



KUML
2002

KUML 2002

Årbog for Jysk Arkæologisk Selskab

With summaries in English

I kommission hos Aarhus Universitetsforlag

Skibsstaderne ved Harre Vig

Nye undersøgelser

Af JAN BILL OG OLIVER GRIMM

Bådhus, eller *naust*, som de ofte betegnes med et norsk ord, er endnu i dag et vidt udbredt fænomen i store dele af Skandinavien. De er især hyppige på strækningen fra det sydvestlige til det nordlige Norge, og indenfor samme område viser resterne af hen mod 800 middelalderlige og forhistoriske anlæg, at det her er en tradition med dybe rødder. Flere af disse naust er blevet arkæologisk undersøgt, og en del af dem har vist sig at være opført for op til to tusinde år siden. De middelalderlige og forhistoriske bådhus fra Norge, som vi kender til i dag, er alle karakteriseret ved at have langvægge og én kort endevæg bygget i tørv eller sten, mens den sidste gavl er åben og orienteret mod søen. De middelalderlige anlæg er overvejende rektangulære i grundplan, mens naustene fra jernalderen har buede langvægge.

Den overvejende del af de forhistoriske og middelalderlige, norske naust måler blot op til 10–12 m i længden, og har formodentlig været opført til at rumme både til fiskeri og lokal transport. Der er imidlertid 250–300 store bådhus, hvis indre længde kan måles til 15–40 m, og som tydeligvis er blevet bygget til helt andre typer af fartøjer. Bjørn Myhre er den forsker, der mest indgående har studeret disse anlæg og analyseret dem i deres arkæologiske og kulturhistoriske kontekst. Myhre mener, at de store bådhus fra jernalder og middelalder var knyttet til “centralpladser”, som kan identificeres ud fra skriftlige og/eller arkæologiske kilder.¹ Myhres konklusioner er efterfølgende blevet bekræftet af andre forskeres arbejde.²

De middelalderlige anlæg, hvoraf nogle er meget massive, op mod 40×15 m store stenbygninger, kan med god grund knyttes til det norske ledingsystem. Ledingen var et kongeligt kontrolleret forsvarssystem, bestående af skibe, som blev holdt i beredskab langs kysterne, og som blev bemanded af den lokale befolkning. Særligt i Vestnorge er der påvist flere eksempler på, at et lokalt ledingscentrum – et *skipreide* – der optræder i de skriftlige kilder, manifesterer sig fysisk både i form af en tidlig-middelalderlig stenkirke og med et stort bådhus af middelalderlig type. Denne situation synes at reflektere indholdet i middelalderlige norske love, som foreskrev, at ledingsskibene skulle opbevares i naust, og sejlene skulle bringes under tag i kirkerne.³



Fig. 1. Oversigtsfoto fra nordøst over skibstaderne ved Harre Vig, august 2000.
– Foto: John Simonsen.

Photographical overview, seen from northeast, August 2000.

Skikken med at bruge bådhus kan genfindes overalt i det norrøne område, og er senest blevet påvist også på Grønland.⁴ I Sverige og Danmark er situationen meget anderledes. I Sverige er brugen af bådhus stadig meget udbredt, ikke mindst langs indvandene. Derimod er antallet af arkæologisk kendte anlæg begrænset, om end Gotland kan fremvise temmelig store naust.⁵ Danmark har ikke en tilsvarende stærk, levende tradition for brugen af bådhus, om end de ikke er ukendte. Selvom man har diskuteret flere mulige naustanlæg i de seneste år, findes der fortsat kun to sikkert påviste anlæg til vinteropbevaring af skibe. De ligger ved Harre Vig i den sydvestlige del af Limfjorden, og blev undersøgt af Thorkild Ramskou i 1958.

Undersøgelserne ved Harre Vig 1958

Anlæggene ved Harre Vig er meget synlige i terrænet, hvor de aftegner sig som to lange, snævert U-formede jordvolde af omkring en halv me-

ters højde, orienteret med åbningen mod stranden få meter borte (fig. 1). På trods af deres synlighed dukker de først op i arkiverne i 1942, hvor en lokal amatørarkæolog og samler, Reffsgaard, omtaler dem i en oversigt over fortidsminder i Harre sogn som to lave, ovale volde.⁶ I 1950'erne rapporterede lærer J.C. Krogh fra Tøndering til Nationalmuseet, at man på forstranden nedenfor Harre Bjerg kunne iagttage to "skibssætninger", hvilket ledte til, at T. Ramskou i sommeren 1958 gennemførte en mindre undersøgelse i det nordlige, bedst bevarede af anlæggene, som han opmålte til en udvendig længde på 27,5 m og en største udvendige bredde på 10,5 m. De indre dimensioner noterede han til 24×6 m.

Ramskous udgravninger var ikke omfattende. Vægkonstruktionen blev undersøgt ved hjælp af et snit gennem den sydlige langvæg og to mindre flader, placeret henholdsvis indenfor og udenfor væggen, men direkte op ad denne. En tredje flade blev åbnet i anlæggets centerlinie, direkte indenfor åbningen mod vandet og en fjerde syd herfor, udenfor væggen. Undersøgelsens resultater var mest negative. Ud over vægvolden selv afsløredes ingen konstruktionsspor, og noget kulturlag lod sig heller ikke påvise, ligesom fundmaterialet indskrænkede sig til en enkelt jernnagle.

Resultaterne publiceredes få år senere i to små artikler.⁷ Heri fastslog han, blandt andet ud fra anlæggenes lighed med norske anlæg, at der måtte være tale om naust, men også at de næppe havde haft samme permanente karakter som de norske. Snarere, foreslog han, måtte man forestille sig, at de fungerede som enkle anlæg, skibsstader, der kunne bringe skibet midlertidigt under tag, men som ikke var en permanent bygning. Væggene fremstår i hans rekonstruktion som lave volde, og tagkonstruktionen som delvist hvilende på skibet selv (fig. 2). Som tagdækning foreslog han brædder eller lægter, eventuelt suppleret med rør eller tørv.

En jernnagle var som nævnt udgravningens eneste fund. Naglen synes desværre gået tabt i dag, og vi kender den kun fra Ramskous temmelig upræcise beskrivelse. I den ene artikel beskriver han den som "en 10 cm lang jernnagle af den sædvanlige slags, der kendes fra skibe", mens han i den anden artikel angiver den til at være "en 6,5 cm lang nagle eller søm, der var stærkt deformeret af rust". Jernnagler er en almindelig fundtype fra naust i Norge, men desværre også fra mange andre sammenhænge, og Ramskous beskrivelse giver ikke mulighed for at undersøge, om der var tale om en skibsnagle, og endnu mindre for at datere anlægget.

Udgravningerne gav således ikke noget fingerpeg om alderen på de to anlæg ved Harre Vig. I sit forsøg på alligevel at tidsfæste dem tog Ramskou udgangspunkt i deres dimensioner og beliggenhed. Deres indvendige størrelse blev brugt som mål for den maksimale størrelse på de skibe, der kunne stå i dem. Før udgravningen af Skuldelevskibene i 1962 var de norske vikingskibe den eneste mulighed, der fandtes for at omsætte disse mål i en nærmere forestilling om, hvilke skibe, de kunne have rum-

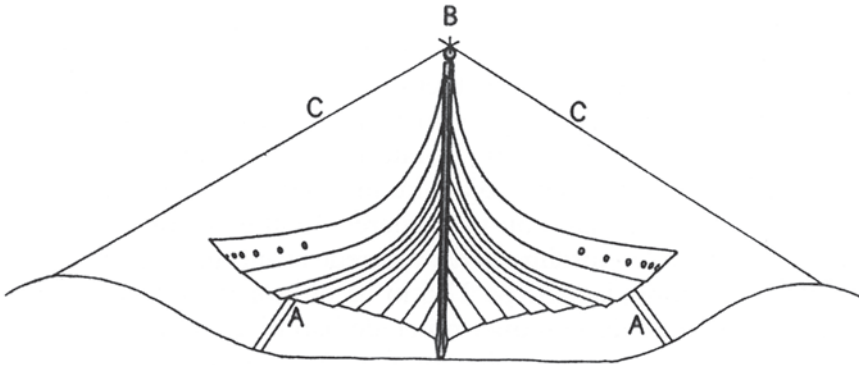


Fig. 2. Ramskou's rekonstruktion af det nordlige anlæg, med Tuneskibet indsat. – Efter Ramskou 1961, s. 171.

Ramskou's reconstruction of the northern structure, shown with the Tune ship inserted.

met. Gokstadskebet, fandt Ramskou, var for stort, men skibe af mindst samme størrelse som Tuneskibet kunne få plads. Tuneskibet var et ca. 20 m langt, letbygget sejl fartøj, der formodentlig var forsynet med 11 par årer, og følgelig har haft en besætning på mindst 24 mand – men med kapacitet for betydeligt flere.⁸ Tilstedeværelsen af sådanne fartøjer i denne del af fjorden, fandt han, måtte forudsætte, at udsejlingen mod vest stadig var åben – især fordi han så naustene i lyset af store flådeoperationer som f.eks. Knud d. Helliges samling af ledingsflåden forud for et aldrig gennemført togt mod England i 1086. Da udsejlingen sandede til i tidlig middelalder, var den vestlige Limfjords rolle som udfaldsport mod Vesteuropa udspillet, og behovet for havgående skibe ved Harre Vig dermed også borte. Tankegangen kan kritiseres på flere punkter. Dels er der ikke nogen speciel grund til at knytte naustene til de steder, hvor skibene samledes forud for et togt – tværtimod er de jo beregnede til opbevaring af fartøjerne udenfor sejlsæsonen, så at sige i "hjemhavnen". Og dels var den tilsandede munding slet ikke samme hindring for de lette, kombinerede ro- og sejlskibe, der blev brugt til militærbrug, som for de tungere og dybere stikkende fragtfartøjer. Tuneskibet, men også dets senere og mere specialiserede efterkommere, kunne forholdsvis let transporteres kortere strækninger over land ved mandskabets egen kraft eller med hjælp fra besætninger fra andre fartøjer og lokale.

Ramskou's datering til før Limfjordens tilsanding mod vest hviler altså på et skrøbeligt grundlag. Også hans udelukkelse af ældre dateringer end vikingetid er i dag uacceptabel i lyset af de mange undersøgte norske stornauster med dateringer fra romersk jernalder. Det første af disse, ved Bjelland i Stord på Rogaland, blev faktisk udgravet og dateret året før

Ramskous udgravning i Harre Vig, og vakte dengang en mindre sensation i norske arkæologiske kredse.⁹

Ramskous undersøgelser efterlod således mange ubesvarede spørgsmål om anlæggene ved Harre Vig, både hvad angår datering, konstruktion og kontekst. Samtidig er interessen for naustanlæggene og deres betydning øget siden Ramskous undersøgelser, primært i kraft af den norske forskning. På denne baggrund besluttede Nationalmuseets Marinarkæologiske Forskningscenter i Roskilde at gennemføre en fornyet undersøgelse af det nordlige anlæg i sensommeren 2000. Målet var primært at opnå materiale til naturvidenskabelig datering af anlægget, men derudover også at opnå større viden om dets konstruktion og funktion.¹⁰

Topografi

Omtrent 20 km nord-nordvest for Skive skærer den fligede Lysen Bredning sig ind i landskabet på Sallingsunds sydside. I bunden af bredningen rejser to markante moræneformationer sig, hvorimellem en smal indsejling fører ind til Harre Vig. Vel gennem indsejlingen rejser Harre Bjerg sig på venstre hånd og angiver indsejlingen til Harre Nor, en fortræffelig lille naturhavn på vigens nordside. På forstranden nedenfor det af kysterosion formede forbjerg, ved overgangen mellem vig og nor, ligger de to anlæg. Forstranden er her henved 50 m bred, og stiger kun langsomt ind mod kystskrænten; 40 m fra vandet er den fortsat kun i kote +1 m. 10 m længere inde, ved foden af skrænten, er den i kote +2,5 m, mens toppen af skrænten, der her er så stejl, at man kun vanskeligt ville kunne færdes ned over den, hvis der ikke var bygget en trappe, ligger i kote +7,5 m. Anlæggene selv ligger på den flade forstrand, i kote +1 m på et svagt forhøjet område. Der er 15 m fra deres vestende til nutidens kystlinie, og her forløber en strandvold parallelt med kysten. De to anlæg ligger begge orienteret mod kysten, men er ikke helt parallelle, idet åbningen af det sydlige anlæg orienterer sig nogle grader mere mod sydøst end det nordlige. Kysten nærmest anlæggene er i dag temmelig lavvandet og dækket med håndstore rullesten. For et grundgående langskib er anløbsforholdene udmærkede, men de egner sig ikke for mere dybtstikkende fartøjer.

De nye udgravninger

Undersøgelsen ved Harre Vig i august/september 2000 havde som nævnt to hovedmål: at datere anlægget, og at tilvejebringe ny viden om dets konstruktion. Før udgravningerne blev påbegyndt, blev begge anlæg og det omgivende område gennemført med metaldetektor. Der blev fundet



Fig. 3. Koteplan over anlæggene og kystskrænten. De nye udgravningsfelter er markeret med lys grå, observerede forstyrrelser med mørkere grå. Den publicerede placering af Ramskous felter er vist med åben signatur. – Grafik: Claus Pedersen & Jan Slot-Carlsen.

Plan of the area. New trenches are shown in light grey, disturbances in darker grey. The location of Ramskou's trenches, according to literature, is marked with rectangles.

fire fragmenter af jernnagler, men ingen af dem kunne med sikkerhed knyttes stratigrafisk til anlæggene selv. Endvidere blev området med de to anlæg opmålt med totalstation med henblik på at etablere en terrænmodel.

Tomterne ved Harre Vig er fredede, og i kraft af deres unikke karakter var det klart, at en fornyet undersøgelse måtte gennemføres med et minimum af indgreb i anlæggene. Derfor blev det besluttet kun at undersøge det nordlige anlæg, og fortrinsvis at gennemføre undersøgelserne som udvidelser til Ramskous gamle udgravninger (fig. 3). De nye grøfter blev gjort meget smalle, blot 60 cm, ligeledes for at begrænse indgrebets størrelse.

Alt i alt bestod undersøgelsen af fem felter: en grøft tværs over anlægget for at undersøge sidevæggenes konstruktion, med en forlængelse ud i området nord for anlægget for at eftersøge spor efter håndværk eller andre aktiviteter; en grøft gennem endevæggen for at belyse dens konstruktion; et felt i anlæggets indre for at undersøge, om der fandtes tagbærende stolper eller andre konstruktive elementer; en grøft fra åbningen ned mod stranden for at belyse kystliniens historie, og om der havde været en form for belægning for at gøre det nemmere at landsætte og søsætte skibene; og endelig et snit gennem strandvolden på nordsiden af anlægget for at kunne sammenligne dens opbygning udenfor anlægget med opbygningen i det formodede åbningsparti.

Udgravningsstrategien blev udformet med henblik på at opnå så megen information som muligt med et minimum af destruktion. En bobcat blev brugt til at fjerne græstørven over felterne, men ellers blev alt fladegravet med håndskovl og graveske, så hverken fund eller konstruktionsspor skulle blive overset.

Totalstationsopmålingen

Opmålingen med totalstation gav et detaljeret og præcist billede af anlæggenes nuværende udseende. De to bådformede strukturer ligger side ved side, men mens længdeaksen i den nordlige struktur er vinkelret på kysten, afviger den sydlige let herfra og sigter mod et sydligere punkt på stranden. Umiddelbart synes opmålingen at vise, at også smalsiderne mod kysten er lukkede, men dette skyldes en strandvold, der fortsætter både nord og syd for anlæggene (fig. 4). Denne må altså forudsættes at være yngre end anlæggene, for at fortolkningen, som bådehuse eller stader, kan bekræftes.

Opmålingen viser, at den velbevarede, nordlige struktur dannes af ydre volde af 0,5 m højde, som omkranser en langstrakt fordybning. De ydre dimensioner er ca. 26×11 m, den indre længde ca. 24 m. Anlægget er dog ikke overalt lige velbevaret, hvilket også blev bekræftet ved de nye ud-



Fig. 4. Terrænmodel over anlæggene. Z-koodinator er forhøjet med faktor 2. Det sydlige anlæg er delvist gemt under yngre aflejringer, mens det nordlige, i hvilke undersøgelserne blev foretaget, fremtræder tydeligt. Det samme gør strandvoldsdannelsen, der antages at være yngre end skibsstadernes brugstid. – Grafik: Jan Slot-Carlsen.

3D-model of the two structures and the surroundings. Vertical distances are increased 400%. The southern structure was partly filled in in recent times. The beach ridge, thought to be younger than the structures, is clearly visible.

gravninger. Det fremgår, at langvæggene flere steder er forstyrret, blandt andet formodentlig af Ramskou's undersøgelse, men måske også af en privat "udgravning", foretaget i 1924 og meddelt os på udgravningen i 2000 af Svend Ravn fra Roslev. Ifølge Svend Ravn resulterede gravearbejderne ikke i nogle fund eller observationer, men udgraveren underrettede efterfølgende J.C. Krogh om voldenes tilstedeværelse og var således årsag til, at de senere kunne rapporteres til Nationalmuseet.

Den stærkt ødelagte, sydlige struktur kan kun dårligt erkendes i dag. At dømme efter de synlige dele – ydersiden af den sydlige langvæg og af endevæggen – kan den have haft samme størrelse som den nordlige. Rester af olietønder og trådhegn, og metaldetektorens mange kraftige signaler indenfor den sydlige struktur, viser at den indre del af anlægget er blevet brugt som losseplads i moderne tid. Lokale fra egnen beretter også om, at der ofte er blevet afbrændt Skt. Hansbål i dets øvre ende.

Undersøgelserne udenfor det nordlige anlæg

To områder udenfor det nordlige anlæg tiltrak sig som nævnt særlig opmærksomhed ved undersøgelsen. Søgegrøften, der gennemskar det svagt hævede område nord for anlægget, skulle som nævnt afklare, om det eventuelt var håndværksaktiviteter eller lignende, der havde efterladt et

hævet område. Undersøgelsen viste imidlertid, at den højere overflade skyldtes aflejring af søgræs. Området foran bådehuset kunne potentielt rumme spor efter en "slipway", f.eks. i form af et rensset, stenfrit område, eller ved at der var nedlagt *lunner*, runde eller halvrunder stammer, parallelt med kysten mellem denne og bådehuset. Sådanne lunner tjener til, at skibet nemmere og med mindre slitage kan trækkes ind og ud af bådehuset. Søgegrøften mellem anlægget og stranden afslørede imidlertid intet sådant, men viste, at strandvolden dækkede indgangen til anlægget, og at der ikke var spor af nogen vægkonstruktion under den. Det kan dog ikke fuldstændig udelukkes, at dele af huset er blevet eroderet bort i forbindelse med dannelsen af strandvolden, selvom husets geometri, med dets meget smalle ende mod søen, taler imod dette. Ligeledes kan en eventuel konstruktion foran huset naturligvis også være helt eller delvist borteroderet i forbindelse med strandvoldens dannelse.

Undersøgelsen af væggene

I det efterfølgende vil kun det velbevarede og undersøgte, nordlige anlæg blive omtalt. Væggene, der var 0,5 m høje, består udelukkende af jord, tørv og grus, og der er ikke benyttet sten til at stabilisere konstruktionen af væggene.

Nordvæggen består af et sandet materiale længst nede, dækket af et mere leret lag (fig. 5, hovedprofilet). Det uhomogene sandlag indeholder nogle steder tynde, mørke, horisontale striber, der viser, at græstørv er indgået i konstruktionen. På den udvendige side af væggen skærer profilgrøften en vægggrøft, som formodentlig har leveret materialerne til væggen; først en sandet tørv, derefter leret undergrundsjord. Langvæggen har således den omvendte stratigrafi i forhold til de naturlige jordbundsforhold. Volumen af de jordmasser, der i dag fylder vægggrøften samt ligger inde i anlægget, er dog langt større end det, man kan have gravet op af vægggrøften, og der må derfor have været tilført materiale andetsteds fra. At dette er tilfældet afslører sig ved, at det sandede lag, som vægvolden er opført på, ikke kan genfindes på ydersiden af vægggrøften. Antageligt har man, efter at have stødt på leret i bunden af vægvolden, gået over til at aftørve området omkring anlægget og har brugt dette som byggemateriale for væggenes øvre del. Den meget sandede tørv kan ikke have været et stabilt byggemateriale, og uden spor af en beklædning af vægvoldene må vi tro, at de ikke kan have stået ret længe. En volumenberegning på grundlag af snittet i nordvæggen viser, at væggen før sammensynkning med et trapezformet tværsnit kan have haft en bredde ved foden på 1,1-1,5 m og en højde på 1-1,5 m.

Den samme situation som ved nordvæggen genfindes ved den sydlige langvæg, og ved endevæggen; vægggrøfterne er placeret direkte udenfor

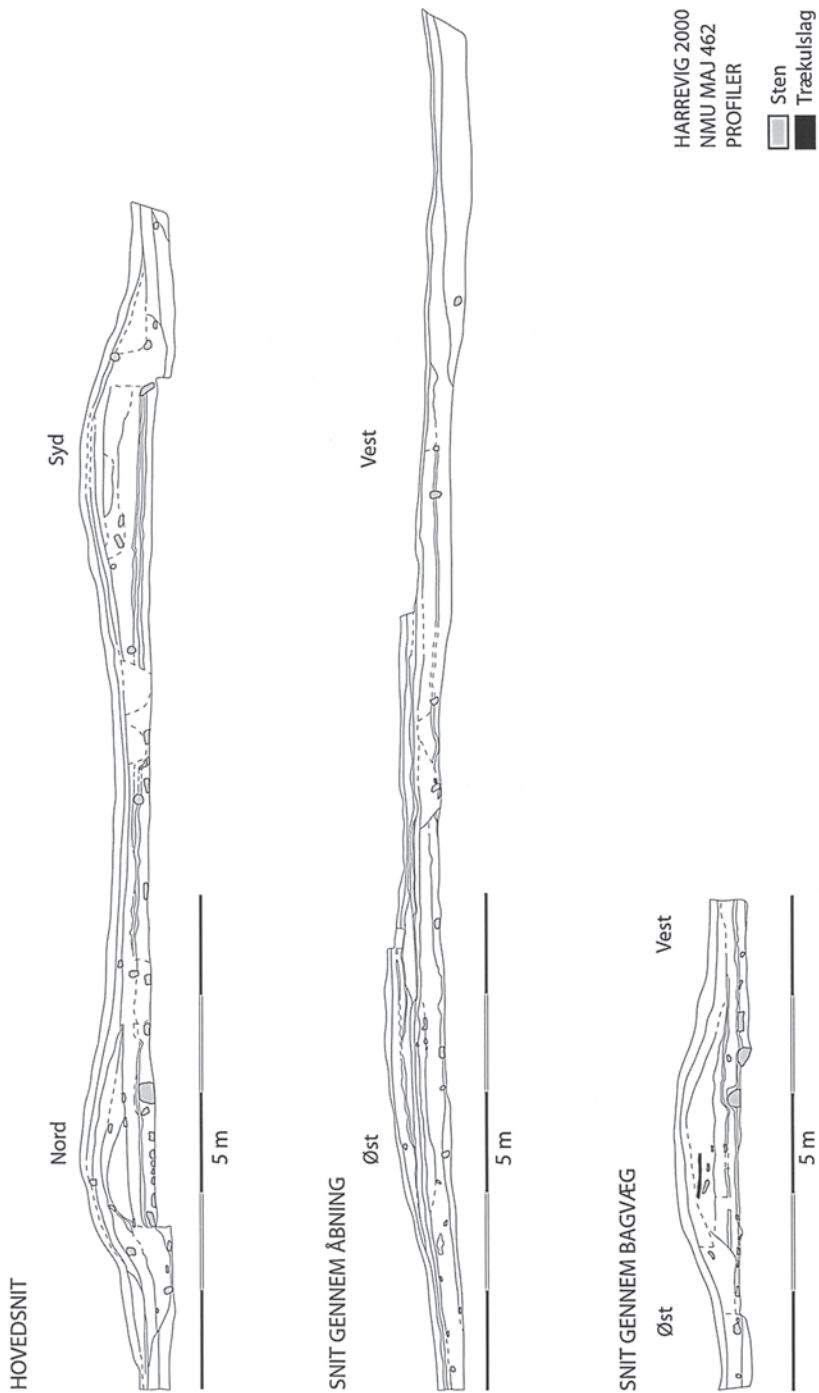


Fig. 5. Profilmålinger i snittene gjennom langvæggene, åpningen mod havet og endevæggen.
 – Grafik: Claus Pedersen.

Sections of the walls and the entrance area.

væggene, og der kan konstateres en aftørkning udenfor anlægget (fig. 5, hovedsnit og snit gennem bagvæg). På baggrund af den velbevarede nordvæg er det muligt at beregne anlæggets indvendige bredde til maksimalt 6,2 m under forudsætning af, at den dårligere bevarede sydvæg har haft samme dimensioner. Antager vi, at væggene har været bredere end 1,1 meter ved foden – hvilket der ikke er arkæologiske indikationer af, men som man måske kan forestille sig på baggrund af byggematerialets karakter – mindskes den indvendige bredde tilsvarende, da væggrøfterne ikke har givet mulighed for at bygge på ydersiden. Anlæggets indvendige bredde på dets bredeste sted kan således fastlægges til 5,6–6,2 m. Hvis langvæggene har været konstrueret på samme måde ved åbningen mod søen – og totalstationsopmålingen giver ikke indtryk af, at andet har været tilfældet – kan åbningens bredde skønnes til ca. 3,5 m.

Væggrøften udenfor den sydlige langvæg afslørede et interessant fænomen. I bunden af grøften dukkede en tynd, organisk stribe op i grøftens længderetning. Denne stribe må være resterne af en let trævæg, som stod i væggrøften. Det var imidlertid vanskeligt at afgrænse striben, da den syntes at bestå af flere striber, der overlappede hinanden. Konstruktionen var for langt ude i grøften til, at den kan have tjent som sikring af vægfoden mod udskridning, men en anden funktion har ikke kunnet fastlægges. På grund af den begrænsede udstrækning af søegrøfterne lykkedes det ikke at klarlægge den stratigrafiske situation i området mellem de to anlæg fuldt ud.

Endevæggen består af brunt, homogent sand. Der var trækul flere steder i vægfylden, og i den centrale del af væggen blev fundet et brændt lag med trækul indlejret i fyldens midterste og nederste del. Laget synes at repræsentere et ildsted, der kun er blevet brugt kortvarigt under væggen opførelse – måske fordi den halvt opførte væg har givet en bekvem arbejds højde. I samme område blev iagttaget to koncentrationer af sten, placeret således at de kan have støttet en bagvæg af træ eller en stolpe. Der fandtes dog ingen spor efter tømmer, og stenene kan også have været brugt i forbindelse med ildstedet, eller være tilkommet som fyldmateriale. Placeringen af stenene udelukker, at de har støttet en udvendig eller indvendig vægbeklædning.

Undersøgelser inde i anlægget

Profilgrøften på tværs af anlægget viste, at undergrunden bestod af ler, som blev overlejret af et sandet, muligvis delvist borteroderet, marint afsat lag med store sten. Overfladen af dette lag er dækket af et tyndt sort, organisk lag, der igen overlejres af to tynde lag strandsand. Disse sandlag kan stratigrafisk knyttes til anlæggets anlæggelses- og brugstid, hvilket bekræftes af fundet af et naglefragment i et af dem.

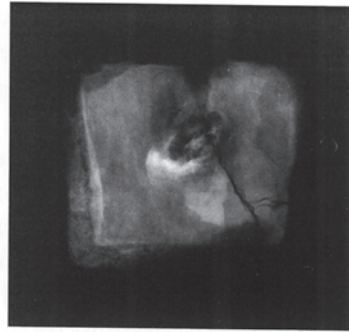
Ingen af udgravningerne inde i anlægget resulterede i fund af konstruktionsspor, f.eks. i form af stolpehuller eller indvendige vægggrøfter, hvori en trævæg kunne have været opstillet. Ligeledes forekommer det tvivlsomt, at den 1-1,5 m høje tørrevæg bygget af sandede strandengstørve skulle være tilstrækkelig stærk til i sig selv at bære en permanent tagkonstruktion. Det er derfor vanskeligt at forestille sig, at anlægget har haft karakter af et egentligt hus; hvis det overhovedet har været overdækket, har det snarere været i form af en let tagkonstruktion, som hvilede direkte på tørrevæggene og på skibet selv, og som kan have været lukket i gavlene med en let trævæg. Som anført ovenfor er der dog ikke bevaret sikre spor efter noget sådant. Der er heller ikke nogen forklaring på, hvordan tilstedeværelsen af en let trævæg i vægggrøften på sydsiden af huset skal ses i forhold til konstruktionen, men der er god overensstemmelse mellem den enkle karakter af de iagttagne konstruktioner og afsavnet af såvel kulturlag som andre anlægsspor. Som Ramskou foreslog, må Harre Vig-anlæggene snarere betegnes som skibsstader (*hróf* i saga-litteraturen) end som egentlige bådhus. I den forbindelse er det værd at fremhæve, at man på Island har en endnu levende tradition for at benytte *naust* eller *hróf*, der ikke har været overdækkede, men som netop består af lave jord- og stenvalde af samme karakter som dem ved Harre Vig. Anlæggenes vigtigste funktion er at beskytte de optrukne fartøjer mod vinden, ikke mod nedbøren.¹¹ Kan dette også være tilfældet for anlæggene ved Harre Vig? Området generelt er ikke mere blæsende end andre vestvendte fjordområder og kan sammenlignes med f.eks. Rødby fjord. Lokale forhold kan dog spille ind. Forstranden under Harre Bjerg er godt beskyttet fra mange retninger, men den er meget eksponeret mod sydvest. De to moræneformationer på hver side af norets åbning kan måske resultere i kastevinde, og en opstilling for vinteren af et letbygget langskib uden en eller anden form for vindbeskyttelse på lokaliteten forekommer ud fra en intuitiv vurdering risikabel. En anden forklaring, som man kan overveje, er om man har søgt at sikre de opstillede fartøjer mod is. Anlæggenes længde synes dog at tale mod en sådan fortolkning – det synes svært at forestille sig, at jordvoldene i så fald var blevet fortsat mere end 40 m ind på land. Strandvoldsdannelsen omkring 15 m fra strandlinien indikerer også, at isen normalt ikke bevæger sig længere op på land.

Fund og datering

Fundene fra udgravningen rækker tidsmæssigt fra ældre stenalder til nutid. I alle dele af udgravningen blev fundet patinerede, mesolitiske flækker og afslag, formodentlig fra en borteroderet boplads på stedet. Herudover udgør naglefragmenter en stor fundgruppe. Ud over de fire naglefragmenter fundet med metaldetektor blev der fundet yderligere seks naglefrag-

Fig. 6. Røntgenbillede af den fundne klinkplade. Længde 29 mm. Den og flere andre dele af jernnagler fundet i lag i vægfylden indikerer, at der er blevet repareret fartøjer på stedet før eller under anlæggets opførelse. – Foto: Birthe Gottlieb.

X-ray of the rove, 29 mm long. Together with other fragments of iron nails found in the wall filling, it indicates that ships were repaired at the site before or during the construction of the boat shed.

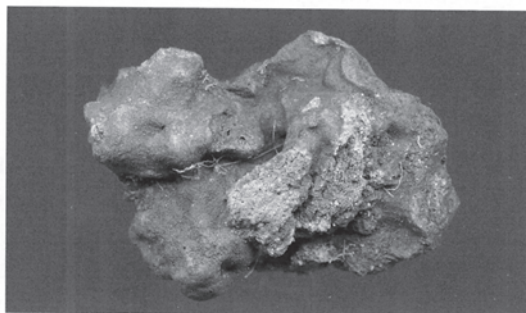


menter, heraf ét i bådhusets indre. Alle de øvrige kom fra vægfylden i nordvæggen, og må dateres til lag, der er ældre end eller samtidige med anlæggets opførelse. Det mest informative stykke var en rektangulær klinkplade på ca. 24×29 mm, forsynet med et ovalt hul på ca. 6×8 mm (fig. 6). En klinkplade af denne størrelse kan man forvente at finde i en stor båd eller et mindre skib, mens større, havgående skibe oftest blev bygget med sværere nagler. En undtagelse udgør dog to langskibsfund, Ladby og Hedeby 1, som begge er bygget med overraskende tynde nagler. Det ovale hul antyder, at klinkpladen er ældre end 1100-tallet, da man på dette tidspunkt gik over til at anvende klinknagler med firkantet stilk i det skandinaviske skibsbyggeri.¹² Samtidig indikerer det, at klinkpladen har været anvendt, da hullerne blev mejslet runde, men nemt kunne deformerer gennem montering og især – ved – ophugning.

Fundet af de mange naglefragmenter i nordvæggen antyder, at pladsen havde en maritim funktion forud for bygningen af anlægget. Herudover blev fundet fem små, jernholdige slagge i lag, der ikke med sikkerhed kunne knyttes til anlæggets opførelses- eller funktionstid, men som formentlig er dannet i essen ved smedevirksomhed (fig. 7).

Fig. 7. Den største af de fundne slagge. Denne slagge lå i nedskredent vægfyld på indersiden af sydvæggen, og kan derfor være en senere indblanding. 1:1. – Foto: Jan Bill.

The largest of the cinders. It was found in the parts of the filling in the north wall, which had been washed down.



Under udgravningen blev der også fundet en del potteskår. De blev alle gjort i profilgrøften i bagvæggen, og stratigrafisk tilhører de anlæggets byggefase. I alt blev der fundet 25 skår, der er så ensartede, at de i princippet godt kan komme fra én og samme skål. De er stærkt fragmenterede, som havde de ligget på et trafikeret sted, og kun ét randskår skiller sig ud fra mængden af anonyme side- eller bundskår. Farven er mørkebrun, og skårene måler 0,4-0,5 cm i tykkelsen. De minder i materiale og forarbejdning en del om keramik, udgravet i 1000-tals lag i Viborg. Randskåret, og for den sags skyld også de andre, kunne således godt stamme fra en kuglepote fra den første halvdel af 1000-tallet, selvom det må understreges, at kronologien for den ikke-urbane keramik fra regionen er meget usikker.

Flere steder i udgravningen blev der fundet trækul, som blev indsamlet til dateringsformål. Det mest interessante trækulsfund blev dog gjort på udgravningens sidste dag, da brandpletten i anlæggets endevæg blev fundet. Brandpletten må, som allerede anført, henføres til anlæggets tilblivelsesfase, og en stor del af keramikken kom endvidere fra samme plet. Ved anatomiske analyser har vist, at der var blevet afbrændt ege- og fyrretræ på den nødtørftige bålplads – ikke et ønskeresultat, fordi begge træsorter kan have betydelig egenalder.¹³ De er begge velkendte som skibstømmer i skandinavisk skibsbygning i jernalder og middelalder, og træet kan være kommet til stedet i forbindelse med de bygnings- eller reparationsaktiviteter, som nagler og slagge indikerer. Fyr har dog dengang næppe vokset som gavntømmer omkring Harre Vig, men kan, ligesom egen, have forekommet i form af kratskov. På grund af usikkerhederne omkring tømmerets egenalder blev der udført tre C14-analyser – to på fyrretræ og én på eg.¹⁴ Målingerne viste, at alle tre stykker kan være lige gamle, og at de, samlet set, mest sandsynligt stammer fra perioden 1020-1040 e.Kr.; der er dog også mulighed for at placere dem i 1100-tallets første halvdel. Den kombinerede kurve for de tre målinger er vist i fig. 8. Til prøvernes datering skal naturligvis lægges et ukendt antal år for prøvernes egenalder, men deres ensartede dateringer tyder på, at dette tal ikke er stort. En datering til midten af 1000-tallet vil således passe godt med såvel C14-dateringernes udsagn som med karakteren af den keramik, der blev fundet i brandpletten.

Sammenfatning og diskussion

Idet der hverken blev konstateret markante konstruktionsspor ud over jordvæggene, eller noget kulturlag i eller omkring anlægget, må det fortsat antages, at både det og naboanlægget var enkle skibsstader eller *hróf*, der er blevet benyttet enten forholdsvis kortvarigt, eller hvor der kun forholdsvis sjældent opholdt sig større grupper af mennesker i længere tid.

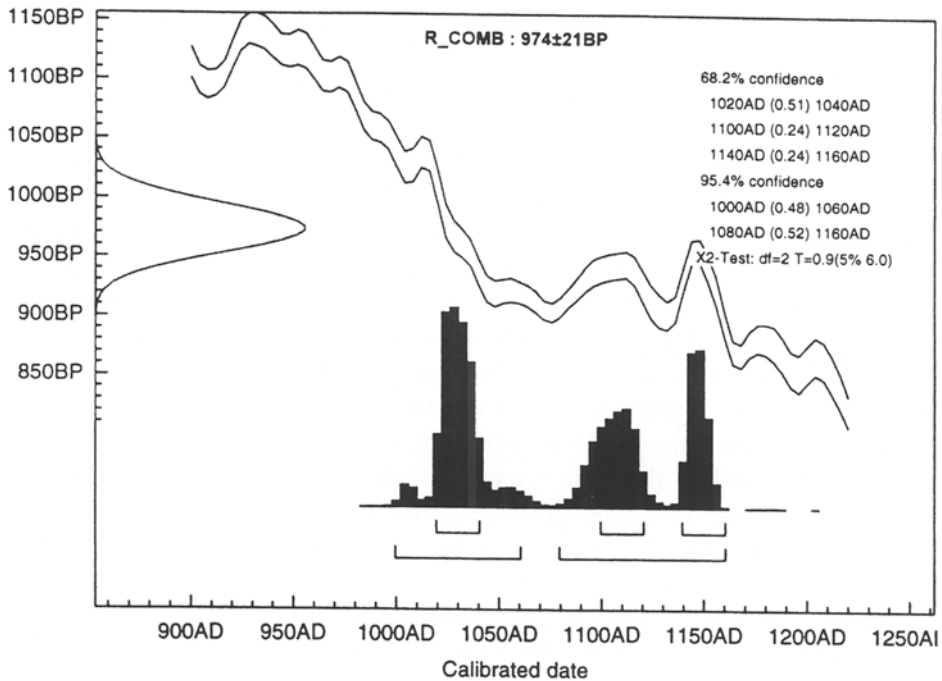


Fig. 8. Den sammenregnede dateringskurve for de tre prøver viser, at de med mere end 95% sikkerhed ligger indenfor intervallet 1020-1160. Hertil skal lægges en formodentlig beskednen egenalder for de tre prøver. Prøverne er kalibreret med brug af atmosfæriske data fra Stuiver m.fl. 1998. Combined calibration curve for the three radiocarbon datings from Harrevig. The dating lies with a 95%-probability between 1020 and 1160.

Anlæggene kan have haft et midlertidigt tag, men der er ingen sikre spor efter et sådant, og deres udsatte placering i forhold til den fremherskende vindretning understreger, at beskyttelsen mod vind kan have været deres primære funktion.

To nye observationer var de udvendige vægggrøfter og aftørningen af omgivelserne for at levere byggemateriale til væggene, samt den deraf følgende reviderede rekonstruktion af væghøjden. Endvidere synes det sandsynliggjort, at der har været maritime aktiviteter i form af reparation af skibe på stedet enten før eller under opførelsen af anlægget. Anlæggene er blevet bygget enten omkring midten af 1000-tallet eller, mindre sandsynligt, i løbet af 1100-tallets første to tredjedele.

Hvilke skibe har stået i de to anlæg?

Den nye, snævrere datering af anlæggene og revurderingen af deres konstruktion gør det aktuelt at sammenligne dem med fartøjsfund fra sen vi-

kingetid og tidlig middelalder. Interessant er det her, at de specialiserede krigsskibe fra denne periode – Skuldelev 5, Skuldelev 2, Hedeby 1 og Roskilde 6 – er betydeligt smallere end ældre, norske fund som Tune-skibet. Mens de sidste har et bredde-længde-forhold, der svarer til de slankeste af 1000- og 1100-tallets fragtskibe, er langskibene fra 900- og 1000-årene langt smallere; deres bredde udgør kun 9-14% af deres længde, mod fragtskibenes 24-30%.¹⁵ Med 1-1,5 m høje vægge har det nordlige anlæg ved Harre Vig ikke kunnet benyttes til skibe bredere end åbningens ca. 3,5 m. Da den indvendige længde er ca. 24 m, giver det en maksimal bredde i forhold til længden på 15%, hvis anlægget udnyttes fuldt ud. Det kan altså tyde på, at anlægget er bygget til at rumme et ca. 24 m langt langskib. Omsat i antal årer svarer det til et fartøj med 18-20 årepar, og følgelig en besætning på 40-50 personer. Et sådant fartøj har – ud fra de øvrige skibsfund at dømme – næppe målt mere end 1,50 m i højden midtskibs, og har altså stået godt beskyttet bag de lave vægge. Stævnene har naturligvis været betydeligt højere, og har derfor, ved en permanent tagkonstruktion, forudsat at denne havde en fri højde på hen ved det dobbelte i hele rummets længde. Naturligvis kunne et mindre fragtskib også stilles i anlægget – det ville i givet fald kunne svare til Skuldelev 3-skibet, der med sine knapt 14 m kun ville optage en mindre del af rummet. Det er dog vanskeligt at forestille sig, at man skulle have bygget to anlæg af sådanne dimensioner for at opbevare betydeligt mindre skibe deri. For vi må antage, at det sydlige anlæg, der i udformning og placering helt svarer til det nordlige, er bygget samtidigt og med samme formål som dette.

Organisationen omkring skibstaderne

Resultaterne af undersøgelsen i 2000 blev altså i mange henseender en bekræftelse af Ramskous betydeligt svagere funderede konklusioner 42 år tidligere. Alligevel er der måske grund til at rokke lidt ved enkelte træk i Ramskous billede af skibstaderne ved Harre Vig. For Ramskou lå de langt udenfor alfarvej, og deres placering på hver side af et gårdsskel viste, at hvis de ikke var opført i forbindelse med ledingstogterne, måtte de være at betragte som gårdsnauster.¹⁶ Skellet mellem de to anlæg genfindes på udskiftningskortet over Harre sogn, men ikke som gårdsskel. Gårdene lå på dette tidspunkt i landsbyen, og jorden på Harre Bjerg og forstranden nedenfor var opdelt i smalle parceller vinkelret på kysten. Da anlæggene også er placeret med denne orientering, kan sammenfaldet med skellet meget vel være et tilfælde.

Derimod er der måske grund til, i betragtning af herredsorganisationens tilsyneladende sammenhæng med ledingen, at lægge vægt på, at

Harre er herredsby.¹⁷ Harre herred omfatter den nordvestlige del af Salling, og herredsbyen er placeret i dets sydligste del. Herredet omtales første gang i 1231, Harre by selv først i 1386. Byens markant placerede, men ellers ikke særligt bemærkelsesværdige romanske stenkirke, stammer formentlig fra 1100-tallet, og det samme gør resterne af yderligere en romansk stenkirke ved Kappeldal (= Kapeldal) en lille kilometer sydvest for byen, blot et par hundrede meter fra stranden (fig. 9).¹⁸ Her findes også et større hulvejssystem ned mod kysten. Der er ikke mange arkæologiske indikationer på centralpladsfunktioner omkring Harre, men ved Harre kirke blev der i 1991 påvist to hegnsforløb og bebyggelsesspor, der kan tyde på, at kirken har indgået i et indhegnet gårdsanlæg i lighed med Lisbjerg kirke.¹⁹ Et enkelt randskår, fundet i forbindelse med et stolpehul i det ene hegnsforløb, angiver en datering til vikingetid.²⁰

Selvom de arkæologiske spor således er sparsomme, har Harre by tydeligt, med de to samtidige kirkebygninger og som navngiver til herredet, været dets administrative og kirkelige tyngdepunkt. Placeringen ved Harre Vig, og med den ene kirkebygning meget nær vandet, må endvidere ses som udtryk for vigens betydning som naturhavn. Hvis vi antager, at naturhavnen, og dermed søfarten, var vigtig for placeringen af herredets centerfunktioner, må vi også prøve at se placeringen af de to skibssteder

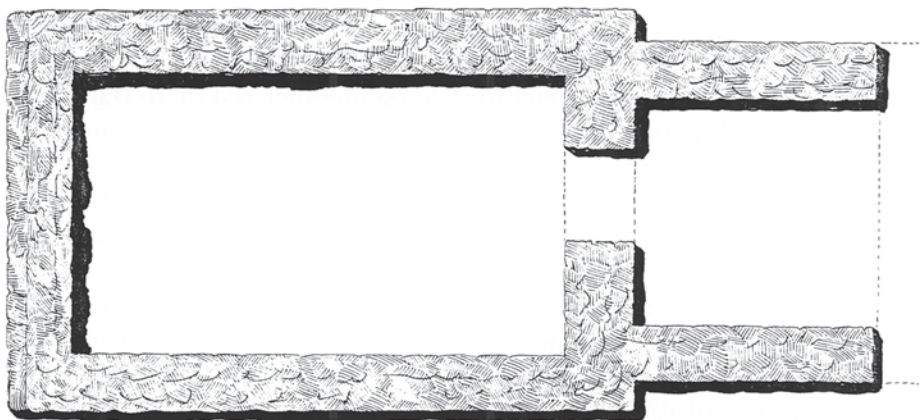


Fig. 9. Grundplan af kirkeruinen ved Kappeldalen. Opmålingen skyldes Holger Matthiessen, som udgravede ruinen i 1929. Ebbe Nyborg fra Nationalmuseet har venligst bekræftet Holger Matthiessens datering af kirken som romansk. Ved undersøgelsen benyttede Holger Matthiessen lejligheden til at registrere en række af de mange hulveje, der omgav ruinen. På dette tidspunkt kunne hulvejssystemet endnu følges mere eller mindre ubrudt i landskabet mod nordvest helt op til færgestedet "Pinen" syd for Glyngøre.

The Romanesque church ruin near Harre Vig. The ruin is situated at a branch of a system of sunken roads that connect Harre with the old ferry across Sallingsund to the northwest.

i denne sammenhæng. Hvilke grunde kan der være til at placere dem 1,5 km væk fra byen, ved indsejlingen til Harre Nor? Besejlingsmæssigt er den inderste del af Harre Vig, direkte syd for landsbyen, god og med dybt vand tæt ind under kysten, om end den er noget eksponeret for vestlige vinde.²¹ Kysten mellem Harre og Harre Bjerg er derimod forholdsvis lavvandet, og det er først ud for Harre Bjerg, at der atter bliver gode anløbsforhold. Endvidere tilbyder Harre Nor meget gode, beskyttede opankringsforhold. Endelig giver den fremskudte placering ved Harre Bjerg en lettere adgang til at komme ud i Lysen Bredning og videre ud i Sallingsund. Også i forhold til forsvar af en eventuel spærring af indsejlingen til Harre Vig er placeringen gunstig. Ud fra et besejlingssynspunkt ligger skibsstaderne altså på mange måder bedre her, end hvis de havde været placeret i bunden af vigen. Det kan også påpeges, at Harre Bjerg udgør et let genkendeligt sømærke, der gør det let at finde frem til staderne, hvis man kommer fra søsiden.

Hvis vi nu ser på forholdene for landtransport, er terrænet mellem Harre by og Harre Bjerg kuperet, men dog let passabelt, uden vandløb eller engområder (fig. 10). Harre Nor danner imidlertid en markant grænse i landskabet, først i form af dens nu inddæmmede, indre del, derefter i form af Harre Å, der snart svinger mod øst og afgrænser Harre sogn mod nord. Ud fra et landtransportmæssigt synspunkt ligger skibsstaderne altså så langt mod vest, som man uhindret kan bevæge sig fra Harre, og stadig have let adgang fra herredets indre. Hvis vi betragter forholdene for land- og søtransport under ét, og dertil lægger placeringen af herredets tyngdepunkt i sydvest, virker lokaliseringen af de to skibsstader ikke længere afsides og langt fra alfarvej. Derimod kan den ses som et rationelt valg, hvor man har afvejet fordele og ulemper ved de to transportformer af mod hinanden med henblik på hurtigst muligt at komme under sejl og ud i Sallingsund. At valget måske ikke har været helt lykkeligt alligevel, viser fraværet af fund, der kan dateres til skibsstadernes brugstid – de synes bestemt ikke at have dannet ramme om en intensiv udnyttelse af området, og det er svært at forestille sig, at de skulle have været i brug i en længere årrække. Mod en sådan tolkning taler også, at den eneste hidtil kendte, sammenlignelige kategori af pladser, som vi kender til herhjemme, *snekke*-lokaliteterne, netop ikke synes at have lagt vægt på at have let adgang til vandet. Der er efterhånden stærke indikationer af, at ordet *snekke* som led i et mark- eller stednavn indikerer, at lokaliteten er blevet benyttet i forbindelse med opbevaringen og vedligeholdelsen af ledningens skibe – men disse lokaliteter ser ud til med forkærlighed at placere sig ved grænsen for, hvor langt man med krigsskibene var i stand til at trænge ind i landet. Netop i det vestlige Limfjordsområde findes lokaliteter med snekkenavne dog hyppigt nær den åbne kyst.²²

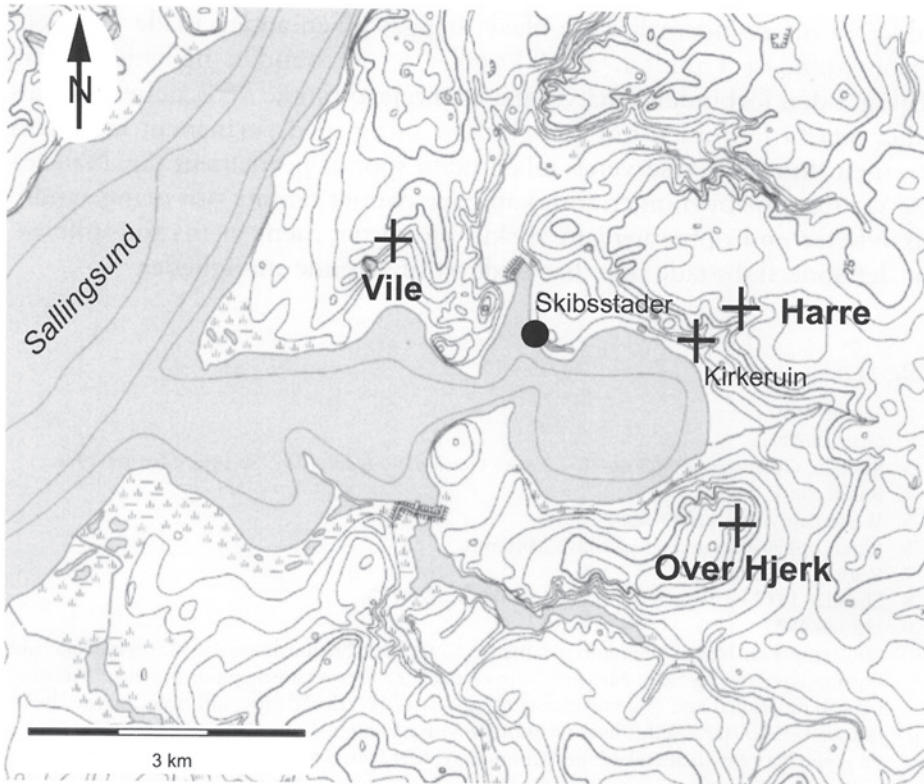


Fig. 10. Harre Vig og Harre Nor med opland. Skibsstadernes placering er indtegnet sammen med Harre kirke, Kappeldal kirkeruin og egnens øvrige middelalderlige kirker.

The inlet Harre Vig with surroundings. The position of the sheds are marked together with that of the two Romanesque churches in the Harre parish and other nearby medieval churches.

Afslutning

Det stadig begrænsede omfang af undersøgelserne ved Harre Bjerg lader stadig mange spørgsmål stå åbne, og det er ikke sikkert, at yderligere udgravninger ville besvare dem. Alligevel må vi se to skibsstader, hvis fartøjer har skullet bemandedes med tilsammen op mod 100 mand med udstyr og proviant, som en klar indikation af tilstedeværelsen af en lokal magtfaktor – disse skibe har næppe kunnet bemandedes og udstyres uden at trække på ressourcerne fra et større opland. Om de er led i en større organisation, kan de ikke i sig selv fortælle noget om, men sognets to formodentlig samtidige kirker fra tidlig middelalder og Harres status som herredsby peger i den retning. Anlæggenes foreløbig unikke karakter lader os konkludere, at hvis skibsstader eller bådhuse var et vidt udbredt fænomen i Danmark på overgangen mellem vikingetid og middel-

alder, så må de normalt være blevet bygget på en anden måde end den, man kunne se i midten af 1000-tallet på forstranden nedenfor Harre Bjerg. I den forbindelse må vi også overveje, om ikke betegnelsen bådhus eller *naust* i fremtiden bør forbeholdes anlæg med permanent tag, mens termen skibsstade reserveres anlæg uden spor af permanent tag. Naustene var store halbygninger, som kan have dannet ramme om mange andre aktiviteter end opbevaringen af skib og udstyr, mens vi må forestille os, at det åbne skibsstade ikke har budt på tilsvarende muligheder.

NOTER

1. Myhre 1997.
2. Grimm 2001.
3. Se f.eks. Gulatingslov 305 og 307, *Norges Gamle Love indtil 1387*. Se også Christie 1986.
4. Rieck 2001.
5. Westerdahl 1989, s. 246-258.
6. Listen opbevares i arkivet på Skive Museum.
7. Ramskou 1961& 1961a.
8. Shetelig 1917 og Brøgger & Shetelig 1950, s. 169-173.
9. Hinsch 1957.
10. Undersøgelsen blev gennemført i samarbejde mellem Nationalmuseets Marinarkæologiske Forskningscenter og Skive Museum, som en del af centrets eksterne ph.d.-projekt, "Archaeological, functional and cultural-historical aspects of North-Atlantic and Scandinavian boat-houses 1-1500 AD", ved Oliver Grimm (MA) fra Philipps-Universität Marburg. Forfatterne vil gerne have lov til at takke John Simonsen og Ole Jensen fra Skive Museum for deres medvirken i undersøgelsen, og amatørarkæolog Torben Knutsen som var os behjælpelig med dektorasøgningen. Endvidere vil vi også gerne takke Jesper Hjerminde fra Viborg Stiftsmuseum, som har vurderet keramikken for os, Viborg Amt som ryddede krat og græs på anlæggene, og lodsejerne, hvis velvillige tilladelse gjorde udgravningen mulig.
11. Eldjárn 1966. Stoklund har sammesteds påpeget Harre Vigs lighed med de islandske naust.
12. Bill 1994. Vedr. klinknagler i Hedeby, se Crumlin-Pedersen 1997, s. 227 og vedr. Ladby, se Sørensen 2001, s. 223.
13. Vedbestemmelserne er udført af Claus Malmros, Nationalmuseets Naturvidenskabelige Undersøgelser.
14. AAR 6869: *Pinus sylvestris*, 1000±35 BP, AAR 6870: *Pinus sylvestris*, 960±40 BP og AAR 6871: *Quercus sp.*, 955±40 BP. Dateringerne publiceres i AUD 2001.
15. Crumlin-Pedersen 1999, s. 16-17.
16. Ramskou 1961, s. 170.
17. Forbindelsen mellem herred og leding er, ligesom ledingsordningens alder, omdiskuteret, men senest 1140 kan forbindelsen konstateres klart i Erik Lams brev til Tybjerg Herred. Diplomatarium Danicum 1:2 79, se også Lund 1996, s. 3 og 289.
18. NM, Antikvarisk-Topografisk Arkiv, Harre sogn og herred, Viborg amt, j.nr. 4/29.
19. Jeppesen & Madsen 1997.
20. FHM j.nr. 3587 og SMS j.nr. 489A – Harre Kirke. Tilladelse til at referere resultaterne af undersøgelsen er venligst givet af Hans Jørgen Madsen og Jens Jeppesen.
21. Ifølge "Søkort 104, Limfjorden – Aalborg, Thyborøn". Det samme fremgår af ortofotos over området, mens 4 cm-kortet giver et noget andet indtryk.
22. Holmberg & Skamby Madsen 1998: se især s. 210-213.

LITTERATUR

- Bill, Jan 1994: Iron Nails in Iron Age and Medieval Shipbuilding. I: Christer Westerdahl (red.): *Crossroads in Ancient Shipbuilding. Proceedings of the Sixth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Roskilde 1991*. Oxbow Monograph 40, Oxford.
- Brogger, A. W. & Haakon Shetelig 1950: *Vikingskipene. Deres forgjengere og etterfølgere*. Oslo.
- Christie, Håkon 1986: Leidangsmateriell på kirkeloftet. *Hikuin* 12. Århus.
- Crumlin-Pedersen, Ole 1997: *Viking Age Ships and Shipbuilding in Hedeby/Haithabu and Schleswig*. Ships and Boats of the North, vol. 2. Roskilde & Schleswig.
- Crumlin-Pedersen, Ole 1999: Ships as indicators of trade in Northern Europe 600-1200. I: Jan Bill & Birthe Clausen (red.): *Maritime Topography and the Medieval Town*. Publications from the National Museum, Studies in Archaeology & History, vol. 4. København.
- Diplomentarium Danicum*, 1938 ff.: Det danske Sprog- og Litteraturselskab (udg.). København.
- Eldjárn, Kristján 1966: Naust, Island. *Kulturhistorisk Leksikon for Nordisk Middelalder* 12. Viborg.
- Grimm, Oliver 2001: Norwegian boathouses from the Late Roman and Migration Periods. An analysis of their military function. I: Birger Storgaard (red.): *Military Aspects of the Aristocracy in Barbaricum in the Roman and Early Migration Periods*. Publications from the National Museum, Studies in Archaeology and History. København.
- Hinsch, Erik 1957: Årets arkeologiske sensasjon. Det eldste skipsnauset i Norden utgravet – Skipsbyggingen på Stord har eldgamle tradisjoner. *System Posten Bedriftsorgan for A/S Stord Verft og Stord Marin Industri A/S* 2.
- Holmberg, Bente & Jan Skamby Madsen 1998: Da kom en snekke ... Havnepladser fra 1000- og 1100-tallet? *Kuml* 1997-98.
- Jeppesen, Jens & Hans J. Madsen 1997: Trækirke og stormandshal i Lisbjerg. *Kuml* 1995-1996.
- Norges gamle Love indtil 1387 I-V*, 1846: Keyser, R. m.fl. (udg.) Kristiania.
- Lund, Niels 1996: *Lid, leding og landeværn*. Roskilde.
- Myhre, Bjørn 1997: Boathouses and naval organization. I: Anne Nørgaard Jørgensen & Birthe Clausen (red.): *Military Aspects of Scandinavian Society in a European Perspective, AD 1-1300. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 2-4 May 1996*. Publications from The National Museum, Studies in Archaeology & History 2. København.
- Ramskou, Thorkild 1961: To "Naust" ved Harre Vig. *Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie* 1960.
- Ramskou, Thorkild 1961a: Trukket på land. *Skalk* nr. 3.
- Rieck, Flemming 2001: Boathouse and smithy at Herjolfsnæs, southern Greenland. *Maritime Archaeology Newsletter from Roskilde, Denmark* 17.
- Shetelig, Haakon 1917: *Tuneskibet*. Avhandlinger utgit av Universitetets Oldsaksamling II. Kristiania.
- Stuiver, M. m.fl. 1998: INTCAL98 Radiocarbon Age Calibration, 24000-0 cal BP. *Radiocarbon* 40(3).
- Stoklund, Bjarne 1966: Naust, Danmark. I: *Kulturhistorisk Leksikon for Nordisk Middelalder* 12. Viborg.
- Sørensen, Anne C. 2001: *Ladby. A Danish Ship-Grave from the Viking Age*. Ships and Boats of the North, vol. 3. Roskilde.
- Westerdahl, Christer 1989: *Norrlandsleden I. Källor till det maritima kulturlandskapet*. Arkiv för norrlandsk hembygdsvetenskap XXIV 1988-89. Örnsköldsvik.

The Harre vig boathouses

New investigations

Medieval and prehistoric boathouses are especially known from Norway, where more than 800 structures from the 1st–16th century have been recorded. They normally appear in the terrain as U-shaped structures, built from stones and/or turf, and with the open end oriented towards a nearby coastline. The medieval constructions tend to be rectangular in plan, while older boathouses have curved sidewalls. Studies of the large boathouses (15–40m internal length) has demonstrated that throughout time they can be connected to places of administrative importance, in the Middle Ages in terms of the *leidang* system. Especially in western Norway, there are several examples of historically known *leidang*-centres – *skipreider* – that manifests themselves also physically in terms of a Romanesque stone church and a large, medieval boathouse. This reflects the content of medieval Norwegian law, demanding that the *leidang* ship should be kept in a boathouse, a *naust*, and that the sail should be kept in a church.

Much fewer archaeological boathouses are known from other Scandinavian areas, and in Denmark, only two examples have so far been attested. They both are situated at Harre Vig in northwestern Jutland, on the south side of the Lime Fiord (fig. 1).

Harre Vig forms the inner, well-protected part of an inlet cutting into the district Salling on the south coast of the western Lime Fiord. The entrance to Harre Vig is narrow and the two structures were found close to it, on the foreshore beneath a moraine headland facing incoming ships from the Lime Fiord.

Thorkild Ramskou from the Danish National Museum undertook the first archaeological investigation of the Harrevig boathouses in 1958. Limiting his excavation to a few trenches in the best preserved, northernmost of the two east-west oriented structures, he failed to produce any kind of

dating evidence. The only artefact found was an iron nail of a type usually used in ship-building. His conclusions were, that the structures, of which the northern one measured 27.5m in length and 10.5m in width (internal dimensions 24x6m) had more had the character of sheds with a temporary roofing than actual boat houses (fig. 2). Ramskou proposed that the structures should be seen in relation to gatherings of Danish fleets in the western Lime Fiord in preparations for expeditions to the west. Therefore, he dated the structures to the time before the closing of the western entrance to the fiord, more precisely to the Viking Age or the Early Middle Ages.

Inspired by the results of Norwegian boathouse research, and as the result of the Centre's involvement in a PhD project about Iron Age and Medieval boathouses in Northern Europe by Oliver Grimm, the Centre for Maritime Archaeology at the Danish National Museum in 2000 undertook a renewed investigation of the structures at Harre Vig. The aims were to find material suitable for an archaeological or scientific dating of the structures, as well as to throw more light over their construction.

The work was planned and carried out with due respect to the unique character of the two protected monuments, and actual excavations were kept to a minimum (fig. 3). The construction of the walls was studied through a main trench across the structure, continuing into a slightly elevated area to the north and a cut through the end wall. A cut through the seaward end together with one perpendicular to the coast to the north of the structure aimed at confirming that no end wall was hiding in a beach ridge clearly visible in the 3D-model of the site, and thought to be of later date than the structures (fig. 4). Finally, a trench was opened in the interior of the structure, to investigate if the presence of any interior wall construc-

tions or roof supports could be demonstrated. Apart from mechanical removal of the turf, all trenches were dug with hand and *in planum* in order to obtain as much information as possible from the restricted areas excavated.

The trenches through the walls brought about new information about their construction, as it was demonstrated that they were partly built from material dug up from a trench immediately on the outside of the walls, partly from turf being cut from the close surroundings (fig. 5). The sections established allow for a reconstruction of the walls as between 1.1-1.5m wide and 1-1.5m high, probably of trapezoid shape. The cut through the seaward end confirms that there has been no wall construction here, and thus the internal width appears to be 5.6-6.2m and the opening towards the sea 3.5m wide. It was not possible to document the presence of any internal constructions, which indicates that a permanent roof may not have been present. Nor were any cultural layer found. The conclusion of Ramskou, that the structures were not boathouses proper, but constituted another type of shelters, probably only in short time use, was thus supported. Shelters without roofs, *hróf*, are known from Iceland in recent time, where they serve to protect the boats from the wind, rather than from rain and snow.

The artefact finds were few. During a metal detector survey, four nail fragments were found, but their contexts were inconclusive. During the excavation six further fragments appeared, mostly from the filling in the northern wall, indicating them to be older than or contemporary to the construction of the wall. One of the fragments was the rove from a rivet, apparently broken up (fig. 6). The size compares to that of a big boat or a small ship, but could also be from a lightly built longship. Its design indicates it to be older than *c.* 1100. Furthermore five small, magnetic cinders were found, indicating iron working at the site (fig. 7). The possibility exists, however, that they are later intrusions. In the end wall, in a layer, which must have been formed during its construction, remains of a campfire were found. Together with it turned up also 25 small potsherds of what might have been the same

globular vessel of local, early 11th century produces. Radiocarbon analyses of three samples of charcoal – one oak, two pine – from the camp fire gave very uniform dating values pointing to the period AD 1020-1040, but with some possibility for a dating in the first half of the 12th century (fig. 8). The dating evidence thus quite uniformly points to a dating around the middle of the 11th century.

The dating and the new information on the height of the walls and the possible width of the opening allows us to judge, what kind of ship the shed may have housed. 11th century warships appear to be more slender than their predecessors are and than cargo carriers. The beam of the warships built at the time of the shelter was only 9-14% of their length. This corresponds well to the proportions of the shelter, the opening measuring 15% of the internal length of 24 m. Thus, we may assume that the shed has been able to house a longship of 24 m length, corresponding to 18-20 pairs of oars, or a crew of 40-50 people. The southern structure being similar in proportions to the northern and apparently contemporary, it may have housed a ship of similar size. In what context has it been necessary to keep ships for a highly mobile, amphibious force of up to 100 soldiers at Harre Vig?

The nearby village Harre has not only given name to the inlet and other natural landmarks in the vicinity – it has also given name to the local administrative district, *herred*, although it is situated in the southern end of the district. The *herred* division can with certainty be related to the *leidang* from 1140 onwards, but this relationship may be older. Harre *herred* is known in written sources from 1230 on, Harre village from 1386. The Romanesque church of the village, situated with a wide view over the inlet, indicates the village to be of higher age than its first appearance in historical documents. Slightly unusual is that Harre parish also had another Romanesque church, now only preserved as a ruin (fig. 9). This church was placed close to Harre church, but even closer to the inlet.

There are thus some great similarities between the situation known from the Nor-

wegian *skipreider* with stone churches and large boathouses and that at Harrevig. It is puzzling, however, that the boat sheds at Harrevig are situated at some distance – 1.5 km – from the village (fig. 10). The location is, however, situated as far towards the opening of the inlet as the landscape allows land transport, and the reason may have been

simply to secure rapid deployment of the ships when need arose. That the choice was, after all not a wise one may be indicated by the apparent short time of use for the sheds.

Jan Bill & Oliver Grimm
Nationalmuseets Marinarkæologiske
Forskningscenter