

ARKÆOLOGISK FORUM

46 · 2022



INDHOLD · 46 · 2022

At skille fårene fra bukkene ZooMS som værktøj til artsbestemmelse af kæber og tænder fra får og geder * Jonas Holm Jæger	4
Status på nordiske klinkbådstraditioner – over 1000 år gammel og stadig levende! Søren Nielsen & Triona Sørensen	14
Hvordan går det så med det der teori? Indtryk og refleksioner efter Nordic TAG 2022 Anna Severine Beck	28
Det nære og det storslåede To aktuelle vikingeutstillinger fortæller helt forskellige historier Nikolaj Mangurten Rubin	36
Presenting the PastCoast-project – A novel interdisciplinary approach to the study of resilience in prehistoric marine coastal environments Arne Anderson Stamnes	50

*) Peer reviewed

Status på nordiske klinkbådstraditioner

– over 1000 år gammel og stadig levende!

Abstract

Taking stock of Nordic clinker boat traditions

– 1,000 years old and still alive!

On December 14th 2021, Nordic clinker boat traditions were inscribed on UNESCO's list of the intangible cultural heritage of humanity. The Viking Ship Museum in Roskilde was part of the joint application from the Nordic countries and inscription is the culmination of the Museum's many years work with maritime cultural heritage in Denmark. Viking ships are what most people associate with the Museum but they are actually part of a much broader craft tradition – clinker-building – which can conservatively be traced back to the beginning of the Iron Age, and which has survived until today. With this article, a boatbuilder and archaeologist will take stock of Nordic clinker boat traditions, their significance for society and for us as a museum, as well as exploring the connections between intangible cultural heritage and maritime experimental archaeology.

Søren Nielsen
Triona Sørensen



Den lange vej til listen: UNESCOs anerkendelse af klinkbådstraditioner

“Byg mig en klinkbygget båd med råsejl eller sprydstagsrig”. I mere end tusind år har det været en selvfølge, at hvis man gik ned på havnen, skulle man nok kunne finde en bådebygger og en sejlmager til at løse dén opgave. I dag er der imidlertid både langt imellem de håndværkere, der kan bygge en klinkbygget træbåd, sy et bomuldssejl eller slå et stykke tovværk samt folk, der kan vedligeholde og sejle disse både.

Derfor valgte en gruppe institutioner, foreninger og private personer fra Sverige, Norge, Færøerne, Island, Finland, Ålandsøerne og Danmark at gå sammen og sætte fokus på denne kulturarv ved i 2019 at søge optagelse på UNESCOs liste over menneskehedens umistelige immaterielle kulturarv.

Og i december 2021 lykkedes det: De nordiske klinkbådstraditioner blev optaget af UNESCO. Det er en betydelig påskønnelse af de enkeltpersoner, der f.eks. vælger at uddanne sig som træbådebygger, selvom det ikke er det mest jobsikre erhverv, og af de håndværkere, der stædigt holder fast i de traditionelle maritime håndværk, ikke fordi de bliver rige af det, men fordi de brænder for det. En stor anerkendelse af de foreninger, der sætter fokus på kystfriluftslivets fællesskaber med alle dets småhåndværk og sejladskundskaber, ikke fordi det er enkelt, men fordi det giver mening at kunne håndtere tjære, træ, uld, bomuld og sejlads i en verden med flere og flere moderne, fremmedgørende teknologier. Og en kæmpe cadeau til de museer og institutioner, som påtager sig at fastholde de kompetencer, der skal til for at bygge og sejle med de klinkbyggede både, og påtager sig at gennemføre undervisning og formidle betydningen af denne kulturarv til gæster fra ind- og udland.

Optagelsen på listen skal sætte fokus på, at disse traditioner er i fare for at gå i glemmebogen, og at det er sidste udkald, hvis vi skal beskytte dem og ikke blive den sidste generation, der kan opleve at sejle i en nybygget træbåd med håndslået tovværk og håndsyede sejl. En levende kulturarv kan nemlig kun holdes i live, ved at mennesker faktisk udfører den og interesserer sig for den.

Men hvad er immateriel kulturarv?

Kulturarv er andet end monumenter og museumssamlinger. Den immaterielle kulturarv er den uhåndgribelige, levende kultur, som vi kender og udlever, og som binder os sammen i fællesskaber.

I 2010 ratificerede Danmark UNESCOs 2003 *konvention om beskyttelse af den immaterielle kulturarv*, og forpligtigede sig derved til at tage de fornødne tiltag for at beskytte, fremme respekten for, og øge bevidstheden om vigtigheden af den immaterielle kulturarv på lokalt, nationalt og internationalt plan.

Den immaterielle kultur er den kultur, der ikke er omfattet af *konventionen til beskyttelse af verdens kultur- og naturarv* fra 1972, som drejer sig om den materielle og fysiske side af menneskers liv og som har resulteret i den berømte Verdensarvsliste over særligt værdifulde bygningsværker og naturområder.

UNESCO definerer den immaterielle kulturarv som "de praksisser, forestillinger, udtryk, kundskaber, færdigheder som samfund, grupper, og, i nogle tilfælde, enkeltpersoner anerkender som del af deres kulturelle arv. Denne immaterielle kulturarv overføres fra generation til generation og genskabes til stadighed af samfund og grupper som svar på deres omgivelser, deres interaktion med naturen og deres historie, og giver dem en følelse af identitet og kontinuitet, og skaber på den måde respekt for kulturel mangfoldighed og menneskelig kreativitet." (Convention for the Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage, 2003, Artikel 2.1).

I modsætning til 1972-konventionen, hvor grupper af eksperter udpeger bevaringsværdige bygningsværker og naturområder, er det i henhold til 2003-konventionen om immateriel kulturarv op til almindelige mennesker selv at definere deres kultur og hvilke dele af den, der skal beskyttes. Det er en kulturarv, der indeholder alt fra grønlandsk trommedans til Roskilde Festival, Læsøs saltsydning og nordiske klinkbådstraditioner.

Konventionen beskriver desuden i korte træk, hvordan kulturarven beskyttes. Og mange fællesskaber har de senere år indskrevet deres kulturarv på den nationale fortegnelse over immateriel kulturarv, som på Danmarks vegne varetages af det Kongelige Bibliotek.

For at blive optaget på UNESCOs liste kræves det, at kulturarven er indskrevet på de nationale fortegnelser. Det norske forbund KYSTEN var hovedansvarlig for den fællesnordiske ansøgning om de nordiske klinkbådstraditioner til UNESCO, og Træskibssammenslutningen, Hanherred Havbåde og Vikingeskibsmuseet stod bag det danske bidrag.

Hvad er nordiske klinkbådstraditioner?

De nordiske klinkbådstraditioner er altså ikke bådene selv, men det er livet omkring bådene; bådebygning, sejlmageri, rebslagning og kundskaber om vedligehold, sejlsads og håndtering.

Det er alle disse aktiviteter, vi kalder for nordiske klinkbådstraditioner. Og det er disse aktiviteter, som UNESCO nu klart og tydeligt siger, er en del af menneskehedens immaterielle kulturarv, der skal bevares for eftertiden.



Fig. 1. Sejlsyning, hørsejle til *Havhingsten fra Glendalough*. Sejlmager Hansens eftf.
Foto: Werner Karrasch, Vikingeskibsmuseet.

For hvad skal der egentlig til, for at bygge en båd? Byggeriet af en traditionel klinkbygget båd begynder altid med en dialog mellem bådebyggeren og kunden. Her er kundens krav til funktion, størrelse samt hvilket farvand, båden skal sejle i, med til at bestemme bådens endelige form, konstruktion og indretning inden for de lokale byggetraditioner. Denne dialog er et vigtigt grundlag for håndværket, som indeholder et helt særligt fagsprog, der rummer alt fra træets kvaliteter og egenskaber til kendskabet til farvandene og betydningen af bådernes form: En immateriel kulturarv, der er blevet overleveret mellem mennesker igennem mange generationer.

For at kunne imødekomme kundens behov skal bådebyggerne ikke kun have materialeforståelse og håndværksmæssig kundskab – de skal også kunne fremskaffe de nødvendige produkter. Med andre ord, der skal meget mere end en bådebygger til for at bygge en båd (fig. 1).

Byggeriet af en båd kan betragtes som kernen af et større produktionsnetværk, hvor materialer, processer og håndværksspecialister er involveret. Men mange producenter er forsvundet i løbet af de seneste 50 år, og det bliver sværere og sværere – og i nogle tilfælde helt umuligt – at få fat i de rigtige materialer af en tilstrækkelig høj kvalitet.

Hamp til tovværk er et helt konkret eksempel. Tovværk fremstilles af grove,

langfibrede hampegarner. Historisk set har spinning af disse garner været en vigtig industri med en veludviklet infrastruktur. Men efterspørgslen efter hamp til produktion af tovværk forsvandt i takt med, at syntetisk tovværk gjorde sit indtog. Spindrierne blev nødt til at omstille sig for at overleve. Maskinerne blev udskiftet, og produktionen fokuserede på at fremstille fine, kortfibrede garner til tekstilindustrien.

Så selvom råmaterialet stadig findes, er den nødvendige infrastruktur til fremstilling af de langfibrede garner forsvundet fra Europa. I dag må vi importere langfibrede hampegarner til tovværk fra Kina. Dette eksempel illustrerer den udfordrende situation, vi står i, i forhold til bevaring af den maritime kulturarv.

Hvad er status på traditionen i dag?

I løbet af de sidste 50 år er der også sket et skift i brugen af den klinkbyggede båd. I dag er båden ikke længere en fysisk livsnødvendighed. Nu bliver bådene primært bygget til natur- og kulturoplevelser og kystfriluftsliv til diverse foreninger og private. Det kræver stadigvæk de samme traditionelle færdigheder at kunne omsætte de moderne krav og forstå sammenhængene mellem form og funktion, som var nødvendige for håndværkerne, der byggede både til tidligere formål.

I dag er den klinkbyggede båd en vigtig ramme for menneskers dannelse og identitet i forbindelse med undervisning i grundskolen, på efterskoler og på højskoler, hvor bådene spiller en vigtig rolle i et miljøvenligt og bæredygtigt friluftsliv med et historisk perspektiv. I dag er der stadig bådebyggere, der kan bygge disse både, men i takt med at timelønnen for godt håndværk stiger, øges prisen på træbåde også, hvilket desværre fører til færre både i ordrebogen.

En tradition i fare, men ikke døende – endnu

I Danmark findes stadig levende, maritime miljøer omkring de klinkbyggede både, og trods det, at den klinkbyggede båd ikke længere er en betingelse for opretholdelse af livet for de fleste af os, er bådenes kvaliteter stadig relevante for mennesker i dag.

I Nordjylland bygges der endnu klinkbyggede både til erhvervsfiskeri; både der kan trækkes op på stranden, efter de har været på havet. Og forskellige steder – inklusive på Vikingeskibsmuseet – findes der mennesker, der sammen har skabt stærke, lokale fællesskaber, hvor de traditionelle både er rammen om friluftsliv, kystkultur og store naturoplevelser (fig. 2). Disse fællesskaber har en enorm værdi. Og aktiviteterne giver arbejde til bådebyggerne, seilmagerne og rebslagerne, om så det er reparationer eller fremstilling af nye både, sejl eller rig.



Fig. 2. *Marcus Noer*. En klinkbygget jolle anno 1900, sejlet af elever fra den maritime linje, FGU-Roskilde. Foto: Werner Karrasch, Vikingskibsmuseet.

Træbådssejlerne holder liv i en maritim kulturarv, der gennem tiden har udviklet sig i takt med samfundets og menneskets behov. Arbejdet med både og sejladerne giver en forbindelse til vores fælles fortid og en nutidig ramme om et miljørigtigt og bæredygtigt friluftsliv. Flere og flere går sammen om at købe nybyggede træbåde, og nye uddannelser i kystfriluftsliv bliver udviklet.

Alle disse initiativer er med til at beskytte og bevare den immaterielle kulturarv omkring de klinkbyggede både, og UNESCOs anerkendelse af vigtigheden af klinkbådstraditioner puster nyt liv i arbejdet og giver en forstærket faglig stolthed til udøverne – der er formentlig ikke mange, der kan prale af, at deres fritidsinteresse betragtes som umistelige kulturarv af UNESCO ...

Fra vikingskibe til tre-smakker: Immateriel kulturarv på Vikingskibsmuseet

Fra museets begyndelse har det været et erklæret mål at opbygge en samling af klinkbyggede, nordiske bådtyper – alt fra rekonstruerede vikingskibe til nybyggede brugsbåde – for at anskueliggøre, hvordan vikingetidens bådebygningstraditioner har levet videre i småbådsbyggeriet i dag (tab. 1).

Rekonstruktioner af arkæologiske skibs- og bådfund		
Navn	Skibsfund	Byggeår
Roar Ege	Skuldelev 3	1984*
Helge Ask	Skuldelev 5	1991*
Joanna	Den mindste Gokstadbåd	1998**
Kraka Fyr	Skuldelev 6	1998*
Ottar	Skuldelev 1	2000*
Havhingsten fra Glendalough	Skuldelev 2	2004*
-	Rekonstruktion af Slusegårdbåden	2005*
-	Rekonstruktion af Bjørkebåden	2006*
-	Rekonstruktion af Tuna Badelundabåden	2007*
Skjoldungen	Skuldelev 6	2012*
Eik Sande	Den største Gokstadbåd	2013*
Karl	Den mindste Gokstadbåd	2014**
Langóe	Gislingeåden	2015*
Estrid Byrding	Skuldelev 3	2022*
Historiske både (før 1950)		
Navn	Type og oprindelsessted	Byggeår
Rana	Nordlandsbåd fra Nordland, Norge	1892
-	Hækjolle, Danmark	1900
Viktoría	Åledrívkvase fra Askø, Danmark	1904
Edvard	Skötbåt fra Malax, Finland	1910
Brudpiga	Kirkebåd fra Dalarna, Sverige	1944
Traditionsbåde fra Norge		
Navn	Type	Byggeår
Anne Stine	Oselver færíng fra Hardanger	1970
Holmsbu	Norsk pram	1970
Liv	Åfjordsbåd fra Trøndelag	1987
Bjørnefjord	Oselver tolværing fra Os	1998
Oselven	Oselver tolværing fra Os	1999

Traditionsbåde fra Danmark		
Navn	Type	Byggeår
Lene	3-smakkejolle fra Assens	1995*
Lynæs	Lynæsjolle	1960
Marcus Noer	Frederikssundjolle	1980
Tine	Bundgarnsjolle fra Holbæk	1980
Gitte	Limfjordssjægte	1999*
Tumleren	Åledrivk vase	2010*
Dybvig	Fejøpram	2011*
Skalø	Fejøpram	2011*
Traditionsbåd fra Finland		
Navn	Type	Byggeår
Esping	Udspændt stammebåd fra Pomark	1976
Traditionsbåde fra Færøerne		
Navn	Type	Byggeår
Blakman	Áttamannafar fra Koltri	1970
Ravnur	Áttemannafar fra Fugløy	1984
Embla	Seksæring fra Eidi	1992
Krákan	Áttamannafar	1993*
Trolle	Áttamannafar fra Svinøy	2000*
Christina	Tríbekkur	2001*
Gerifuglen	Seksæring	2008*
Storkjoven	Teinæringur	2018*
Sulen	Teinæringur	2019*

Tab. 1. Vikingeskibsmuseets bådsamling.

* bygget på Vikingeskibsmuseets bådeværft.** bygget af museets bådebyggere på forskellige udstillinger.

Bådsamlingen er dog ikke kun en formidlende samling. Den danner også grundlaget for en levende kultur omkring de klinkbyggede både. Vedligeholdelse, udvikling og jævnlig udskiftning af bådene er med til at bevare de maritime håndværk. Bådene bruges af museets sejladstjeneste, gæster, bådelaug og kursister. De sikrer overlevelsen af den nødvendige viden om, hvordan bådene skal håndteres på vandet.

Det er en "levende" samling, hvor nogle både bliver brugt, slidt og udskiftet, og andre igen bliver bevaret, men ikke nødvendigvis brugt i samme grad.

Mange af vores både og skibe er tilknyttet Vikingeskibsmuseets Bådelaug, en forening der består af mere end 350 frivillige. Ved aktiv brug af vores fartøjer støtter laugsmedlemmerne museets forskning og formidling af den maritime kulturarv. Og gennem Bådelaugets Samarbejdsudvalg og Bådelaugets Uddannelsesudvalg bliver der afholdt kurser i navigation, sejlads og maritime håndværk.

Museet bliver dermed et aktivt og levende miljø, hvor ikke kun de fastansatte håndværkere på bådeværftet er med til at bevare traditionerne, men i høj grad også vores frivillige. De driver indsatsen med deres eget personlige engagement, og finder deres plads i fællesskabet på havnen, hvor den klinkbyggede båd er omdrejningspunktet for al aktivitet.

Bådelaugsmedlemmerne yder desuden en stor og uvurderlig indsats i forhold til vedligeholdelse af vores bådsamling. De lægger mange dages hårdt arbejde på museet hvert år, hvor bådene bliver skrabet, malet, tjæret og gjort klar til sejlsæsonen.

Uden deres bestræbelser ville det være umuligt for vores bådebyggere at holde de mange fartøjer i sejlbar tilstand. Og det er netop sejlads, der er hele pointen med bådsamlingen – den immaterielle kulturarv omkring de klinkbyggede både kan nemlig ikke bevares, hvis bådene bare ligger fortøjet i havnen.

Så hver sommer drager adskillige af vores både og skibe af sted på togt. Nogle holder sig til kystnær sejlads omkring Danmark, mens andre skal på det store eventyr over Nordsøen og Østersøen, i vikingernes kølvand (fig. 3). Togterne styrker ikke kun laugsmedlemmernes sejladskundskaber. De mange dage og uger til søs, i al slags vind og vejr, giver også rig mulighed for dannelse og fællesskab på havet.

For mange bliver det en oplevelse for livet og én, der danner grobund for en livslang interesse i træbåde og traditionerne omkring dem. Flere bådelaugs-



Fig. 3. Rekonstruktioner af arkæologiske skibsfund, *Havhingsten* og *Helge Ask*. Foto: Werner Karrasch, Vikingeskibsmuseet.

medlemmer bliver selv ejere af mindre og større træbåde, og de erfaringer, de har gjort sig i lauget, giver dem mod på at træde ind i træskibsverdenen og kunnen til at bære traditionerne videre.

Sammenhængen mellem immateriel kulturarv og eksperimentalarkæologi

Men hvad har alt dette med eksperimentalarkæologi at gøre? For det er netop maritim eksperimentalarkæologi og ikke fortællingen om nordiske klinkbådstraditioner, der kendetegner Vikingeskibsmuseet, både som turistattraktion og som en forskningsinstitution. Vores samling af nutidige klinkbyggede både har altid dannet parløb med vores samling af rekonstruerede arkæologiske både- og skibsfund. De er et fysisk bevis på, at den skibsbygningstradition, som gjorde vikingerne til overlegne søfarende, har eksisteret i mere end 1000 år – en håndværksmæssig arv, der understreger og afspejler Danmark som søfartsnation.

Men vi har måske haft en tendens til at betragte vores bådsamling som værende sammensat af to primære fartøjsgrupper: Arkæologiske rekonstruktioner på den ene side og traditionelle nordiske brugsbåde på den anden. Den dobbelthed har afspejlet sig i måden, vi har iværksat arbejdsgangen på værftet. Nemlig, at eksperimentalarkæologiske rekonstruktionsprojekter

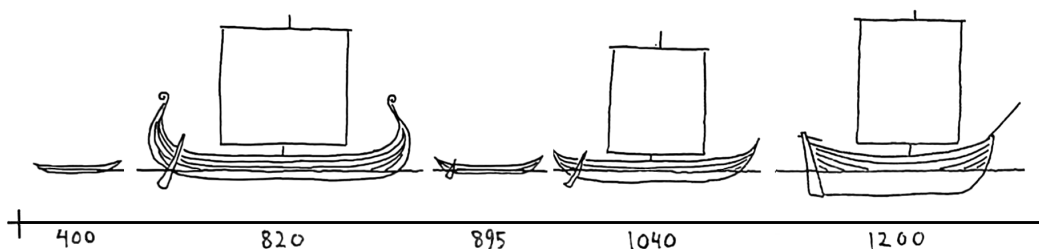


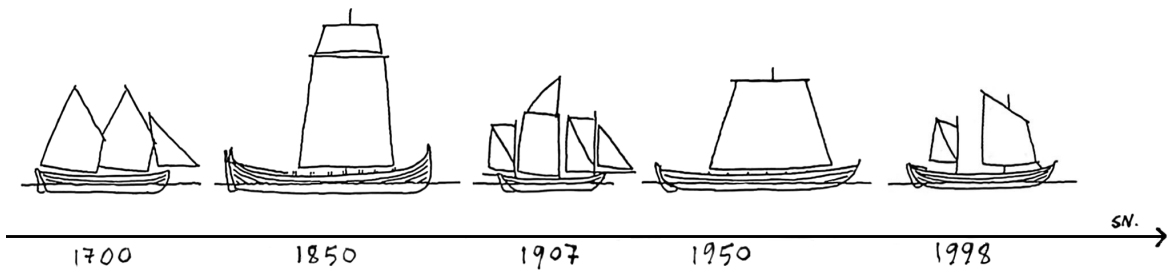
Fig. 4. Tidslinje: Nordiske klinkbådstraditioner. Illustration: Søren Nielsen, Vikingskibsmuseet.

udføres udenfor på værftspladsen, primært om sommeren i museets højsæson og hovedsageligt ved brug af rekonstrueret værktøj, hvorimod byggeri og vedligehold af traditionelle nordiske både foregår inde i værftshallen, hvor brugen af moderne værktøj er kutyme.

Der har således været en form for grænse mellem de to områder, i hvert fald mentalt, og til dels også fysisk, i forhold til hvordan vi definerer vores arbejdsrum, og de aktiviteter vi gennemfører.

Undertiden har grænser en tendens til at flytte sig. Og arbejdet med ansøgningen til UNESCO gav samtidig anledning til mange diskussioner omkring traditioner, håndværk, validitet, definitioner og meningen med det hele. Og lige så stille begyndte sammenhængen mellem de to arbejdsområder at tone mere og mere frem.

Diskussionen om sammenhængen mellem immateriel kulturarv og eksperimentalarkæologi blev meget konkret i 2018, hvor værftet fik til opgave at bygge fem Fejøpramme til Sagnlandet Lejre, samtidig med at bådebyggerne arbejdede på en fuldskala rekonstruktion af det arkæologiske skibsfund Skuldelev 3. Prammene blev bygget på baggrund af en opmåling fra 1940 af en pram, som var ejet af fisker Niels Kulle fra Fejø. Skuldelev 3 blev først rekonstrueret i en 1:10 papmodel, og derudfra blev fremstillet linjetegninger som grundlag for byggeriet af fuldskalarekonstruktionen. Begge byggeprojekter – traditionelle brugsbåde fra 1900-tallet og et vikingskib fra 1000-tallet – stiller dog de samme krav til bådebyggernes materialeforståelse, håndværksmæssige kundskab og evnen til at bygge til et bestemt formål. En båd eller et arkæologisk skibsfund kan ikke bygges alene ud fra tegninger, det kræver også inddragelse af andre kilder og kompetencer. Der er med andre ord mange fællesnævner mellem vores arbejde med immateriel kulturarv og eksperimentalarkæologi.



Der er stadig mange interessante diskussioner at tage, og dét ikke kun i vores lille lukkede forum på bådeværftet. UNESCOs anerkendelse af de nordiske klinkbådstraditioner forpligter os til at fortsætte og udvikle vores arbejde med at beskytte disse traditioner i fællesskab med de øvrige maritime miljøer rundt omkring i Norden.

Håndværk er således et væsentligt bindeled mellem vores arbejde med eksperimentalarkæologi og den immaterielle kulturarv, som det kommer til udtryk i de nordiske klinkbådstraditioner.

Eksperimentalarkæologi er en tværfaglig proces, der foregår i samarbejde mellem faggrupper. På Vikingskibsmuseet betyder det, at skibsrekonstruktion kræver input fra forstfolk, bådebyggere, rebslagere, smede, vævere, sejlmagere, arkæologer, historikere og sejlere foruden en række naturvidenskabelige analyser, som bidrager til rekonstruktionsprocessen. Hvor akademikere imidlertid uddannes i et stadigt levende miljø, er situationen inden for håndværksfagene en ganske anden. Daler efterspørgslen efter træbåde, tovværk og sejl, begynder erhvervene at forsvinde, og dermed går fagligheden tabt.

Og det er en tanke, som burde få alarmklokkerne til at ringe hos alle, der beskæftiger sig med skibsrekonstruktion og maritim eksperimentalarkæologi. En arkæolog bidrager til processen med viden om forsknings- og dokumentationsmetoder og det arkæologiske kildemateriale, men vil ikke kunne bygge en skibsrekonstruktion af samme kvalitet som en uddannet bådebygger kan. Det samme gør sig gældende for de øvrige håndværk, som er nødvendige, for at vi kan sejle med vores skibsrekonstruktioner.

Hvis fuldskala rekonstruktion af arkæologiske båd- og skibsfund skal fremtidssikres som et forskningsfelt, er det afgørende, at vi har dygtige hånd-

værkere som kan inddrages i rekonstruktionsprojekterne. I vores tilfælde er håndværkerne repræsenteret af den immaterielle kulturarv omkring den klinkbyggede båd.

UNESCOs indskrivning af nordiske klinkbådstraditioner på listen over immateriel kulturarv er derfor et vigtigt skridt i den rigtig retning som et sikkerhedsnet under en mere end 2000-årig håndværkstradition, som er en umistelig del af vores eksperimentalarkæologiske praksis.

Fremtiden

De nordiske klinkbyggede både er en vigtig del af vores fælles nordiske kulturarv. Bådene har dannet grundlaget for de nordiske lande som søfartsnationer gennem 1000 år, og bådene og deres håndværk er en væsentlig baggrund for forståelsen af vores fælles historie og identitet (fig. 4).

Bådenes formål har ændret sig, men folk i alle aldre søger stadig ned til havnen, og får lyst til at sætte sejl og drage ud på vandet i disse både. Både fordi de er smukke at se på, gode at opleve naturen fra, men også fordi de indeholder historier om vores bedsteforældres fiskerjoller, og historier der går helt tilbage til vikingetiden og længe før da. De er vedkommende.

Men hvad hjælper det at have en gammel jolle, hvis der ikke længere er nogen til at vedligeholde og sejle dem eller mestre kunsten at bygge nye klinkbyggede både?

Dette er den helt enkle baggrund for ansøgningen, og optagelsen på UNESCOs liste er derfor et vigtigt skridt i arbejdet med at beskytte den levende kulturarv og bevare de klinkbyggede både. Og nu skal de langsigtede strategier lægges for at sikre fremtiden for de nordiske klinkbådstraditioner.

Referencer

UNESCO 2003: *Convention for the Safeguarding of the Intangible cultural Heritage*: <https://ich.unesco.org/en/convention> (besøgt 29.04.2022)

Relevante links

www.levendekultur.kb.dk

www.kysten.no

www.TS-skib.dk

www.havbaade.dk

www.sejladssamraadet.dk

www.vikingskibsmuseet.dk

Forfatteroplysninger:

Søren Nielsen, bådebygger og
værftsleder, Vikingskibsmuseet i
Roskilde

Triona Sørensen, arkæolog og forsker,
Vikingskibsmuseet i Roskilde

ARKÆOLOGISK FORUM

Redaktion

Anna Beck (ansvarshavende redaktør)

Jette Rostock

Kamilla Ramsøe Majland

Mette Palm

Ole Thirup Kastholm

Signe Lützu Pedersen

Susanne Klausholm Dolleris

© Forfatterne og Arkæologisk Forum

Artikler, indlæg og billeder må ikke gengives i nogen form uden skriftlig tilladelse fra redaktionen eller forfatterne.

Skriv til Arkæologisk Forum

Arkæologisk Forum modtager gerne bidrag.

Kontakt redaktion@archaeology.dk

Peer review

Artikler, som indeholder forskningsbidrag, bliver som udgangspunkt peer reviewed.

Abonnement

Oplysninger om abonnement eller medlemskab af FaF findes på

www.archaeology.dk

Forsideillustration

Billederne stammer fra dette nummer side 21, 48 og 58.

Udgiver

Arkæologisk Forum udgives af FaF – Foreningen af Fagarkæologer

Grafisk tilrettelægning

Bente Stensen Christensen, girafisk.dk

Tryk

Stibo Complete

Oplag 210 stk.

ISSN 1399-5545

