

Tidlig neolitisk navigation på det åbne hav – et faktum med manglende beviser!

Der er et interessant punkt omkring gættet omkring kultur og artefakttransport over lange afstande af åbent hav, hvilket er værd at nævne.

Udgravninger på Orkneyøerne har afsløret en bemærkelsesværdig avanceret gruppe af bygninger og landsbysamfund, hvor folk har brugt sten som det vigtigste byggemateriale. **Skara Brae** er det mest berømte af disse steder. **Brodgar Ness** er endnu et sted, hvor en gruppe af internationale arkæologer mødes hvert år i en igangværende udgravning, hvilket vil tage mange år at gennemføre.

Orkney-kulturen er interessant, da den var neolitisk og agrarisk. Den ankom næsten helt sikkert på øerne uden først at have udviklet sig på det britiske fastland, hvor store stencirkler som f.eks. **Stonehenge** muligvis er blevet konstrueret på baggrund af ideer fra Orkney. Det er derfor interessant i sammenhæng med at dokumentere den neolitiske ekspansion i Sydsandinavien og finde beviset for åbne havrejser med lang afstand - **hvis det er nødvendigt at bevise**.

C14-analyse bekræfter alderen på Brodgar Ness-stedet til ca. 3.500 f.Kr. DNA-analyse fra Brodgar Ness muldvarper udviser en en-til-en-match med de tidlige belgiske muldvarper, mens der ikke er fundet nogen på det britiske fastland. Andre muldvarper, f.eks. danske, er beslægtede, men ikke så tæt som den belgiske art. Det skal også bemærkes, at muldvarper ikke kan svømme.

Konklusionen er, at neolitiske folk fra NW-Europa lastede deres redskaber og kvæg på sejlbåde og sejlede langs kysten ved Øst England og Skotland helt til Orkney, hvor der på det tidspunkt var et gunstigt klima og et godt land gav gode levevilkår. De belgiske muldvarper må have været skjult i kvægets fødevarer. Alternativt kunne de have været kæledyr. Dette er den eneste rimelige forklaring på, hvordan man finder belgiske muldvarper på Orkneyøerne anno 3.500 f.Kr. - 800 miles væk fra hjemmet - **og ingen på det britiske fastland!**

Men der er en ulempe: en lang sejlads fra Belgien til Orkneyøerne ville have været næsten umulig uden et par landinger på vejen.

Hvordan kan det være, at de belgiske muldvarper ikke flygtede under vejs?

For det andet antages det vidt, at nordvesteuropæere ('belgiere') koloniserede Kent ca. 4.000 f.Kr. Ville en belgisk muldvarp i Kent ændre teorien om, at Orkney er kilden til fastlands Storbritanniens stencirkelkultur?

Det er et godt eksempel på min foretrukne Poppers-erklæring: "Du kan ikke bevise en videnskabelig teori gennem faktum. **Du kan kun modbevise det**".

Britiske arkæologer har for nylig konstrueret en type fartøj, som ville have været egnet til de tidlige landsmænd (se foto). De baserede deres ideer på det samme koncept, som jeg har antydnet, når de diskuterede den overvældende tilstedeværelse af flageøkser til bådebyggeri i sene

skandinaviske Ertebølle: ved hjælp af **træribben**, i dette tilfælde fleksible pilegrene. Det stærke og fleksible skelet blev dækket med blødgjorte kohuder, der var vandtætte ved hjælp af oksefedt. Otte mennesker i et

sådant fartøj krydsede 8 miles fra **Pentland Firth**, Europas farligste vandstræde nord for Skotland. Det tog dem kun 5 timer på trods af en stærk tidevandsstrøm og de berygtede bølger i dette farvand. En endnu større og mere solid båd kunne have inkluderet ribben og et dæk lavet af stærkere grene, da der måtte tages særlige hensyn til, at lasten skulle omfatte kvæg under længere sejladser.

Limhamn-økserne, som tydeligt blev handlet mellem Danmark og Sverige, er 500 år ældre end Brodgar Ness, men Orkney-indvandlerne skal have bygget deres både efter en ældre og velkendt tradition. Vores bedste chance for at omdanne dette forslag til en rimelig teori er at finde konserverede padler eller det ulige store ribben fra en af deres både.



Faktisk har vi en vis indikation, igen fra de britiske øer.

Dover-bronzealderbåden har vist sig at være et solidt og troværdigt kanalfartøj. En kopi i halv størrelse, padlet af 10 personer, opførte sig rimeligt godt i bølgerne på det åbne hav. Men i 2014 leverede **Morgawr**, en båd i fuld størrelse baseret på **Ferriby-kanoer** fra 2.200 f.Kr., det bedste bevis på, hvordan et søgående bronzealderskib kunne have set ud. Padlet af 20 mænd var den 16m lang med en 2,10 m bjælke, med stropper syet sammen og en hævet bue for at skære gennem bølgerne.

Håndteringsproblemerne på dette 7

tons fartøj blev tydelige under de indledende driftsforsøg, da den flade bund gjorde det modtageligt for stærk vind, men hvis det var fyldt med tinblokke som ballast - eller bundet kvæg - denne mangel blev snart overvundet. Mange konstruktions- og håndteringsspørgsmål forbliver ubesvarede, men det er det tætteste, vi er kommet for at besvare spørgsmålet om, hvordan folkene på begge sider af **Den Engelske Kanal** var i stand til at opretholde regelmæssig kontakt i bronzealderen - og uden tvivl længe før. Der er bevis for massiv kanaltrafik, som det kan bekræftes af de arkæologiske fund, ikke kun for artefakter på land såvel som vrage, men også kulturelle rester, f.eks. boligtyper og begravelsesritualer. Vi kan endda tale om et folk med et sprog. De var rige, innovative og store erhvervsdrivende og må allerede have haft en lang og solid søgående tradition at bygge videre på.

Minder dette os om Sjælland og Skåne?

Spørgsmålene omkring havkrydsninger i danske neolitiske farvande kan have et andet svar. Afstandene er kortere, havet er roligere, og den enorme indsats med at bygge store søgående kanoer kan have været en smule over toppen, mens kanotrukne flåder er en mulighed. Stort set alle skibs- og marinearkæologer ser ud til at tørre tanken om tidlige huddækkede kanoer af bordet, men jeg kan ikke se hvorfor. Selv den meget senere **Hjortspring-kano** er muligvis blevet bygget af et søfarende folk med en solid trætradition, men af en eller anden grund modellerede de den på en hudbeklædt båd.

Vi har en tendens til at tænke for småt og hæmmes af den nuværende viden. Gentagne gange undervurderer vi vores forfædre. Forsøg på at gentage fortidens processer mislykkes ofte, da vi synes "moderne". Men hvis vi holder fast ved de arkæologiske kendsgerninger, kommer vi uundgåeligt nærmere målet. Dette har været oplevelsen med **Dover- og Ferriby-både** og **Skuldelev-genopbygningen** af vikingeskibe.

Hvad angår udgravningerne? I alle tilfælde er de blevet fundet tæt på kysten i de indre farvande, floder og søer. Ingen af dem har den hævede bue, der kræves til at bryde de store bølger. Jeg tror derfor, vi kan kassere deres regelmæssige brug i det åbne hav - bortset fra den ulige modige krydsning, når havet var spejl blankt og roligt. **Men enlig svale gør ingen sommer!**

Tidlige neolitiske landsmænd vidste tydeligvis, hvad de gjorde, og hvordan man konstruerede søfartøjer, der transporterer kvæg og andre tunge laster. Regelmæssige rejser mellem Danmark og Sverige eller i det åbne farvande mellem de danske øer ved hjælp af lette båd af Orkney-type kunne derfor have været en standardforekomst. **Vi har bare ikke fundet alle beviserne endnu.**

Oversættelse af " Early Neolithic navigation on the open sea – a fact with elusive proof!"

forfatter: Jørgen Faxholm

Oversat af Palle A. Andersen, Nov. 2019

