

# NORGE: LEDENS LANGE HISTORIE

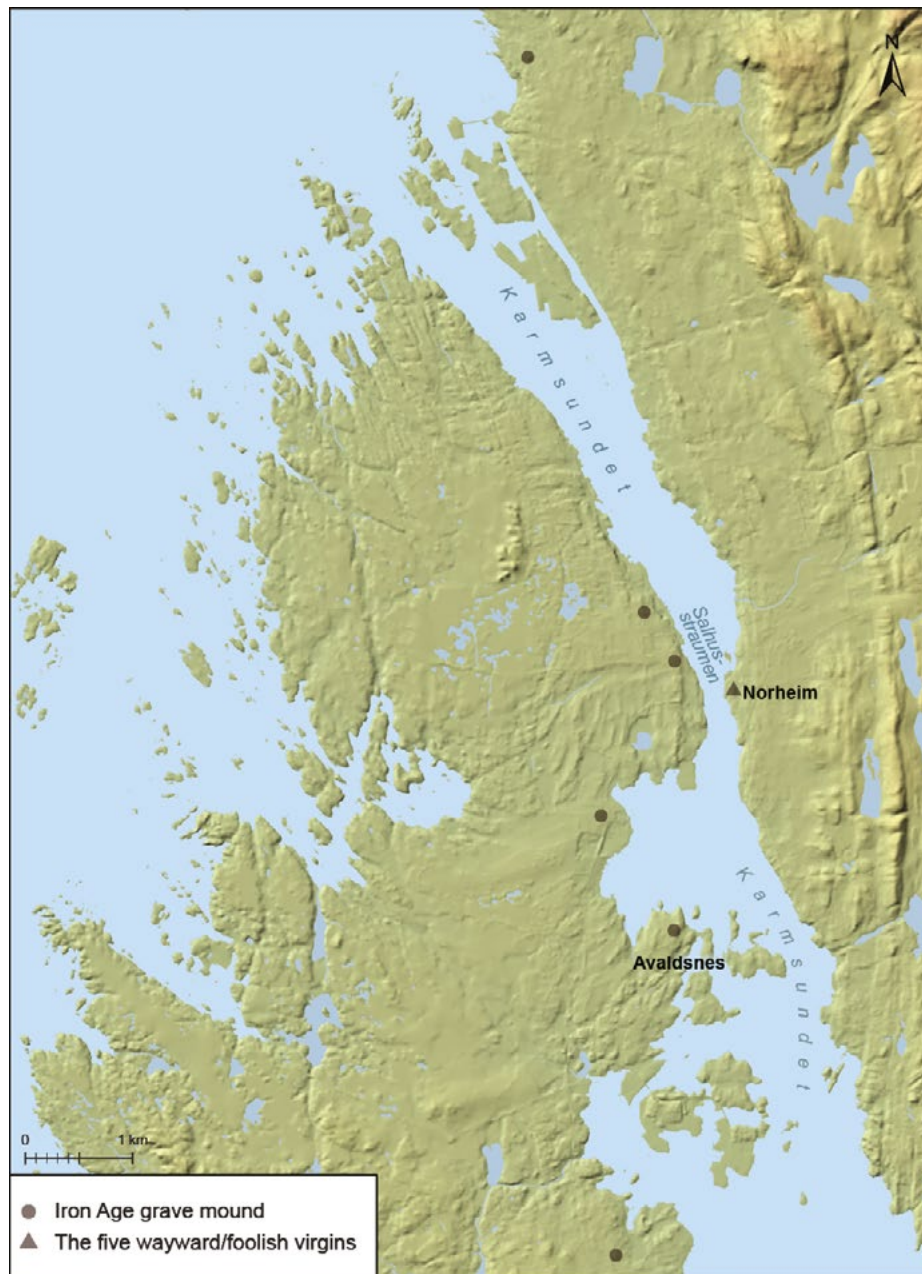
EINAR ØSTMO

Det er vel kjent at Navnet *Norge* går tilbake på et gammelt *Noregr*, som skal bety «Nordveien», veien mot nord, og referere til den lange skipsleden langs norskekysten. Men selv en slik alminnelig godtatt «sannhet», ja kanskje nettopp den, åpner opp for mange spørsmål av kulturhistorisk art (Østmo 2020). Først og fremst: Er det nå så sikkert at navnet opprinnelig hadde den betydningen som den nettopp nevnte? Og enten det er slik eller ikke: Hvor gammelt er navnet? Hvordan har det oppstått? Dette er spørsmål som har fått ny aktualitet de seneste årene, og som er blitt stilt på ny av flere forfattere. Her blir de behandlet i oversiktlig form med hensyn til de nyeste synspunktene på området.

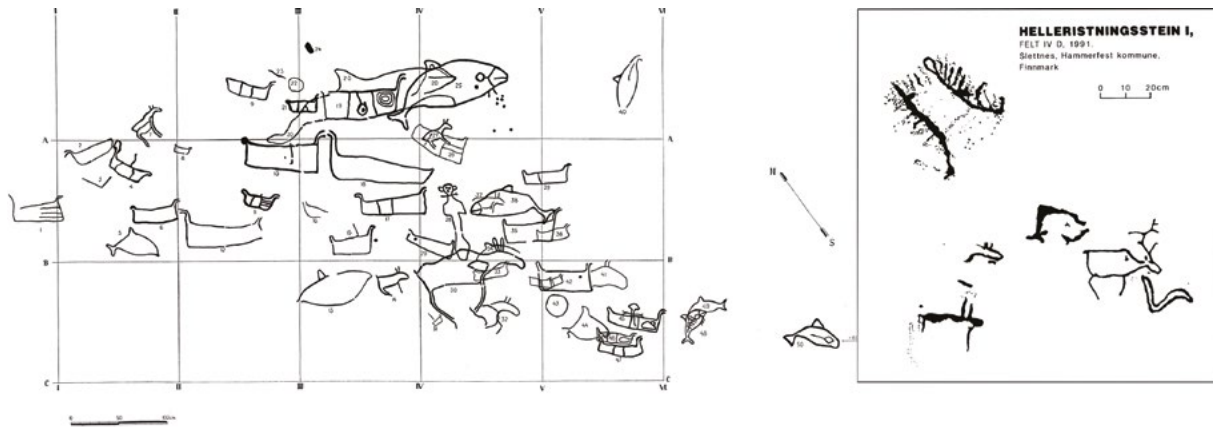
Nå ble det allerede for snart to hundre år siden hevdet at navnet Norge like gjerne kunne komme av *Nór-vegr*, der forleddet med den lange vokalen ikke gjelder himmelretningen, men det gamle ordet *nor*, som fremdeles finnes på norsk i betydningen «trangt sund». I senere år er denne forklaringen blitt brakt frem i lyset igjen av Klaus Myrvoll (2011), som i den anledning har fått støtte fra flere, om ikke riktig alle hold. Men etter dette skulle altså navnet, iallfall opprinnelig, bety noe slikt som «sundveien».

Det sundet det i så fall refereres til, kunne muligens tenkes å være sjøveien, leden langs norskekysten, og i så fall blir jo den kulturhistoriske forklaringen av navnet den samme, enten det betyr det ene eller det andre. Men det er vanskelig å finne eksempler på at ordet *nor* er brukt i en så vidtrek-kende betydning, skjønt man muligens kunne nevne *Nørvasund*, det norrøne navnet på Gibraltarstredet. Like tenkelig er det likevel kanskje at navnet opprinnelig har gjeldd et bestemt sund som ble oppfattet som særlig viktig. Nå er det jo mange steder å ta av langs norskekysten som kunne passe, men neppe noen bedre enn Karmsundet, eventuelt mer spesielt sundets trangeste del, Salhusstraumen (figur 1).

At navnet med tiden kom til å betegne hele kysten og hele landet, er jo noe vi vet, og spørsmålene om når, hvor og hvordan står der like godt. Vi kan begynne med å tenke oss at navnet har gjennomgått en utvikling som i grove trekk har foregått i tre faser, perioder eller avsnitt. Først var det ikke noe navn i det hele tatt, bare en betegnelse på en sjøvei – veien gjennom sundet. Ganske snart festet betegnelsen seg og ble slik til et virkelig navn, et egennavn eller proprium, som etter hvert kom til å betegne hele leden langs norskekysten. Med tiden



**Figur 1.** Karmsundet med Salhusstraumen og minnesmerker fra jernalderen. Kartet er tegnet av Ingvild Tinglum Bøckman ved Kulturhistorisk museum.



**Figur 2.** Helleristninger med bilder av steinalderbåter fra Evenhus, Frosta, Trøndelag (t.v.) og Melkøya, Hammerfest (t.h.) etter Gjessing (1936, plansje LXXVII) og Hesjedal (1993, figur 69).

kom dette navnet så til å gjelde ikke bare leden, men landet langs og innenfor leden.

Det er rimelig at navnet er oppstått i et sjøfartsmiljø, blant folk som faktisk kunne ha bruk for navn på leden, og på de mange stedene som hadde betydning for å finne trygt frem langs den. Man må vel tro at sjøtrafikk langs leden har eksistert så lenge det har bodd mennesker her i landet (Christensen 2022). Allerede de første mennesker vi har spor etter, og det fra sør til nord, omkring 8500 f.Kr., hadde nok båter og brukte dem til å ta seg frem nordover og til den fangsten og det fisket de levde av. Men selv om ekspansjonen nordover ser ut til å ha gått temmelig raskt for seg, er det vel mest trolig at trafikken i de eldste tider til enhver tid og på ethvert sted først og fremst hadde lokal karakter. Det ser vi kanskje best av at lokale råstoffer overalt ble tatt i bruk til fremstilling av våpen og redskaper; det er bare i sør flinten dominerer. Enkelte saker har nok kommet langveisfra allerede i steinalderen. Især kan man tenke på smykker og andre saker av rav, men slike ting kan godt tenkes å ha gått fra hånd til hånd nordover; verdien har vel bare økt for hver ny transaksjon.

Gjennom det meste av steinalderen kan det se ut til at trafikken langs leden beholdt et slikt lokalt preg. De farkostene som ble brukt, har vi bare spredte spor etter, først og fremst i form av bilder på helleristninger samt den parallellen som de mesolittiske stokkebåtene som er funnet i Danmark, utgjør. Hva slags båter som er avbildet på de eldste helleristningene, som ved Evenhus på Frosta og på Melkøya ved Hammerfest (figur 2), er omdiskutert, men mange vil vel fremdeles være enig i Gutorm Gjessings tanke om at det helst har vært skinnbåter; Gjessings sammenligning med inuittenes *umiak* er fremdeles relevant (Gjessing 1936).

Uansett skjedde det iallfall noe nytt ved overgangen til den sørskandinaviske steinalderens slutfase, senneolittisk tid, ca. 2400 f.Kr. Heller ikke nå har vi noen bevarte båter å vise frem, og vi har bare få og på ulikt vis usikre bilder fra akkurat denne tiden. Men utbredelsen i Norge av de første flintdolkene og andre flateretusjerte flintsaker taler likevel sitt tydelige språk (figur 3). Disse sakene ble med stor sikkerhet fremstilt i Sør-Skandinavia, fortrinnsvis i Limfjordsområdet på Jylland, senere kanskje lenger sørøst i Danmark (Lomborg 1973).



**Figur 3.** Funn av dolker av flint av Lomborgs type I i Norge. Kartet er tegnet av Ingvild Tinglum Bøckman ved Kulturhistorisk museum.



**Figur 4.** Helleristning fra bronsealderen av en båt som padles, på Kalnes, Sarpsborg, Østfold. Foto: J. Kile-Vesik, Viken fylkeskommune.

I klar motsetning til de eldre, likeledes importerte øksene fra yngre steinalder som mest finnes på Østlandet, er dolkene og samtidige funn svært tydelig konsentrert på Sør-Vestlandet og nordover på Vestlandet med en ny, om ikke fullt så sterk konsentrasjon på Møre og spredte funn videre nordover helt til Helgeland. Allerede Worsaae mente i 1869 at dette måtte bety at sakene var kommet sjøveien fra Jylland, og denne konklusjonen står enda sterkere i dag, da vi har flere iakttagelser å støtte oss på (Worsaae 1869). Især er det utbredelsen av en spesiell type pilspisser, de flateretusjerte med mot-haker og tange, som er påfallende; de finnes nesten bare på Lista og på Jæren (Østmo 2005). Men da må denne sjøveien ha vært en nyhet på den tiden. De forbindelsene som utvilsomt har eksistert tidli-

gere, har nok fulgt kysten oppover langs Halland og Båhuslen og videre kysten rundt; folk har nok nødig og sjelden beveget seg utenfor synsvidde fra land.

På overgangen til senneolittisk tid endret dette seg, og det fortsatte inn i bronsealderen. Den tidens karakteristiske gravrøyser finnes på øyer og åstopper langs hele kysten, helt nord til Nordland. Sjøferder over åpent hav, som Skagerak, og oppover langs norskekysten forbi dens mange farlige strekninger må ha blitt mye vanligere. Bronsealderens farkoster kjenner vi jo først og fremst i form av titusenvis av helleristningsbilder samt bilder på bronsegjenstander. Det har vært en langvarig diskusjon om hva slags båter som er avbildet, ja enkelte har til og med trukket i tvil at det er snakk om båter i det hele tatt. De har heller pekt på sleder eller,

som Mats P. Malmer i sin tid foreslo, at det kunne være snakk om bilder av bilder; at helleristningene gjengir billedtepper (Malmer 1981). Med de geografiske forholdene i Norden, der sjøtrafikken har vært den opplagte løsningen på kommunikasjonsbehov til alle tider, og med de tusenvis av tross alt nokså varierte bilder, er det nok likevel ikke lenger tvil om at helleristningsfigurene avbilder virkelige båter, slike som bronsealderens mennesker brukte og hadde for øye hver dag, om enn fremstilt i et formspråk som kan virke fremmedartet på oss.

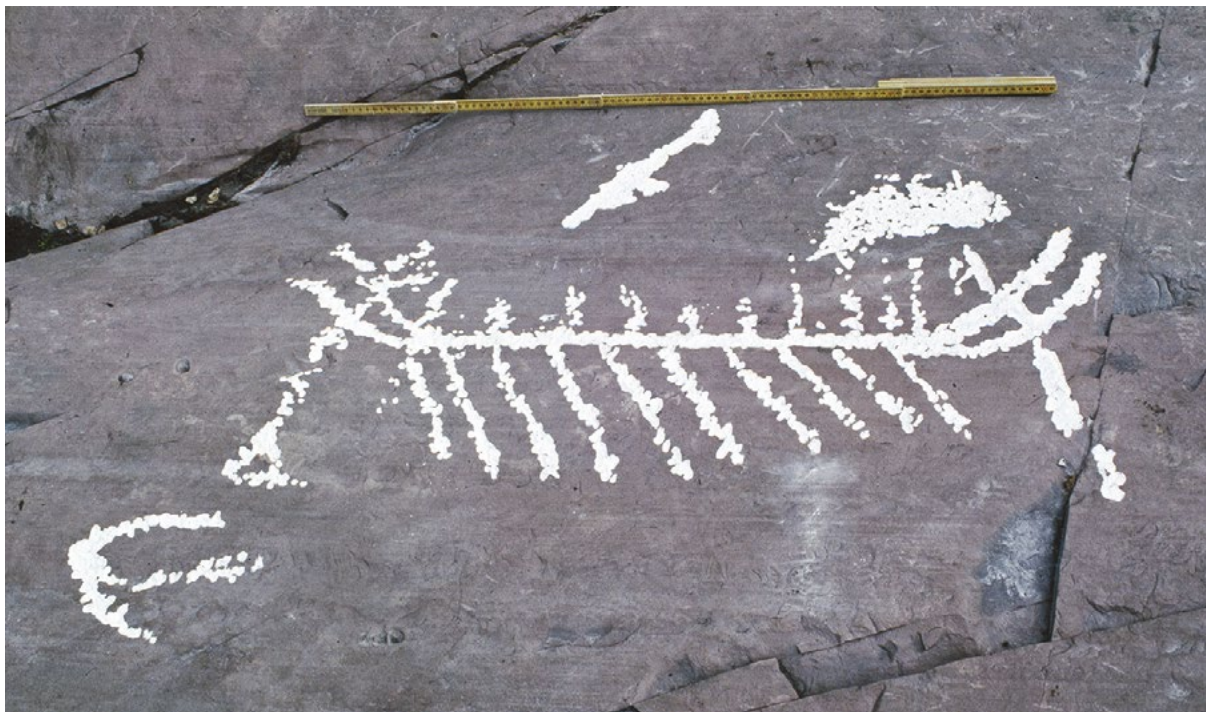
Diskusjonen har ellers særlig gjeldt båtenes konstruksjon, det vil si om det har vært snakk om båter av skinn eller fartøyer av planker. Det synes i dag stort sett å være enighet om at det må ha dreiet seg om plankebyggede båter, der den bevarte Hjortspringbåten fra Als fra 4. århundre f.Kr. regnes som et karakteristisk, om enn noe sent eksempel. Det må i hovedsak være slike båter som er avbildet på bronsealderistningene, og det ligger nær å anta at åpningen av sjøveien over Skagerak og nordover norskekysten omkring 2400 f.Kr. hadde som en av sine forutsetninger konstruksjonen, ja oppfinnelsen av den plankebyggede nordiske båten. Samfunnsforholdene på den tiden var etter alt å dømme i sterk utvikling og endring, idet en helt ny kultur, kalt klokkebegerkulturen, var i ferd med å etablere seg, så det kan ha vært mange årsaker til denne plutselige ekspansjonen over havet nordover. Men én ting som bør tas i betraktning, er at tilgang på bedre redskaper i form av metalløkser må ha gjort produksjonen av planker enklere.

Disse båtene ble drevet fremover ved padling, som det tydelig fremgår av de helleristningene som har såpass med detaljer at man kan si noe om saken (figur 4). Praktiske forsøk med en kopi – eller rekonstruksjon – av Hjortspringbåten gir grunnlag for å si at en tur over Skagerak kunne gjøres på en lang dag. Helst en sommerdag, da det gjennom hele

oldtiden var den varme årstiden som var sesongen for sjøferder, i Norden som i Middelhavet.

I førromersk jernalder eller kanskje litt tidligere skjedde en ny endring i den nordiske sjøfarten, da man gikk over fra den padlingen man alltid hadde holdt på med, til å *ro* båtene. De eldste antydningene om denne nyheten er noen funn av det som er oppfattet som roårer i Nord-Norge (Wickler 2019), og av noen få helleristningsbilder av båter som tydeligvis blir rodd, især en figur på Dalbo ved Dælivanet i Bærum like vest for Oslo (figur 5). Dateringen av denne figuren er nødvendigvis usikker, men en vurdering av de forskjellige, særlig typologiske forholdene som kan ha betydning, tilsier en datering nokså sent i førromersk jernalder (Østmo 1992). Ved siden av et par usikre svenske forekomster er denne figuren nær det eneste kjente eksemplet på at en båt med skrog à la Hjortspringbåten blir drevet frem ved roing. Wickler (2019) antyder at årene på denne figuren kan ha blitt føyet til senere enn huggingen av skroget, men dette må vel betraktes som en ren *ad hoc*-forklaring og bør slik sett tillegges liten argumentasjonskraft. Argumentet om at Hjortspringbåtens skrog var for smalt til å kunne ros, virker heller ikke så overbevisende. Det er jo heller ikke sikkert at den båten Dalbo-ristningens kunstner hadde i tankene, var like smal; figuren er sett fra siden, som vanlig er for helleristningsbåter, og skrogets bredde har vi ingen holdepunkter for å bestemme.

Med de lengre årene og den større kraften som kunne legges i åretakene – ikke minst på grunn av keipene, som var en regulær oppfinnelse – kunne båtene nå bygges med større fribord, og det ble i det hele tatt etablert et grunnlag for å bygge større båter, skip, mer sjødyktige enn før og med adskillig lengre rekkevidde. Etter et par–tre hundre år var båtene blitt på størrelse med Nydambåten. Slike båter var det vel som ble brukt av anglerne og sakserne da de invaderte England på 400-tallet, og



**Figur 5.** Helleristning av roskip fra tidlig jernalder på Dalbo, Bærum, Akershus. Foto: Einar Østmo.

det finnes tegn fra samme tid på at det ble skapt mer regulær kontakt over Nordsjøen mellom De britiske øyer og Skandinavia – eller Norge (Bakka 1971; Hines 1993).

Det neste avgjørende trinnet i utviklingen av skipsbyggingskunsten og sjøfarten i Norden var utvilsomt innføringen av seilet. Akkurat når det skjedde, er litt usikkert. Det eldste *bevarte* seilskipet er Osebergskipet, men både språklige forhold (runeinnskriften på Eggjasteinen, se Grønvik 1985) og enkelte avbildninger på gotlandske billedsteiner kan tyde på at seilskip fantes allerede på 500–600-tallet. Det er ingen tvil om at vikingskipene var en viktig, ja helt avgjørende forutsetning for den kraftige ekspansjonen som fulgte på 800-, 900- og 1000-tallet. De var sin tids helt overlegne fartøyer i Europa til transport av varer, mennesker og ikke minst krigere, raske som de var, i tillegg til

at de var lett manøvreringsbare, gruntgående og i det hele tatt sjødyktige. Nordboernes aksjonsradius ble nå utvidet til å omfatte hele Europa i nord, sør, øst og vest, inn i Middelhavet og over Nord-Atlanteren til Island, Grønland og Vinland.

Alle disse farkostene, fra steinalderens padlekanoer til de rodde jernalderskipene og vikingtidens seilskip, ble brukt i trafikken langs leden (figur 6). Det var trafikk som, som sagt, helst foregikk om sommeren, men som likevel nok kunne være et farefullt foretagende. Norskekysten har mange farer som har skaffet den et tvilsomt rykte blant sjøfarere. Riktignok kan trafikken over lange strekninger foregå innenskjærs og dermed til en viss grad i ly for selve storhavet, men det er ikke tilfelle overalt. Det er flere, til dels lange strekninger uten noen slik beskyttelse, og som derfor alltid har vært ansett som særlig farefulle. Uten å gjøre krav på fullstendighet



**Figur 6.** Leden langs norskekysten med navn på øyer og fjell som kan ha vært sjømerker. Kartet er tegnet av Ingvild Tinglum Bøckman ved Kulturhistorisk museum.



kan vi nevne kysten av Jæren, videre Sletta nord for Karmøy, Ryggsteinhavet, Stad, Hustadvika og Folla, og vi kan ta med Moskenesstraumen, den beryktede malstrømmen sør for Lofoten.

I eldre tid var det dessuten adskillige andre farer å se opp for, etter bevarte skrifter å dømme. *Historia Norwegie* fra 1100-tallet har følgende skremmende beskrivelse av forholdene:

*For her bor svære sjøhyrer av mange slag, som vil knuse de stolteste skip til pinneved og sluke mannskapet; noen av dem vil drukne. Enøyde, svært grusomme hvalrosser finnes der, som skjærer furer gjennom havdypene, med flyvende maner. Der finnes også hvalen og hafstramben, en enorm skapning, men uten hale eller hode, som bare dumper opp og ned som en tømmerstokk og som bare viser seg for å spå farer for sjøfolk. Der kan man også se hafguva og hafkitta, de største av havmonstre, og talløse andre av samme slag.<sup>1</sup>*

For å finne vei forbi slike og mange andre farer kreves kunnskap. Kunnskap vil i denne sammenhengen først og fremst si erfaring, personlig og overlevert fra tidligere sjøfarere. I løpet av generasjoner av sjøfolk over mange, ja hundrevis av år må det ha blitt bygget opp omfattende kunnskap om kystens virkelige farer – ikke bare om de mer eller mindre innbilte, som imidlertid nok også har gjort sitt til å inngyte respekt for de farvannene

det var snakk om. Minner om denne oppsamlede kunnskapen setter ennå sitt preg på de farvannsbeskrivelsene som finnes i *Den norske los (DNL)*, flerbindsverket som utgis av Kartverket og nå etter hvert i digital form. Men tidligere tiders erfaringer finnes også igjen i stedsnavn, fremfor alt i navn på slike steder langs kysten som kunne brukes til sjømerker for veiledning av de sjøfarende. Det er navn på fjell og øyer, sund og fjorder og hele havstrekninger. En oversikt over aktuelle navn langs norskekysten er laget av Oddvar Nes (1987), i og for seg uten at den gjør krav på noen slags fullstendighet. De navnene som nevnes, regnet sørfra, er: *Bokn*, Karmøy, Bømlo (*Siggjø*), Stord, Borgundøya, Huglo, Stolmen, Hufto, Reksteren, Sotra, Strøno, Herdla, Radøy, Solund, *Alden*, Stauren, Aralden, Flora, *Kinn*, Reksta, *Batalden*, Hovden, *Stad*, Frøya, Runde, *Lepsøya*, Valderøya, *Smøla*, Storfosna, Tarva, Hardeidlandet, Froan, *Torget*, *Dønna*, Hugla, *Tomma*, Aldra, *Hestmona*, *Træna* og *Kunna*. Fjorten av disse navnene (kursivert) er fremdeles omtalt som sjømerker i den nyeste utgaven av *DNL*. Felles for dem er dels at navnenes betydning legger vekt på nettopp slike karakteristiske trekk ved de stedene det gjelder, som kunne gjøre dem egnet til sjømerker, det vil si iøynefallende trekk som er kjennetegnet ved sammenligning med noe velkjent, som bestemte dyr (for eksempel *Hestmona*, som har navn etter manen på en hest) eller andre påfallende trekk (som *Torget*, trolig og treffende nok av et gammel ord for et øye). Og dels er det navnenes alder, som i alle disse tilfellene utvilsomt er høy; i de fleste må man i hvert fall tilbake til urnordisk tid og ofte enda lenger, til urgermansk tid, for å finne opprinnelsen. I det siste tilfellet går navnene helt tilbake til bronsealderen, hvis ikke enda lenger (Bjorvand og Lindeman 2019).

De tre fasene som her er antydning for utviklingen av navnet Norge, kan godt være de samme som vi finner igjen i de tre nevnte fasene av skipsbygging:

1 «Ibi etiam cete grandia diuersi generis fortissimas naues confringentia, nautas diglutiunt, quosdam submergunt. Ibi equini ceti monoculi iubis diffusis profunda pelagi sulcantes ferocissimi reperiuntur. Illic pistris, illic hafstrambus, maxima bellua, sed sine cauda et capite solum susum et iusum dissiliendo ueluti truncus, non nisi nautarum pericula prefiguret, apparet. Illic hafguua et hafkitta, pre cunctis marinis monstribus maxima, et cetera huiuscemodi infinita reperiuntur.» (Ekrem og Mortensen 2003: 556–557).

padlede, rodde og seilte båter. Hvis vi ser riktig stort på forhistoriens løp i Norge og Norden, kan vi også peke på tre nokså tydelige tider da etablerte og ganske aristokratiske kulturforhold rådet. Disse er først bronsealderen, kanskje særlig eldre bronsealder, dernest den senere delen av eldre jernalder, spesielt folkevandringstiden, samt vikingtiden. I disse tre periodene fantes en viss rikdom som ga seg til kjenne i mange former: bruk av importert metall, høyt utviklet kunsthåndverk og et utviklet militærvesen, for kort å nevne noen.

Disse blomstrende periodene kan se ut til å ha vært adskilt av tider som gir et fattigere inntrykk. Det gjelder til en viss grad yngre bronsealder, men især førromersk jernalder, og det gjelder merovingertiden, kanskje allerede slutten av folkevandringstiden. Den siste av disse tidene er jo i senere år av mange satt i sammenheng med naturkatastrofer, der både vulkanutbrudd med påfølgende klimaforverring og epidemier har vært nevnt, med 536 som et avgjørende år. Tidligere har det vært fremsatt lignende forklaringer på den tilsynelatende tilbakegangen for kulturen i førromersk jernalder. At det på den tiden ble et kjøligere klima, står vel ved lag fremdeles, skjønt prosessen kanskje

var mer langtrukken enn man tidligere tenkte seg. At det var epidemier på den tiden også, er for så vidt belagt i historiske kilder fra Hellas, uten at vi strengt tatt vet sikkert om de også spredte seg til Nord-Europa. Men alt i alt kan det se ut til at begge de to tilbakegangsperiodene hang sammen med demografiske kriser.

I slike tider blir både fattig og rik rammet. Men det som er mest påfallende i de arkeologiske funnene, slik de foreligger, er at den etablerte kulturen, med våpenteknologi, kunst og utstrakt bruk av edelmetaller og importsaker, fikk seg en knekk. I begge tilfeller tok det flere hundre år før kulturen så å si var på fote igjen, og da i nye former på alle områder.

Det nye kunne nok være hentet utenfra, slik vi ser det i både romertid og vikingtid. Men mye var også av hjemlig tilvirkning. Det kan til og med se ut til at tilbakegangen eller forfallet i den eldre, etablerte kulturen har skapt rom for nyskaping på alle områder. Kanskje gjaldt det også på nettopp de områdene av tilværelsen som har vært berørt her: skipsbyggingen og likeledes utviklingen av navnet Norge?

## LITTERATUR

- Bakka, Egil. 1971. *Scandinavian trade relations with the British Isles in pre-viking times*. Early Medieval Studies 3. Antikvariskt Arkiv 40. Kungl. Vitterhets Historie och Antiquitetens Akademien, Stockholm.
- Bjorvand, Harald og Lindeman, Fredrik Otto. 2019. *Våre arveord: etymologisk ordbok*, 3. utg. Oslo: Novus, Instituttet for sammenlignende kulturforskning.
- Christensen, Arne Emil. 2022. *Forfedrenes farkoster: norsk skipsbyggerkunst fra de eldste tider*. Oslo: Pax.
- Gjessing, Gutorm. 1936. *Nordensfjelske ristninger og malinger av den arktiske gruppe*. Oslo: Aschehoug, Instituttet for sammenlignende kulturforskning.
- Grønvik, Ottar. 1985. *Runene på Eggjasteinen*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Hines, John. 1993. «På tvers av Nordsjøen: britiske perspektiv på Skandinaviens senere jernalder». *Universitetets Oldsaksamling: årbok 1991–1992*, 103–124. Oslo: Universitetet i Oslo.
- Hesjedal, Anders. 1993. «Finnmarks eldste helleristninger?» *Ottar* 193, 24–35.
- Lomborg, Ebbe. 1973. *Die Flintdolche Dänemarks*. København: Universitetsforlaget.
- Malmer, Mats P. 1981. *A Chorological Study of North European Rock Art*. Stockholm: Almqvist & Wiksell.
- Myrvoll, Klaus Johan. 2011. «Skaldedikt som kjelda til etymologi og ljodleg vokster av norske namn». I *Etymologiens plass i navneforskningen*, redigert av Ole-Jørgen Johannessen & Tom Schmidt. Norna-rapporter 87, 105–118. Uppsala: NORNA-förlaget.
- Nes, Oddvar. 1987. «Namn og merke langs leia». I *Kystliv: onsdagskvelder i Bryggens Museum*, bd. III, 17–27. Bergen: Bryggens Museum.
- Wickler, Stephen. 2019. «Early Boats in Scandinavia: New Evidence from Early Iron Age Bog Finds in Arctic Norway». *Journal of Maritime Archaeology* 14, 183–204.
- Worsaae, J. J. A. 1869. «Om nogle norske Oldsagfund». I *Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie* 1868, 1–12.
- Østmo, Einar. 1992. *Helleristninger i et utkantstrøk: bidrag til skipshistorien fra nye jernalderristninger på Dalbo i Bærum*. Oslo: Oldsaksamlingen, Institutt for arkeologi, kunsthistorie og numismatikk, Universitetet i Oslo.
- Østmo, Einar. 2005. Over Skagerak i steinalderen: noen refleksjoner om oppfinnelsen av havgående fartøyer i Norden. I *Viking: norsk arkeologisk årbok*, Bd. LXVIII. Oslo: Norsk arkeologisk selskap.
- Østmo, Einar. 2020. The History of the Norvegr 2000 BC-1000 AD. I *Rulership in 1st to 14th Century Scandinavia. Royal graves and sites at Avalsnes and beyond*, redigert av Dagfinn Skre, Bd. 114. Berlin: Walter de Gruyter.