er det nok ikke for vågalt å hevde at Siljanbåten, sammenlignet med andre funn, er en atypisk stokkebåt. For det første er den som beskrevet ovenfor mer tynnhugget og strømlinjeformet i linjene, for det andre er den eldre enn de fleste daterte stokkebåter funnet i Norge.

Båten er mest sannsynlig hugget ut med jernegg og trolig er flere ulike tverrøkser/egger brukt til de forskjellige fasene av tilvirkningen. I enkelte av de stokkebåtene som finnes i Norsk Sjøfartsmuseums funnregister er det dokumentert spor av detaljer innvendig tolket som skott; hull i sidene som mulige feste anordninger for uttrigger; hull for/akter til fortøyning og så videre. I Siljanbåten er det bokstavelig talt også noe mer å ta tak i: de særegne utsparringene med sannsynlig funksjon som "håndtak" (fig 3 og 4). Jeg kjenner ikke til sammenlignbare funn fra andre steder i

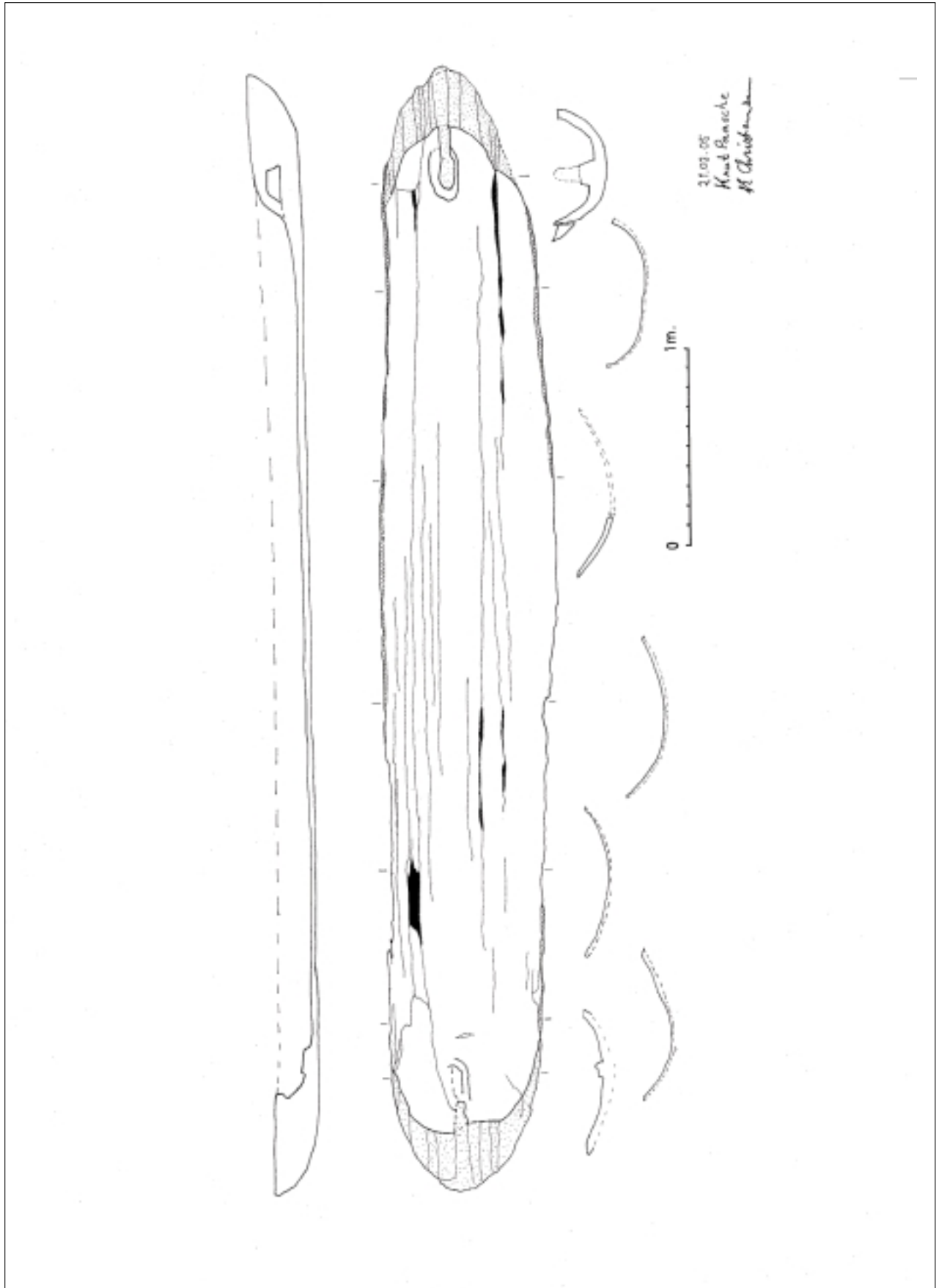


Fig. 2: Siljanbåten: dokumentasjonstegning laget av Knut Paasche og Arne Emil Christensen.



Fig 3: Detalj av utsparring til "Håndtak". (Foto: Pål Nymoen)

Norge, men vil avslutningsvis komme tilbake til spørsmålet om mulig utbredelse av lignende stokkebåter.

Danske Per Smed Philipsen har gjort en grundig studie av stokkebåter funnet i Danmark. Blant annet gjorde han en sammenstilling av ulike kvantitative og kvalitative elementer som materiale, diameter, tykkelse, akter/forstevn etc. Dette med henblikk på en typologisering av de danske funnene (Philipsen 1984).

I det omfattende materialet Philipsen behandlet (224 båter), er bøyleformede utsparringer i for- og akterstevn nevnt unntaksvis. Han kaller slike utsparringer *håndtak* og nevner at slike er funnet i bare to danske stokkebåter. I sammenheng med disse nevnes også en stokkebåt funnet i Skottland som har lignende utsparringer (Parret 1930). Mulig tolkning av disse

utsparringene kommer jeg tilbake til senere forbindelse med diskusjon om båtens bruksegenskaper sett i lys av i det vassdraget den er funnet i.

### **Primitiv?**

I våre fordommer om hva en båt er, ligger som nevnt innledningsvis noen premisser for hva vi forventer av en båts egenskaper og utseende. For eksempel assosierer vi gjerne gjenstanden båt med et redskap hvis egenskaper fortrinnsvis bør være egnet til å mestre det å ferdes over vann. Videre er ideen om båtens dugelighet for eksempel forstått som kvalitetsverdier knyttet til det å takle vind, strøm og sjø. Vi ser lett at med slike kriterier for dugelighet faller stokkebåter lett igjennom. Eller gjør de det?

Når stokkebåter, i enkelte historiske kilder omtalt som *eiker*, sammenlignes med båter

bygget for andre formål, for eksempel klinkbygde sjøbåter, blir de ganske primitive.

Slik sammenligning er naturligvis ikke særlig presis, det dreier seg jo om to vidt forskjellige behov og bruksområder. Et talende eksempel på sistnevnte finnes i Olav Helliges saga der Sigvald Skald på vei til Sverige skulle krysse et vann og ble befordret i en *eikjukafri*, her omtalt som en "livsfarlig farkost". Mellom linjene forstår vi at Sigvald nok hadde ganske liten erfaring med stokkebåter, at han ikke helt fant balansepunktet, – for å si det slik. Mulig også at Sigvald hadde visse fordommer mot disse *eikene* og at det var når det viste seg at stokkebåten slett ikke hadde samme egenskaper som en færing, at det fordomsfulle utsagnet *livsfarlig* falt.

Faghistorien viser at også båtarkologer, sikkert utilsiktet, på sett og vis har bidratt til å stigmatisere stokkebåter som primitive. Der det for eksempel letes etter klinkteknikkens "utviklingslinje" nevnes stokkebåter som en av to mulige *ur-opphav*, – her forstått som prototyp for mer "utviklede" båter. I denne sammenhengen sees eksempler på stokkebåter der det er lagt til bordganger som en forbedring gjort for å øke sjødyktigheten. (Christensen 1966, Crumlin-Pedersen 1970, Westerdahl 1989).

Der forskningens fokus har handlet om teknologisk opphav, med "endring" forstått som forbedringer og "utvikling" som en linje fra det enkle til det komplekse, blir summen nødvendigvis at stokkebåter er uferdige båter. For å tydeliggjøre poenget følger her et eksempel på slik positivistisk tilnærming: *Når båtbyggerne først hadde lært å feste en bordgang eller et "omfar bord" var det bare et spørsmål om tid til de fant på å feste to eller flere bordganger. Da dette stadium var nådd var det ikke nødvendig med den store stokkebåten som utgangspunkt. Den ble stadig mindre og ble til slutt bare en bunnfjøl eller kjø, slik vi kjenner den fra senere båttyper.* (Torgvær 1984: 47).

Sett i lys av landskapet Siljanbåten er funnet i, tror jeg det er ting som tilsier at vi må ta i bruk andre kriterier enn ovennevnte, for å utforske dens dugelighet og egenskaper, og det gjelder sikkert også for mange andre stokkebåters utforming og bruksegenskaper.

Det kan være at vi her bør spørre: hva var behovet – og hva var mulighetene? Vi har ikke mange konkrete holdepunkter støttet i arkeologisk materiale som kan brukes til å forstå hvilke krav folk som levde i dette området i romertid, hadde til en båt. Ser vi på det som er funnet av oldsaker fra perioden i Siljan, indikeres imidlertid en tett forbindelse til kysten, vist blant annet i importfunn fra gravhauger (Mikkelsen 1976, Vaagland 2002).

Mer generelle betraktninger om mulig bruk av denne båten til ferdsel, transport, fiske og jakt, bør sees i lys av lokale forhold. Spesifikasjon på hva en dugelig båt er, blir dermed helt avhengig av formålet, og de lokale forholdene som gir premissene for utformingen av den.

Tenker vi oss at båten skulle kunne duge til å skysse en selv og andre over en stille elvestrekning, eller til fiske og jakt i ett og samme vann, er det lite trolig at man ville legge ned så mye arbeid som det er gjort i Siljanbåten. En mer ordinær, grovhogget og dermed også tyngre stokkebåt, kanskje helst i furu, ville duge til slike formål. I dette tilfellet kan kanskje behovet sees slik at båten skulle kunne brukes til lengre turer og dertil mer varierte forhold. Kan hende var den bygget både for å kunne fungere til lengre reiser, men også til fiske og jakt.

Jeg er bare nødt til å dvele litt ved dette med jakten; – Hva må en jeger gjøre for å lykkes? Overraske viltet, – komme på det fra en uventet vinkel. Det viktigste er å nærme seg uten å værstøkke det – mot vinden, men også at det skjer lydlost. Hvordan foreta lydløs fremrykking når det er tørt i skogen? Å gli langs breddene med vinden imot, der det er vannveier som tillater det, kan være langt mer effektivt enn å tasse rundt i tørrkvist på land. Selv jakter jeg ofte fra kano eller kajakk, og har erfart at dette kan være en veldig bra metode for å komme nært innpå viltet. Ikke bare andefugler og bever, også hjortedyr og skogsfugl kan overaskes fra sivkanten. Var Siljanbåten kanskje også en jaktbåt?

Endrer vi kravene til båtens egenskaper til at den skal være egnet til å transportere folk og gods over mindre vann, elver og innsjøer, og i tillegg ikke være tyngre enn at den kan

dras over land til nye vannveier, blir Siljanbåten ikke bare en dugelig, men en også en ekstremt godt tilpasset båt. Sett med brukerens blikk, kan vi videre anta at den var et viktig redskap. Kanskje ga det å eie den også en viss status? Eierne var jo i stand til å forflytte både seg og hjorteslaktet eller jernmalmen med ganske liten arbeidsinnsats over store avstander.

Kanskje var båten så viktig at eieren ble assosiert med den: Hun som må kontaktes når varer skal befordres eller folk hentes. Hun som eier et redskap som gjør det mulig å nå helt ned til vannlåsen inn i beverhytta, som kan legge ruse og sette ledegjerde. \_ Eller kanskje han eller de som kunne frakte jernet helt ut til kysten \_ og saltet tilbake igjen?

Siljanbåten reiser mange spørsmål. Det er ikke sikkert det er så nyttig å ta med seg vårt moderne blikk på hva en båt er om vi leter etter svar på dem. Vi ser også at om vi spør: hvordan var landskapet ved funnsste-

det, og hvilke muligheter ga det å eie Siljanbåten på 200-tallet kontra det å ikke eie den, åpner det seg enda flere spørsmål og tolkningsmuligheter.

Vel er Siljanbåten skikkelig gammel og sikkert nok kan dens form sees som forløper til klinkbygde båter. Det kan også være at den ble bygget for å brukes bare i et lite vann eller en avgrenset del av vassdraget. Det er imidlertid mye som taler for at så ikke er tilfelle. De viktigste grunnene til det er byggematerialet, vekten og håndtakene, samt at den er så forseggjort.

Primitiv kan den nok være. Da sammenlignet med det vi vet om klinkbygde båter fra eldre jernalder og vikingtid. Dette blir likevel et feil sammenligningsgrunnlag, og som innlandsbåt er den langt fra enkel \_ kan hende er den til og med uhyre sofistikert. Kanskje er de utspærrede bøyene i hver ende utstuderet tilpasset landskapet båten er bygget til og brukt i. Kanskje er det håndtak som skul-



Fig. 4: Del av Siljanvassdraget sett mot sør, med vannene Gørningen, Lauv og Lakssjø nærmest. (Foto: Dag Jostein Andresen)

le brukes når man måtte trekke båten, og kanskje var de like viktige for Siljanbåtens dugelighet som flyteevnen?

### Like godt til vanns som til lands?

Lauvvannet, der båten ble funnet, ligger som nevnt innledningsvis midt i Siljan- vassdraget (fig 4 og 5). Vannet renner ut i Lakssjø via Eidet som igjen er forbundet med det store Farrisvannet. Hele denne veien er det mer eller mindre sammenhengende vannveier. Fra funnstedet er det ca 2,4 mil i luftlinje sørover til Larvik og fjorden, ved utløpet av Farrisvannet.

Vassdraget strekker seg også milevis nordover i landet. Fra Lauv er det vannveier over Goringen forbi Siljan Kirke - via småelver og vann langt til fjells. Vassdraget løper nord- sør i landet og er adskilt av vannskillere mot to større vassdrag - i øst mot Numedals-Lågen og i vest mot Skiensvassdraget (fig 1).

Gamle ferdselsårer over land kan mange steder fortsatt være mulig å spore som kavlbrogninger eller som hulveier i landskapet (Smedstad 1998, Gansum 2002). Siljan ligger slik til at det trolig har gått stier og veier gjennom denne bygda fra Lågendalen i øst, til Grenlandsområdet vest, også i forhistorisk tid. Fysiske rester av hulveier er da også påvist flere steder i bygda – Siljan Historielag igjen! (Vaagland 2002: 21). På det stedet Siljan kirke ligger i dag møtes også land- og vannveien i et kryss. Som nevnt tidligere går vassdraget her i nord-sør retning. Et større gravfelt, trolig fra romertid, og en steinkirke fra 1100- tallet ligger nettopp her, midt i dette veikrysset.

Men sporene etter bruken av vannveiene er på langt nær så tydelige som hulveier. Kjølvannsstripene etter fortidens båter er borte og som oftest er det få arkeologiske kilder som på en direkte måte kan brukes til å forstå hva slags betydning disse ferdselsårene har hatt. Mens vi ved kysten har havner og sjømerker som ihvertfall indirekte sier noe om bruken av sjøveien, er det sparsomt også med slike indikatorer i innlandet. Til dette kommer at det er langt mellom forskningsarbeider der bygdeboger, gravanlegg og hulveger er forsøkt sett i sammenheng med ferdsel på små vassdrag.

Derfor er funnet av Siljanbåten så viktig. Ikke bare som et sjeldent eksempel på utforming av en stokkebåt, men også som viktig kilde til kunnskap om kommunikasjon og ressursutnyttelse langs elver og vann i førhistorisk tid.

Siljanbåten ble funnet bare noen få kilometer nedstrøms det forannevnte knutepunktet mellom landevei og vannvei. Fallet i vassdraget utgjør omlag 80 høydemeter fra Siljan kirke sørover til Farrisvannet. Nordover er det brattere, fra samme utgangspunkt utgjør drøye 5 kilometer vannvei via Opdalsvannet, ca 150 meter stigning opp til Vanebuvann som er det første av de større vannene oppe på heia.

Tekniske forutsetninger for bruken av dette landskapet har gjennomgått store forandringer. I dag løser vi hindringer i terrenget ved å omforme det, og nå er det riksvei 32 mellom Lågendalen og Skien som snor seg langs de gamle ferdselsårene og krysser vannveien ved Siljan kirke. Den eller de som bygget Siljanbåten har ikke endret landskapet, men har sannsynligvis vært nøye med å bruke mulighetene i materialet og ta hensyn til erfarte behov, for best mulig å tilpasse båten til landskapet.

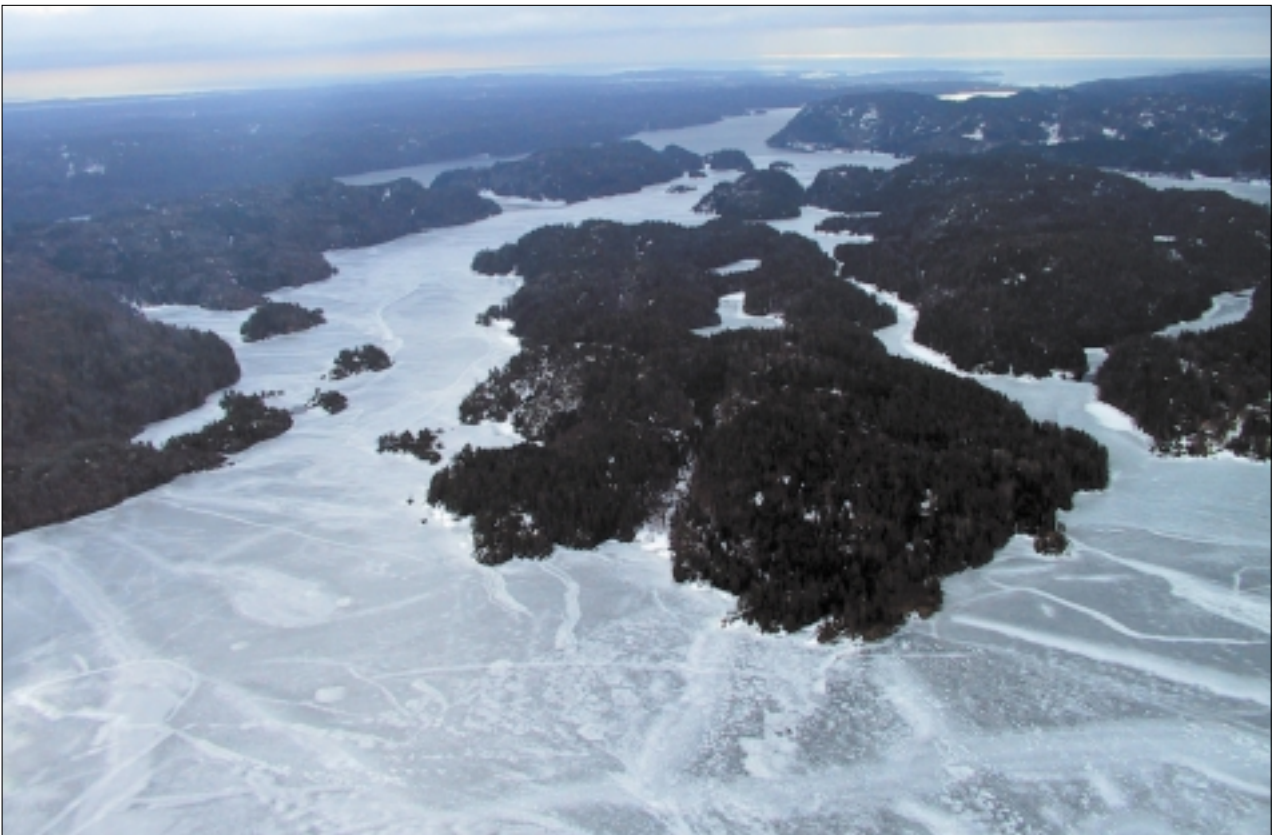
Var kanskje ideen å bygge en båt som kunne gå *like godt til vanns som til lands*?

Tilsvarende spørsmål kan også anvendes for å undersøke bruksegenskaper for båter fra andre perioder. Et eksempel er Bårsetbåten funnet på Nord-Kvaløya i Troms, en klinkbygget båt datert til merovingertid. De bevarte delene viser at dette har vært en lett og smidig, rendyrket robåt utstyrt med åtte eller ni par årer, noe som har gjort den spesielt tilpasset bruk i fjordene. Mye taler for at denne båttypen også ble bygget for å kunne dras over land ved de mange eidene langs kysten. (Nymoene 1995).

Det finnes en rekke eksempler på bruken av drageid blant annet i sagatekstene. Her handler det gjerne om enkeltstående bruk av eidene langs kysten eller i innlandet, da gjerne grunnlagt i den hensikt å unngå et farlig havstykke, eller som krigstaktikk for å overraske en fiende. (Nymoene 1997). En mer direkte beskrivelse som nok gir et bedre bilde av hvordan Siljanbåten kan ha blitt brukt, er Helge Ingstads beretninger om



*Fig. 5: Lauvvannet, Siljanbåten ble funnet i myrkanten nederst på bildet.  
(Foto: Dag Jostein Andresen)*



*Fig. 6: Nedre del av Siljanvassdraget, med Farrisvannet og sjøen i bakgrunnen. (Foto: Dag Jostein Andresen)*



jaktferder med kano i Alaska: *Det gjaldt å finne den enkleste veien gjennom landskapet med den tunge utrustningen. Elver og vannveier var minst ressurskrevende og der hvor høyden og avstanden til neste vann eller elv var kortest måtte farkost og last bæres, de såkalte portages.* (Ingstad 1937: 37)

Nikolay Makarov har gjennomført omfattende arkeologiske landskapsanalyser i Nord-Russland. Han finner her at bruken av drageid har vært et sentralt element, også med høy grad av kontinuitet knyttet til ferdselen langs vannveiene i nordområdene (Makarov 1994).

I Norge er det mange områder der både stedsnavn og trekk ved landskapet peker mot steder brukt som drageid. Eid-navnet har ifølge Rygh (1903) blant annet opphav i gårder ved en *veg over land mellom to vann eller fosser og stryk i elve - avdi båter måtte drages forbi*. Eid-navnet henspiller her til steder man må gå over for å komme frem, eller en *landstripe med vann på begge sider* (Sandnes og Stemshaug 1990). Fra funnstedet ved Lauv-vannet er det første Eid-navnet ved overgangen fra Lakssjø til Farrisvannet.

Av det arkeologiske kildematerialet som er naturlig å inkludere i en undersøkelse av drageidene langs vannveiene i innlandet, står båtfunnene i særklasse. Trolig vil studier av båttypen, størrelse konstruksjon og lokal tradisjon være det som kan fortelle mer om bruken av eidene enn noen andre kilder. For dette forskningstema er Siljan-båten et virkelig funn. Her kan det som tidligere nevnt hende at sporene etter hvordan båten ble brukt også er synlige på selve båten, nemlig håndtakene i hver ende.

I en videre undersøkelse av Siljanbåten og det vassdraget den er funnet i, ville undersøkelser av mulige drageid utvilsomt være et interessant tema. Kan det for eksempel tenkes at denne båttypen ble brukt i en del av vassdraget, mens andre kanskje større båter ble bruk på de større vannene på den andre siden av eidet, for eksempel strekningen fra Farrisvannet til kysten?

Her kan det konkluderes med at Siljanbåten klart skiller seg fra de aller fleste andre kjente stokkebåt-funn fra Skandinavia, i det at den er mer forseggjort, og i at det er nærliggende å tenke at den ble byg-

get med det for øye at den også skal kunne dras over land. Dette utvider mulighetene og gjør at det slett ikke er sikkert at dette er en lokal båt som alltid har vært i Siljan. Eieren kan også ha holdt til i helt andre trakter.

Det er ingen grunn til å tro at Siljanbåten var noen "nr-2-båt". Den er mer forseggjort enn som så og muligens representerer den det "beste man kunne bygge tilpasset dette landskapet" av innlandsbåter på denne tiden.

Stokkebåter med samme lengde som Siljanbåten men med stammerundt tverrsnitt vil være langt tyngre og slike båter er mer trolig bygget for å fungere i ett og samme vassdrag eller vann. Et eksempel på en stokkebåt som nok kan kalles motsatsen til Siljanbåten er Sørumbåten, omtalt i denne boken. Også denne var laget av eik, men flere likhetstrekk til Siljanbåten er det ikke.

### Finnes det flere?

Takket være Siljan Historielag har vi med gjenfunnet av Siljanbåten fått et nytt og spennende innblikk i en ny side ved forhistorien. Funnet reiser mange flere spørsmål enn det gir svar, for eksempel er det nå naturlig å spørre: Hvor vanlig har båter av samme type som Siljanbåten vært? Bare to andre norske funn, også disse fra Telemark, har etter det jeg kan se visse likhetstrekk med Siljanbåten (NSM: 08270002-1 og 08270003-2). De later begge til å være tynnhoggede stokkebåter av eik, begge datert til ca 1000-tallet e. Kr. Her er det imidlertid mindre igjen av båtene, og det er ikke mulig å si om disse har hatt håndtak.

I Norge er det mange landskap med små vassdrag som utifra topografi og geografi kan sammenlignes med det miljøet Siljanbåten er funnet i. Setter vi oss ned med kartene, med det for øye at stryk og eid ikke er noen hindring for bruk av små, lette båter, finner vi mengder av vannveier. Rent logisk, skulle dette igjen tilsi at Siljanbåten ikke var den eneste i sitt slag. – Hvorfor er ikke flere funnet?

Den første, mest innlysende forklaringen er at det i Norge er gjort ubetydelig få forsøk på systematiske registreringer av kulturminner, under vann, i vann og vassdrag. En rask gjennomgang av de stokkebåtfunnene

som er registrert i Norsk Sjøfartsmuseums funnregister gir et bilde av at samtlige er funnet ved tilfeldigheter. Funnet ved *flom*, ved *nedtapping av damanlegg*, i forbindelse med *gravearbeider*, i forbindelse med *markfiske på myrkanten*, ved *berging av sekke-*

*tømmer* er eksempler på hva som er notert under rubrikken "funnomstendigheter" i dette registeret.

Den andre forklaringen kan delvis ha sammenheng med hvordan stokkebåter best oppbevares. Den sikreste måten å hindre at



Fig. 7: Fjorden, Larvik by og Farrisvannet. (Foto: Dag Jostein Andresen)

en stokkebåt sprekker opp og ødelegges er sannsynligvis at lagring eller "opplag" skjer nedsenket i vann. Trolig er det å fylle dem med stein og senke dem den enkleste og beste oppbevaringsmetoden, \_ men hva når eieren ikke kommer for å hente sin båt en vår? Og hva når myra etter noen år gror til? Når ingen leter etter dem heller, skal det jammen tilfeldigheter til før de dukker opp på ny.

Etter det som ble fortalt da jeg var på befaring ved funnstedet var det omtrent slik Siljanbåten ble funnet også. En torvkake tip-pet rundt og der lå den. Tilfeldigheter. Både at den ble funnet og at den ble tatt vare på. Kanskje ikke så rart da at ikke flere er kjent?

Siljanbåten er ikke den eneste stokkebåten som er "gjenfunnet" på et museum. I Norsk Sjøfartsmuseums funnregister er det flere eksempler på at funn av stokkebåter er innrapportert først etter å ha tilbragt mange år ved et lokalt museum eller i en privat samling.

#### **Nytt kildemateriale - enda flere spørsmål**

Argumentasjonen ovenfor følger en bestemt teori, nemlig at Siljanbåten hørte til i Siljan i romertid, og at det er tale om en spesialisert innlandsbåt. Det fremgår vel av den øvrige diskusjonen at jeg anser dette som mest sannsynlig. Mulighetene for andre tolkninger bør likevel holdes åpne.

Høydeforskjellen og vannveien i avstand fra funnstedet til sjøen åpner for at det også er fullt mulig å snu hele spørsmålsstillingen på hodet: Bodde eieren av båten kanskje ved sjøen? Var den bygget for havpadling? Til bruk i kystnære områder? Eller både-og: – For reiser opp og ned vassdragene og langs kysten? Dette ville i såfall være en teori som harmonerer med ovennevnte mangel på funn – en tredje forklaring på at ingen tilsvarende båter er kjent. I sjøvann er det, ihvertfall langs våre kyster, ofte helt andre formasjonsprosesser og langt dårligere bevaringsforhold for organisk materiale.

Det blir vanskelig her å gå videre på spørsmålet om Siljanbåten hørte langs kysten og i elvemunningene, uten å kjenne mer

til båtens egenskaper som fribord, lasteevne og stabilitet. Imidlertid er spørsmålet etter min oppfatning relevant å ta med seg ved en videre undersøkelse av båten.

I *stokkebåtprosjektet*, omtalt i denne boken, erfarte vi at kopibygging og ikke minst praktisk testing av en stokkebåts egenskaper i det miljøet den ble funnet i, kan gi verdifull innsikt i båtens muligheter og begrensninger. Skulle Siljan Historielag finne på å bygge en kopi av Siljanbåten er undertegnede mer enn villig til å stille opp for teste den ut. Særlig for å følge *jaktbåt-sporet* videre, men gjerne også for en langtur fra fjellet til sjøen. Padleforsøk kan gi direkte erfaring med båtens muligheter, men resulterer neppe i noe fellende bevis i spørsmålet om båten ble bygget for kyst eller innland, eller begge deler.

I et program for videre oppfølging av Siljanbåten bør det også vurderes å gjennomføre flere naturvitenskapelige dateringsprøver. En liten mulighet for å komme nærmere et svar på byggested og verifisering av dateringen er en dendrokronologisk analyse. Viser det seg vanskelig å få ut egnet materiale til dendro, bør det uansett tas en ny 14C -prøve.

Endelig bør nevnes den mulighet som ligger i å formidle vannveienes betydning gjennom Siljanbåten, som jo også gir dette tema stor tidsdybde. En utstilling av den originale båten i klimaregulert monter ville være et flott bidrag i så henseende.

Vi kan nå håpe at dette enestående funnet vil medvirke til økt bevisstgjøring i forskningsmiljøer og i det praktiske kulturminnevernet slik at mer satsning på kulturminneregistreringer i vann og vassdrag blir satt på dagsorden. Samtidig kan vi håpe at flere lokalhistorielag, like driftige som Siljan Historielag, gjør sine undersøkelser på museer og i samlinger rundt om.

Siljanbåten er et tegn på mulighetene for tilgang på spor etter bruken av vannveiene i innlandet, et noe oversett kildemateriale som også innehar høy forsknings- og formidlingverdi.

## Litteratur

- Christensen, Arne Emil: *Frå vikingskip til motorsnekke*. (Norsk Kulturarv 2). Oslo, 1966.
- Crumlin-Pedersen, Ole: "Skind eller træ. En studie i den Nordiske plankebåds konstruktive opprinnelse". I *Sømand, Fisker, Skib og værft. Introduksjon til maritim etnologi*. København, 1970.
- Gansum, Terje: *Hulveger – fragmenter av fortidens ferdsel*. Tønsberg, 2002
- Ingstad, Helge: *Pelsjegerliv. Blant Nord Kanadas Indianere*. Oslo, 1937.
- Makarov, Nikolai: "Portages of the Russian north: Historical geography and archaeology". I *Fennoscandia Archaeologica Vol 11*. Helsinki, 1994.
- Mikkelsen, Egil: *Arkeologiske undersøkelser iSiljan-vassdraget*.(UKM), 1976.
- Nielsen, Yngvar: "Middelalderske samfærdselslinjer i Norge, langs kysten og paa indsøer og elve". I *Norske geografiske Selskabs Aarboeg XVI*. Kristiania, 1905.
- Nymoen, Pål: "Sjøveien over land. Om eid og båtdrag i Midt Norge". I *Spor* nr 1, 1995. NTNU Vitenskapsmuseet, 1995.
- Nymoen, Pål: "Der er en eiendommelighet ved den Norske kyst – Om ferdsel over land og vann i forhistorisk tid". I *Kysten* nr 1, 1997.
- Parret, Oscar; "Die Einbäume in Federsee-ried und im übrigen Europa". *Prähistorische Zeitschrift*. Vol.21, 1930.
- Philipsen, Per Smed: *En analyse av Danske stammebåde*. Upublisert hovedfagsoppgave i arkeologi. Århus universitet, 1983.
- Rygh, Olaf: *Norske gaardsnavne*, bind 1 – 18. Kristiania, 1903.
- Sandnes, Jørn og Stemshaug, Ola (red.): *Norsk Stadnamleksikon*. Oslo, 1990
- Smedstad, Ingrid: *Etableringen av et organisert veihold i Midt Norge i tidlig historisk tid*. Nr. 16 i serien Varia. Universitetets oldsakssamling. Oslo, 1988.
- Vaagland, Lars: "Den hemmelighetsfulle dalen". I *Kult makt og ære i siljan – Fra Skrim til Farris*, bind VI. Siljan Historielag, 2002
- Westerdahl, Christer: *Norrlandsleden I. Kallor till det maritima kulturlandskapet*. Lansmuseet –Murberget, 1989.

## Utrykt:

NSM: 08270002 Breidvatnet 1 Stokkebåt Funnet 1950-tallet i samme vann som funnet under nedtapping av damanlegget på slutten av 1950-tallet. Båten er 455 cm lang og 55 cm bred. Stokkebåten har ligget ubehandlet på land og tørket inn i 40 år. T-14911: 990 +/- 80: AD 990-NSM: 08270003 Breidvatnet 2 "Kasin" Hjartdal. Stokkebåt i to deler anslått lengde er 500 cm og bredde 60 cm bred. T-14912: 1015 +/- 50: AD 995-1035