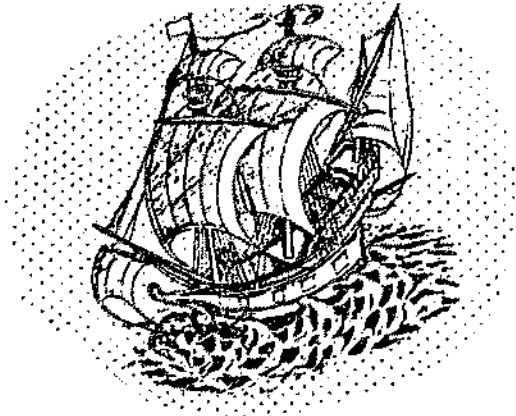


RAPPORTER



KORT RAPPORT FRÅN DET XV NORDISKA ARKEOLOGMÖTET I VISBY 1978.

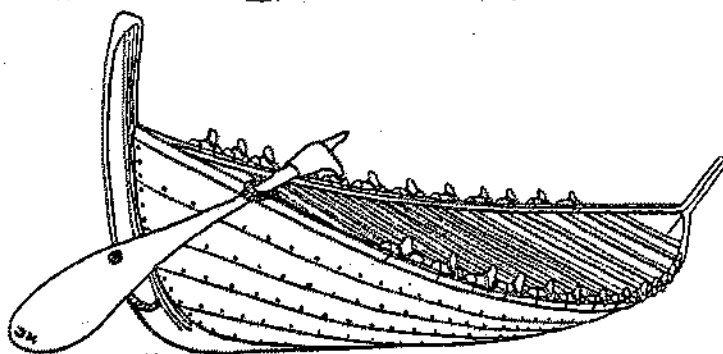
En mycket stor del av detta möte anslogs till marin arkeologi och sjöfart/handel i förhistorisk tid och äldsta medeltid. Det kan därför vara av intresse med en kort presentation av innehållet i föredragen.

Den enda rejäla diskussionen under mötet kom loss efter Gullberg/Jensen/Mikkelsens inledande försök att diskutera modeller för samhällssystem-ekonomisk/politiska strukturer. Dessa indelades preliminärt i vad som kallades "bandsamfund, stammesamfund, hövdingedømmer" och "statsdannelser" efter i huvudsak följande kriterier: näringsform, bosättningsmönster, befolkningstäthet, social differentiering, grad av politisk specialisering, tillgång till statuspositioner, reglering av tillgången till de ekonomiska resurserna, förhärskande produktionsform. Som exempel valdes en rad typkulturer från hela Norden. Vad som väckte ont blod tycktes av argumentationen lite svårt att urskilja. Ett sådant försök till gruppering möter ju alltid problem vid exemplifieringen där forskare har diametralt motsatta synpunkter om de olika kulturernas egentliga struktur. En mötesdeltagare träffade måhända huvudet på spiken, när han utan ordagranna citat ville att arkeologen skulle vara satt att strukturera knappar och inte samhällssystem. Som synes var i varje fall undertecknad av den åsikten att här framkom ett intressant bidrag, som för en gångs skull tände debatten. Måhända saknade jag då lite originellare synpunkter. Merparten av försökets termer och allmänna uppdelning kommer från amerikanska socialantropologer och har lite okänsligt överförts till vår situation.

På detta följde Ulla Lund Hansens översikt över handeln i romersk tid och under äldre germansk järnålder och Pekka Sarvas över betalningsmedel i Norden under förhistorisk tid. Det intressantaste föredraget tyckte jag nog kom med Heid Gjósteyn Resis föredrag om skandinavisk handel mot söder och väster under vikingatiden. Man har ju allmänt föreställt sig att vikingatidens oroliga förhållanden hade gjort det ointressant att transportera vardagsvaror och att man därför under tung eskort blott drivit handel med verkliga dyrbarheter, "lyxvaror." Eller som Resi uttryckte det: "Risiko for sjørøveri hadde...gjort handel med billige massevarer umulig, for ingen vil dra 'av sted med fare for liv og gods, hvis man blot skal hente en ladning spegesild."

Spikesillen åsido, de "massevarer" som Resi undersökt är täljstensföremål, bryn-

stenar och renhorn. Genom geologiska undersökningar har det nu kunnat fastställas att både täljstenen och brynstenarna kommer från Norge (möjligen nuvarande Västsverige till en del). Marinarkeologiska fynd har även gjorts som stöder tanken på transporter från Norge till framförallt den stora handelsplatsen och staden Hedeby i Slesvig. I Kattegat ligger troligen minst fyra upptäckta laster från fartyg med täljsten, utanför Djursland och vid stranden av Lilla Bält (Skalk nr 5 1968). Dessutom undersöks just nu det vikingatida skeppet vid Klåstad nära handelsplatsen Kaupang i Vestfold, Norge. Vad beträffar renhornen är



det då bara naturligt att anta att också de kommer från Norge. Resi nämner också möjligheten av att de järnbarrar som påträffats i Hedeby kan fastställas komma från närmare bestämda områden i Skandinavien. Se f 8 artikeln och järn och marinarkeologi i detta nummer av Meddelanden. Det östliga inflytandet och handelsvägarna ditåt blir allt mer aktuella. En intressant översikt för vikingatid och äldre medeltid gjordes av Anna-Liisa Hirviluoto. Segelleden tycks ha böjt av mot Estlandskusten och följt Finska vikens södra strand liksom i itinerarieleden i Kung Valdemars jordebok på 1200-talet. Beläggen är skattfynd i det aktuella området. I Vederlax (Viro-lahti) har även påträffats ett fartygsvrak, C-14-daterat till 800-talet. På finska sidan före övergången i höjd med Hangö har man haft lä för ogynnsam vind, den estniska är öppen, men enligt nutida förhållanden ligger 72 % av hårdvädret på mot finska sidan. I övrigt har jag fäst mig vid att några växtarter har mycket isolerade lokaler vid Finska vikens norra kust. Annars växer dessa arter blott i det inre av Ryssland. Måhända ett bidrag till diskussionen om ballastplatser i detta nummer av Meddelanden? Hirviluoto avslutade med följande tacksvärda ord: "I seglationen skedde en märkbar förändring i och med att hansakoggarna blev allmänna. De (ovan) nämnda finska sjökaptenerna har också tillfrågats i vilken utsträckning de ansett att dessa fartyg var lämpliga i skärgårdsfaren och enligt deras uppfattning lönar det sig inte att bege sig med en djupgående kogg i skärgårdsfaren utan lots. Dessa hade helst seglat med en kogg på öppet hav. Möjligen förhåller det sig också så att det danska 1200-tals itinerariet beskriver en urgammal rodd- och segelled, som vikingarna och synbarligen ännu gotlänningarna färdades längs under tidig historisk tid."

Den följande redovisningen av hamnar och hamntyper var visserligen givande men hade måhända tjänat på att gälla samtliga nordiska länder. Nu var det blott (i huvudsak) Norge, Island och Sverige som fick sitt material redovisat av resp. Asbjørn Herteig, utgrävare av Bryggen i Bergen ("Vesterhavshavner"), Helgi Thorláksson och Per Lundström ("Östersjöhamnar"). Visserligen var både Herteig och Lundström angelägna att framhålla det danska och finska men det tjänade ändå mest som utfyllnad. I den efterföljande diskussionen ombads även undertecknad att säga några ord om min inventering där jag framför allt tog upp olika hamnfunktioner, något jag delvis saknade i diskussionen.

Av de andra tunga föredragen märktes i marin arkeologi Ole Crumlin-Pedersens om arkeologisk dokumentation och tolkning av fartygsfynd, Arne Emil Christensens om arkeologisk inventering och undersökning under vattnet samt Sibylla Haasums om marin kulturminnesvård. Dock kan man väl säga att dessa föredrag mera var avsedda som information till arkeologer än för marinarkeloger och sportdykare. Därmed menas bara att de tre bidragen överlag behandlar sådana problem som länge varit kända och diskuterade bland oss. Crumlin-Pedersens föredrag var också intressant därför att han särskilt betonade detaljernas betydelse vare sig man mäter upp och dokumenterar ett fartyg på land eller i vattnet. Särskilt extremt är fallet båtgraven där ofta träet är helt utplånat (Sutton Hoo, Ladby) och bara rader med skeppsnaglar/spikar markerar bordens plats. Även där kan små träfragment överleva just vid järnföremålen som i sin fiberstruktur både visar riktningar och träslag, något som kan bli av avgörande betydelse vid en rekonstruktion. Vidare ligger, vad beträffar skeppskonstruktionen, "hovedvaegten i detailopmålingen... efter optagningen, med mindre traet er nedbrudt, så det ikke mere er formstabil." Konserveringen är då den springande punkten. Crumlin-Pedersen är optimistisk om möjligheterna att genomföra en dokumentation i full skala. Från arbetet vid den marinarkelogiska kursen i Stockholm 1975 kunde väl dras den slutsatsen att den metod som kommit fram vid dokumentation av Skuldelevskeppen är alltför tidsödande och tar för lång tid att läras in. D v s vid användning in situ, när grävskoparna redan hotar! Där verkar det logiskt att utnyttja en modifierad modell (se Fenwick i International Journal 1/1972) som går betydligt snabbare. Den användes exempelvis på Klintehamnsvraket vid Sjöhistoriska museets undersökning 1976 (Manneke-Sandberg i Gotländskt Arkiv 1976).

Måhända kunde man f ö också ha diskuterat värdet av det stora arbetet på att med noggrannhet på en centimeter när dokumentera föremålens läge i ett vrak. Ett skeppsvrak är ju en rest av en katastrofplats med ibland tusentalet kringrutschade föremål - där möjligen en kriminologiskt orienterad forskare skulle finna mening i denna typ av dokumentation - men blott för att dokumentera själva katastrofens förlopp. OK - detta är inte ointressant, men arkeologen är väl satt att rekonstruera skeppet, lasten, destinationen, samhället bakom o s v? Denna heliga ko kom inte heller upp i Visby.

För skeppsarkeologen, sammanfattade Crumlin-Pedersen, är den centrala delen i rekonstruktionen "det vigtige samspel mellem skrog, rig og last/ballast." Därför duger det inte med en teoretisk modell. Det gäller även att i praktiska försök med modeller i full skala bevisa saken.

I Christensens föredrag sammanfattades alltså inventerings- och undersökningsdelen. Av speciellt intresse tyckte jag (av personliga skäl) inventeringsbiten var. I fråga om de olika källor som kan komma till användning vid inventering pekade Christensen inte minst på just ortnamn och muntlig tradition: "For å sette saken litt på spissen, den viktigste delen av en registrering (inventering) under vann foregår slett ikke under vann, men i forberedelsene på land, og i elektronisk leting fra båt." Den elektroniska biten råkar jag själv vara lite skeptisk emot. Om denna typ av sökmetoder väntar vi fö en artikel i Meddelanden av Magnus Holmqvist, arkeolog vid Stockholms universitet (särskilt "side-scan sonar") Det andra håller jag med om! I övrigt vill man gärna säga att det norska exemplet med decentralisering av arbetet vid undersökningarna är väl värt efterföljd, även om Christensen blygsamt nog inte direkt framhäver detta.

Diskussionen efter dessa föredrag utvecklades i första hand till en dialog mellan föredragshållarna med ett inlägg av Carl-Olof Cederlund.

Av utomordentligt stor vikt är lagar och förordningar om marina fornlämningar. Sibylla Haasum svarade för denna del på ett uttömmande sätt vad beträffar situationen i Sverige. Det hade dock varit intressant att se en jämförelse här mellan Norden och övriga Europa. En del brittiska marinarkeloger framhäver ju oss som ett föredöme på det 'lagliga' området. Europarådets betänkande i frågan skulle här ha varit ett givande material (nyutkommet, behandlas i ett senare nummer av Meddelanden).

Lagar är som alltid ett tveeggat svärd. Det kunde vara lönt att diskutera om inte ett ständigt utökat och förfinat lagskydd i sig kunde verka skadligt. Ju mer förbud desto mer attraktion och dramatik kring vrakjakten. En sådan utveckling kan slå tillbaka eftertryckligt mot fornminnesvård och forskning på området.

På samma sätt kan en centralisering/monopolisering av undersökningarna leda till total stagnation både vad beträffar metoder som resultat.

Det är väl där vi skulle börja ta upp lagfrågorna. Inte som det förträffliga i juridiska regler utan som del av en verklighet som de både borde påverka och påverkas av. Realism är sällan skadlig på något område i samhället.

Till slut vill jag nämna några mindre bidrag som skedde i form av korta presentationer:

Per Smed Philipsen: Udgravning af sub-marin Ertebølleboplads (3 meters dybde) på Vestfyn, Danmark. Metode og teknik.

Søren Nancke-Krogh: Jernalderhavnen ved Stavns på Samsø (tidigare i Skalk nr 6, 1977).

Per Ole Schovsbo: Foreløbig meddelelse om resultater fra undersøgelsen af naturhavnen og vrak fra 1100-årene ved Kyholm, Samsø.

Harald Langberg: Fund af skibsrester under klitterne ved Vigsø i Nørrejylland. ^{x)}

Jag får avsluta denna personliga sammanfattning med att erkänna att jag faktiskt smet under några av bidragen och därför har mycket lite att meddela om dem. I några fall hoppas Meddelanden kunna återkomma med rejälare bidrag i dessa ämnen, skrivna av upphovsmännen själva.

CW

x)Om Harald Langbergs ämne skriver han även i Skalk nr 1/77: "Strandingsgods" då blott antydande att där även ligger fartygsrester.