

## Hjortspringbådens Laug

### KRONIK<sup>1</sup>

På Nordals arbejdes der ihærdigt med at rekonstruere Nordens ældste båd fra 350 år før Kristus. Lauget udfører et gedigent stykke arbejde og håber, at det bliver muligt at bygge et udstillingshus i Nordborg, når arbejdet på »Lindeværftet« er færdigt.



AF KNUD V. VALBJØRN  
Civilingeniør,  
Nordborg.

*Foto: Fra indvielsen af Hjortspringbåden 5. juni 1999*

Danmark er et havrige. Der er intetsteds mere end 60 km til nærmeste strand, og vi har 7.500 km af den. Denne geografiske særegenhed sammenholdt med, at vort land ligger »som en række grusbunker«, der kontrollerer indsejlingen til østersøen, har været afgørende for vor livsform.

At sejle er nødvendigt – dette romerske udsagn kunne have været udtænkt i Danmark – men blev det selvfølgelig ikke. Hvorfor skulle man tale om det? Det er, var og har været indlysende i årtusinder. Vore talrige skibsfund vidner om det.

Her i Sønderjylland, omkring Alssund, har vi de to ældste skibsfund i Nordeuropa, begge fra jernalderen, nemlig Nydam-bådene fra 300 e. Kr. og Hjortspringbåden fra 350 f. Kr.

Her vil vi tale om Hjortspringbåden.

Nedlagt blev den i år 350 f. Kr. i en mose 2 km nordvest for Guderup på Nordals, erkendt blev den i 1915, udgravet blev den i 1921-22, dokumenteret blev den i 1937 og udstillet i endelig form i København blev den i 1989, omend i den reducerede tilstand, som tidernes ugunst har efterladt den i. Dens elegante linjer er dog fastholdt i de svungne stål-rørsformer, der bærer resterne.

Men hvordan var den egentlig at fremstille, at sejle i, at reparere, at fornemme?

Vi skylder os selv og Danmarks fornemste fartøj en række svar. Fra skibshistoriske og kultuhistoriske synspunkter har Nationalmuseet behandlet fundet i de sidste par år, men svarene på substansen i skibet kommer først, når der bygges og sejles.

Derfor er en rekonstruktion af Hjortspringbåden nu i gang på Nordals. Også andre motiver er drivkraft for det enkelte medlem i Hjortspringbådens Laug, foreningen, der har taget som opgave at rekonstruere båden.

Disse mange motiver har givet os et multikulturelt miljø i lauget. Båden er en tyve personers krigskano, 19 m lang, 2 m bred og den vejer tom 550 kg. lasteevnen er 2 ton. Den er opbygget af fem lindebord (planker), der er 13 m lange, 0,5 m brede og har en tykkelse på 1,5-3 cm. I for- og agterstævnen er anbragt et stævnstykke, der forbinder bordene.

Alle samlinger er i øvrigt syede (eller surrede) med plantefibre. For og agter rager kølplanken og rælingen frem i 2 m lange horn. Vi har foran os den ældste plankbyggede båd i Norden, og den danner på grund af hornene et bindeled til bronzealderens skibe. Disse kendes ikke som fund, men kun som ristninger, det vil sige tegninger indristede i klipper, sten og bronzer. De findes i Norge, Sverige, på Bomholm og på Sjælland. Alle disse tegnede skibe (der er mere end tusinde) har horn som vores båd.

Under Rosenbergs dokumentation af fundet i 1937 blev båden optegnet af den norske ingeniør Fr. Johannessen, og det er denne tegning, der ligger til grund for rekonstruktionen. Laugets konstruktionsgruppe har indlæst båden på computer, udtegner derfra skabeloner til brug for byggegruppen og foretager beregninger over stabilitet, drægtighed og styrke.

De få afvigelser fra Johannessens tegninger, som Nationalmuseets skibshistoriske laboratorium har udviklet under opstillingen af båden på Nationalmuseet, er medtaget. Det ser imidlertid ud til, at vi selv kommer med et forslag til en væsentlig ændring vedrørende bådens længdeprofil (springet) ud fra et frodigt samarbejde mellem konstruktionsgruppen og byggegruppen. Det bliver spændende.

Trægruppens opgave med at skaffe lindetræ i de formidable dimensioner, der er nødvendige til de brede lange planker, viste sig at være vanskeligt. Lindetræ til de indledende øvelser kunne let skaffes lokalt, men vi måtte efter en søgning overalt i Vesteuropa helt til Polen, hvor der fandtes nogle småskove med ranke, høje linde. Det var både besværligt og dyrt, men nu har vi fire stammer, hvoraf de to er under bearbejdning.

Indtil de polske stammer ankom til »Lindeværftet« i februar 94, øvede byggegruppens medlemmer sig på håndtering af kiler, økser og jern af forskellig art. Vort ønske er i størst muligt omfang at anvende værktøj fra den tidsalder, båden er bygget i.

Vi startede med at fremstille kopier af skjolde (fundet indeholdt mere end 60 aflange, keltisk formede skjolde). Dernæst byggede vi et 1,4 m langt midterstykke af båden i fuld størrelse og endelig de første fire meter af forstævnen, også i fuld størrelse.

Herved opnåede byggegruppen også viden om samlemetoder. Det var nødvendigt at fremstille de plantefibersnore, som båden er sammensyet med. I samråd med Nationalmuseet valgtes snore lavet af lindebast, selv om ny forskning i Roskilde antyder, at der kan have været tale om snore lavet af birkerødder.

Byggegruppen har siden februar 94 været i gang med den endelige båd. Vi er stort set færdige med bundplanken og de to stævnstykker og godt i gang med de to sideplanker. Båden begynder at tone frem. Arbejdet er formidabelt stort, vore 12 ton lindetræ skal ved hjælp af kløvning reduceres til en halv ton båd.

En anden vanskelighed er, at båden var fremstillet med en overordentlig glat finish. Der er ikke noget groft tilhugget over den. Vort eget krav om at fremstille et kvalitetsprodukt, koster følgelig mange ekstra arbejdstimer, men frembringer også stolthed og tilfredsstillelse hos byggerne.

Vi har ingen skibstømrere i byggegruppen. Erhvervssammensætningen er som følger:

To landmænd, fire maskiningeniører, en elektronikingeniør, en chauffør, en brolægger, en computerspecialist, to lærere, en portner og en maskinmester. Gennemsnitsalderen er 56 år.

Under konstruktionen og bygningen er det fremgået, at båden er yderst raffineret konstrueret og fremstillet, helt klart med det formål at opnå en ekstrem let, elastisk og hurtigsejlende båd.

Overalt, hvor det har været muligt, er der udsparet træ af hensyn til vægt og smidighed. Den bærer præg af at være bygget på et værft, som et element i en række af stadig mere raffinerede både.

Når båden til sin tid bliver færdig, skal dens søduelighed afprøves. Indledende beregninger og skøn viser, at den vil kunne padles frem med en fart på 8 knob (4 meter pr. sekund). Beregninger viser også, at den er lidet stabil. Den har formodentlig især været anvendelig til kyst- og flodsejlads.

Den historiske gruppe har gennem studier af litteratur og ved museums-kontakter behandlet geografi, natur og kultur i keltisk jernalder i vor omegn. Det er sandsynliggjort ad hvilken vej, båden blev transporteret op til mosen ved ofringen, nemlig ad Stolbro Bæk. Men hvor den kom fra, har det som forventet ikke været muligt at fastslå, langt væk fra er den dog næppe kommet.

Ja, ofret blev den samt et stort antal våben og andet udstyr, ligesom de andre kendte våbenofringer fra jernalderen såsom Nydam, Illerup og Thorsbjerg. Vor udstyrsgruppe har i Brede og i København på Nationalmuseet opmålt skjolde, spyd og sværd og dokumenteret dette i medlemsmappen. Tager vi i betragtning, at jernet kom til Norden kun 150 år

før ofringstidspunktet, viser de fundne våben en høj grad af teknologisk beherskelse.

På basis af optegnelserne har smedegruppen smedet 20 spyd og tre sværd. Herudover har gruppen fremstillet de nødvendige økser og stemmejern til brug for bådbygningen. I et samarbejde mellem smede- og byggegruppen er i øvrigt udviklet en økse, der ligner bronzealderens celt.

Denne økse har vist sig velegnet som stik- eller stemmejern ved blot at udskifte skæftet. Bevist er jo ikke, at et sådant jern har været anvendt, idet man desværre ikke ofrede værktøj, men vi anser det for sandsynliggjort.

Forskellige medlemmer har fremstillet en række af de trægenstande, fundet også bestod af. Heriblandt er et par smukt drejede trædåser, vel de ældste drejede trægenstande fundet i Norden.

For at udføre et kvalificeret stykke arbejde, der vil kunne anvendes af arkæologer og historikere, har vi lagt vægt på at dokumentere alt vort arbejde og vore resultater. Der optages løbende fotografier af emner og arbejdsmetoder, vi har indtil nu optaget 14 timers video, og vi skriver løbende rapporter, der indsættes i den medlemsmappe, hvert enkelt medlem har. Herudover sender vi disse rapporter til det, vi kalder vort videnskabelige netværk, 10 forskellige personer tilknyttet museer. De får det ikke gratis. Vi henvender os løbende til dem for afklaring af tvivl. Nationalmuseet i København og Roskilde er de hårdest belastede.

Hjortspringbådens Laug har godt 100 medlemmer.

Med det formål at holde medlemmerne orienteret om gruppernes resultater og koordinere arbejdet er der et medlemsmøde pr. måned.

Finansieringen kan skabe problemer, ikke mindst til husleje til »Lindeværftet«, der ligger i Holm, tre km vest for Nordborg, men også til køb af træ har vi haft behov for relativt store pengemidler. Indtil nu har vi anvendt 0,4 mill. kr.

Vor væsentligste sponsor er Fabrikant Mads Clausens Fond, men også andre lokale fonde har bidraget (inkl. Nordborg Kommune med et rente- og afdragsfrit lån). Nationale fonde har været noget mere tilbageholdende. Vi er nu begyndt at tjene penge selv, idet vi opkræver 20 kr. pr. person, der vil se vort arbejdende værksted.

Uden egentlig at have reklameret, fik vi dækket 20 pct. af 95-budgettet ved besøgendes bidrag. Denne procentdel skal stige betydeligt i 96 som en indikation af, at udstillingen af den færdige båd kan hvile i sig selv til sin tid.

For udstilles skal den da, og det i Nordborg Kommune.

Hertil behøver vi helt andre store pengesummer til bygning af en udstillingsbygning.

Vi må håbe (eller forvente), at amtet og Kulturministeriet vil bidrage kraftigt. Måske vil turistorganisationerne også være interesserede i at støtte formålet. Jørgen Hansen, Danmarks Turistråd i Hamborg, har på dette sted i JyskeVestkysten argumenteret for havet med tilhørende kultur som en væsentlig parameter for tiltrækning af tyske turister.

Vi er allerede nu begyndt på udstilling, ide vi har haft de to prøvestykker udstillet ved Dyvig Havnefest, på Vikingeskibsmuseet i Roskilde og på en håndværkermesse i München. Denne aktivitet vil fortsætte i 1996, idet vi vil tilbyde forskellige museer disse prøvestykker til udstilling i nogle måneder – denne gang mod betaling.

Som det er fremgået af det foregående, indeholder laugets arbejde et bredt spekter af aktiviteter fordelt på mange interesseområder. Vi har tiltrukket en samling vågne, engagerede og professionelt orienterede mennesker og skabt et tværgående, socialt net på Als gennem medlemskabet af laugets. Samtidig har vi skabt et kendskab til Hjortspringbåden i betydeligt bredere kredse end medlemskaren angiver.

Vi lever i dag på Als i et højteknologisk samfund præget af kvalitet. Hjortspringbåden og -fundet angiver, at også for 2.300 år siden var det sønderjyske samfund præget af højteknologi og kvalitetssans. Dette fortæller os, at vor nutidige virkelighed ikke er en unaturlig, fremmedartet foreteelse, men blot en fortsættelse af fortidens arbejdskultur.

