



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



Dette er en digital kopi af en bog, der har været bevaret i generationer på bibliotekshylder, før den omhyggeligt er scannet af Google som del af et projekt, der går ud på at gøre verdens bøger tilgængelige online.

Den har overlevet længe nok til, at ophavsretten er udløbet, og til at bogen er blevet offentlig ejendom. En offentligt ejet bog er en bog, der aldrig har været underlagt copyright, eller hvor de juridiske copyrightvilkår er udløbet. Om en bog er offentlig ejendom varierer fra land til land. Bøger, der er offentlig ejendom, er vores indblik i fortiden og repræsenterer en rigdom af historie, kultur og viden, der ofte er vanskelig at opdage.

Mærker, kommentarer og andre marginalnoter, der er vises i det oprindelige bind, vises i denne fil - en påmindelse om denne bogs lange rejse fra udgiver til et bibliotek og endelig til dig.

Retningslinjer for anvendelse

Google er stolte over at indgå partnerskaber med biblioteker om at digitalisere offentligt ejede materialer og gøre dem bredt tilgængelige. Offentligt ejede bøger tilhører alle og vi er blot deres vogtere. Selvom dette arbejde er kostbart, så har vi taget skridt i retning af at forhindre misbrug fra kommerciel side, herunder placering af tekniske begrænsninger på automatiserede forespørgsler for fortsat at kunne tilvejebringe denne kilde.

Vi beder dig også om følgende:

- Anvend kun disse filer til ikke-kommercielt brug
Vi designede Google Bogsøgning til enkeltpersoner, og vi beder dig om at bruge disse filer til personlige, ikke-kommercielle formål.
- Undlad at bruge automatiserede forespørgsler
Undlad at sende automatiserede søgninger af nogen som helst art til Googles system. Hvis du foretager undersøgelse af maskinoversættelse, optisk tegngenkendelse eller andre områder, hvor adgangen til store mængder tekst er nyttig, bør du kontakte os. Vi opmuntrer til anvendelse af offentligt ejede materialer til disse formål, og kan måske hjælpe.
- Bevar tilegnelse
Det Google-"vandmærke" du ser på hver fil er en vigtig måde at fortælle mennesker om dette projekt og hjælpe dem med at finde yderligere materialer ved brug af Google Bogsøgning. Lad være med at fjerne det.
- Overhold reglerne
Uanset hvad du bruger, skal du huske, at du er ansvarlig for at sikre, at det du gør er lovligt. Antag ikke, at bare fordi vi tror, at en bog er offentlig ejendom for brugere i USA, at værket også er offentlig ejendom for brugere i andre lande. Om en bog stadig er underlagt copyright varierer fra land til land, og vi kan ikke tilbyde vejledning i, om en bestemt anvendelse af en bog er tilladt. Antag ikke at en bogs tilstedeværelse i Google Bogsøgning betyder, at den kan bruges på enhver måde overalt i verden. Erstatningspligten for krænkelse af copyright kan være ganske alvorlig.

Om Google Bogsøgning

Det er Googles mission at organisere alverdens oplysninger for at gøre dem almindeligt tilgængelige og nyttige. Google Bogsøgning hjælper læsere med at opdage alverdens bøger, samtidig med at det hjælper forfattere og udgivere med at nå nye målgrupper. Du kan søge gennem hele teksten i denne bog på internettet på <http://books.google.com>

scan
3832
5.19

WIDENER



HN NISP 5

Gudmundsson - Nordboernes Skibe i Vikinge
og Sagnetiden - 1900

scan 3832.5.19



Given in Memory of
WILLIAM HENRY SCHOFIELD
Professor of Comparative Literature 1906-1920
by his Wife
MARY LYON CHENEY SCHOFIELD
6th April 1931

NORDBOERNES SKIBE

Vikinge- og Sagatiden.

AF
Valtýr Guðmundsson.



Med 7 Billedec.

Ved Udvalget for Folkeoplysningens Fremme.

Kjøbenhavn.

I Kommission hos G. E. C. Gad.

1900.

Særtryk Nr. 199.

Pris 95 Øre
Digitized by Google

NORDBOERNES SKIBE

i

Vikinge- og Sagatiden.

Af

Valtýr Guðmundsson.



Med 7 Billeder.

Ved Udvalget for Folkeoplysnings Fremme.

Kjøbenhavn.

I Kommission hos G. E. C. Gad.

1900.

Særtryk Nr. 192.

Pris 25 Øre.

Scan 3832.5.19

C

HARVARD COLLEGE LIBRARY
IN MEMORY OF
WILLIAM HENRY SCHOFIELD
APRIL 6, 1931

Særtryk af »Folkelæsning« 1900, Nr. 243.

Det Hoffensbergske Etabl. — Kjøbenhavn.

Nordboernes Skibe

i Vikinge- og Sagatiden.

Af Dr. *Valtjr. Gudmundsson.*

Der findes i de nordiske Oldskrifter en Mængde Oplysninger om Nordboernes Skibe og deres Indretning, hvoraf man kan se, at Skibsbygningskunsten hos dem allerede meget tidlig var naaet til en forholdsvis høj Udvikling. Dette er ogsaa blevet stadfæstet ved adskillige Fund af Skibe, som det er lykkedes at fremdrage af Jorden, saavel fra den forhistoriske Tid som fra selve Vikingetiden. Der er saaledes, foruden flere smaa Baade (af udhulede Træstammer), fundet ikke mindre end tre nogenlunde velbevarede Skibe fra Oldtiden, nemlig Nydamsbaaden (fundet 1863 i Nydamsmose i Sundved, nær Alssund; nu i Musæet i Kiel), en meget stor Robaad med 28 Aarer, der antages at hidrøre fra det 4. Aarhundrede, Tuneskibet (fundet 1867 i Nærheden af Frederiksstad i Norge; nu i Kristiania), et klinkbygget Sejlskib, der synes at have haft 24 Aarer og menes at stamme fra det 9. Aarhundrede, og Gokstads-kibet (fundet 1880 ved Sandefjord i Norge), et temmelig stort Skib med 32 Aarer, Mast og Sejl, som antages at stamme fra Slutningen af det 9. Aarhundrede (Fig. 1); det findes nu i en særskilt Bygning i Kristiania. Det

sidstnævnte Skibs Længde mellem Stævnene ved Rælingen er $72\frac{1}{2}$ Fod, Bredden ved Rælingen $16\frac{3}{4}$ F. og Højden fra Kjølplankens Underside til Rælingen ved Midten $5\frac{1}{2}$ F., men ved Enderne omtrent $8\frac{1}{2}$ F.; der er saaledes en Stigning af omtrent 3 F., som Enderne er højere end Midten, og denne stærke Bøjning af Rælingen opefter finder først Sted hen imod Enderne, me-



Fig. 1.

Vikingskibet fra Goksta'd ved Sandefjord, som man har tænkt sig det i sejlklar Stand, naar de manglende Stavnspidser, Sejl, Tove og Mast blev tilføjede.

dens den øvrige Del af Rælingen næsten er lige-løbende med Vandlinien.

Ved at sammenholde de Oplysninger, der kunne hentes fra disse Skibe, samt de Afbildninger af Skibe, der findes paa det navnkundige Bayeuxtapet*)

*) I »Folkelæsning« Nr. 94, Joh. Steenstrup: Englands Erobring ved Hertug Vilhelm af Normandiet (1877), findes Billeder af Bayeuxtapetet med Forklaringer (S. 74—75).

fra det 11. Aarhundrede (fuldstændig afbildet paa Væggene i Frederiksborg Slot), med de Meddelelser, som findes i Oldskrifterne, kan man danne sig en nogenlunde tydelig Forestilling om Nordboernes Skibe i Vikinge- og Sagatiden, deres Indretning og Bygningsmaade.

Alle Fartøjer inddeltes efter deres Størrelse i tre Hovedklasser: 1. Baade, 2. Smaaskibe (ogsaa kaldte Baadskibe), og 3. Storskibe (eller blot Skibe). Hver enkelt af disse tre Hovedklasser inddeltes igjen i forskjellige Underafdelinger, dels efter Aaremængden eller Rorbænkenes og Rummenes Antal (se S. 10), dels efter deres Form (Langskibe o. s. v.), Udsmykning (f. Ex. Drageskibe) og øvrige Egenskaber. End videre inddeltes Skibene efter deres Anvendelse (Fiskerbaade, Handelsskibe, Krigsskibe) og deres Sødygtighed (Havskibe og Kystfartøjer). For alle disse forskellige Klasser og Underafdelinger haves der i Oldskrifterne særskilte Navne.

Af Baade havde man følgende Arter: Egebaaden (*eikja*), der oprindelig kun var af en udhulet Egestamme*), men som senere betegnede en simpel Baad uden Kjøl; Prammen (*prámr*), af lignende Skikkelse, fladbundet og med ret afskaaren Agterende; Jollen (*kæna*) og Færgebaaden (*ferja*), der begge synes at have haft en almindelig Skibsform, med Kjøl og spidse Stavne. — Kun i Grønland og Vinland omtales Skindbaaden (*húskæipr*, *keipull*).

*) Jvfr. Plinius (hist. nat. XVI, 203): »singulis arboribus cavatis«.

Af Smaaskibene var de almindeligste Færgekabet (*ferjuskip*) og Jagten eller Skuden (*skúta*). Navnet »Skude« brugtes dog om Skibe af meget forskjellig Størrelse, saa at de største af dem endog kunde være Havskibe. Navnet synes derfor at have sigtet til Formen, uden at man dog nu er i Stand til at paapege dennes særlige Ejendommelighed. I Modsætning til de større Skuder (der kunde anvendes som Krigsskibe og Handelskibe) kaldtes de almindelige Skuder ofte for Smaaskuder (*smáskúta*).

Baadene og Smaaskibene brugtes væsentlig som Fiskerfartøjer og til almindelig Befordring langs Kysten, skjønt forskjellige af de mindre Krigsskibe undertiden ogsaa findes henregnede til Smaaskibenes Klasse. Deres Størrelse regnedes efter Aaremængden, hvorefter de faldt i forskjellige Klasser, som f. Ex. en Toaarer, Firaarer, Sexaarer, Otteaarer, Tiaarer, Tolvaarer o. s. v. Deres Bygning og Udrustning var undertiden meget simpel. Saaledes omtales der i Norge i Aaret 1138 nogle Skuder med 24 Aarer (der ganske vist var byggede af Finlapperne, men som brugtes af Nordmænd), som var helt uden Søm og hvis Klædningsplanker kun var bundne sammen med Dyresener, ligesom man istedenfor Knæer benyttede Vidjer. Et lignende Fartøj, sammennaglet med Træagler og bundet sammen med Dyresener, siges i Aaret 1189 at være kommet fra Grønland til Island med en Besætning af 13 Mand. Skjønt en saa simpel Bygningsmaade vistnok nærmest maa regnes for en Undtagelse, synes dog en delvis Benyttelse af Træsøm og Baand i de mindre

Fartøjer ikke at have været saa helt ualmindelig, hvilket blandt andet kan sluttes af Gokstadskibet, hvor enkelte af Klædningsplankerne er fæstede med Trænagler, og Spanterne kun bundne med Rodtrævler saavel til Kjølen som til Klædningsplankerne.

De mindre Fartøjer var dels udelukkende Ro-baade, dels forsynede med Mast og Sejl. De havde løse Tofter og løse Brædder i Bunden til at gaa paa. Istedendfor Anker brugtes (i alt Fald paa Baadene) hyppigst som Bundfæste en Sten (*stjórti*), ofte én til hver Side (*tlar*).

Storskibene deltes efter deres Brug i to Klasser: Handelsskibe og Krigsskibe. Men da Handel og Viking i Vikingetiden var saa nøje forbundne, lader en skarp Adskillelse mellem disse to Klasser sig ikke gennemføre, idet mange Skibe var begge Dele paa én Gang og de allerfleste Handelsskibe i fornødent Fald kunde tjene som Krigsskibe. Man maa derfor til Handelsskibene henregne de Skibe, som overvejende brugtes som saadanne. Desuden haves der forskjellige andre Skjelnemærker mellem disse to Klasser. Saaledes var Handelsskibene en hel Del højere og sværere end Krigsskibene og havde derfor en langt større Sødygtighed. De var med andre Ord hvad man kaldte Havskibe, d. v. s. Skibe, hvormed man kunde vove sig ud paa Atlanterhavet og foretage længere Farter, medens Krigsskibene mest var beregnede til Kystfart og kortere Togter. Medens Handelsskibene næsten udelukkende var Sejlskibe, var Krigsskibene overvejende Rofartøjer. Saavel af Hensyn til dette som paa Grund

af den forskjellige Brug, som de væsentlig var bestemte til, var ogsaa deres Indretning i flere Henseender forskjellig.

Som Handelsskib brugtes i den ældste Tid særlig Kjolen (*kjóll**); men i den største Del af Sagatiden var dog Knorren (*knörr***) og Byrdingen de almindeligste Handelsskibe, af hvilke det sidste særlig tjente til Fragtfart langs Kysten. Ved Siden af disse brugtes ogsaa de største Skuder og Færgeskibe undertiden som Handelsskibe. I den senere Del af Sagatiden brugtes særlig til længere Farter den langt bredere (og vistnok ogsaa højere) Busse (*búsa****), samt endelig Koggen (*kugg*), som dog efterhaanden udviklede sig til et stort Krigsskib, skjønt den stadig tillige tjente som Handelsskib.

Handelsskibene var som Regel temmelig høje over Vandet og ret brede i Forhold til Længden. De havde kun et Halvdæk i For- og Bagstavnen, samt de større af dem et smalt Sidedæk eller en Gang langs Siderne til Forbindelse af Halvdækene. Den øvrige Del af Skibet var et aabent Lastrum, der i alt Fald kun havde en Bundtilje paa de lavtliggende Bjælker eller selve Spanterne. Ladningen maatte derfor under Sejladsen dækkes forsvarlig med Huder, der blev surrede fast om denne. De var forsynede med én Mast og et firkantet Raasejl, men synes kun at have haft Aarer agter og for, uden for Lastrummet. De var derfor næsten udelukkende Sejlskibe og maatte

*) Jvfr. Angelsaxisk *ceól*. **) Jvfr. Angelsaxisk *cnearr*.

***) Jvfr. middelalderlig Latin *bussa*.

ligge og vente paa Bør, naar det var stille Vejr eller Vinden ikke var gunstig, hvad der meget jævnlig fremhæves i Sagaerne. For øvrigt var Handelsskibene saavel med Hensyn til deres Bygningsmaade som til deres Udrustning ikke væsentlig forskjellige fra Krigsskibene, naar undtages den mindre Udsmykning og hvad der ellers stod i nøje Forbindelse med den forskjellige Brug.

Krigsskibene kan inddeles i tre Klasser: de ældste Vikingeskibe, Langskibene og andre Krigsskibe.

Som Vikingeskibe brugtes i den ældste Tid især Asken (*askr**) og Elliden (*elliði***)), om hvis Former man ikke har nogen klar Forestilling. De har dog sandsynligvis lignet de senere Handelsskibe en hel Del og overvejende været Sejlskibe, men dog ogsaa været forsynede med en betydelig Rokraft, langt større end Handelsskibene. De synes ogsaa at have været temmelig store og ret sødygtige, da man med dem foretog Togter til fremmede Lande, i alt Fald med Askene, efter hvilke de nordiske Vikinger hos fremmede Folkeslag fik Navnet »Askmænd«.

Langskibene (*langskip****)), synes først at være komne i Brug i det 10. Aarhundrede. Deres Hovedsærkjende var, at de var smalle, men meget lange i Forhold til Bredden, med høje og spidse Stavne, men temmelig lav Ræling midtskibs. Skjønt de var forsynede med Mast og Sejl, var de dog overvejende Rofartøjer

*) Jvfr. middelald. Latin *askus*, middelald. Græsk *ἄσκος*.

***) Jvfr. Lithauisk *eldija*. ***) Jvfr. Latin *navis longa*.

og stod langt tilbage for Handelsskibene i Sødygtighed. De egnede sig derfor mindre godt til længere, oversøiske Farter, og Farvandene ved Færøerne og Island regnedes for farlige for dem. De sejlede dog frit over Nordsøen, og der gjordes ogsaa lange Rejser med dem langs Fastlandets Kyster, endog helt ind i Middelhavet. Deres Bestemmelse var at være Kampskibe, og med det for Øje var hele deres Indretning og Udrustning foretaget. Langskibenes Størrelse var meget forskjellig og opgaves efter Rorbænkenes Tal, f. Ex. en Trettenbænker, Femtenbænker, Tyvebænker, Tredivebænker o. s. v., d. v. s. med henholdsvis 13, 15, 20 og 30 Rorbænke til hver Side eller med henholdsvis 26, 30, 40 og 60 Aarer, idet der fra hver Rorbænk udgik én Aare. For de største Skibes Vedkommende var det ogsaa almindeligt at angive Størrelsen efter det Antal Rum (se S. 17 fig.), hvori Skibet var inddelt, f. Ex. med 25, 30, 40, 50, 60 o. s. v. Rum, hvad der vil sige det samme som med henholdsvis 25, 30, 40, 50, 60 Rorbænke (eller 50, 60, 80, 100, 120 Aarer), idet Rummenes Antal altid var det samme, som Rorbænkenes Antal til hver Side. Det mindste Skib, hvis Størrelse regnedes efter Rorbænkenes Antal, var en Trettenbænker, og det største Langskib, som findes omtalt i de historiske Sagaer, er Knud den stores vældige Drageskib, som siges at have haft 60 Rum (eller 120 Aarer). I de fabelagtige Sagaer omtales Skibe med 100 Rum, men dette maa sikkert betragtes som en Overdrivelse.

Foruden efter Størrelsen inddeltes Langskibene

efter deres forskellige Form, Udsmykning eller øvrige Egenskaber i flere Klasser, af hvilke de følgende var de almindeligste: Skeden (*skeið**), et meget smalt og hurtigsejlende Skib, Snækken (*snekkja*), et Slags Snabelskib, Dragen (*dreki*), forsynet med et Dragehoved og en Dragehale (Fig. 4 og 7) og jævnlig betydelig sværere og højere end andre Langskibe, saa at Rælingen (som det f. Ex. fremhæves om Ormen Lange) kunde være saa høj som paa Havskibe, og endelig Barden (*barði*), et Slags Vædderskib, hvis Stavne forneden var forsynede med en Indretning til at bore andre Skibe i Sænk med. Enkelte Busser kunde ogsaa være Langskibe (*langskips-búxa*), men i Almindelighed var de det ikke. Ogsaa enkelte af de større Skuder findes undertiden henregnede til Langskibsklassen, men de brugtes dog sjælden som Kampskibe. Derimod anvendtes de mindre Skibe meget almindelig i Krigstjenesten som hurtigsejlende »Løbeskibe« (*hleyþiskúta, léttskúta*) for Spejdere og Budbringere.

Af Krigsskibe uden for Langskibsklassen kan særlig fremhæves Karven (*karfi***), skjønt den hyppigst findes omtalt som et Slags Lystfartøj. Senere blev ogsaa Koggerne udrustede som Krigsskibe. — Som fremmede Krigsskibe omtales end videre i Oldskrifterne baade Galejen (*galeið****) og Dromunden (*drómundr†*), men disse Navne findes aldrig brugt om nordiske Skibe.

*) Jvfr. Græsk *σκηδία*. **) Jvfr. middelald. Latin *carabus*, Græsk *κάραβος*. ***) Jvfr. middelald. Latin *galeida*. †) Jvfr. middelald. Græsk *δρόμων*.

Som Modsætning til Langskibene og de øvrige Krigsskibe, der brugtes som Slagskibe, stod Byrdingen (*byrdingr**)), som i Krigstjenesten udelukkende brugtes som Lastskib, navnlig til Forsyning med Fødemidler (*vistabyrdingr*).

Skildringer af Bygning af Krigsskibe findes flere Steder i Sagaerne (f. Ex. Bygningen af Ormen Lange). Bygningen foregik i Reglen under et Skur eller et Tag, der hvilede paa Stolper (*hróf*). Her sattes først Kjølen paa en Stabel eller de saakaldte Bakkestokke, og dernæst tilføjedes Stavnene og Spanter og Knæer samt en Række Tværbaand eller Bjælker, der gik tværs over Skibet og tjente til at sammenholde dette (se Fig. 2 A og Fig. 4 c). Af disse Baand havde enkelte særegne Navne, som f. Ex. Hovedbaandet, Mastebaandet og Øsningsbaandet. Uden paa Spanterne blev der dernæst klædt med Planker, som lagdes saaledes, at hver højere liggende Planke gik lidt ud over Kanten af den næst nedenfor liggende (se Fig. 2 A og Fig. 6 A). Til Tætning imellem de enkelte Lag brugte man Fæhaar, oprævlet Tovværk eller lignende, undertiden (som i Gokstadskibet) sammensnoet til en Snor, medens Plankerne indbyrdes blev forbundne ved gennemgaaende Jærnnagler, der udvendig havde flade, runde Hoveder, men indvendig blev forsynede med smaa firkantede Jærnplader, som klinkedes fast.

Rælingen var sammensat af tre Dele (se Fig. 2 A og C): den udvendige Plankebeklædning, selve Rælingsplanken og en til dennes indvendige

*) Jvfr. Latin *navis oneraria*.

Side forneden fæstet List (*rim*), der var forsynet med en Række Huller, de saakaldte Klover (Fig. 2 B), hvorigjennem Teltsnorene blev trukne, naar Skibet blev tjældet

(se S. 15 fig.). Da Rælingen paa Krigsskibene som Regel var temmelig lav, blev der jævnlig, naar der forestod et Slag,

ovenpaa denne opsat Skanseborde (*vigi*) eller Kampskjærme (*viggjyrdlar*) til Dækning mod de fra de fjendtlige Skibe udslyngede

Kastevaaben.

Ellers var der jævnlig langs Krigsskibenes Ræling, særlig naar man vilde stadse under Sejladsen, hængt en Række forskjelligfarvede Skjolde (se Fig. 1 og 7), som navnlig i nogen Afstand maa have taget sig prægtigt ud.

Stavnene var i Reglen temmelig høje, spidse og opadbøjede og endte øverst ligesom i

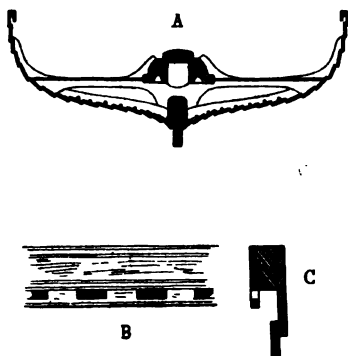


Fig. 2.

A Tværsnit af Gokstadskibet gennem Mastesporet; man ser saavel Ordningen af Klædningsplanker som af Spanter (under Tværbaandene) samt disses Fortsættelse ved Knæer (over Tværbaandene), endelig selve Tværbaandet med Fals til Dækket og øverst Rælingens Sæmmensætning. B den indvendige Side af Rælingen, hvor »Kloverne« (Hullerne til Teltsnorene) komme til Syne. C Tværsnit af Rælingen: man ser selve Rælingsplanken og den til denne paa den indvendige Side forneden fæstede List tillige med en »Klove«, samt Klædningsplankernes Sæmmensætning paa den udvendige Side.

et Slags Spir eller Stang, som kaldtes Branden (smlgn. Fig. 1). De var desuden jævnlig prydede med et eller flere udskaarne Hoveder, undertiden i Form af et Menneskehoved, men dog hyppigst et Dyrehoved eller en Fugleskikkelse, f. Ex. et Tyrehoved, et Bisonoxehoved, et Dragehoved, en Grib, en Trane o. s. v., hvorefter da Skibene som oftest fik Navn (som f. Ex. Olaf Tryggvessøns Skibe »Tranen« og »Ormen«, d. v. s. Dragen).

Paa Drageskibene (som f. Ex. Ormen Lange og Ormen Korte) var kun Forstavnen prydet med et Dragehoved, medens Bagstavnen var forsynet med en Dragehale (i Form af en opadbøjet Fiskehale), saa at selve Skibet kom til at forestille Dragens Krop og Sejlet dens Vinger (se Fig. 4 og 7). Hovederne var løse og kunde tages ned og sættes paa efter Behag. Derfor siger Kong Svend Tveskjæg, da han før Svoldslaget ser Erling Skjalgssøns »Sked« (som ikke var forsynet med noget Hoved) sejle forbi og tror, at det er Ormen Lange: »Ræd er Olaf Tryggvessøn nu, han tør ikke sejle med Hovederne paa sit Skib« (d. v. s. for ikke at røbe, at det er Kongeskibet, og for lettere at kunne slippe forbi). De ældste islandske Love begyndte med den Bestemmelse, at det var alle forbudt at sejle ind til Landet med »gabende Hoveder eller opspilet Snabel«, for ikke at skræmme Landvætterne (Landets Skytsaander). Dersom man kom sejlende paa Skibe, der var forsynede med saadanne Hoveder, skulde de tages ned, saa snart man fik Landet i Sigte. — Den øverste udvendige Krumning af selve Stavnen kaldtes Nakken (*sviri*) i Modsætning til Hulheden

indvendig, som kaldtes Halsen eller Luftrøret (*håls, barki*). Neden for Nakken var der imellem Skibets Bove en skarp, fremstaaende Kant, som kaldtes Bardet (*barð*), der dannede en Fortsættelse af Kjølen (se Fig. 4) og forenedes med denne ved et krumt Mellemsykke, Staalet (*stál*). Paa Vædderskibene (som f. Ex. paa Erik Jarls berømte »Jærnbarde«) var begge Bardene (baade paa For- og Bagstavnen) forsynede med en Jærnkam og Jærnpigge til at bore andre Skibe i Sænk med, hvorefter disse Skibe fik deres Navn (se S. 11).

Baade Hovederne, Brandene og Nakkerne var ofte stærkt forgyldte, ligesom hele Forstavnen ofte udvendig var indlagt med prægtig udskaarne, dels malede, dels forgyldte Plader. End videre var der paa Forstavnen jævnlig opsat en Vejrfløj, som ikke sjælden var forgyldt. Medens de fleste Skibe kun var tjærede udvendig, var dog mange Krigsskibe (og endogsaa enkelte Handelsskibe) malede med forskellige Farver over det hele oven for Vandgangen.

Medens Handelsskibene havde et aabent Last- rum i Midten af Skibet, havde Krigsskibene Dæk over det hele, et højere Halvdæk i Bagstavnen, kaldet Løftingen, og et andet i Forstavnen, kaldet Forstavnsdæk, samt et betydelig lavere Mellemdæk i Midten, hvis Brædder med deres Ender hvilede i en Fals paa Tværbaandene (Fig. 4). Da disse Dæk imidlertid var saa lavtliggende, at man ikke kunde opholde sig neden under dem, blev Skibene til Værn mod Sol og Regn tjældede, d. e. et Telttag blev spændt over dem, der bares oppe dels af en Række Galger langs Skibets Midte, dels af løse Teltstøtter eller

Teltbukke (se Fig. 3 A og B) og en oven paa disse hvilende vandret Teltaas. For at hindre det Regnvand, der dryppede ned fra Teltene, fra at løbe ned paa Dækkene, lod man Kanten af Teltet hænge ud over Rælingen, medens der i dets

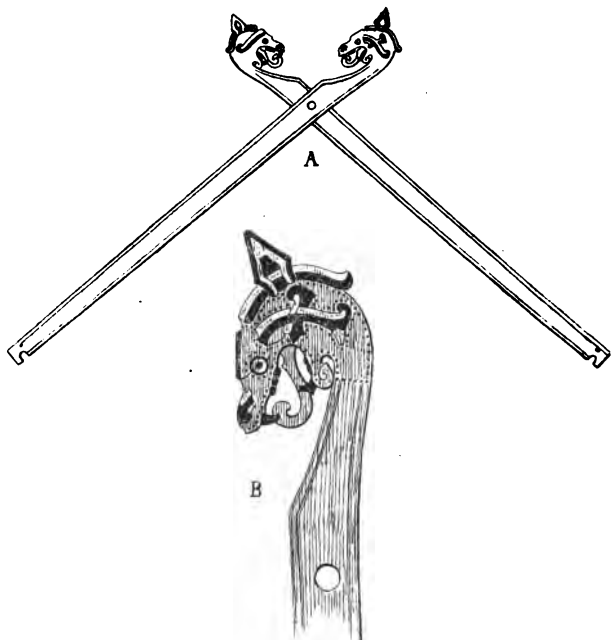


Fig. 3.

Teltstøtter eller Teltbukke (fra Godstadskibet) med ud skaarne og malede Dyrhoveder, snarest Hestehoveder.

Underside, et Stykke oven for selve Kanten, var fæstet Snore, hvis Ender blev trukne igjennem Kloverne, de ovenfor omtalte Huller i den til Rælingsplanken fæstede List (se Fig. 2 B og

C), hvor de blev fastgjorte ved Hjælp af nogle smaa, ejendommeligt formede Træstykker (Fig. 5 B), der kjendes fra Gokstadskibet. Naar det var mørkt, blev der tændt Lys under Teltene.

Alle Krigsskibe inddeltes i flere eller færre Rum, hvorved forstodes Pladsen imellem et Par Tværbaand (se Fig. 4). Rummenes Antal rettede sig altsaa efter Skibenes Størrelse eller Længde. Mange af disse Rum havde særegne Navne. Den forreste Del af Skibet, lige fra det Sted, hvor Rælingen begyndte at hæve sig over Højden midtskibs, kaldtes Rejsning (*rausn*), som igjen deltes i selve Forstavnsrummet og Saxen (*söx*), der synes at have faaet sit Navn af den Lighed, som den gradvis indsnævrede Ræling her kom til at faa med en aaben Sax (se Fig. 4). Næst agtenfor Rejsningen kom Øserummet, eller forsaavidt der fandtes to saadanne (hvad der altid synes at have været Tilfældet i de større Skibe), det forreste Øserum. Dernæst kom det forreste Forrum, hvorefter Rummene kun synes at have haft Navn efter deres Nummerorden indtil Mastpladsen (*sigluskeið*), som deltes i Hovedbaandsrummet (*höfuðbitarúm*) foran Masten og Kloverummet (*klofarúm*) bag Masten. Derefter synes Rummene igjen at have haft Navn efter deres Nummerorden, regnet fra Bagstavnen, af hvilke kun Navnet Tredjerum (*þriðjarúm*) forekommer i Oldskrifterne. Agten for disse Rum kom det bageste Forrum, hvorefter fulgte det bageste Øserum, forsaavidt der i Skibet fandtes to Øserum. Ellers strakte det bageste Forrum sig helt hen til Løftingen, der betegnede hele den højere,

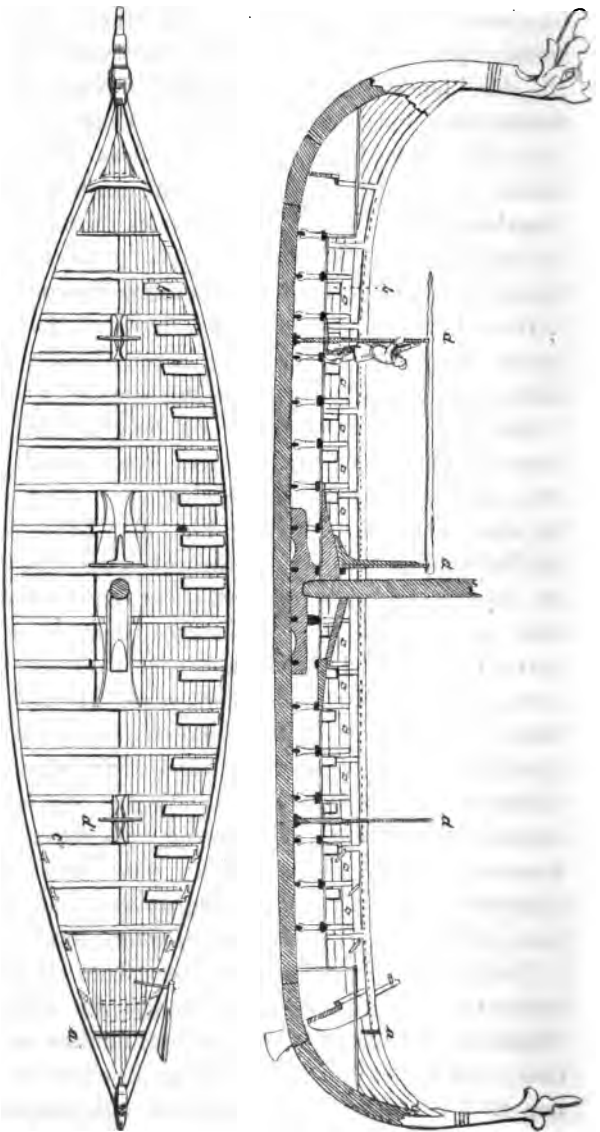


Fig. 4.

Længdesnit af et Drageskib. *a* Hovedgælen. *b* en Rorbank. *c* Tværband. *ddd* Galger, hvorpaa Teltaget hvilede midtskibs. — Den skraverede Halvdel i den nederste Figur viser Dækkene, der hviler i Falsen paa Tværbandene.

bageste Del af Skibet, som svarede til Rejsningen forude, og som ligesom denne bestod af to Dele: selve Bagstavnsrummet og Snævringsrummet (*krapparum*), der svarede til Saxen i Forstavnen (se Fig. 4). — Til denne Inddeling maa dog bemærkes, at i Sagaernes Skildringer synes Navnet »Forrum« ofte at blive brugt om hele Midtpartiet af Skibet, imellem de to Øserum, eller i alt Fald at indbefatte de navnløse Rum, der kun betegnedes ved deres Nummerorden, men maaske ikke selve Masteplassen. I denne udvidede Betydning synes Navnet »Forrum« at bruges i Skildringen af Kampen paa Ormen Lange i Svoldslaget, og det samme er Tilfældet flere Steder. Denne Betydning af Navnet synes at være overført paa Krigsskibene fra de almindelige Baade, hvor Forrummet i Virkeligheden udgjorde hele Midtpartiet, idet disse kun deltes i tre Dele: Forstavnen (ogsaa kaldet Halsen eller Luftrøret), Forrummet og Bagstavnen (ogsaa kaldet Øserummet).

Langs Midten af Skibets Dæk var der en aaben Plads, hvor man kunde bevæge sig frit frem og tilbage, medens der langs begge Skibsider var en Række korte Rorbænke (*sess*). Ved den frie Gang i Skibets Midte deltes hvert Rum i to Halvrum (*hálfrými*), saaledes at der i hvert Halvrum eller til hver Side fandtes én Rorbænk (Fig. 4 b o. s. v.), hvorfra der udgik én Aare. Rorbænkene synes at have været lukkede Kistebænke (*hálfrýmiskista*), hvori Folkene opbevarede deres Klæder og Rejsekost. Paa Rorbænkene synes Folkene ogsaa at have ligget om Natten i et Slags Soveposer eller Skindsække

(*húðfat*), som jævnlig omtales, medens egentlige Senge kun nævnes i selve Løftingen. Kun ét Sted antydes Hængekøjer.

Paa omtrent alle Krigsskibe bevægede Aa-
rerne sig i Aarehuller (*háborá*) i Skibets Sider,
hvorigjennem Aaren blev stukket ud (Fig. 4). For

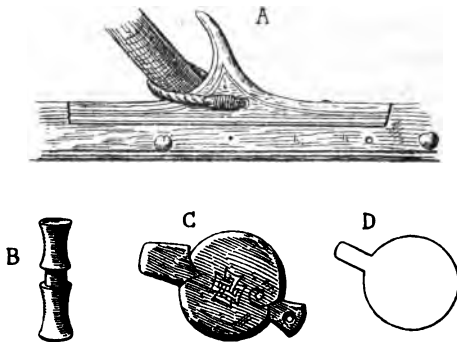


Fig. 5.

Fra Gokstadskibet. *A* Et Stykke af Rælingen paa en Baad (fundet i Gokstadskibet) med en »Aarevogn« (et Aarebræt) fæstet oven paa denne, d. v. s. en krumbøjet Aaretol tillige med et Hamlebaand (Aarestrop) og et Stykke af Aaren i Baandet (Hamlebaandet og Aaren er her tilføjede). *B* Træstykke, hvormed Teltsnorene fæstedes paa den indvendige Side af Klovene (Snorehullerne). *C* Skydeklap, hvormed Aarehullerne lukkedes indvendig. *D* et Aarehul.

at Aarebladene kunde stikkes ud, uden at Hullerne blev altfor store, var der i den bageste Halvdel af hvert Huls Omkreds skraat opefter fra den vandrette Gjennemsnitslinie udskaaret en lille Split (se Fig. 5 *D*), og naar Aarerne var tagne ind, blev Hullerne lukkede med Skydeklapper (se Fig. 5 *C*), som sad indenbords. I Almindelighed var der

kun én Række Aarehuller i hver Skibsside, men der gaves dog ogsaa toradaarede Skibe, altsaa med en dobbelt Række Aarehuller, saa at Skibet blev roet frem med en dobbelt Række Aarer paa hver Side, den ene Række over den anden. Paa mindre Skibe derimod, hvor man istedenfor Rorbænke havde Tofter (*þopta*), bevægede Aarerne sig i en Aarestrop, kaldet Hamlebaand, der var fæstet til en Aaretol (*hátr*), som bestod af et opstaaende Krumtræ, der udgjorde en Del af et oven paa Rælingen anbragt Plankestykke eller Aarebræt (se Fig. 5 A), som tilsammen kaldtes Aarevognen (*háreið*).

Roret (*stjri*) bestod af en Planke af Form som en bred Aare, med et bredt Blad for neden (Fig. 6 B). Det havde omtrent i Midten et rundt Hul, hvorigjennem der gik et Tov, ved hvis Hjælp det fæstedes til Skibssiden (Fig. 6 A), medens den øverste runde Hals blev omfattet af en Løkke eller et Hamlebaand (Fig. 6 B). Øverst paa Rorhalsen (der for oven var forsynet med en Knap, som undertiden synes at have været udskaaren i Form af et Menneskehoved) var der en firkantet Aabning, hvori Rorpinden (*hjálmunvölr*) blev stukket ind (Fig. 6 A), og ved Hjælp af den drejedes Roret. Roret hængte paa højre Side af Bagstavnen (se Fig. 4 og 7), hvorfor denne Side fik Navnet Styrbord, medens den modsatte Side, til venstre for Styrmanden, kaldtes Bagbord. Til Støtte for den Styrende eller Rørmændene fandtes der et Bræt tværs over Skibet (se Fig. 4 a), som kaldtes Hovedfjælen (*höfðafjöl*).

Skibene havde kun én Måst, der var løs og

kunde rejses og lægges ned efter Behag. Dens nederste Ende hvilede i et Mastespor eller en Aabning i en svær Blok, der havde sin Plads over de mellemste Spanter midt i Skibet og kaldtes »Mastefisken« (se Fig. 4). Mastesporet strakte sig

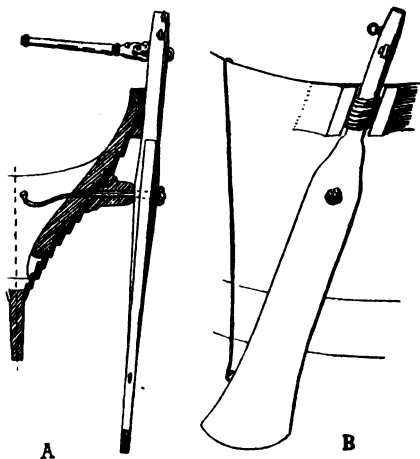


Fig. 6.

Roret (fra Gokstadskibet). *A* Roret set bagfra; man ser, hvorledes det fæstes til Skibssiden ved Hjælp af et Tov, der gaar igjennem det og derfra igjennem Skibssiden. Foroven ses Rorpinden, hvormed Roret drejedes. *B* Roret set fra Siden; om Rorhalsen ses Hamlebaandet.

med samme Bredde et Stykke agterover, for at lette Mastens Rejsning og Nedlægning. Naar Masten blev nedlagt, hvilede den tillige med Raa og Sejl paa en Række Galger, der med bestemte Mellemrum stod langs Skibets Midte, saa højt, at man

bekvem kunde gaa frem og tilbage under dem (Fig. 4 ddd.). Hyppigst synes dog Masten, navnlig naar Nedlægningen kun var midlertidig og Sejladsen skulde fortsættes, at være bleven nedlagt paa den Maade, at den hældedes over, saa at den i en skraa Stilling kom til at hvile paa den agterste Galge, medens den nederste Ende hvilede i selve Mastesporet. Galgerne synes tillige at have tjent som Teltstøtter, saa langt de rakte, medens man baade for og agter havde løse Teltstøtter (se S. 15 fig.). Naar Masten var rejst, blev den støttet ved forskellige Tove, ét til Forstavnen og flere til hver Side (Fig. 7). Disse Tove, som i Reglen var Skindtove (navnlig af Hvalroshud), fæstedes omkring Mastens Top (*hunn*), og tæt under det Sted, hvor de stødte sammen, var der et Hul (*húnbora*), hvor igjennem Hejsetovet for Raaen gik. Raaen holdtes til Masten ved en Ring, kaldet Rakken, ved hvis Hjælp den kunde skydes op og ned. I hver af Raaens Ender var der fæstet et Brasetov (*aktaumar*), for at give den en saadan Stilling, som Vinden krævede. Naar man skulde krydse, udspiledes Sejlet ved Hjælp af et Spryd, som kaldtes Krydsaas (*beitiáss*). Omkring Mastens Top var der undertiden paa Krigsskibe en Mastekurv, som kaldtes Topkastel (*húnkastali*), hvor der i Søslag stod et Par Krigere for at holde Udkig og for derfra at udslynge Kastevaaben mod Fjenden (se Fig. 7).

Sejlet var et firkantet Raasejl (Fig. 7) hyppigst af Vadmel, men dog undertiden af andre Stoffer. Det var paa Krigsskibene (og undertiden ogsaa paa Handelsskibe) jævnligen stribet, med røde,

blaa eller grønne Striber, ja undertiden endogsaa broderet eller udsyet med smukke Billeder (*sett*

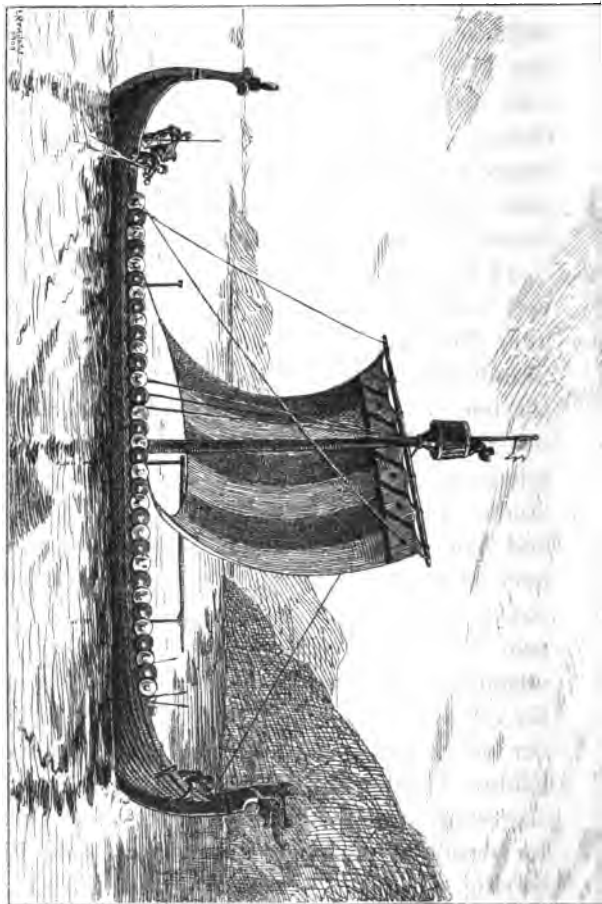


Fig. 7.

Et Drageskib med en Række forskjelligfarvede Skjolde hængte langs Rælingen, forsynet med Mast og Sejl og et Topkastei (Mastekurv). Tegnet efter Afbildninger af Skibe paa Bayentapetet og andre gamle Afbildninger.

skript), ligesom der findes omtalt Sejl af forskjelligfarvede og meget kostbare Stoffer.

Øsningen af det indtrængende Vand skete

i den ældre Tid ved Hjælp af Bøtter eller Baljer (*byttuaustr, stampaaustr*), saaledes at en Mand stod nede i Bunden paa Skibet og fyldte Bøtten, hvorefter han rakte den til en anden, der stod paa Dækket og saa tømte den ud over Rælingen. Senere foregik Øsningen ved Hjælp af en Pumpe (*dæluaustr*), som dog først synes at være kommen i Brug henved 1100 eller i det 12. Aarhundrede. I Baade foregik Øsningen ved Hjælp af smaa Øsekar (*austrker*).

Krigsskibene og alle større Skibe var forsynede med et Jærnanker, af lignende Form som nu (se Fig. 7), og ligeledes med et Bradspil (*vinda*), der synes at have været stillet tæt foran Masten, og som saavel tjente til at rejse og lægge denne som til at lette Ankeret.

Krigsskibenes Mandskab bestod af en Skibshøvding, en Skibsfører eller Styrmand og et større eller mindre Antal Rorkarle (*håseti, hömlumadr*), hvilken Benævnelse synes at have omfattet alle de om Bord værende Krigere med Undtagelse af Befalingsmændene. Hertil kom der en Kok eller Madsvend, som det dog (i alt Fald paa Handelsskibe) først blev Skik at have i det 11. Aarhundrede, medens tidligere Mandskabet skiftevis sørgede for Madlavningen, der paa Grund af de ufuldkomne Ildsteder sjælden eller aldrig kunde foregaa om Bord, saa at Kokken, naar der skulde koges noget eller laves varm Mad, maatte sættes i Land for dér at koge Maden, som derefter blev bragt om Bord. Naar man sejlede til Havs, maatte man altsaa nøjes med kold og tør Kost alene, som hver især maatte tage med (*far*:

nest). Drikken derimod var fælles for alle. Den opbevaredes dels i et Kar med Laag over, der stod ved Masten, dels i smaa Tønder (*verplar*), hvorfra man kom Drik i Karret, efterhaanden som dette blev tømt.

Besætningens Størrelse var naturligvis højst forskjellig. Paa de mindre Krigsskibe var den sædvanlige Besætning kun 20—40 Mand, paa de større 60—80 og derover helt op til 320, der er det største Antal, som findes omtalt paa ét Skib. Paa Handelsskibene var Besætningen ofte kun 10—12 Mand, men dog ret jævnlig 20—30 og kunde endogsaa naa op til 40 Mand.

Krigsskibenes Hastighed kan ikke nøjagtig opgives efter de Meddelelser, der haves herom i Oldskrifterne. Men disse synes dog nærmest at vise, at denne gennemgaaende ikke var synderlig stor, hvad der ogsaa er let forklarligt, naar man tænker paa, at de overvejende var Rofartøjer, skjønt de ogsaa benyttede Sejl. Handelsskibenes Hastighed var derimod en hel Del større, og om denne haves ret gode Oplysninger. De Skibe, der gik imellem Norge og Island, siges saaledes at have løbet med en Gjennemsnitshastighed af $3\frac{1}{2}$ Sømil i Vagten (4 Timer), hvilket ikke er stort mindre, end hvad der nu om Stunder regnes i Gjennemsnit for Sejladsen mellem Kjøbenhavn og Island, nemlig 3—4 Mil i Vagten. Om et enkelt Skib fortælles, at det i Aaret 1024 sejlede fra Møre i Norge til det nuværende Handelssted Eyrarbakki paa Island i Løbet af 4 Døgn. Da Afstanden mellem disse Steder kan regnes til 200 Sømil, har det altsaa tilbagelagt 50 Mil i Døgnet eller godt og vel 8

Mil i Vagten, hvilken Gjennemsnitshastighed nu hører til de store Sjældenheder under Sejladsen mellem Kjøbenhavn og Island.

Om Efteraaret blev Skibene trukne paa Land, hvor de blev staaende Vinteren over i et Skibskur. For at faa Skibet til at glide lettere, blev der lagt Rullestokke under Kjølen, og denne var derfor gjerne forsynet med et skjærmende Underlag eller Beklædning (*drag*). Naar et Skib enten skulde trækkes paa Land eller skydes i Søen, havde enhver Skibsfører (saavel for Handelsskibe som for Krigsskibe) Ret til at forlange af de nærmest boende Bønder, at de og deres Folk skulde hjælpe til ved Skibstrækningen, og disse var da pligtige til at møde og ifaldt større Bøder, dersom de undlod at efterkomme en herom til dem rettet Opfordring.

Til Billederne.

Af de her i Texten trykte Afbildninger er Fig. 1 gjengivet efter N. Nicolaysens Bog »Langskibet fra Gokstad ved Sandefjord«. Figg. 2—7 er tegnede af Kunstmaler E. Rondahl, Nr. 2—3 og 5—6 efter Afbildninger i Nicolaysens Bog samt efter Modellen af Gokstadskibet i Nationalmusæet i Kjøbenhavn, medens Nr. 4 og Nr. 7 er tegnede dels med Gokstadskibet, dels med Afbildninger af Skibe paa det bekjendte Bayeuxtapet (fra det 11. Aarh.) som Forbillede. Saaledes er Dragehovedet og Dragehalen tagne fra Bayeuxtapetet. Som det nærmeste Forbillede for Topkastellet (Mastekurven) har tjent en i »Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie« 1872 (S. 242) gjengivet Afbildning efter et i Venedig opbevaret Haandskrift (»De machinis«) fra 1449.

De, der maatte ønske udførligere Oplysninger om Nordboernes Skibe i Vikinge- og Sagatiden, henvises til følgende Værker og Afhandlinger: »Grundriss der Germanischen Philologie« herausgegeben von Hermann Paul (2. Udg.), XII. Abschnitt (1898), I. »Skandinavische Verhältnisse« von Valtýr Guðmundsson und Kristian Kålund (§§ 49—60 »Schiffe« af V. G.), hvor alle de oldnordiske Navne paa de forskjellige Arter Skibe og Skibsdele findes anførte. N. E. Tuxen: »De nordiske Langskibe« i »Aarbøger for nordisk Oldkyndighed og Historie« 1886 (S. 49—134). N. Nicolaysen: »Langskibet fra Gokstad ved Sandefjord«, Kristiania 1882.

„Udvalget for Folkeoplysnings Fremme“ har
 bl. a. udgivet følgende Skrifter:

| | Kr. Ø. |
|---|--------|
| C. Rosenberg: Træk af Livet paa Island i Fri- statstiden. Med Kort og Bill. Tillæg: Den islandske Bolig i Fristatstiden, af Dr. Valtýr Guðmundsson. 1894. (Folke- læsning Nr. 41) | 1,80 |
| Valtýr Guðmundsson: Den islandske Bolig i Fristatstiden. Med Bill. 1894. (Særtryk Nr. 168) | 0,15 |
| Snorre Sturlasson: Olaf Tryggvessons Saga. Ved Dr. Fr. W. Horn. Med Tillæg: Nordboernes Skibe i Vildinge- og Saga- tiden, af Dr. Valtýr Guðmundsson. Med Bill. 1900. (Folkel. Nr. 243) | 1,20 |
| G. Cederschöld: De gamle islandske Skind- bøger. Oversat af A. Dahl. 1895. (Sær- tryk Nr. 173) | 0,20 |
| Chr. Dorph: Kongespejlet i Uddrag. 1893. (Folkel. Nr. 186) | 0,80 |
| Sv. Grundtvig: Kong Knud den hellige, eller Knýtlingesaga. 1884. (Folkel. Nr. 27) | 0,40 |
| Joh. C. H. R. Steenstrup: Englands Erobring ved Hertug Vilhelm af Normandiet. Med Kort og Bill. 1877. (Folkel. Nr. 94) | 0,70 |
| Fr. Winkel Horn: Nordboernes Rejser til Amerika. 1890. (Særtryk Nr. 32) | 0,15 |

August 1906.

B. E. C. Gad,

Universitetsboghandler,
 Vimmelskaffet 33, Kjøbenhavn K.

This book should be returned to
the Library on or before the last date
stamped below.

A fine of five cents a day is incurred
by retaining it beyond the specified
time.

Please return promptly.

~~JAN 25 1915~~

