



KUML
2007

KUML 2007

Årbog for Jysk Arkæologisk Selskab

With summaries in English

I kommission hos Aarhus Universitetsforlag

Monumentale skibssætninger i Danmark og Skåne

AF FELIX VESTERGAARD

Gennem århundreder har historikere, arkæologer og religionshistorikere interesseret sig for de spidsovale stensætninger, som betegnes *skibssætninger*. Engang har skibssætningernes formål og symbolik været åbenlys og selvfølgelig. Man har kendt baggrunden for opførelsen af dem og ligeledes vidst, hvem der rejste dem. I tidens løb er al denne selvfølgelige viden imidlertid gået tabt, så man i dag ikke kender den nøjagtige grund til, at såvel små som store skibssætninger blev rejst.

Den gængse opfattelse er, at skibssætninger er grave, men der synes ikke helt at være konsensus i forskningsmiljøet om de størstes funktion. Mange af disse stensætninger har med stor sikkerhed rummet brandgrave, men i flere af de store og mere monumentale skibssætninger har det tilsyneladende ikke været muligt at påvise entydige gravlæggelser. Der findes mange uafklarede spørgsmål vedrørende skibssætninger, og et centralt spørgsmål forbliver, om de monumentale skibssætninger kan have haft en helt anden funktion end de langt mindre. Med andre ord: Er de monumentale skibssætninger gravanlæg?

Studiet af skibssætninger har rødder helt tilbage til Ole Worm, og opfattelsen af deres alder, funktion og symbolik er mangeartede og talrige. De har været tolket som alt fra gravmonumenter, billeder af fordums søslag, astronomiske observatorier og hyldestpladser for konger til holmgangspladser beregnet for tvekamp, tingsteder, kultsteder og kenotafer.¹ På trods af mangfoldigheden af teorier er den stadig mest gængse opfattelse, at skibssætningerne (store som små) er grave.

Af de mange skibssætninger, man har kendskab til i dag, er det kun et fåtal, der har en længde på 40 m eller derover. Udtrykket *monumentale skibssætninger* benyttes for at skelne mellem de forholdsvis små skibssætninger, som f.eks. kendes fra Lindholm Høje ved Limfjorden og fra Hjarnø i Horsens Fjord, og de meget store som f.eks. den fynske Glavendrup-skibssætning og »Ales stenar« i Skåne. I denne artikel præciseres med betegnelsen monumentale skibssæt-

ninger, at det drejer sig om gruppen af særligt store skibssætninger af store rejste sten og med en anslået oprindelig totallængde på minimum 40 m.²

Udbredelse og bevaringsforhold

Skibssætninger er primært en nordisk monumenttype. Samlet kendes ca. 2000 af slagsen. Dog er skibssætninger ikke et særligt udbredt fænomen i Norge, og ingen af de omtrent 20 kendte norske skibssætninger er af monumentale dimensioner. Der findes enkelte skibslignende stensætninger af varierende konstruktion i Finland, Baltikum, Polen og Nordtyskland, men heller ingen af disse kan klassificeres som monumentale skibssætninger.

Sverige er absolut mastodont mht. antallet af skibssætninger. Tallet lå i 1970 et sted mellem 1000 og 1500, og der er dukket flere op siden. De mange skibssætninger koncentrerer sig for en stor del i geografiske grupper – mest udtalt på øerne Gotland og Öland samt i Uppland, Västmanland, Södermanland, Småland, Blekinge og Skåne. De fleste gotlandske og södermandlandske skibssætninger stammer fra yngre bronzealder.³

I Danmark findes en del skibssætninger – men langt fra så mange som i Sverige. De danske skibssætninger optræder kun på lidt mere end 20 forskellige lokaliteter. Det er dog interessant, at omtrent halvdelen af alle kendte monumentale skibssætninger ligger i det nuværende Danmark og Skåne (fig. 1 samt katalog). Der er specifikt tale om skibssætningerne ved danske Bække, Jelling, Glavendrup og Lejre (foruden nogle forsvundne skibssætninger ved Vejerslev og Trykgevælde) samt ved skånske Södra Uggarp, Kåseberga, Färlöv og Ljungarum (plus en forsvundet skibssætning ved Torup).⁴ Det er disse skibssætninger, som har udgjort det empiriske materiale, der ligger til grund for denne artikel. De øvrige monumentale skibssætninger findes ved Runsa i Uppland, Nässja og Linköping i Östergötland, Askeberga i Västergötland, Anundshög i Västmanland, Gnisvärd, Sicklinge og Uppgarde på Gotland, Köpings klint på Öland, Blomsholm i Bohuslän, samt Sundsholm og Ullevi i Småland.⁵

Nogle skibssætninger ligger samlet i koncentrationer, eller »flåder« om man vil (mest udtalt ved Lindolm Høje) – andre skibssætninger, gerne de større af slagsen, ligger tilsyneladende ganske ene i landskabet.⁶ Sidstnævnte iagttagelse er dog muligvis en sandhed med modifikationer.

Skibssætningerne i Danmark og Skåne har haft hårde betingelser, og mange er gennem tiden forsvundet. Områderne har været genstand for intensiv opdyrkning, og bevaringsforholdene er derefter. Særligt Danmark er fattigt på store sten, hvilket har betydet, at man i flere tilfælde i nyere tid har fjernet sten



Fig. 1. De monumentale skibssætningers udbredelse. 1) Vejerslev, 2) Jelling, 3) Bække, 4) Glavendrup, 5) Lejre, 6) Tryggevælde, 7) Södra Ugglarp, 8) Kåseberga, 9) Torup, 10) Färlöv, 11) Ljungarum.

Distribution of monumental ship-settings. 1) Vejerslev, 2) Jelling, 3) Bække, 4) Glavendrup, 5) Lejre, 6) Tryggevælde, 7) Södra Ugglarp, 8) Kåseberga, 9) Torup, 10) Färlöv, 11) Ljungarum.

fra skibssætningerne til brug i forbindelse med byggeri og brolægning. Steder som Glavendrup og Lejre har været brugt som grusgrave og regulære stenbrud. Resultatet er, at flere skibssætninger i dag kun har kunnet erkendes ad arkæologisk vej eller fremstår i en mere eller mindre amputeret skikkelse – nogle er dog forsøgt restaureret.

Kort om typologi

Kun et fåtal (ca. 100) af de kendte skibssætninger er arkæologisk undersøgt. Det kan ofte være svært at datere selv de undersøgte skibssætninger, da der langtfra altid dukker daterende fund op ved udgravningerne. Kun ca. 35 skibssætninger er sikkert dateret til bronzealderen – disse er primært dateret på baggrund af gravfund i skibssætningerne. Stensatte skibsformede grave kendes tilbage fra

yngre stenalder, men det var tilsyneladende først i bronzealderen, at det, man egentlig forstår ved *skibssætninger*, vandt indpas. De daterbare skibssætninger synes, udover dem som stammer fra bronzealderen, primært rejst i tiden fra 500-tallet til op imod slutningen af 900-tallet. Dog kendes enkelte skibssætninger fra den mellemliggende periode. Forholdene gør, at man ofte daterer skibssætningerne typologisk. Dette medfører en vis usikkerhed. Bronzealdersskibssætningerne er oftest forholdsvis små (2-16 m lange, de fleste 4-9 m, men enkelte af større dimensioner) og består gerne af mindre, tætstillede sten. Desuden er flere skibssætninger fra bronzealderen dækket af en samtidig høj eller fyldt op med jord eller sten indenbords. Selvom det er tendensen, er det ikke alle skibssætninger af tætstillede sten, som skal dateres til bronzealderen. Jernalderskibssætninger af tætstillede sten kendes f.eks. fra Vätteryd-gravpladsen.⁷

Der er stor variation mht. skibssætningers konstruktionsmæssige detaljer. Der findes eksempler på dobbeltvæggede skibssætninger, skibssætninger lagt i forlængelse af hinanden og stenskibe med en mulig markering af spanter og roerbænke. Ved nogle skibssætninger er stævnstenene højere end de øvrige sten. Visse skibssætninger er smukt svungne i deres form, idet stenenes højde gradvist aftager fra den ene stævn og ind imod midten for derpå at hæve sig mod den anden stævn. Disse stensætninger minder i særlig grad om vikingetidens skibe med deres høje stævnpartier og svungne rælinger. Ofte synes skibssætninger fra yngre jernalder og vikingetid at have en sådan udformning, og disse karakteristika er sandsynligvis et tidstypisk træk. De monumentale skibssætninger udviser ofte nævnte træk. Markerede stævnsten er dog ikke kun kendetegnende for de monumentale skibssætninger – f.eks. udviser flere af de små vikingetidige skibssætninger ved Lindholm Høje også dette træk blot i mindre skala.⁸

De monumentale skibssætningers datering

Problemet med at datere skibssætninger består i, at der er tale om åbne anlæg i modsætning til en høj eller kammergrav, som er blevet forseglet i forbindelse med en gravlæggelse. Der er derfor mulighed for, at der optræder sekundære begravelser i skibssætningerne (i Danmark og Skåne optræder sekundære vikingetidsbegravelser i stenalder- og bronzealderhøje ret ofte).⁹ Der kan også forekomme grave og anlæg, som er ældre end skibssætningerne, såfremt skibssætningerne f.eks. er rejst på en ældre gravplads.

De monumentale skibssætninger kan ikke uden videre dateres ud fra gravfund – mest af alt fordi, der kun yderst sjældent påvises entydige grave i de store stenskibe. De monumentale skibssætninger er ofte stort set fundtomme,

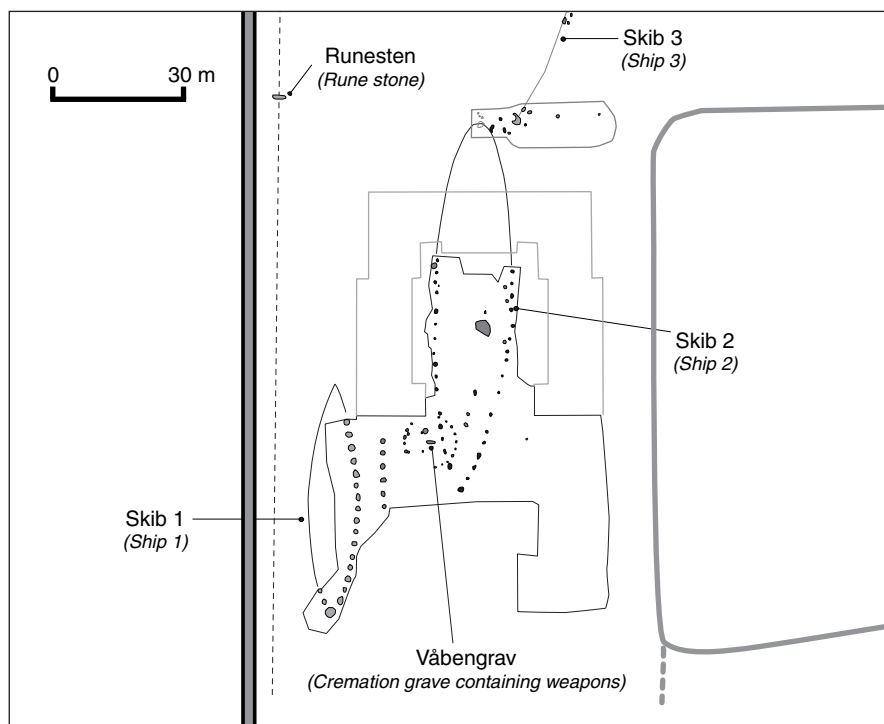


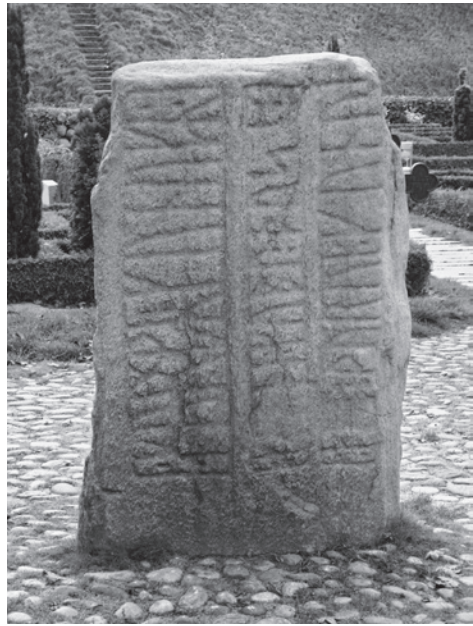
Fig. 2. Plantegning af Färlöv-udgravningen. Skib 1, 2 og 3 samt runestenen, våbengraven og rækken af brandgrave er markeret. – Efter tegning og opmåling af Anders Edring.

Plan of the Färlöv excavation. Ships 1, 2 and 3 are shown together with the rune-stone, the cremation grave containing weapons and the row of cremation graves.

og man må huske, at eventuelle grave og gruber teoretisk set kan være ældre såvel som yngre end skibssætningerne. Det er dog alligevel lykkedes at fremkomme med en *terminus post quem* datering for en række af de monumentale skibssætninger. C14-datering af organisk materiale optaget direkte under en urørt sten kan sandsynliggøre en skibssætnings opførelsestidspunkt. I 1996 undersøgte den såkaldte sten »N24« i den nordlige stenrække i Kåseberga-skibssætningen »Ales stenar« – stenen anses for at stå i sit oprindelige leje. Under stenen fandtes trækul og brændte benstumper (sandsynligvis fra et menneske). Kullet C14-dateredes til år 540-650 – dette giver en *terminus post quem* datering, der viser, at Ales stenar tidligst kan være rejst i 500-årene. En brandgrube centralt placeret i skibssætningen vidner desuden om aktivitet på stedet i vikingetiden – muligvis så sent som omkring år 980.¹⁰ I Färlöv overlejrerede det såkaldte »skib 2« en romersk jernaldergravs gravmarkering (fig. 2), og stratigrafien gav dermed en *terminus post quem* datering, som beviser, at skibs-

Fig. 3. Jelling-stenen 1. – Foto: Felix Vestergaard.

The Jelling rune-stone 1.



sætningen ikke kan stamme fra bronzealderen. Materiale fra stenspor i »skib 2« C14-dateredes til ca. år 650-850. Trækul fra stenspor i det såkaldte »skib 1« er C14-dateret til tiden 750-950.¹¹ »Tingstenene« ved Lejre viste sig at overlejre grave fra vikingetiden, men samtidig syntes visse grave fra første halvdel af 900-tallet at respektere skibssætningens oprindelige forløb.¹² Disse fakta gav ligeledes en *terminus post quem* datering. Af de monumentale skibssætninger, som kan dateres ret præcist, træder særligt den formodede skibssætning ved Jelling frem. Skibssætningens endeligt kan, på grundlag af stratigrafi og dendrokronologi, dateres til år 958/959 eller senest omkring år 970. Stenskipet synes, på baggrund af botaniske undersøgelser af lav på stenene og en mulig sammenhæng med »Jelling-stenen 1«, opført i tiden ca. år 935-950 (fig. 3).¹³ Bække-skibssætningen dateres primært ud fra stævnstenens runeindskrift til tiden ca. 960-970.¹⁴ Trykgevælde-runestenen nævner opførelsen af en høj, en skibssætning og selve runestenen. Den forsvundne skibssætnings alder anslås ud fra runestens indskrift, som dateres til første fjerdedel af 900-årene. Der er så store ligheder mellem denne runesten og runestenen fra Glavendrup, at det forekommer sandsynligt, at Glavendrup-skibssætningen skal dateres til samme periode.¹⁵ Der er altid fare for at drage cirkelslutninger, men når man som her behandler en type monument, hvori der kun undtagelsesvis findes daterende materiale, kan man være nødsaget til at drage paralleller til andre lignende monumenter for at sandsynliggøre en datering. F.eks. må den forsvundne Vejerslev-skibs-

sætning, ud fra typologi og fællestræk med andre danske monumentale skibssætninger, dateres til yngre jernalder eller snarere vikingetid.

Fund, runesten, stratigrafi og naturvidenskabelige dateringer tyder samlet på, at de monumentale skibssætninger i Danmark stammer fra tiden ca. år 900-970 med hovedvægt i første halvdel af 900-årene. Flere af disse skibssætninger står eller har stået i direkte forbindelse med høje (ofte bronzealderhøje). Dette fællestræk synes typisk for de danske vikingetidige monumentale skibssætninger. De monumentale skibssætninger i Skåne er muligvis en smule ældre, men flere af disse er C14-dateret, og pga. dateringsmetoden må der tages forbehold for unøjagtigheder. Der er dog intet, som taler imod, at f.eks. det såkaldte »skib 1« ved Färlöv kan være rejst i første halvdel af 900-årene, og når man tager højde for C14-dateringernes potentielle unøjagtigheder, synes »skib 2« at kunne være rejst op imod år 900. Flere af de skånske skibssætninger kan pga. manglende udgravning udelukkende forsøges typologisk dateret, og der opereres derfor med en bred og ikke særlig præcis datering. Dette gælder de monumentale skibssætninger ved Sdr. Ugglarp (fig. 4) og Ljungarum samt den forsvundne skibssætning ved Torup. Typologisk er der intet, som taler imod, at de skånske monumentale skibssætninger kan være samtidige med de danske og således stamme fra 900-årene.



Fig. 4. Skibssætningen ved Södra Ugglarp. – Foto: Niels Peter Stilling, Søllerød Museum.

The Södra Ugglarp ship-setting.

Lokallet	Vejerslev	Jelling	Bække	Glavendrup	Lejre <i>Tingstenene</i>	Tygge- vælde	Sdr. Ugglarp <i>Jättagraven</i>	Kåseberga <i>Ales stenar</i>	Torup	Färlöv <i>skib 1 og 2</i>	Lungarum
Fremtrædende bebyggelse i landskabet f.eks. højtliggende, på næs eller lign.	Sandsynligt <i>Måske på skråning nær Gudendæren</i>	Ja	Ja	Ja	Ja	Sandsynligt <i>Måske ved Kishøj</i>	Ja	Ja	Sandsynligt <i>Måske på højedrag ved Mølleån</i>	Ja	Ja
Forbindelse med eller på gravplads	Vides ikke	Muligvis	Muligvis	Muligvis	Vides ikke	Vides ikke	Vides ikke	Muligvis	Muligvis	Ja	Ja
Direkte eller indirekte forbindelse med høje	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	Nej	Vides ikke	Høje i nær-området	Nej
Gravfund i skibssætning	Vides ikke	Ikke påvist	Tvetydigt	Tvetydigt	Høje i nær-området	Vides ikke	Ikke påvist	Tvetydigt	Vides ikke	Høje i nær-området	Nej
Flere (evt. forsvundne) skibssætninger på lokallet	Vides ikke	Sandsynligt	Vides ikke	Vides ikke	Ja	Vides ikke	Sandsynligt	Sandsynligt	Vides ikke	Ja	Ja
Direkte eller indirekte forbindelse med runesten	Vides ikke	Ja	Ja	Ja	Nej	Ja	Nej	Nej	Vides ikke	Ja	Nej
Bebyggelse ved stormandsæde eller kultcenter	Vides ikke	Ja	Vides ikke	Sandsynligt	Ja	Vides ikke	Vides ikke	Vides ikke	Vides ikke	Sandsynligt	Vides ikke
Bebyggelse ved hovedfærdselsåre	Ja	Ja	Ja	Vides ikke	Sandsynligt	Sandsynligt	Ja	Ja	Sandsynligt	Ja	Ja
Nær vandløb eller vådområde (også evt. udtørrede)	Ja	Ca. 2 km til <i>Grijs A</i>	Ja	Ca. 2 km til <i>Lunde A og Ringe A</i>	Ja	Sandsynligt <i>Trygge-vælde A</i>	Ja	Ja	Sandsynligt <i>Mølleån</i>	Ja	Ja
Datering	Formentlig yngre jernalder el. vikingetid	Vikingetid ca. 935-950	Vikingetid ca. 960-970	Vikingetid ca. 900-925	Vikingetid ca. 900-950	Vikingetid ca. 900-925	Formentlig yngre jernalder el. vikingetid	Yngre jernalder el. vikingetid	Formentlig yngre jernalder el. vikingetid	Vikingetid ca. 750-950 <i>(skib 1)</i>	Formentlig yngre jernalder el. vikingetid
Dateringsgrundlag	Dendro-kronologi + runesten + lavvækster + stratigrafi + typologi	Sløjet år 958-959 eller senest o. 970	Vikingetid ca. 960-970	Vikingetid ca. 900-925	Vikingetid ca. 900-950	Vikingetid ca. 900-925	Tidligst rejst o. 540	C14 + stratigrafi + typologi	C14 + stratigrafi + typologi	C14 + stratigrafi + typologi	Typologi

Fællestræk

For at komme nærmere en bestemmelse af de monumentale skibssætningers funktion og baggrund, vil vi nu se på nogle fællestræk og tendenser. Iagttagelserne er i hovedtræk opsummeret i oversigtsskemaet (fig. 5).

Placering i landskabet

De monumentale skibssætningers placering i landskabet synes ikke tilfældig. Mest spektakulært placeret er Ales stenar ved Kåseberga (fig. 6). Den enorme stensætning kroner en kystnær højderyg og er synlig på lang afstand. Skibssætninger er imidlertid ikke altid placeret i kystnære egne, men ligger dog gerne nær vandløb og vådområder.¹⁶ De monumentale skibssætninger er oftest højtliggende eller på anden måde synligt placeret i terrænet. Deres orientering følger gerne naturlige højderygge, så de indgår i harmoni med landskabet, men udover den landskabsarkitektoniske harmoni synes beliggenheden også bevidst udnyttet til at understrege monumentaliteten, og der kan ikke herske tvivl om, at de monumentale skibssætninger har skullet ses og beundres.¹⁷ Synlighed synes at have været et af hovedformålene med placeringen.

Der er tidligere spekuleret i en symbolsk betydning af skibssætningernes orientering. Skibssætninger opfattes ofte som symbolske gravskibe, og da flere skibssætninger er orienteret omtrent N-S, har man gerne villet se en sammenhæng mellem skibssætningernes orientering og *Gylfaginning*s oplysning om, at vejen til Hel gik mod nord og nedad.¹⁸ En sådan kobling kan dog dårligt forsvares for de monumentale skibssætningers vedkommende, da deres orientering varierer og synes betinget af landskabet – selvom mange skibssætninger er orienteret omtrent N-S, er f.eks. skibssætningerne ved Bække, Glavendrup og Södra Ugglarp orienteret mere Ø-V end N-S.

Måske er fællesnævneren, at skibssætningerne har ligget synligt placeret nær befærdede vejstræk, ligesom det bl.a. kendes fra danske gravhøje.¹⁹ Størstedelen af de monumentale skibssætninger ligger ved hovedfærdselsårer i form af større vejstræk, åsrygge og/eller sejlbare vandløb. Skibssætningerne ved Bække og Jelling har ligget nær Hærvejen, skibssætningerne ved Lejre (herunder »Tingstenene«) har ligget på den øst-vestlige rute gennem landet, stenskipet

← Fig. 5. Oversigtsskema til sammenligning af topografiske og arkæologiske iagttagelser vedrørende monumentale skibssætninger i Danmark og Skåne.

Comparative diagram showing topographical and archaeological observations relating to monumental ship-settings in Denmark and Scania.



Fig. 6. Skibssætningen Ales stenar ved Kåseberga. – Foto: Niels Peter Stilling, Søllerød Museum.

The Kåseberga ship-setting.

ved Vejerslev har ligget i umiddelbar nærhed af Gudenåen, og Tryggevælde-skibssætningen kan have ligget nær Tryggevælde Å. Flere af de skånske skibssætninger ligger nær store vandløb og/eller på højderygge, som i gammel tid har fungeret som færdselsårer.²⁰ Endnu et eksempel herpå kan ses ved Anundshög i Västmanland, hvor en runesten er rejst i forbindelse med en vej og et vadested, klos op ad Anundshög og de derfra udgående monumentale skibssætninger.²¹ Anundshög ligger ved Badelunda-åsen, hvor to vigtige færdselsårer har krydset hinanden.

De monumentale skibssætninger i Danmark og Skåne synes alle at være kendetegnet af en beliggenhed ved større færdselsårer samt en fremtrædende og højtliggende placering i terrænet, som har accentueret stenskipenes monumentalitet. Men hvem mon rejste de store skibssætninger på disse fremtrædende steder i landskabet?

Forbindelse med magt og magtcentre

Der er et tankevækkende sammenfald mellem visse monumentale skibssætningers placering og kendte magtcentre fra jernalder og vikingetid. En stor-slået skibssætning har tilsyneladende været rejst i vikingekongernes Jelling, og skibssætningerne ved Skjoldungernes sagnomspundne Lejre bidrager yderli-

gere til en formodning om, at de store skibssætninger må være rejst af – og måske til ære for – tidens mest magtfulde og betydningsfulde personer.

Skibssætningen ved Jelling har måske stået i forbindelse med kong Gorms runesten til minde om Thyra. Hvis det har været tilfældet, er her et godt eksempel på, at de monumentale skibssætninger har været rejst af eliten. Runeindskriften på »Bække-stenen 2« nævner ikke nogen titler, men alene det, at man har rejst en runesten og en skibssætning på lokaliteten, gør det naturligt at knytte monumentet til en overklasse (fig. 7). Glavendrup-stenens runeindskrift vidner om forbindelsen mellem monumental skibssætning og magtelite. Indskriften røber, at manden Alle både havde status som *thegn* og fungerede som *gode* – altså en betydningsfuld person tilsyneladende både i verdslig og i kultisk sammenhæng.²² Ved Lejre synes monumentale skibssætninger ligeledes knyttet til vikingetidens højeste samfundslag. Kilderne beskriver Lejre som kongesæde, hovedstad og kultsted, og oplysningerne understøttes af fundene ved Gl. Lejre. Set under ét synes området, og dermed også de monumen-



Fig. 7. Bække-skibssætningen. – Foto: Felix Vestergaard.

The ship-setting at Bække.

tale skibssætninger på stedet, forbundet med den yngre jernalders og vikingetidens øverste samfundslag. Også ved Färlöv synes sporene af kæmpe skibssætninger at have forbindelse til betydningsfulde personer. En runesten fra 700-800-årene og fundet af resterne af Sveriges til dato største skibssætning indikerer, at Färlöv har været hjemsted for betydningsfulde slægter.²³ Färlöv ligger tæt på Vä, der har fungeret som centralplads og måske kultcenter helt tilbage til romersk jernalder (navnet Vä er det samme som det danske ord »vi«, i betydningen »hedensk helligdom«). Ved flere lokaliteter med monumentale skibssætninger ser der altså ud til at være en sammenhæng mellem disses beliggenhed og tilstedeværelsen af en magtelite.

Man må have for øje, at selve opførelsen af de monumentale skibssætninger har krævet en større arbejdsstyrke – f.eks. er skibssætningen ved Kåseberga rejst af tonstunge sten, hvoraf nogle er fragtet dertil langvejs fra.²⁴ Det har ikke været hvem som helst, der har kunnet lade sådanne skibssætninger opføre. Hvad end de monumentale skibssætningsers egentlige funktion har været, må de i hvert fald forstås som en art prestige-byggeri. Det har rimeligvis både krævet magt og økonomisk formåen at lade et sådant stenskib opføre – og mon ikke bygherren har brystet sig af bedriften? Tryggevalde-stenens indskrift lader i al fald ingen tvivl tilbage om, at det var kvinden Ragnhild, som lod rejse stenen, højen og den nu forsvundne skibssætning. Man er heller ikke i tvivl om, hvem der rejste runestenene (og sandsynligvis også de respektive skibssætninger) ved Jelling, Bække og Glavendrup. Opførelsen af storhøje – og vel også monumentale skibssætninger – har vidnet om bygherrens magt og kontrol over en større arbejdskapital.²⁵ De monumentale skibssætninger kan således have haft som delfunktion at demonstrere bygherrens magt og formåen – en tanke som kendes fra den sene vikingetids selvrejser-runesten, brobyggeri og senere kirkebyggeri. En lignende teori har været fremført om baggrunden for opførelsen af jernalderens og vikingetidens store gravtomme høje.²⁶

Forbindelse med kult og kultcentre

Det har været foreslået, at nogle skibssætninger, særligt de største af slagsen, kan have fungeret som kultsteder,²⁷ og visse monumentale skibssætninger synes da også at ligge i forbindelse med deciderede kultcentre.

Glavendrup-stenens runeindskrift nævner, at Alle bar titlen *gode*, som forstås som en slags hedensk præst eller kultleder, og guden Thor påkaldes i indskriften. Stenen bærer udover runerne 11 skåltegn, der viser, at den sandsynligvis har været benyttet som en form for helligsten allerede i bronzealderen. Måske er stenen også i vikingetiden blevet tillagt en særlig kraft.



Fig. 8. Runer og skålgruber på Glavendrup-stenen. – Foto: Felix Vestergaard.

Runes and cup marks on the Glavendrup runic stone.

Der turde ikke herske tvivl om, at området ved Lejre har fungeret som kultcenter i yngre jernalder og vikingetid. Både Thietmar af Merseburgs ud-sagn om rituelle blodsudgydelser²⁸ og fundet af en halshugget mand i den såkaldte »grav 55« vidner om ofringer. På Lejre-gravpladsen er desuden påvist flere gruber og stolpehuller, som kan have haft med kult og ofring at gøre. Området har haft indtil flere monumentale skibssætninger – herunder den såkaldte »Ravnshøj Dyst«, som synes at have haft en sten med skålgruber.²⁹ Måske udgør de monumentale skibssætninger på lokaliteten flere forskellige kultsteder til brug ved større kultiske begivenheder.

Skåltegn på runesten er et kendt fænomen. De findes bl.a. på »Sdr. Vissingstenen 2«, »Ravnkilde-stenen 1« og »Høje Tåstrup-stenen«³⁰ – sidstnævnte har stået i forbindelse med tre store stensætninger. Som nævnt er skåltegn på sten og runesten i forbindelse med skibssætninger heller ikke et særsyn. Skåltegn opfattes som solsymboler og helligtegn fra bronzealderen, og stenene har efter al sandsynlighed tjent kultiske formål. De skålgrubesmykkede sten i skibssætningerne synes altså at være genanvendte helligsten.³¹

Glavendrup-stenens skålgruber er delvist overskrevet af runebåndene – et faktum som måske tyder på, at man ikke har tillagt skålgruberne nogen betydning (fig. 8). Også nogle sten i Kåseberga-skibssætningen bærer skåltegn. Stenene er dog placeret på en sådan måde, at det ikke nødvendigvis har været

hensigten, at skålgruberne skulle kunne ses.³² Det udelukker dog ikke, at man kan have anset stenene for hellige.

Ved skibssætningerne ved Kåseberga og Färlöv er der påvist brandgruber eller brandlag indeholdende brændt knoglemateriale – flere af disse har ikke kunnet tolkes som réelle brandgrave, men kan derimod meget vel udgøre de fysiske rester af offerhandlinger. De brandgruber og ildsteder, som er fundet i Glavendrup-skibssætningen, kan teoretisk set stamme fra rituelle aktiviteter som f.eks. ofringer og kultiske måltider ved skibssætningen.³³ Ofte stammer det brændte knoglemateriale fra hest, hund og svin, og også selvom menneskeknogler skulle indgå i materialet, kan der være tale om ofringer – herom vidner bl.a. Thietmars »Chronicon« og den halshuggede mand i »grav 55« på Lejre-gravpladsen. Ved gravlæggelsen af en høvding ved Volga i 900-årene foretoges dyre- og menneskeofring.³⁴ Menneskeofringer er ligeledes beskrevet i Adam af Bremens »Historia Hammaburgensis Ecclesiae«, som beretter, at der hvert niende år ved Ubsola (formentlig Gl. Uppsala) ofredes mennesker, hunde og heste, og i forbindelse med et libations-offer blev der sunget sange, som Adam af Bremen fandt sjofle. Dette kunne tyde på, at drikofret har haft med en fallisk frugtbarhedskult at gøre.³⁵ Fallisk kult kendes bl.a. fra *Völsa Dátrr* i »Olafs saga«, og »Haakon den Godes saga« beretter om blodige dyreofringer og drikofre til ære for Odin, Njord og Frej.³⁶

I flere af de monumentale skibssætninger er der altså påvist spor, som kan stamme fra ofringer, gravmåltider eller andre rituelle handlinger i forbindelse med gravlæggelser, frugtbarhedsritualer eller andre kultiske handlinger. Nogle steder findes stolpehuller, som synes at have forbindelse til skibssætningerne – f.eks. ved Lejre og mindre sikkert ved Färlöv. Stolpehullerne kan evt. stamme fra rejste pæle, som har været brugt i forbindelse med kulten. Gennem Ibn Fadlān vides det, at vikingerne ved Volga tilbad guderne ved tak- og votivofre foretaget ved nogle rejste træpæle med (udskårne?) ansigter. Det berettes også, at der ved gravlæggelsen af en høvding til sidst rejstes en pæl med afdødes og dennes konges navn på gravhøjen. Stolpehullerne ved skibssætningerne afslører ikke, om de er rejst i forbindelse med ofring eller gravlæggelse eller evt. begge dele. Pælene kan også have tjent andre mere praktiske formål – i Lejre måske som indhegning af skibssætningen.³⁷ En sådan indhegning kunne dog også tyde på, at skibssætningen har været anset som helligt område.

Politisk og religiøs magt har efter alt at dømme været tæt forbundet i det før-kristne Norden, og konger og stormænd fungerede tilsyneladende samtidig som ledere af kulten.³⁸ Derfor kan det meget vel tænkes, at flere af de monumentale skibssætningslokaliteter, som måske kan sættes i forbindelse med overklassen, samtidig har været knyttet til kulten. Dette kunne f.eks.

gælde Jelling. Det er værd at have *in mente*, at Vejerslev, Glavendrup og Färlöv ligger forholdsvis tæt på henholdsvis Viborg, Odense og Vä, som på baggrund af navnene synes at være gamle helligsteder. Lejre har i sig selv fungeret som kultcenter.

At der i enkelte af de monumentale skibssætninger (f.eks. i Lejre og måske i Bække) findes grave udelukker ikke nødvendigvis, at disse skibssætninger også kan have fungeret som kultpladser – jf. vore middelalderlige kirker, som uden sammenligning i øvrigt på én gang har fungeret som kristent »kultsted« og gravplads for stormænd, konger og biskopper.

Skibssætning, høj og runesten

Ofte udgør de store skibssætninger dele af større monumentale komplekser. Typisk er der tale om en høj, hvorfra der udgår en skibssætning. I visse tilfælde udgøres en af skibssætningens sten af en runesten. Ofte synes runesten også at have stået ved vejstræk i udkanten af en gravplads (eksempelvis ved Färlöv og Anundshög – begge lokaliteter med store skibssætninger).

Eftersom runestenene ved Glavendrup og Bække er blevet flyttet, gælder det begge sten, at de ikke nødvendigvis oprindeligt har stået som stævnsten i de respektive skibssætninger (fig. 9). Dog hersker der ikke tvivl om de to runestens nære forbindelser til skibssætningerne.

Også på Sjælland har kombinationen af høj, skibssætning og runesten været repræsenteret. Tryggvælde-stenen vidner om, at den er rejst i forbindelse med en høj og en skibssætning (*skæiD*) – og runestenen kan have stået som stævnsten.

Jelling-komplekset kan også engang have haft skikkelse af en kombination af høj, skibssætning og runesten. Det er dog umuligt at påvise, om runestenen til minde om Thyra har udgjort en del af den formodede Jelling-skibssætning.

Som udblik kan nævnes, at Anundshög-komplekset ligeledes viser sammenhæng mellem høj, skibssætning og runesten – her ligger to monumentale skibssætninger i forlængelse af hinanden, hvoraf den ene udgår fra foden af højen Anundshög. Cirka 50 m fra højen står en runesten. Runestenen har aldrig været en del af de skibssætninger, som udgår fra Anundshög, men den indgår alligevel som et element af den monumentale gravplads som helhed (runestenen fra Färlöv ser ud til at have fungeret på samme måde). Stenen er rejst i forbindelse med en vikingetidig vej og vadested.³⁹ Dette støtter teorien om, at monumentale høje og stensætninger optræder langs vigtige vejstræk eller færdselsårer.



Fig. 9. Glavendrup-skibssætningen. I den fjerne ende ses runestenen på den kunstige høj.
– Foto: Felix Vestergaard.

The Glavendrup ship-setting. At the far end, the rune-stone can be seen standing on the artificial mound.

Skibssætningen ved Vejerslev har ligget mellem to høje, hvorpå stævnstenene har stået. Det vides ikke, om en runesten har stået i tilknytning til monumentet, men kombinationen af skibssætning og høje er sikker.

Flertalsformen *kumler*, som optræder på flere runesten, sandsynliggør, at runestenen har udgjort dele af større monumenter og evt. stået i forbindelse med høje eller stensætninger. Af eksempler på runesten med flertalsformen *kumler* kan nævnes »Bække-stenen 2«, »Jelling-stenen 1« og »Glavendrup-stenen«. Andre eksempler tæller »Sønder Vissing-stenene 1-2«, »Skern-stenen 2«, »Skivum-stenen« og »Gunderup-stenen 1«. ⁴⁰ Det er tankevækkende, at tre af ovennævnte sten optræder i nær tilknytning til kombinationen af høj og skibssætning. Det kan tænkes, at en sådan kombination af monumenter har været mere udbredt, end det er arkæologisk påvist i dag, og at runesten, som bærer flertalsformen *kumler*, vidner om dette. Fundomstændighederne for »Snolde-

lev-stenen« og »Høje Tåstrup-stenen« sandsynliggør, at også disse to sten har været rejst i forbindelse med større stensætninger – muligvis skibssætninger.⁴¹ Begge sten bærer skåltegn. »Snoldelev-stenen« er desuden prydet med et hagekors og en triskel (mulige solsymboler), og runeindskriften nævner den måske religiøse titel *thul*.⁴²

Den største koncentration af skibssætninger med tilhørende runesten findes i det østlige Sverige i Mälär-området. De middelstore skibssætninger ved Bettina, Lundby og Lyttersta i Södermanland og ved Lunger i Närke har efter alt at dømme haft en runesten i centrum af skibet. Det bemærkelsesværdige ved runestenenene fra Lundby og Lyttersta er, at de begge er udsmykket med et kors.⁴³ De korssmykkede sten kendes ikke fra danske skibssætninger. Skibssætninger er med stor sikkerhed en hedensk monumenttype, men man kan overveje, om de korssmykkede sten i de svenske skibssætninger kan være udtryk for en form for synkretisme i trosskiftetiden. Alternativt, og måske mere sandsynligt, kan der være tale om kristnes forsøg på at konsekre et hedensk monument i stedet for at nedbryde monumentet fysisk – altså i en vis forstand indivi eller kristne det hedenske monument med kristendommens mest magtfulde symbol, korset. Dette forudsætter, at skibssætningerne skal forstås i en kultisk-religiøs sammenhæng. En »fare« for kristen konsekrening af hedenske monumenter i perioden op til trosskiftet kunne forklare forbandelserne på henholdsvis »Glavendrup-stenen« og »Tryggevælde-stenen«. Indskriften på »Saleby-stenen« fra Öster Götland afsluttes: »... vorde til en *ræte* og til en arg kvind den, som hugger kors, hvo som bryder (mindesmærket)«. ⁴⁴ Det kunne altså tyde på, at »faren« var réel. Et eksempel på en »korset« sten er den skånske »Holmby-sten«, som er udsmykket med runeband og et skibsbillede – én af runerne er sekundært blevet ændret til et kors.⁴⁵

Er de monumentale skibssætninger gravmæler?

Udgraverne synes ofte at mene, at der er foregået gravlæggelser i de monumentale skibssætninger (f.eks. ved Bække, Glavendrup og Färlöv »skib 2«). Tæt på midten af skibssætningen ved Bække påtraf man således en uregelmæssig nedgravning, der tolkedes som en muligvis plyndret jordfæstegrav. I den nordøstlige fjerdedel af Glavendrup-skibssætningen er påvist ni brandpletter samt to ildsteder. Brandpletterne indeholdt aske og rester af brændte ben. Ifølge udgravningsberetningen fandtes brændte ben i seks af brandpletterne og ét af ildstederne. Prøver af de brændte ben udtoges fra tre af brandpletterne. Udgravningsrapporten oplyser ikke, om der er tale om rester af brændte menneskeknogler, men i en artikel i »Fynske Minder« tolkes otte af brandpletterne

som vikingetidsgrave, skønt der aldrig er foretaget hverken antropologiske undersøgelser eller C14-prøver af knoglerne.⁴⁶ Knoglematerialet er ikke dateret og kan principielt stamme fra bronzealder eller jernalder, og det kan lige så godt være knogler fra svin, får, hund eller hest som fra mand eller kvinde.⁴⁷ Der fremkom ingen daterende genstandsfund. Knoglematerialet fra gruberne er aldrig artsbestemt og kan principielt være brændte dyreknogler fra ofringer og ikke nødvendigvis fra grave. Der blev ikke, som man ellers havde håbet, påtruffet nogen pragtbegravelse inden for skibssætningen. Brandpletterne og ildstederne vidner imidlertid om aktivitet på stedet – måske af rituel karakter. Der kan dog også være tale om, at skibssætningen er opført på en ældre gravplads. De få genstandsfund kunne tyde på, at der aldrig har været en pragtbegravelse i anlægget, men dette kan ikke siges med sikkerhed, da anlægget kan have været plyndret og desuden er stærkt forstyrret. Eventuelle grave i skibssætningen kan derfor være forsvundet uden at have efterladt sig spor.

Nær midten af »skib 2« i Färlöv fandtes et tyndt brandlag, der dækkede 15 m². På plantegningerne er brandlaget markeret som en grav. Det er dog ikke sikkert, at det skal tolkes sådan. Brandlaget, som var forstyrret af pløjning og nyere tids bygningsarbejde (tegl og moderne glas), indeholdt sod og brændte ben, men de brændte ben stammede udelukkende fra dyr. Udover brandlaget fandtes seks brandgruber inden for skibssætningens afgrænsning.⁴⁸ Brandgruber i og omkring »skib 1« og »skib 2« indeholdt i ni tilfælde udelukkende menneskeknogler, i to tilfælde både menneske- og dyreknogler, i syv tilfælde menneske- eller dyreknogler og i 11 tilfælde udelukkende dyreknogler. De brændte dyrebene, som kunne artsbestemmes, stammede fra hund og svin.⁴⁹ Ingen af brandgruberne kan sættes i direkte forbindelse til skibssætningerne, og det nærmeste, man kommer en evt. primærbegravelse i forbindelse med skibssætningerne, er brandlaget i »skib 2« – problemet i den forbindelse er, at brandlaget ikke indeholdt menneskeknogler, og det kan derfor ikke entydigt tolkes som resterne af en brandgrav. I kritisk tilbageblik må der altså i Bække, Glavendrup og Färlövs tilfælde rejses tvivl, om der reelt er tale om grave.

Ved de forsvundne skibssætninger ved Vejerslev, Tryggevælde og Torup er det selvsagt ikke muligt at påvise en eventuel grav. Skibssætningerne ved Jelling, Sdr. Ugglarp og Ljungarum er ikke tilstækkeligt undersøgt til, at man har kunnet påvise eventuelle grave i dem.

Spørgsmålet er, om man på baggrund af det arkæologiske materiale kan slutte, at de monumentale skibssætninger er gravmonumenter. Skal der gives et entydigt svar, må det nødvendigvis blive et *nej*. Man kan ikke entydigt påvise, at de monumentale skibssætninger har fungeret som gravmonumenter. Det har i langt de fleste monumentale skibssætninger ikke været muligt at

påvise sikre grave. Den eneste undtagelse er skibssætningen »Tingstenene« ved Lejre, hvori der er påtruffet grave – nemlig »grav C« og »grav 55«. Det er dog uklart, hvorvidt skibssætningen er rejst som gravmæle over en (eller flere) af disse.

Der er imidlertid visse forhold, som indikerer, at de monumentale skibssætninger rent faktisk *kan* have stået i forbindelse med grave. Ved Tryggevælde tyder runeindskriften snarere på, at der har været opført en gravhøj i forbindelse med skibssætningen, og at selve skibssætningen derfor nok ikke har fungeret som rammen om en grav. Oplysninger om fundet af en jernskjoldbule i en forsvundet høj ved Glavendrup⁵⁰ kan ligeledes tolkes i retning af, at der kan have været en vikingetidsgravhøj ved stenskipets vestende, men dette er ikke beviseligt. At Ales stenar faktisk kan være et gravmæle, kan (på trods af manglende fund af en entydig grav) ikke afvises. Der er fundet en grube med trækul cirka midt i stenskipet. Også en mulig urnebegravelse fandtes, og det kan ikke udelukkes, at der kan have været en grav andetsteds i skibssætningen, da arealet er forstyrret af pløjning og maskinafgravning.⁵¹ Det forhold, at de monumentale skibssætninger i flere tilfælde ligger på eller i tæt forbindelse med (samtidige eller ældre) gravpladser, er interessant – dette gælder med sikkerhed Lejre, Färlöv og Ljungarum men muligvis også flere andre af de monumentale skibssætninger – f.eks. Jelling, Bække, Glavendrup og Torup. Desuden udgår flere af skibssætningerne fra ældre gravhøje som f.eks. ved Jelling, Bække og Glavendrup. Flere andre skibssætninger ligger eller har ligget tæt ved eller i direkte forbindelse med høje (Vejerslev, Lejre, Tryggevælde og Färlöv). Meget synes altså at koble de monumentale skibssætninger til gravpladser og/eller gravhøje. Forbindelsen til ældre gravpladser og gravhøje giver imidlertid ikke svaret på, om de monumentale skibssætninger i sig selv skal tolkes som gravmæler.

Hvis »Tingstenene« på Lejre-gravpladsen skal forstås som et gravmonument sat over én af de undersøgte grave, kan det enten dreje sig om den såkaldte »grav C« eller »grav 55«. Begge disse grave indtog placeringer omtrent i skibssætningens længdeakse. »Grav C« lå tæt på centrum af skibssætningen, og »grav 55« lå i den nordligste tilspidsning af stenskipet. Dét, der taler for, at »grav C« kunne være den grav, skibssætningen er sat over, er dels gravens centrale placering samt det faktum, at den indeholdt en skjoldbule – det nærmeste man kommer en våbengrav på Lejre-gravpladsen. At skibssætningen kunne være sat over »grav 55« indikeres af den ofrede træl, som den døde havde fået med i graven – dette vidner om rigdom og høj social status. Der er dog ingen sikre beviser for, at skibssætningen har med nogle af disse grave at gøre.

Paralleller til skibsbegravelser

På trods af den tilsyneladende gravtomhed er det fristende at tolke monumentale skibssætninger som gravmæler. I kraft af deres form og størrelse giver de mindelser om fornemme skibsbegravelser, som kendes fra f.eks. Ladby, Hedebjerg, Oseberg, Gokstad og Borre. Alene på baggrund af skibsformen, monumentaliteten og det faktum, at mange af de mindre skibssætninger *er* grave, synes det nærliggende at drage parallellen – det er da også gjort af blandt andre Montelius, Müller-Wille og Capelle, som har været inde på, at skibssætninger måske kan ses som en slags erstatninger for reelle skibsbegravelser.⁵²

Der har gennem tiden været forskellige teorier om tanken bag de regulære båd- og skibsbegravelser. Tolkningerne omfatter, at skibet rent praktisk har fungeret som kiste eller brændsel til ligbålet, at skibet skulle signalere afdødes sociale status, at skibet spillede en »funktionel« rolle som afdødes transportmiddel til dødsriget, samt at skibet har haft en religiøs, symbolsk betydning som tegn på afdødes tilknytning til en bestemt guddom.⁵³ Flere af teorierne er også interessante i forbindelse med skibssætningsmaterialet. Såfremt meningen med skibsbegravelserne f.eks. har været symbolsk at befordre den afdøde til et dødsrige, kan man forestille sig, at skibssætningerne måske er udtryk for en lignende tankegang.

Flere forhold adskiller dog de monumentale skibssætninger fra skibsbegravelserne. Hvor de reelle skibssætninger oftest er rigt udstyrede pragtgrave indeholdende offerdyr og gravgaver, står de gravtomme skibssætninger i stærk kontrast dertil.

Ved de højsatte skibssætninger er den afdøde typisk placeret omtrent midtskibs. Enten i et kammer ombord på skibet eller nedgravet under selve skibe.⁵⁴ Hvis der er en sammenhæng, og de monumentale skibssætninger har fungeret som en art gravskibe, må man på baggrund af skibssætningerne anslå, at den døde er gravlagt omtrent midtskibs. En central placering af en mulig jordfæstegrav i Bække-skibssætningen, »grav C« i Lejre-skibssætningen, en brandgrube i Kåseberga-skibssætningen samt et tvetydigt brandlag i Färlöv »skib 2« gør det fristende at tolke anlæggene som grave tilknyttet stenskipene.

Ved de højlagte skibe fra Oseberg, Gokstad og Borre er der konstateret tegn på, at ligene synes fjernet fra gravene allerede kort tid efter gravlæggelserne. Måske stammer sporene fra en flytning af afdøde med en kristen genbegravelse for øje. Også fra vort hjemlige Ladby-skib er den døde tilsyneladende blevet fjernet – dette menes at være sket i første tredjedel af 900-årene, få år efter gravlæggelsen havde fundet sted.⁵⁵ Disse paralleller kan teoretisk tale for, at den tvetydige grav i Bække-skibssætningen og »grav C« i Lejre-skibssætningen skal forstås som reelle grave tilknyttet skibssætningerne, og at de grav-

lagte i forbindelse med trosskiftet er blevet flyttet og genbegravet i kristen indviet jord – dette fænomen kendes tilsyneladende fra Nordhøjen og kirken i Jelling. En variant kendes fra Hørning, hvor en kirke bevidst opførtes ovenpå en hedensk grav.⁵⁶

Flere af de tilsyneladende gravtomme monumentale skibssætninger har ret sikkert haft en forbindelse med gravpladser. Det tilsyneladende fravær af grave i visse af de store skibssætninger kan teoretisk skyldes, at den afdøde er blevet genbegravet andetsteds, men *hvis* skibssætningerne ikke i sig selv har dannet rammen om en grav, hvilken funktion har de så haft?

Kenotafer – gravtomme dødeminder

Det er muligt, at de kæmpe skibssætninger skal forstås som kenotafer. En sådan tolkning er ofte påført de tilsyneladende gravtomme skibssætninger.⁵⁷ Både ved Bække, Glavendrup, Tryggevejle og Jelling er runestenene sat til minde om afdøde, og stenedes nære forbindelser med skibssætningerne gør, at monumenterne *kan* tolkes som kenotafer.⁵⁸

Såfremt de store skibssætninger skal tolkes som kenotafer, må man logisk slutte, at det ikke kan forventes at finde grave i skibssætningerne. Dette stemmer på sin vis godt overens med de tilsyneladende gravtomme skibssætninger. Det skulle dog undre, om man har rejst kæmpeskibssætninger som f.eks. i Jelling og ved Kåseberga alene med det formål, at de skulle fungere som mindesmærker. Man må huske på, at der kan have været grave, som grundet kraftige forstyrrelser i flere af anlæggene ikke længere er til at påvise. Den muligvis plyndrede jordfæstegrav i Bække-skibssætningen kan måske ses som resultatet af en kristen genbegravelse af afdøde. En eventuel réel gravtomhed er dog ikke i sig selv ensbetydende med, at skibssætningerne har fungeret som kenotafer – det er imidlertid tænkeligt, at de monumentale skibssætninger har tjent flere formål på en gang, og at ét af disse har været at tjene som kenotaf.

Skibet som symbol

For at nå til en mere nuanceret forståelse af de monumentale skibssætninger vil vi i det følgende se på den før-kristne skibssymbolik. Skibets mulige symbolværdi kan måske give et fingerpeg i retning af en nærmere tolkning af baggrunden for anlæggelsen af de store skibssætninger, deres funktion og symbolik. Først må det dog overvejes, om skibssætninger overhovedet skal forstås som skibssymboler.

Forestiller skibssætninger skibe?

Som udgangspunkt må man have for øje, at skibet har spillet en central rolle for de søfarende skandinaver i forbindelse med handel, krig og ekspansion. Skibet har i Norden indtaget en særlig rolle – også som statussymbol. Visse skibssætninger med høje stævnsten og svungne sider giver i sig selv mindelser om vikingeskibets form. At skibssætninger réelt skal forestille skibe synes Tryggevælde-stenens runeindskrift at vidne om. Indskriften nævner ganske enkelt ordet »skib« (*skæith*) i forbindelse med et monument, der efter alt at dømme har bestået af en høj og en skibssætning med tilhørende runesten. Jernalderens bådgrave samt flere vikingetidige pragtbegravelser i skibe giver desuden en kraftig indikation af, at der har eksisteret en skibssymbolik i forbindelse med gravskikken. Dette understøttes af Ibn Fadlans rejsebeskrivelser fra begyndelsen af 900-årene samt myten om Balders gravfærd i »Gylfaginning« (nedskrevet o. år 1220) og det oldengelske kvad »Beowulf« (nedskrevet o. år 1000 – måske forfattet i 700-årene på baggrund af fællesgermanske sagn).⁵⁹

Visse forhold tyder altså på, at skibssætningerne réelt er skibssymboler, og selv om de monumentale skibssætninger ikke beviseligt er gravmonumenter, bygger de måske på samme idé om skibet som symbol, som synes at optræde i skibsgravene. Netop dét, at skibet, hvad enten det optræder som skibssætning, skibsgrav eller skibsbillede, nok skal ses som et symbol, gør sammenhænge lidt abstrakte, da et symbol i sagens natur indeholder noget implicit og nærmest uudtrykkeligt.

I nogle sammenhænge spiller skibet en rent praktisk rolle. Andre gange optræder skibet tilsyneladende som symbol.⁶⁰ I visse tilfælde kan det være svært at skelne, da skibet måske på én gang tjener en praktisk funktion og spiller en symbolsk rolle. Selvom skibet skulle optræde i en åbenlyst symbolsk sammenhæng, kan det stadig være svært at *tolke* symbolikken. En af udfordringerne derved er, at det selvsamme symbol kan rumme flere betydninger på én gang. Udover at symboler kan være polysemantiske, kan symboler også med tiden skifte betydning.⁶¹ Det er således muligt, at de monumentale skibssætninger ikke har haft samme symbolske indhold som de samtidige mindre skibssætninger og bronzealderskibssætningerne.

Skibssymbolet knyttet til magt

Beowulf-kvadet beretter, at kong Skjold ankom som spæd med skib – vel sendt fra guden Odin, som ifølge »Gylfaginning« er Skjolds fader. Det hedder sig, at Skjolds slægt kom til at regere i Lejre. Den svenske kongeslægt siges at ned-

stamme fra Njord, Frej eller Yngve-Frej, og Frej havde det magiske skib, *Skidbládnir*. Ifølge »Ynglinga saga« tilhørte *Skidbládnir* dog Odin.⁶²

Såfremt de monumentale skibssætninger skal forstås som prestigefyldt monumentalbyggeri opført af en magtelite, kan stenskipene meget vel være ladet med symbolik. Ud over at signalere magt, rigdom og formåen alene ved opførelsen af et sådant storslået monument kan det tænkes, at magthaverne har villet legitimere deres status som herskere og ledere af kulten ved at påberåbe sig slægtskab med guder eller ældgamle sagnkonger af guddommelig æt. Det kunne måske gøres ved at lade et kæmpemæssigt stenskip opføre – f.eks. som symbolet på det skib, som bragte kong Skjold til danerne og/eller som symbolet på Frejs skib. Måske har det faktum, at de monumentale skibssætninger er kæmpe stenskip, bare understreget, at der var tale om symbolet på det ypperlige, magiske skib *Skidbládnir* og ikke et hvilket som helst skib.

Skal de monumentale skibssætninger forestille *Skidbládnir*? Størrelsen af skibssætningen ved Jelling kunne måske tyde på det – det formentlig næsten 170 m lange stenskip kan dårligt skulle forstås som en slags erstatning for et virkeligt gravskib. Skibssætningens størrelse og monumentalitet har snarere henledt tankerne på et guddommeligt skib som *Skidbládnir*. Intet virkeligt vikingeskib har haft så store dimensioner. Det gælder samtlige af de omtalte monumentale skibssætninger, at de er større end de største kendte vikingeskibe (det længste er »skib 6« fra Roskilde, som måler 36 m).⁶³ Såfremt skibssymbolet associeredes med *Skidbládnir*, kan det tænkes, at en magthaver gennem opførelsen af en monumental skibssætning har kunnet demonstrere og legitimere sin position i kraft af symbolikken.

Skibssymbolet knyttet til frugtbarhed og død

I sagnet om kong Skjold fungerer skibet som kongens indgang til og udgang fra denne verden. Kongen menes at være sendt fra gudernes verden til menneskenes verden, og ved kongens død søsættes han atter i et skib for at drage tilbage, hvorfra han kom. Skjold er gudernes hjælp til menneskene i en svær tid. I fortællingen optræder skibet som bindeled mellem gudernes verden og menneskenes verden. Samtidig synes det at ligge implicit i fortællingen, at kongen bringer velstand og frugtbarhed med sig – repræsenteret i form af rigdomme ombord på skibet.⁶⁴ På baggrund af *Beowulf*-kvadet synes skibet på en gang forbundet med guder, konger og velstand, livets cyklus, frugtbarhed og død.

»Gylfaginning« beretter, at Thor viede bålet ved Balders gravfærd. En Thor vic-formular kendes f.eks. fra Glavendrup-runestenen og er dermed interes-

sant også i forbindelse med skibssætninger. Skib, dødeminde og Thor knyttes også sammen på »Sønder Kirkeby-stenen«, som bærer resterne af et skibsmotiv og en Thor vie-formular. »Hjermind-stenen 1« har også et skibsmotiv. Endnu en Thor vie-formular findes på »Virring-stenen«, og »Læborg-stenen« er forsynet med to Thorshammer-tegn, der måske skal forstås som en ækvivalent til Thor vie-formularerne.⁶⁵

Ifølge Snorre gravlagdes og brændtes Balder og dennes hustru Nanna ombord på skibet *Hringhorni*, og Thor viede ligbålet med sin hammer. Skibet sendtes til havs i flammer, og Balder havnede i Hel. Der synes at være tale om en reel rejse til dødsriget. Dette understreges af Hermods forsøg på at bringe Balder tilbage ved at ride til dødsriget på Odins hest. Undervejs krydsede han floden Gjoll via Gjallarbroen.⁶⁶

Måske skal man se skibsbegravelser, ryttergrave og begravelser i vognfading som den afdødes transportmiddel til dødsriget. Men spørgsmålet er, om skibssætningerne skal opfattes som symbolske gravskibe.

En kobling af skib og død kendes fra græsk og romersk mytologi, hvor skibet optræder som transportmiddel mellem de levendes verden og dødsriget. Her er der tale om færgemanden Charon, som mod betaling sejlede de døde over floden Styx. En yngre, nordisk parallel findes tilsyneladende i fortællingen om Sigmund og Sinfjötli i »Völsungesaga«, hvor en færgemand, der opfattes som Odin, tager den døde Sinfjötli med sig til Valhal.⁶⁷

Sammenholdes informationerne, anes konturerne af en reel forestilling om, at rejsen til dødsriget gik over vand. De monumentale skibssætninger kan pga. usikkerheden med hensyn til tilstedeværelsen af grave dog kun vanskeligt tolkes som dødeskibe.

Christian Adamsen har påvist flere eksempler på, at boplads og gravplads har været adskilt af vandløb.⁶⁸ Det er ikke sikkert, at vandbarrieren blot skal opfattes som skellet mellem boplads og gravplads, men måske tillige som et skel mellem profant og helligt område. Skibet skal på samme måde ikke nødvendigvis ses som et dødeskib, men måske i bredere forstand forstås som et bindeled mellem menneskenes og gudernes verden. Opfattes skibet på denne måde, kunne det tale for, at de monumentale skibssætninger, som findes på gravpladser og nær vandløb, skal forstås som kultpladser og ikke dødeskibe.

Det har været foreslået, at skibssætningerne skulle symbolisere det mytologiske skib, Naglfar. Naglfar kendes hovedsagligt som skibet, der bringer kaosmagterne til Ragnarok, og ikke som et fartøj, der bringer afdøde til dødsriget.⁶⁹ Såfremt skibssætninger ses som symbolske fremstillinger af skibet Naglfar, må symbolikken have taget afsæt i eskatologiske Ragnarok-forestil-

linger. Ikke meget peger dog i den retning, og det forekommer usandsynligt, at skibssætninger (store som små) skal tolkes som symbolske billeder af skibet Naglfar.

Det kunne forekomme mere logisk at sætte skibssymbolet i forbindelse med solskibe og frugtbarhedskult. Fra gammel tid kendes en skik med at bære solskibe omkring på markerne for at sikre frugtbarheden,⁷⁰ en skik man måske finder paralleller til i bronzealderens solvogne. Frej er guden, man normalt forbinder med den før-kristne frugtbarhedskult, og netop Frej tilskrives det helt særlige skib, Skidbladnir. Skidbladnir tillægges udelukkende positive træk, og vikingetidens skibssymboler turde derfor nok snarere symbolisere Skidbladnir end det dystre skib, Naglfar.

Man ved ikke med sikkerhed, hvordan religionsudøvelsen i det før-kristne Norden foregik, men der kan meget vel have været en forbindelse mellem frugtbarhedskult og dødekult – et fænomen som kendes fra agerbrugskulturer helt tilbage til oldtidens Mesopotamien. Verdensopfattelsen synes at have haft form af en cirkelbevægelse, som kan følges i fødsel og død, solopgang og solnedgang, forår og sommer med vækst og modning og efterår og vinter med henfald og goldhed – en bevægelse som måske har kunnet symboliseres i solskibet.

Frugtbarhedskulten menes at have været forbundet med den del af det før-kristne nordiske gudepanteon, som kom af vane-ætten (Njord, Frej og Freja), og netop vanerne synes at have haft en dobbeltrolle som frugtbarhedsguder og døds-guder.⁷¹ Liv og død, frugtbarhed og goldhed har indgået i en cyklisk verdensopfattelse, og det er derfor ikke underligt, hvis guderne Odin, Frej og Balder (og disses skibe) har været blandet ind i jernalderens og vikingetidens begravelsesritualer og dødekult og desuden har været vigtige i samtidens frugtbarhedskult. Såfremt skibe og skibssymboler, som nogle har foreslået, generelt skal forstås som Frejs attribut (Skidbladnir),⁷² synes Frej altså knyttet til skibssætninger, skibsbegravelser og forskellige rune- og billedsten.

Det er et kendt fænomen i religionshistorien, at ofre, herunder blodofre, udførtes for at sikre frugtbarheden. Dette leder tankerne hen på Thietmars beretning om blodige ofringer ved Lejre. Den verdslige leder har i gammel tid også gerne været kultens leder, og hvis de monumentale skibssætninger har fungeret som kultpladser for frugtbarhedskult og/eller dødekult, er det derfor ikke overraskende, at vi finder monumentale skibssætninger netop ved f.eks. Jelling og Lejre. På baggrund af en mulig sammenhæng mellem frugtbarhedskult og dødekult rokker det faktum, at flere af de monumentale skibssætninger ligger ved eller på gravpladser, heller ikke ved forestillingen om, at de kunne have fungeret som kultpladser – snarere tværtimod.

Politisk markering i en hedensk renæssance?

En interessant teori foreslår, at monumentale høje og pragtgrave kan ses som en *pagan revival*, dvs. en slags hedensk renæssance opstået i trosskiftetidens Skandinavien.⁷³ Else Roesdahl skriver: »I de senere år har flere arkæologer og religionshistorikere foreslået, at der skete en opblomstring af hedenskaben i Skandinavien umiddelbart inden de forskellige landes officielle overgang til kristendommen (...) Så vidt vi ved, var det i samme periode, at det kom på mode at opføre store skibssætninger og store gravhøje – som det havde været tilfældet i bronzealderen, mange hundreder år tidligere«. ⁷⁴ Det er muligt, at man som modvægt til en stærk påvirkning fra kristne nabolande mod syd og vest samt kristen mission i Norden ønskede at styrke sin egen hedenske identitet og fastholde egne kulturelle rødder. Jens Peter Schjødt skriver: »Et tegn eller et symbol giver kun mening, når det adskilles fra et andet modsatrettet tegn eller symbol«. ⁷⁵ I trosskiftetiden kan skibssymbolet (og Thorshammeren) måske netop have været opfattet som den diametrale modsætning til det kristne kors. Ved at opføre kæmpemæssige skibssætninger kunne man på én gang signalere ens hedenske tradition både indadtil og udadtil⁷⁶ – specielt hvis skibet opfattedes som Odins eller Frejs vartegn. Om man stedte afdøde til hvile i de kæmpe skibssætninger eller ej var måske i virkeligheden underordnet, og det kan vel tænkes, at der har været regionale forskelle. Det er langt fra sikkert, at der har ligget en fast og ensartet skik til grund for de monumentale skibssætninger – der har tilsyneladende været en form for fælles grundtanke, men variationer i skik og tankegods kan givetvis have forekommet.⁷⁷

Kilder tyder på, at der i anden halvdel af 900-årene var en reel fare for tyske korstog imod Norden. En udvidelse af Danevirke omkring år 968 understreger truslens alvor. Ifølge Widukinds »Res gestae Saxonicae« angreb Henrik I dannerne i 934, tvangsdøbte kong Chnuba og gjorde ham til vassal, og siden drev Otto den Store en blanding af mission og ekspansion rettet mod øst og nord. I sidste ende så kong Harald efter alt at dømme fordele i at konvertere og antage kristendommen, men fronterne mellem det hedenske Skandinavien og den kristne verden synes at være blevet trukket skarpt op i tiden forud for kristningen af Norden.⁷⁸

Som påpeget udgår de monumentale skibssætninger flere steder fra bronzealderhøje. Det synes ikke tilfældigt, at man har valgt at bruge tidligere tiders gravmæler og monumenter som udgangspunkt for egne monumenter.⁷⁹ Selvfølgelig kunne man spare arbejde ved at genbruge og måske udvide en allerede opført høj. En anden og dybere forklaring på dette genbrug kunne være, at tidens stormænd søgte at legitimere deres position ved at knytte bånd tilbage til tidligere tiders konger og ikke mindst til guderne Odin og Frej – illustreret

gennem brugen af skibssymbolet. Forbindelse til fortiden, slægtens rødder og et godt eftermæle synes at have været særdeles vigtigt for vikingetidens overklasse.

Tryggevælde-stenens indskrift fortæller, at Ragnhild opførte både højen, skibssætningen og runestenen. Det kan være, man har bygget videre på en bronzealderhøj, men skal vi tro runeteksten, opførtes der vel en ny høj. Der er derfor ikke nødvendigvis tale om at vise rødder tilbage og skabe kontinuitet, med mindre man anså højbyggeriet for at være en slags tradition videreført fra tidligere tiders højbyggeri – i så fald kunne dette være gjort netop for at knytte forbindelser til fortiden! Der kan altså være tale om, at man simpelthen har genoptaget ældre tiders skikke, og at højbyggeri og skibssætninger reelt har fået en renæssance i den sene jernalder og i vikingetiden.⁸⁰

Måske skal man altså se opførelsen af de monumentale skibssætninger som vidnesbyrd om en slags ublodig religionskrig, en markering af tro, en opblomstring eller genopfindelse af tidligere tiders skikke, et forsøg på at understrege legitimitet ved en fastholdelse af forbindelsen til fortiden og de gamle konger og guder, en styrkelse af kulturel identitet, en slags hedensk renæssance! Det er ikke kun store skibssætninger, men også visse kæmpehøje, der er blevet tolket som en politisk bevidst markering af hedenskab, og måske har 900-tallets vognfading-, våben- og ryttergrave haft samme politisk-religiøse implikationer.⁸¹

At de monumentale skibssætninger for en vis del findes ved kultcentre og magtcentre, som f.eks. Lejre og Jelling, synes bestemt ikke at være nogen tilfældighed. Verdslig og religiøs magt har været tæt forbundet, og magthaverne har sandsynligvis også været kultens overhoveder. Såfremt de monumentale skibssætninger forstås som en politisk-religiøs motiveret markering af tilhørsforholdet til den før-kristne religion, skulle det derfor ikke undre, at disse markante skibssætninger ligger, hvor de gør.

Sammenfatning og konklusion

De daterbare monumentale skibssætninger i Danmark synes opført i tiden ca. 900-970 med hovedvægt i første halvdel af 900-årene. Ofte har de stået i direkte forbindelse med høje, og dette træk synes typisk for de vikingetidige monumentale skibssætninger i Danmark. De monumentale skibssætninger i Skåne kan meget vel være samtidige med de danske. Alternativt er de en smule ældre og stammer fra yngre jernalder, og enkelte kan stamme fra bronzealderen – usikkerheden skyldes, at flere skånske skibssætninger kun kan dateres på baggrund af henholdsvis C14-prøver og typologi. Samlet peger dateringen

af de monumentale skibssætninger dog i retning af, at de er opført i tiden op til og omkring trosskiftet i Sydsandinavien.

Det tilsyneladende fravær af grave kan skyldes, at flere af de monumentale skibssætninger har været kraftigt forstyrret, og eventuelle grave kan dermed være gået tabt uden at efterlade sig spor. I visse tilfælde kan en grav have forekommet i de høje, som de monumentale skibssætninger flere steder udgår fra. Det er også muligt, at det tilsyneladende fravær af grave kan skyldes, at kristne efterkommere har sløffet eventuelle grave i skibssætningerne og givet de døde en kristen genbegravelse.

Det kan på baggrund af de arkæologiske vidnesbyrd ikke bevises, at de monumentale skibssætninger i Danmark og Skåne har fungeret som gravmæler eller gravmarkeringer. Eftersom flere af de tilsyneladende gravtomme skibssætninger har været stærkt forstyrret, bør der dog stadig herske en vis tvivl om, hvorvidt de engang har indeholdt grave. Efter min opfattelse kan de monumentale skibssætninger ikke tolkes som gravmonumenter med mindre, der påvises entydige grave i direkte forbindelse med skibssætningerne.

Såfremt det tilsyneladende fravær af grave er reelt, kan de monumentale skibssætninger have fungeret som kenotafer. Det synes dog tvivlsomt, at de monumentale skibssætningers hovedformål har været at tjene som kenotafer, og det strider imod min opfattelse *kun* at forstå de monumentale skibssætninger som kenotafer. Dog kan skibssætningerne meget vel have haft en delfunktion som selvrejser-monument og kenotaf til beundring og ihukommelse af bygherren og dennes slægt.

Det tilsyneladende fravær af grave – sammenstillet med de i skibssætningerne ofte forekommende gruber, ildsteder og stolpehuller – tyder på, at de monumentale skibssætninger kan have fungeret som kultsteder, hvor ofringer og kultiske måltider har fundet sted. At der i flere af de monumentale skibssætninger også optræder sten med skålgruber sandsynliggør, at stenene kan have været opfattet som hellige. Desuden ligger flere af de danske og skånske monumentale skibssætninger nær kendte kultcentre. At der i Lejre muligvis optræder grave med direkte tilknytning til en monumental skibssætning udelukker ikke, at de monumentale skibssætninger kan have fungeret som kultsteder. Flere kilder vidner om rituelle menneskeofringer i 900-årene, og som påpeget synes frugtbarhed og død at have været tæt forbundet i vikingetidens religiøse forestillingsverden og religionsudøvelse. De monumentale skibssætninger kan således være rejst som kultpladser til brug ved større kultiske begivenheder knyttet til en frugtbarheds- og dødekult.

Som anført synes de monumentale skibssætninger gennemsyret af symbolik. Det er ikke muligt at påvise, hvad man præcis har forbundet med skibs-

sætningerne og deres symbolik, men som berørt kan skibssymbolet forstås som Frejs skib, »Skiðblaðnir«. Skibssymbolet kan knyttes til både frugtbarhed og død, men på baggrund af Naglfars udelukkende negative og kaotiske rolle forekommer det usandsynligt, at skibssætninger skal opfattes som symbolet på netop dette skib. Tilbage står spørgsmålet, om de monumentale skibssætninger kan forstås som dødeskibe, der har skullet transportere afdøde til Hel eller Valhal. Dødeskibet kendes dog primært fra græsk mytologi, og eftersom de monumentale skibssætninger ikke beviseligt er grave, kan der dårligt argumenteres for dødeskibsteorien.

Det kan på baggrund af topografiske og arkæologiske iagttagelser konkluderes, at de monumentale skibssætninger karakteriseres af en højtliggende eller på anden måde fremtrædende placering i landskabet, og netop placeringen i terrænet synes bevidst udnyttet til at understrege monumentaliteten. Ofte ligger de også ved større færdselsårer, og det har tydeligvis været meningen, at monumenterne skulle ses og beundres. I flere tilfælde tyder de monumentale skibssætningers geografiske placering ved samtidige magt- og kultcentre på, at de er opført af periodens magtelite. Formodningen om, at de monumentale skibssætninger er rejst af en magtelite, som også har fungeret som ledere af kulten, støttes af runeindskrifter med Thor-påkaldelser og benævnelser af konge-, thegn- og gode-titler på runesten, som står i forbindelse med flere af de danske monumentale skibssætninger. Også selve størrelsen af de monumentale skibssætninger indikerer, at de er rejst af en magtelite med kontrol over en større arbejdskapital.

Der skete tilsyneladende en opblomstring eller måske en slags genopfindelse af gamle skikke i tiden op til trosskiftet. En sådan hedensk renæssance kan være nøglen til forståelsen af baggrunden for opførelsen af de monumentale skibssætninger. Skibet var efter alt at dømme et kraftfuldt symbol, som stod i modsætning til det kristne kors. Opfattedes de monumentale skibssætninger som Frejs eller Odins symbol, har de kunnet symbolisere og signalere tilhørsforholdet til den før-kristne religion og rødderne tilbage til en fjern nordisk fortid. Man kan forestille sig, at visse monumentale skibssætningers forbindelse med ældre gravpladser, høje og sten med skålgruber har understreget disse rødder og skabt en form for kontinuitet. De monumentale skibssætninger kan således være rejst som en politisk-religiøs markering af hedenskabens som reaktion mod kristendommen i årene op til trosskiftet.

Det er min opfattelse, at de monumentale skibssætninger har tjent flere formål på en gang. Skibssætningernes mulige symbolske understregning af hedenske rødder kan samtidig have demonstreret magthavernes legitimitet ved at trække på forestillinger om guder og ældgamle konger af guddommelig

slægt. Ved at rejse monumentale skibssætninger kan bygherrerne – i kraft af skibssymbolikken – have påberåbt sig eller antydnet et guddommeligt slægtskab og på den måde søgt at legitimere deres magtposition som herskere og ledere af kulten.

Det er min formodning, at der har stået flere store vikingetidige skibssætninger i landskabet, end man har kendskab til i dag – og som det turde være fremgået, kan de meget vel have stået i direkte forbindelse med f.eks. bronzealderhøje. Afslutningsvis vil jeg derfor opfordre til, at man ved fremtidige højundersøgelser er særlig opmærksom på eventuelle stenspor i, ved eller umiddelbart udenfor højfoden og gør sig overvejelser om, hvorvidt sådanne stenspor er rester af en fodkrans eller, om de kunne udgøre sporene efter stævnpartiet i en skibssætning.

De monumentale skibssætnings gåde er endnu ikke løst, men ovenstående behandling af de monumentale skibssætninger i Danmark og Skåne vil forhåbentlig kunne bidrage til en fornyet interesse for disse storslåede monumenter og de mysterier, som stenskipene bringer med sig i lasten.

Katalog

1. VEJERSLEV (Vejerslev sogn)

Beliggenhed: Ca. 20 km fra Viborg. Skibssætningen er ikke arkæologisk erkendt, men skal have ligget på »... Veierslev vestre Mark i Gudenaadalen, omtrent 160 Skridt fra Gudena, lige overfor Byen Braarup og tæt på Borre å«. ⁸² Området udgøres af en lav flodterrasse med ovenfor liggende skrænter og skråninger.

Dimensioner/udformning: Ca. 90x14 m. Bestod oprindeligt af 26 op til 2 m høje bautastene. I præsteindberetningen hedder det dog, at stenene »... staae saa høyt over Iorden, at de kan naae til en Karls Hage«. ⁸³ Skibssætningen lå mellem to små høje. Stævnstenene var større og højere end de andre sten og skal have stået på hver af de to små høje. Skibssætningen har dermed efter alt at dømme haft svungne stævnpartier. ⁸⁴

Andet: Endelig sløjfet i 1852, men mærkeligt nok beskrev Brøndsted siden skibssætningen som »... næsten forsvundet«. ⁸⁵

Datering: Yngre jernalder eller vikingetid – alene baseret på typologi.

2. JELLING (Jelling sogn)

Beliggenhed: Under Jelling-højene. Højene er områdets højeste punkter hhv. 117,7 og 119,0 m over havets overflade. Syd derfor løber Grejs Å, som munder ud i Vejle Fjord. Den gamle Hærvej ligger 3-4 km fra Jelling. ⁸⁶

Dimensioner/udformning: Stedvis påviste bautastene og stenspor udgør angiveligt en henvend 170 m lang NNØ-SSV-vendt skibssætning. Oprindeligt synes den formodede skibssætning at være udgået fra den bronzealderhøj, som findes i kernen af Nordhøjen. ⁸⁷ Måske har den 1,4 m høje »Jelling-sten 1« (DR 41) stået som stævnsten i, eller i anden forbindelse hørt til, skibssætningsmonumentet. Runestenens indskrift lyder: »Kong Gorm – gjorde disse kumler efter Thyre sin kone – Danmarks bod (ø: den, der »bødede« – d.e. udbedrede – Danmark)«. ⁸⁸

Andet: Jelling-monumenterne er undersøgt i flere omgange. Særligt ved Ejnar Dyggves undersøgelser af Sydhøjen i 1941-42 observeredes store sten og rækker af bautasten på den oprindelige terrænoverflade under højene.⁸⁹ I 2006 afdækkedes nord for Nordhøjen en let buet række af fem meget store sten. De nyopdagede sten er interessante, ikke mindst fordi der på andre lokaliteter ser ud til at have stået mere end én monumental skibssætning (f.eks. Lejre og Kåseberga).

Datering: Sandsynligvis opført i løbet af perioden ca. år 935-950, hvortil runestenen tidsfæstes. Sløjfet i år 958-959 eller senest omkring år 970 (skibssætningen overlejres af Nord- og Sydhøjen).

3. BÆKKE (Bække sogn)

Beliggenhed: NV for landsbyen Bække ved Bække mark og Klebæk høje. De to høje og den derved liggende skibssætning befinder sig på sognets højeste punkt – 81 m over havets overflade. Lokaliteten ligger ved den gamle Hærvej. Få kilometer vest for Bække mark løber Holme Å, og syd for Bække by findes et mindre vandløb.⁹⁰

Dimensioner/udformning: Den omtrent VNV-ØSØ-vendte skibssætning tager sit udspring i den mindste af to bronzealderhøje og har oprindeligt målt 45 x 6,5 m og har bestået af omtrent 60 sten. Da »Bække-stenen 2« (DR 30), som antagelig har udgjort den vestligste stævnsten i skibssætningen, måler næsten 2 m i højden, og stenene omkring midten af stenskipet måler ned til 1,25 m i højden, synes skibssætningen at have haft en svungen form med markerede stævne. Runestens indskrift lyder: »Reвне og Tobbe (?) gjorde disse kumler efter deres moder Vibrog (Viborg?)«.⁹¹

Andet: Udgravet og restaureret i 1956-57 ved Olfert Voss. En jordfæstegrav, sandsynligvis fra vikingetiden, erkendtes 6 m nord for skibssætningens vestligste stævn, og det er muligt, at området omkring skibssætningen har fungeret som regulær gravplads i nævnte periode. I den østlige del af skibssætningen konstateredes vejspor, som gennemskærer skibssætningen og er anlagt efter dennes ødelæggelse. Der er muligvis tale om en del af den gamle Hærvej.⁹²

Datering: »Bække-stenen 2« dateres til 900-tallet eller ca. år 960-970.⁹³ Såfremt den, som fundomstændighederne tyder på, har stået som stævnsten, er skibssætningen sandsynligvis samtidig. Runeindskriftens flertalsform kumler indikerer, at runestenen og skibssætningen er rejst som ét sammenhængende monument. Typologisk passer skibssætningen udmærket med en datering til vikingetid.

4. GLAVENDRUP (Skamby sogn)

Beliggenhed: På Glavendrup mark ligger Glavendrup-monumentet, som består af en skibssætning og runesten samt tre høje – heraf én opkastet i nyere tid. To af højene, der kaldes »Rævehøjene« og er fra bronzealderen, ligger tæt ved hinanden ved skibssætningens østende. Skibssætningens østende ligger i direkte tilslutning til den ene af højene. Runestenen står på den nyopførte høj i stenskipets vestligste ende. Monumentet ligger på en naturlig højderyg.

Dimensioner/udformning: Ca. 52 x 12 m stor skibssætning orienteret VNV-ØSØ (oprindeligt ca. 60 m i længden). Skibssætningen består af 29 sten, hvoraf den vestligste udgøres af en næsten 2 m høj runesten, »Glavendrup-stenen« (DR 209).⁹⁴ Runestenen er før runeristningen blevet udsmykket med 11 skålgruber – ornamenterne er overskrevet af runeindskriften, som lyder: »Ragnhild satte denne sten efter Alle den blege (?), viernes gode, hirdens højværdige thegn (æ: høvding i hirden). Alles sønner gjorde disse kumler efter deres fader og hans kone efter sin mand, men Sote ristede disse runer efter sin herre. Thor vie disse runer. Til en »ræte« vorde den, som ailti denne sten eller slæber den bort til minde over en anden«.⁹⁵

Andet: Højene og skibssætningen har lidt kraftigt under, at lokaliteten til langt op i 1800-årene fungerede som sandgrav og stenbrud. Monumentet er restaureret i to omgange – først af Vilhelm Boye i 1892, siden af Erling Albrechtsen i 1958. Anlægget er ret veldokumenteret, men der er uklarhed omkring det oprindelige antal høje, runestenens oprindelige placering, skibssætningens eksakte længde og om, hvorvidt skibssætningen har rummet en grav.⁹⁶ Ved Boyes restaurering konstateredes, at den østligste af stenene i sydrækken stod i foden af den vestlige Rævehøj (dette kunne tyde på, at skibssætningen har haft markerede stævnpartier og svungne rælinger).⁹⁷ Glavendrup-stenen, der med en vis sandsynlighed oprindeligt har udgjort stævnstenen i skibssætningen, fandtes i 1806 nedsunken i en høj. E.C. Werlauff oplyser, at der i den høj, hvorpå runestenene oprindeligt stod, er fundet knoglerester og en metaldolk.⁹⁸ I en rapport fra 1892 berettes det, at »... Runestenene har staaet paa en Høi, som ligeledes kaldtes »Rævhøi«, der formentlig har været opført ved Skibssætningens vestl. Stævn.«⁹⁹ Runestenene siges andetsteds oprindeligt at have stået på den såkaldte Flinthøj, og i eller ved denne høj skal der være fundet dele af en skjoldbule af jern.¹⁰⁰ Efterretningerne om fundet af en jernskjoldbule i Flinthøj kan evt. ses som en indikator for en mulig vikingetidig våbengrav i den forsvundne høj.

Datering: Da indskriften på Glavendrup-stenens søstersten, »Tryggevælde-stenen«, omtaler opførelsen af både en høj, en runesten og en skibssætning, synes det sandsynligt, at også Glavendrup-stenen er rejst samtidig med skibssætningen. Denne parallel tillader, med en vis forsigtighed, at benytte Glavendrup-stenen som daterende element i skibssætningen. Også runeindskriftens passus ... disse kumler ... tyder på, at skibssætningen er rejst samtidig med runestenene. Indskriften, og dermed nok også skibssætningen, dateres til omkring år 900 eller ca. 900-925.¹⁰¹ At skibssætningen tilsyneladende har haft markerede stævne og svungne rælinger passer typologisk godt med en datering til vikingetid.

5. LEJRE (Kornerup sogn)

Beliggenhed: Der har ligget mindst fire skibssætninger på højdedraget øst for Gl. Lejre nær Roskilde. På et næs imellem Kornerup Å og den udtørrede Lejre Å resterne af to skibssætninger, den største kaldet »Tingstenene«. Der er en rig repræsentation af høje i området – f.eks. Grydehøj, Hyldehøj og den nærliggende Ravnshøj.¹⁰²

Dimensioner/udformning: »Tingstenene« er orienteret NV-SØ og består af 28 sten – der er ingen stævnsten, så den oprindelige totallængde er derfor svær at bestemme – dog har længdemålet været mindst 60 m og muligvis helt op til ca. 80-86 m. Den mindste af de to bevarede skibssætninger (oprindelig længde ca. 40-50 m) består i dag kun af fem sten i den ene skibsside. Den ligger næsten parallelt med den store skibssætning. Yderligere mindst to nu forsvundne skibssætninger har antagelig målt ca. 45-50x10 m. Der har angiveligt været endnu en monumental skibssætning nord for Gl. Lejre (kaldet »Ørstenene«).¹⁰³

Andet: I perioden 1944-68 foretoges udgravninger ved Gl. Lejre under ledelse af Harald Andersen.¹⁰⁴ Det konstateredes, at området har fungeret som gravplads i vikingetiden. Flere steder påvist stenspor og rester af sprængte sten fra skibssætningens medtagede sider. »Tingstenene« overlejlrede gravene »grav A«, »grav 3«, »grav 12« og »grav 12«. Vikingetidsgravene lå, hvor fjernede sten fra skibssætningens sider formodes at have stået. Nogle omtrent Ø-V-vendte grave mellem Grydehøj og skibssætningens nordøstlige stenrække synes at respektere skibssætningens oprindelige forløb. Omtrent halvdelen af disse dateres til 900-tallet eller første halvdel af 900-tallet, resten er bredt dateret til vikingetid. På gravpladsen fandtes også ildsteder, gruber og stolpehuller. Vest for den store skibssætning er påvist tre rækker af stolpehuller, der følger

skibssidens krumning. En grav (grav C) i den store skibssætning er særlig bemærkelsesværdig pga. gravgodset, og fordi den indtager en plads omtrent midt i stenskipet. I gravfylden fandtes knoglestumper, trækulsstykker og halvdelen af en skjoldbule af jern. Skjoldbule er af typen R-562, som dateres bredt til tiden år 850-950.¹⁰⁵ Desuden fandtes bl.a. en fragmenteret ringnål af jern (lignende ringnåle kendes fra grave i Birka – én har på baggrund af en arabisk mønt fra samme grav kunnet dateres til år 900-950).¹⁰⁶ Graven kan have været plyndret. En anden interessant grav, kaldet »grav 55« eller »slavegraven«, fandtes i skibssætningens nordvestlige spids. Graven indeholdt to skeletter – begge mænd. Det øverstliggende skelet lå på maven, og en gennemskåret halshvirvel viste, at manden var blevet halshugget. Hånd- og fodstilling tydede på, at manden var bundet ved dødens indtræffelse. Under det halshuggede skelet lå endnu et skelet. Dette lå på ryggen med hænderne langs siden og hovedet mod vest. Ved skelettets bækkenparti lå bl.a. et dyrehoved-ornamenteret bronzespænde i Borre-stil fra perioden ca. år 900-940. I grav 55 og otte andre grave fandtes der dyrekogle- og tandfragmenter. Okse, hund, hest, svin og får var repræsenteret. I den såkaldte »grav 321« fandtes bl.a. en Thorshammer af jern, der har været beregnet som hængesmykke. Dette giver et fingerpeg om, at de omtrent Ø-V-vendte grave i området mellem den store skibssætning og Grydehøj er hedenske (en anden indikator er det forhold, at gravene synes at respektere skibssætningens udstrækning).

Datering: »Tingstenene« overlærer dele af den vikingetidige gravplads, hvilket giver mulighed for en *terminus post quem* datering. Visse grave fra før midten af 900-tallet synes at respektere skibssætningens oprindelige udstrækning. Er iagttagelserne korrekte, kan man udelukke, at skibssætningen skulle stamme fra bronzealderen – den må derimod være rejst i vikingetiden, sandsynligvis i perioden ca. år 900-950.

6. TRYGGEVÆLDE (Karise sogn)

Beliggenhed: Nær Tryggevælde og Hårlev på Sjælland har ligget en nu forsvundet skibssætning med tilhørende runesten og høj. At man overhovedet kender til skibssætningen skyldes den såkaldte »Tryggevælde-stens« (DR 230) runeindskrift. Det vides ikke, hvor runestenen oprindeligt stod, men den har måske stået på et af områdets højeste punkter, bronzealderhøjen »Keyserhøjen« – også kendt som »Kejsehøj« eller »Kishøj« (28 m over havet). Den nordlige del af Hårlev sogn består af lettere kuperet terræn, og her ligger Tryggevælde Å, som udgør grænsen mod Stevns herred. Der er flere oldtidshøje i området.¹⁰⁷

Dimensioner/udformning: Man kan kun gisne om skibssætningens oprindelige placering og størrelse, men at den, ifølge den 3,25 m høje Tryggevælde-stens indskrift, har været sat i forbindelse med en runesten og en høj kan meget vel indikere, at der har været tale om en anselig skibssætning. De skibssætninger, man ellers har kendskab til i direkte forbindelse med runesten og/eller høje, er nemlig oftest af monumental karakter (f.eks. Bække, Jelling, Glavendrup, Vejerslev og Anundshög). Runeindskriften lyder: »Ragnhild, Ulvs søster, satte denne sten og gjorde denne høj efter – og denne skibssætning – sin mand Gunulv, en »glammende« mand, søn af Nærve. Få bliver nu født bedre end han – Han skal vorde en »ræte«, som ailti denne sten eller slæber den herfra«.¹⁰⁸

Andet: Tryggevælde-stenen har tæt forbindelse til Glavendrup-stenen, idet de to sten er rejst på den samme kvindes initiativ. Begge runesten synes ydermere at have indgået som en del af (eller i tæt sammenhæng med) en skibssætning, og begge runeindskrifter afsluttes med en forbandelse af den, der måtte skade eller stjæle stenen.

Datering: Det eneste dateringsgrundlag man har, mht. bestemmelsen af Tryggevælde-skibssætningens alder, er selve Tryggevælde-stenen. Stenens indskrift røber, at skibs-

sætningen øjensynligt er opført samtidig med runestenen og den omtalte høj. Rune-
stenen, og dermed nok også skibssætningen, dateres til tiden ca. år 900-925.¹⁰⁹

7. SÖDRA UGGLARP (Bonderup sogn, RAÄ 6)¹¹⁰

Beliggenhed: På en højderyg (65 m over havet) ved Södra Ugglarp nær Romele-åsen
ikke langt fra Ugglarpssjön ligger en monumental skibssætning kaldet »Jättagraven«.
Dimensioner/udformning: Den ca. 40x10 m store skibssætning består i dag af 39 sten
sat med et jævnt mellemrum – to stævnsten samt 17 sten i den nordlige skibsside og
20 sten i den sydlige. Stenskipet er orienteret ØNØ-VSV. Stenene måler mellem 60
cm og 1,55 m i højden.

Andet: Ifølge oplysninger fra midten af 1800-tallet har der været yderligere fire sten-
sætninger på jorderne omkring skibssætningen – de eksisterer ikke i dag. Det vides
ikke, om der var tale om skibssætninger eller en anden type stensætninger. Skibssæt-
ningen er restaureret engang i perioden 1852-63 af den daværende lodsejer. Det vides
ikke, hvor medtaget stenskipet evt. måtte have været inden da. Jättagraven restaureres
igen i 1952, men oplysningerne er sparsomme. I 1989 udfærdigede Riksantikvar-
ieämbetet en kortfattet beskrivelse af monumentet.

Datering: Skibssætningen er ikke udgravet eller nærmere dateret, men menes at stam-
me fra tiden år 500-900.¹¹¹ Dateringen baseres udelukkende på typologi.

8. KÅSEBERGA (Valleberga sogn, RAÄ 20)

Beliggenhed: Syd for Valleberga findes en imponerende skibssætning kaldet »Ales
stenar«. Skibssætningen er orienteret NV-SØ og ligger på toppen af Kåseberga-åsen
lige ud til Østersøen. Åsens højeste punkt er 39,1 m over havet. Nord for åsen er der
vådmarker.

Dimensioner/udformning: Den 67x19 m store skibssætning består i dag af 59 bautas-
ten¹¹² sat med et jævnt mellemrum. De største er stævnstenene, hvis totallængde er
4,6 m – en tredjedel deraf er nedgravet. Stævnstenene er langstrakte og kantede. Ste-
nene i skibssætningens sider er lavere og har en mere afrundet form. Foran skibssæt-
ningens sydøstlige stævnparti står en mindre sten kaldet »rorstenen«. I stenskipets
nordvestlige del ligger i midteraksen en væltet sten kaldet »alterstenen«. De fire sten i
skibssætningens midterlinje (stævnstenene, rorstenen og alterstenen) er af Harde-
berga-sandsten, som har en lysere farve end skibssætningens resterende granitsten.
Der er påvist skålgruber på ca. 12 af stenene. Skålgruberne er i flere tilfælde placeret
langt nede på stenene nær jordoverfladen og dermed ikke særlig synligt.¹¹³

Andet: Den ældst kendte detaljerede afbildning af stenskipet er en tegning af C.G.G.
Hilfeling fra år 1777. På tegningen ses tre mindre sten på hver side af stenskipets syd-
østlige halvdel.¹¹⁴ Fra 1800-tallets anden halvdel findes en tegning af Ales stenar ud-
færdiget af N.G. Bruzelius. Tegningen viser en 19x6 m stor skibssætning bestående
af otte sten liggende langs østsiden af Ales stenar. Ifølge mundtlige oplysninger ind-
hentet af Bruzelius, har der på vestsiden af Ales stenar været yderligere to sten, som
skulle udgøre resterne af en tilsvarende skibssætning.¹¹⁵ Flere restaureringer har gjort,
at skibssætningen i dag ikke ser ud, som den gjorde oprindeligt. Monumentet er re-
staureret i 1916 under ledelse af bygmester C.O. Brogren og igen i 1956. Der benyt-
tedes maskinkraft, som reelt ødelagde den oprindelige overflade i og omkring skibs-
sætningen. Dette har besværliggjort eftertidens arkæologiske undersøgelser på stedet,
og vitale spor kan være slettet for altid. Arkæologer førte kun et meget begrænset tilsyn
med restaureringerne. Märta Strömberg var hovedinitiativtager til »Projektet Ales
stenar och Kåsebergaåsen«, som påbegyndtes i 1989. Strömbergs udgravninger har
bidraget med mange væsentlige oplysninger om Ales stenar og bl.a. gjort det muligt

at datere det meget omdiskuterede anlæg. I 2006 blev der foretaget magnetometer- og georadarundersøgelser ved skibssætningen.¹¹⁶ De foreløbige resultater tyder på, at der kan have været en indhegning eller et dige omkring Ales stenar. Desuden gjorde man iagttagelser, som kan tyde på, at der har ligget endnu en skibssætning på stedet (jf. Hilfelings og Bruzelius' optegnelser ovenfor).

Datering: Skibssætningen synes, på baggrund af C14-dateringer, opført i yngre jernalder eller vikingetid. Såfremt sten N24 reelt står in situ, giver den udtagne C14-prøve en *terminus post quem* datering, som beviser, at stenskipet ikke er rejst i bronzealderen.¹¹⁷ Ingen entydig grav har kunnet sættes i direkte forbindelse med skibssætningen.

9. TORUP (Vitaby sogn, RAÄ 4 og 36)

Beliggenhed: Ved Torup nær Vitaby ca. 10 km vest for Kivik findes en gravplads med flere delvist bevarede fortidsminder – bl.a. en skibssætning og en såkaldt domarring. Desuden findes flere rejste og væltede bautasten på lokaliteten, og der har sandsynligvis oprindeligt været flere skibssætninger. Området ligger på et højdedrag nord for vandløbet Mølleån, som munder ud i Østersøen.

Dimensioner/udformning: Ifølge oplysninger fra 1946 skulle der ved Torup ligge en ca. 42 m lang skibssætning, orienteret NNV-SSØ. Skibssætningen skulle have tværstillede stævnen, være rejst af slanke stenblokke og være delt på midten af to sten. Den skibssætning, som beskrives, findes øjensynligt ikke længere på lokaliteten, og den er ikke arkæologisk erkendt. Beskrivelsen afviger så meget fra den skibssætning, der i dag kan ses på stedet, at der ikke kan være tale om det samme anlæg. I Torsten Capelles katalog fra 1986 beskrives lokaliteten, som om der befinder sig to skibssætninger på stedet – både en 42 m lang og en mindre. Capelles oplysninger bygger imidlertid på Åke Ohlmarks' oplysninger fra 1946, som i Torups tilfælde synes forældede eller fejlagtige.¹¹⁸

Andet: En samling af mindre sten (en rejst og fem kuldfaldne) i gravpladsens sydlige del kan ifølge Riksantikvarieämbetets Fornminnesinventering være rester af yderligere en skibssætning, men med al sandsynlighed ikke den monumentale skibssætning, som Ohlmarks omtaler – den stadig stående sten måler 0,5 m i højden. Oplysningerne tyder således på, at der ved Torup har stået to eller eventuelt tre skibssætninger – heraf måske én af monumentale dimensioner.

Datering: Den 42 m lange skibssætning kan ikke dateres ud fra andet end Ohlmarks' beskrivelse. Typologisk kan der være tale om en skibssætning fra yngre jernalder eller vikingetid. Der er fundet yngre jernalder og vikingetids brandgrave på gravpladsen, og det er nærliggende at tolke skibssætningerne på lokaliteten som samtidige med disse. Det kan dog ikke bevises ud fra de foreliggende oplysninger.

10. FÄRLÖV (Färlöv sogn, RAÄ 1, 2, 4 og 7)

Beliggenhed: Lokaliteten findes på en nord-sydgående højderyg i Färlöv nord for Kristianstad. Mod vest skråner terrænet ned mod Vinneå. Øst for Färlöv løber Helge Å (dvs. »hellig å«), som munder ud i Østersøen. Färlöv ligger under 10 km fra Vä, som synes at have fungeret som centralplads og kan spores tilbage til romersk jernalder (Vä er det samme som det danske ord »vi«, i betydningen »hedensk helligdom«).¹¹⁹ I 1996-98 udgravedes resterne af tre store skibssætninger i Färlöv (»skib 1-3«) under ledelse af Tony Björk. Det blev ikke muligt at fritlægge skibssætningerne i deres helhed. De tre skibssætninger har været orienteret omtrent N-S. Lokaliteten er en regulær gravplads, og i området findes flere end 28 rejste bautasten. Der skal i 1960'erne være foretaget en mindre arkæologisk undersøgelse på lokaliteten, men undersøgelsen er

udokumenteret. Der findes også et »skib 4«, et »skib 5« og et »skib 6«. Fra »skib 3-6« findes intet daterende materiale. Omtrent 150 m sydvest for »skib 1« og »skib 2« findes en mindre høj med to rejste sten på toppen. Tidligere har der stået yderligere mindst én sten på højen. Højen er ikke udgravet.

Dimensioner/udformning: Af den ca. 50 x 13 m store vestligste skibssætning (»skib 1«) påtraf man 19 stenspor, som har udgjort ca. halvdelen af stenskipet – dvs. den sydlige afslutning og det meste af den østlige skibsside. Der påvist ingen grav i »skib 1«. Øst derfor lå den største skibssætning, »skib 2«. 33 stenspor fandtes, og kun den nordligste tredjedel af stenskipet kunne ikke fritlægges pga. nogle stående bygninger. Skibssætningens anslåede oprindelige størrelse er ca. 74-81 x 18 m – dermed den største kendte skibssætning i Sverige.¹²⁰ Nord for de to skibssætninger påtraf man stenspor, som kunne påvises at have sammenhæng med to stadigt stående bautasten. Anlægget tolkes som endnu en skibssætning (kaldet »skib 3«). »Skib 3« skønnes at have haft en længde på ca. 40 m. Selvom der er tale om en regulær gravplads på lokaliteten, har ingen grave entydigt kunnet sættes i direkte forbindelse med skibssætningerne.

Andet: Under udgravning af lokaliteten i 1996-98 gjorde man et sensationelt gravfund. Et importeret romersk bronzekar viste sig at indeholde de brændte rester af to mænd og deres krigsudrustning – alt optrådte parvis. Genstandene bar præg af at have været med på ligbålet. Fundene dateres typologisk til omkring år 200 eller 200-tallet. Der synes at have været en form for gravmarkering, da graven var omgivet af tomme gruber i et cirkulært mønster – muligvis spor af rejste sten eller pæle eller måske resterne af en høj med en fodkrans af sten. Mellem våbengraven og »skib 1« fandtes en række af seks brandgrave (eller måske store stolpehuller), som C14-dateredes til år 475-675. I 1997 fandt man en runesten ved den vestlige udkant af den gravplads, hvorpå skibssætningerne er påtruffet. Stenen lå øst for den gamle landevej, der gennemskærer Färlöv. Ifølge mundtlige udsagn lå der indtil begyndelsen af 1960'erne flere bautasten ved siden af vejen. Runestenen måler 2,84 m i højden. Indskriften består af minimum 19 runer, som er så forvitrede, at det har været umuligt at tyde indskriften. En stenpakning fundet under runestenen indikerer, at runestenen er fundet på dens oprindelige plads – i kanten af gravpladsen ved en vej. Indskriften dateres til ca. år 700-900.¹²¹

Datering: »Skib 2« overlejrede en romersk jernaldergravs gravmarkering. Materiale fra stenspor i »skib 2« C14-dateredes til ca. år 650-850. Trækul fra stenspor i det såkaldte »skib 1« er C14-dateret til tiden år 750-950.¹²²

11. LJUNGARUM (Norra Mellby sogn, RAÄ 18)

Beliggenhed: På Nävlingeåsen ved Ljungarum syd for Hässleholm i Skåne ligger en større udateret gravplads. På gravpladsen findes resterne af minimum to skibssætninger – heraf mindst én af monumental karakter. På lokaliteten findes mindst 21 rejste sten. Ifølge oplysninger fra 1928 skal Ljungarum-stenene være resterne af hele tre skibssætninger. Et mindre vandløb løber forbi lokaliteten og munder ud i Vramsån 3 km sydligere – åen løber sammen med Helge Å (dvs. »hellig å«). På Nävlingeåsen ligger også den store gravplads fra yngre jernalder, Stainabjär.

Dimensioner/udformning: En publikation fra 1946 oplyser, at der ved Ljungarum skulle ligge en ikke undersøgt 60 m lang skibssætning.¹²³ Den store skibssætning er stadig ikke arkæologisk undersøgt, men Tony Björk fra Regionmuseet i Kristianstad oplyser, at han har målt afstanden mellem den store skibssætningens to stævnsten til 63 m.¹²⁴ Stenene måler 1-2,2 m i højden, og flere tætstillede sten af varierende højde i stævnpartiet tyder på, at stenskipet har haft en svungen form.

Andet: Ljungarum ligger få kilometer fra Vätteryd-gravpladsen, hvor der findes ikke

færre end 15 skibssætninger fra yngre jernalder og vikingetid.¹²⁵ Syd for Ljungarum ligger Håglinge-gravpladsen, hvor der findes rester af mindst fire udaterede skibssætninger med længder på 20-25 m.

Datering: Den monumentale skibssætning kan kun typologisk dateres. På baggrund af de høje stævnsten og tilsyneladende svungne stævnpartier kan den meget vel stamme fra yngre jernalder eller vikingetid – stenstørrelsen og selve monumentets dimensioner peger også i den retning.

NOTER

En særlig tak til Elisabeth Munksgaard Fonden, Else Roesdahl, Jens Peter Schjødt, Tony Björk og Niels Peter Stilling.

1. Münter 1806, s. 25-28; Thorlacius 1809, s. 67; Werlauff 1827, s. 292-299; Worsaae 1843, s. 86; Bruzelius & Bruzelius 1850, s. 31-32; Montelius 1886, s. 185; Müller 1897, s. 659; Almgren 1904a, s. 312; Almgren 1904b, s. 34; Arne 1917, sp. 974; Montelius 1917, s. 47-52; Schnittger 1920, s. 43-46; Gustawsson 1933, s. 58-59; Broholm 1937, s. 11-12, 16-17 og 25-26; Ohlmarks 1946, s. 13-15; Dyggve 1955, s. 61 ff.; Brøndsted 1960, s. 331; Dyggve 1964, s. 16-18; Glob 1969, s. 97-100; Andersen 1970, s. 26-27; Müller-Wille 1970, s. 7 og 23; Roslund 1979; Capelle 1986, s. 2-4; Rieck & Crumlin-Pedersen 1988, s. 152; Strömberg 1990; Andersen 1995, s. 94; Crumlin-Pedersen 1995, s. 98; Roslund 2004.
2. Udtrykket *monumentale skibssætninger* benyttedes af Olfert Voss i 1959 om skibssætninger med en totallængde på 20-90 m. Torsten Capelle satte i 1986 et typologisk skel ved skibssætninger, hvis totallængde overstiger 40 m. Desuden benyttede Capelle betegnelsen *übergroßen Schiffsetzungen* om skibssætninger, hvis totallængde er minimum 60 m. Se Voss 1959, s. 668; Capelle 1986, s. 16; Capelle 2004, s. 80.
3. Müller-Wille 1970, s. 13-14; Capelle 1986, s. 55-58 og 19; Artelius 1994, s. 49.
4. Der findes også en stor skibssætning ved Ulriksberg i Skåne (Östra Herredstad sogn) og endnu en på en bronzealdergravplads ved Kivik på Ångakåsen (Södra Mellby sogn). Førstnævnte falder typologisk uden for artiklens emneområde, og om Kivikskibssætningen foreligger så få oplysninger, at en behandling af den ikke ville have bidraget væsentligt til artiklens ærinde. Skibssætningerne indgår derfor ikke i det empiriske materiale.
5. Capelle 1986, s. 16 og 62; Andersen 1988, s. 21; Elfstrand 1992, s. 15-16.
6. Hejselbjerg-Paulsen 1926-1927, s. 56-58; Broholm 1937, s. 19-20; Capelle 1986, s. 37.
7. Capelle 1986, s. 54; Strömberg 1990, s. 53; Capelle 1995, s. 71; Capelle 2004, s. 80.
8. Almgren 1904b, s. 34; Ramskou 1976, s. 61-62; Capelle 1986, s. 40-50.
9. Anglert 2003, s. 118; Pedersen 2003, s. 167.
10. Strömberg 1997, s. 12-14.
11. Björk & Edring 1997, s. 12; Björk 1999, s. 69-77.
12. Andersen 1960, s. 25; Andersen 1995, s. 92 og 119.
13. Jacobsen & Moltke 1942, sp. 77; Christensen 1987, s. 9; Christensen & Krogh 1987, s. 226-227; Krogh 1993, s. 184, 214, 216-217 og 258-259.
14. Wimmer 1914, s. 60; Jacobsen & Moltke 1942, sp. 1023-1024.
15. Jacobsen & Moltke 1942, sp. 281-284.
16. Broholm 1937, s. 23-24.

17. Fænomenet kendes fra andet omtrent samtidigt monumentalbyggeri. Se f.eks. Roesdahl 1997a, s. 147 og 152-154.
18. Jónsson 1929, s. 68; Broholm 1937, s. 25-26; Ohlmarks 1946, s. 71-73 og 216-219.
19. Capelle 1986, s. 14; Pedersen 2003, s. 168.
20. Strömberg 1990, s. 54.
21. Simonsson 1994, s. 76-78.
22. Thrane & Porsmose 1996, s. 170.
23. Björk & Edring 1997, s. 12; Björk 1999, s. 82.
24. Strömberg 1990, s. 63-64; Strömberg 1998, s. 278.
25. Andersen 1988, s. 26; Ångeby 1994, s. 76-77.
26. Jacobsen & Moltke 1942, sp. 990-991; Andersen 1951, s. 131.
27. F.eks. Roesdahl 1980, s. 188; Capelle 2004, s. 81.
28. Trillmich 1974, s. 20-21.
29. En tegning angiver en sten med »12 runde hull«. La Cour 1921, s. 163, note 3.
30. Henholdsvis DR (Danmarks Runeindskrifter) 56, 134 og 250.
31. Glob 1967, s. 194.
32. Strömberg 1994, s. 56-58; Strömberg 1998, s. 278.
33. Müller-Wille har foreslået en sådan tolkning af lignende fund fra gravpladserne ved Valsgårde og Vätteryd, hvor der også findes skibssætninger. Müller-Wille 1970, s. 23.
34. Simonsen 1981, s. 52-62.
35. Lund 2000, s. 221-222. Beretningen bygger på en øjenvidneberetning, men det er ikke Adam selv, som har været vidne til de kultiske handlinger.
36. Jensen & Kyrre 1948, s. 153; Lexikon der germanischen Mythologie, s. 462-463.
37. Andersen 1995, s. 91 og 99.
38. Roesdahl 1980, s. 185; Olsen 1989, s. 27; Anglert 2003, s. 124.
39. Simonsson 1994, s. 76-78.
40. Henholdsvis DR 55, 56, 81, 133 og 143.
41. Henholdsvis DR 248 og 250.
42. Jacobsen & Moltke 1942, sp. 729-730.
43. Capelle 1986, s. 21-22, 29 og 43-44.
44. Jacobsen & Moltke 1942, sp. 841.
45. DR 328.
46. Albrechtsen, *Runemonumentet i Glavendrup, Skamby sogn, Skam herred, Odense amt*. Journalnr. FSM 632-58/OBM 1917; Albrechtsen 1958, s. 87-90.
47. Desværre synes det ikke længere muligt at få foretaget disse undersøgelser, da materialet tilsyneladende er forsvundet.
48. Björk & Edring 1997, s. 12; Björk 1999, s. 67-68 og 74.
49. Personligt oplyst af Tony Björk.
50. Vedel Simonsens Katalog 1855-56 No. 69, Mus. 18068.
51. Strömberg 1998, s. 279.
52. Montelius 1886, s. 185; Müller-Wille 1970, s. 7 og 10-12; Capelle 1986, s. 33.
53. Rieck & Crumlin-Pedersen 1988, s. 147.
54. Wamers 1995, s. 149-154.
55. Rosenberg 1936, s. 9-10; Brøgger 1945, s. 3-8; Sørensen 1998, s. 179-185.
56. Pedersen 2003, s. 172-173.
57. Werlauff 1827, s. 298-299; Worsaae 1843, s. 86; Almgren 1904a, s. 312; Ohlmarks 1946, s. 19; Müller-Wille 1970, s. 23; Capelle 1986, s. 33; Strömberg 1994, s. 58.

58. For *Jelling-stenen 1's* vedkommende er der usikkerhed om forbindelsen til den mulige skibssætning.
59. Jónsson 1929; Simonsen 1981, s. 13 ff.; Haarder 2001.
60. Noget sådant kan også ses f.eks. i korset, som havde en rent praktisk funktion i forbindelse med henrettelser i romerriget, men som efter Kristi død på korset tillagdes en stærk religiøs symbolik.
61. Kobylinski 1995, s. 9 og 13; Schjødt 1995, s. 21. F.eks. ændredes hagekorsets symbolværdi ved historiens gang fra solsymbol til nazistisk vartegn.
62. Jónsson 1929, s. 6; Jensen & Kyrre 1948, s. 53; Lexikon der germanischen Mythologie 1995, s. 197; Haarder 2001, s. 35-36.
63. Crumlin-Pedersen 2002, s. 241.
64. Lexikon der germanischen Mythologie 1995, s. 352; Haarder 2001, s. 35-36. I litteraturen og digtningen fra 1800-tallet og op til i dag berettes det gerne, at kong Skjold lå på et kornneg, da han ankom ombord på skibet som spæd. Denne oplysning optræder ikke i kilderne, men synes afledt af tolkninger af kong Skjolds tilnavn *Skefing* og dennes søns navn *Beov* eller *Beowulf* (*scef* eller *scaef* betyder på oldengelsk *neg*, og *beow* eller *beav* betyder *byg*).
65. Henholdsvis DR 26, 77, 110 og 220.
66. Jónsson 1929, s. 67-68.
67. Gyldendals Religionsleksikon, s. 91; Schjødt 1999, s. 203-204 og 224.
68. Adamsen 2004, s. 22-28.
69. Jónsson 1929, s. 51 og 72-76; Ohlmarks 1946, s. 118.
70. Holtsmark 1970, sp. 494; Simek 1977, s. 33-36.
71. Kaliff 1997, s. 23-24.
72. Rieck & Crumlin-Pedersen 1988, s. 152.
73. Roesdahl 1997b, s. 229-230.
74. Roesdahl 1997b, s. 230. Felix Vestergaards oversættelse.
75. Schjødt 1995, s. 22. Felix Vestergaards oversættelse.
76. En lignende teori er fremsat om skibsbegravelserne ved Sutton Hoo. Carver 1995, s. 122.
77. Roesdahl 1980, s. 181.
78. Jacobsen 1910, s. 59-60 og 128; Roesdahl 1980, s. 200; Refskou 2004, s. 28-29.
79. Anglert 2003, s. 139.
80. Björn Varenius har fremsat en sådan teori om højene ved Uppsala, Anundshög og Ottarshög. Varenius 1995, s. 39-40.
81. Roesdahl 1992, s. 155 og 165; Carver 2001, s. 6; Pedersen 2002, s. 91-92.
82. Christensen 1876, s. 296.
83. Adamsen & Jensen 1996, s. 206-207.
84. Thorlacius 1809, s. 60.
85. Brøndsted 1960, s. 331.
86. Trap 1964, s. 1113-1114.
87. Krogh 1993, s. 251-256 & 260-261.
88. Jacobsen & Moltke 1942, sp. 78.
89. Dyggve 1964.
90. Trap 1965, s. 932.
91. Jacobsen & Moltke 1942, sp. 56.
92. Voss 1959, s. 661-668.

93. Wimmer 1914, s. 60.
94. Albrechtsen 1958, s. 88.
95. Jacobsen & Moltke 1942, sp. 252-253.
96. Trap 1956, s. 349 og 352; Albrechtsen 1958, s. 88.
97. Boye, *Mindesmærket ved Glaundrup, Skamby S., Skam H., Odense A. 1892*. Journalnr. OBM 1917.
98. Werlauff 1807, s. 280-281.
99. Boye, *Mindesmærket ved Glaundrup, Skamby S., Skam H., Odense A. 1892*. Journalnr. OBM 1917.
100. Vedel Simonsens Katalog 1855-56 No. 69, Mus. 18068. NM, Danmarks Oldtids arkiv.
101. Wimmer 1914, s. 103; Jacobsen & Moltke 1942, sp. 1022-1023.
102. Trap 1960, sp. 1113-1114; Hansen 1986, s. 4; Andersen 1995, s. 9.
103. Münter 1806, s. 42-43; Hansen 1986, s. 3-5; Christensen 1993, s. 166; Andersen 1995, s. 91-94 og 124.
104. Andersen, *Gravfund i skibssætningen ved Lejre, sb. 7, Kornerup s., Sømme h., Københavns a. Undersøgt 1944*, journalnr. NM I 855/44 = 194/45 = 152/46.
105. Rygh 1885.
106. Arwidsson 1986; Andersen 1995, s. 78-79 og 90.
107. Müller 1897, s. 667; Trap 1955, s. 147 og 149.
108. Jacobsen & Moltke 1942, sp. 284.
109. Wimmer 1914, s. 104-105; Jacobsen & Moltke 1942, sp. 281-283.
110. Riksantikvarieämbetets Fornminnesinventering er her forkortet RAÄ.
111. Capelle 1986, s. 54; Stilling 2002, s. 346-347.
112. En påvist, men forsvundet sten er ikke medregnet.
113. Strömberg 1988, s. 5-6; Strömberg 1990, s. 37-38 og 63-64; Strömberg 1997, s. 12-14; Strömberg 1998, s. 278.
114. Bruzelius 1874, s. 8; Strömberg, 1988, s. 1-2; Strömberg 1990, s. 77; Strömberg 2005, s. 393.
115. Bruzelius 1874, s. 8; Strömberg 2004, s. 14.
116. Offentliggjort i avisen *Sydsvenskan* den 16. november 2006.
117. Strömberg 1997, s. 13-14.
118. Ohlmarks 1946, s. 57-58; Capelle 1986, s. 54.
119. Björk 1999, s. 79.
120. Björk & Edring 1997, s. 12.
121. Gustafson 1997, s. 12; Björk 1999, s. 76-77.
122. Björk & Edring 1997, s. 12; Björk 1999, s. 69-77.
123. Ohlmarks 1946, s. 57.
124. Personligt oplyst af Tony Björk.
125. Ifølge Capelle 1986, s. 54 er der 24 skibssætninger.

LITTERATUR

- Adamsen, Chr. & Vivi Jensen (red.) 1996: *Danske præsters indberetninger til Oldsagskommissionen af 1807*, bd. 2. Nord- og Østjylland. Højbjerg.
- Adamsen, Chr. 2004: På den anden side. *Skalk* 2004, nr. 5, s. 20-28.
- Albrechtsen, Erling 1958: Runemonumentet ved Glavendrup. *Fynske Minder* 1958, s. 83-96.

- Almgren, Oscar 1904a: Vikingatidens grafskick i verkligheten och i den fornnordiska litteraturen. I: Almgren et al. (red.): *Nordiska Studier tillägnade Adolf Noreen*. Uppsala, s. 309-346.
- Almgren, Oscar 1904b: *Sveriges fasta fornlämningar från hednatiden*. Stockholm.
- Andersen, Harald 1951: Tomme Høje. *Kuml* 1951, s. 91-135.
- Andersen, Harald 1960: Hovedstaden i riget. *Nationalmuseets Arbejdsmark* 1960, s. 13-35.
- Andersen, Harald 1970: Jellings store sten. *Skalk* 1970, nr. 2, s. 26-30.
- Andersen, Steen Wulff 1988: Skibe af sten – alsiske skibssætninger fra den yngre jernalder. *Nordslesvigske Museer* 15, s. 21-26.
- Andersen, Steen Wulff 1995: Lejre – skibssætninger, vikingegrave, Grydehøj. *Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie* 1993. København, s. 7-142.
- Anglert, Mats 2003: Uppåkra. Bland högar, ortnamn och kyrkar. Landskapsarkeologi och tidig medeltid. *Acta Archaeologica Lundensia*, nr. 41, Uppåkrastudier 8. Stockholm, s. 117-144.
- Arne, T.J. 1917: Skeppssättning. *Nordisk Familjebok*, 2. udgave. Stockholm, sp. 974.
- Arwidsson, Greta 1986: *Birka II:2. Systematische Analysen der Gräberfunde*. Stockholm.
- Artelius, Tore 1994: Alla behöver en båt. I: T. Artelius, R. Hernek & G. Ångeby (red.): *Stenskepp och storhög, RAÄ, Arkeologiska undersökningar*, Skrifter No. 5. Kungsbacka, s. 43-54.
- Björk, Tony & Anders Edring 1997: Krigarnas grav och ättlingarnas skepp. *Populär Arkeologi* 1997, nr. 3, årgång 15, s. 10-13.
- Björk, Tony 1999: For Gods and Men to Behold: Excavations at an Iron-Age Grave-Field in Färlöv, 1996-1998. *Lund archaeological review* 1998, s. 67-84.
- Broholm, H.C. 1937: Skibssætninger i Danmark. *Fra Nationalmuseets Arbejdsmark* 1937, s. 11-26.
- Bruzelius, Nils Gustaf & Anders Johan Bruzelius 1850: *Beskrifning öfver Fornsaker funna i Skåne, jemte inledande anmärkningar öfver Svenska Antiquiteter i allmänhet*. Lund.
- Bruzelius, Nils Gustaf 1874: *Antikvarisk Beskrifning öfver Walleberga Socken: (Wallebergh 1374, Valleberg 1600) i Ingelstads Härad, Christianstads Län, Skåne*. Lund.
- Brøgger, A.W. 1945: Oseberggraven – Haugbrottet. *Viking. Tidsskrift for Norrøn Arkeologi*, bd. 9, s. 1-44.
- Brøndsted, Johannes 1960: *Danmarks Oldtid*, bd. 3, 2. udgave. København.
- Capelle, Torsten 1986: Schiffsetzungen. I: M. Müller-Wille et al. (red.): *Præhistorische Zeitschrift*, bd. 61, hæfte 1, s. 1-63.
- Capelle, Torsten 1995: Bronze-Age Stone Ships. I: O. Crumlin-Pedersen & B. Munch Thye (red.): *The Ship as Symbol*. København.
- Capelle, Torsten 2004: Schiffsetzungen. I: H. Beck, D. Geuenich & H. Steuer: *Reallexikon der Germanischen Altertumskunde*, bd. 27. Berlin, s. 78-81.
- Carver, Martin 1995: Boat-burial in Britain: Ancient Custom or Political Signal? I: O. Crumlin-Pedersen & B. Munch Thye (red.): *The Ship as Symbol*. København.
- Carver, Martin 2001: Why that? Why there? Why then? The Politics of Early Medieval Monumentality. I: Hamerow et al. (red.): *Image and Power in the Archaeology of Early Medieval Britain*. Oxford, s. 1-22.
- Christensen, J. 1876: Veierslev og Aigt Sogne. *Samlinger til jydsk Historie og Topografi*, bd. 6, første række. Ålborg, s. 296-297.
- Christensen, Kjeld 1987: Det lykkedes! *Nyt fra Nationalmuseet*, nr. 35, s. 9.

- Christensen, Kjeld & Knud J. Krogh 1987: Jelling-højene dateret. Kristendommens indførelse og Gorm den Gamles død. *Nationalmuseets Arbejdsmark* 1987, s. 223-231.
- Christensen, Tom 1993: Lejre beyond Legend – The Archaeological Evidence. *Journal of Danish Archaeology* 10, 1991. Odense, s. 163-185.
- la Cour, Wilhelm 1921: Lejrestudier. *Danske Studier*, bd. 18. København, s. 160-163.
- Crumlin-Pedersen, Ole 1995: Boat-burials at Slusegaard and the Interpretation of the Boat-grave Custom. I: O. Crumlin-Pedersen & B. Munch Thye (red.): *The Ship as Symbol*. København.
- Crumlin-Pedersen, Ole 2002: *The Skuldelev Ships I – Topography, Archaeology, History, Conservation and Display*. Roskilde.
- Dyggve, Ejnar 1955: Hvorhen førte oldtidsvejen i Tibirke. *Fra Nationalmuseets Arbejdsmark* 1955, s. 61-73.
- Dyggve, Ejnar 1964: *Mindesmærkerne i Jelling. Form og Tydning*. København.
- Elfstrand, B. 1992: Nyupptäckt skeppssättning – är den grav eller tingsplats? *Populär Arkeologi* 1992, nr. 4, årgang 10, s. 15-16.
- Glob, P.V. 1967: *Danske Oldtidsminder*. København.
- Glob, P.V. 1969: Jellings Bautasten. *Kuml* 1969, s. 97-109.
- Gustafson, Birgitta 1997: Ny runsten funnen vid Färlövs skeppssättning. *Populär Arkeologi* 1997, nr. 4, årgang 15, s. 12.
- Gustawsson, Karl-Alfred 1933: De stora skeppssättningarna vid Anundshög i Badelunda socken. En preliminär redogörelse för deras restaurering. *Västmanlands fornminnesförenings årsskrift*, bd. 21, s. 49-62.
- Gylvendals Religionsleksikon – Religion/Livsanskuelse*, 3. udgave, 1998. Finn Stefánsson & Asger Sørensen (red.). København.
- Haarder, Andreas 2001: *Sangen om Bjovulf*. København.
- Hansen, Ejgil 1986: Ravnshøj Dyst. *Skalk* 1986, nr. 5, s. 3-7.
- Hejselbjerg-Paulsen, Hans 1926-27: Sønderjyllands eneste Skibssætning. *Sønderjysk Maa- nedsskrift*, s. 56-58.
- Holtmark, Anne 1970: Skidbladnir. I: Danstrup & Karker (red.): *Kulturhistorisk Leksikon for Nordisk Middelalder*, bd. 15, sp. 494. København.
- Jacobsen, I.P. 1910: *Widukinds Sachserkrønike*. København.
- Jacobsen, Lis & Erik Moltke 1942: *Danmarks Runeindskrifter*, bd. 2. København.
- Jensen, Johannes V. & Hans Kyrre 1948: (Snorre Sturlason) Ynglinge-saga. *Heimskringla I*. København, s. 49-96.
- Jónsson, Finnur 1929: (Snorre Sturluson) *Gylfaginning*. København.
- Kaliff, Anders 1997: Graven – en symbol för både död och liv. *Populär Arkeologi* 1997, nr. 4, årgang 15, s. 23-26.
- Kobyliński, Zbigniew 1995: Ships, Society, Symbols and Archaeologists. I: O. Crumlin-Pedersen & B. Munch Thye (red.): *The Ship as Symbol*. København.
- Krogh, Knud J. 1993: *Gåden om Kong Gorms Grav*. København.
- Lexikon der germanischen Mythologie* 1995: Rudolf Simek (udg.). Stuttgart.
- Lund, Allan A. 2000: (Adam af Bremen) *Adam af Bremens krønike*. Højbjerg.
- Montelius, Oscar 1886: Om högsättning i skepp under vikingatiden. *Svenska Fornminnesföreningens Tidsskrift*, bd. 6, s. 149-189.
- Montelius, Oscar 1917: Stenskeppet vid Kåseberga. *Skrifter utgifna af Ystads Fornminnesförening* 1. Ystad, s. 41-56.
- Müller, Sophus 1897: *Vor Oldtid*. København.

- Müller-Wille, Michael 1970: Bestattung im Boot. Studien zu einer nordeuropäischen Grabsitte. *Offa*, vol. 25-26, s. 7-24.
- Münter, Frederik 1806: *Leire i Sielland*. København.
- Ohlmarks, Åke 1946: *Gravskeppet*. Stockholm.
- Olsen, Olaf 1989: Royal Power in Viking Age Denmark. I: Galinié (red.): *Les Mondes Normands*. Caen, s. 27-32.
- Pedersen, Anne 2002: Prachtgräber des 10. Jahrhunderts in Südsandinavien – Tradition und Erneuerung. I: J. Henning (red.): *Europa im 10. Jahrhundert – Archäologie einer Aufbruchzeit*. Mainz am Rhein, s. 81-94.
- Pedersen, Anne 2003: Reiche Bestattungen einer Aufbruchzeit – Tradition und Erneuerung in den Grabsitten des 10. Jahrhunderts in Altdänemark, Erinnerungskultur im Bestattungsritual. I: J. Jarnut & M. Wemhoff (red.): *MittelalterStudien*, bd. 3. München, s. 145-174.
- Ramskou, Thorkild 1976: *Lindholm Høje Gravpladsen*. Nordiske Fortidsminder, serie B, bd. 2. København.
- Refskou, Niels 2004: Ottonernes missionsvirksomhed. I: N. Lund (red.): *Kristendommen i Danmark før 1050*. Roskilde.
- Rieck, Flemming & Ole Crumlin-Pedersen 1988: Båden i kulten. *Både fra Danmarks oldtid*. Roskilde.
- Roesdahl, Else 1980: Religion – Grave og Mindesmærker – Kirker. *Danmarks vikingetid*. København.
- Roesdahl, Else 1992: Princely Burial in Scandinavia at the Time of the conversion. I: Kendall & Wells (red.): *Voyage to the Other World*. Minneapolis, s. 155-170.
- Roesdahl, Else 1997a: Landscape Sculpture in the Viking Age. *Århus geoscience*, vol. 7, s. 147-155.
- Roesdahl, Else 1997b: Cultural Change – Religious Monuments in Denmark c. AD 950-1100. I: Müller-Wille (red.): *Rom und Byzanz im Norden*, bd. 1. Mainz, s. 229-248.
- Rosenberg, G. 1936: Et højsat Vikingeskib. *Fra Nationalmuseets Arbejdsmark* 1936, s. 5-12.
- Roslund, Curt 1979: Ale – forntidsmatematiker och astronom? *Forskning och framsteg* 1979, nr. 5, s. 6-11.
- Roslund, Curt 2004: Liten astronomilära för Ales stenar. *Ale. Historisk tidskrift för Skåneland* 2004, nr. 3, s. 20-25.
- Rygh, Olaf 1885: *Norske Oldsager*. Christiania.
- Schjødt, Jens Peter 1995: The Ship in Old Norse Mythology and Religion. I: O. Crumlin-Pedersen & B. Munch Thye (red.): *The Ship as Symbol*. København.
- Schjødt, Jens Peter 1999: *Det førkristne Norden*. København.
- Schnittger, Bror 1920: Gottländska skeppssättningar från bronsålderns slut och järnålderns början. Nordisk Archæologmöde i Kjøbenhavn (referat ved Hans Kjær). *Aarbøger for Nordisk Oldkyndighed og Historie* 1920, s. 43-46.
- Simek, Rudolf 1977: Skidbladnir. Some Ideas on Ritual Connections between Sun and Ship. *The journal of the Scottish Society for Northern Studies*, vol. 9, s. 31-39.
- Simonsen, Jørgen Bæk 1981: *Vikingerne ved Volga*. Højbjerg.
- Simonsson, Eva 1994: Några reflexioner kring runstenen vid Anundshög. *Västmanlands fornminnesförenings årsskrift*, vol. 71, s. 76-82.
- Stilling, Niels Peter 2002: *Kulturminder i Skåne*. København.
- Strömberg, Märta (et al.) 1988: Ales stenar – stenarnas historia. *Ale. Historisk tidskrift för Skåneland* 1988, nr. 4, s. 1-13.

- Strömberg, Märta 1990: Vikingamonument eller maktsymbol i bronsåldersbygd? *Ystadiana* 1990, s. 33-112.
- Strömberg, Märta 1994: Har skeppssättningarna haft olika innebörd? *Fynske minder* 1994, s. 43-60.
- Strömberg, Märta 1997: C14-dateringar vid Ales stenar. *Ale. Historisk tidskrift för Skåneland* 1997, nr. 1. Lund, s. 9-21.
- Strömberg, Märta 1998: The Complex Meaning of Sweden's Largest Stone Ship »Ales stenar«. I: Wesse (red.): *Studien zur Archäologie des Ostseeraumes – Festschrift für Michael Müller-Wille*. Neumünster, s. 275-280.
- Strömberg, Märta 2004: Ales stenar – en komplicerad anläggning. *Ale. Historisk tidskrift för Skåneland* 2004, nr. 1, s. 9-25.
- Strömberg, Märta 2005: Monumental skånsk fornlämning i långsiktigt tolkningsperspektiv. I: Engelmark et al. (red.): *En lång historia – festschrift till Evert Baudou på 80-årsdagen*. Umeå, s. 387-400.
- Sørensen, Anne Christina 1998: *Skibsgraven fra Ladby – en nyvurdering*, København.
- Thorlacius, B. 1809: *Bemærkninger over de i Danmark endnu tilværende Hedenolds-Høie og Steensætninger*. København.
- Thrane, Henrik & Erland Porsmose 1996: Stormand – præst – konge. I: Crumlin-Pedersen, Porsmose & Thrane (red.): *Atlas over Fyns kyst i jernalder, vikingetid og middelalder*. Odense, s. 170-181.
- Trap, J.P. (red. Nielsen et al.) 1955: *Danmark*, Præstø amt, bd. 4, 5. udgave. København, s. 147-150.
- Trap, J.P. (red. Nielsen et al.) 1956: *Danmark*, Odense amt, bd. 5, 5. udgave. København, s. 349-352.
- Trap, J.P. (red. H. Jørgensen) 1960: *Danmark*, Københavns amt, bd. 2, 5. udgave. København, s. 1113-1115 og s. 1134-1141.
- Trap, J.P. (red. Nielsen et al.) 1964: *Danmark*, Vejle amt, bd. 8, 5. udgave. København, s. 1113-1121.
- Trap, J.P. (red. Nielsen et al.) 1965: *Danmark*, Ribe amt, bd. 9, 5. udgave. København, s. 932-934.
- Trillmich, Werner 1974: (Thietmar af Merseburg) *Chronik*, Buch 1. Darmstadt.
- Varenius, Björn 1995: Metaphorical Ships in Iron-Age Contexts. I: O. Crumlin-Pedersen & B. Munch Thye (red.): *The Ship as Symbol*. København.
- Voss, Olfert 1959: Bækkemonumentet. *Fra Ribe Amt* 1959, s. 660-670.
- Wamers, Egon 1995: The Symbolic Significance of the Ship-graves at Haiöaby and Ladby. I: O. Crumlin-Pedersen & B. Munch Thye (red.): *The Ship as Symbol*. København.
- Werlauff, E.C. 1807: Curæ posteriores til Kapitain Abrahamsons Forklaring over den Glavendrupske Runesteen. *Det Skandinaviske Litteraturselskabs skrifter*. København, s. 276-288.
- Werlauff, E.C. 1827: Om Nordboernes Skik at brænde og begrave Døde i Skibe, samt om Skibsforestillinger paa nordiske Fortidmonumenter. *Antiquariske Annaler*. København, s. 275-308.
- Wimmer, Ludvig (red. Lis Jacobsen) 1914: *De danske Runemindesmærker. Haandudgave ved Lis Jacobsen*. København.
- Worsaae, J.J.A. 1843: *Danmarks Oldtid oplyst ved Oldsager og Gravhøie*. København.
- Ängeby, Gisela 1994: Storhögen i järnålderslandskapet – social och religiös maktsymbol? I: Artelius et al. (red.): *Stenskepp och storhög, RAÄ, Arkeologiska undersökningar*, Skrifter No. 5. Kungsbacka, s. 71-80.

Monumental Ship-Settings in Denmark and Scania

This paper, based on the author's thesis, evolved from an attempt to determine the age, function, background and symbolism of seemingly grave-less monumental ship-settings – i.e. ship-settings with a length of at least 40 metres and constructed from large standing stones. The monumental ship-settings examined in this paper are (or were) located at Vejerslev, Jelling, Bække, Glavendrup, Lejre and Tryggevælde in present-day Denmark and at Södra Ugglarp, Kåseberga, Torup, Färlöv and Ljungarum in present-day Scania (figs. 1, 2, 4, 6, 7 and 9).

The archaeological evidence and scientific dates suggest that monumental ship-settings in Denmark were erected in the period leading up to the conversion to Christianity – approximately AD 900-970. The corresponding sites in Scania could very well be contemporary but some may be slightly older, and some may even date back to the Bronze Age. This uncertainty is due to the fact that the Scanian examples can only be dated typologically or by radiocarbon. Both methods are fairly inaccurate.

Most of the smaller ship-settings contain graves, predominantly cremation graves, whereas the monumental ship-settings often do not contain graves and gravegoods. Based on the lack of grave-related finds in monumental ship-settings, this paper reaches the conclusion that it is not possible to demonstrate that monumental ship-settings served as monumental tombs. However, several of the monumental ship-settings have been disturbed in numerous ways and a number of them could theoretically have contained graves which are no longer detectable. It is

also possible that the monuments may originally have contained graves, which were later destroyed or removed by the deceased's Christian descendants in connection with a new Christian burial of the deceased. However it is emphasized that, on the basis of the archaeological evidence, it can not be concluded that monumental ship-settings are monumental graves.

Their great dimensions and the siting of monumental ship-settings on high ground and near main transport routes, indicate that these monuments were intended to be seen and admired. At Jelling and Lejre, the locations of known royal and cultic centres coincide with monumental ship-settings (the archaeological and topographical observations made in this article are shown in figure 5). This situation, and the occasional direct connection with runestones mentioning kings, warriors and heathen priests, seems to link monumental ship-settings to an upper class or social elite who were probably also responsible for leading the cult. It is therefore concluded that monumental ship-settings were probably erected by an aristocracy or social elite. The monuments often contain postholes, fireplaces and burnt animal bones and it is suggested that they functioned as a cultic site associated with a pre-Christian Norse fertility cult.

The seemingly grave-less monumental ship-settings have, on several occasions, been interpreted as cenotaphs – i.e. commemorative monuments constructed in remembrance of a deceased person but without a grave. As no definite graves have been found in monumental ship-settings (except from at Lejre) this theory is plausible even though it seems a little too

“simple”. Commemorative rune-stones (fig. 3 and 8), associated with some of the Danish monumental ship-settings, can be seen as lending support to the cenotaph theory. It cannot therefore be entirely refuted and it seems probable that monumental ship-settings served, in part, as cenotaphs and commemorative monuments in remembrance of a master builder and his family.

As these monuments were erected in the period leading up to southern Scandinavia becoming Christian, it is suggested that they should be understood as a means of securing and underlining a sense of heathen Norse identity at a time of political and religious change. It is stressed that the ship as a symbol can be perceived as the ship *Skiðblaðnir* and, accordingly, an attribute of the fertility god Freyr. The

ship symbolism could very well be seen as a means of demonstrating opposition to the Christian cross and Christianity. Some of the monumental ship-settings include stones decorated with cup marks – allegedly Bronze Age holy symbols – and some are physically linked to Bronze Age barrows. This obvious reuse can be seen as an attempt to stress links with the past in a sort of *heathen renaissance* shortly before or during the process of conversion to Christianity.

Finally it is suggested that the ship symbol, in the form of a monumental ship-setting, could also have been used by a master builder as a means of claiming royal and divine descent and thus underlining his legitimacy as a ruler and leader of the cult – assuming that the ship symbol is interpreted as the mark of Freyr or Odin.

Felix Vestergaard
Horsens Museum