

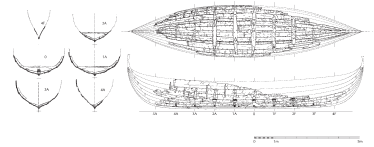
Fiskerbåden - Et nyt bud!

Af Louise Kæmpe Henriksen

Skuldelev 6 lever en ofte overset tilværelse i Vikingskibshallen, i skyggen af det store, imponerende og dramatiske langskib, Skuldelev 2. Gennem de næste to år vil Skuldelev 6 rykke frem i rampelyset, i museets eksperimentalarkæologiske forskning og formidling, når fiskerbåden rekonstrueres på ny.

En sejspærring i Roskilde Fjord

I kong Svend Estridssøns regeringstid (1047 – 1074) blev der anlagt et system af spærringer i Roskilde Fjord, 20 kilometer fra byen, ved Skuldelev. Spærringssystemet var en manifestation af konge- og kirkemagten i Roskilde; formålet var at sikre kontrollen over færdslen i inderfjorden og værne byen mod fremmede



Torsotegning; de bevarede dele af Skuldelev 6.

© Vikingskibsmuseet i Roskilde.



Skuldelev 6 i Vikingskibshallen.

Længde: 11,2 m.

Bredde: 2,5 m.

Dybgang 0,5 m.

Fotograf: Werner Karrasch.

© Vikingskibsmuseet i Roskilde.

styrker, ved at gøre navigationen på sejlrenderne besværlig.

900 år senere (i 1962), rammes en spunsvæg af jern ned omkring spærringssystemet, så området kan tørlægges, og de hundrede tusinde skibsdele udgraves. Skuldelev 6 er det første fartøj, der kommer til syne, da det ligger højest i spærringen, og det første, arkæologerne udgraver.

I dag er næsten 75 % af båden bevaret, men som et puslespil af mange små brikker. Fjordbunden i udkanten af spærringssystemet, hvor Skuldelev 6 lå, var dækket af skarpkantede sten. Disse sten, kombineret med presset fra de ballaststen, der holdt vraget nede, fik plankerne til at brække i talrige fragmenter.¹

Skuldelev 6, der dateres til ca. 1030, var en kombineret ro- og sejlbåd, bygget ved Sognefjorden i Vestnorge. Gennem sin brugstid har båden antagelig haft to identiteter. Oprindeligt var den bygget til fiskeri og fangst, men inden båden endte i sejlspærringen, som værn for Roskilde, blev den forhøjet med en bordplanke i hver side og fungerede herefter som transportfartøj.

En ny rekonstruktion, et andet udtryk

Skuldelev 6 blev første gang rekonstrueret i 1998, og nybygningen fik navnet Kraka Fyr. Nu har Vikingeskibsmuseets bådeværft påbegyndt endnu en rekonstruktion af fiskerbåden, denne gang med en væsentlig ændring af stævnpartiernes design. Skroget til den nye båd bygges efter samme grundprincipper som de fem første rekonstruktioner af Skuldelevskibene, Vikingeskibsmuseet har udført. Den håndværksmæssige fremgangsmåde er den samme, og der afviges ikke fra originalskibets design.

Men blandt de bevarede originaldele til Skuldelev 6 findes ingen stævne. I 1998 tog bådebyggerne udgangspunkt i den bevarede trappestævn fra det danske handelsskib Skuldelev 3 samt andre vikingeskibsfund. Siden har arkæologiske løsfund af vestnorske stævne kastet lys over et muligt, anderledes stævndesign, et design der understøtter den dendrokronologiske bestemmelse af fiskerbådens oprindelse til Vestnorge. Dertil kommer, at Skuldelev 6 er bygget på samme tid og sted som det havgående fragtskib Skuldelev 1, hvis stævne er lavere og spidsere end trappestævnen. De to fartøjers konstruktion er i mange henseender ens, og væsentlig anderledes end Skuldelev 3 og 5, der er bygget i Sydskandinavien. Erfaringerne fra rekonstruktionen af Skuldelev 1 (1998 – 2000) har derfor haft afgørende betydning for ændringerne på den nye rekonstruktion af fiskerbåden.² I rekonstruktionsarbejdet bygges stævnen ikke som et kopi af et arkæologisk fund, men formes derimod ud fra tre forskellige, norske kilder:



De løse stævnfund fra Hordaland, Norge. Fotograf: Werner Karrasch. © Vikingeskibsmuseet i Roskilde.



Skuldelev 1 er et kraftigt, havgående lastskib.

Længde: 15, 8m.

Bredde: 4,8 m.

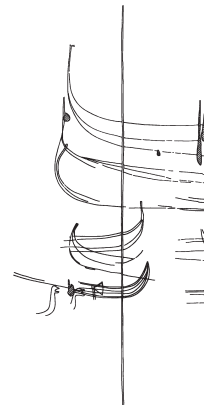
Dybgang: 1 m.

Fotograf: Werner Karrasch. © Vikingskibsmuseet i Roskilde.

Stævnparterne fra Skuldelev 1, en graffiti af skibsstævne på kirkeporten i Fortun kirke ved Sognefjorden³ og en stævn fra sen jernalder fra Hordaland⁴ – et løsfund af en omtrent færdigdannet stævn af egetræ med en udformning, der minder om senere småbåde fra Sognefjordsområdet.

Det nye stævnvalg giver båden et anderledes udtryk. Stævnkonstruktionen, der minder om Skuldelev 1, vil understrege slægtsskabet mellem de to skibe og forbindelsen til de senere, traditionelle, vestnorske både bliver mere tydelig. Skibets design og formgivning vil pege både mod vikingetid og nyere skibsbygningstraditioner.

Trappestævnen fra Skuldelev 3 og den nye stævntype repræsenterer to forskellige bud i rekonstruktionsarbejdet, begge skabt med respekt for de bevarede originaldele og uden at ændre på skibets form. De synliggør, at der i eksperimentalarkæologi er flere løsninger, når de ikke-fundne dele af originalskibet skal genskabes.



Fortun Ståvkirke lå oprindeligt i den inderste del af Sognefjorden i Vestnorge (kirken blev i 1882 flyttet til Fantoft nær Bergen). Graffiti'en på kirkeporten viser op til 30 skibsstævne; en med antydningen af en stævnfloj, flere med karakteristiske dragehoveder, nogle med høje stævnparter og andre med lavere og mere spidse stævntoppe.

© Vikingskibsmuseet i Roskilde



Kraka Fyr med rig af lindebast, keiper til at hvile åren mod og humlebånd.

*Fotograf: Werner Karrasch.
© Vikingskibsmuseet i Roskilde.*

Bådens sejl og rig

Banerne til skibets uldsejl væves på en opretstående vægtvæv og udføres med et anderledes vævemønster end de sejl, der tidligere er vævet på Vikingskibsmuseet. Uldsejl har siden vikingetiden været almindelige i det skandinaviske og nordatlantiske område, og bevarede sejl fra de sidste 200 år viser, at sejlene var forskellige i vævning og facon alt efter lokalområdernes traditioner, ressourcer og karakteristika. Vævemønstret, der anvendes på det nye 27 m² store sejl, er kendt fra flere af vikingetidens tekstilfund og kan bidrage til komparative studier af de forskellige grundmønstres egnethed som sejldug på større og mindre fartøjer.⁵

Tovværket til skibets rig fremstilles af materialer og med teknikker kendt fra sen vikingetid. Størstedelen af riggen laves af lindebast, der spindes og håndlægges til et trelagt tov. Arkæologiske og skriftlige kilder fra vikingetid og middelalder bekræfter brugen af bast fra barken på lindetræet i datidens tovproduktion. Store mængder lindebasttov er ligeledes fundet i Osebergskibet fra Norge og i Roskildeskibene, hvor fundkontekst og dimensioner indikerer, at bast var det dominerende materiale i vikingeskibenes rig. Til den nye rig anvendes derudover hestehår samt huder af remmesæl og hvalros. I de norske ledingslovgivninger, Gulatingloven og Frostatingloven, begge nedskrevet i 1200-tallet, nævnes huder og hår som dele af et skibs sejl og rig. I Norge er hestehår blevet anvendt til skøder, bras og drag, der er del af den løbende rig, helt op i det 20. århundrede. Hestehårsrebet fryser ikke fast og har derfor været nemt at håndtere i vinterfiskeriet.

Da Skuldelev 6 ændrede funktion fra fiskerbåd til transportfartøj, blev de oprindelige årekeiper fjernet for at en ekstra bordplanke kunne tilføjes, hvorved båden fik en større lastevne.⁶ Kraka Fyr er rekonstrueret med keiper og humlebånd til at fastholde årerne til båden. Humlebåndene laves som vidjer - rette, slanke, kvistfrie grene eller friske skud vredet til tov og tilpasset i størrelse.

Ingen endegyldig tolkning

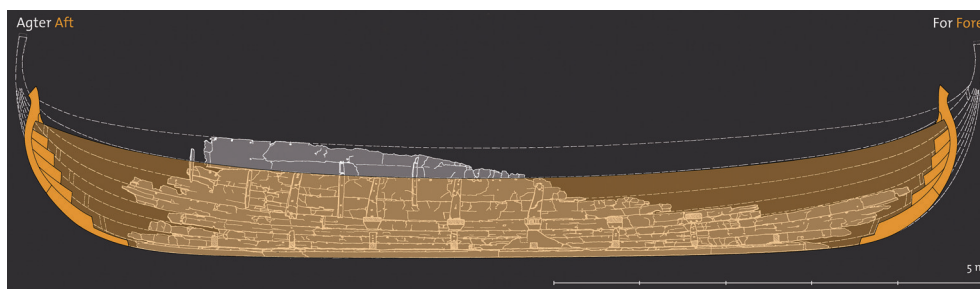
Det er første gang, at Vikingskibsmuseet bygger endnu en rekonstruktion af et af de fem Skuldelevskibe, og første gang at hele byggeprocessen – fra skrog til rig og sejl – formidles sideløbende.

Med rekonstruktionen skabes en ny hypotese – et nyt bud på, hvordan Skuldelev 6 kunne have set ud for næsten 1000 år siden. Der opstår en mulighed for at formidle de teoretiske og metodi-



Der er gjort flere vidjefund fra vikingetiden i forskellige dimensioner. Vidjerne blev anvendt til at fastholde årer og ror. I Norge blev der fundet en rorvidje af fyr på Osebergskibet, og på den gamle værftsplads Bryggen i Bergen lå et større antal birkevidjer. Udgravningen af handelspladsen Hedeby ved Slesvig afslørede vidjer af hassel, pil og egegrene. Ved vikingeskibene Skuldelev 3 og Roskilde 2, fundet henholdsvis i Roskilde Fjord og tæt ved Vikingskibsmuseet, lå vidjer af hassel, birk og eg samt nåletræ. Fotograf: Werner Karrasch. © Vikingskibsmuseet i Roskilde.

ske overvejelser, en eksperimentalarkæologisk proces indebærer på en enkel, nærværende og visuel måde. Den ændrede konstruktion understreger, at der ikke findes en endegyldig tolkning eller sandhed indenfor eksperimentalarkæologi, og at det fær-



Torsotegning af originalskibet og den nye rekonstruktion med forskellige stævnpartier. © Vikingskibsmuseet i Roskilde.

digbyggede skib er et resultat en af række valg og fravalg.

Byggeriet, vævningen af sejlet og rebslagningen er planlagt som en række formidlingsoplevelser, der bidrager til forståelsen af de maritime håndværk, der er knyttet til at bygge og udruste et skib i sen vikingetid.

Fakta:

Byggeriet af den nye rekonstruktion er delvist finansieret af Nationalparkprojektet 'Skjoldungelandet', der formidler en foreslået Nationalpark på Roskilde – Lejre egnen og delvist egenfinansieret af Vikingskibsmuseet.

Netværket bag Skjoldungelandet er: Roskilde Kommune, Lejre Kommune, Vikingskibsmuseet, Roskilde Museum, Sagnlandet Lejre, Skov- og Naturstyrelsen Vestsjælland, Friluftsrådet, Danmarks Naturfredningsforening, Landbruget, Ledreborg, RUC, Roskilde Turistbureau samt Nationalparkens Venner.

Litteratur

Bergen Museum: Arkeologisk tilvekst, dokumentationsprojekt
Blindheim, Martin: Graffiti in Norwegian stave churches ca. 1150 - 1350, Oslo 1985
Crumlin-Pedersen: The Skuldelev Ships I. Topography, Archaeology, History, Conservation and Display (eds. Ole Crumlin-Pedersen & Olaf Olsen) Ships and Boats of the North, Volume 4.1, Roskilde 2002
Nielsen, Søren: Skuldelev 6 byggeriet 2009 – 11, upubliceret manuskript, Roskilde 2010
Robberstad, Knut: Gulatinglovi, Oslo 1981
HYPERLINK "<http://www.vikingskibsmuseet.dk>" www.vikingskibsmuseet.dk: Bådeværft/Skuldelev 6, følg byggeriet

Noter

- 1 Crumlin-Pedersen 2002, s. 281.
- 2 Nielsen 2010
- 3 Blindheim 1985, s. 24 – 27 og Pl. XVI
- 4 Bergen Museum, Arkeologisk tilvækst
- 5 Væver Anna Nørgaard, personlig kommentar
- 6 Bådens displacement blev forøget med ca. 2 tons fra 2,6 til 4,7 tons. Kun dele af den ekstra 7. bordplanke er bevaret i dag. Der findes stadig spor efter de oprindelige årekeiper langs bådens 6. bordplanke.