

Archaeology and the Sea

Ole Crumlin-Pedersen: *Archaeology and the Sea in Scandinavia and Britain. A personal account.*

Maritime Culture of the North 3. Roskilde 2010. 184 sider.

ISBN 978-87-85180-05-6. Pris: DKK 349/€ 47.

Anmeldt af Ole Thirup Kastholm, arkæolog, Roskilde Museum

Ole Crumlin-Pedersen er grundlæggeren af dansk maritim arkæologi. I denne bog fremlægger han mere end fyrre års forskning, kondenseret til seks overordnede temaer, som tilsammen favner bredt såvel som vidensmættede. Stærkest står de temaer som har konkrete skibsarkæologiske målsætninger, mens resultaterne på visse områder synes en smule mere usikre, når det gælder syntesedannelsen mellem den maritime arkæologi og den generelle kulturhistorie.

“Archaeology and the Sea in Scandinavia and Britain” er en tour de force gennem Ole Crumlin-Pedersens professionelle livsværk som grundlægger af dansk marin og maritim arkæologi. De seks hovedtemaer, der udgør bogens ramme, er den skriftlige bearbejdning af de prestigefyldte *Rhind Lectures*, som Crumlin-Pedersen i 2008 var indbudt til at holde i Edinburgh for The Society of Antiquaries of Scotland. Det er således kun i begrænset omfang nye forskningsresultater, som publiceres her, men først og fremmest en personlig syntese over forfatterens videnskabelige bidrag gennem mere end fire årtier. Temaerne lyder som følger i dansk gengivelse: 1) Studiet af maritime kulturers arkæologi. 2) Både og skibe før 800 e.v.t. 3) Angelsaksiske og skandinaviske langskibe. 4) Handelsfolk og kolonisters skibe i vikingetiden og middelalderen. 5) Det maritime kulturlandskab. 6) Skibet som symbol i skandinavisk jernalder og vikingetid.

Studiet af maritime kulturers arkæologi

I dette indledende kapitel redegøres for skibet som arkæologisk objekt, den maritime arkæologis facetter fra teknologi til kult, definitioner på maritime kulturer, de særlige bevaringsforhold, som er gældende på vandmættede lokaliteter samt den geografiske og hydrografiske ramme for maritime studier. Fokus er på Skuldelevfundets betydning; fra udviklingen af den marinarkæologiske metode, som ligger til grund for udgravningen på bunden af Roskilde Fjord, til den eksperimentelle arkæologi.

Netop eksperimentelarkæologien konkretiseres i bogen med rekonstruktionen af de fem Skuldelevskibe, en proces, som har stået på siden starten af 1980'erne. I denne forbindelse savner man dog en syntese over rekonstruktionsprocessens metodiske grundlag; naturligvis hvad skroget angår, men i særdeleshed hvad sejlet angår. Sejlet, der jo, i modsætning til skroget, glimrer ved sit fravær i det konkrete, arkæologiske materiale (se fig. 1).

Skibet før 800 e.v.t.

Efter nogle mere generelle bemærkninger om maritim teknologi og materialer, fremlægges kortfattet en række bådfund fra mesolitikum og frem. Hovedvægten lægges i høj grad på de spændende og velbevarede britiske plankebåde fra bronzealderen – desværre lidt på bekostning af de britiske, sydsandinaviske og kontinentale stammebåde fra samme periode, som med en række fællestræk vidner om en overregional tradition på det teknologiske område. Forfatteren forbliver tro mod sin tese om, at den traditionelle nordiske båd oprinder fra den udspændte stammebåd omkring tidsregningens begyndelse (Crumlin-Pedersen 1970). Dette er da også en besnærende tanke, men ender bronzealderens fartøjer så ikke i en uforklarlig blindgyde med den prægtigt udviklede Hjortspringbåd for enden? Og giver dette overhovedet mening i en generel arkæologisk kontekst? Det synes mere rimeligt at trække en linje fra de britiske plankebåde direkte til den nordiske båd, blandt andet på grundlag af de ensartede udhuggede klamper til

Fig. 6.33. Ships based on tangible archaeological evidence. Three of the Skuldelev reconstructions in the museum harbour in Roskilde 2007. Photo: W. Karrasch.



Fig. 1. Det håndgribelige, arkæologiske kildemateriale som disse rekonstruerede fartøjer er baseret på, gælder kun skroget – sejl og rig findes ikke, og må genskabes ud fra alternative kilder, herunder skibsmotiver. (Gengivet efter bogens s. 161).

fastgøring af spanter. Forfatteren er optaget af at afvise denne forbindelse under henvisning til, at de britiske plankebåde (fx Ferriby 1) repræsenterer en tung byggeteknologi, mens Hjortspringbåden er ekstrem let. Imidlertid adskilles de to fartøjer af et tidsskel på 1000 år, hvorved forskellene let lader sig forklare som simpelt fremskridt – og dermed ikke i sig selv kan tages til indtægt for væsensforskellige teknologier. Under alle omstændigheder findes i spørgsmålet om kontinuitet eller diskontinuitet i skibsteknologien et betydningsfuldt forskningsområde, hvor der stadig er rum for diskussion og afprøvning af nye teser.

Krigsskibe og handelsskibe

I de to kapitler om angelsaksiske og skandinaviske langskibe samt om handelsfartøjerne, beskæftiger forfatteren sig med den nordiske båds specialisering. Formentlig finder denne udkrystallisering sted i løbet af 900-tallet: fra 800-tallets brede og dybe skibe af Gokstadtypen, som var til både mandskab og fragt, udvikles dels de lange, slanke og lette langskibe til transport af krigere, dels de brede og relativt kraftige fragtskibe med begrænset mandskabsbehov. Det er to stærke kapitler, hvor forfatteren trækker på mangfoldige kilder – ud over de konkrete skibsvrag – som blandt andet skriftlige kilder, afbildninger og generel kulturhistorie.

Dog er det ærgerligt, at der i forbindelse med skibsmotiverne på de gotlandske billedsten (fx s.

99), er videregivet Sune Lindqvists forældede dateringer (Lindqvist 1941-42). Björn Varenius og Lisbeth Imer har i medfør af deres studier (hhv. 1992 & 2004) omgjort dateringen af billedstenene med de detaljerede skibsbilleder (Lindqvists gruppe C og D), således at disse billeder nu er rykket frem i tid og i højere grad er sammenfaldende med vikingetidens skibsfund.

Det maritime kulturlandskab

I beskrivelsen af det maritime kulturlandskabs potentialer tages der udgangspunkt i Roskilde Fjord. Det er med rette, da dette fjordlandskab må betegnes som kulturhistorisk velundersøgt – dels gennem perspektivering af Skuldelevfundet, dels gennem anløbspladsundersøgelserne (Ulriksen 1998). I denne forbindelse behandler forfatteren blandt andet elementer som sejlruiter, kystens kontaktzoner, sejlspærringer, slæbesteder, maritime stednavne, bådehuse – og også centralpladsen ved Lejre får en ekskurs med på vejen.

Gennemgangen bliver en smule hæsblæsende, men det er for så vidt i orden, da det er bogens grundpræmis at favne bredt. Hæsblæsende er i øvrigt også kortet med estimerede sejladstider på udvalgte distancer i Sydsandinavien (fig. 5.3 på s. 126). At man eksempelvis kunne sejle fra Århus til Hedeby på 1½ dag er naturligvis ikke umuligt under gunstige vilkår. Men desværre forekommer “gunstige vilkår” ret sjældent til søs – når det gælder sejlskibe

– og reelt kunne denne rejse lige så vel vare den dobbelte tid eller mere. Et sådant kort kan derfor kun bruges med stor varsomhed af den ikke-maritime fagfælle.

Skibet som symbol

Bogens hidtil udmærkede konsistens bliver sat på en prøve i det afsluttende sjette kapitel, som er viet til studiet af båden i kulten. Grundlæggende har forfatteren en tese om, at jernalderens bådgrave repræsenterer udøverne/præsterne i en kult centreret om den nordiske slægt af frugtbarhedsguder, *Vanerne*, som blandt andet omfatter Frej, Freja og Njord. Dette begrundes fundamentalt i fordelingen af grave på den bornholmske gravplads ved Slusegård, hvor der i de 43 fundne bådgrave forekommer en ligelig fordeling mellem mænd og kvinder, men ingen børn. At tolke denne gravgruppe som præster for *Vanerne* medfører dog mindst to problemer:

Først er en betydelig del af bådgravene (28) dateret til perioden ca. 80-160 e.v.t. (jf. Crumlin-Pedersen 1995, fig. 5), hvilket medfører, at Vanepresterne blev gravlagt med et gennemsnitligt interval på under tre år – og man tør vel knap forestille sig hvilken levevis, som kan begrunde denne hastige bortgang af præster.

Dernæst er tilbageslutningen fra 1200-tallets overlevering af de norrøne myter til tiden kort efter år 0 i bedste fald dristig. Forfatteren slår bro mellem de to tidsmæssige yderpunkter ved at opfatte skibsmotivet på de gotlandske billedsten som et billede af vaneguden Frejs medvindsskib, "Skiðblaðnir", og kæde dette sammen med Vanekultens bådgrave. Der kan naturligvis ikke herske tvivl om skibets store symbolske betydning i skandinavisk forhistorie, og heller ikke, at Vaneguderne i et vist omfang kan knyttes til den maritime verden (jf. fx Davidson 1967:103, 136 ff.). Ikke desto mindre er det et tyndbenet postulat, at det netop skulle være Skiðblaðnir på billedstenene. Dels fordi der savnes egentlige attributter i motivet, som kan knyttes til Frej, dels fordi skibsmotivet er så udbredt gennem årtusinder, at forbindelsen til Frej synes at få en opportunistisk karakter. Hermed svækkes broen fra de norrøne myter til Slusegårdsgravpladsens bådgrave betragteligt.

Afslutningsvis bruger forfatteren blot 20 linjer og en figurtekst på at afvise skibsmotivets potentiale som teknologisk vidnesbyrd – altså som kilde til eksempelvis sejl og rig (se fig. 2). Dette må siges at være en noget nonchalant holdning til det rige kildemateriale, som udgøres af vikingetidens skibsmotiver på billedsten, runesten, mønter, graffiti

Fig. 6.31 (right). Do not take icons as reliable contemporary snapshots! Photo: O. Crumlin-Pedersen.



Fig. 6.32 (far right). Ship icon from Halla Broa, Gotland, 8th-9th centuries. After Lindqvist 1941-42.



Fig. 2. Hvad fortæller et piktogram? Motivet med damplokomotivet er ganske vist ikke et nutidigt snapshot, men det beretter dog i detaljeret grad om et lokomotivs udseende og tekniske indretning for blot en generation siden. (Gengivet efter bogens s. 161).

m.m. Denne holdning, der i praksis indskrænker en fyldestgørende erkendelse af sejlets udformning ganske betydeligt, har været gennemgående i rekonstruktionen af Skuldelevskibene. Gentagne gange er der blevet stillet spørgsmålstejn ved den videnskabelige konsistens i fravalget af det vikingetidige billedmateriale; vedholdende af Erik Nylén, især i 1980'erne, og nyligt af blandt andre Terje Planke samt nærværende anmelder (fx Nylén 1995; Planke 2006; fx Kastholm 2009). Desværre må det konstateres, at et gennemarbejdet svar på denne kritik ikke er at finde i det anmeldte værk. Og det må her understreges som et faktum, at sejl og rig – en ikke uvæsentlig del af sejlskibet – *ikke* er bevaret i det arkæologiske genstandsmateriale i en grad, som tillader nøjagtig rekonstruktion, og at alternative kilder derfor er påkrævede.

Der fremføres altså en spekulativ hypotese, baseret på blandt andet billedstensmotivernes ret dunkle mytiske baggrund. I samme åndedrag afvises det ordknapt, at man kan uddrage *faktuel* viden af netop disse motiver. Det hænger ikke sammen og forekommer at være en lidt løbsk kæphest for Crumlin-Pedersen, der ellers har vist sig som en både nøgtern skribent såvel som forsker i utallige artikler og bøger – hvilket heldigvis også gælder for størstedelen af denne bog.

Et oversigtsværk

Ole Crumlin-Pedersens værk er en rig videnskilde indenfor sit emne. Læseren må dog ofte ty til litteraturlisten, såfremt det ønskes at stifte bekendtskab med de videnskabelige mellemregninger. Dette må nok accepteres som bogens grundpræmis, hvor så omfattende resultater fremlægges på mindre end 200 sider, og som dertil er underlagt den mundtlige forelæsnings struktur. Netop dette gør bogen særlig velegnet til oversigtsværk med god mulighed for videre litteratursøgning.

“Archaeology and the Sea in Scandinavia and Britain” er tredje bind i Vikingeskibsmuseet i Roskildes monografiserie “Maritime Culture of the North” og udgives i samarbejde med The Society of Antiquaries of Scotland. Som de tidligere bøger i serien er den smukt og tiltalende opsat – og forsynet med intet mindre end en overflod af illustrationer. Anmelderens kritiske øje fandt dog enkelte punkter, hvor korrekturlæsningen ikke har været fejlfri: den nu afdøde professor, dr. phil., i forhistorisk arkæologi ved Københavns Universitet hed Carl Johan Becker og ikke C.V. Becker (s. 11), mens Odins ottebenede ganger retteligt lyder navnet *Sleipner* og ikke Skinfaxe (s. 154). Ellers er der langt mellem svipserne.

En faglig boganmeldelse skal både beskrive og kritisere. Ofte bliver kritisable sider fremhævet på bekostning af de gode – måske også her. Men der skal ikke herske tvivl om, at Ole Crumlin-Pedersens bidrag til dansk maritim arkæologi er helt vitalt. Man må spørge sig selv, om vi overhovedet ville have haft en defineret maritim arkæologi her i landet uden ham? Og når nu vi heldigvis har fået den – hvordan bevarer og udvikler vi den så? I år er det syv år siden, at Nationalmuseets Marinarkæologiske Forskningscenter lukkede efter Grundforskningsfondens tiårige bevilling helt forudsigeligt udløb, og initiativet til en permanent sikring af forskningsområdet udeblev herefter. Hvor blev Nationalmuseet og universiteterne egentlig af i denne kamp? Når Syddansk Universitets glædelige initiativ med at skabe en overbygningsuddannelse i marinarkæologi undtages, så synes faget og forskningsfeltet “maritim arkæologi” næsten ikke at være til stede i dette land, der ellers – som menneskekroppen – består mest af vand.

Litteratur

Crumlin-Pedersen, O. 1970

Skind eller træ? En studie i den nordiske plankebåds konstruktive oprindelse.

I: O. Hässlöf *et al.* (red.): *Sømand og Fisker, Skib og Værft. Introduktion til maritim etnologi*, s. 213-239.

København.

Crumlin-Pedersen, O. 1995

Boat-burials at Slusegaard and the Interpretation of the Boat-grave Custom.

I: O. Crumlin-Pedersen & B.M. Thye (eds.): *The Ship as Symbol – in Prehistoric and Medieval Scandinavia*.

Publications from the National Museum. Studies in Archaeology & History, vol. 1, s. 87-99. København.

Davidson, H.R.E 1967

Nordens guder og myter.

København. [Orig. engelsk udg. 1964].

Imer, L.M. 2004

Gotlandske billedsten – dateringen af Lindqvist gruppe C og D.

Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie 2001, s. 47-111.

Kastholm, O.T. 2009

De gotlandske billedsten og rekonstruktionen af vikingskibenes sejl.

Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie 2005, s. 99-159.

Lindqvist, S. 1941-42

Gotland Bildsteine I-II.

Kungl. Vitterhets och Antikvitets Akademien. Stockholm.

Nylén, E. 1995

Navigare necesse est.

Tor. Tidskrift för Arkeologi, nr. 27:2, s. 507-549.

Planke, T. 2006

Lave og brede seil allikevel? – En diskusjon av paradigmer og tolkninger av kildegrunnlaget.

I: T. Arisholm *et al.* (red.): *Klink og seil – Festskrift til Arne Emil Christensen*, s. 187-204. Oslo.

Ulriksen 1998

Anløbspladser. Besejling og bebyggelse i Danmark mellem 200 og 1100. Roskilde.

Varenius, B. 1992

Det nordiska skeppet. Teknologi och samhällsstrategi i vikingatid och medeltid.

Stockholm Studies in Archaeology 10. Stockholm.