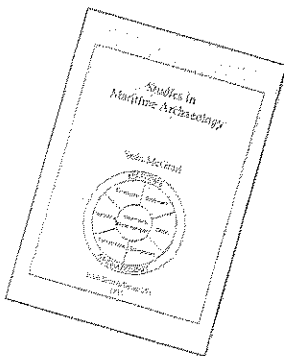


Nya böcker

Studies in Maritime Archaeology

av Sean McGrail
BAR British Series 256 1997. Oxford.
374 s.



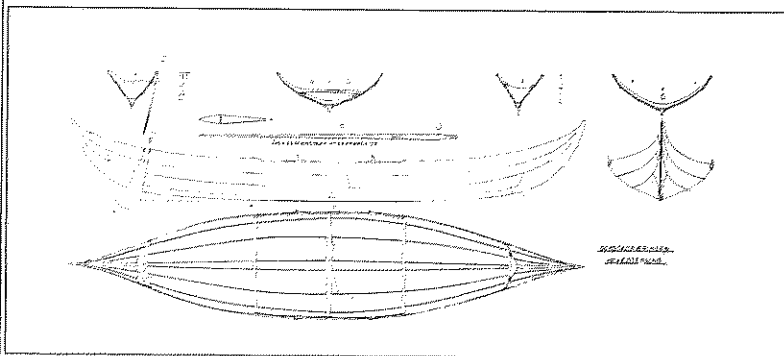
Sean McGrail har få, om några samtida, motevarigheter som på ett intressant sätt kan uttrycka sina åsikter på ett så stort fält som detta. Boken är en antologi med gamla uppsatser och nyskrivna eller tidigare ej publicerade manus av McGrail. Men förordet till varje sektion ger hela tiden nya vinklar och kommentarer till innehållet i artiklarna. De maritimarkeologiska temata som tas upp på dessa 374 tättryckta sidor är följande: *Maritime Archaeology, Maritime Structures, Ethnographic Studies, Classification Studies, Woodworking Techniques, Logboats, Prehistoric Plank Boats, Celtic boats & ships, Medieval Boats & Ships, Seafaring & navigation, Experimental Archaeology & the Estimation of Performance.*

LÄST AV CHRISTER WESTERDAHL

Redovisningen av McGrails aktiva liv i forskningens tjänst 1975-1995 är även på andra sätt imponerande. Det är inte minst betydelsefullt, att McGrail innan han inledde sin forskarkarriär hade ett helt an-

ligen gav det önskat resultat.

Denna bredd utnyttjades till fullo av McGrail och hans arbetslag på the Maritime Archaeological Research Centre (vid National Maritime Museum) under en förvånansvärd explosion av mari-



Gokstad-faringen, konstruktionsritning av Arne Emil Christensen. Oslo universitet, oldsaksamlingen.

nat liv, som fartygschef och flygplanspilot. Basil Greenhill, som var McGrails chef på National Maritime Museum i Greenwich berättar något om detta i ett kort men charmigt förord. Oförlömligt för en nordisk observatör är citatet från ett rakt svar från McGrail inför dem som skulle anställa honom: "I want to be the British Crumlin-Pedersen." Tyd-

timarkeologisk forskningsaktivitet på 1980-talet. De flesta av artiklarna stammar från en tiden eller har sin bakgrund däri. Det är av flera skäl svårt för en recensent med helt annan infallsvinkel på ämnet att kommentera – och även att förstå – hela bredden i detta arbete. Men det måste påpekas att även i de fält som vi delar är McGrails stora belä-

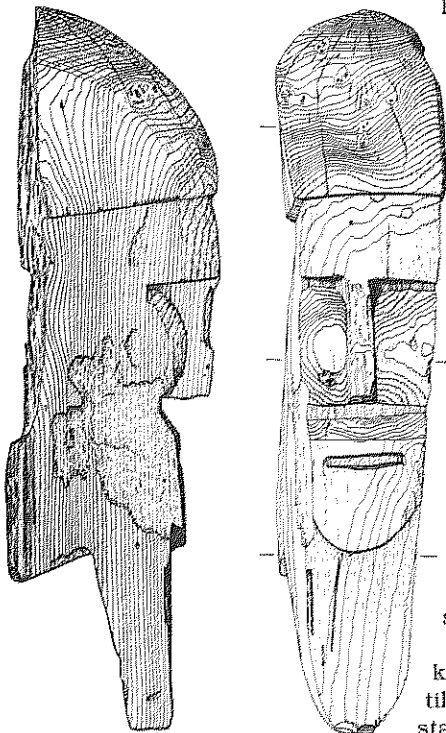
senhet och orientering uppenbar. Dessutom uttrycker han sig klart och koncist.

McGrail förefaller bäst utnyttja sina kvaliteter där hans bakgrund som sjöman faller utslaget. Hans fallenhet för klassifikation är dock mera uttalad i andra arbeten (t ex. *Logboats of England & Wales*, 1978 eller *Ancient boats in NW Europe*, 1987) än i detta, där endast en sektionstitel (med en enda artikel) ägnas detta ämne. Men man spårar också på andra håll en överväldigande ambition att ordna och klassificera, fastän det inte uppträder koncentrerat. Detta behöver inte uppfattas som en nackdel. Teknologi och "hard stuff", om jag får kalla det hård-data, är utan tvivel McGrails livsluft. Problemet är att modern maritim arkeologi skulle behöva mera av mjukdata, inte bara empiri och inte bara förklaringar, utan även en djupare förståelse av de bredare fälten maritim erfarenhet och maritim kultur.

Kanske skulle det redan nu vara en god idé att lägga denna förståelse till McGrails i övrigt välgenomtänkta definition av maritim arkeologi, för att fortfarande kunna använda den efter år 2000:

*My definition is linked to Man's use of all types of waterways (lakes, rivers, seas) with its focus on the vehicles of that use, the rafts, boats and ships: how they were built, from the selection of the raw material to launching; and how they were used. Thus we seek answers to such questions as: how, when, where, why and by whom was this raft/boat/ship built and used? The study of boat usage extends the domain of our subject outside the confines of Boat Archaeology (sensu strictu) to the study of the distinctive range of maritime and inland waterway activities (s 13 i boken, egentligen från 1984). Som Marek Jasinski har påpekat i flera sammanhang (Jasinski 1995: 108 ff) har de båda välkända brittiska definitionerna av ämnet maritim arkeologi faktiskt snarast definierat två delmoment i ämnet men inte ämnet självt. Muckelroys från 1975 i själva verket *undervattensarkeologi*, McGrails i huvudsak *nautisk arkeologi* (eller *skeppsarkeologi*). Som synes har dock McGrails formulering gett antydningar om vidare fält.*

Undertecknad har försökt förenkla problemet genom att hänvisa till en kulturhistorisk definition: de maritima aspekterna i forna samhällen eller liknande. Men man måste ge McGrail rätt i att den maritima kulturen följer båten, även upp på och in i land (på öar, vid kust, längs flod- och insjösamhällen)! Däremot kan man nog säga att McGrail utifrån sin egen definition inte fullföljer den i denna bok. Det är kanske inte heller att begära.



Manshuvud av trä påträffat i Nydam-mossen. Huvudet är ca 40 cm högt. Teckning: Eva Koch.

Slutligen kan jag påminna om att McGrails definition av vårt ämne hjälper oss att betona den samhällseliga betydelsen av transporter (i förlängningen också på land). Det är en väsentlig landvinning. I samma artikel får vi dessutom tydligt veta orsakerna till varför vanliga arkeologer inte fastnar för den maritima varianten:

1) *Många arkeologer undviker teknologiska ämnen.*

Kommentar: Detta måste vara fel. Ofta är de synnerligen teknologiskt medvetna men de behärskar inte maritim teknologi. Dessutom anser de förmodligen, att all teknologi måste sättas in i ett samhälleligt sammanhang, vilket

sällan görs inom den maritima arkeologin.

2) *En allmän avtjupat mellan "sjömän" och "landkrabbor".*

Kommentar: I ett vetenskapligt sammanhang kan man inte förutsätta att detta spelar någon nämnvärd roll. Orsaken måste i stället vara att maritima arkeologer misslyckats att påvisa relevansen för sitt ämne.

3) *Maritim arkeologi har setts som uteslutande undervattensarkeologi.*

Denna har tidigare bedrivits på tvivelaktigt sätt (mer eller mindre plundring och t.o.m. kommersiella inslag). Man kan tillägga att få arkeologer är intresserade av och/eller kunniga i dykning. *Därtill gäller de flesta vrak en så sen tid att de flesta arkeologer saknar intresse för dem ("telling us what we already know").*

Kommentar: Vi behöver knappast bemöta den förra punkten. Maritim arkeologi är också landbaserad. Eftermedeltida arkeologi är idag allmänt accepterad som en specialisering inom arkeologin, med bidrag som inte kunde ha nåtts på annat sätt, allra minst genom den skrivna historien.

Jag tror att McGrail har fullkomligt rätt om dessa orsaker till marinarkeologins utanförstatus. Men varför gör han då inget åt det?

Han har däremot själv flera vägande invändningar mot dessa oseriösa uppfattningar och fördomar, av liknande typ som mina kommentarer. Om man försöker skära bort det oväsentliga kvarstår följande: *maritima arkeologer har misslyckats att påvisa relevansen i sitt ämne för arkeologin och kulturhistorien i allmänhet, inte minst genom att demonstrera hur skeppen och andra maritima aspekter kan relateras till samhället i dess helhet.*

Tyvärn övertygar inte de försök att överbygga dessa spårar som McGrail (kanske) tänkt sig att göra. Snarare visar han på den fortsatta dominansen för den "rena" teknologin, där han ännu inte på något sätt behöver känna sig ensam.

Det finns givetvis massor av andra kommentarer att ge. En recensent som jag kan då natur-

ligtvis mobilisera sin speciella sakkunskap i de (fåtaliga) delar där den låter sig utnyttjas. Ibland kan det också bli fråga om åsikter mera än s. k. fakta. Både för omfångets skull och för principens skull är det omöjligt att göra detta över hela linjen. Några exempel skall dock ges.

Jag kan sålunda inte instämma i hans åsikter om experimentell batarkeologi, men detta är nog bekant efter vår (och andras) debatt ("the replication debate") i *LJNA* 1996. Jag kan bara upppepa, att jag tycker det är synd att han inte håller hårdare på de principer som han själv formulerade 1974 (om Gokstad-færingen; i denna bok avses särskilt s 318-319.

Jag måste också tillägga, att verket nästan helt saknar modern arkeologisk teori. För en skandinav är detta desto mera märkligt som McGrails mest aktiva tid sammanföll med ett av de mest markanta uttrycken för brittisk intellektuell dominans i sen tid, födelsen av den postprocessuella arkeologiska skolan. Från den USA-dominerade New Archaeology svängde pendeln över definitivt under 1980-talet. Vi behöver närma våra maritima aspekter till allmän arkeologi (och kulturhistoria i allmänhet). Varför kan vi inte tänka oss att göra tillägget *mare* till Ian Hodders proto-indo-europeiska kategorier *domos, foris* and *agrios* (i hans *The Domestication of Europe*)? Här hjälper inte McGrails verk. Snarare fjärrmar det tyvärr maritim arkeologi ytterligare från kulturhistorien.

Vi behöver alltså mera integration av vårt ämne. Detta skulle t ex vara bidrag till förståelsen av skeppet som en materiell kulturprodukt som uttrycker eller speglar det bakomliggande samhällets behov – och dessutom andra sammanhang (maritima eller andra). Vi skulle även behöva bli mer medvetna om det symboliska och "irrationella" elementet (det "kulturella" elementet?) i båtbygge och båthantering eller för den delen i andra maritima objekt och sammanhang. Eller för den delen slutgiltigt utplåna den artificiella analytiska gränsen mellan hav och land med hjälp av begreppet det maritima kulturlandskapet och dess aspekter (t ex makt, näring, transport, resurser, kognitivt landskap).

I stället för att vara generell vill

jag här ge en konkret kommentar till en detalj. McGrails uppsats *The interpretation of archaeological evidence for maritime structures* som finns i sektionen Maritime Structures är fortfarande ett intressant bidrag, även om det särskilt utgår från en tidvattenskusts speciella förhållanden. I detta fall gäller det föremål funna i den danska Nydam mose (s 56ff). Det är i och för sig inte att begära att McGrail skulle ha kännedom om den senaste diskussionen i ämnet. Utgrävarens av Nydam, Flemming Rieck, intressanta ideer återfinns i den nyttgivna *Military Aspects of Scandinavian Society* (Nørgaard/ Cluen, Eds;1997).

Ämnet gäller de mystiska hålförsedda trästänger som hittats i stor mängd i förbindelse med det stora ekskeppet. Harald Åkerlund (1963) tolkade dem mycket djärvt som hjälpmedel vid uppspanning av ett spänntåg av närmst "egyptisk" typ. McGrail vidhåller sin tanke (från *Sea Studies* 1983) att föremålen i stället tillhört en not (ett dragnät) eller möjligen t.o.m. ett fast fiskeredskap. Vid ett tidigare tillfälle har jag i *Meddelanden* (4/6 1983: 26) ansett detta vara en lika dålig idé som Åkerlunds (Nydambåten en fiskebåt?), men å andra sidan har jag inte funnit något rimligt alternativ.

Nu är det säkert så, att operationer med rodda järnåldersfartyg måste ha baserats på smygtaktik och ha utnyttjat överraskningsmoment. Bara detta förefaller utsluta varje tanke på nätfiske. När man väl gått i land levde man direkt på blixtnabb plundring av bygden och snabb reträtt. Det är kanske så, att vi i tolkningen har stirrat oss blinda på *själva båten*. Antingen har vi som Åkerlund utgått direkt från skeppet eller som McGrail från dess möjliga användningsområde. Detta gissande har framförallt lidit av det faktum att vi inte insett Nydamfyndens "logistiska" karaktär. De är alla lämningar av *en fullständig utrustning för en välorganiserad militär operation*. Där finns vid sidan av vapnen såväl till det yttre civila personliga ägodelar som redskap för kollektiv mathållning. Symposiet där diskussionen ägde rum ägnades i stor utsträckning påverkan på Skandinavien av den romerska militärapparaten. Rieck antyder en mycket intressant

möjlighet. Han jämför de funna trästängerna med uppbyggnaden av romerska tält för användning i fält. Där får både det stora antalet stänger och den hittillsvarande avsaknaden av all sovutrustning i offerfyndet en fullt möjlig förklaring.

Denna detalj får här tjäna som en påminnelse om bristen på teoretisk medvetenhet i tolkningar som Åkerlunds och McGrails. Så snart man relaterat det arkeologiska materialet till samhället, som här de militariserade samhällena omkring 350 e Kr och deras uppenbara förebilder öppnas ögonen för helt andra möjligheter än tidigare. Det behöver inte vara märkligare än så.

Som jag tidigare uttalat i en recension i LJNA (1989: 344-346) av McGrails *Ancient boats* (1987) brukar jag kunna rekommendera hans böcker för studenter. Jag tvekar inte heller för *Studies* i detta avseende. Och det är inte därför att artiklarna här har lärdomshistoriskt intresse, utan därför att de på sakens nuvarande nivå fortfarande är värdefulla som samtida texter.

Orsaken att det empiriskt respektabla i McGrails arbeten – och förresten även Åkerlunds – fortfarande är så intressant är i själva verket direkt alarmerande. Inga nutida forskare har nämligen gjort dem föråldrade.

Referenser

JASINSKI, MAREK: 1995.

Maritim arkeologi- genesis, definisjon og kunnskapsbehov. I: *Marinarkeologi kunnskapsbehov. Rapport från seminar 22-25 september 1993, Korshavn ved Lindesnes. Norges forskningsråd. FOK-programmet*, 103-127. Oslo.

NØRGAARD JØRGENSENSEN, ANNE/CLAUSEN, B (Eds): 1997.

Military Aspects of Scandinavian Society AD 200-1200. Publications of the National Museum. Studies in Archaeology & History Vol 2. Copenhagen.

ÅKERLUND, HARALD: 1963.

Nydamskeppen. En studie i tidig skandinavisk skeppsbyggnadskonst. Göteborg.