

Maritime aspekter af middelalderens landbebyggelse

Af Jan Bill

1. Et forskningsområde i vækst

Med etableringen af et marinarkæologisk forskningscenter ved Nationalmuseet i september 1993 blev der lagt op til en stærk forøget forskningsindsats på et område, der allerede gennem flere årtier har suppleret vores viden om fortidens samfund betydeligt, først og fremmest på det skibshistoriske område. Centrets målsætning rummer imidlertid, ud over fortsættelsen af dette arbejde, også en anden facette: At sætte skibet og de øvrige maritime fænomener ind i deres samfundsmæssige sammenhæng. Ønsket er ikke nyt; det kom til udtryk allerede i 1978 i Crumlin-Pedersens »Søvejen til Roskilde«, og det er sidenhen blevet fulgt op, blandt andet ved seminaret »Aspects of Maritime Scandinavia AD 200-1200« i Roskilde 1989 og i form af projektet »Atlas over Fyns kyst AD 0-1500«, der nu nærmer sig sin afslutning (Crumlin-Pedersen 1991a, 1991b; Christoffersen 1991; Holmberg 1991). Det nye i situationen er derimod, at tanken nu kan forsøges realiseret på grundlag af bevillinger, som er uafhængige af museernes og institutternes øvrige arbejdsopgaver, hvilket blandt andet betyder, at der kan foretages forskningsgravninger og ansættes forskningsstipendiater i langt højere grad end tidligere. Ved centret er der således igangsat tre projekter, der hver især berører temaet for denne artikel. Anne Nørgård Jørgensen arbejder

med Danmarks sømilitære organisation i tiden frem til 1304, Jens Ulriksen med et regionalstudie om havne og ladepladser i jernalder, vikingetid og tidlig middelalder, og selv arbejder jeg med projektet »Skib og havn i Danmark 1000-1500«, der er et forsøg på at afdække og analysere periodens fragtsøfart som et led i samfundets økonomiske og sociale organisation. Alle tre projekter ventes afsluttet indenfor perioden 1996-1998.

På denne baggrund står det klart, at vi i de kommende år vil få spørgsmålet om de eventuelle maritime aspekter af middelalderens landbebyggelse belyst indgående fra en række forskellige, specifikke vinkler. Jeg finder det derfor nærliggende at benytte denne artikel til det modsatte, nemlig til at diskutere de maritime aspekters mangfoldighed og diversitet, og de vanskeligheder, der af den grund knytter sig til deres fortolkning. Artiklen vil dermed snarere være et debatoplæg end en fremlæggelse, men forhåbentlig vil den alligevel være til glæde for en bred kreds. Det er min opfattelse, at havets indflydelse rækker langt ind i det danske landbrugslandskab, ikke kun i kraft af vore dybe fjorde, men også fordi middelalderens samfund havde grundlæggende, maritime behov, der påvirkede hele samfundsorganisationen.

2. Maritime aspekter – hvad er det?

I det foregående er begrebene »maritime aspekter« og »maritime behov« anvendt uden nogen præcisering af deres indhold, hvilket hermed skal gøres:

De maritime aspekter af et områdes bebyggelse er for mig enhver form for indflydelse på bebyggelsens placering og udformning, som kan spores tilbage til hensyn, der er taget til havets tilstedeværelse. Hensynene kan således være positive, f.eks. at bebyggelser etableres nær kysten for at udnytte dennes ressourcer og muligheder i form af fiskeri, handel m.m., eller de kan være negative, f.eks. ved at en kystzone forlades på grund af risiko for overfald fra søen (se f.eks. Christoffersen 1991, p. 60f for eksempler fra jernalderen). Vores kendskab til middelalderens samfundsform gør det imidlertid utilfredsstillende at betragte havets indflydelse på bebyggelsesmønstret alene ud fra dets indflydelse på subsistens- og erhvervsgrundlaget. Den danske stat, som eksisterede op gennem middelalderen, havde maritime behov. Den måtte tage hensyn til de særlige vilkår for kommunikation og transport, som blev skabt af de mange sunde og bæltter, der adskilte de forskellige landsdele. Ligeledes måtte den iagttage, at farvande- ne både var transitfarvande for fremmed søfart og dannede grænse mod andre stater og magter. Også for andre dele af samfundslivet var havets tilstedeværelse et vilkår, der ikke kunne negliceres. For adel og kirke, der i stadigt stigende grad tilegnede sig kontrollen over landbrugsproduktionen i løbet af middelalderen, var transportproblemet væsentligt, og kunne blandt andet løses ved hjælp af skibsfart. Også for købmændene, og dermed købstederne, var transportproblemet og havets tilstedeværelse af central betydning, hvilket blandt andet afspejler sig i en tilsyneladende sammenhæng mellem kystplacering

og ekspansionsevne op gennem middelalderen (Andrén 1985, p. 62). En stor del af alt det arbejde, der skulle ydes for at etablere de nødvendige redskaber for al denne søfart, militær og civil, måtte ydes af landbefolkningen, og det samme gælder formodentlig også en stor del af selve transportarbejdet – arbejdet med at tilføre, laste, sejle og lodse godset var omfattende, og først i løbet af middelalderen ser vi tilsyneladende den erhvervsspecialisering påbegyndt, der sidenhen helt skulle komme til at præge vores syn på arbejde og erhverv. Netop forståelsen af erhvervsspecialiseringens omfang, rollefordelingen mellem by og land, og betydningen af det maritime arbejde for de enkelte bebyggelses lokaliserings og struktur er afgørende for at kunne se bebyggelsernes rolle i et samfundsomfattende, maritimt perspektiv. Alle tre spørgsmål er vanskelige, for ikke at sige umulige at besvare fyldestgørende, men i det meget forskelligartede kildemateriale, der er til rådighed for middelalderarkæologien, får vi undertiden lejlighed til at se antydninger af nogle sammenhænge. De mange og store forandringer på det økonomiske, politiske og sociale område, som præger middelalderen, gør det svært at sammenfatte de spredte iagttagelser til et sammenhængende billede, og det er da heller ikke denne artikels mål. Derimod kan de vel benyttes til at illustrere netop mangfoldigheden i de måder, søen påvirkede også den del af det danske samfund, som vi i dag er tilbøjelig til at se som den mindst maritime: Landbefolkningen.

3. Den feodale baggrund: Nogle eksempler

Herrevældets rådighed over landbefolkningen dannede den feodale baggrund for søfarten; men dette var kun muligt, fordi søfartens teknologi i tilstrækkeligt omfang kunne benyttes herved. Skibsbygning og



Fig. 1: En seksåres båd fra den tidlige middelalder, udgravet i Gislinge Lammefjord i efteråret 1993. Båden har alle vikingefartøjernes karakteristiske træk: Den kløftede trappestævn, pynteprofiler på bordene og den spinkle, smidige spantkonstruktion. Foto: Nationalmuseet.

sejlads måtte med andre ord i et vist omfang beherskes håndværksmæssigt af landbefolkningen, hvis det skulle kunne lade sig gøre at benytte denne i søfarten.

Her er det af betydning, at søfarten i store dele af middelalderen udviser en stærk kontinuitet i forhold til den skibsbygningstradition, som allerede i vikingetiden havde nået et teknologisk og æstetisk høj-

depunkt. Mange små skuder, med længder på 12-14 m og en lastevne på 5-20 t, dominerer det arkæologiske materiale, der dog også fremviser enkelte større skibe. De er allesammen bygget efter samme principper, som enkle, klinkbyggede fartøjer uden dæk og med en enkelt, centralt placeret mast. Et nyligt fund fra Gislinge Lammefjord (fig. 1) viser, at de

havde disse træk til fælles med også de små, plankebyggede fartøjer i 1100-tallets første halvdel – netop småbådene har ellers længe glimret ved deres fravær i det arkæologiske materiale (Gøthche 1993). Udover de godt tredive eksempler på klinkbyggede, middelalderlige fartøjer i danske farvande, er der syv fund af kogger, med dateringer fra omkring 1200 til midt i 1400-tallet; deres lasteevne er som hovedregel betydeligt større end de klinkbyggede fartøjers. Med de forbehold for det arkæologiske materiales repræsentativitet, som nødvendigvis må tages, peger fundene på, at den lille søfart har haft en væsentlig rolle at spille. Weibulls undersøgelser af de lübske pundtoldbøger peger tydeligt i samme retning, og egentlig er det ikke overraskende – Danmarks mange små farvande og den vanskelige adgang til mange af fjordkøbstederne har formodentlig betydet, at de store fartøjers anvendelsesområde har været begrænset (Weibull 1966). En konsekvens heraf var, at behovet for en særlig gruppe af skibsbyggere var lille – store dele af arbejdet kunne klares med ikke specialiseret arbejdskraft. Et eksempel er den arbejdskrævende fremstilling af planker, der endnu op til omkring 1400 synes at være foregået som i vikingetiden: Ved kløvning af de store stammer og herefter ved med økse at tildanne de enkelte plankeemner (Bill 1994, p. 153f).

At landbefolkningen besad tilstrækkelige kundskaber til at deltage i skibsbyggeriet i betydeligt omfang viser to eksempler fra det skriftlige kildemateriale. I Jyske Lov, I 3. bog, kap. 5, hedder det om ledingsskibet: *»Skib og Skibsudrustning og Skjold skal alle de Mænd, der er i Skipenet, købe, men Styrismanden skal bygge Skibet for saa mange Penge, som Skibsmandskabet bliver enige om, men vil han ikke nøjes med det, de har tilbuddt ham, da kan Skibsmandskabet bygge sig et Skib selv,*

dog maa de ikke underbyde ham med en Mark eller to« (Kroman & Juul 1959 p. 167). Det kan indvendes, at tekstens betydning kunne være, at skibsmandskabet fik bygget skib for egen regning, men underbuds-klausulen tyder på, at det ikke er tilfældet – både styrismand og skibsmandskab havde åbenbart mulighed for at prissætte den mængde arbejdskraft, der skulle gå til skibsbyggeriet, og dermed hente en vis fortjeneste hjem herpå.

Et hundrede år yngre eksempel taler et endnu tydeligere sprog. I Næstveds klostres registratur omtales et brev fra 1249, hvori det forbydes at nogen krænker klosterets friheder og fordrister sig til at genere konventets landboer og bryder under bl.a. koggebyggeri (Ventegodt 1982 p. 60). Hvem, der krænker og generer er uvist, men det er derimod tydeligt, at klostret benytter sig af sin landbefolknings arbejdskraft til skibsbyggeriet. Godt nok ved vi ikke, under hvilken form arbejdet er blevet landboerne pålagt; det er alene selve det forhold, at klostret netop benytter sine undergivne til skibsbyggeriet, der lader os ane, at der næppe er tale om et rent økonomisk mellemværende mellem bygherre og arbejdskraft. Registraturens sene datering – den er nedskrevet i 1528 – giver os ikke mulighed for at slutte, at det rent faktisk var en kogge, klostret lod bygge i 1249, fordi skibsbetegnelsernes indhold varierede meget i løbet af middelalderen. Derimod står det klart, at klostret længe havde haft maritime interesser, for allerede i 1140 fik det afløst sine ledingsforpligtelser til gengæld for at sørge for kongens og hans mænds transport til Lolland eller Falster (D.D. 1: II, 78, her efter *ibid.*).

Kunne skibsbyggeriet således ønsket eller uønsket blive en del af landbefolkningens arbejde, i hvert fald i middelalderens første halvdel, så kunne søfar-

ten det også, og efter kilderne at dømme i en endnu mere udstrakt periode. Rejsekongedømmet kunne, som set ovenfor, stille betydelige krav om transportydelser fra jordejernes side, selvom de i eksemplet fra Næstved kan knyttes sammen med landsbyens forvandling til købstad.

I Kong Valdemars Jordebog, i hovedstykket (folio 22r, her efter Aakjær 1926), omtales to maritime afgifter for landsbyen Gedesby og den derværende kongsgård på Sydfalster: Der skal betales 10 mark sølv af fiskeriet, og 10 mark sølv »*de conductione nauium*«, af at føre skib. Betydningen af den sidstnævnte afgift er uklar, og det er blandt andet blevet foreslået, at det er en afgift af en skibsleje, som kongsgården oppebærer i forbindelse med ledingen (Aakjær 1936 p. 119). Eksemplet er imidlertid enestående i jordebogen, og set sammen med Gedesbys placering ved et vigtigt færgested for rejsende mod de nordtyske byer forekommer det mere sandsynligt, at der er tale om en afgift af indtægten ved denne søfart. Igen kan vi ikke afgøre den konkrete organisation af det maritime arbejde, kilden repræsenterer, men blot konstatere, at det blev kontrolleret af herrevædet, i dette tilfælde af kongens lokale stedfortræder. Gedesby optræder gentagne gange op gennem middelalderen i forbindelse med overfarten til Warnemünde og Rostock, men først fra langt senere kilder får vi et indtryk af bøndernes selvstændige søfart fra havnen ved Gedesby. Fra 1586 kender vi et brev, der giver en koloni af hollændere på Bøtø samme ret som andre falstringer til at udskibe visse af deres egne produkter fra havnen i Bøtøminde, d.v.s. havnen ved Gedesby. Hollænderne havde ellers mistet retten til sejladsen i forbindelse med Syvårskrigen årtier tidligere (Trap Danmark, 5. udg., IV, 3, p. 970).

Et andet betydeligt overfartssted til Nordtyskland og Slesvig-Holsten var Rødby, hvor kongen ligeledes havde besiddelser på jordebogens tid. Disse blev forøget op gennem middelalderen, og i de første privilegier til landsbyen Rødby får vi en forklaring herpå. Rettighederne til at handle på Tyskland med egne varer gives som følge af den »*umage, kost og tyngde, som byens beboere har med at føre kongens bude over til Tyskland – og for at gøre dem mere villige dertil*« (DGK III, Rødby I, her efter Hansen 1973 p. 20). Privilegiet er dateret maj 1454, og er det første håndgribelige ud-sagn om den langsommelige forvandling fra bondesamfund til købstad, som Rødby gennemgik i de følgende århundreder. Det giver os samtidig en indsigt i, hvordan den for kongemagten livsvigtige kommunikation med ind- og udland blev sikret i dette tilfælde, nemlig som et pålagt, men ikke ubelønnet arbejde, der udførtes for jordejeren.

Rødby blev efterhånden, og trods de andre lollandske købsteders modstand, til en købstad med fulde privilegier og forpligtelser; men gennem store dele af middelalderen måtte den fungere alene som en landsby med betydeligt maritimt engagement, i lighed med Gedesby. Også på andre områder er der slående overensstemmelser mellem de to landsbyer på søfartsområdet. De ligger begge to placeret direkte ud til meget grunde, velbeskyttede indvande, Rødby Fjord og Bøtø Nor, der før deres inddæmning kun har kunnet besejles gennem få, smalle indløb med evigt skiftende sandbanker. Og inde i disse farvande er der begge steder fundet middelalderlige skibsvrag, der indbyrdes har så mange lighedspunkter, at der synes at være tale om en særlig til dette brug specialiseret fartøjstype (fig. 2; Bill *in prep.*). Fundene udgøres dels af Gedesbyskibet, C14-dateret til sidste fjerdedel af 1200-tallet (K-5749-5752), dels

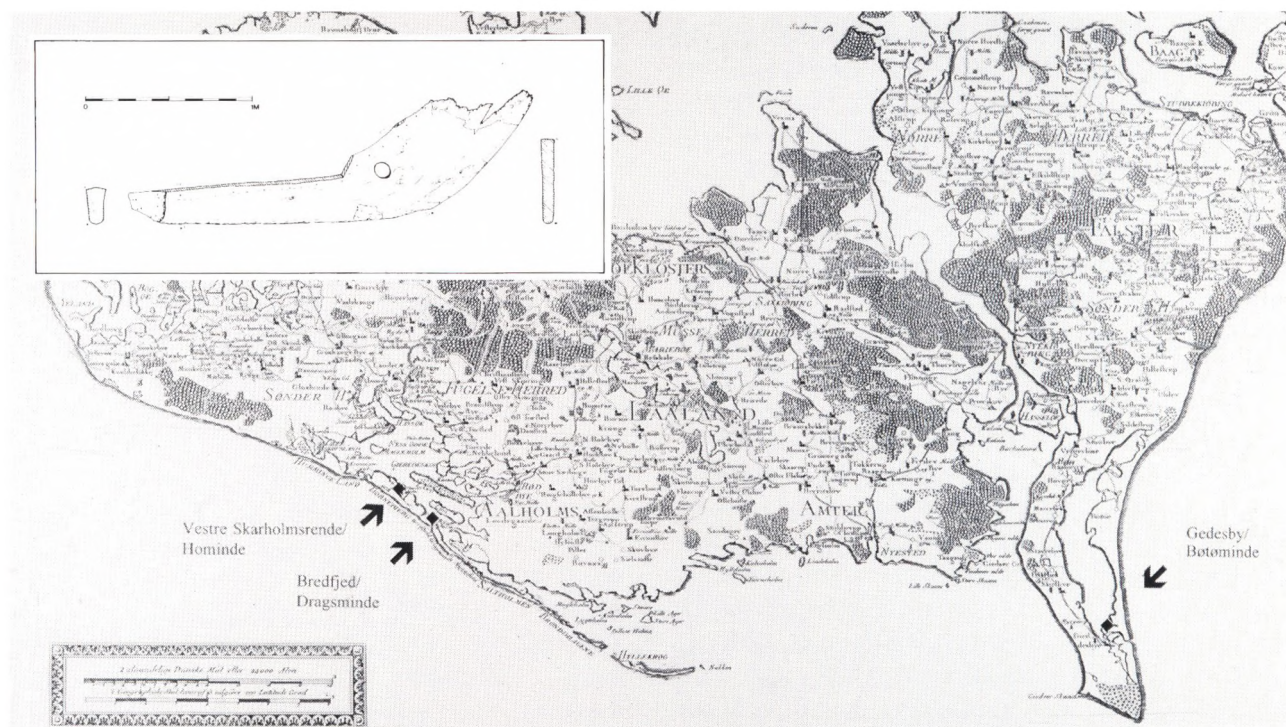


Fig. 2: Fundstederne for de tre lolland-falsterske skibsfund fra middelalderen, her indtegnet på Videnskabernes Selskabs kort fra 1776. På det indsatte billede ses den nederste del af Gedesbyskibets kraftige forstærkning med den svære gennemboring. Stærken er af en type, der er søregen for de tre skibsfund, og som sandsynligvis har sin forklaring i behovet for at kunne hale fartøjerne ind over sandrevler og lavvandede områder, også i lastet tilstand. Tegning af stærk: Werner Karrach, Vikingskibshallen i Roskilde.

af fartøjerne fra Bredfjed og Vestre Skarholmsrende, fundet indenfor hver sin indsejling til Rødby Fjord. Bredfjeds-skibet kan med en enkelt C14-datering (K-6226) placeres i årene omkring 1500, mens det tredje skibsfund typologisk må placeres mellem disse to. Alle tre fartøjer er omkring 13 m lange, meget brede og grundtgående, og er det bedste bud, vi på nuværende tidspunkt har på, hvordan bondesejladsens skuder kunne se ud. Gedesbyskibet kan bære mindst 7 t last, de to andre formodentlig mere, for Bred-

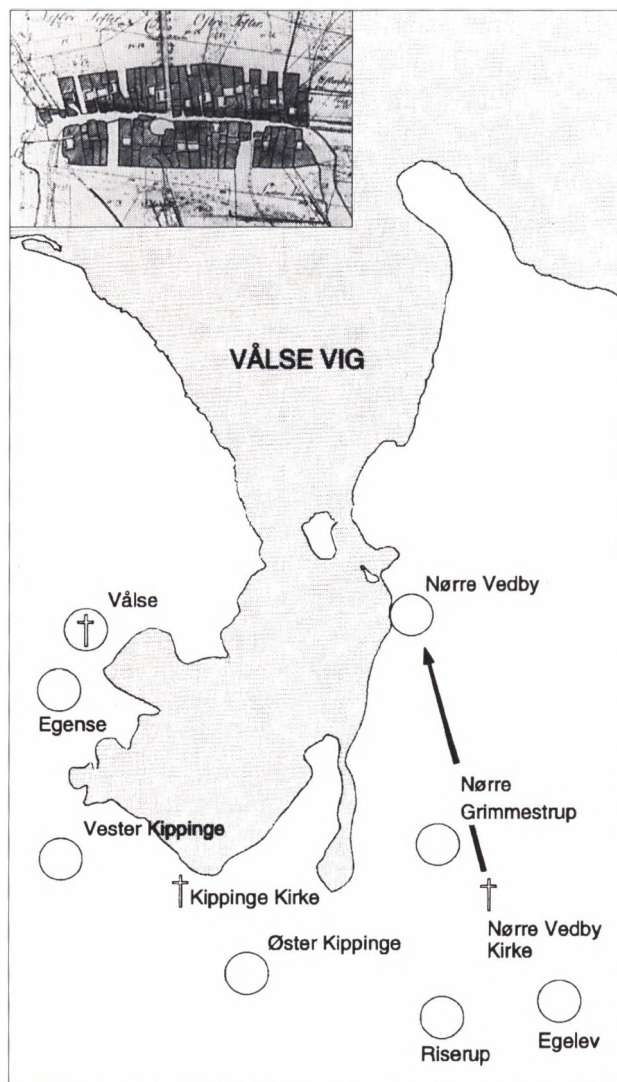
fjeds-skibets vedkommende formodentlig op mod 10 t – slet ikke ubetydelige transportressourcer at kunne sætte ind for en enkelt bonde eller landsby. Et andet vigtigt aspekt ved fundene er erkendelsen af, at selv vanskeligt sejlbare farvande havde potentiale som havnelokaliteter.

Gedesby og Rødby er markante, men ikke enestående eksempler på landsbyer, der er blevet tildelt maritim rolle. På Nordfalster ligger ud til den nu ind-

dæmmede inderste del af Vålse Vig landsbyen Nørre Vedby (fig. 3). Landsbyen er strengt symmetrisk opbygget om en hovedgade, der ender på den forhenværende strandbred. Landsbyens sognekirke ligger et par kilometer derfra, 20 m over havet og uden direkte kontakt med vandet. Undersøgelser af byens gammeltofte oppe ved kirken har godtgjort, at den er blevet flyttet til sin nuværende placering omkring 1300, og at den dermed er en af de mange falsterske landsbyer under konge og bisp, der blev omstruktureret efter solskifte-princippet på dette tidspunkt (Porsmose 1988 p. 366; Pedersen 1989 p. 29f). Men placeringen ned til strandbredden er usædvanlig, og vi må spørge, hvorfor? Der er næppe tale om at øge brugen af kystens ressourcer, af to grunde: Dels er det svært at se, at en så kystnær placering skulle være nødvendig i den sammenhæng, dels skulle man forvente, at flere landsbyer ville reagere samtidigt på et skift i livsvilkårene, der gjorde et sådant skridt nødvendigt. En anden forklaring kunne være, at landsbyen blev tiltænkt en rolle i lighed med Gedesbys og Rødbys: Som færgeby for trafik mellem i dette tilfælde Storebæltsområdet og Falster. Vålse Vigs placering på Falsters nordvestlige hjørne, og landsbyens lokalisering bag beskyttende holme, som afsnører den inderste del af vigen, kunne godt gøre denne forklaring sandsynlig. Senere i middelalderen må vi formode, at den store valfartstrafik til Kippinge kir-

Fig. 3: Flytningen af Nørre Vedby på Nordfalster. Fra en temmelig tilbagetrukket position et stykke fra en smal sidevig til Vålse Vig rykkede landsbyen helt ud til indsejlingen til vigens indre del, og fik dermed en lige så fordelagtig placering for søfarten som Vålse på vigens vestside. I bunden af vigen spaltedes på omtrent samme tid Kippinge i Øster og Vester Kippinge (Porsmose 1989 p.238). Begge de to nye landsbyer flyttede dermed væk fra vigen, måske fordi vigens indre ikke længere var farbart for søfarten. På det indsatte billede ses Nørre Vedbys byplan ved udskiftningen.

ke i bunden af vigen i hvert fald har medført en del søfart af denne rute. En tredje forklaring er også mulig: Allerede på Falsterlistens tid, d.v.s. o. 1250,



havde kronen omfattende eigendomme på vestsiden af Vålse Vig, hvorfra kongsgården Egenæs med landsbyen Egense og sognebyen Vålse dannede kerne i et større godskompleks. Nørre Vedby var, sammen med de andre byer syd og vest for vigen, imidlertid ikke i nogen større udstrækning krongods på dette tidspunkt, men i tråd med den generelle forøgelse af krongodset på Falster i middelalderen erhverver kongen i alt godt halvdelen af landsbyen (tal fra: Gissel (ed.) 1989 p.186, 189f). Vi kan gætte på, at det er kongemagten, der står bag flytningen og nyreguleringen af Nørre Vedby omkring 1300, og at forklaringen på den udprægede kystplacering kan være behovet for en sporadisk færgefart over vigen, så tilrejsende til kongsgården fra færgestedet ved Gåbenne ikke skulle den lange omvej over Øster og Vester Kippinge.

4. De ulovlige havne

De foregående eksempler har givet os nogle glimt af landbefolkningens pålagte roller i skibsbyggeriet og i selve søfarten. De viser, at landbefolkningen var et vigtigt led i samfundets maritime transportapparat, på samme måde som de gennem ægten var det på land. Hvor stor indflydelse, dette egentlig har haft på bebyggelsesmønstret, er svært at sige, men særlig langt fra kysten har påvirkningerne givetvis ikke nået. Imidlertid betyder det tvungne maritime engagement, at landbefolkningen ikke har været fremmede overfor havet og søfarten, og i nogle tilfælde, som ved Rødby, kan det have været direkte stimulerende for udviklingen af landsbyen.

Bøndernes selvstændige søfart er vanskeligere at nærme sig gennem kildematerialet. Toldregnskaber fra Ærø fra årene lige efter reformationen viser ifølge Bjørn Poulsen, at bønderne foretog egenhændi-

ge rejser med landbrugsprodukter udenom øens købstad (i foredrag ved Maritimhistorisk Konferencen i Roskilde, 22.-24. april 1994). De mange senmiddelalderlige forbud mod »ulovlige havne«, der især optræder i købstadsprivilegierne, men fra 1513 også i rigslovgivningen, synes altså at kunne rette sig mod en betydelig bondesøfart, og forbuddene opfattes da også ofte således (se f.eks. Holm 1991 p. 56f). De har dog nok i lige så høj eller højere grad været rettet mod adelens og kirkens omsætning af naturalieafgifter, og måske mod deres mulighed for selv at afholde markeder ved sådanne ulovlige havne. I hvert fald synes mange af de ulovlige havne, der omtales, at kunne sættes i forbindelse med kirke og adel, således bispens borg Ørkild ved Svendborg, der i 1534 anklages for i flere år at have givet ly for ulovlig handel (Jansen 1974 p. 50). Norsminde, der er en fortrinlig naturhavn syd for Århus, blev i 1292 overdraget til bispens og kannikerne i Århus af Erik Menved, og det formodes, at det er denne havn, der sigtes til med forbuddet i privilegiet til Århus fra 1441 (Gyllinge 1979 p. 46). Kirken havde betydelige eigendomme omkring norets munding. På nordsiden havde Århus-bispens gård i 1291, måske den samme, som kendes som Bisgård fra 1605, og som kan genfindes på nutidens kort godt to kilometer nord for mindet; Kysing mark på sydsiden var i 1299 kannikernes enemærke, og i 1589 mageskiftede kapitlet 9 gårde i Kysing til kronen (Trap Danmark, 5. udg., VIII, 1, p. 297, 309). Et tredje eksempel, som vi ikke kender som ulovlig havn før ca. 1663, kan arkæologisk vises at gå længere tilbage. Lokaliteten er Gede haven, lige indenfor mundingen til Skælskør Fjord. En omfattende pælesætning, C14-dateret til sent 1400-tal, afgrænser en lille vig fra fjorden. På strandbredden nogle

hundrede meter vest herfor er der fundet klædeplomber, borgerkrigsmønter m.m.; fund, der peger på en anvendelse som lade- og handelsplads. Området ejedes i perioden 1410-1536 af Roskildebispen, og Henning Nielsen forbinder i en artikel bygningsværket og aktiviteterne med biskop Niels Skave, der fra andre kilder vides at have været meget engageret i handel og søfart (Nielsen 1991).

Er det rigtigt, at kilderne til de ulovlige havne snarere belyser en strid mellem købsteder og frelse end mellem købsteder og bønder, fortæller de os ikke meget om bondesøfarten og dens omfang – men derimod indirekte, at landboerne omkring de ulovlige havne må have udført det arbejde, som prammænd og vogndarke udførte i byerne, såvel som have deltaget i byggeriet af anlæg som det ved Gedehaven fundne. Bestræbelserne på at samle jordegods omkring gode naturhavne er dermed ikke alene et spørgsmål om at have bekvem adgang til kysten, men også om at have den nødvendige arbejdskraft til rådighed. Samtidig må vi gætte på, at selve handelen på de ulovlige havne også har været til gavn for bønderne, der her måske kunne undgå i hvert fald noget af det afgiftstryk, der lå på handelen i købstederne.

5. Ledingen

De foregående afsnit har hovedsageligt omhandlet den fredelige søfart i forbindelse med gods- og persontransport. Et af de maritime aspekter, der måske har øvet størst indflydelse på landbebyggelsens struktur er af en helt anden karakter, nemlig kongemagtens behov for at overvinde det kommunikations- og mobilitetsproblem, som Danmarks næsten skærgårdsagtige karakter stiller den militære organisation overfor. Ledingen var svaret på denne udfor-

dring, og som så meget andet i det tidligt-middelalderlige Danmark, baserede den sig på landbefolkningen. I sin struktur greb den helt ind i hjertet af landbebyggelsen og gav det en maritim betegnelse, *loften*, den enkelte mands sæde og grundlaget efter hvilket hans andel af den fælles byrde skulle afgøres. Sammenhængen mellem organisationen af landsbyfællesskabet og ledingen skal ikke forsøges udredet her, blot skal det konstateres, at den er der. I den anden ende af ledingsorganisationens hieraki finder vi *skibenet* og *herredet*. Skibenet lededes af en *styrismænd*, og da der kunne være op til fire skiben i hvert herred kunne der altså være et tilsvarende antal styrismænd. De havde, som det fremgik af citatet fra Jyske Lov ovenfor, det overordnede ansvar for skibet og dets tilstand, og de skulle ligeledes holde regnskab med, at hver enkelt i skibenet stillede med de ydelser, de skulle for at udruste det til leding. Samtidig havde de ret til at opkræve visse afgifter til deres egen udrustning og underhold. Styrismændene var med andre ord udstyret med beføjelser fra kongemagtens side, og hvad enten de nu er blevet valgt blandt egnens fremtrædende jordbesiddere eller er kommet til udefra, må disse beføjelser have medvirket til en social differentiering af befolkningen. Ledingen påvirkede dermed sandsynligvis bebyggelsens struktur, omend ikke nødvendigvis dens geografiske distribution.

Ser vi nu på herredsinddelingen i Jylland, hvor de største afstande til kysten optræder, opdager vi, at herredsgrænserne tilstræber adgang til vandet for alle herreder. Derfor er der ved bunden af fjordene ofte mange herreder repræsenteret indenfor et lille område. Fra kong Valdemars Jordebog ved vi, at i disse områder fandtes ofte også kongelev. Ledings-skibene, der jo skulle være ved vandet for at kunne

benyttes, måtte nødvendigvis befinde sig i disse områder, enten i eller udenfor kongelevene. Herredsgrensene viser, at skibet ikke bare kunne placeres udenfor herredet – det var åbenbart nødvendigt at opretholde en vis fysisk kontrol med det. Hvem gjorde det – styrismændene, eller en højere kongelig embedsmand, hjemmehørende i kongelevet? Vi ved det ikke, men der er gode muligheder for, at også ledingsskibenes tilstedeværelse kan afspejle sig i afvigelser i landbebyggelsens struktur – for eksempel som en medvirkende årsag til købstadsdannelsen på netop disse steder i middelalderens første århundreder.

5. Politik, økonomi – og fisk. Et overblik

I det foregående har vi bevæget os rundt i mange forskellige aspekter af søfarten, og set på, hvordan den til forskellige tider og på forskellige måder involverede landbefolkningen og dermed også den bebyggelse, der dannede rammerne om dens liv. Et meget vigtigt, ja måske det vigtigste, aspekt er blevet udeladt, nemlig brugen af havet som ernæringskilde. Tommy Christensen har andetsteds i dette bind taget fiskeriet op, og jeg har derfor valgt at lade det ligge frem til nu. Men i et forsøg på, i modelform, at give et samlet overblik over de mange måder, havets tilstedeværelse kan have influeret på landbefolkningens liv på, må fiskeriet, eller rettere, udnyttelsen af de mange forskellige ressourcer, havet byder på, ikke udelades. Selvom brugen af havet som subsistensgrundlag ikke afspejler sig særligt tydeligt i hverken de arkæologiske eller de skriftlige kilder, er det formodentlig det felt, der i langt det største omfang har været en del af den kystnære befolknings hverdag. De sidste års udgravninger ved Sebbesund i Limfjorden er, med sine

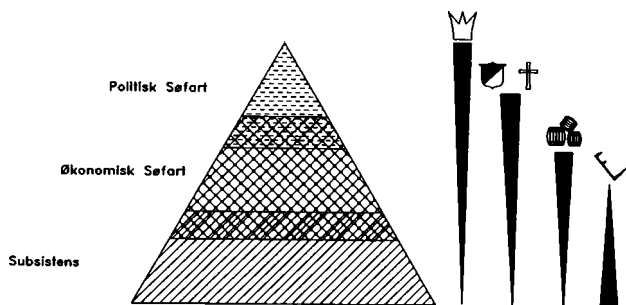


Fig. 4: En skematisk model af de maritime aspekter af det danske samfund i middelalderen. Landbefolkningens egeninteresse aftager opad i modellen, mens konge og frielses interesse i det maritime arbejde, landbefolkningen udfører, stiger. Samtidig stiger også kapitalintensiteten (større redskaber, skibe, havne). Købstedernes interessefelt ligger omkring modellens midterste trin.

mange stammebåde og små klinkbyggede både brugt til begravelser, det hidtil bedste udtryk herfor.

Hvis vi skal forsøge at illustrere de maritime aspekter, der vedrører middelalderens landbebyggelse i en model, er det derfor rimeligt at give brugen af havet som subsistensgrundlag en fremtrædende plads. Formodentlig har det omfattet såvel det største antal fartøjer og redskaber – omend beskedne af størrelse og værdi – som det største antal begivenheder. I modellen er dette aspekt anbragt nederst i en pyramide, og optager dermed den største sammenhængende del af dens areal. Den lyse skravering angiver, at aspektet i høj grad er udtryk for landboernes egeninteresse, og kun i lille grad er resultat af ovenfra kommende krav. Herover følger den økonomiske søfart, d.v.s. handel, transport af naturalieafgifter, færgeri o.s.v. Fartøjerne er her større og mere værdifulde, havneanlæg og andre redskaber ligele-

des, men begivenhederne og antallet involverede personer og skibe færre. Skraveringen er tættere, landbobefolkningens egeninteresse i aspektet viger for kongemagt og frelses krav. Længst oppe i hierarkiet er den politiske og militære søfart, den der var nødvendig for kongemagtens og de øverste samfundsklassers politiske overlevelse. Her er skibene de største, professionalismen størst, værdierne størst – men antallet begivenheder, skibe og personer mindst. Det samme er egeninteressen fra landboernes side.

De tre kategorier er kategorier af begivenheder. På samme måde som den enkelte landbo kan tage del i alle tre trin, kan det samme fartøj, redskab eller anlæg optræde i alle tre kategorier. Heri ligger problemet med fortolkningen af store dele af det arkæologiske kildemateriale gemt. Selv for komplekse redskaber som et fartøj er det ofte vanskeligt eller umuligt at fastslå en præcis *funktion* – svaret vil ofte blive en række mulige og nogle enkelte sikre anvendelser. Af modellen følger derfor, at det arkæologiske spor, her skibet, kan fortolkes i en række forskellige sammenhænge, og det kan dermed have tjent vidt forskellige interesser. Det samme kan gælde havneanlæg og ladepladser, der dog undertiden, i modsætning til skibene, lader sig sætte ind i en historisk sammenhæng. Derfor er det lige så stor en nødvendighed for marinarkæologien at beskæftige sig med de sammenhænge på land, som fundmaterialet kan knyttes til, som det er for bebyggelsesarkæologien at forsøge at se ud over strandkanten for at forstå det, landjorden gemmer.

Litteratur

Aakjær, Sven: Kong Valdemars Jordebog, 1. Hefte, København 1926.

- Aakjær, Sven: Kong Valdemars Jordebog, 5. Hefte, København 1936.
- Andrén, Anders: *Den urbana scenen. Städer och samhälle i det medeltida Danmark*. (Acta Archaeologica Lundensia. Series in 8°. Nr. 13). Malmö 1985.
- Bill, Jan: Ship Construction: Tools and Techniques. In: *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ship 1000-1650*, pp. 151-159. Ed. by: Richard Unger. (Conways History of the Ship) London 1994.
- Bill, Jan, in prep.: Shallow-water crafts from medieval Denmark. ISBSA 7 Proceedings (Archaeonautica, CNRS Editions), France.
- Björn, Claus (red.): Det danske landbrugs historie I. Oldtid og middelalder. Odense, 1988.
- Christoffersen, Jørgen: Iron Age finds in Funen (Fyn) – some archaeological problems of defining maritime sites. I: Crumlin-Pedersen (red.) 1991, pp. 55-66.
- Crumlin-Pedersen, Ole, (ed.): *Aspects of Maritime Scandinavia AD 200-1200. Proceedings of the Nordic Seminar on Maritime Aspects of Archaeology, Roskilde, 13th-15th March*, 1989. Roskilde, 1991.
- Crumlin-Pedersen, Ole: Maritime Aspects of the Archaeology of Roman and Migration-Period Denmark. I: Crumlin-Pedersen (red.) 1991, pp. 42-54.
- Hansen, Marius: *Træk af Fugleflugtsliniens historie*. Rødby 1973.
- Holm, Poul: *Kystfolk. Kontakter og sammenhænge over Kattegat og Skagerrak ca. 1550-1914*. Esbjerg 1991.
- Holmberg, Bente: Maritime place-names. I: Crumlin-Pedersen (red.) 1991, pp. 233-240.
- Gissel, Svend (ed.): *Falsterundersøgelsen, Bind 2 Dokumentationsbind*. Odense 1989.
- Gyllinge, John: *Forekomsten af ulovlige havne ca. 1400-1513 med særligt henblik på Østdanmark*. Upubliceret speciale, Historisk institut, Københavns Universitet 1979.
- Gøthche, Morten: Vikingebåd fra Gislinge Lammefjord. *Marinarkeologisk Nyhedsbrev fra Roskilde*. Nr. 1, december 1993, p. 10-11. Roskilde.
- Jansen, Henrik M.: Svendborgs befæstning i middelalderen. De arkæologiske undersøgelser sommeren 1973. *Fynske Minder* 1973 (1974), pp. 49-67.
- Kroman, Erik & Stig Iuul 1959: Skaanske Lov og Jyske Lov, oversat og kommenteret af Erik Kroman og Stig Iuul. København.
- Nielsen, Henning: Gedehaven at Skælskør – a forgotten site of

- the late Middle ages. I: Crumlin-Pedersen (red.) 1991, pp. 207-212
- Pedersen, Jens-Aage: III.6. De arkæologiske undersøgelser. I: Gissel, S. (red.), 1989, pp. 22-176.
- Porsmose, Erland: Middelalder. I: Bjørn (red.) 1988.
- Ventegodt, Ole: Skibe og søfart i danske farvande i det 12.-14. århundrede. *Maritim Kontakt* 3, pp. 47-92. København 1982.
- Weibull, Curt: Lübecks sjöfart och handel på de nordiska rikena 1368 og 1398-1400. Studier i Lübecks pundtoldböcker. *Scandia. Tidskrift för Historisk Forskning* 32, årgang 1966, pp. 1-123.