



»GULDSKIBET« VED VEJBY STRAND

*Afmuseumsinspektør Ole Crumlin-Pedersen,
Nationalmuseet's Skibshistoriske Laboratorium.*

For sejskibstidens skippere var der mange lighedspunkter mellem Nordsjællands kyst fra Hundested til Helsingør og den Nordjyske kyst fra Agger til Skagen. Begge kyststrækninger var ugæstfrie - uden beskyttende naturlige havnemuligheder - og begge kyster måtte nødvendigvis passeres i en større eller mindre del af deres længde under sejladserne vest- eller nordfra ind til de handelscentre, som skibene stævnedes imod.

I vikingetiden, da man i videst mulig omfang sejlede langs kysten og ankrede for natten i en naturhavn, har man søgt at undgå disse to kyststrækninger. Sejladserne ud mod Vesteuropa og hjem derfra har væsentligst passeret igennem Limfjordens munding, der endnu i den tidlige middelalder var så betydningsfuld, at Nordjyllands første bisp fik sit sæde i Vestervig. En tilsvarende betydning for forbindelsen til det indre af Sjælland har Isefjordens munding haft. Velkendt er kongehyldningerne ved Isøre ting nær Rørvig og ledingsflådens samlingssted sammesteds i 1100-tallet. På Hundested-siden fandt amatørarkæologen Andre Jørgensen i 1975 vraket af et stort handelsskib fra omkr. 1100 på lavt vand øst for Lynæs ved Skuldevig, og næste forår dukkede der spor frem i skrænten indenfor vragestedet, som tyder på, at der her har ligget en sæson-handelsplads i vikingetiden og tidlig middelalder.

Sejladserne udenom Skagen kom først rigtig i gang i 1200-tallet med "ommelandsskibe", de hollandske og engelske skibe, der søgte ind til Skåneområdet og senere direkte til Østersøbyerne for at hente nødvendighedsartikler: kom, sild, tømmer, tjære, tovværk, kobber, jern m.v. til Vesteuropa udenom Hansestædernes handelsmonopol. Vikingetidens handelsvej Hedeby-Hollingsted over Jyl-



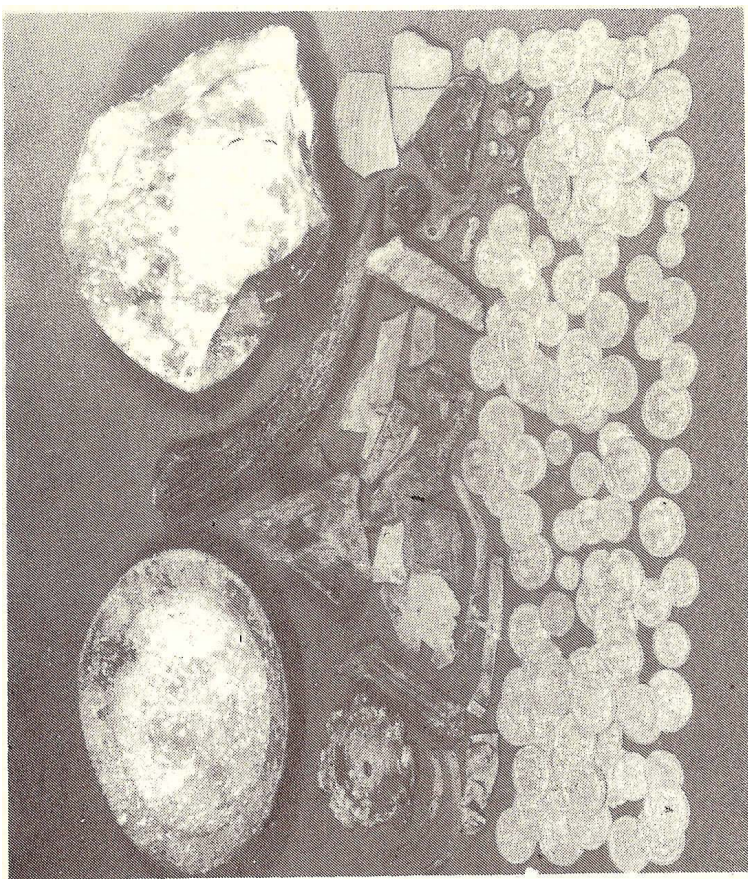
lands rod var på det tidspunkt afløst af et organiseret samarbejde mellem Lübeck og Hamburg. Varestrømmen passerede de to byer og fordyredes voldsomt af ekstra transport- og mellemhandlerafgifter, og der var derfor et stærkt ønske om at kunne undgå denne omladning.

Det kan i dag virke mærkeligt, at det har været anset for meget vanskeligt at sejle rundt om Skagen i gammel tid. For at forstå dette skal man huske på, at næsten alle de navigationshjælpemidler, som vor tids søfolk kender, var ukendte før 1200. Formentlig var det kompassets fremkomst, der var forudsætningen for, at skibene kunne følge den lange lave vestkyst nordover mod Skagen, dag og nat - uden fyr eller sømærker til at hjælpe på vej. Blæste det op til storm fra vest eller nord, var der ingen' mulighed for at søge nødhavn, og hvis skibet var kommet kysten for nær, var en stranding næsten uundgåelig.

En sådan stranding fandt sted engang i 1300-tallet ved Vigsø lige øst for Hanstholm. Her fandt man ved ralgravning i 1974 to aquamanner, (hule rytterstatuetter af bronze, der har tjent som vinkander og lign.) sammen med rorbeslag, skibsnagler m.v., der viser at det strandede skib antagelig har været en kogge på vej fra Rhinegnene mod Østersøen. Trods ihærdig søgning er selve vraget endnu ikke fundet - og opgaven er vanskelig, for det Jigger skjult 5-6 meter nede i rallagene.

Var en "ommelandsfarer" kommet vel rundt om Skagen ventede der en mere beskyttet, men stadig farlig sejlads, inden man var vel inde i Øresund, hvor man kunne sejle med landkending resten af vejen ned til Skåne markedet ved Skånes sydvestligste hjørne. Læsø, Anholt, Kullen og den nordsjællandske kyst var Kattégats farlige kyststrækninger, som man skulle undgå, og det er karakteristisk, at de første danske fyr indrettedes 1560 på Skagen, Anholt og Kullen.

Selv efter at disse fyr blev tændt, skete der i tusindvis af forlis på denne rute mellem Nord- og østersøen, således strandede der i årene 1858-81 alene på Anholt 125 skibe eller gennemsnitlig 5-6 skibe om



De vigtigste løsfund fra vraget. I forgrunden mønterne, med en enkelt undtagelse alle af guld. Der var 74 hele, 30 halve og 5kvarter engelske nobler, præget af den engelske konge Edward III i perioden 1344-77. Disse mønter daterer skibsforsliset til årene omkring 1375. I baggrunden ses rester af skibets ladning og udrustning. Mest iøjnefaldende er de to nederlandske tintallerkener, der ligesom den lille flamske kobbermønt midt i billedet antyder, hvorfra skibet kom. Genstanden af hjortetak i baggrunden er et merlespir, som benyttes ved splejsning af tovværk.



året! Det er derfor ikke mærkeligt, at der også fra perioden før 1560 må findes mange vrage langs Kattegats kyster.

Man kunne tro, at det så skulle være en let sag at finde de gamle vrage, og det er der da også mange sportsdykkere, der forestiller sig, når de går på skattejagt under vandet. Alligevel er det de færreste, der har heldet med sig, for havets bølgeslag, pæleorm og tilsanding har de fleste steder effektivt nedbrudt vrage og skjult deres rester i havbunden.

Ikke desto mindre levede enkelte erhvervsdykkere af vragefiskeri indtil vrageovens bestemmelser i 1963 satte en stopper for bjærgning fra vrage, der var mere end 150 år gamle. Indtil da var der, specielt omkring Anholt, bjærget mange sager fra middelalderskibe, bl.a. smedjernskanon.

Ved kysten udfor Tisvilde-Vejby undersøgte en dykker i 1920-erne to vrage, hvoraf det ene kun indeholdt sten, mens det andet rummede sammenrustede geværer, der h"v" "lettet" med en sprængladning, så dykkeren kunne se, om der gemte sig mere kostbare metaller dybere i vrage! Det gjorde der ikke, og dykkeren søgte andetsteds hen - lykkeligvis uden at have sprængt i vrage med stenene. Det fik lov til at blive liggende på det lave vand blot 20-30 m fra strandkanten lige vest for Salgårdshøj, udfor restaurant "Strandbakken" .

I sommeren 1975 svømmede en af de lokale sommerhusbeboere, den arkæologisk interesserede skoleelev Jesper Egesø rundt ved dette vrage og fik da øje på en tintallerken, der stak op af sandet. Jesper fiskede tintallerkenen op og bragte den til Nationalmuseets middelalderafdeling, der ikke kunne datere den nærmere, men som lod besked om fundet gå videre til Nationalmuseet's Skibshistoriske Laboratorium.

Herfra blev en besigtigelse af vrage aftalt med finderens i forsommeren 1976, men på grund af dårligt vejr måtte dykningen udsættes, og Jesper Egesø lovede 'at holde vrage under observation indtil da og ikke røbe for andre, hvis der dukkede mere frem af sandet. Denne forsigtighedsforanstaltning viste sin værdi, da Jesper kort efter ved dykning ved vrage fandt 94 guldmønter. Dette førte til en øjeblikke-



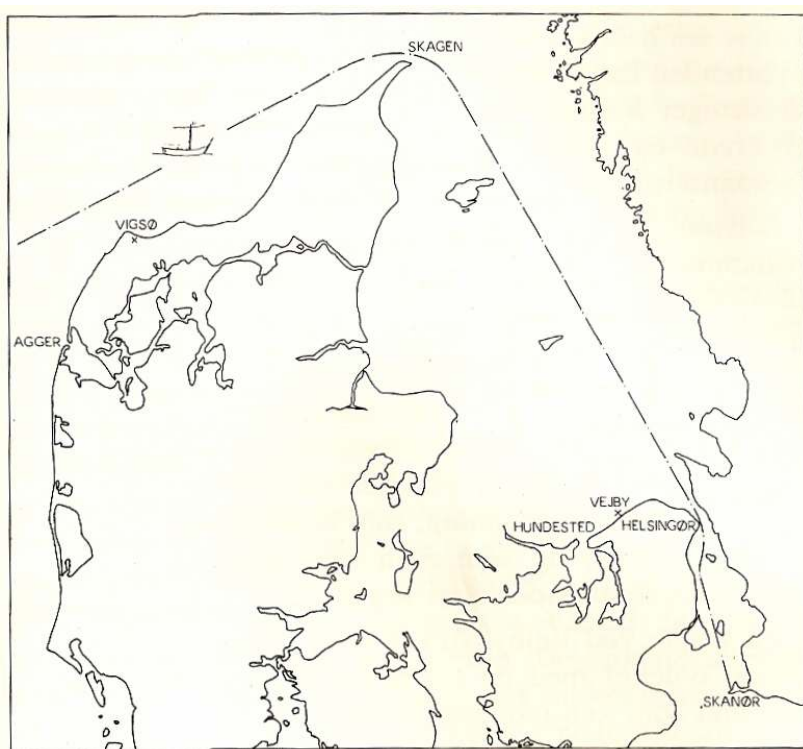
lig – om end diskret - udrykning fra Vikingskibshallen i Roskilde, hvor Nationalmuseet's Skibshistoriske Laboratorium har til huse, og 10 dages intens dykkeraktivitet for at sikre bjærgningen af eventuelle andre fund og opmåling af vraget. Herved bjærgedes yderligere 16 guldmønter, t sølvmønt og adskillige brudstykker af gryder og kan-der af bronze og tin, foruden tekstiler, sko, rester af provianten m.v.

Guldmønterne var alle engelske på nær en. De var udmøntet under kong Edward III i tiden 1351-77, og møntgruppens sammensætning viste at forliset måtte være sket indenfor tiden 1375-80. Guldmønterne vejede tilsammen 695 gram, nogle få gram mindre end det hidtil største fund af middelalderlige guldmønter herhjemme fra 1883 - men i hvert fald dette århundredes største guldmøntfund i Danmark - gjort i et område, hvor badegæster igennem årtier har svømmet omkring og leget i vandet.

En bedre demonstration af behovet for en systematisk registrering af de historiske skibsvrag langs Danmarks kyster kan næppe gives. Denne gang var finderens arkæologisk interesseret og ærlig - og selv-om han fik en klækkelig findeløn, kan det næste gang være danske eller udenlandske dykkere uden forståelse for den kulturhistoriske værdi af fundene i de gamle vrage - uanset om disse er guldmønter eller blot nogle simple potteskår.

Løsfundene fra vraget ved Vejby Strand har deres særlige betydning ved at komme fra et fund, der gennem mønterne kan dateres meget nøje. De enkelte stumper af bronzearer stammer således fra malmgryder af forskellige former, som man tidligere troede var adskilt i tid, og tinsageme er i øvrigt de ældste af deres art på Nationalmuseet.

Prøver af skibets ballaststen viser, at disse stammer fra et bjergbælte, der strækker sig fra de vestnorske fjorde over Skotland, Irland, Cornwall, Bretagne til Spanien, og det viser således hen til, at skibet har været på vej i ballast fra Vesteuropa mod Østersøen eller Skånermarkedet. Til at købe varer for, har skipperen medbragt er. tung pose guldmønter, nok til at købe hen ved 500 okser for, foruden kunst



»Ommefarerne«s rute.

håndværksvarer og måske klæde til salg i de havne, hvor skibet kom frem på sin rejse.

Af skibet selv var bunden bevaret, idet ballaststenene lå beskyttende henover planker og spanter. Træværket kunne ses hele vejen rundt i randen af ballastdyngen, og i vestenden havde strømmen skåret sig ind under vraket, så skroget kunne studeres nærmere. Skibet var bygget af brede og kraftige, savskårne egeplanker, fæstet til egespanterne med trænagler.

Selvom begge stævne manglede, kunne skibets type bestemmes til at være en kogge, den vigtigste skibstype i 12-1300-tallets søfart i



Nordeuropa. Gennem andre fund, specielt et vrag fundet 1962 ved Bremen, er koggen specielle træk bestemt til at være de rette stævne, der møder bunden i et knæk, samt en bundkonstruktion med en lav køl og de første tre planker i hver side lagt glat ved siden af hinanden. Bundens planker har således ikke den karakteristiske overlapning, som klinkbyggede skibsplanker ligger med, og som man også møder i plankeme længere oppe ad siden i en kogge.

På vraget ved Vejby Strand fremtrådte bundkonstruktionen tydeligt med de tre nederste planker i hver side lagt glat som i en moderne fiskekutter ("Kravelbygget"), mens de øvrige bord lå "på klink". Ved forenden af vraget, der lå nærmest ind mod kysten, kunne man følge plankernes afslutning op til forstævnen og heraf se, at denne har mødt bunden i et knæk. Der er således ingen tvivl om, at vraget ved Vejby er resterne af en kogge, vel oprindelig 16-18 m lang og 5-6 m bred, der omkr.

1375-80 forliste på dette sted undervejs fra Vesteuropa mod Skånemarkedet eller Østersøen. Årsagen til forliset kender vi ikke, men der skal ikke megen fantasi til at forestille sig sceneriet ombord en mørk og stormfuld nat, hvor skibet holder en kurs lidt for langt imod vest undervejs til Sundet. Mon ikke skipperen er druknet ved forliset, siden guldmøntskatten fik lov at ligge uantastet i 600 år på stedet?

Ved undersøgelsen i sommeren 1976 fremkom der således foruden guldmønterne solide vidnesbyrd om den kulturhistoriske værdi af dette fund, der kan belyse såvel handlens veje og økonomiske struktur som skibsbyggeriets karakter og materialer. Imidlertid ligger fundstedet så udsat for indgreb fra såvel menneskets som naturens side, at vraget efter undersøgelsen 1976 måtte tildækkes med sand-sække og sten, og på stranden opsattes standere, der forkyndte et dykkeforbud på stedet, indført for at sikre vraget mod skattejægeres indgreb.

En permanent sikring af fundstedet er dog ikke mulig på denne måde, og Nationalmuseet vil derfor i sommeren 1977 i samarbejde med Vikingeskibshallen i Roskilde og med betydelig lokal støtte videreføre arbejdet på stedet med henblik på at bjærge vraget og afsøge



bunden i en større omkreds omkring dette. Kun på denne måde kan vi sikre dette materiale for forskningen - og samtidig giver det en oplagt mulighed for senere at udstille dette enestående fund under passende forhold, f.eks. i en middelalderskibsudstilling sammen med vraget fra Lynæs og andre fund, der kan belyse handelsskibets udvikling efter vikingetidens afslutning.

EFTERSKRIFT.

Efter 6 ugers forarbejde blev koggevraget hævet ved hjælp af olietønder af et bjærgningsselskab fra Nationalmuseets Skibshistoriske Laboratorium under ledelse af museumsinspektør O. Crumlin-Pedersen. Den unge Jesper Egesø bistod Nationalmuseets folk med bjærgningen.

Vraget slæbtes ad søvejen til Gilleleje havn, hvorfra det senere transporteredes videre til København. Står det til museumsfolkene, skulle det derefter gerne ende sin lange rejse på en permanent middelalderskibsudstilling i Vikingskibshallen i Roskilde.

red.



Det var et større arbejde at hæve vraget. Her er det meste af mandskabet i fuld gang. Man fik assistance af en bornholmsk kutter med skipper Erik Hansen og adskillige bornholmske dykkere. Mellem olietønderne er vraget fastspændt til en ramme.

Foto: Anne Sophie Rubæk.



*Hævningen af den forliste kogge er nået så langt, at resterne af det gamle skibs konturer
øjnes i vandskorpen.*

Foto: Anne Sophie Rubeek



Her ses resterne af det 600-årige fartøj

Foto: Jørgen Rubæk.