

COPING WITH THE UNEXPECTED: THE STORY OF THE DOVER BRONZE AGE BOAT

Peter Clark

Canterbury Archaeological Trust
92a Broad Street, Kent CT1 2LU, United Kingdom
E-mail: Pete.clark@canterburytrust.co.uk

In September 1992, archaeologists discovered the perfectly preserved remains of a complex sewn-plank boat of middle Bronze Age date buried 6m below the streets of modern day Dover. This completely unprecedented and unexpected discovery was made during routine archaeological monitoring of a major road building scheme linking the port of Dover with the Channel tunnel and the motorway network to London and beyond. Under intense time pressure (just 24 hours were originally given to record and salvage the vessel), the archaeological team had to rapidly mobilise and deploy resources, and to develop innovative techniques of recording and lifting the boat from the deep, narrow shaft in which it was found. This paper describes the story of how the excavation team responded to this remarkable discovery, developing techniques through trial and error to rescue the boat from destruction.

Eventually a seven metre long section of the vessel was salvaged, fashioned from oak planks hewn into complex shapes, joined together by an elaborate system of wooden wedges and twisted yew withies. In order to retrieve the vessel, it was necessary to cut the boat into some 32 pieces, preserving the complex jointing between the planks that could not be studied in detail when *in situ*. About 2.3m broad, it was clear at the time of excavation that the boat was not a shipwreck, but had been deliberately abandoned and partially dismantled some three and a half millennia ago. But the physical recovery of the hull was just the beginning of the story; from the moment the ancient timbers were exposed to the air, they started to decay. Conservation of the timbers was a priority, made more pressing by the development of fungal growths in the water tanks where the timbers were temporarily stored. Again working without precedent, the team decided to freeze-dry the large boat timbers, a procedure that had only been carried out on small individual artefacts before. Similarly, a large multi-disciplinary analysis team was assembled and charged with devising a programme of study that would realise the research potential of the discovery. Following conservation, the team faced another challenge in re-assembling the 32 pieces so that the vessel could be placed on public display, a job made more difficult by the fact that the shape of the underside of the vessel could not be recorded during excavation. Again, new techniques for manipulating and supporting the fragile timbers had to be devised to realise the form of the boat as it was originally found.

Fourteen years after its discovery, the Dover Bronze Age boat is the centrepiece of an award winning gallery of Bronze Age life in Dover museum and the results of the scientific study of the vessel are fully published in a major academic monograph. From a standing start, the archaeologists involved with the boat have developed the skills and techniques to successfully deal with the discovery of such internationally important finds. However, given the rarity of such discoveries, this was perhaps not such a good career move for the individuals concerned. But the experience of coping with this unexpected find and the lessons learned in the process may be of assistance to others who stumble across similar remarkable survivals from prehistory.

CONFRONTATIE MET HET ONVERWACHTTE: HET VERHAAL VAN DE BOOT VAN DOVER UIT DE BRONSTIJD

Peter Clark

Canterbury Archaeological Trust
92a Broad Street, Kent CT1 2LU, Verenigd Koninkrijk
E-mail: Pete.clark@canterburytrust.co.uk

In september 1992 ontdekten archeologen de perfect bewaarde resten van een complexe plankenboot uit de midden bronstijd, die 6 m diep onder de straten van het moderne Dover begraven lagen. Deze unieke en volledig onverwachte ontdekking werd gedaan tijdens een archeologisch routineonderzoek in het kader van een grootschalig wegenbouwproject waardoor de haven van Dover zou worden verbonden met de tunnel onder het Kanaal en met het autowegennetwerk naar Londen en andere steden in het binnenland. Het archeologische team moest onder zeer hoge tijdsdruk (het kreeg oorspronkelijk slechts 24 uur om de boot te registreren en te bergen) middelen mobiliseren en inzetten en nieuwe methodes ontwikkelen om de boot uit de diepe, smalle schacht te halen waarin hij werd gevonden. Deze bijdrage vertelt het verhaal over hoe het opgravingssteam op deze opmerkelijke ontdekking reageerde en met vallen en opstaan nieuwe technieken ontwikkelde om de boot van de vernieling te redden.

Uiteindelijk werd een zeven meter lang stuk van de boot geborgen. De boot was gemaakt van eiken planken die in complexe vormen waren gekapt en samengevoegd door middel van een minutieus systeem van houten wiggen en gedraaide taxustwijken. Om de bergingswerkzaamheden mogelijk te maken, moest de boot in zowat 32 stukken worden verdeeld, waarbij de complexe naden tussen de planken intact werden gelaten, daar het niet mogelijk was ze ter plaatse in detail te bestuderen. Op het ogenblik van de opgraving werd duidelijk dat de ongeveer 2,3 m brede boot geen schipbreuk had geleden, maar zowat drieduizend vijfhonderd jaar geleden doelbewust werd achtergelaten en gedeeltelijk ontmanteld. Maar de eigenlijke berging van de romp was nog maar het begin; vanaf het ogenblik waarop het oude hout aan de lucht werd blootgesteld, begon het te rotten. De conservering van het hout was een prioriteit, en werd nog dringender toen zich in de waterreservoirs waarin het hout tijdelijk werd bewaard schimmels begonnen te vormen. Het team kon opnieuw niet terugvallen op bestaande technieken en besloot de grote planken te vriesdrogen, een procedure die tot dan toe enkel werd toegepast op kleine artefacten. Er werd een groot multidisciplinair analyseteam opgericht, dat als opdracht kreeg een studieprogramma op te stellen met als doel de researchmogelijkheden van de ontdekking optimaal te benutten. Na de conservering werd het team met een nieuwe uitdaging geconfronteerd, namelijk het opnieuw samenvoegen van de 32 stukken, zodat de boot kon worden tentoongesteld. Deze taak werd bemoeilijkt door het feit dat het tijdens de opgraving niet mogelijk was geweest de vorm van de onderkant van de boot op te tekenen. Opnieuw moesten nieuwe technieken worden ontwikkeld voor het behandelen en ondersteunen van het broze hout en om de boot de vorm te geven die hij had toen hij werd gevonden.

Veertien jaar na de ontdekking vormt de boot van Dover uit de bronstijd het middelpunt van de tentoonstelling in de bekroonde galerij over de bronstijd van het Dover museum en werden de resultaten van de wetenschappelijke studie gepubliceerd in een belangrijke academische monografie. De archeologen betrokken bij de opgraving en conservering van de boot hebben vanuit een 'staande start' de vaardigheden en technieken ontwikkeld waarmee met succes kan worden omgegaan met dergelijke internationaal belangrijke vondsten. Gelet op de zeldzaamheid van dergelijke vondsten was dat misschien niet echt gunstig voor de verdere

loopbaan van de betrokken personen, maar de ervaringen die werden opgedaan bij de confrontatie met deze onverwachte vondst en de lessen die tijdens het opgravings- en conserveringsproces werden getrokken zullen wellicht van nut zijn voor anderen die op gelijkaardige opmerkelijke restanten uit de prehistorie stuiten.