

## Indhold

Året der gik 2015, side 2	Kontingentstigning, side 3
Efterlysning, side 3	Nyt køkken, side 3
Eftertanker, side 3	Nøglen til gåden, side 4
Den maritime arv, side 9	Visionsgruppen Nordals, side 9
Mulig løsning ..., side 10	Det administrative, side 12

## Kalender

**Medlemsmøde mandag den 7. december kl. 18, Gule ærter**

**Generalforsamling mandag den 7. marts, 2016, kl. 18**

Indkaldelse i næste Nyhedsbrev, midt i februar.



*Fig. 1: Tilia og Ottar ved Nydambådens bro i Sottrupskov, august 2015.*

## Året der gik. 2015

Endnu en dejlig sommer er gået, en sommer hvor vi har Tilia har deltaget i følgende arrangementer.

- Sommertræf i Sottrupskov, hvor Tilia sammen med Nydambåden og Sebbe Als fik nogle dejlige dage hvor vi gennemførte gæstesejladser fælles med de to andre både for besøgende. Vi havde også udstillingstelte med hvor håndarbejdsgruppen både viste hvad de laver men også fik solgt div. genstande.
- Historisk dag ved søen, Tilia var i vandet og gæsterne fik en dejlig oplevelse på søen, hvor de ikke bare padlede på livet løs men helt sikkert følte sig helt jernalderagtige.

Vi har som noget nyt ændret vore besøgstider om tirsdagen (mellem 1. maj og 1. oktober fra kl. 14:00 til 21:00) og det har været en succes.

Der har været rigtig mange besøgende som alle har fået en oplevelse som jeg er sikker på at de fortæller om når de kommer hjem. Der har været besøgende fra stort set alle vore nabolande samt rigtig mange danske turister. Vore besøgs guider har gjort et kæmpe arbejde med og for de besøgende, jeg er overbevist om at alle der har lagt vejen forbi Lindeværftet har fået en dejlig oplevelse som gør at de anbefaler os til andre som en seværdighed der bare skal besøges.

Lidt malurt er der dog, det store arbejde med at få båden klar til Sottrupskov og historisk dag er blevet udført af en lille men trofast skare, jeg har et stort ønske om at der fremover er flere som giver en hånd med. Interesserede kan melde sig hos bestyrelsen (der vil blive etableret en arbejdsgruppe som varetager arbejdet med at koordinere vagtplaner m.m.).

Bent Aasand



Fig. 2: TiliAs besætning hilser. Foto: Anette bak Sørensen.

## Kontingentstigning

Ved generalforsamlingen 2015 blev en kontingentstigning diskuteret og det blev pålagt bestyrelsen at fastsætte dette. Det er nu besluttet at kontingentet for 2016 forhøjes fra det nuværende beløb på 130 kr. til 150kr.

N. P. Fenger

## Efterlysning

Til brug ved bygning af Bjørkebåden får vi brug for et par bord af fyrretræ til at bygge oven på den udspændte bundplanke. Som materiale til disse bord har vi behov for et par fyrretræer med en diameter på 40 cm og en længde 8-10 meter. Hvis der er nogen i lauget, som har kendskab til, hvor man kan få sådanne et par træer til en fordelagtig pris (gerne som en donation), hører vi gerne derom i bestyrelsen.

N. P. Fenger

## Nyt køkken

Vort hidtidige køkken blev desværre ødelagt ved en vandskade. Vi fik udbetalt 4.647 kroner fra vort forsikringsselskab og har nu installeret nye køkkenelementer. Derudover har vi indført nogle forbedringer hvilket har bevirket en mindre ekstraudgift ud over det, som vi fik fra forsikringen. Nu har vi igen et velfungerende køkken.

N. P. Fenger

## Eftertanker

Da Tilia skulle bugseres fra Dyvig til Sottrup Skov fredag den 31. juli gik det ikke helt så let som ønskeligt. Da Tilia skulle lægge fra land ved søsætningsstedet i Dyvig blev båden hele tiden blæst sidelæns ind mod kysten. En lille båd med påhængsmotor reddede heldigvis situationen og slæbte Tilia ud til det ventende bugserfartøj. Årsagen er den, at det er vanskeligt at få et fartøj til at holde stævnen mod vinden. Båden vil altid prøve at lægge sig på tværs i forhold til vinden. Denne erfaring er gjort adskillige gange med Tilia, hvilket er beskrevet i sidste nyhedsbrev for september under afsnittet om manøvre forsøg. Ved søsætning kan problemet løses ved at stage båden ud fra land. Det kan derfor anbefales der fremstilles to stager med en længde på 2-3 meter. For neden bør de forsynes med en dup, således at de ikke synker for langt ned, hvis bunden er mudret. Stagerne skal betjenes af to mand, en i hver side så langt forude som muligt. På den måde er det muligt at stage Tilia ud til en vanddybde på en til halvanden meters dybde uden at vinden presser stævnen bort fra vindretningen. Desuden bør man ikke benytte en kølbåd med stor dybgang som bugserfartøj. En jolle med påhængsmotorer er mere velegnet, da den kan gå ind på ret lavt vand. Ideelt bør slæbetovet fastgøres i slæbebåden lidt agten for midtskibs i længderetningen og så højt, at det går klar af påhængsmotoren. På den måde kan slæbebåden dreje frit og manøvre evnen bliver væsentligt forbedret.

Under selve bugseringen var der problemer med, at slæbetovet skiftevis blev slægt og stramt. Det gav nogle ryk i båden. Slæbebåden var i det aktuelle tilfælde en tung sejlbåd, som holder sin fart ret konstant når den bliver ramt af en bølge. Tilia derimod er langt lettere og vil gå ned i fart hver gang den møder en bølge. Så vil slæbetovet strammes med et ryk og efterhånden som bølgen ruller forbi vil Tilia igen få mere fart på. Herved vil tovet slækkes. De omtalte ryk kan formindskes væsentligt hvis man forsyner tovet med en passende vægt cirka midt på. Denne vægt kan fastgøres til en sjækkel, som går rundt om slæbetovet. Med en indhålerline kan man justere vægtens position til at være cirka midt på tovet, samtidigt med at man kan tilpasse slæbetovets længde til de aktuelle forhold. Indhålerlinen skal betjenes fra slæbefartøjet.

Da Tilia lå ved broen i Sottrup Skov var det ikke muligt at få den ud at sejle om lørdagen, idet vinden pressede båden ind mod broen. Det var derfor ikke muligt at støde fra og få fart på med padlerne. Her kunne man også have haft nytte af de oven for omtalte stager. På dette sted var det så lavvandet at det havde været muligt at stage sig så langt ud, at det var muligt at få fart i båden med padlerne.

Det kan anbefales at vi fremover har en bådshage og et anker med i båden.

Et alternativ til bugsering består i at udruste Tilia med en påhængsmotor. En sådan motor kan monteres på en bom, som er surret fast på Tilia. Motoren skal være med langt ben således som man bruger til sejlbåde. På den måde gøres der ingen indgreb i båden og motoren kan let afmonteres og fjernes når Tilia skal vises frem.

N. P. Fenger



## Nøglen til gåden?

### Indledning

I den historiske gruppe, der blev dannet som en del af Hjortspringbådens Laug i juni 1991, blev følgende spørgsmål stillet i relation til fundet

Hvem kom?

Hvor mange var de?

Hvor kom de fra?

Hvorfor kom de?

Hvem mødte de?

Hvad skete der?

Nogle svar nåede man ikke frem til.

Det drejer sig selvfølgelig om den voldelige begivenhed, der førte til, at båden, store mængder våben og andet udstyr blev ofret til guderne ved en nedsænkning i den hellige sø ved Hjortspring. At dette skete er der næppe nogen grund til at betvivle. Her kan man rolig støtte sig til Tacitus [1] (en romersk forfatter), der i år 98 efter Kristus skrev om Germanernes skik at ofre en slagen fjendes våben og udstyr ved nedsænkning i en hellig sø. Tilsvarende fund er identificeret i Thorsbjerg, i Nydam, i Eidsbøl, i Illerup Ådal og i Vimose.

Fundet i Hjortspring Mose er det ældste af de nævnte offerfund.

Baseret på det store antal skjolde og spyd har Flemming Kaul [2], Klavs Randsborg [3] og Jørgen Jensen [4] postuleret (undskyld udtrykket), at der var mindst 4 både med krigere, der angreb Als.

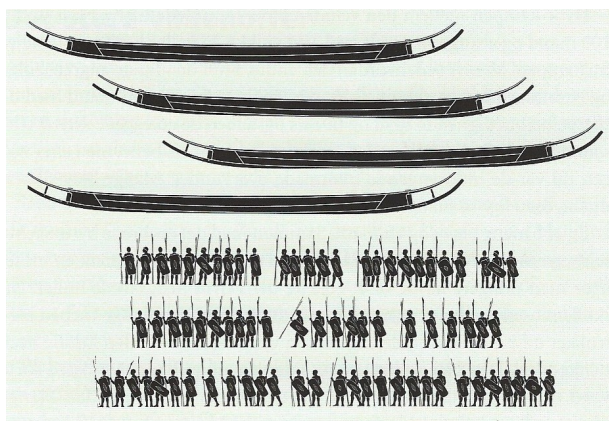


Fig. 3: "Invasionsflåden" [4], side 69.

Det synes som om det er blevet til en sandhed, eftersom stadig flere videnskabsfolk hævder det (én hver syvende år)!

Postulateret, hypotesen eller teorien kunne belyses ud fra kendskabet til befolkningstallet og den tilhørende samfundsstruktur på Als på den tid. Samfundsstrukturen skulle have været ganske organiseret for at man kunne sammenkalde en hær, stor nok til at nedkæmpe en invasionsstyrke på 80 mand, der jo kunne vælge, hvor landsætningen skulle finde sted, jf. invasionen i Normandiet i juni 1944.

Jørgen Jensen skriver, baseret på den udgravede jernalderlandsby Grøntoft, i Vestjylland (sandet jord!), at der i 350 f.Kr. boede 3.000 mennesker på Als.

P. Engelhardt [5] citerer K.V. Strube og H. Müller-Wille, der, baseret på studier af oldtidsgrave i Slesvig Holsten, hævder, at der boede 1 person pr. "brugbar kvadratkilometer" i Slesvig Holsten i 500 f.Kr. Begrebet refererer til plovbar land og højskov.

Engelhardt citerer ligeledes E. Albrechtsen, der skriver at der, baseret på udgravninger på Fyn, i 100 f.Kr. boede 1.000 mennesker på Fyn, i areal ti gange så stor som Als, der er på 317 kv. km.

De mange forskellige udsagn giver os ikke et klart billede af befolkningstætheden og den tilhørende samfundsstruktur på Als. Man kan blot sige, at forudsætningen for at der har været et "stort" slag, der resulterede i Hjortspringofringen er, at Als har været vel befolket med en organiseret samfundsstruktur.

Lad os, uafhængigt af befolkningsstørrelsen, bearbejde den teori, at der var tale om en enkelt båd, et handelsskib, hvor en af "dødens købmænd" har været undervejs nordpå for at sælge den nyeste teknologi i våben.

### Vi bevæger os ind i et gættereri, vel lige så validt som arkæologernes.

Lad os fokusere på det løsøre, der ikke knyttede sig til båden og dennes behov, men vi tager det hele med for oversigtens skyld, i grove træk i hvert fald.

## Funddele

**Våben:** Mindst 170 spyd og stager, 11 sværd, mindst 60 skjolde, mindst 10 ringbrynjer.  
(Vi kommer tilbage til våbnene senere).

**Løsøre tilhørende båden:** 15 padler, en øse, to styreårer, et bundt bastsnore, en klump tætningsmasse, en systrammer og en splejsenål.

(Vi undlader bundbrædderne der, trods løsrevne, må siges at tilhøre bådkonstruktionen).

Hvad der mangler er beholdere til mad og drikkevand. Materialet til disse beholdere har formodentlig været læder, der ikke har overlevet mosens kemi.

**Løsøre tilhørende mandskabet:** Der synes ikke at være noget løsøre som med sikkerhed kan henføres til mandskabets personlige ejendele. Det er bemærkelsesværdigt, det, der ikke fandtes, nemlig skedeknive. Ingen mand har vel været uden sin kniv, ikke som et våben men som et praktisk værktøj. (Det var før knivloven).

Det kunne føre til den antagelse, at alle personlige ejendele hos den slagne fjende ikke var værdige at skulle ofres til guderne men tilfaldt sejrherrene som krigsbytte, (kofter, kapper, bæltter med skedeknive, sko m.m. (De slagne fjender, døde eller tilfangetagne, blev hængt i træerne).

**Resten af løsøret:** I fundet var der en stor variation af udskårne trægenstande, nogle få måske tilhørende kokken som en tallerken (formodentlig drejet) og en træslev, men langt de fleste har i hvert fald ingen forbindelse til togtet.

Af særlig interesse er de drejede dåser som vist nedenfor:



*Dåse med låg, nr. 535.*



*Dåse med låg, nr. 536.*



*Dåse med låg, nr. 537.*

*Fig. 4: De drejede dåser.*

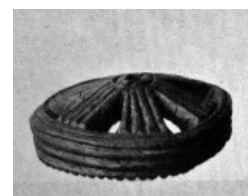
Netop det, at dåserne var drejede, er af særlig betydning i og med, at teknologien at dreje, hvad enten det omfattede lerkar eller trægenstande, var ukendt i Norden, ja helt op til 800-tallet.

Selve faconen af de fleste dåser kendes fra talrige fund omkring Elben, ligesom en enkelt dåse, der er fundet på Bornholm, alle er udført i ler og "pølsede op".

Endelig skal nævnes to andre drejede genstande, meget smukke, først en cylindrisk dåse med indfalset og pålimet bund og med et låg, også indfalset, med et centerhul, hvor det formodentlig har været en snor, så man har kunnet løfte låget, dernæst nærmest et hjul med 6 eger, med meget elegante "forsiringer". Hjulet har været tolket som et "svinghjul" til en håndtén.



*Dåse med låg, nr. 534.*



*Skive, hjulformet, nr. 538.*

*Fig. 5: De elegant drejede emner.*

Teknologien "at dreje" var på den tid kendt i de keltiske områder i Mellemeuropa men ikke længere nordpå.

Et anden interessant emne i fundet er Y-formet træstykke på ca 1/2 m med en udhulet kerne. Træstykket er tolket som en "manifold", der forbandt to blæsebælge til et enkelt rør, der enten blæste luft ind i en oven til fremstilling af jern (myremalm og trækul) eller blæste luft til en smedeesse.



Fig. 6: Manifolderen.

Der fandtes mange andre trægenstande og også et par bronzedele i fundet, som ikke er beskrevet her: I opfordres til at nærlæse Rosenbergs bog "Hjortspringfundet" [6]<sup>1</sup>, der findes på Lindeværftet, for at få en nøjagtigere oversigt over fundets løsøre.

**Konklusionen ud fra det i ovenstående kunne være, at disse elegant udskårne dele er vareprøver, kommende fra de keltiske områder, vareprøver, der skulle introduceres for kunder i Norden.**

## Tilbage til våbnene

Går vi ud fra ovenstående konklusion (eller udsagn), bør vi se på våbnene som varer, der skulle tilbydes Norden som den nyeste i krigsteknologi? Kunne de overhovedet være i en båd som Tilia?

**Skjoldene:** I fundet var identificeret skjolde eller dele af skjolde til et antal på mindst 60, tal op til 80 har været nævnt. Faconen på skjoldene er rektangulære med kraftigt rundede hjørner, en facon, der kendes fra den keltiske kultur. Godstykkelsen er mellem 6 til 10 mm. Den nærmere beskrivelse afstår jeg fra.

Skjoldene kan ses på Lindeværftet i talrige kopier. Spinkle som de er, vil de i sig selv være til ringe nytte overfor pile eller kastespyd. Der er derfor næppe nogen tvivl om, at de har været beklædt på begge sider med læder, dvs. med pergament, som også er illustreret i Stolberg-Rohr's afhandling [7], der er tilgængelig på Lindeværftet. Med en sådan beklædning vil de kunne modstå såvel pile som kastespyd, se Stolberg-Rohr, i tillægget "Eksperimentel Arkæologi".

Læderbeklædningen har imidlertid ikke kunne modstå mosens kemi.

Vægten af et skjold (inklusive pergament) er ca 2,1 kg. Vælger vi, at fundet består af 70 skjolde, får vi en vægt på **147 kg**.



Fig. 7: Kopier af skjold og spydspidser.

**Spydene:** I fundet blev identificeret 73 lanser, 65 kastespyd med jernspids og 31 kastespyd med spidser lavet af knogler fra dyr eller hjortetak (Randsborg). Hertil kommer nogle spydspidser, som ejeren af mosen fortalte var blevet smidt ind i et hegn under tørvegravningen i 1880'erne, hvor mange ved man ikke. Udformningen af spydene ligner meget de fra Bronzealderen fundne spyd, altså et kendt design i Norden, blot i et andet materiale.

En stor del af spydene havde spor af træ (skafter) i døllerne. Der var talrige løse træstænger, tolket som spydskafter. En interessant detalje er de nitter, der fastholder spydskaftet til spydenes døller. Nitterne er af bronze eller jern, i hver ende udformet med en

knap og indenfor den en rille, der ligger i døllens væg. Tilsvarende nitter i spyd er fundet på Öland (4 stk.) og på Gotland (2 stk.) af Erik Nylén[8].

En vejning af nogle af vores kopier af lanser og spyd (med skafter) gav følgende resultat:

Lanser: 1.25 kg

Kastespyd (jern) :0,65 kg

Kastespyd (ben) 0.4 kg

en samlet vægt på 146 kg. Skønner vi, at 10% blev bortkastede, når vi en samlet vægt af spyd og lanser på **161 kg**.

<sup>1</sup> Billederne af funddelene er fra denne bog.

**Sværdene:** Der var i fundet 11 sværd, nogle hele og andre i brudstykker. Et enkelt var bøjet i S-form. Alle var én-æggede, medens de typiske keltiske sværd var tveæggede. Også enkelte skeder af træ var identificerede. Et enkelt sværd var let krummet i bladets plan hen mod æggen, typisk for østgermanske sværd.

Bortset fra det korte sværd, der nærmest var en huggert, er sværdene ret spinkle. Nogen nøjagtig vægt har ikke kunnet bestemmes (vi har kun smedet to), men ud fra de to kan vægten pr. sværd skønnes at være 0.6 kg, altså i alt **7 kg**.

**Ringbrynjerne:** I fundet var der indikationer af en del ringbrynjer, indikationer, idet der kun var en rusten flade på 10-12 kv. m med enkelte tydelige ringe. Antallet af brynjer er følgelig ukendt, tal mellem 10 og 20 er nævnt i litteraturen. Her har vi igen et enestående fund, ukendt i Norden, ja i hele Nord- og Mitteleuropa. Tilsvarende fund fra den tid skal man helt til Rumænien (et keltisk domineret område på den tid) for at finde.

Fra romerske kilder forlyder det, at ringbrynjer er opfundet i den keltiske kultur, der var kendt for sit høje niveau af smedeteknologi.



Fig. 8: Det halvfærdige dæk.

Vægten af fundets ringbrynjer er det næppe muligt at bestemme ud fra fundet. Et eller andet sted (jeg husker ikke hvor) anslås vægten af en ringbrynje at være 20 kg. Med et skøn på 15 brynjer i fundet vil den totale vægt af brynjerne blive **300 kg**.

**Den samlede vægt af våbnene** bliver altså 615 kg, altså godt **0,6 ton**.

Det svarer til vægten af den ballast i form af 30 stk. 20 liters fyldte vanddunke, vi i de første sejlforsøg havde ombord i Tilia.

**Vægtmæssigt kunne hele våbenfundet altså være transporteret i en enkelt båd.**

**Volumenmæssigt?** Medens sværd og spyd sagtens i bundter på 10 kunne være lagt, hvilende i de snøre, der løber under alle tofterne, medens ringbrynjerne kunne været stuvet væk hist og her sammen med de udskårne trævareprøver væk fra bundvandet, vil hovedproblemet umiddelbart være skjoldene, der fylder ganske meget.

Vi bør nok bede padlerne fra spant 5 og 6 at blive hjemme. Det giver volumenmæssigt rum for skjoldene og vi aflaster båden en smule, eller rettere sagt vi giver mulighed for, at der også kunne være nogle hundrede kg mad og drikkevand ombord.



**Farten:** Går vi ud fra, at spant 1 er besat med købmanden og styrismanden (som vel også var skipper), har vi som padlere 14 mand, vel trænede i padlingens kunst. Vore erfaringer med padlingen har vist os, at 14 aktive padlere sagtens kan fremdrive Tilia med en acceptabel fart. Med ordet "aktive" menes folk, der "tager ved".

Vi går ud fra langtidssejladsforsøget i 2002 til Sønderborg med et deplacement (total vægt) på 2.975 kg og med 20 erfarne dragebådspadlere (de var nu egentlig sprintere), der sejlede med en fart af 4,7 knob over en 25 sømils sejlad [9].

	Deplacement	Vædet areal	Personer	Padlerantal	Fart i knob
Tilia (målt)	2.975 kg	17 kv.m	29	20	4,7
Jernalderbåden (skøn)	2.383 kg <sup>A</sup>	15 kv.m	16	14	4.4 (beregnet) <sup>B</sup>

**A:** Bådens vægt 530 kg, 16 mand á 65 kg, våben 615 kg og proviant 200 kg.

**B:** Det relative effektforbrug regnes som antal padlere/vædet areal (0,79) og den relative hastighed udregnes som den tredige rod af det relative effektforbrug, altså:

**4,4 knob, der ikke er nogen ringe fart for et handelsfartøj.**

Det fremgår af det foregående, at der er indført en række skøn i vurderingerne, så den nøjagtige sandhed er det næppe.

## Konklusion og afslutning

Det har i det ovenstående vist sig muligt, at hele fundet har været koncentreret om én båd, et handelskib, der var på vej op fra egne, der havde forbindelse med de keltisk influerede områder, måske via Elben eller Moldau (ved Gdansk). Båden er måske løbet ind ved Stolbro Vig for at forsyne sig med drikkevand eller fordi der havde rejst sig en høj sø i Als fjord. og båden med sin besætning har i vigen stødt på Alsingerne. Hvad der siden skete kan ikke udledes fra fundet. Motivet til kampen har måske været, at Alsingerne ønskede at forhindre, at deres naboer nordpå skulle forsynes med moderne våben, eller et almindeligt drukent slagsmål om kvinder, et slagsmål, der udviklede sig fatalt.

Dette er ikke løsningen på gåden, hvad, hvem og hvorfor, men blot én af flere forklaringer, vel nok mindre krigerisk end arkæologernes.

1. Bruun, N.W. og Lund, A.A. "**Tacitus Germania I**", Wormianum 1974.
2. Kaul, F. "**Da våbnene tav**", Nationalmuseet, Nyt Nordisk Forlag Arnold Busck, 1988.
3. Randsborg, K. "**Warfare, Sacrifice in Early Europe**", Århus University Press, 1995.
4. Jensen, J. "**Danmarks Oldtid, Ældre jernalder**", Gyldendal, 2003.
5. Engelhardt, P. "**Danerne fra fødsel til døb**", Dansk Historisk Håndbogsforlag, 1980.
6. Rosenberg, G. "**Hjortspringfundet**", Det kongelige Nordiske Oldskriftselskab, 1937.
7. Stolberg-Rohr, I. "**Skjold #35**", Hjortspringbådens Laug, (ikke udkommet), 2014.
8. Nylén, E. "**Kontinentale Gotlandsförbindelser under senera förkristen Jernalder**", Fornvännen, vol. 47, 1952.
9. Crumlin-Pedersen, O. og Trakadads, A. (editors) "**Hjortspring ...**", Vinner, M., **Pkt. 3.6, Sea Trials**, 2003.

K.V. Valbjørn.

### Johs. V Jensen /ved Danske Studenters Roklub.

Bær den lange båd af skuret!  
 Væk med hat og vest samt uret!  
 Ud af tiden, bort fra byen,  
 stævn mod sundet under skyen!  
 Solbeskinnet sprøjt fra boven,  
 pejling fjernt af kysten, skoven-  
 Et med bølgen, blæsten, skummet,  
 solen, saltet, dybet, rummet.



## Den Maritime arv

Forårets arrangement fandt sted i Hedeby lørdag den 30 maj. Fra vores laug deltog Bent Aasand samt undertegnede. Indledningsvis blev vi budt velkommen af Dr. Ute Drews, som er leder af Hedeby museet. Herefter fortalte medlemmer af sammenslutningens institutioner om igangværende projekter. Her fik Bent lejlighed til at redegøre for vores nye projekt med bygning af Bjørkebåden. Efterfølgende fortalte bådbyggeren Kai Zausch om bygningen af en kopi af et vikingskib. Det er bygget med samme slags værktøjer, som man brugte i vikingetiden. Båden, som har fået navnet *Erik Styrimathr* er 10 meter lang og 2 meter bred og er meget elegant. Vægten er ca. 800 kg. Til bygning af båden er der brugt 3000 timer. Bådens besætning kan være fra 5 til 12 personer og der er plads til 5 roere i hver side. Man er stolt over, at der nu efter 1000 års forløb atter er bygget et vikingskib i Hedeby.

Ute Drews viste derpå rundt i museets udstilling og øste ud af sin store viden om vikingetiden. De mange fund er fint arrangeret og der anvendes moderne EDB teknologi til at forklare om genstandene og deres baggrund. Forudsætningen for Hedeby's blomstringsperiode skyldes beliggenheden hvor to handelsveje krydses. Den ene er den nordgående rute op gennem Jylland. Den anden går på tværs og følger Eideren og Trene. Herfra er der kun en kort landværts transport før man når til Slien. Sejlads og varetransport nord om Skagen var ikke almindeligt på den tid. Det blev det i middelalderen med de såkaldte ummelandsfarere. Men på det tidspunkt var Hedeby's storhedstid forbi og aktiviteterne var flyttet over til Slesvig.

Afslutningsvis gik vi ned til broen og så det ny fartøj *Erik Styrimathr* som vi havde hørt om. Det præsenterede sig rigtigt flot med det ny tjærede skrog, som lyste flot op med sin gyldne farve i sollyset.

Efterårets arrangement foregik lørdag den 12 september på Det Gamle Værft i Ærøskøbing. Fra vores laug deltog Ingrid samt undertegnede. Dette værft er i dag videreført som et veteranskibsværft, som har specialiseret sig i at restaurere nittede jernskibe fra sidst i det nittende århundrede til ind i det tyvende. Der er et interessant skib på beddingen. Det blev oprindeligt bygget til Sydfynske Dampskibsselskab og havde navnet S/S Svendborgsund. Efter at have sejlet i de Sydfynske Farvande i mange år blev skibet solgt og ændret til fragtskib. Den gamle maskine blev erstattet af en dieselmotor. Samtidigt fik det navnet Angelo. Efter mange års sejlads var skibet udtjent og bestemt til ophugning. Men det blev reddet i sidste øjeblik og står nu på beddingen på Det Gamle Værft. Mange plader skal udskiftes og nye bliver sat på plads ved nitning. Det er meningen at udruste skibet med en dampmaskine. En sådan kan fås i Holland.

Det gamle værft er i dag et arbejdende kulturbevarings- og formidlingscenter der har uddannelses tilbud for unge med særlige behov. Det kan dreje sig om sent udviklede og bogligt svage personer. Værftet fungerer i dag som en vigtig turistattraktion.

Om søndagen var der besøg på Skibsfartsmuseet i Marstal.

N. P. Fenger

## Visionsgruppen Nordals

Som omtalt i forrige nummer af nyhedsbrevet er der oprettet en visionsgruppe på Nordals med det formål at fremme turismen her på egnen. Repræsentanter for laugene har deltaget i nogle møder, og her blev det aftalt, at Værkstedet Østerlund kunne hjælpe os med at trykke foldere og distribuere dem. Det viste sig dog, at de kun kunne påtage sig at fremstille ret få foldere og dele dem ud uden beregning. Hvis vi skulle bruge flere, ville det blive til en ret høj pris. Det blev også foreslået, men ikke vedtaget, at vi kunne få hjælp til forskellige praktiske gøremål som for eksempel at slå græs. Vi skulle dog selv stille udstyr i form af en græsslåmaskine til rådighed. I tilfælde af uheld ved forkert betjening skulle vi selv betale for reparationer. Det kunne blive dyrt for os. På det grundlag valgte vi at trække os ud af samarbejdet med visionsgruppen. Vi er dog villige til at genoptage samarbejdet hvis forudsætningerne bliver anderledes.

Visionsgruppen har nu sammenfattet sit arbejde i en hvidbog, som kan ses på Lindeværftet. Her er Lindeværftet med vores kopi af Hjortspringbåden omtalt som en væsentlig turistattraktion på Nordals.

N. P. Fenger

## Mulig løsning på en gammel skipshistorisk gåte

Jeg tror jeg kan ha snublet over svaret på en gammel skipshistorisk gåte, nemlig hvorfor noen bronsealderbåter hadde buede forlengninger av for- og akterstevn, som man ser på de vedlagte bildene av Hjortspringbåten, og som også er på mange helleristninger i Norden. Alle steder jeg har lest om disse båtene, står det at man ikke vet hvorfor de var utformet slik.

Når jeg sier at jeg kan ha snublet over svaret, er det fordi jeg ikke har resonnert meg frem til det, men faktisk har sett hvordan forelengningene blir brukt. Dokumentarfilmen "No Word for Worry" fra 2014 av Runar Jarle Wiik (<http://www.projectmoken.com/>) handler om moken-folket som har levd som sjønomader i havområdet mellom Thailand og Burma. Livsstilen deres er nå i ferd med å bli ødelagt av myndighetene i Thailand og Burma, som tvinger dem til å bo fast på land, men i uminnelige tider har de levd nesten hele livet ombord på båtene sine og fartet omkring. De er kjent for å kunne holde pusten veldig lenge under vann, og dykker etter sjødyr, skjell og fisk som de fanger med harpuner. Hovedpersonen i dokumentaren sier at de lærte å svømme nesten før de kunne gå.



Fig. 9: Kabang 1



Fig. 10: Kabang 2



Fig. 11: Kabang 3



Fig. 12: Kabang 4

De tradisjonelle båtene deres kalles kabang, og akkurat som på helleristninger og Hjortspringbåten, har de kjøll som er forlenget foran og bak, og lange, spisse stevner som stikker ut over disse forlengningene. Se de vedlagte stillbildene fra filmen, "Kabang 1" og "Kabang 2", hvor man tydelig ser likheten. I tre scener i filmen ser vi hvordan de bruker de forlengningene til å klatre ombord i båten, både fra stranden når de vasser ut til båten, og fra havet etter at de har dykket - se stillbildene "Kabang 3" og "Kabang 4". De to bildene viser hvordan de

klattrer ombord fra stranden. Ombordklatring etter dykking ute på havet vises også i filmen, men det er filmet fra en vinkel hvor man ikke ser akkurat hvordan de bruker forlengningene, så det har jeg ikke noe stillbilde av.

Alle som har litt erfaring med småbåter, vet hvor vanskelig og tungt det er å komme seg opp i en båt fra vannet. Hvis båten er smal og grunn og har lett for å velte, er det nesten umulig. Selv om det er noen ombord som kan hjelpe en opp, er det ganske vanskelig. Moken-folket som har levd hele livet ombord på båtene, og i ett sett har hoppet uti vannet og klatret ombord igjen, har selvsagt vært avhengig av å kunne komme ombord på en enkel måte. Også når de grunne båtene skyves ut fra en strand, har det vært en fordel å komme seg lett ombord.

Båtfolk i bronsealderen må ha hatt mange av de samme utfordringene som moken-folket. Det er naturlig å tenke seg at de også fant ut at det beste var å klatre ombord i stevnene, og at de dermed laget slike "stiger" i for- og akterstevn for å gjøre det enklere. Klimaet var mildt i bronsealderen, så de dykket kanskje også og fanget fisk med harpun, og måtte kunne komme seg opp i båten igjen på en enkel måte.

Det faktum at slike buede forlengninger faktisk har denne funksjonen den dag i dag, synes jeg er et temmelig godt indisium på at det også var funksjonen i bronsealderen.

Det kan godt hende at jeg ikke er alene om å ha gjort denne oppdagelsen, eller observasjonen. En av produsentene av "No Word for Worry", Mette Cheng Munthe-Kaas, har nemlig også produsert filmen "Kabang - Nordic Origins". På <http://preview.video4.no/?p=1804> står det: "Kabangen viste seg å være en verdifull modell i jakten på å forstå hvordan en nord-europeisk neolittisk båt kunne ha vært konstruert." Og på Facebook-siden til den norske Riksantikvaren (<https://www.facebook.com/riksantikvaren/posts/10152411285901700>) skriver hun: "Likheten med norske helleristningsframstillinger av båt er slående og gjør denne båttypen spesielt interessant."

Hva tenker dere eksperter om min amatør-teori?

Med vennlig hilsen,  
Kaare K. Johnsen,  
Taietveien 18, 1940 Bjørkelangen, Norge  
[kkjohns@frisurf.no](mailto:kkjohns@frisurf.no)

Sendt til:

- Norsk Maritimt Museum, Oslo
- Vikingeskibsmuseet, Roskilde
- Hjortspringbådens Laug, Danmark
- Sjøhistoriska museet, Stockholm



*Fig. 13: Besætning og gæster padler. Foto: Anette Bak Sørensen.*

## Navne og adresser

<b>Formand</b>	N. P. Fenger, Søbakken 14, 6430 Nordborg, tlf. 74 45 04 30, e-mail: <a href="mailto:formand@hjortspring.dk">formand@hjortspring.dk</a>
<b>Næstformand</b>	Christian B. Hansen, Holger Drachmanns Gade 4 <sup>3. tv</sup> , 6400 Sønderborg, tlf. 22 72 72 56, e-mail: <a href="mailto:naestformand@hjortspring.dk">naestformand@hjortspring.dk</a>
<b>Kasserer</b>	John Petersen, Ugebjergvej 13, 6430 Nordborg, tlf. 25 57 25 92, e-mail: <a href="mailto:kasser@hjortspring.dk">kasser@hjortspring.dk</a>
<b>Sekretær</b>	Barbara Mai, Brushøjvej 21A, Holm, 6430 Nordborg, tlf. 74 49 19 69, e-mail: <a href="mailto:post@hjortspring.dk">post@hjortspring.dk</a>
<b>Øvrige</b>	Bent Aasand, Vestervang 30, Ulkebøl, 6400 Sønderborg, tlf. 40 40 03 58, e-mail: <a href="mailto:post@hjortspring.dk">post@hjortspring.dk</a> Gunnar Poulsen, Ugebjergvej 22, Svenstrup, 6430 Nordborg, tlf. 60 85 18 07, e-mail: <a href="mailto:post@hjortspring.dk">post@hjortspring.dk</a> Johnny Christensen, Runevænget 61, Guderup, 6430 Nordborg, tlf. 22 41 25 21, e-mail: <a href="mailto:post@hjortspring.dk">post@hjortspring.dk</a>
<b>Redaktion</b>	Lauget, e-mail: <a href="mailto:pr@hjortspring.dk">pr@hjortspring.dk</a>
<b>Lindeværftet</b>	Dyvigvej 11, Holm, 6430 Nordborg
<b>Internet</b>	<a href="http://www.hjortspring.dk">http://www.hjortspring.dk</a>

## Næste nyhedsbrev

Det næste nyhedsbrev udsendes midt i februar 2016 og eventuelle indlæg skal være indsendt senest den 1. februar 2016. Indlæg sendes til: Lauget, e-mail: [pr@hjortspring.dk](mailto:pr@hjortspring.dk)



**Få dit Nyhedsbrev elektronisk, send os din e-mail adresse!**

Dette Nyhedsbrev findes også på vores hjemmeside  
[http://hjortspring.dk/da\\_nyhedsbreve\\_01.php](http://hjortspring.dk/da_nyhedsbreve_01.php).

Og som sider med de enkelte artikler og i arkivet som en printbar fil (PDF) på  
[http://hjortspring.dk/da\\_nyhedsbreve\\_99.php](http://hjortspring.dk/da_nyhedsbreve_99.php).

Du kan sende en e-mail med din egen e-mail adresse til [pr@hjortspring.dk](mailto:pr@hjortspring.dk).