**LESERINNLEGG:** Innlegg i ORDET FRITT-spalten er lesernes meninger og står for skribentens regning.

## SVAR TIL JON GODAL

# Kva er eit vikingskip?

I Kysten 2-2025 avviser Jon Godal kritikken av Draken Harald Hårfagre (DHH) som eg kom med i nummeret før. «[P]rosjektet [er] noko av det mest vitskaplege eg har vore borti når det gjeld vikingskip», seier han. Skipet er basert på «empirisk vitskap». Om det i det heile er noko vikingskip, er han ikkje villig til å drøfte.

AV ELDAR HEIDE

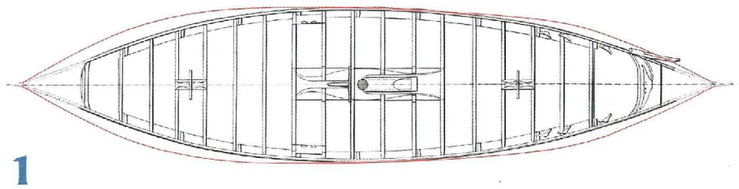
Det er grunn til å rose DHH-prosjektet for mange ting. Skipet er bygd med mykje kunnskap, kløkt og godt handverk. Det er interessant å få sett kva krefter som herjar med eit så stort skip, og kor sterkt og stivt det må byggast for å tola pårøyninga. Grepet med fyrst å bygge tre ulike 1/3-versjonar av Gokstadskipet, var opplysande. Eksperimentering er av det gode. Eg forstår godt at handverkarar frå dårleg betalte bransjar sa ja til eit fagleg krevjande oppdrag med god løn og botnlause ressursar. Prosjektet er artig, og det er ingen ting i vegen med å bygge eit kjempeskip inspirert av Gokstadskipet og skildringar i kongesogene frå 1200-talet.

Problemet oppstår når ein seier det er eit vikingskip ein har bygd, og til og med insisterer på at det er kopi av eit skip frå vikingtida. Dette gjer både Godal og fjernsynsserien som var utgangspunktet for debatten (som seier alt er autentisk, og samtidig viser dieselmotor, syntetsegl, m.m.).

Kva krav må vi stille for at eit skip skal kunne kallast vikingskip? Minimum, etter mitt skjøn, er at det er sannsynleg at slike skip eksisterte i vikingtida. Men det kravet oppfyller kanskje færøybåten som forliste ved Stad i haust, om vi ser stort på det. Han var likevel ikkje noko vikingskip, trass i det mannskapet hevda. Eit naturleg krav er derfor at eit vikingskip er eit heilhjarta forsøk på å kopiere eit funn frå vikingtida.

Men er ikkje DHH kopi av Gokstadskipet, berre forstørra 33%, slik Godal seier? Nei, og teamet prøvde heller ikkje å bygge nokon kopi. Teamet avveik frå Gokstad på fleire viktige punkt der det ikkje er rom for tolking. Samtidig tvinga forstørringa fram ein grunnleggjande annan konstruksjon.

Den kanskje største skilnaden på dei to best bevarte vikingskipa, Oseberg og Gokstad, og tradisjonsbåtane frå den norske vestkysten i moderne tid, er beringa i framskipet. Vikingskipa er spjutforma, og derfor stangar dei seg inn i sjøane, litt overdrive sagt. Sjå figur 1.



**1**

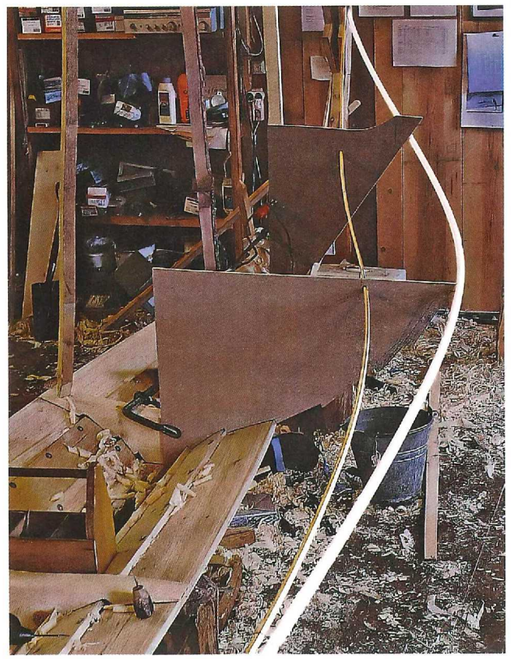
Figur 1. Gokstadskipet sett ovanfrå (Nicolaysen 1882, Langskibet fra Gokstad), med nedskalert omriss (raud strek) av Draken Harald Hårfagre, basert på teikninga skipet er bygd etter (tilsend i 2010), ifølgje Sæther 2015, s. 28-31.

På ein moderne fembøring, derimot, lettar framskipet seg markant opp i møtet med bølgjene, og mindre sjø kjem om bord. Det er fordi øvre del av framskipet på slike båtar er kraftig utlagt. Sjå figur 2 med billettekst. Dei er henta frå boka Arne-Terje Sæther gav ut i 2015: Draken Harald Hårfagre.

Den moderne løysinga skaper betre sjøbåtar, jf. teksten til figur 2. Derfor vart Gokstad-skroget på DHH endra slik vi ser i figur 1. Det er ei klår overprøving av funnet. Ei så stor endring kan ikkje grunngjevast med at «Mye av arkeologisk funnmateriale» er «svært deformert», slik Sæther seier (s. 288-89).

Spjutforma på Gokstad kan ikkje koma av deformasjon. For det fyrste er betane (tverrbjelkane som tiljedekket ligg på) bevarte i full lengd. Dermed veit vi den originale breidda på skipet. For det andre er skipssidene så godt som intakte; sjå figur 3. Dermed kjenner vi avstanden langs skipssida frå kjølen og opp til ripa. Det kan ikkje vera slik at bordbreidda i skipssida på originalen er intakt på midten, men har krympa mot framskotten og atterskotten.

Dette siste er endå tydelegare på Osebergskipet, der 95 % av skroget er bevart. Men der er fleire av betane skadde. Likevel står det klart at dersom du skal få eit skip med moderne bering i framskipet ut av Gokstad og Oseberg, så må du i vesentleg grad tøye breidda på borda og lengda på betane (jf. figur 2).



**2**

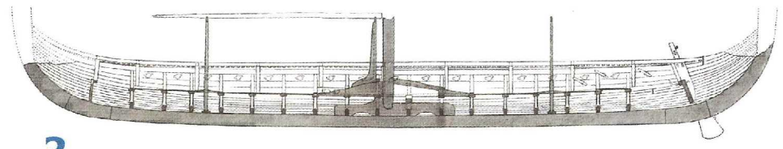
Figur 2. Original billettekst frå Sæther 2015, s. 22: «For å visualisere forskjellen i volumet på framskotten (framenden) mellom Gokstadskipet og en tradisjonsbåt lages maler. På bildet [...] viser den innerste reia overkanten av ripa i Gokstadskipet, den ytterste tilsvarer en nordlandsbåt. I stor sjø og fart vil et for smalt forskip ikke ha løft nok, eller evne til å legge sjøen vekk fra skipet.»





Framskipet på tradisjonsbåtane er resultatet av mange hundre år til med utvikling. Det er synd at vikingskipa ikkje var slik. Men dei var ikkje det.

Konstruksjonsendringa som forstørringa tvinga fram, gjeld langskipsavstivinga. Viktig for den på Gokstad, Oseberg, Tune, Klåstad, m.fl., er eit spesielt utforma bord som ligg i eller litt under vasslinja. Det bordet er tjukkare enn dei andre, eller det har avstivande vinkel- eller sikksakkprofil. Truleg var det dette bordet som på gammalnorsk vart kalla meginhúfr, 'kraftbord'.



**3**

Figur 3. Gokstadskipet sett frå sida (Nicolaysen 1882, Langskibet fra Gokstad).

På dei kjempelange, smale, lågborda skipa frå slutten av vikingtida, er meginhuv ikkje nok. Dei får i staden ein innvendig type bjelke som vart kalla æsingr, av áss, 'ås, bjelke'. Det finn vi t.d. på Skuldelev 2 frå 1042, og i nyare tid på småbåtar òg.

Gokstadskipet har meginhuv, ikkje esing. Dette overprøvde DHH-teamet, og la inn fire grove esingar på kvar side i skipet. Det måtte dei, når skipet skulle vera 33 % lengre. Men det gjorde DHH til ein heilt annan konstruksjon enn Gokstadskipet.

Dette og skrogforma er store skilnader mellom Gokstad og DHH. Skipet slik det seglar i dag har dessutan eit ekstra lag bjelkar og kne, og 40 cm høgt skvettbord som Gokstad ikkje har.

På grunn av desse momenta, er det fullstendig misvisande å seia at DHH er ein «4/3 kopi av Gokstadskipet», slik Godal gjer. Det er heller ikkje rimeleg å seia at DHH representerer same «konsept» som Gokstadskipet, slik Godal òg gjer.

Kan vi likevel gje Godal rett i at eksperimentet var vellukka? Det synest eg er vanskeleg. For all del, skipet seglar og klarer seg fint i dag. Men mastra brotna under segling i Nordsjøen fyrste sommaren, og saumen i botnen gjekk opp over ei strekning på fleire meter. Då var det trykket frå sjøen som heldt borda tett mot kjølen. Hadde ein fått uvêr på slutten, er det vel uvisst om skipet hadde kome seg til lands. Så brukte eit nytt team av båtbyggarar over eit år på nær sagt å bygge opp att skipet frå grunnen av. I tillegg til det ekstra bjelkelaget og skvettbordet, har dagens skrog store mengder digre boltar av rustfritt stål og meterlange gjengestål.

Med velvilje kan vi seia at fyrste sommaren berre gav nyttig og interessant lærdom, før nødvendige justeringar vart gjorde. Men korkje Godal eller Sæther framstiller det slik. Ingen av dei opplyser at skipet fekk alvorleg skade av Englands-turen. Dei trekte seg òg ut av prosjektet før justeringane vart gjorde.

Når Godal vurderer DHH-prosjektet som svært vitskapleg, er det fordi det var «basert på ei empirisk tilnærming», seier han. Men kva var det som vart undersøkt? Så vidt eg forstår, prøvde ein seg berre fram til noko som fungerte, eller fungerte godt. Kva som faktisk var i bruk i vikingtida, er eit heilt anna spørsmål. Når ein finn ut at silkesegl fungerer på DHH, berre det blir forsterka med duradon – kva har ein då funne ut om segl i vikingtida? Så vidt eg veit, har vi ingen truverdige opplysningar som peikar i retning av at silkesegl eksisterte i Norden i gammal tid.

Var prosjektet likevel vitskapleg? Tja, vitskap handlar om forskarfellesskap. Alle slag data, hypotesar og framgangsmåtar må delast, slik at andre kan ettergå det som er gjort. Dette manglar for DHH. Når eg lurer på kor mykje som vart lagt til i skipssidene for å få betre bering, er det ingen stad eg kan sjekke det. Boka til Sæther er fin, men teier om noko så grunnleggjande som gjenoppbygginga etter fyrste sommaren. Kor omfattande var skaden etter Englands-turen? Kva vurderingar vart gjorde då ein fekk desse dataa på bordet? Kva lærte ein av dei to skrogversjonane? – om balanse mellom smidigheit og stivheit, kva styrke som må til? På kva måte endra avstivinga eigenskapane til skroget? Ryktet seier at skipet etter forsterkinga gjekk mykje rolegare i sjøen, slik at mannskapet vart mykje mindre sjøsjuke. Men det er berre eit rykte. Systematisk kunnskapsdeling manglar.

Interessant i denne samanhengen er òg kor ulike oppfatningar kjernegruppa i fase 1 har om kva ein gjorde. «Prosjektet Draken Harald Hårfagre dreiar seg i prinsippet om test av hypotesar», seier Godal. I boka til Sæther, er ikkje ordet «hypotese» nemnt. DHH er «ein 4/3 kopi av Gokstadskipet», seier Godal. Sæther forklarer korleis skrogforma avvik frå Gokstad, og seier skipet er «en konstruksjon, ikke en rekonstruksjon» (s. 288).

Er det sannsynleg at skip som DHH eksisterte i vikingtida? Sett frå vitskapleg synsstad, snur Godal saka på hovudet når han seier vi «kan [...] ikkje sjå bort frå» det.

Poenget er: Ingen ting tyder på at skip med slike dimensjonar eksisterte i vikingtida – anna enn prosaskildringane frå høgmellomalderen. Dei fortel om hendingar i vikingtida, men forfattarane kjende berre skipa i si samtid, og skildrar derfor dei. Det ser vi når vi samanliknar desse skildringane med skaldestrofer, arkeologiske funn og skipsbilete frå vikingtida. Der ser vi krigsskip som er lette og raske, eigna til landgang på langgrunne strender. Dette var det som definerte vikingtida. Tunge, høgborda krigsskip, bygde med tanke på sjøslag, høyrer til ein mykje seinare fase, då dei store landgangsoperasjonane var over. Prosaskildringane til Snorre og co. legg altså ei felle for lesaren. Den fella har teamet bak DHH gått i.

Eg står fast ved at DHH skaper eit sterkt misvisande bilete av vikingskip. Han er ein hybrid av vikingskip og fleire hundre år yngre skildringar – eit vikingskip tvinga inn i dimensjonar og former frå ei heilt anna tid. Vi er berre i starten av arbeidet med å korrigere den desinformasjonen skipet representerer. Kanskje klarer vi det aldri. K

**ELDAR HEIDE**

**ELDAR HEIDE** er professor i norsk ved Høgskulen på Vestlandet, doktor i norrøn filologi og tradisjonsbåtentusiast. Han har forska mykje på skip og segling i gammalnordisk tid.