

Roald Morcken: Langskip, knarr og kogge. Nye synspunkter på sagatidens skipsbygging i Norge og Nordeuropa. Eget förlag, Bergen 1980. 180 s.

Det är helt klart, att skandinaviska skeppstermer fått en vid spridning i Europa i samband med storhetstiden, det vi kallar vikingatid. Roald Morcken hör till dem som även hävdar ett starkt inflytande härifrån på navigations-, sjömåtts- och delvis även skeppsmättningsområdena. Därom handla de flesta av förf tidigare publikationer, i Sjöfartsmuseet i Bergen Årbok och t ex Mariner's Mirror.

Detta är ett föga provat område, men även resc kan anknyta till flera av Morckens ideer och beräkningar för iakttagelser kring den s k vikusjön (se Medd/MAS nr 3/79). Tyvärr kan jag inte föreställa mig riktigt samma välordnade värld som tycks förespegla Morcken, jag måste bekänna mig tillhöra en måhända mera anarkistiskt präglad generation. Dock är det säkert så, att varje tids historieskrivning utgår från uttalade förutsättningar som utan tvivel kan klavbinda och utsläta tänkandet. Jag tror t ex inte nordborna riktigt mäktiga den oerhörda rationalism som Morcken tillerkänner dem. Men måhända är det en underskattning...

Nu vill jag gärna ha sagt att allt vad Morcken skrivit är mycket intressant som tankeväckare. Det är viktigt att ta ställning till vad han skriver, eftersom det oftast är baserat på faktiska skrivna källor. Men det visar enligt min uppfattning också klart vart bokstavstrogenhet kan leda. Några av slutsatserna, som dessvärre framläggs utan behövliga reservationer, är orimliga. Å andra sidan är somligt ytterst intressant. På några fält slår Morcken emellertid in öppna dörrar. Den här boken söker besvara två frågor:

1) Fanns det ett särskilt skandinaviskt handels skepp på vikingatiden och medeltiden?

2) Hur stora skepp byggdes egentligen i Norge? (enligt denna tradition)

Morcken inleder med att påpeka den specifika, djupa karaktären vid de norska kusterna, jämfört med det frisiska "vadehavet" där de med de nordiska båtarna konkurrerande typerna holk och kogge anses ha uppstått. I Frisland kan bara pråmliknande fartyg för avställning på ebbotten vara aktuella, maximalt kan de sticka 5 fot (c 1,5 m). Däremot är det alltså helt annorlunda i Norge.

Några naust (se MAS nr 2/79 om Perry Rolfsens bok) i Norge håller redan i tidig järnålder avsevärd storlek, över 30 m längd, 7 m bredd. Rymde de verkligen en båt? Andra, som tycks gå fram i vikingatid, möjligen medeltid håller över 40 m med upp till 16 m (!) bredd. Därmed anser Morcken att Nydam- Gokstad- och Bremenfartygens 23 m längd närmast avser fartyg av medelstorlek, inte som det tidigare ansetts, de största.

I förbifarten lägger Morcken fram en teori om undervattensskroven på vikingakarvarna i Vestfold. Tidigare har det påståtts, och blivit ett axiom, att surringarna av borden till spanten (över vattnet är de dock naglade) var avsedd att göra fartygen smidiga så att de kunde vrida sig lite och ge efter i rum sjö. Dessutom är märkligt nog spanten inte alls förbundna med kölen, troligen då av samma anledning.

Detta anser Morcken vara helt barockt. Sutton Hoo-fartyget, som är några århund-

draden äldre, tycks sakna alla spår av surrningar (verkar osäkert eftersom bara avtrycken i sanden fanns kvar).

Däremot tror Morcken att detta hängde ihop med de otaliga exemplen i sagolitteraturen om drag av båtar över land, speciellt under medeltidens inbördeskrig i Norge, men även under ren vikingatid. T ex drog Harald Hårfagre enligt uppgift upp sina mindre fartyg i Väneren på 800-talet. För en sådan form av krigföring kunde då surrningen och bristen på förbindning köl/spant vara lämpad.

Det här är faktiskt en mycket intressant tankegång. Men det kan bara tillämpas i inlandet, upp till innerfarleder av olika art, sjöar och älvar, anser förf. Sagan saknar däremot alla uppgifter om landdragning av båtar över eden vid kusten. Morcken tror att dessa drag eller ed(eid) användes lokalt men inte för den genomgående ledens fartyg. Detta mest därför att de representerade en helt annan storleksordning än de här "småbåtarna" med surrade spant!

Gokstad och Oseberg skulle därför snarare vara undantag än regel. Det bör här märkas att det flera gånger påpekats hur graciöst och lätt, nästan oansvarigt svagt, dessa båtar i alla fall byggts, speciellt då Osebergsskeppet. De skulle närmast vara av typ lustjakter för den kungliga familjen. Dock bör man väl här påpeka att kopior av Gokstadfartyget faktiskt korsat Atlanten i modern tid (men var det representativa kopior?).

Sedan kommer några räkneexempel, som Morcken även påpekar, verkar "helt eventyrlige." Eftersom de militära skeppen i alla tider varit de mest avancerade börjar förf med långskeppen.

Dessa örlogsfartygs storlek spände från 13-sessa till 37-sessa. "Sessa-"begreppet avser antalet åror på varje sida eller antalet rum (mellan varje spant). Men på varje halvrum (åra) kunde det enligt Morcken finnas 3-4 man. Ett kungligt skepp som "Ormen länge" var en 34-sessa. Alltså skulle den ha haft minst 272 mans besättning, dock sägs det att den hade 8 man i varje halvrum, vilket innebär att den i stället hade totalt 544 man, med befäl och servicepersonal kanske kring 600 man! Men detta verkar ju inte riktigt klokt.

Hur stor var egentligen båten? Enligt Flatö-boken skulle en 30-sessa vara 52 m lång, d v s lika lång som ett 74-kanoners engelskt linjeskepp under Napoleontiden... Samma källa påstår även att kölen på "Ormen länge" var 72 alnar d v s 44 m. Den skulle alltså vara 6 fot kortare än kölen på "Victory." Hm!

Under Norges medeltida storhetstid på 1200-talet byggde kung Håkon Håkonsson ett båthus som uppges vara 55 gånger 37 m inne i centrala Bergen. Det fanns alltså möjligen båtar som fyllde huset...

Med hjälp av spridda uppgifter om relativa storleksförhållanden i t ex den isländska lagen Grágás får Morcken följande relationer:

|       | stora handelsskepp | mindre handelsskepp | stora långskepp |
|-------|--------------------|---------------------|-----------------|
| längd | 8                  | 6                   | 9               |
| bredd | 2                  | 2                   | 2               |
| djup  | 1                  | 1                   | 1               |

I början av 1200-talet byggdes skepp i Tönsberg som hade två årrader på varje

sida, 48 åror i den övre och 24 i den nedre. Den nedersta åran skall ha varit 12,2 m och tältets bredd(innerbredden)15,25 m!

Totaldjupet på giganten "Krossuden" borde enligt Morcken vara 9,2 m! Måtten på fartyget skulle bli 82,8 m ggr 18,4 m...

Enligt en formel för uträkning av fartygens lästetal:

längd ggr bredd ggr djup

148

finner Morcken att detta fartyg måste ha haft en dräktighet av 2.920 läster!

Att inte jämförelsen med det största segelfartyg i trä som någonsin byggts, det amerikanska "Great Republic," med 99 m längd, förefaller Morcken otrolig verkar direkt graverande på mig. I själva verket var "Krossuden" med 83 m längd inte det största norska, "Kristuden" uppges ha varit ännu större.

Men Morcken travar glatt vidare. Dessa monster kunde ha fungerat skeppsbyggnadstekniskt om de dels i likhet med den engelska "Grace Dieu" från 1418 haft dubbel klinkbordläggning och dessutom innergarnering. Det är uppenbart att även detta jätteskepp om 56 m längd är byggt i den uråldriga skalbyggnadsteniken med bord-en först, spanten sedan.

Det sägs om slaget vid Svolder att den norskinspirerade skildringen överdrivit fiendernas antal för att visa hur norrmännen under Olav Tryggvason slagits mot övermäktiga krafter.

Även i andra fall tycks alltid norrmännen ha mycket färre fartyg än svenskar och danskar. På denna punkt kanske det ligger något i Morckens tankegång. Låt oss anta att Anund Jakob av Sverige hade 350 skepp vid Helgeå, Olav av Norge 60. Även Erik Nylén har nyligen påpekat att östersjöfartygen bör ha varit mindre än västerhavets. Medan en svensk ledungssessa bör ha hållit omkring 25 man skulle de norska fartygen ha kunnat hålla uppemot 100 (Morcken säger 150). Det betyder, om ens uppgiften kan vara riktig (tvivelaktigt), att Anund hade 8-9000 man ombord, Olav 6.000 (Morcken: 9.000). Alltså: jag tror att de mycket väl kan ha varit ungefär jämnstarka, men att bokstavstrogenhet om siffrorna är orimlig. Likadant förhåller det sig med de danska ledungssnäckornas och Wilhelm Erövnarens fartygs storlekar. De är näppeligen mycket större än de svenska.

Men de norska! Morcken riskerar ändå att rangeras bland norskpatrioterna, en sentida efterföljare till hovpoeterna vid Olav Tryggvasons bord.

Att sedan norrmännen enligt Morcken även var först med att bygga på kravell och även bör ha kommit på stävrodret först förvånar nog ingen.

Vad som omtalas med termerna skarsud ("klink") och fellisud ("kravell") är inte vad vi menar (eller rättare sagt Morcken). Det som kallas kravell av förf verkar av beskrivningen syfta på en klinkmetod där borden sliktats eller skrätts så att de överlappande kanterna försvunnit. Sådana klinkningsmetoder är kända.

När det gäller handelsskeppen slår Morcken alltså in öppna dörrar. Det är inte hanseaternas skeppstyper som slår ut norrmännen och skandnavierna, det är ekonomiska system. Morcken drar helt riktigt fram de mycket stora vrakdelar som påträffats i Bergen, ett sannolikt från ett fartyg 34 m långt och 8,5 m brett.

som belägg på att norrmännen förmådde bygga fartyg som till storleksordningen gick vida utanpå de hanseatiska skeppen som vi i alla fall känner dem från t ex Bremen-koggen.

Övriga utfall mot tysk maritim forskning, med lika orimliga och svagt underbyggda argument som någonsin Morcken, är tämligen ointressanta. Senare tiders insatser av båtärkeologer som Crumlin-Pedersen, Christensen, Elmers med flera har redan vederlagt den äldre skolan.

Några arkeologiska bevis eller ens antydningar om att Morckens skeppsmonster i form av långskepp verkligen existerat finns inte. Man böjer sig villigt om sådana skulle komma fram. Allmänt sett tror jag ändå det är viktigt att sätta fingret på vissa ömma punkter där maritimärkeologin fortfarande har förutfattade meningar. Det är, som Morcken direkt påtalar, viktigare att läsa Hjalmar Falks genomgång av vikingatidens fartyg i "Altnordisches Seewesen" än att hänga upp allt på fynden från Oseberg och Gokstad.

Vi rör oss onekligen också med sammanhang av en helt annan storleksordning än Östersjön. Ännu på 1500-talet var Bergen Nordens överlägsna största stad. Den handelsstruktur som stadens betydelse vilade på före hanseaterna (c 1250-1300) är synnerligen värd att utforskas. Ett stort steg har redan tagits genom utgrävningarna på Bryggen.

Om hanseaternas uppblomstring vet vi alltså en del. Men vad hände i Norge? Digerböden (känd universalorsak)? Utslocknande av gammal kungaätt (knappast relevant)? Överflyttning av den politiska makten till Oslo och Köpenhamn? O s v. Det var ju ändå ett sjöfartsvälde som gick i graven: de nordskotska öarna, Färöarna, Island, Grönland och det dåvarande Norge inkl Bohuslän.

CW(Ö-vik)

