

# TRE ROMERSKE HANDELSSKIBE

Af

OLAV NYGAARD

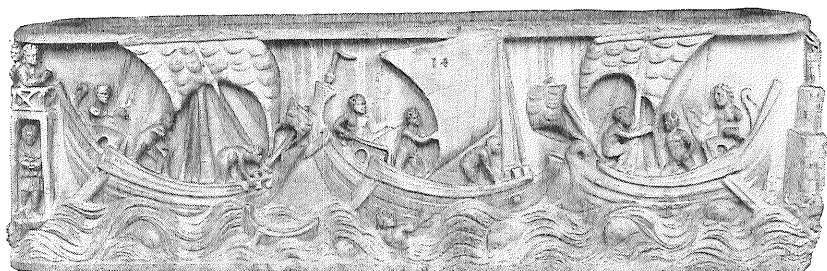
*Da årbogen sjældent har lejlighed til at beskæftige sig med skibsfart i den klassiske oldtid, vil læserne sikkert med interesse studere denne lille beskrivelse af en romersk sarkofag fra 2.-3. århundrede med en redegørelse for de afbildede tre skibstyper og en skarpsindig analyse af relieffets fremstilling af emnet „mand overbord“ og den følgende redningsaktion. Det kan nævnes, at forfatteren arbejder på en bog om romerske handelsskibe.*

ROMERSK søfart er, trods sin altafgørende betydning for senere tiders maritime udvikling, et næsten uudforsket område. Inden for de seneste tyve år er imidlertid forskellige oversigtsværker fremkommet, og grundlaget for en mere dybtgående forskning således lagt. I de nordligere farvande er romersk maritim påvirkning overvejende indirekte, og emnet har derfor ikke været underkastet nøjere undersøgelser endnu.

I det følgende skal kort præsenteres en af de arkæologiske hovedkilder til søfartens tidlige udviklingsfaser, nemlig en romersk sarkofag fra 2.-3. århundrede e. Kr. Denne sarkofag har siden 1895 ført en tilbagetrukket tilværelse i et mørkt hjørne af festsalen i Ny-Carlsberg Glyptotek, men fortjener på grund af sin store detailrigdom at blive draget frem i lyset.

Hos romerne bliver kistebegravelser almindelige fra slutningen af første århundrede e. Kr., og der udvikles en mængde forskellige typer sarkofager. En fuldstændig redegørelse for disse typer er endnu ikke mulig på grund af det store materiale, der er bevaret, men op til tredje århundrede e. Kr. kan sarkofagerne groft deles i tre hovedtyper: den asiatiske, den attiske og den vestlige eller romerske type; alle er repræsenteret på Ny-Carlsberg Glyptotek.

Sarkofagfremstillingen blev hurtigt koncentreret om ganske få centrer, som enten lå ved egnede stenbrud (som Afrodiasia i Lilleasien) eller ved fremtrædende billedhuggerværksteder (Athen, Rom-Ostia o. fl.). Det samme gjaldt naturligvis ikke dødsfaldene, hvorfor der opstod en livlig handel med sarkofager i Middelhavsområdet. Ofte eksporteredes sarko-



Romersk sarkofag med fremstilling af en redningsmanøvre i 3. årh. e.Kr. Sarkofagen, der findes på Ny Carlsberg Glyptoteket, stammer formentlig fra Ostia. 52 cm høj, 178 cm lang. Fot. Glyptoteket.

*Roman sarcophagus depicting a rescue operation. 3rd Century A.D.*

fagerne som halvfabrikata, således at lokale billedhuggere kunne indføje afdødes portræt og eventuelt andre enkeltheder inden begravelsen.

Den her behandlede sarkofag er efter al sandsynlighed fremstillet i Ostia, og indeholder intet portræt af afdøde. Motivet, som jeg skal komme ind på nedenfor, er sikkert bestilt ud fra et standardrepertoire, selvom man ikke helt kan udelukke, at det er en forevigelse af en virkelig hændelse. Sarkofagen er, som alle sarkofager af den romerske type, kun udsåret på de tre sider, idet den var beregnet til at stå op ad en væg. Forsiden med hovedmotivet er i dybt relief, hvilket skyldes, at lyset kom direkte forfra, medens gavlene, der fik sidelys, kun står i svagt relief. Sarkofagens låg, der ikke er bevaret, har været fladt og muligvis prydet med en frise langs kanten og satyrhoveder i hjørnerne.

Kunstnerisk er sarkofagen ikke fremragende; kompositionen er klodset og usammenhængende, boret er anvendt med nogen nonchalance og havets bølger af en model, som ikke længere ses. Når man alligevel kunne ønske, at sarkofagen havde en mere fremtrædende plads, er det på grund af motivets store interesse. Det er i første række skibene og deres manøvrer, som beskrives, men inden disse gennemgås, skal billedfladerne kort omtales:

Begge sarkofagens gavle er prydet med galliske skjolde og økser; de indgår ikke i forsidenes fremstilling, men har udelukkende dekorativ funktion. Sarkofagens venstre hjørne udgøres af et lille tårn med balkon. På denne står to mænd og vinker mod skibene, medens en tjener står

i døråbningen med en kurv, som indeholder brød og frugter. Rundt hjørnet står en anden tjener, ligeledes med en kurv. Mod højre afgrænses hovedmotivets af en fremstilling af Claudius' fyrtårn i Ostia; bygningen består af to firkantede etager, hvorpå er bygget et rundt tårn, og på toppen af dette flammer fyrets ild. Fyrets udseende svarer godt til to andre kendte fremstillinger deraf: en mosaik på Foro delle Corporazioni, Ostia og et votivrelief med motiv fra Ostias havn, nu i Torloniamuseet, Rom. I vandet ses en overbordfalden og fem delfiner; disse dyr var meget yndede hos romerne og ses hyppigt sammen med større skibe, hvor de viser, at disse kommer fra „det store hav“. Ved siden af den svømmende ses desuden en skibsjolle, hvis årer hænger ned i vandet.

De tre skibe på relieffet er alle forskellige: Skibet til venstre er en såkaldt „corbita“ (kurvet skib), antikkens mest udbredte type, som fandtes i størrelser fra 80 til efter sigende 1900 tons. Det drives frem af eet stort råsejl på en kraftig, sammensat mast, hvis stående rigning kun er antydnet. Der er forstag og vant, men intet agterstag, skønt man kunne vente det. Dette stag, som hindrer masten i at bøje sig forover, er overhovedet sjældent synligt på antikke fremstillinger. Den løbende rigning er også kun antydnet og indbefatter toplenter (som holder råen i balance), skøder og braser (som styrer sejlet) og de såkaldte „rudentes“ (gårdinger). Gårdingerne anvendtes til at rebe sejlet efter en metode, som var enestående praktisk: sejlet var inddelt i felter ved hjælp af lodrette og vandrette sømme, som ofte forstærkedes med læderstrimler. Hvor en lodret og vandret søm krydsede hinanden, indsyedes et lille øje, hvorigennem en line løb. Linen var fæstnet i sejlets nederste kant (liget) og fulgte en lodret søm op til råen, hvorfra den førtes til dæk. Denne måde at sy et sejl frembringer et tydeligt mønster på dets overflade; dette mønster er karakteristisk for alle romerske råsejl. På skibet til venstre er der fem lodrette sømme på sejlet, og dermed fem gårdinger; når sejlet skulle mindskes, halede man i gårdingerne, hvorved det foldedes sammen omtrent som en persienne. Fordelene ved dette rebesystem var indlysende: Sejlet kunne rebes i sektioner, således at der for eksempel dannedes to trekkanter i hver ende af råen, ligesom man ved sejlads imod vinden kunne flytte sejlets trykcenter frem foran masten for at mindske trykket på rorene. Ydermere kunne sejlet stryges på få sekunder, og alle disse operationer kunne gennemføres fra dækket, så ingen behøvede at tage risikoen ved at gå til vejs. Modsat krævede

denne rebeteknik et større mandskab end senere tiders og medførte, at sejlet blev tungt og fik en ujævn overflade.

Over stævnen ses det typiske lille styresejl, „artemo“, hvis overflade altid var langt mindre end storsejlets. Dets funktion var at hjælpe rorgængereren med at holde skibet på kursen uden for megen slinger og at hjælpe skibet gennem det kritiske punkt i vendingerne. Styresejlet var ophængt på den mere eller mindre hældende formast og var udstyret med løbende rig efter samme princip som storsejlet. Skibets agterdel er efter romersk sædvane stærkt opadkrummet og kranses af et galleri. Dette går direkte over i taget på henholdsvis kabys og kahyt og ovenpå disse havde rorgængereren og skibets officerer deres pladser. Der var imidlertid ikke tale om et egentlig halvdæk, som det skulle blive almindeligt på senere tiders skibe; skibets hoveddæk fortsætter på hver side af kahytten, således at der bliver direkte adgang hertil gennem døre.

Selve agterstævnbjælken er, som på alle større handelsskibe, trukket op over dæksniveauet og dér udformet som et gåsehoved. Dette ornament tjente til at identificere handelsskibene som sådanne og var forgyldt eller bemalet, alt efter rederens økonomi.

Skibet er forsynet med to sideror; dette gjaldt alle romerske skibe, når undtages de allermindste. De dobbelte ror gav glimrende manøvre-evner, når hurtigere drejninger var påkrævede, men i almindelighed benyttedes kun det ene ad gangen, medens det andet fungerede som „sænkekøl“; hollandske kanalbåde, der med hensyn til bundfacon minder meget om romerske handelsskibe, anvender et lignende system. idet de sænker et sidesværd i vandet for at hindre afdrift. På grund af skibets store bredde (5–15 m) kunne rorene ikke betjenes alene ved hjælp af rorpindene; de forlængedes derfor med plejlstænger, som det er tydeligt på de to andre skibe. Selve roret, som kun kunne dreje om sin egen akse, ikke ud og ind fra skibssiden, sad ophængt i en ramme i dækhøjde, men nøjagtigt hvorledes kan ikke afgøres, da rælingen altid er ført ud i en „vinge“, som dækker for rammen.

Forude ved den høje stævn ses tre pullerter. Sådanne fandtes altid på romerske skibe og tjente til fastgøring af fortøjnings- og ankerrosser samt skøder og braser.

Fra stævnen rager en kroget genstand frem imod det næste skib; det er en fender af en særlig type. Romerne anvendte hovedsagelig stævnfortøjning, dvs. skibet fortøjedes vinkelret på kajen, og for at

undgå, at stævnen blev skamfilet af bolværket, sattes en kraftig bjælke i spænd mellem stævn og kaj. Fortøjningstrosserne sattes derefter ud til hver sin side, således at skibet ikke kunne dreje sig. Fenderen var i den forreste ende udformet som en hage, således at også den kunne bindes fast.

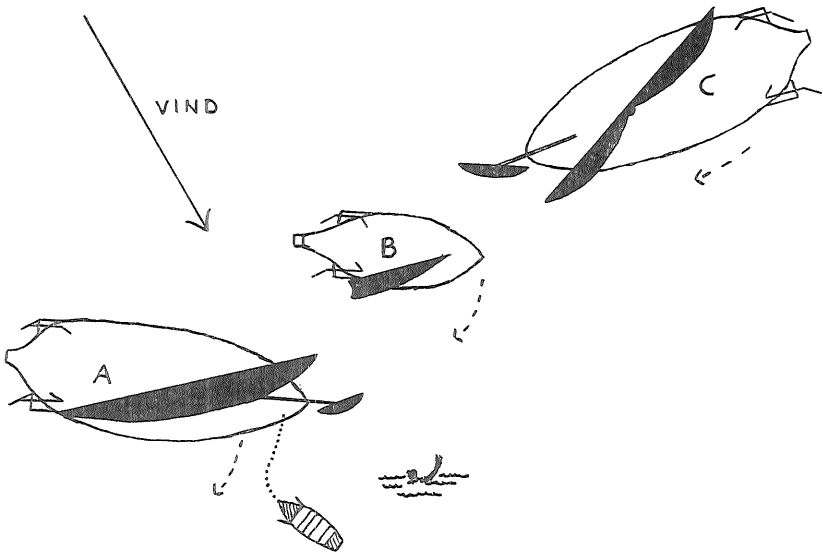
De kraftige linier i selve skroget er de såkaldte barkholter; de tjente til langsgående styrkelse af skibet og til beskyttelse af skibssidens almindelige planker.

Skibet til højre er identisk rigget og bygget med undtagelse af boven. Denne er af „krigsskibstypen“, idet kølen er ført langt frem og tilspidset i et „næb“. Herved opnås, at skibet får en lang køl og dermed god kursstabilitet og hastighed, medens det til gengæld får noget vanskeligere ved at foretage hurtige kursændringer og taber i drægtighed. Romerske skibe med denne stævntype har oftest en „gallionsfigur“, som gerne er en gentagelse af gåsehovedet agterude. På boven ses et øje; det skal dels „finde vej“, dels afvende ondt. Hos romerne er det sjældent anbragt på skibenes bov, men derimod malet på forsejlet eller på et stykke lærred e. l., som kunne ophænges „efter behov“.

Den lille kystfarer i midten er af betydelig interesse for den maritime forskning, idet den er en af de første fremstillinger af den såkaldte sprydstagsrig. Selvom romerne overvejende benyttede råsejlsrigningen, kendte de dog til både lugger-, latiner- og sprydstagsrigningen. Det særlige ved sprydstagsriggen er, at sejlet sættes langskibs, og at masten står meget langt fremme. Sejlets øverste, agterste hjørne holdes udstrakt af en skråtstillet bom (sprydstagen), og sejlets vinkel på kølen reguleres med liner til bommen og et skøde. Rigningen er uhyre praktisk til sejllads i kystfarvande, hvor vinden ofte skifter retning; denne type sejl har større effekt ved sejllads mod vinden end råsejlet, som til gengæld er langt mere effektivt ved al anden form for sejllads. Den stående rig på dette fartøj er indskrænket til et minimum: den består udelukkende af et forstag, som, når det bliver løsnet, tillader, at masten lægges ned.

Sarkofagen bærer spor af maling, der tyder på, at skibene og gavlene har været røde, medens vandet var blå.

Efter denne gennemgang af relieffets elementer kan der nu ses nærmere på den begivenhed, kunstneren har villet beskrive: den druknende er faldet over bord fra skibet „C“ (se figuren), som var for indgående (mod højre). Der er gjort anskrig, og skibet er vendt rundt gennem



Rekonstruktion af de tre skibes manøvrer under redningsåden, som skildret i teksten.

*Manoeuvres of the three ships during the rescuing of the man overboard.*

vinden, hvis retning blandt andet fremgår af vimplens retning på skibet „B“. Storsejlet er braset bak, dvs. vinden rammer sejlets *forside*; ved denne manøvre opnås, at skibet næsten ligger stille, idet det driver en smule sideværts og gør ganske lidt fart fremover. På dækket hersker stor travlhed: det ene skøde er ved råens drejning blevet slapt, og mandskabet haster hen for at stramme det. Rorene er i bagbord, men skal, så snart sejlet står rigtigt, være omtrent midtskibs. Skibene „A“ og „B“ har også været for indgående (skibe for indgående fremstilles meget ofte fra styrbords side); de har ændret kurs, da uheldet er blevet observeret, og har nærmet sig med vinden agtenind, hvorfor de er kommet før „C“. Betjeningen af siderorene ved hjælp af „forlængere“ er tydeligt markeret på „B“, som drejer skarpt til styrbord. Den forreste sømand er i færd med at sænke sprydstagen, således at sejlet stryges, medens manden i midten er klar til at hindre sejlet i at blæse ud over rælingen, når det slækkes.

Ombord på „A“, der tilsyneladende er kommet først til stede, har

rorgængerer (at dømme efter kropstillingen) også givet fuldt styrbordsror. Manden i midten er klar ved skødet, fordi sejlet skal gives op, medens den forreste holder linen til skibsjollen, som er sat ud til den overbordfaldne. Det er givet, at den svømmende ikke er faldet ud af jollen, idet denne ifølge relieffets egen logik da ville have ligget til højre for ham. Skibet har fenderen ude fra stævnen, hvilket ikke betyder, at „A“ og „B“ ligger så tæt, som relieffet antyder, men derimod understreger, at „A“ (og dermed de to andre skibe) er for indgående: Det tog en del tid at rigge fenderen ud, og det gjordes derfor i god tid.

Når de tre skibes manøvrer var fuldførte, ville „A“ og „B“ med opgivne sejl ligge side om side med jollen imellem sig, medens „C“ (formentlig) ville dreje op i vinden og ligge på siden af „B“, men med stævnen den anden vej.

Hele redningsaktionen virker velorganiseret og har uden tvivl været succesfuld, hvorfor man må antage, at sarkofagen ikke fremstiller sin „indbyggers“ døds måde, men snarere eet af mange motiver, som sarkofagens køber kunne vælge imellem. Den enkle symbolik, hvor en sjæl reddes op til „paradiset“ (symboliseret ved de vinkende og tjenerne med vederkvægende madvarer) er helt i pagt med tidens religiøse overvejelser.

Når sarkofagens køber har valgt et maritimt motiv, er det nærliggende at tro, at afdøde var storkøbmand. En mindre detailhandler kunne næppe have råd til en så fornem sarkofag, og det må yderligere erindres, at skønt en gros-handel var en anset levevej, så var detailhandel det ikke, hvorfor en afdød detailhandlers familie næppe ville sætte et sådant minde over ham. Det er følgelig sikkert en heldig vin- eller korngrossist fra Ostia, vi kan takke ikke blot for en æstetisk nydelse, men (især) for et lærerigt indblik i romersk søfartsliv.

### THREE ROMAN MERCHANTMEN

#### *Summary*

In a dark corner of the main hall of the Ny-Carlsberg Glyptotek, Copenhagen, is a Roman sarcophagus of the third century A.D. Its subject is of considerable interest in the history of seafaring showing *three different Roman ships in a rescue operation*. Artistically the sarcophagus is not outstanding, but the representation of the three ships and their manoeuvres is excellent. The ship in the left of the picture is a so-called *corbita*, the most widespread type in antiquity,

and found in all sizes between 80 and (rarely) 1900 tons. Its rigging consists of one large square sail and a small steering sail (*artemo*). These constituted the standard rig, which might be supplemented by a triangular topsail and (rarely) by a mizzen. The running rigging includes lifts, halyards, sheets, braces, and brails (*rudentes*). The brails, which on the relief form a distinct pattern on the front of the sails, were used for reefing these, much in the manner of Venetian blinds. This reefing-system had obvious advantages. Sails could be shortened without going aloft, and in sections, for instance when sailing against the wind, when the centre of pressure could be put before the main mast in order to ease the strain on the rudders. Furthermore the sails could be completely doused in a few seconds, but the brails roughened the surface of the sails and lessened their efficacy. When in the Middle Ages riggings with superimposed sails were introduced, the system of *rudentes* naturally disappeared.

Apart from its bow, the ship on the right is identical to the corbita. This type of bow was mostly seen on war-craft, it furnished higher speed and more effective tacking, but lessened the tonnage, for which reason it was rare on freighters proper.

The small coaster in the middle is of special interest to maritime research. It is one of the earliest representations of *sprit-rigging*. The Romans, though they mostly used square sails, knew lugsails, lateens, and spritsails as well. The efficacy of the fore-and-aft rigs when going into the wind makes them very suitable for sailing along the uneven Mediterranean coasts.

It is note-worthy that all three ships have double rudders, a feature typical of the Mediterranean, but not unknown to our own fore-fathers.

The ships are picking up a sailor, who has fallen overboard. There is no panic, everything seems well organized, and it can hardly be doubted that the sailor was rescued. Fig. 2 shows the movements of the ships, of which the most interesting is "C", which is taken aback. Probably the sailor fell from this vessel (not from the dinghy, as this, logically would be on his right). The position of the rudders is evident from that of the helmsmen, and "A" and "B" will end up alongside, while "C" will probably turn into the wind and come alongside, heading in the opposite direction.

The religious symbolism is self-evident, but insignificant in this connection. The sarcophagus is most interesting for its instructive glimpse of Roman seafaring.