

situne dei

Årsskrift för
Sigtunaforskning
och historisk arkeologi

2011

Redaktion:
Rune Edberg och Anders Wikström



Utgiven av
Sigtuna Museum

Att synliggöra båten

– båtgravar, stratigrafi och tolkningsperspektiv

Mathias Bäck

De dessa funderingar bygger i huvudsak på det arbete som Terje Gansum utfört i sin nytolkning av Osebergshögen i Vestfold i Norge, samt vidare arbeten med att applicera ett kontextuellt förhållningssätt vid tolkning av forntida högar (Gansum 1995, 2002; Gansum & Risan 1999). Båtgravar och skeppssättningar, liksom storhögar och kammargravar, har såsom ”märkvärdiga monument” genom tiden underkastats mycken tankeverksamhet. Diskussionen har merendels kretsat kring de gravlagda personernas sociala, men kanske framförallt politiska status (bl.a. Almgren 1904; Ambrosiani 1983; Sandwall och Ambrosiani 1980; Arbman 1993; Arne 1934; Arwidsson 1935; Hildebrand och Hildebrand 1873; Müller-Wille 1983; Montelius 1880; Nordahl 2001; Næss 1970; Schönback 1983).

Kopplingar till sagamaterial och utredande av äldre kungaätter har upptagit mycket tid i de äldre analyserna av dessa gravtyper, och i spåren av detta en kontinuerlig diskussion om gravarnas datering (bl.a. Arrhenius 1983; Lindqvist 1921, 1931; Schönback 2002). Senare har rumsliga analyser och bebyggelsehistoriska sammanhang dominerat debatten (bl.a. Ambro-

siani 1983; Anderson 1980, 1983; Nylén och Schönback 1994). Under det sista decenniet har diskussionen rörande möjliga symboliska betydelser, sällan dess uttryck, blivit vanligare i behandlingen av materialet (bl.a. Artelius 1994b; Back Danielsson 2010; Crumlin-Pedersen och Munch Thye 1995; Herschend 2001; Notelid 1997; Opedal 1998; Varenius 1992, 1998). Mindre kraft har lagts på förståelsen av gravarnas uppbyggnad i syfte att fånga ritens handlingsmönster.

Det bör också nämnas att det finns en diskussion om vad som skall tolkas som båtgravar. Antingen har man valt att betrakta obrända begravingar där båtformen har varit mer eller mindre framträdande som avgörande kriterium för att graven skall betraktas som en båtgrav. En annan skola bygger på en statistisk, och enligt min mening mer hypotetisk grund. Denna tolkningsmodell fokuserar på antalet nitar i gravar. Gravvar som innehåller mer än 100 nitar bedöms enligt denna modell representera en båtgrav (Müller-Wille 1970). Det rör sig i dessa fall närmast uteslutande om brandgravar.

Ur denna synvinkel skulle mängden potentiella båtgravar öka dramatiskt och där-

med ställa många av de hittills gjorda tolkningarna av de socialt, ekonomiskt och symboliskt ”speciella” båtgravarna i en helt ny dager. För diskussion om identifieringskriterierna för båtgravar se t.ex. Anderson 1963; Müller-Wille 1970 och Gräslund 1980. Följer man brandgravsdefinitionen av båtgravarna skulle detta innebära helt nya förutsättningar för i stort sett samtliga tidigare tolkningar av båtgravstraditionen. Jag menar här närmast den vanliga kopplingen som görs mellan de obrända båtgravarna och högre status- eller handelsmannamiljöer.

Denna artikel är snarast ett bidrag till tolkningen av båtgravarnas koncept utifrån en stratigrafisk nyläsning.

Visuella båtar?

Undersökningar av flertalet (ett par exempel på senare undersökningar finns, t.ex. från Turinge och Botkyrka i Södermanland samt Sollentuna i Uppland) kända båtgravar i Mälardalen ägde rum före 1950-talets mitt (den senast påträffade båtgraven återfinns utanför Mälardalsområdet i Kuddby i Östergötland, Rundkvist 2006). Typiskt för utgrävningarna, i de fall gravarna inte redan var ödelagda av plundring eller exploatering, är den minutiösa detaljrikedomen i dokumentationen av de enskilda föremålets placering i och utom gravrummet. Enskilda nitar har t.ex. ofta ritats in med hänseende till riktning och storlek, huvud och nitskålla. Så är fallet i det exempel jag kommer att diskutera här utifrån två båtgravar; dels en av tre i Ulltuna, Bondkyrka socken i Uppland, dels båtgrav 12 i Valsgårde, Gamla Uppsala socken i Uppland (Almgren 1904; Lindqvist 1958).

Vid grustäkt intill Fyrisån (intill ett sankmarksområde söder om Uppsala som kallas

Nedre Föret) påträffades åren 1854–55 lämningarna av två eller tre förmodade gravläggningar. Vissa delar av materialet samlades ihop i samband med grustakten medan andra underkastades arkeologisk undersökning. De rika fynden och *”lemningarne af fartyget i den ena högen och de många vackra och märkliga fornsaker, som inom detsamma förvarades, gifva anledning förmoda, att någon förnämlig sjöhjelte, måhända en af Uplands många s.k. småkonungar, här blifvit höglagd i sitt skepp jemte vapen och husgeråd”* (Hildebrand och Hildebrand 1873:2).

Inspirerad av dessa fynd genomförde Oscar Almgren en ny undersökning i området år 1900 (Almgren 1904). Förhoppningen var att finna ytterligare lämningar av det båtgravfält som undersökts knappt 50 år tidigare. Vid detta tillfälle grävdes tre synliga högar i området. Två av dessa visade sig vara ”normala” brandgravar från vikingatiden, *”den tredje, till det yttre en vanlig rund hög af 8–10 m diameter, befanns däremot verkligen innehålla en båtgraf, ehuru af en högst ovanlig och gåtfull anordning...”* (Almgren 1904:147). Härpå följer en noggrann redogörelse för högens uppbyggnad och därefter en likaledes detaljerad beskrivning av det påträffade fyndmaterialet. Artikeln kan snarast liknas vid en undersökningsrapport då ingen tolkning följer på redovisningen av gravens innehåll. Intressant i sammanhanget är att den enda fördjupade diskussion som förs rör gravhögens konstruktion.

I denna reflektion kommer jag uteslutande att uppehålla mig kring Almgrens och Lindqvists beskrivningar av och resonemang rörande gravhögarnas uppbyggnad.

Undersökningen i Ulltuna redovisas i form av en planritning där varje fynd ritats

in exakt (riktning, storlek, utseende) där det påträffades. Ett 10 x 10 meter stort lokalt rutnät i enmetersrutor utgör basen för dokumentationen. Vidare finns en sektion i SV-NO riktning genom högen. Till detta kommer en ca två sidor lång beskrivning kring högens konstruktion samt båtnitarnas storlek och placering inom undersökningsområdet. Sektionen redovisar fyra olika lager där I är det stratigrafiskt understa lagret (citat efter Almgrens beskrivning): I – mörkt gruslager vilket tolkats som uppkommet ”genom den ursprungliga grästorfväns förmultning”; II – ljus grus ”bildande högens kärna” (konstruerad kulle); III – ”ett 20 – 40 cm mäktigt lager af en mycket egendomlig jordart, som i vått tillstånd var svartgrå och fetklibbig, men som torkad lät söndersmula sig till ett ytterst fint, askgrått stof”; IV – ”myllblandadt grus” (konstruerad kulle).

Almgren konstaterar med märkbar förvåning att det två nedre lagren inte gav andra fynd än ett benfyllt gravkärl medan resterande fynd påträffades i de två övre lagren. Särskilt ”öfre delen av det förre [lager III] och undre delen af det senare [lager IV], öfver hela högens vidd uppfyllda med en oerhörd mängd båtnaglar” (Almgren 1904:148). Almgren avslöjar här en förutbestämd uppfattning om att de centrala delarna inklusive själva gravgömman representerar de betydelsebärande delarna av begravningen. De övre delarna av konstruktionen förväntades inte utgöra en aktiv del i den symboliska handlingen som en gravsättning innebar. Detta till trots att högsättningen i sig ju på något sätt ansågs vara en handling avsedd att manifesteras den döde(s liv). Almgren konstaterar den märkliga fyndspridningen men driver inte frågan vidare.

Drygt femtio år senare tas dock diskussionen upp på nytt i och med att Sune Lindqvist publicerar en artikel år 1958 med titeln *Fuskhögar och falska båtgravar*. Här refereras bl. a. till undersökningen av båtgrav 12 i Valsgårde där Lindqvist konstaterar att ett stort antal nitar och spikar påträffades direkt under grästorven (Lindqvist 1958:101). Under torvlagret fanns i båtgrav 12 ett kraftigt, enligt Lindqvist ”rent” sandlager. Först därunder dyker den förväntade båten upp. En möjlig tolkning som anförts är att det övre nitlagret skulle härröra från närliggande båtgravar vilka förstörts i anslutning till uppförandet av den aktuella högen. Lindqvist fastnar slutligen vid tesen att det är frågan om en tidsbesparande åtgärd för att så enkelt som möjligt få tillräcklig volym vid högbyggandet. Man skulle härvidlag ha insamlat löst virke från byggnader och trasiga båtar i omgivningen (Lindqvist 1958:103). Ett liknande förfaringssätt skulle kunna förklara varför nitarna i fyllningen var obrända. Frågan är dock hur mycket man egentligen tjänar i volym av ett antal plankor och bordläggningar.

Två år efter Lindqvist artikel publicerats kommenterar Wilhelm Holmqvist frågan om de många ytliga nitarna i en artikel som egentligen behandlar innebörden av motiven på de s.k. guldgubbarna (Holmqvist 1960:111). Här framförs en alternativ tolkning som utgår ifrån den stora och till synes jämna fördelningen av nitar i högens ytliga lager. Holmqvist menar, bl. a. med utgångspunkt i fyndanakronier, att de övre lagren torde härröra från en boplats som förstörs i samband med gravläggningen (Holmqvist a. a.). Den av Almgren publicerade sektionsritningen visar emellertid inga brott i högens stratigrafiska sekvens som skulle peka på ett sådant förfarande.

Relationen metodval – tolkningsperspektiv

Som synes är alla anförda förklaringar att betrakta som tydligt funktionalistiskt anstrukna. Lindqvist refererar emellertid i sin artikel även till att Ulltunahögen diskuterats utanför Sveriges gränser. Notabelt är att Almgrens undersökning publicerades samtidigt som Osebergshögen undersöktes under ledning av den svenske arkeologen Gabriel Gustafson.

I samband med genomgången av den utländska diskussionen avfärdar Lindqvist såsom en ”frejdig tolkning”, ett förslag av den danske arkeologen Harald Andersen publicerad i Kuml år 1951. Det intressanta är att Andersen inte, som de svenska forskarna, tvivlar på att det är frågan om en riktig båtgrav, utan en grav ”...av en højst usædvanlig art... ; fartøjet har været rejst synligt for alle oven på højen... Det må have stået frit oven på højen, og da det af ælde er faldet sammen, er naglerne blevet spredt over højsiderne”. Andersen refererar i sin artikel även till en s.k. båtkammargrav i Hedeby där en båt förefaller att ha varit placerad ovanför en kammargrav utan annan överkonstruktion än själva båten (Andersen 1951:121 ff).

Tolkningarna, hur djärva de än kunde verka för samtida kolleger, är grundade på empiriska iakttagelser och botten i ett uppenbart intresse att arbeta med jordlagren och de dokumenterade stratigrafiska förhållandena vid gravarna. Andersens förslag baseras på en empirisk iakttagelse och inte, som hos flertalet av hans samtida (i denna fråga), på hypotetiska antaganden utan empirisk förankring. Utifrån dagens kunskapsnivå måste betonas att Andersens, vid publiceringstillfället djärva förklaring till omständigheterna i Ulltuna, bör betraktas som

före sin tid. Detsamma gäller analysen av en båtgrav från Flintegård på Lolland i Danmark. I en artikel från 1961 dristar sig författaren påstå att ”en eller flere bordplanker kan have raget op i mulden” (Thorvildsen 1961:6).

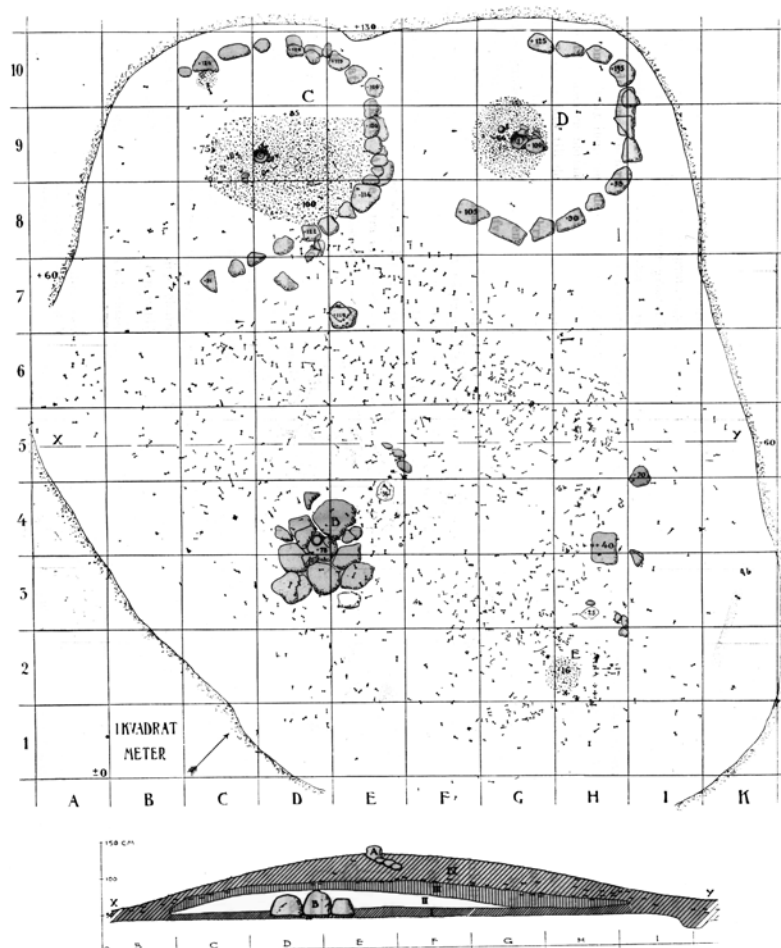
Denna situation hänger naturligtvis samman med att källäget har förändrats under de 50 år som gått sedan dess. Med det ändrade källäget avses här i första hand Gansums arbeten med Osebergsgraven. Gansum och Risan har utifrån fotografier tagna vid undersökningstillfället av den snittade högen diskuterat möjliga implikationer av att den ena halvan av graven sannolikt stått öppen och blottat skeppet medan den andra hälften täckts tidigare (Gansum & Risan 1999, fig. 3).

Öppningar för liknande tolkningar av båtgravar finns även i Trøndelag (Sørli) där en båtgrav utgjorde den yngsta av fem begravningar från olika kronologiska perioder i samma hög (Grønnesby 2002). Här återfinns båtgraven i ett krönläge i högen, vilket antyder att den rimligen varit synlig vid anläggandet. Detta är emellertid min egen tolkning utifrån de rekonstruktionsritningar som gjorts i samband med undersökningen, författarna själva berör inte direkt frågan om båtens visualitet (Grønnesby 2002:11; Stalsberg 2002:15).

Som exempel på kronologiskt komplexa sammanhang kan också nämnas undersökningarna av Olavsklostret i Tønsberg under vilket två båtgravar hittades (Nordman 1989a–b). Huruvida själva båtarna varit synliga ovan mark går inte avgöra, däremot menar utgrävarna att högarna varit synliga inom klosterområdet under lång tid (Nordman 1989a:11).

Ytterligare ett exempel på att ett förändrat synsätt, enligt min mening, i första hand

Fig. 1. Planritning och sektion från Oscar Almgrens undersökning i Ulltuna år 1900.



hänger samman med den stratigrafiska tolkningen, kan vi se i Crumlin-Pedersens korta sammanfattning av en båtgrav i Skåne som undersöktes 1935–41, ”En mere nærliggende tolkning af dette anlæg er, at naglegraven er en romertidsgrav anlagt direkte i strandvolden, dækket af en halvt nedgravet båd, hvis ræling og stævne har været frit synlige som en skibssætning i træ” (Crumlin-Pedersen 1991:246). Om man skall vara litet nationalistiskt självkritisk förefaller det som att kolleger i Danmark och

Norge vågat driva tolkningarna av båtgravar längre än vi har gjort i Sverige.

Överfört till Ulltuna skulle Andersens förslag ovan således innebära att man ovanför den egentliga graven satte en båt väl synlig på toppen av högen. Ett sådant tillvägagångssätt skulle förklara varför fyndmaterialet återfanns i de två övre stratigrafiska enheterna i högkonstruktionen i Ulltuna. Fyndmaterialets vertikala spridning styrker tesen att en medvetet synliggjord båt stått på högens topp. Almgrens planritning visar tydliga koncentrationer och, som han själv

påpekar, partier med nitar som ligger i tydliga rader (*fig. 1*).

Vissa av dessa koncentrationer uppvisar i huvudsak en kortare typ av nit vilka, utifrån erfarenheten av Valsgärdegrävningarna, av Lindqvist tolkats som nitar från båtars stävpartier där plankorna varit tunnare (Lindqvist 1958:107). Till saken hör också att koncentrationerna av dessa kortare nitar inte ligger naturligt i förlängningen av vad som tolkats som båtens kölplanka och centralaxel.

En alternativ tolkning till Andersens förslag om en hel båt skulle kunna vara att man helt enkelt symboliskt markerat båten genom en separat, delvis nedgrävd stäv. Ett tredje alternativ är att stävarna stuckit ut ur högen medan båtens centrala del varit täckt av jord. Detta skulle kunna få till följd att ändarna, i samband med nedbrytningen så småningom förskjutits i förhållande till centralborden. I en stratigrafisk analys skulle det ”rena” gruslagret (lager II) kunna förklaras som ett fundament i vilket båten placerades innan eventuell, delvis täckning.

I sammanhanget kan också en jämförelse göras med planritningen från Valsgärde 8. I denna grav låg bordnitarna i prydliga rader medan stävarna uppvisar en kaotisk bild. Visserligen är nitarna, konstruktionsmässigt, mer koncentrerade i stävarna men oredan i båtens ändar skulle likväl kunna tolkas som att dessa delar utsatts för en annan nedbrytningsprocess än resten av båten (Arwidsson 1954, taf. 44). Är bilden ett resultat av att stävarna stuckit ut ur högen? Det måste påpekas att det emellertid finns exempel där dokumentationen klagör att båten förmultnat i sin helhet under ett jordtäckte, t.ex. grav VI i Tuna, Alsike (Arne 1934, Taf. XXVIb).

Vad gäller båt 12 i Valsgärde har vi en situation där en nedgrävd båt sedermera överlagrats av andra båtlämningar. Kanske ännu tydligare än i Ulltunaexemplet framträder här en bild av att stäv och akter kan ha stuckit upp ur högen. Det är rimligt att anta att de stävningar som påträffas i ytan härrörde från sekundärt applicerade symboliska markeringar av båten alternativt att dessa stuckit ut ur högen efter att denna färdigstälts.

Det finns emellertid ett för dokumentationsmetoden klassiskt problem i Almgrens ritningar. Den plan som redovisas innehåller inga uppgifter om lager, endast fynd och konstruktioner (i huvudsak sten) har dokumenterats i plan. Av intresse är att brandlagren från två halvrunda stensättningar (C och D på planen *fig. 1*) norr om själva båten uppenbarligen betraktades som manifesta anläggningar och är därmed de enda jordlager som tecknats i plan. Detta avslöjar återigen Almgrens bild av vad som är väsentligt och betydelsebärande i en gravhög av detta slag.

Planritningen utgör en så kallad kompositplan där alla nivåer är ritade på samma ark. I sektionen kan vi t.ex. se att spik och nit förekommer i de två övre lagren. I planritningen är det omöjligt att säga vilka nitar som härrör från vilken nivå. Möjligen skulle det mönster som framträder i planritningens centrala del vara tydligare om man stratigrafiskt hade separerat nitarna, så som synes i sektionen. Detta är en mycket viktig aspekt då det i allra högsta grad påverkar tolkningsmöjligheterna. Endast i sektion har således de iakttagna kulturlagren, de ej manifesta (fastän jordhögen i sig egentligen var den enda manifesta delen av konstruktionen om man inte räknar med att båten va-

rit synlig ovan markytan) delarna av gravkonstruktionen, dokumenterats.

Denna dokumentationsmetod är typisk för den förkontextuella arkeologins sätt att dokumentera. För övrigt en metod som fortfarande är i bruk. Läsaren har alltså att, i sitt huvud, försöka sammanföra de delar av arkeologin som är dokumenterade i sektion med de utvalda delar som endast finns i planritningen.

Båtgravar och ideologi – ideologiska båtgravar

Vi vet egentligen mycket litet om vilka handlingar som ingått i riterna vid begravningstillfället i Ulltuna. De bägge stensättningarnas, C och D (*fig. 1*), relation till båtgravens framgår varken av planritningen eller av sektionen (som ju bara visar en bråkdel av lagerrelationerna i högen). Lindqvist sluter sig till att det handlar om två sekundära gravar. Den stratigrafiska relationen mellan dessa anläggningar och centralgravens förefaller dock mycket osäker. De skulle uppenbarligen kunna vara samtida med båtgravens och snarare tillhöra begravningsakten i form av ceremoniella måltider eller liknande. Härmed tangeras frågan om riterna kring begravningar och båtens betydelse i yngre järnålderns föreställningsvärld.

Det finns många exempel i litteraturen där metaforiska kopplingar har gjorts mellan båtar och samhälle. Här skall endast ett fåtal texter beröras något. Frands Herschend har, i anslutning till ett resonemang om begravningsscenen i allmänhet, visat det nära sambandet mellan en aristokrati (eller möjligen ekonomisk överklass, min anmärkning) och resandet; *”It was by the means of touring and travelling that the aristocrats became socially responsible and mature”* (Herschend 2001:68, se också Lincoln 1995). Resandets betydelse skulle kun-

na understrykas och för den delen också ha betydelse i andra sociala skikt i samhället om vi beaktar Mats Burströms tanke att silverskatter skulle kunna knytas till brudpengasystem. Burström menar att de nedgrävda silverskatterna, framförallt på Gotland, skulle kunna var ihopsamlade brudpengar. För att kunna samla på sig denna speciella rikedom (silver) krävdes kontakter, vilket skedde genom möjligheten att resa (Burström 1993).

Michel Notelid fördjupar diskussionen om båtgravarnas rituella och sociologiska implikationer i en artikel som söker fånga gravskicketets bakomliggande ideologi(er). Här betonas sökandet efter ritens praxis och Notelid understryker vikten av att fånga begravningsritualens sociala och politiska sammanhang (Notelid 1997). Björn Varenius lyfter blicken ytterligare och menar att skeppet var en metafor för hela samhället. Skeppslaget skulle härvidlag vara ett sätt att strukturera befolkningen; *”Skeppet var en symbol med flerfaldiga dimensioner, inte bara som en rent praktisk kommunikativ förutsättning för den politiska och ekonomiska maktutövningen, utan också med en central roll i religiöst och socialt hänseende. Alla visste hur ett skepp var organiserat...”* (Varenius 1998:88).

Varenius betonar också (utifrån kväden och sagor) skeppets betydelse i form av gåva mellan stormän, som symbol för status och makt (Varenius 1992:131 ff.), och skulle jag vilja tillägga – rörelse. Resandet hade således ett stort symboliskt värde för att visa sin plats i samhällsstrukturen. (För vidare diskussion rörande skeppet som symbol, se Crumlin-Pedersen och Munch Thye 1995, och där anförda referenser samt Larsson 2007). Ett större antal gravar borde undersökas för att styrka eller vederlägga den här framförda tesen.

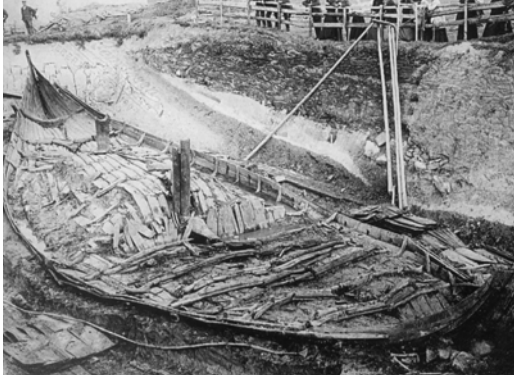


Fig. 2a. Från utgrävningen av Osebergsskeppet 1904.



Fig. 2b. Rekonstruktionsteckning av den rituella scenen i Oseberg. Teckning M. Myklebust. Efter Gansum & Risan 1999.

Utifrån de iakttagelser som gjorts tidigare (Oseberg och Sørli) och nu i Ulltuna och Valsgärde framträder en bild av två olika handlingsmönster som syftat till att uppnå samma effekt. I den stora Osebergshögen har man eventuellt lämnat halva båten synlig efter gravsättningen (Gansum & Risan 1999, fig. 7) (fig. 2). Hur länge vet vi inte. I exemplen från de blygsammare högarna i Ulltuna och Valsgärde förekommer eventuellt två andra varianter på temat att synliggöra båten. Antingen har en båt (hel eller del av) applicerats i de lager som täckt själva gravgömmen, eller så har man låtit den nedgrävda båtens för och akter sticka ut ur högen. Lindqvist refererar erfarenheter från tidigare undersökningar av båtgravar där spik och nit från båtarnas stäv och akter dykt upp strax under dåvarande markyta (Lindqvist 1958:101). Detta skulle kunna vara ett resultat av att dessa delar av båtarna brutits ned utifrån en hyperstratigrafisk utgångspunkt. Herschend har föreslagit ett scenario som närmast är ett mellanting mellan de ovan beskrivna tillvägagångssätten. I detta fall har hela båten varit synlig under en obestämd period innan den täckts med en hög (Herschend 2001:68).

Att hela båten legat i öppen dager rimmar inte med att bara stäv och akter har förmultnat med resultatet att nitar från dessa delar påträffas ytligt i högarna. De mycket stora kratrarna i Valsgärde (fig. 3) motsäger tanken att båtens eventuella överbyggnad förmultnat och rasat samman innan övertäckning. De djupa kratrarna antyder att det från början inte varit speciellt mycket jord uppkastad över de centrala delarna av båtarna. Särskilt inte om man dessutom räknar med förnatillväxten under 1000–1400 år.

Den sluttning (smala rygg) där flertalet gravar är placerade måste ha gjort det svårt att täcka båtarnas, i vissa fall, relativt höga stävar. Landskapets förutsättningar i Valsgärde liknar mycket situationen i Oseberg; *”Stavnen mot sør med forskipet som scene henvender sig til omgivelsene slik at amfi-virkningen blir påtagelig. I omtalen av landskapet er topografien på stedet slik at der er mulig for mange mennesker å overvake og se fra øst, uten at stedets intime og visuelt avgrensede karakter dempes”* (Gansum & Risan 1999:66).

På ett flygfotografi kan man tydligt se att flertalet båtar ligger på rad i ena kanten av gravbacken i Valsgärde (Arwidsson 1942,

Fig. 3. Exempel på de mycket kraftiga försänkningarna i båtgravarna vid Valsgårde. Foto S. Lindqvist. Efter Fridell 1930.



fig. 6). Frågan är hur man under 500 års tid kunnat eller velat lägga ner båtarna i samma riktning? Antingen (sannolikt) har det funnits föreställningar om väderstreckens betydelse vilket kunnat styra riktningen. Det givna alternativet utifrån resonemanget ovan är att hela eller delar av båtarna varit synliga.

Vi kan inte utesluta en situation där stävar faktiskt varit synliga under en mer eller mindre lång tidsperiod. En effekt av detta skulle kunna vara att flera stävar varit synliga samtidigt, nästan som en seglande flotta. Exempel på sådana ”flottor” finns på flera platser i Skandinavien, t. ex. Gålrum och Rannarve på Gotland, Vätteryd i Skåne, Lindholm Høje på Nordjylland, Hjarnø i Horsensfjorden i Jylland och Badelunda i Västmanland.

Ett alternativt sett att manifesteras skeppets symboliska betydelse kan vi se på Gotland, *“The ship idea was expressed in many diverse forms in different local burial traditions. From this perspective Gotland stands out only as a region where the ship idea was expressed in a more radical way by the use of images instead of objects”*

(Andrén 1993:43, även Andrén 1989: 308 ff., observera att det finns båtformsliknande gravar från Gotland även om man kan diskutera huruvida dessa skall betraktas som båtgravar, Stenberger 1936:155 ff., fig. 3–5. Se även Pettersson 1982; Capelle 1986:16 f., som diskuterar äldre fynd av båtformade gravar från Gotland samt Arтелиус 1994a och Hernek 1994 vilka diskuterar relationen mellan skeppssättningar och gravar under bronsålder och äldre järnålder i Västergötland respektive Halland).

Uppenbart, och det viktiga i sammanhanget, är att båten skulle vara synlig vid och efter gravritualen. Ytterligare ett exempel på ett liknande scenario finns på Amager i Danmark. Här har en båtgrav anlagts i en bronsåldershög (Kastholm Hansen 2004). Båtnitarnas stratigrafiska läge i högen antyder även i detta fall att stävarna kan ha varit medvetet synliggjorda.

Tolkningar som de här får naturligtvis konsekvenser för resonemanget om vad denna gravform representerar. Synliga båtar är ett tydligt sätt att generation efter generation knyta samman tiden och kunskapen om viktiga händelser i en mytisk eller verklig

”förhistoria” (jfr. Andrén 1989, 1993; Bradley 2002). Kontakten med det förflutna, d.v.s. traditionen, har på detta sätt lättare kunnat upprätthållas i ett mer eller mindre skriftlöst samhälle. Vad har de människor som gravlagt sina anfäder på detta sätt styrts av för sociala normer? Är det ekonomisk välfärd, politisk makt eller bara en särskild släktskapstradition, t.ex. kopplat till yrkesutövning eller resande, som avspeglas i båtgravarna?

Stort tack till Christina Rein Seehusen, Saxo-Institutet, Köpenhamns universitet.

Summary

This essay looks at the ritual phenomenon of ship burials from a stratigraphical perspective. Examples are taken from boat graves in Ulltuna and Valsgårde. The discussion revolves around traditional documentation based on plan and section, and the consequences of this approach for the interpretation of complex contextual sequences. Conceptions of social stratification predominate the academic discussion, based on the tradition of ship burial and the sometimes exceptional paraphernalia buried in the graves. In the last two decades, the symbolic implications of the ship have been discussed in relation to current ideology. However, this discussion relates to societal hierarchies and social stratifications. The basic empiricism in this approach frequently fails to use the data, available to us as trained archaeologists, obtained through site stratification. Questions of ritual manifestations in relation to burials have not focused enough on post-burial activity on each necropolis. A contextual approach, concentrating on human action while also taking into account the record in the soil, the archaeologists' main source material, indicates a potential for progress in this field. Reference is made to the work done on the

famous Norwegian ship burial at Oseberg. The importance of reflecting on the stratigraphical evidence is stressed, in order to understand the ritual process taking place in connection with the funerary act on this site. This could lead to better understanding of the physical appearance of the ships during and after the funeral ceremony. The examples chosen indicate scenarios where the ships have been more or less visible in the landscape for shorter or longer periods. This insight could have implications for the interpretation of the boat grave tradition.

Referenser

- Almgren, O. 1904. En egendomlig båtgrav vid Ulltuna. *Kungl. Vitterhets Historie och Antiquitets Akademiens Månadsblad*. 30 och 31 årg. 1901 och 1902.
- Ambrosiani, B. 1983. Background to the boat-graves of the Mälaren valley. *Vendel Period Studies. Transactions of the Boat-grave symposium in Stockholm, February 2–3, 1981*. Red. J. P. Lamm & H.-Å. Nordström. Stockholm.
- Andersen, H. 1951. Tomme høje. *Kuml*.
- Anderson, G. 1963. Boatgraves in Finland. *Suomen Museo LXX 1963*. Helsingfors.
- Anderson, P. 1980. *The inhumation boat graves of Vendel period Sweden*. Trebetygsuppsats, Stockholms universitet. HT 1980.
- Anderson, P. 1983. Aspects of site topography and boat morphology of the inhumation boat-graves of Vendel period Sweden. *Vendel Period Studies. Transactions of the Boat-grave symposium in Stockholm, February 2–3, 1981*. Red. J. P. Lamm & H.-Å. Nordström. Stockholm.
- Andrén, A. 1989. Dörrar till förgångna myter – en tolkning av de gotländska bildstenarna. *Medeltidens födelse. Symposier på Krapperups borg I*. Red. A. Andrén. Lund.

- Andrén, A. 1993. Doors to Other Worlds. Scandinavian Death Rituals in Gotlandic Perspectives. *Journ. of European Archaeology*, vol. 1.
- Arbman, H. 1993. *The Årby boat*. Stockholm.
- Arne, T. J. 1934. *Das Bootgräberfeld von Tuna in Alsike, Uppland*. Stockholm.
- Arrhenius, B. 1983. The chronology of the Vendel graves. *Vendel Period Studies. Transactions of the Boat-grave symposium in Stockholm, February 2–3, 1981*. Stockholm.
- Artelius, T. 1994a. Bronsåldersskeppen i Stenunga. *Stenskepp och storhög. Rituell tradition och social organisation speglad i skeppssättningar från bronsålder och storhögar från järnålder*. Red. T. Artelius m.fl. Kungälv.
- Artelius, T. 1994b. "Alla behöver en båt". *Stenskepp och storhög. Rituell tradition och social organisation speglad i skeppssättningar från bronsålder och storhögar från järnålder*. Red. T. Artelius m.fl. Kungälv.
- Arwidsson, G. 1942. *Valsgärde 6*. Uppsala.
- Arwidsson, G. 1954. *Valsgärde 8*. Uppsala.
- Arwidsson, G. 1977. *Valsgärde 7*. Lund.
- Bradley, R. 2002. *The Past in Prehistoric Societies*. London.
- Burström, M. 1993. Silver as bridewealth: an interpretation of Viking Age silver hoards on Gotland, Sweden. *Current Swedish Archaeology* 1.
- Back Danielsson, I.- M. 2010. Sense and Sensibility. Masking Practices in Late Iron Age Boat-Graves. *Making sense of Things. Archaeologies of Sensory Perception*. Red. F. Fahlander & A. Kjellström. Stockholm.
- Capelle, T. 1886. Schiffsetzungen. *Prähistorische Zeitschrift* 61.
- Crumlin-Pedersen, O. 1991. Bådgrave og gravbåde. *Slusegårdgravpladsen III*. Red. S. H. Andersen. Højbjerg.
- Crumlin-Pedersen, O. & Munch, T. B. 1995. (red.) *The ship as symbol in prehistoric and medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th–7th May 1994*. København.
- Fridell, A. 1930. Den första båtgraven vid Valsgärde i Gamla Uppsala socken. *Fornvännen*.
- Gansum, T. 1995. *Jernaldergravskikk i Slagen-dalen: Osebergshaugen og storhaugene i Vestfold – lokale eller regionale symboler?* Opubl. magistergradsavhandling, Oslo universitet.
- Gansum, T. 1996. Storhaugene i Vestfold – myter, politikk og arkeologiske tolkninger. *Arkeologi i centrum och periferi. Kontaktstencil* 39. Red. J. Goldhahn. Tromsø.
- Gansum, T. & Risan, T. 1999. Osebergshaugen – en stratigrafisk historie. *Vestfoldminne* 1998/1999.
- Gräslund, A.-S. 1980. Birka IV. The Burial Customs. Stockholm.
- Grønnesby, G. 2002. Gamle graver i veien – utgravning av røys og haug i forbindelse med E6 i Steinkjer. *Spor* 2002:2.
- Hernek, R. 1994. Skeppsformiga gravar från äldre bronsålder – utbredning, form och utveckling. *Stenskepp och storhög. Rituell tradition och social organisation speglad i skeppssättningar från bronsålder och storhögar från järnålder*. Red. T. Artelius m.fl. Kungälv.
- Herschend, F. 2001. *Journey of civilisation: the Late Iron Age view of the human world*. Uppsala.
- Hildebrand B. E. & Hildebrand, H. 1873. *Teckningar ur svenska statens historiska museum*. H. 1. Planscher 1–10.
- Holmqvist, W. 1960. The dancing gods. *Acta Archaeologica* vol. XXXI.
- Kastholm Hansen, O. T. 2004. Bådgraven ved Petersdal på Amager. *Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie* 2001.

- Lamm, J. P. & Nordström, H.-Å. 1983. *Vendel Period Studies: transactions of the Boat-grave symposium in Stockholm, February 2–3, 1981*. Stockholm.
- Larsson, G. 2007. *Ship and Society. Maritime Ideology in Late Iron Age Sweden*. Uppsala.
- Lincoln, B. 1995. The ship as Symbol – Mobility, Stability and Mercantile Capitalism in Gautrek's Saga. *The ship as symbol in pre-historic and medieval Scandinavia. Papers from an International Research Seminar at the Danish National Museum, Copenhagen, 5th–7th May 1994*. Red. O. Crumlin-Pedersen & T. B. Munch. Köpenhamn.
- Lindqvist, S. 1921. Ynglingaättens gravskick. *Fornvännen* 16.
- Lindqvist, S. 1931. Båtgravarna vid Valsgärde. *Fornvännen* 26.
- Lindqvist, S. 1958. Fuskhögar och falska båtgravar. *Tor*.
- Montelius, O. 1880. En viking högsatt i sitt skepp. *Ny illustrerad tidning för konst, bildning och nöje* 236.
- Müller-Wille, M. 1983. Royal and aristocratic graves in central and Western Europe in the Merovingian period. *Vendel Period Studies. Transactions of the Boat-grave symposium in Stockholm, February 2–3, 1981*. Red. J. P. Lamm & H.-Å. Nordström. Stockholm.
- Nordahl, E. 2001. *Båtgravar i Gamla Uppsala. Spår av en vikingatida högreståndsmiljö*. Uppsala.
- Nordman, A.-M. 1989a. *De arkeologiske undersøkelsene i Storgaten 18 og Conradis gate 5/7, Tønsberg 1987 og 1988*. Del 1: Tekst. Tønsberg.
- Nordman, A.-M. 1989b. *De arkeologiske undersøkelsene i Storgaten 18 og Conradis gate 5/7, Tønsberg 1987 og 1988*. Del 2: Illustrasjoner. Tønsberg.
- Notelid, M. 1997. *Båtgravritualens ideologiska implikationer. Studier från delprojekten vid Uppsala universitet*. Uppsala.
- Nylén, E. & Schönback, B. 1994. *Tuna i Badelunda. Guld – Kvinnor – Båtar 1*. Västerås.
- Næss, J. R. 1970. Grav i båt eller båt i grav. *Stavanger museum årbok 1969*. Stavanger.
- Opedal, A. 1998. *De glemte skipsgravene. Makt og myter på Avaldsnes*. Stavanger.
- Pettersson, A.-M. 1982. *Skeppsättning i Rute. En undersökning av sex gravar från den yngre bronsåldern*. Visby.
- Rundkvist, M. 2006. Obränd båtgrav vid östgötska Skamby. *Populär arkeologi 2006:1*.
- Sandwall, A. & B. Ambrosiani (red.) 1980. *Vendeltid*. Stockholm.
- Schönback, B. 1983. The custom of burial in boats. *Vendel Period Studies. Transactions of the Boat-grave symposium in Stockholm, February 2–3, 1981*. Red. J. P. Lamm & H.-Å. Nordström. Stockholm.
- Schönback, B. 2002. De vikingatida båtgravarna vid Valsgärde: relativ kronologi. *Fornvännen* 97.
- Stalsberg, A. 2002. Hvorfor båt i grav? *Spor* 2002:2
- Stenberger, M. 1936. Gotland och den äldsta järnålderns gravskick. *Fornvännen*.
- Thorvildsen, K. 1961. Den døde mand og havet. Om Danmarks tredje bådgrav. *Skalk* 1961/1.
- Varenius, B. 1992. *Det nordiska skeppet. Teknologi och samhällsstrategi i vikingatid och medeltid*. Stockholm.
- Varenius, B. 1998. *Han ägde bo och skeppslid*. Umeå.