

Vikingatiden okey- men sen då?

Av presentbutikerna att döma finns det en allmän föreställning om hur ett vikingaskepp såg ut. Det var långt och smalt, sköldar efter sidorna och helst ett drakhuvud i fören.

Satir? Visst inte, för det är inte fel. Det är bara något ofullständigt. Vi vet vid det här laget åtskilligt mer.

Vi vet till exempel att dessa båtar var mycket heterogena. De kan inte dras över en kam såsom varande vikingaskepp, kort och gott. En enkel kontroll av förhållandet mellan längd och bredd kan avslöja intressanta saker om ändamål och funktion.

Vill man ytterligare bestämma båtens funktion kan man studera intimitets dimensioner, eventuella spår av last eller kanske fyndomständigheterna. Det sista bör faktiskt studeras med stor omsorg och funderas noga på.

Båtens konstruktion förblir dock det mest väsentliga. Jämför man t ex Ladby-skeppet med Skuldelev 3 ser man skillnaden. Det extrema långskeppet kontra det lilla handelsskeppet.

Det fanns "knarrar" som seglades på Island-Grönlandstraden och det fanns "karvar" för lustfärder(!), "snäckor" i ledung och "drakar" i härnad.

Dessa benämningar som till största delen kommer från de isländska sagorna betecknar typer som vi inte på långt när klarlagt. Vi har på tok för få fynd för att säkra slutsatser ska kunna dras. Men, som goda forskare, arbetar vi med de fynd vi har. Några saker kan ju sägas med säkerhet i alla fall.

Klinkbyggnadstekniken var helt dominerande. Mig veterligt finns inga bevis för någon parallell tradition i Norden vid den tiden. Båtarna var byggda med tanke på elasticitet och låg vikt i förening med styrka. De var rundstävade, spetsgattade och försedda med sidoroder.

Inom dessa variationer fanns de flesta variationer på längd, bredd, höjd, framdrivning, sammanfogning, träslag etc.

Hittills har vi alltså bara funnit ett mycket begränsat urval. Resten ligger fördolt i slam och lera i Östersjön och insjöarna och bara väntar...

Vikingarnas lyckosamma(?) räder mot nordväst-Europa är nog allom bekanta. Skeppen som bar erövrarna var av långskeppstyp, som främst litade till åror-na för sin framdrivning. I raidföretag av den typen bör vinden ha varit för opålitlig som partner. Dessutom blåser det sommartid, åtminstone nuförtiden, nästan konstanta sydvästvindar vilket är opraktiskt om man ämnar sig åt sydväst i ej alltför välseglande skepp. Som påpekats bl a av herr Redaktör'n var dessa farkoster snarast roddskepp med hjälpsegel.

Detta sakernas tillstånd med vikingarna som Europas nordligaste ligister varade inte för evigt. Inte ens särskilt länge, i historiskt perspektiv. Kustländernas organisation och slagkraft bara ökade och de kunde snart erbjuda ordentligt motstånd. Man utvecklade försvarstekniken och, inte minst, sina

egna båttyper.

Man gick samman och handeln började organiseras, och där handel organiseras, där lär man sig snart hur man skall skydda varor och vinst från närgången uppvaktning.

Lika lite som initiativet till den storskaliga handeln kom från Norden, lika lite kom signalerna om nya båttyper härifrån. Man höll sig till det gamla och beprövade.

Men den ökande handeln, eller 'kommersen', fordrar båtar som är lastdryga och kraftiga. Det stämmer ju inte alltför väl med det vi just konstaterat var karakteristiskt för nordiska båtar.

Breda och höga skepp börjar dyka upp, men ännu på 1300-talet duger klinkbyggnadstekniken fortfarande. Den har emellertid sina begränsningar.

Dessa båtar som är uppbyggda som skal med bordplankorna som främsta formelement kan inte göras hur långa som helst. Gränsen verkar gå vid 25-30 m, trädens största längd. Därefter blir tekniken inte längre ändamålsenlig.

Alltså måste man utveckla en annan teknik som kan hantera den mängd av stora spant och bordplankor och allt annat som ett stort och tungt skepp kräver. Vi vet att man år 1000 kunde bygga kraftiga och pålitliga handelskepp på 16 till 17 m längd. Man kunde dessutom bygga långskepp på uppemot 30 m, sagan säger ännu mer.

Frågan är alltså vad som händer 1100-1300, när trycket från kontinenten ökar. Ger man upp sin egen båttyp, den gamla hederliga, och accepterar att koggar och holkar med nytt och märkvärdigt utseende får all frakt?

Svaret är nej!

Vi har nu en hel del båtfynd från medeltiden och svaret ligger i dessa.

Handelsfartygen från Friesland, d v s koggarna, var med all sannolikhet inte så dominerande som det hittills har framställts. Vi har i Sverige funnit 15-20 båtar som kan sägas tillhöra den medeltida epoken. Av dessa är för mig känd en(1) båt som passar in i koggmönstret. Det kan jag endast tolka på tre olika sätt:

- 1)Koggen var ganska ovanlig
- 2)Fyndmaterialet är helt missvisande
- 3)Vi vet inte hur en kogg såg ut

Av dessa alternativ tycker jag att 1:an är lättast att smälta. Fyndmaterialet från Helgeandsholmen i Stockholm visar på en båttyp som är kraftig, kravellbyggd i botten och det lilla som är kvar av förstäven är rakt. Det stämmer väl med vår hittillsvarande definition av koggen.

Det är dock så, att den överväldigande delen av våra medeltida båtfynd är enkla, klinkbyggda båtar på mellan 10 och 16 å 17 m längd.

Båt I i Kalmar är knappast en kogg och inte heller båt I eller III på Helgeandsholmen. Om man anstränger sig riktigt kan man kanske få båt II i Kalmar till en kogg, men Åkerlund själv tolkade den som en holk.

Det må vara hur som helst med detta, men fynden säger att klinkbygget levat starkt och friskt genom alla tider och att det har varit mycket betydelsefullt. Vad man dock inte ska bortse ifrån i sammanhanget är dock det faktum att klinkbyggnadstekniken emottagit vissa innovationer såsom t ex den raka akterstäv- en och det därmed åtföljande stävrodret. Man har dessutom något modererat skrovformen och ökat intimret, såväl i antal som i storlek.

Den nordiska klinkbyggda båten spelade således inte ut sin roll i och med koggens ankomst. Den förändrades något, men fortsatte att vara den vanligaste båttypen. Däremot kunde den ju inte utvecklas och tillväxa i storlek på samma sätt som kravelbyggda fartyg. Dess gräns tycks som tidigare sagts ha gått vid 25-30 m längd (möjligen undantaget "Grace Dieu," 1418, med tredubbel klink- bordläggning).

De fartyg som s a s tog över i slutet av 1400-talet och början på 1500-talet var karackerna; stora kravelbyggda fartyg som karakteriserades bl a av sitt höga kastell i fören, akterspegel, kanonportar i skrovet och kraftiga berg- hult.

Typen var emellertid, liksom koggen, långsam och klumpig och utvecklingen gick vidare mot galeonen och andra typer.

Kvar i Östersjön blev dock en mängd olika snipor, ekor, männingar och andra små klinkbyggda båtar som ett slags arvtagare till vikingaskeppet. Först långt senare försvann dessa båtar. Alla är förresten inte borta än och kraftiga tag bör tas för att bevara de få som finns kvar.

Björn Varenius, Stockholm.

