



Postjakten Hjorten byggdes i Karlskrona och sjösattes sommaren 1998. Foto: Marinmuseum, Karlskrona.

Vad är det Ni bygger?

Det byggs idag repliker runt om i Sverige. Enligt dagstidningar och andra publikationer är det både privatpersoner, hembygdsföreningar, museer och även grupper av "skinnskallar" som planerar att bygga olika slag av skeppsrepliker. Det förefaller dock som om en viss fartygstyp - så kallade "vikingaskepp" - är det dominerande och populäraste objektet. Följande inlägg skulle vilja vara upptakten till en debatt om terminologin kring alla dessa replik-/nybyggen. Vad är det vi bygger? Vad säger vi till allmänheten? Ljuger vi eller tummar vi bara på sanningen?

AV HANS-LENNARTH OHLSSON

Repliker på alla ledder och från alla tidsåldrar?

Ar 1893 avhölls en världsutställning i Chicago, USA. Till denna seglades en replik av Gokstadsskeppet från Norge till Nordamerika på 28 dygn. Repliken hade givetvis sköldar utefter bordläggningen, rikt utsirat drakhuvud och ett stort råsegl med olikfärgade våder. Det hela bör ses som ett uttryck för nordisk nationalism under en starkt nationalromantisk period, men även som en reklam för nordisk handel och marknadsföring. Detta vikingaskepp, med det mycket passande namnet *Viking*, hade för övrigt den norska unionsflaggan på ett flaggspel i aktern! Sett i ett humanistiskt-

vetenskapligt perspektiv var denna replik troligen ointressant om man inte betraktar projektet ideologiskt. Det får väl mest ha äran av att ha varit den första nordiska repliken av ett förhistoriskt fartyg (*Viking* finns bevarad i The Chicago Museum of Natural History). Till världsutställningen fördes även ytterligare tre repliker, Columbus *Santa Maria*, *Nina* och *Pinta*. De kom dock inte dit på egen köl. År 1909 byggdes en holländsk replik av ett holländskt ostindiefartyg från 1600-talet (Eyck, van 1996, sid 42).

Sedan 1893 har det byggts ett flertal repliker av äldre fartyg i Norden, majoriteten av dessa dock på senare tid, dvs efter 1970. På samma sätt som inom den övriga arkeologin vill man inom marinarknologin praktiskt prova och återskapa föremål och före-

telser. Dock, om man jämför med den s k experimentella landarkeologin, ligger man långt efter och när det gäller fartygsrepliker är det först efter 1980 som antalet repliker ökat påtagligt.

Nedan har jag gjort en mycket generell kronologisk uppställning över några av de repliker som byggts i Norden efter dessa förlagors datering. Uppställningen gör på inga sätt anspråk på att vara komplett, framförallt inte när det gäller pågående och projekterade nybyggen.

(För Er som är elektroniskt utrustade rekommenderar jag ett besök på Per Åkessons webbsida med repliker: <http://www.abc.se/~m10354/mark/rekonstr.htm>)

Förlagans datering	Replik	Förlaga
800 - 1000	Arnlot	Valsgårde 14
800 - 1050	Sigrid Storråda	Gokstadskeppet
900-tal	Vidfamne	Åskékärr
1000-tal	Stärkodder	Fotevik I
1000-tal	Erik Emune	Fotevik I
1000 - 1100	Roar Ege	Skuldelev III
1000 - 1100	Saga Siglar	Skuldelev I
1035 - 1200	Krampmacken	Bulverketbåten
1250-tal	Aifur	Krampmacken!
1300-tal	Aluette	Kalmar I
1330 - 1355	Helga Holm	Helgeandsholmen V
1400-tal	Styra	Avafjärdsvraket
1400 - 1500	Blanka	Helgeandsholmen X
1770-tal	Jakobstads Wapen	Fregattskepp
1780-tal	Jehu	Åländsk 1-m paketsump
1904	Albanus	Åländsk galeas
1920	Linden	Åländsk skonare
1921	Sofia Linnea	Roslagsjakten Greta Linnea
Pågående/projekterade nybyggnader		
1000-tal	Odöpt?	Lapuribåten
?	Embla	?
1692	Hiorsten	Postjakten Hiorsten
1760-tal	Götheborg III	Ostindiefararen Götheborg
1770-tal	Kanonjollen	Chapmans kanonjolle
1774	Delfinen	Gustav III:s salsslup
1859	Stockholmsbriggen	HMS Gladan
1867	Hoppet	Castor, Nyköping
1868	Gerda	Briggen Gerda

Det framgår att en viss tidsperiod är överrepresenterad bland replikerna. Tiden kring vikingatid och tidig medeltid förefaller vara av störst intresse. Därefter kommer ett hopp till 1700-talet och därefter till senare delen av 1800- och det tidiga 1900-talet. Troligen kan man efter ett mer ingående studium av just replikbyggen få fram de bakomliggande anledningarna till varför just vikingatid och tidig medeltid är så populärt eller varför just Åland valt att bygga *Albanus*, *Linden* och *Jehu*.

Har vi och andra nordiska folk en dröm om att återupprätta vårt världsrykte som vikingatida sjömakter? Har ålänningarna en dröm om att återupprätta sitt rykte som framstående segelsjöfartsort? Finns en önskan att se 1700-talets Chapmansfartyg återuppstå? Frågorna kan inte ges ett entydigt svar då varje enskilt projekt står för många intresseinriktningar var för sig.

Den sk *Stockholmsbriggen* har ett uttalat syfte att bli ett skolfartyg för blivande fartygsbefäl. Förutom skrovform och rigg finns inget övrigt historiskt intresse i projektet. Något som man även klart deklarerar. I det följande har jag bortsett från detta fartyg.

Principskiss av *Saga Siglars* rigg. Ur *Vikingarnas skepp*, Vikingeskibshallen, Roskilde, 1993.

Samtidigt är det väl knappast någon tvekan om att valet av fartygstyp i det här sammanhanget speglar speciella kulturella och ideologiska intressen sett i ett övergripande, idéhistoriskt perspektiv.

Replikernas exakthet kontra sjösäkerhetskrav

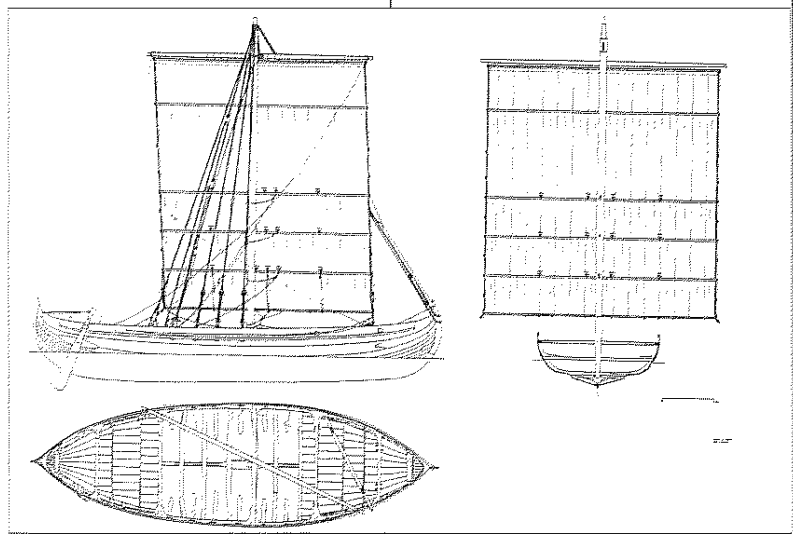
Tyvår innebär replikernas ökande storlek att problem numera uppstår som tidigare replikbyggare, som byggt i mindre format, mycket litet om ens någonsin kommit i kontakt med. Så fort man går upp i en skeppsstorlek som enligt nuvarande regler klassas som skepp, dvs större

än 12x4 meter, gäller ett modernt regelverk för sjösäkerhet som mycket sällan passar in på replikerna och dessas brukande. I Sverige finns Sjöfartsverket som tillsynsmyndighet, vilket har uppdraget att tillse att alla nybyggda fartyg håller godtagbar standard ur sjösäkerhetssynpunkt. Det gäller dimensionering, däck- och fribordshöjd, krav på vattentäta skott, nedgångskappar och lastluckors utförande, etc. Önskar man på en replik dessutom föra passagerare blir regelverket än mer omfattande med krav på brandskydd, räddningsutrustning och kompetenskrav för besättning och befäl.

För de mindre replikerna, ofta med förhistoriska förlagor, är problemen mindre. Storleken och framförallt användningsområdet håller dem utanför regelverken. Helga Holms seglingar har, trots hennes storlek, skett med studenter eller inbjudna och som alla kunnat räknas som besättning.

Tar vi fartygsrepliken *Sofia Linnea* som exempel finner vi att man av sjösäkerhetsskäl tvingades höja däck och fribordet vilket dock kunde döljas av en falsk brädgång. Likaså godtogs inte önskemålet att som på förlagan ha öppna lastrum med masten fritt stående i rummet. Lastrummen fick täckas på godkänt vis, med både trä och presenning. Fram till masten lades ett kraftigt däck. *Sofia Linnea* är klassad för "inre fart", d v s att hon har tillstånd att segla på Mälaren och i Stockholms skärgård. Passagerarantalet är satt till max 12 personer.

På ostindiefararen *Götheborg III* har man förutom ändrad däckshöjd även projekterat med brand-



säkra stålskott. Hon är utan jämförelse den största repliken någonsin i Sverige och enligt projektledningen avsedd att i förlagans kölvatten segla till Kina och tillbaka. Reglerna gäller då "stor oceanfart" vilket ytterligare ger faktorer som påverkar henne i förhållande till förlagan.

I samtliga fall av nybyggda fartyg med förlagor från 1700-talet och framåt har man dessutom valt att förse nybyggna med motorer (med kanonjollen och *Sofia Linnea* som undantag. För den senare har man istället valt att ha en kraftig aluminiumbåt på släp som kan "puffa på" vid behov). Även för den projekterade salsslupen *Delfinen* finns planer på ett elektriskt maskineri, väl dolt under tofter och garnering. Bara i fallen *Albanus* och *Linden* hade förlagorna någon form av hjälpmaskineri.

Replikernas exakhet kontra marinarknologiska och historiska krav

I trenden att bygga repliker av äldre fartyg ingår att det är mycket vanligt att man gör det inom ramen för mål, som syftar till att bevara äldre hantverkstraditioner, i det här fallet träbåtsbyggeri. Äld-

re båtbyggare och kunniga lärlingar har stått för många av de repliker som finns idag. Syftet är ädelt, båtbyggeri med trä som material är en kunskap vi bör bevara och hålla levande. Bygger man mindre allmogebåtar "som man alltid gjort" följer man traditionen och bidrar även själv till att traditionen förändras. Det är en fullt naturlig och acceptabel utveckling som fortsätter också med kommande generationer. Men så fort man gör ett hopp i tiden, när man bygger t ex ett skvikingaskepp, en kopia eller en replik, så uppstår problem.

Hur gamla båtbyggare vi än letar upp så har de fått sin kunskap under 1900-talet. De har i sin tur lärt sig av sina föregångare med kunskaper inlärd under slutet av 1800-talet. Även om materialet, trä, är det samma har hantverket och materialutnyttjandet utvecklats enormt även inom denna tradition. När det gäller material så har metallernas sammansättning förändrats. Spikar smids maskinellt, klippspik ersätter de smidda spikarna, kopparnit ersätter järnnit. Valt material ger andra arbetssätt och kräver andra verktyg. Materialvalet är viktigt att diskutera då fartygsreplikerna inte bara ser

annorlunda ut och får andra egenskaper utan även åldras annorlunda. Valet av verktyg kan ge spår i skrovet som radikalt skiljer sig från förlagan. Ett hugget spant uppvisar en helt annan yta än ett sågat, ett handsågat bord skiljer sig från ett ramsågat eller cirkelsågat. Det skulle vara av stort intresse att ställa t ex två singöjullar intill varandra, en byggd idag och en byggd kring sekelskiftet. Man skulle troligen omedelbart kunna peka på spår efter en traditionsförändring. Det samma gäller nog även andra nordiska båttyper.

Man kan inte låta dagens träbåtsbyggare bygga en mer än 100 år gammal båttyp utan att byta byggsätt. En vikingatida båt bör byggas med vikingatida tradition och en 1600-tals båt med 1600-talets båtbyggartradition. Från replikförteckningen ovan kan man konstatera att *Roar Ege*, *Saga Siglar*, *Krampmacken*, *Helga Holm* och *Blanka* byggdes med mycket stor hänsyn till förlagornas utförande, men även till den tradition under vilka de byggts. I vissa fall valde man att inte använda samtida verktyg medan materialvalet i båterna gjordes omsorgsfullt.

Vid sidan av strävan att följa och återskapa gamla båtbyggnads-



Marinarkeologisk Tidskrift 3 • 98

traditioner finns också förändringar gjorda på replikerna, vars motiv är mer dunkla. På *Hiorten* avser man t ex att göra förskeppet mer spetsigt och i stället ge den ett mer utfyllt akterskepp (Fördevind nr 1/97). Troligen är det en önskan om förbättrade segelegenskaper som ligger till grund för förändringen, men den leder ofelbart till att man lämnar ursprungsformen. 1600-talets fartyg hade ofta fylliga förskepp och desto spetsigare akterskepp.

Kopia, replik, kuliss? - ett försök till indelning

När det gäller nybyggen på grundval av uppgifter om eller lämningar av historiska fartyg finns en uppsjö av benämningar men tyvärr ingen fastställd terminologi. Det vore önskvärt att en sådan kunde fastställas då alla nybyggen är av vitt skilda slag vad avser syfte, byggnadssätt, upphovsmän och användningsområden.

Sean McGrail har i en artikel tagit upp just termerna som används för nybyggen av historiska fartyg (McGrail 1992, sid 353). Han menar att: "copies or replicas" byggs med en specifik forntida båt som förebild och med utgångspunkt från bevarade lämningar av denna, "reconstructions or simulations" byggs efter en forntida båttyp, känd från skriftliga källor och bevarade bilder.

Christer Westerdahl har i sin artikel, *Synpunkter på nybyggen av gamla fartyg*, använt två huvudkategorier, fullskale(ny-) bygge eller modell (Westerdahl 1994, sid 94). Den senare i de fall då nybygget ej är i samma skala som förlagan. Fullskalebyggena har han i sin tur delats upp i tre kategorier:

Rekonstruktion/replik, där ett arkeologiskt fynd finns som förebild, kopia, där en existerande förlaga finns och provbyggen/kulisser, där man utgått från rent teoretiska/hypotetiska förlagor och kanske inte alltid för ett fungerande eller seglande fartyg.

Alla får bygga vad de vill, på vilket sätt de vill och med vilka material de vill. Ett "vikingaskepp" kan mycket väl göras i trä, glasfiber eller stål. En 1600-tals jakt kan mycket väl ha 200 hästkrafter dieselmotor under durken och segel av kolfiber. Men vill man beskriva och sätta in sitt projekt i

en vetenskaplig kontext bör man tala om vad man gjort, korrekt redovisar avvikelser och materialval och framförallt använda en acceptabel terminologi.

I tabellen som följer har jag försökt ställa upp några av replikerna, från artikelns inledning, efter Westerdahls terminologi.

Förlaga	kategori enl Westerdahl
Arnljot	rekonstruktion/replik
Sigrid Storråda	rekonstruktion/replik
Roar Ege	rekonstruktion/replik
Saga Siglar	rekonstruktion/replik
Krampmacken	rekonstruktion/replik - provbygge/kuliss
Aifur	kopia
Aluette	rekonstruktion/replik
Helga Holm	rekonstruktion/replik
Blanka	rekonstruktion/replik
Jaköbstads Wapen	provbygge/kuliss
Jehu	provbygge/kuliss
Albanus	kopia - provbygge/kuliss
Linden	kopia - provbygge/kuliss
Sofia Linnea	kopia
Hiorten	provbygge/kuliss
Göteborg III	rekonstruktion/replik - provbygge/kuliss
Kanonjollen	kopia
Delfinen	kopia
Gerda	kopia

Westerdahls kategorier är inte helt enkla att applicera direkt på tabellen. När det gäller de förhistoriska förlagorna, där arkeologiska fynd är utgångspunkten, passar givetvis kategorin rekonstruktion/replik. Men gränsfall finns ju för vilka originalfarkosterna är så pass väl bevarade att man lika gärna kan använda kategorin kopia då en existerande förlaga finns. Fallet *Aifur* är speciellt, då hon som förlaga har en annan replik, *Krampmacken*. När vi kommer till yngre repliker, som tex *Albanus* och *Linden*, blir kategoriseringen svårare. Underlaget är förlagor, som visserligen inte längre existerar men som finns bevarade i såväl ritningsform som på bild. *Sofia Linnea* är ännu mer svårkategoriserad. Hennes förebild är en modell i Sjöhistoriska museet, byggd efter uppmätning på 1940-talet av en då ännu seglande roslagsjakt, *Sofia av Länna*.

Förslag till terminologi/kategorisering

Westerdahls och även McGrails indelning är bra men som exemplet ovan visar, anser jag dem svåra att tillämpa, inte bara på arkeologiska repliker utan framförallt på de yngre. Därför har jag

valt att här tillföra diskussionen ytterligare förslag till en uppdelning, där större hänsyn tagits till just nybyggen med yngre förlagor.

Att generellt använda termen nybyggen är missvisande då även ett nybygge åldras (*Sofia Linnea* har till exempel redan kasserat och ersatt sin första mast). Bättre vore att samtliga "nybyggen" av

fartyg efter äldre förlagor kallas för just repliker. Kategoriindelningen skulle då kunna se ut enligt följande:

MODELL, nybyggt fartyg efter äldre förlaga men ej i samma skala. Normalfallet innebär givetvis att man bygger modellen i mindre skala än förlagan. Arkeologiska fynd borde i allt större grad byggas upp i modell på det föredömliga sätt, som skett av bland annat några av Kalmarfynden samt Galtabäcksbåten. Modeller borde i varje fall föregå replikbyggen.

REPLIK, nybyggt fartyg efter äldre förlaga och i full skala. Förlagan kan vara såväl ett arkeologiskt fynd, en existerande förlaga eller en rent teoretisk/hypotetisk förlaga. Replikerna kan i sin tur delas in i underkategorier beroende på förebild och graden av kopiering.

REKONSTRUKTION, replik där ett arkeologiskt fynd är förlaga, genom tillvaratagna delar eller uppmätningar från fyndplatsen (jmf Valsgårde och Sutton Hoo). Rekonstruktionen är vad avser materialval och tillverkningsätt utförd så nära originalet som möjligt. Rekonstruktionen kan även vara tillverkad med materialval och tillverkningsätt, som man kommit fram till efter teoretiska diskussioner kring förlagan.

Dessa förutsättningar skall då redovisas väl.

Kopia, replik byggd efter existerande förlaga eller där detaljerade originalritningar eller uppmätningar finns. På kopian får inga ändringar eller modifieringar ske av hänsyn till modernt användande eller sjösäkerhetsregler. Svårlosta detaljer skall ha kritiskt diskuterats och finnas redovisade.

Kuliss, replik byggd efter förlaga men där förändringar gjorts av hänsyn till moderna krav på användning och sjösäkerhet. Kulissen kan även vara en replik där bilder och arkivuppgifter utgör grunden. Förlagan kan finnas, som t ex många koggar, på mynt eller målningar. Detta är en svår term, dels för att den kan uppfattas som negativt värdeladdad men dels då den kan diskuteras ytterligare. Mer om det nedan.

Provbygge, replik byggd efter teoretiska/hypotetiska förlagor. Ett bra exempel är farkoster byggda efter skeppsristningar, där huvudragen i förlagens form antyds men mycket få, om ens några, detaljer föreligger vad gäller material, tillverknings sätt eller ens konstruktion. Som Westerdahl anger kanske man inte alltid får ett fungerande eller seglande fartyg som slutprodukt.

Tabellen över repliker skulle i denna tappning kunna få följande kategorisering.

Förlaga	kategori enligt detta förslag
Arnljot	rekonstruktion
Sigråd Storråda	kuliss
Roar Ege	rekonstruktion
Saga Siglar	rekonstruktion
Krampmacken	provbygge
Aifur	kopia
Aluette	kuliss
Helga Holm	rekonstruktion
Blanka	rekonstruktion
Jakobstads Wapen	kuliss
Jehu	provbygge
Albanus	kuliss
Linden	kuliss
Sofia Linnea	kuliss
Hiorten	kuliss
Göteborg III	kuliss
Kanonjollen	kopia
Delfinen	kopia
Gerda	kopia/kuliss

För att återgå till den lite värdeladdade termen kuliss. Alla dessa nybyggda träfartyg som gärna kallar sig repliker, är de verkligen det. Är de helt enkelt inte nybyggda fartyg om än med ålderdomliga linjer/rigg/maskineri?



Roslagsjakten Sofia Linnea på väg till sjösättning. Hon är klassad för "inre fart" vilket innebär att hon har tillstånd att segla på Mälaren och i Stockholms skärgård. Foto: Gummel Ilonen, SSHM.

Om jag bygger mig en sportstuga i liggtimmer inte är det väl då en replik? Även om jag målar den med faluröd slamfärg, såpar golven och lägger vass på taket skulle man knappast påstå att det var en replik utan helt enkelt en ny stuga i gammal stil.

Än idag finns framstående danska varv där man tex skulle kunna beställa en tremastskonare med ek/furu skrov. Då bygger de helt enkelt en ny skonare, som de alltid gjort och som de alltid sett ut. De ser det nog knappast som någon historisk replik utan bara en till! Så *Sigråd Storråda*, *Albanus*, *Linden*, *Sofia Linnea*, *Erik Nordevall II*, *Hiorten* m fl är enligt mitt tycke nya fartyg. Läta vara i trä, med ålderdomlig framdrivning och ålderdomliga linjer men nya fartyg är de och de fyller i de flesta fall (förhoppningsvis) vår tids krav på sjösäkerhet.

Här kan Ni läsa mer

- CHRISTENSEN, A. E. JR OCH MORRISON I. 1976. Experimental archaeology and boats. The International Journal of Nautical Archaeology, volym 5, nummer 4, 275-284. London.
- EYCK VAN HESLINGA, VAN, E. 1996. The Use of Replicas: Risk and Opportunities.

- IXth International Congress of Maritime Museums. London.
- JORGENSEN, B. I. mfl. 1993. Vikingarnas skepp. Utställningskatalog från Vikingeskibshallen. Roskilde.
- LINDBERG, A. 1990. Museibåten Blanka. Stockholms Medeltidsmuseum. Rapport nr 3. Stockholm.
- MCGRAIL, S. 1992. Replicas, reconstructions and floating hypotheses. The International Journal of Nautical Archaeology, volym 21, nummer 4, 353 - 355. London.
- NYLEN, E. 1983. I Österled. Med vikingaskepp mot Miklagård. I Uppströms genom Polen. Riksantikvarieämbetets Gotlandsundersökningar. Rapport 1983:2. Stockholm.
- OLSEN, O. OCH CRUMLIN-PEDERSEN, O. 1969. Fem vikingeskeibe. Odense.
- VARENIUS, B. 1979. Bulverket båten - ett gammalt fynd i ny belysning. Statens sjöhistoriska museum. Rapport 11. Stockholm.
- VARENIUS, B. 1987. Helgeandsskeppet - Ett medeltida fartyg och ett marinarkeologiskt experiment. Statens sjöhistoriska museum. Rapport 21. Stockholm.
- WESTERDAHL, C. 1994. Synpunkter på nybyggen av gamla fartyg. Fornvännen 1994/2: 91-102. Stockholm.
- WOLLENZ, C. 1988. Skutor - ett seglande kulturarv. Statens sjöhistoriska museum. Rapport 25. Stockholm.
- PROJEKTET HJULÄNGAREN ERIC NORDEVALL II. 1995. Föreningen Forsviks Varv. Stencil med projektbeskrivning. Forsvik. TIDSKRIFTEN FÖRDEVIND nr 1/97. Utges av Sveriges Segelfartygs Förening.