

Malmö Kogg

ett annorlunda kulturprojekt



Nu planerar Malmö stad att låta bygga tre repliker av koggar. Förlagorna är Skanörskoggen, Kollerupskoggen samt den kogg som har påträffats i Västergarn på Gotland. Arbetet leds av Fotevikens Museum och blir ett stort arbetsmarknadspolitiskt projekt som kommer att pågå i fem år.

AV SVEN ROSBORN
FOTEVIKENS MUSEUM

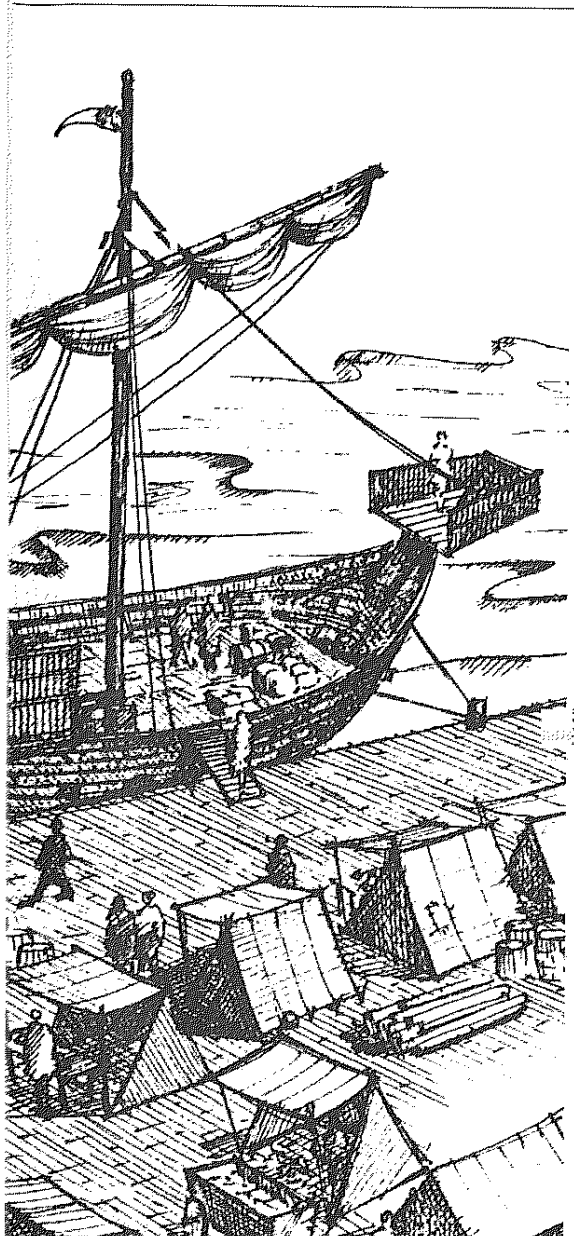
Malmö har kommunikation, handel och kontakter över havet att tacka för sin uppkomst och utveckling som Skånes största stad. Tre markanta högerperioder finns i stadens historia. Den första inträffade i intervallet mellan stadsetableringen vid mitten av 1200-talet och grundläggandet av S:t Petri kyrka ca 1310. Staden måste helt enkelt ha byggts ut i våldsam expansionstakt. Att färjetrafiken till

Köpenhamn spelat en avgörande roll i detta etableringsskede framskymtar i bevarat källmaterial.

Den andra högerperioden inträffade i slutet av 1400-talet och sträckte sig långt in på 1500-talet. Fyra stora städer fanns vid denna tid i Norden – Köpenhamn, Malmö, Stockholm och Bergen. Att två av dessa låg mitt emot varandra vid Öresund säger en hel del om den dåtida handelskraften i detta område. Det var nämligen handeln och kontakterna över havet via koggar som gav dessa båda städer sin främsta profil.

Den tredje stora expansions-epoken för Malmö var i samband med industrialismens intåg från mitten av 1800-talet. Kockums blev snabbt ett ledande företag. Företagets vinnande koncept hade åter sin grund i Malmös traditionella koppling till havet. Istället för att ägna sig med handel började man nu producera många av de skepp som ingick i den internationella handeln. Skeppsbyggeriet i sig var emellertid inte något helt nytt för Malmö. Redan i bevarade skatteböcker från början av 1500-talet omtalas ett antal skeppsbyggare i Malmö. En av portarna genom den långa strandmuren kallades också för "Skeppsbyggareporten".

Staden Malmö anlades troligen på 1240-50-talen, antagligen –



Teckning: Tadele Gebrewold.

som fick hjälp av den norske vikingakungen Håkon Håkonsson. Håkon seglade in i Öresund med sin väldiga norska flotta och:

”Medens Håkon Håkonson lå ved Köbenhavn, lod han tage en kogge ved Malmhaugar, som hr Jon, broder til ærkebisp Jacob, ejede. Der var om bord mænd, der havde været i (sjörövaren) Jarmirs følge. Kong Håkon lod Danerne selv fælde deres dom, om dette var ransmænd eller købmænd; nogle blev da halshuggede, og andre straffedes på anden vis.”... ”Kong Håkon beholdt koggen og brugte den siden til hestekogge.”

Detta citat har märkligt nog aldrig återgetts i litteraturen om Malmös historia, endast årtalet när det hände, 1257, samt stavningen av ordet Malmö, ”Malmhaugar”, dvs sandhögarna. Norrmännens attack bör ha skett på platsen för det nuvarande Kockumsområdet.

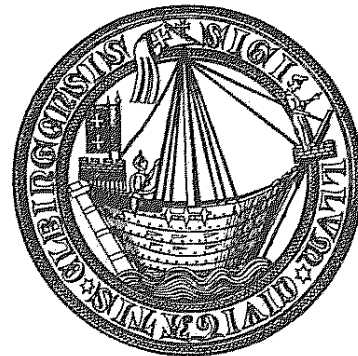
Koggyfynd

Hur såg då en kogge ut? En kogge var en dåtidens ”värsting” inom skeppsbyggartekniken. Genom Lübecks etablering vid mitten av 1100-talet och genom sammanlutningen av städerna i norra Tyskland till ett Hansaförbund, övertog Hansan snart kommandot när det gällde handeln över havet i norra Europa. För Hansan gällde det att göra skeppen så lastrymliga att stora vinster kunde uppnås. De nordiska skeppen av vikingatyp var visserligen



snabba och kunde gå in på grunda vatten, men de var mindre lämpade att föra de lastkapaciteter som den nya handelskonomin

baserades på. Koggen blev svaret på problemet. Från att ha varit relativt små utökades de till längder på över tjugo meter, de var breda och höga och lastdryga. En enda kogge kunde ta upp emot 80 ton last. Det behövdes också ordentligt med lastutrymme i den funktion som koggar hade. I bevarade räkenskaper för åren 1398-1400 infördes enbart till Lübeck från Malmö höstmärknad 32.600, 27.800 respektive 29.100 stora tunnor med sill. Lübeck var



endast en av många städer som Malmö då handlade med. Bilden av koggrängsel på Malmö redd är nog så tydlig!

Det första omnämmandet av en kogge är året 1206 under en tysk undsättningsaktion till Riga. I nordvästra Jylland har det äldsta fyndet av en kogge grävts fram, det s.k. Kollerupfyndet. Koggen hade en flat botten, vilket bl.a. gjorde det möjligt för skeppet att vid ebb bli stående utan att välta. Den flata botten är byggd i s.k. kravellteknik. De höga sidorna är däremot klinkbyggda.

Bremerkoggen är nog det i dag mest kända arkeologiska fyndet. Det var redan 1962 som det unika fyndet av en mycket välbevarad kogge gjordes i Bremens hamn. Denna kogge är 23,5 meter lång och 7,5 meter bred. 40 spant bygger invändigt upp ett konstruktions skelett till vilket bordplankorna är fästa. Höjden midskepps är 5,3 meter och i det påbyggda akterkastellet 7,5 meter. Skeppet är genom s.k. årsringsdatering säkert daterat till ca 1380.

Fynd av koggar, dock mindre välbevarade än Bremerkoggen finns på ett flertal platser i norra Europa av vilka kan nämnas Zuyderzee i Holland, från Danmark Kolding, Vejbystrand och det s.k. Lille Kreme-koggen. I Norge finns

som författaren påvisat – som en av ärkebiskop Jacob Erlandsens städer. Nere vid stranden, nära nuvarande Centralstationen, byggde man ett stort försvarstorn, Flynderborg, som skulle skydda den långa bryggan som gick ut i Öresund. Några hundra meter utanför på reddan skapades tre stora stengrund, vid vilka koggar kunde ankra. Dessa stengrund finns inprickade och namngivna på en karta från tidigt 1800-tal; Kon, Kalven och Blidan. Deras nuvarande läge motsvarar den stora varvsbassängen inne på Kockums varvs forna område.

Det äldsta omnämmandet av staden Malmö utgör faktiskt en strid om just en kogge. Ärkebiskop Jacob Erlandsen kom i krig med den danske kungen Kristoffer I

koggfynd från Sellörne och i Sverige Helgeandsholmen, Mollösund, Bossholmen vid Oskarshamn, Västergarn på Gotland och Skanör.

Skanörskoggen

Forskning kring koggen är ett spännande och långtifrån avslutat kapitel i vår nordiska historia. Genom bl.a. ett spännande fynd som Fotevikens Museum gjort utanför Skanör har mera ljus kastats över koggproblematiken. Endast ett par hundra meter utanför Skanörs hamn ligger på fyra meters djup en välbevarad rest efter en förlöst kogg. Denna är på ca tjugo meters längd och betydligt mera spetsig i aktern än Bremerkoggen. Denna skillnad i skrovform kan också betyda skillnader i seglingsprestanda. Bremerkoggen imponerar nämligen inte speciellt genom sina seglingsegenskaper. Först bedömdes Skanörsfyndet som yngre än Bremerkoggen just p.g.a. sin mera utvecklade form. I Skanörskoggen påträffades också kanonkulor vilket talade för en datering mot mitten av 1400-talet. När därför resultatet av årsringsdateringen kom, väckte den förvåning. Koggen har bevisligen byggts runt

1390 - alltså vid samma tid som Bremerkoggen.

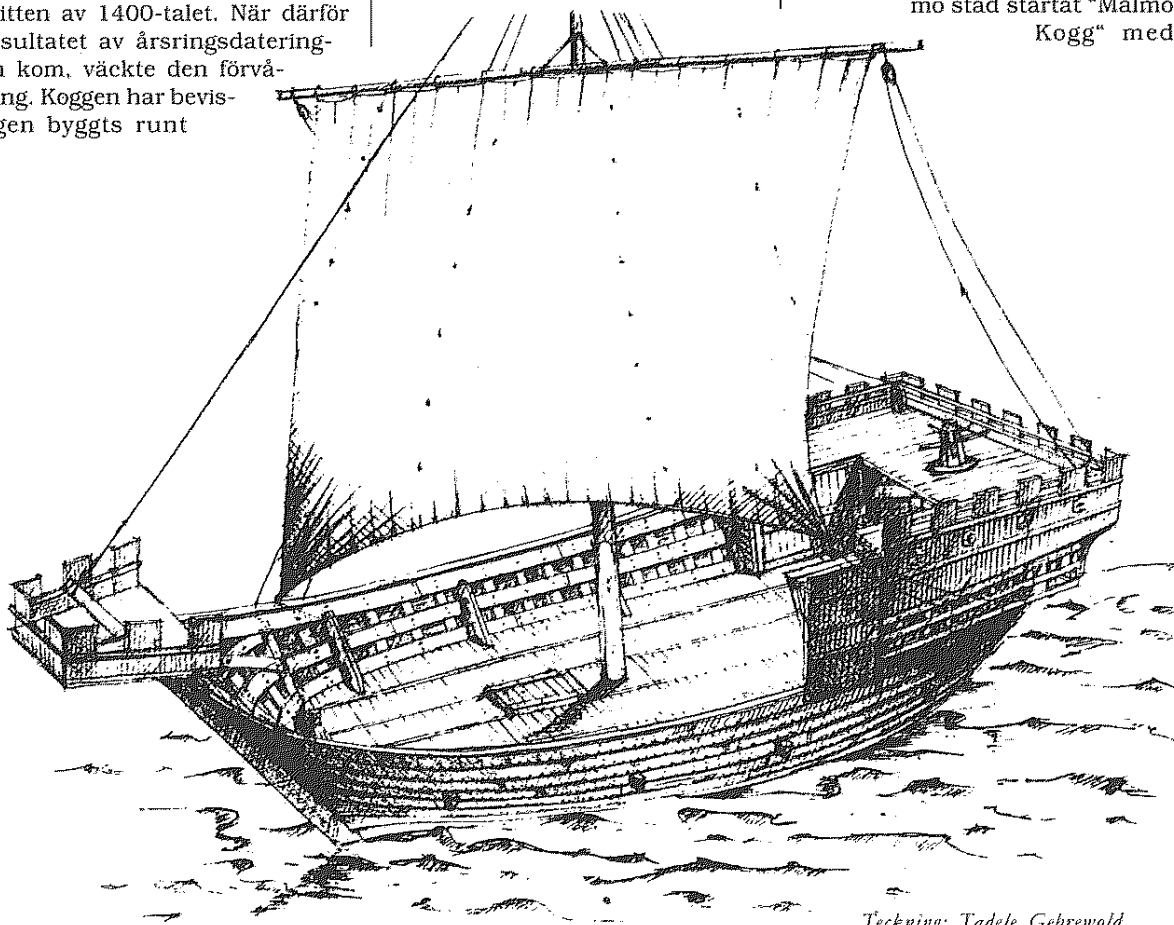
De kanonkulor som påträffades får genom den tidiga dendrodateringen också plötsligt en mer spännande roll. Kanske är de det nu äldsta arkeologiska belägget i Norden på skeppsartilleri. De tiotalet kanonkulor, rundhuggna stenkulor, finns i två mycket tydligt avgränsade diametrar, dels runt 7 cm, dels runt 10 cm. Detta tyder på en bestyckning av två kanoner. Själva kanonerna har dock inte påträffats i vraket. Kanske - men endast med betoning på just kanske - ligger det något i den gamla legend som omtalar att det utanför Skanörs hamn ska ligga en stor gammal kanon på sjöbotten.

Vi har alltså nu två koggfynd - från Bremen och Skanör - med ungefär samma tillverkningstid men med delvis annorlunda utseende. Hur seglar Skanörskoggen? Det kan man endast få kunskap om genom att bygga en kopia. Det är här projekt "Malmö Kogg" kommer in i bilden.

Fotevikens Museum har sin



främsta museala uppgift i marin- arkeologi utmed sydsvenska kusten. Under ett stort antal år har här en grundläggande och viktig kompetens inom ämnesområdet utvecklats samtidigt som man skapat ett mycket innehållsrikt förlisningsregister för den skånska kusten. Museet har som huvudman Stiftelsen Fotevikens Maritima Centrum med bl.a. Vellinge kommun som instiftare. Stiftelsen bedriver dessutom en mycket lyckad och annorlunda arbetsmarknadspolitisk insats. Det är med erfarenheterna från dessa två verksamheter som Malmö stad startat "Malmö Kogg" med



Teckning: Tadele Gebrewold.

syfte att återskapa tre medeltida koggar. Idén och programuppläggning kommer från Fotevikens Museum men koggarna kommer att byggas i Malmö hamn.

Projektet består av tre delar som går delvis parallellt: en vetenskaplig fas, en produktionsfas och en användarfas.

Forskningsaspekter

Varje seriöst projekt som arbetar med att levandegöra historia genom fullskalarekonstruktioner måste givetvis vara baserat på vetenskapliga grunder och forskningsmässiga avväganden. Att våga rekonstruera och tolka fornlämningar och historiskt källmaterial i syfte att återskapa en miljö eller ett objekt är en utmaning som kan vara svår att anta. När vetenskap övergår från teori till praktisk tillämpning är det inte ovanligt med emotionella motsättningar. Levandegörandeprocessen kan ibland betraktas som något ovetenskapligt. Tyvärr har också många olika rekonstruktionsprojekt, inte minst av "fortidshus", utförts utan större beaktande av vunna forskningsresultat innan uppbyggandet, vilket ju inte hjälpt upp situationen.

Inom det skeppshistoriska området har ett flertal mycket lyckade projekt med replika- eller kopiebyggande sett dagens ljus. En gemensam nämnare för dessa är att man varit mycket konsekvent med att låta forskning och uppbyggande gå hand i hand. Ett sådant för projekt "Malmö Kogg" närliggande lyckat arbete är t.ex. det sätt varmed man konstruerade kopian av Bremerkoggen.

Projekt "Malmö Kogg" förutsätter en vetenskaplig referensgrupp med deltagare från hela Skandinavien. Tre koggkopior planeras med förlagor i Skanörskoggen, Kollerupkoggen och Västergarnkoggen på Gotland. Det är vår förhoppning att ledande forskare kan återfinnas i gruppen tillsammans med personal från Fotevikens Museum (Björn M Jakobsen, Harry Alopaeus och Sven Rosborn). Projektet innebär ju faktisk att man kan specialbelysa tre olika fynd. För Kollerupfyndet - det äldsta av fynden - innebär det

kanske en detaljstudie som innebär en förändrad bild jämfört med den som tidigare varit gängse. För Skanörskoggen innebär det intressanta jämförelser med Bremerkopian. För Gotlandskoggen kan projektet kanske innebära att man vinner så stort gehör att den slutliga utgrävningen kommer till stånd.

Produktionsaspekter

Förutom löneomedel för marknadspolitiska åtgärder har Malmö Kogg en tämligen omfattande budget för att skapa de bästa förutsättningar för projektet, från



första startdag till dess det sista skeppet löper ut Malmö hamn. Under den totala projekttiden - fem år - kommer det att finnas tre olika team. Huvudteamet arbetar med själva skeppskonstruktionerna. De många tillbehören framställs av ett team som specialiserar sig på lösören. Till tillbehören hör också en mängd medeltida kläder, tält etc som kommer att användas när skeppen används för framtida somarseglatser. Det tredje teamet arbetar med uppmätningar, modellarbete, dokumentation i form av film och multimediala samt utställnings- och guidearbete.

"Koggvarvet" kommer att ligga längst ut ur i Malmö hamn. Här finns skyddade kajplatser, en större hall och stort markområde. Ett nära samarbete kommer givetvis att ske med aktiviteterna på Fotevikens Museum, beläget endast drygt två mil från Koggvarvet. Grovsmidet förläggs t.ex. till varvet medan klensmidet sker i Foteviken. I Foteviken ligger också all IT- och filmundervisning och produktion.

Användaraspekter

Varje kogg kommer givetvis att klassas av Sjöfartsinspektionen och uppfylla alla tänkbara sjösäkerhetskrav. Detta är nog så viktigt med tanke på planerna för koggflottans framtida roll. Huvudkonceptet är nämligen att de tre koggarna, med förlagor från olika tider och olika geografiska områden, ska bli en symbol för Östersjön, en symbol för marinarknologin i det genom sina bevaringsaspekter världsunika museimagasin som bär Östersjöns namn och också en kultursymbol för framtiden för länderna runt Östersjön. Malmö kommer självklart att få sin del i detta symbolvärde. Med tanke på stadens medeltida handelshistoria är detta inte mer än rätt.

Varje sommar kommer skeppen att ligga ute på seglatser till olika hansastäder runt Östersjön. Man angör hamnstäderna och rullar ut sin medförda medeltidsmarknad på kajen framför skeppen. Här trängs enklare bodar med marknadstält och allt annat som fordras för att ge en medeltida miljö. Förutom erfarna besättningar kommer ett stort antal ungdomar att varje år bjudas en annorlunda och stimulerande feriesysselsättning.

Kanske kan det vara så att i samma stund som den första bilen sommaren 2000 rullar över Öresundsbron högbrodel seglar Malmös först kogg under samma bro. Det moderna och det historiska Öresund möts i gammal och ny kommunikationsteknik.

