



## *Anmeldelser*

- OLAF OLSEN og OLE CRUMLIN-PEDERSEN: *The Skuldelev Ships. (II).*  
A report of the final underwater excavation in 1959 and the salvaging operation in 1962. *Acta Archaeologica* Vol. XXXVIII. Copenhagen 1967. S. 73-174. Ill. 1 planche. 35,80 kr. (Sælges kun fra Vikingskibshallen).
- OLAF OLSEN og OLE CRUMLIN-PEDERSEN: *Fem vikingskibe fra Roskilde Fjord.* Vikingskibshallen i Roskilde 1969. 136 s. Ill. 24,75 kr.
- Fulton. *En rapport undervejs.* September 1970. Redaktion: OLE CRUMLIN-PEDERSEN. Vikingskibshallen Roskilde 1970. 56 s. Ill. 21,85 kr.

Skeppsfyndet i Roskildefjorden, Stockholms ström och Bremerhafnen har skapat sensation. Skådelystna från alla världsdelar har i tiotusental strömmat till för att bese dessa märkliga exponenter för det kommunikationsmedel, genom vilket Europas folk förvärvat geografiska kunskaper och skapat historia med icke blott ytlig och lokal utan djupgående och världsomspännande räckvidd.

Behoven av information rörande dessa fartyg och deras typförvanter men också om sjöfarts- och skeppsbyggerihistoria över huvud har sporrat efterfrågan på litteratur. I första sensationsbrådskan kom det givetvis populärskildringar och journalistik. Flyhänta skribenter och bildredaktörer tog den moderna illustrations- och tryckeritekniken till hjälp. Det blev publikationer med lockande utstyrsel. Slagkraftig reklam gjorde sitt för att nå upplagetriumfer. Historisk källkritik ägnades i brådskan föga uppmärksamhet. Gissningar, fantasi och tecknarekonst fyllde ut luckorna i knappa och sporadiska kunskapsförråd på ett område, som icke blivit föremål för mera kritiska och systematiska undersökningar. Anledningen till denna brist ligger uppenbarligen däri, att undervisning och utbildning för meddelande av de objektskunskaper och forskningsmetoder, som erfordras på den maritima historiens och etnologins fält, icke förekommit vid universiteten eller andra utbildningsanstalter och institutioner. Den maritima yrkesutbildningen har självfallet tillrättalagts för näringslivets och sjöförsvarets behov. Den upptar icke historiska och etnologiska aspekter och heller icke forskningsmetodik. Enskilda personer har visserligen gjort betydande sporadiska insatser. Men bristen på institutionella

och ekonomiska resurser, tid och arbetshjälp samt svårigheter att uppnå erforderligt tvärvetenskapligt samarbete har satt snäva gränser för deras forskningsmöjligheter.

Olika tänkesätt skapar skilda traditionsmiljöer. Arkeologer, historiker, etnologer och andra kultur- och samfundsforskare har genom teoretisk skolning och boklig lärdom blivit bundna vid miljöer, som behärskas av skrivaretraditioner. De står i regel främmande på det praktiska livets områden, där andra slags traditioner såsom muntliga, manuella, organisativa, föremålsburna o.s.v., varit dominerande. I all synnerhet har detta varit fallet på de maritima områdena, där de sällan eller aldrig haft tillfälle att göra sig hemmastadda. Sjömän, fiskare och skeppsbyggare har varit lika främmande i böckernas värld.

Författaren Albert Engström, som levde en stor del av sitt liv bland sjöfolk i Stockholms skärgård, har på ett drastisk sätt belyst de svårigheter, som människor i dessa skilda världar stöter på, när de söker komma till tals med varandra. En roslagsskeppare skulle lära sin sommargäst att segla. Han började så här: »Om jag nu ligger för babords halsar, och så jag skall . . . « »Stopp, stopp!« ropade hans gäst. »Babords halsar! Va ä dä för något?« »Om han ä så rå och obildad, så han inte vet va babords halsar ä för någe, så kan ja inte tala mä honom«, klippte skepparen av.

Ett annat exempel – från den maritimarkelogiska litteraturen – må också bringas i erinran. När Brøgger och Shetelig i sin bok om »Vikingskipene, deres forgjengere og etterfølgere«, Oslo 1950, skulle klargöra, hur de blivit byggda, konsulterade de som expert skeppsbyggnadsingenjören Fredrik Johannesen. Liksom roslagsskepparen och hans sommargäst tillhörde arkeologerna och deras skeppsbyggnadsexpert skilda tankevärldar. I både fallen misslyckades man med att komma fram till förståelse av varandras tänkesätt, arbetsmetoder och uttrycksmedel. Efter ingående analys av sina fynd konstaterade Shetelig: »Det er sikkert nok at kledningen ble bygget opp før spantene ble satt inn, da saumen som forbinder bordene, mangesteds er klinket midt under et spant, og det samme gjelder saum i skjøter på bordene«. Hans expert var emellertid genom teoretisk utbildning och erfarenhet i kravellbyggnadsteknik säker på, att spanten utgör det formbildande byggnadselementet i alla farkoster och icke bordläggningen. Man måste alltså först åstadkomma ett spantskelett och därefter förse detta med bordklädning, menade experten. Och då »er det ikke tenkelig at de kunne bygge kledningen fritt uten støtte for å sikre formen«, medgav Shetelig. Därmed gick han ifrån sin egen logiska tolkning av fyndens vittnesbörd. I stället böjde han sig för den officiellt erkända expertisens tänkesätt, terminologi och meningar, som tyvärr stod främmande för föreliggande fakta.

Etnologiska fältundersökningar på talrika farkoster och klinkbyggnads-

varv har visat, att man där praktiserar tänkesätt och konstruktionsmetoder, som är diametralt motsatta kravellbyggarnas. För klinkbyggaren är det inte bara tenkeligt utan självklart, att bordläggningen, d.v.s. fartygskroppens skal, är det byggnadselement, varmed han ger farkosten dess former. Hans byggnadssätt kan alltså kortast karakteriseras med benämningen skalbyggnadsteknik. För kravellbyggaren är det däremot självklart, att spanten utgör fartygskroppens skelett och är det byggnadselement, varmed han ger farkosten dess former. Hans byggnadssätt har alltså karaktär av skelettbyggnadsteknik.

Skalbyggnadsmetodens ålder och härkomst är tillsvidare höljda i dunkel. Vikingaskeppsfynden visar dock, att den i Norden för mer än 1000 år sedan nått en mycket hög utvecklingsnivå. Den har sedan fortplantats genom muntliga, manuella, föremåls- och gruppbundna traditioner. Bärarna av dessa har varit angelägna att behålla dem för sig själva samt för sina anförvanter och yrkesbröder. Det var ju på dem de grundade sin ekonomiska och sociala ställning, som skulle undergrävas, om de kom i händerna på utomstående konkurrenter. Ännu långt in på 1800-talet behärskade ganska få av dem läs- och ännu färre skrivkonsten. I skriftligt källmaterial är alltså underrättelser om deras arbetsmetoder ytterligt sparsamma. Däremot förekommer ofta klagomål från ägare till klinkbyggda fartyg över att dessa missgynnas genom myndigheternas privilegier för kravellfartyg, som inte kunde anskaffas, därför att ingen fanns, som kunde bygga sådana.

Skelettbyggnadsmetoden synes ha uppkommit betydligt senare. Dess utveckling och spridning har drivits fram genom statliga privilegier, städernas myndigheter och storföretagare i handel och sjöfart. Dessa föredrog den för sina största fartyg, vilka de lät bygga på sina större varv. Med ekonomiska, administrativa och sociala påtryckningar gjorde de inbrytningar i skeppsbyggarnas sekretessbarriärer. På deras tillskyndan åstadskoms genom skrivare fr.o.m. 1400-tallet s.k. »underrättelser« i skeppsbyggeri, riggning, navigation m.m., som på 1500-talet även började utges i tryck. Dessa »underrättelser« innehöll uppsnappade uppgifter, fragmentariska anteckningar och sporadiska iakttagelser blandade med aritmetriska resonemang och geometriska figurer, som mera synes ha hört hemma i skrivarnas tankevärld än hos illitterata hantverkare. Fr.o.m. 1600-talet och i synnerhet 1700-talet fick denna litteratur starka inslag av vetenskaplig forskning och teoretisk konstruktionsteknik. Men därigenom blev den också mera svårtillgänglig för skeppsbyggeriets praktiska utövare, i synnerhet när den som i flera fall var avfattad på latin. Den kompletterades emellertid i synnerhet på 1800-talet med praktiska läroböcker för dessa. Men böcker var i de flesta hem och arbetsplatser ytterst sällsynta. Läs- och i synnerhet skrivkonsten var främmande för de flesta. Läsning och teoretisk utbildning möttes ofta med ovilja och mot-

stånd. En skeppsbyggeriskola, som 1811 inrättades i England, tvingades efter 20 år att upphöra därför att den fick för få elever och för att de, som utbildades där, icke accepterades på varven. På de flesta håll tog det därför århundraden innan skelettbyggnadsmetoden slog igenom. Ända in på 1900-talet byggdes även ganska stora fartyg efter skalbyggnadsmetoden.

Genom olikartade traditionsmedier har det sålunda inom skilda socialgrupper utbildats väsensskilda traditionsmiljöer, som i väsentliga hänseenden är främmande för varandra. Råd och upplysningar av expertis från den ena visar sig därför föga pålitliga och ofta vilseledande, när det gäller förhållanden inom den andra. Under sådana omständigheter synes det uppenbart, att de som skall anförtros uppgiften att tillvarataga ovan nämnda och liknande fartygsfynd måste vara förtrogna med olika slags skeppsbyggeri och sjöfart samt ha förmåga att samarbeta med och aktivera intressenter och experter från mycket olikartade miljöer.

Dansk maritimhistorisk forskning och kulturminnesvård är att gratulera till att ha funnit väl skickade personer för dessa uppgifter. Olaf Olsen och Ole Crumlin-Pedersen är boklärdade herrar, som finner sig väl till rätta och utvecklar hög effektivitet i studerkammare, kontor och förhandlingsrum. Men betraktar man dem, när de i oljekläder och stövlar eller grodmansdräkt (frømandsdragt) rotar omkring i utgrävningsdikenas lera, från havsbotten bubblar upp till ytan eller under förtroligt umgänge frågar ut folk på varv och fartyg, så undrar man, om det inte är där de trivs bäst. Som goda organisatörer har de förstått att åstadkomma både kapitalassociation, som svarar för kostnader, och arbetslag, som svarar för jobbet.

Resultaten av sitt oscillerande mellan dessa olikartade miljöer har de framlagt dels i böcker och filmer, dels i ett till Nationalmuseet anslutet Skibshistorisk laboratorium med utställningshall för fartygsfynden m.m. i Roskilde. Den står med sin ena sida i fjordens vatten och får en brygga, där man avser att förtöja en flottilj av farkoster för beskådan, undervisning och forskareutbildning. Repliker av vikingaskepp, som håller på att byggas, kommer där att flyta sida vid sida med tremastskonaren *Fulton*, som först byggdes och bokfördes i Marstal. Sedan hörde den en mansålder hemma i Skåne och Bohuslän, för att sedan återbördas till Ålborg och slutligen till Roskilde. Medan skonaren stod på slip för översyn spårade Crumlin och hans sjökaptén Frohn-Nielsen dess besättning, rederi- och seglationshistoria. När allt var klart lades *Fulton* inte vid kaj som ett dött museiföremål. *Fulton* fick en ny uppgift – en, som ligger i linje med dess ursprungliga och samtidigt också med kulturministeriets betänkning nr. 517. Den menar, att museerna kan göras till »växtpunkter for en ny livsholdning«. Det menar också Nationalmuseets skibshistoriske laboratorium. *Fulton* ger »muligheden for at

lade unge af alle kategorier og fra hele landet opleve menneskers livsvilkår i fortid og nutid, prøve samarbejde og sameksistens på en måde, som ingen lærebog formår at beskrive», säger Ole Crumlin. Han har också gått från ord till handling. Under juni t.o.m. augusti har Fulton oavbrutet seglat med ungdom av alla slag från universitetsstudenter – inte bara danska, även norska och svenska – till folkskolebarn ja, t.o.m. »stofmisbrugere«. Alla har varit eniga om, att Nationalmuseet med Fulton lyckats skapa en dynamisk kombination av kulturminnesvård, pedagogiskt och socialt engagement. Man står i kö för att komma med på nya seglatser. Fultons program är övertecknat för 1971 och har beställningar fram till 1974. Man hoppas snart kunna förvärva flera fartyg för samma ändamål som Fulton.

Sina skrifter har de båda författarna och deras medarbetare publicerat på skilda håll och flera språk i Danmark och andra länder. Man finner dem i vetenskapliga och populära tidskrifter, olika museers årsböcker, acta och rapporter från forskaresymposier och -kongresser, hos Træbranchens oplysningsråd, i böcker och dagspress. (På sista sidan i boken »Fem vikingskibe fra Roskilde fjord« finns en förteckning över dem, som rör dessa fynd. Jämförande studier av andra fynd finner man i årsböcker från museerna på Kronborg, Schloss Gottorf och i Ribe).

Samarbetet är intimt. Men en viss arbetsfördelning har blivit självklar. Olaf Olsen är arkeolog vid Nationalmuseet och håller sig främst till dess arbetsområden. I utgrävnings- och konserveringsteknikens metoder var han tidigare väl hemmastadd. Han hade därmed en trumf på hand. Men när det gällde att bärga skeppsvrak från havets botten, dök en mängd nya problem upp. Det vore förmätet av en lekman att här söka referera och bedömma, hur Roskilde-laget tog i tu med och löste dessa problem av teknisk, kemisk, ekonomisk och organisatorisk art. Läsaren har betydligt mycket större nöje och behållning av att gå direkt till fackmannen Olaf Olsens livfullt medryckande och sakligt informerande framställning.

Ole Crumlin är civilingenjör på skeppsbyggarelinjen och utbildad dykare (frömand). Under sin studietid var han trogen gäst på museerna, i synnerhet de maritima. Därjämte har han bedrivit maritimetnologiska undersökningar bland sjöfolk och fiskare, på båt- och skeppsvarv både hos skal- och skelettbyggare i Danmark och andra länder. Han har varit livligt verksam i bärgning och konservering av skeppsfynden inte bara i Roskildefjorden utan också på flera andra håll i Danmark och andra länder. Därvid har han tagit ledande del i utexperimenterande av nya metoder bl.a. för uppmätning och uppritning av vraken och alla deras delar för att på så sätt säkra bästa möjliga underlag för fartygens rekonstruktion och tolkningen av deras vittnesbörd om hur de blivit byggda m.m. Inte minst, när det gäller denna sistnämnda sektor, är Crumlins analyser av de stumma föremålen vittnesbörd som regel mönstergilla.

De präglas av skarp observans, rikedom på infallsvinklar och synpunkter. På grund av mångsidiga kunskaper förvärvade genom teoretiska studier samt ingående deltagareobservation och samtal med olika slags båt- och skeppsbyggare röjer han höggradig känslighet för yrkets skiftningar och kongenialitet med fartygens skapare. På så sätt kan han följa deras arbete i alla dess olika faser och klarlägga tänkesätt och arbetsmetoder. Läsaren får genom ord och bild uppleva, hur skeppsbyggare väljer ut sitt råmaterial allt efter dess egenart, vilka verktyg han använder, hur han bearbetar ämnena till fullvärdiga konstruktionsdetaljer och sammanfogar dessa till funktions- och formfulländade fartyg. Ek- och furustockar klyves på helt olika sätt för att ge fullvärdiga bordplankor. Till intimmer utväljes krumvuxet virke, så att fibrerna i konstruktionsdetaljerna ger största möjliga hållfasthet mot påkänningar o.s.v.

I den båtarkeologiska litteraturen har man hittills företrädesvis eller enbart intresserat sig för skinnfarkoster, urholkade stockbåtar och fartyg med köl och stävar d.v.s. vikingaskeppens typfränder, som de norska arkeologernas storartade insatser förde fram i rampljuset. Genom etnologisk forskning har emellertid strålkastarna också börjat riktas på andra båttyper nämligen rundbottnade och plattbottnade. De förra har i stället för köl en bred bottenplanka, som i regel fortsätter upp till relingen eller åsingen. Deras tvärsnitt ligger nära halvcirkelns och deras längdsnitt månskärans form. De senare har ett bottenflak av flera plankor, sammanfogade med kanterna stumt mot varandra. En del av dem har stävar, som vanligen är raka, andra har speglar och då alltså tvärslutet skrov. Många har stäv i fören och spegel i aktern.

I recenta båtbestånd är dessa typer på många håll talrikare och mera betydande än kölbåtarnas. Detta är i synnerhet fallet på flacka klitterkuster och vadehav, insjöar och vattendrag. Före oceanseglationens tid utgjorde dessa sjöfartens mest trafikerade färdeleder. Rund- och plattbottnade båtar är företrädda även i en del förhistoriska fynd. De återkommer ofta i tidigt bildmaterial. Men båtforskare har hittills ägnat dem fåga uppmärksamhet. Detta har bl.a. medfört, att terminologin i den skeppshistoriska litteraturen ofta blivit inadekvat och dess tankegångar glidit in på villospår, inte minst när det gäller tolkningar av skeppsbilder. Crumlin har, tills vidare antydningvis, uppmärksammat dem i *Handels- og søfartsmuseets årbog* och »Bericht 3 über die Ausgrabungen in Haithabu«. Dessa farkoster röjer i mångt och mycket andra tänkesätt och förfaranden än dem man möter hos kölbåtarna, i synnerhet när det gäller konstruktionsmetoderna och formgivningen. Här, liksom i fråga om skal- och skelettbyggnadsteknikerna, har olika traditioner utbildats, fått förankring i skilda miljöer och tryckt sin prägel på källmaterialet. För tolkningen av dess vittnesbörd erfordras kongenial förtrogenhet även med dessa traditioner.

När historisk och etnologisk forskning på maritimkulturens områden tar upp och analyserar levande traditioner av skilda slag och samtidigt med modern dykeri- och fototeknik på havsbotten spårar upp fynd från äldre tider, innebär detta en nyorientering, som man har anledning att vänta skall bära rika frukter.

OLOF HASSLÖF

Atlas over en del af middelalderlandsbyen Borups agre i Borup Ris skov ved Tystrup sø, Sjælland. Af AXEL STEENBERG, J. L. ØSTERGAARD CHRISTENSEN og SVEND NIELSEN. Under medvirkning af SVEND DYHRE RASMUSSEN. Indhold: Et oversigtskort i målestoksforhold 1:2.000 og 96 atlasblade i målestoksforhold 1:400. – Textbind ved AXEL STEENBERG. Med forkortede oversættelser til engelsk, tysk, fransk og russisk. – Det Kongelige Danske Videnskabernes Selskabs Kommission til udforskning af landbrugsredskabernes og agerstrukturerens historie. Publikation nr. I. København. I kommission hos G. E. C. Gad 1968. (4) s., 97 kort + 114 s. Ill. 112,50 kr.

Om närvärende anmelder husker ret, var det Poul Meyer, der under forsvaret af sin doktorafhandling »Danske bylag« 1949 hyldede Axel Steensberg som den, der havde nøglen til løsning af en række af de under handlingen diskuterede problemer vedrørende danske agrarforhold før Landboreformerne.

Steensbergs senere produktion synes i vidt omfang at underbygge denne påstand. 1951 udgav han sammen med C. Rise Hansen den dybtborende undersøgelse »Jordfordeling og udskiftning« omhandlende tre sjællandske landsbyers struktur i 17. og 18. århundrede, og året efter kom »Bondehuse og vandmøller i Danmark gennem 2000 år«, hvori Steensberg – igen i nogle få udvalgte lokaliteter – afskræller lag efter lag af danske landsbyer helt tilbage til jernalderen. På dette tidspunkt havde Steensberg allerede indledt udforskningen af landsbyerne Store Valby ved Slagelse og Borup ved Tystrup sø, hvorefter den første publikation nu foreligger. Undersøgelsen af Borupris er internationalt banebrydende ved for alvor at omfatte et arkæologisk studium af agre, der har været dyrket i historisk tid, men har et forbillede i Gudmund Hatts (og Axel Steensbergs) opmålinger af bevarede jernalderagre.

Nu må det retfærdigvis ikke glemmes og skal heller ikke her forbigås, at arbejdet i og med Borupris fra første færd har været teamwork. Steensberg deler æren og ansvaret for resultatet med den oprindelige initiativtager Svend Dyhre Rasmussen, der har været med fra først til sidst, og med en lang række magistre, studenter, tegnere og arbejdere; værkets titel fremhæver med rette museumsfolkene J. L. Østergaard Christensen og Svend