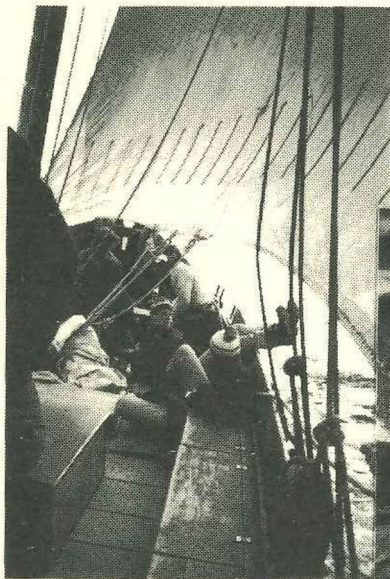


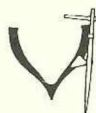
HLIÐSKÁLF

Nummer 4

Árgang 1



Sällskapet seglar "Femböring" i Norge



Sällskapet Vikingatida Skepp

Kära vänner!

Detta nummer av Hlidskalf var tänkt att innehålla en del formalia kring årsmötet, men Anders och jag har lidit av skrivklåda och därför tar vi oss nu friheten att ge ut ett helt nummer som mest skall handla om segling med råriggade båtar.

Det är så mycket som rör sig i huvudet på oss, både sådant som är upplevt men framförallt sådant som vi hoppas att våra medlemmar skall få uppleva. Vidare grunnar vi en del på hur vi skall undvika sådant som vi inte önskar att medlemmarna skall få uppleva: rigghaveri, kantringar, grundstötning, långsamma brovakter – vad du vill.

Jonas Brolin har fått en ny leksak; Macintosh heter den. En annan väl så viktig orsak till att ge ut ett extranummer är att vi är spända på att se hur Jonas lyckas med att ge Hlidskalf en ny layout.

Läs detta nummer om att segla ut - och se gla' ut!

Jörgen Johansson

PS

Nästa nummer av Hlidskalf kommer att innehålla en del formalia kring årsmötet.

DS

HLIDSKALF utgives av Sällskapet Vikingatida Skepp,
Box 11488, 404 30 Göteborg. Tel. 031-15 62 58
med c:a 4 nummer per år.
Redaktörer: Jörgen Johansson, Anders Lindahl
Ansvarig utgivare: Martin Fasth.
Pris per nummer: Medlem 0 kr, övriga 50 kr.

STOPPUR PRESSUR!

Vårt skepp har fått ett namn – en identitet. I förra numret av Hlidskalf inbjöds medlemmarna att komma in med namnförslag. Totalt 45 namn kom in. Styrelsen har i ett extra styrelsemöte 931111 röstat fram det namn som skeppet skall bära:

VIDFAMNE

Namnet Vidfamne tillmötesgår alla önskemål man kan ställa på ett vikingaskepp. Det låter urgammalt, det är lätt att minnas, det går att bokstavera på VHF (få se nu, Victor, India, Delta, Foxtrot, Alfa, Mike, November, Ecco – eller?).

Dopet kommer att ske senare vid en högtidlig akt!

Ivar Vidfamne var en skandinavisk regent på 600-talet som lade under sig mycket land. Därav namnet Vidfamne. Mer vet vi inte ännu. Det är händelsevis inte någon läsare som plockar upp handsken och lagom till nästa nummer av Hlidskalf skickar in en curriculum vitæ av denne Vidfamne.

Jörgen Johansson

En snedseglares funderingar.

Jag har seglat se'n jag var pojk, och det är faktiskt rätt länge sen. Det har varit i skilda båtar, stora och små, en och tvåmastade. Men ett har dom haft gemensamt; alla har varit snedseglare. Det har medfört att vissa snedseglarbeteenden blivit så invanda att jag betraktat dem som självklara. Exempel:

Om man ligger vid boj eller ankare i strömfritt vatten
kan man räcka segel i lugn och ro.

Om man ligger dikt bidevind och får en hård by kan man
lova upp och det gör inget om seglen tillfälligt lever
längs förliket.

Man lägger till genom att lova upp, släcka på skoten och
med levande segel lagom nå fram till boj eller kaj.

Så är det inte i en råseglare! Det blev vi varse både i Roskilde med Roar Ege (Skuldelev 3) och i Oslofjorden med Nya Tidens Arv (Femböring). Det gäller alltså att inte ligga förtöjd då man hissar segel! Det är inte heller lyckat att i en by lova upp och få back i seglet. Och man lägger till genom att ta ner seglet vid rätt tidpunkt.

Årorna var viktiga både på Roar Ege och på Nya Tidens Arv. Femböringen gick hyggligt att ro även om det var tungt, Roar Ege var bedrövlig. Om vi

överhuvud taget klarar att ro vår skuta vete katten, men om det går blir det ett oherrans slit!

Från Fosens folkhögskola i Rissa utanför Trondheim fick jag en beskrivning av segling med råsegelbåtar som jag tycker är utomordentlig. Den är skriven av Vegard Heide och jag har fått tillstånd att publicera utdrag ur den. Den är klar och koncis och innehåller de grundläggande manövrarna.

Hur båten är riggad förklaras inte, hoppas skissen kan ge vägledning. Smetten går alltså från ena segelhornet in genom "fremsten" på samma sida, ut genom "fremsten" på andra sidan och därifrån till andra segelhornet. Skotet går på samma sätt men genom hål vid aktra manöverdäcket. Bolinan går från ena sidoliket fram till ett hål (eller ett block) i stäven och tillbaka till det andra sidoliket. "Hammelrommet" kommer att motsvaras av aktre manöverdäck.

Naturligtvis kan man inte lära sig att segla genom att läsa om det, men jag själv hade god nytta av att noga läsa Vegards beskrivning och låta den smälta samman med min egen seglarerfarenhet.

Vi skall givetvis använda de svenska termer som finns och som tidigare skrivits i Hlidskalf letar vi efter gamla ord och uttryck. Det visade sig i seglingen i Norge att det var viktigt att ha klara kommandoord. Sätt och släck lät för lika och ledde till missförstånd. Här kommer nu den norska beskrivningen:

Segling med femböring og tilsvarande råsegelbåtar.

Om bord i ein båt skal mange gjere dei rette grepa samstundes. Å segle en båt er ikkje eit einmansverk. Frå gammalt har seglteknikken vore eit felles rituale for eit større område. Da var alle på sett og vis samsegla, og ein var ikkje avhengig av sitt personleg opptrena mannskap. Kven som helst kunne i prinsippet gå saman i ein båt og det ville fungere. Det bør vi ha som mål i dag óg. Eg håpar denne gjennomgåinga av det mest grunnleggande i segling med større råsegelbåtar kan bidra till det.

Å segle med vinden er enkelt, å segle på tvers av vinden er kurant, å segle på skrå mot vinden er vanskeleg, å segle rett mot vinden er umogleg.

Når en seglar rett unna vinden kallar ein det skautvind, lens. Da er det om å gjere at seglet dannar ei størst mogleg flate, vinkelrett på vinden, "sponplateprinsippet". Etterkvart som vinden kjem meir og meir in på skrå bakfra, kallar ein det tollvind eller slør. Og da stiller ein seglet etter "flyvengprinsippet". Seglet verkar som ei flyveng eller fugleveng på högkant: Lufta deler seg ved forliket og skal mötast igjen ved atterliket. Den lufta som har yttersving (framsida av seglet) får lengre veg, og må ha

større fart en den på baksida. Større fart gjev mindre lufttrykk, og da blir det eit sug på framsida av seglet.

Ved å stille seglet meir og meir på skrå, kan ein få til å segle på skrå opp mot vinden, å *krysse*. Dess meir opp mot vinden ein seglar, dess seinare går det. Det som gir mest vinning opp mot vinden er å styre 50-60 grader fra vinden, *høgste gonge*. Når ein krysser verkar krafta frå seglet meir til sida enn framover. Fordi båten er lang og smal og har ein lang kjöl, går han likevel mest framover, men han skrensar litt sidelengs òg, vi seier at han har *avdrift*. Avdrifte er 5-10 grader på høgste gong.

Fordeling av oppgåver.

Dette er den gamle fordelinga som vart brukt på fembøringar og storbåtar. Ein treng ikkje å følgje ho slavisk, men ho er gjennomprøvd, og er ein van med ho fungerer ho veldigt godt i hardt vær.

Hövedsman, i hammelrommet. Klarer brasene, roret, hjelper til med skautet.

Skautkar, i hammelrommet. Vind (vett) opp seglet, halar og renner skaut, tar roret i stagvendingar.

Halskar, nestkommanderande ombord, ved halsen. Utkikk, set fast halsen, følgjer med seglet opp og ned, halser båten.

Hauskar/skottkar, framom seglet/halsen. Greier ut bolina, held priaren når ein har opp seglet i mykje vind, set bolina, set signatet.

Framromskar/klobér, omkring mastra. Priar, rakketrossa, hjelper til med å vinde segl. Ber fram halsen når ein ikkje har smett.

(Midtiromskar), Hjelper til med å vinde segl, hale priar, toppseglskaud, ause, haler sglet inn i båten når ein tar ihop o.s.b.

Standarduttrykk (kommandoar)

No vett vi ("Vundo dei opp sine silkesegel"). No heisar vi segl. Vettinga bör gå fort, og seglet skal haldast skjevert. Den mest kritiske delen av seglinga er för ein har kome skikkelig under segl og fått fart i båten: Da er han ikkje så stödig, og ikkje manövrerbar.

Hövedsmannen seier til dömes; *sett'n (halsen) på fremsten*, og evt kva for ei side. Når det er gjort seier han; *kvar med sitt*, no lyt kvar og ein passa nöye på, på sin normale plass. Så kjem: *Följ med seglet, no vett vi*.

Halskaren står eller sit like bak halsen, tek eit gott tak i framliket, og held seglet skjevelt (levande) for å minske vindpresset medan ein vett.

Skautkaren og kloberer halar draget og hövedsmannen held seglet skjevert med brasane. Skottkaren ser till at bolina er grei, og held priaren for at seglet ikkje skal slå for mykje. Med det same seglet er oppe, ropar dei; *fast*. Hövedsmannen brasar till fyllings og skottkaren set bolina.

Skautkaren dreg inn skautet etter kvart som båten skyt fart. Er det tungt dreg ein priaren og skautet parallelt.

Stagvending (vending mot vinden med seglet oppe).

Dersom det er maksvér (makelig vér) og manskapet ikkje er oppmerksame, seier hövedsmannen først; *kvar med sitt*. Så er det; *pass på* (pass på er nok, når ikkje noko anna er sagt, er det stagvending). Hauskaren tek av signatet og kröker det på andre sida. Så legg ein styret (roret) heilt over for å skjera opp i vinden så fort som råd (er det sideror er det gjerne midtiromskaren som tek det i vendinga). Hövedsmannen brasar seglet langskips for å halde farten så langt opp i vinden som råd. Dreiar båten godt held hövedsmannen råa langskips etter att seglet blar. Er det lite rotasjon i båten kan han ta et nykk i luv bras, og brase inn litt bakk (stille seglet meir tverrskips så vinden kjem på framsida av seglet). Så snart seglet er godt bakk (vinden inn i seglet forfra) löyser skautkaren skautet. Halskaren halar i smetten så seglören (segelhörnet) kjem såvidt framom fremste vantet på andre sida. Når båten sig attover legg ein roret over på andre sida. No er det viktig at bolina står stram, dersom ho blir löyst för ho skal, susar båten attover.

Når båten har dreid så mykje at seglet kan stå skjevelt til andre sida, ropar hövedsmannen; *la gå*. Han dreier seglet med brasane, men stopper så det står skjevelt, så ikkje vinden får kraft i det. Samstundes leuser skottkaren bolina og halskaren smetten. Halskaren dreg smetten på andre sida for å få fram halsen så snart som råd, og skottkaren hjelper til med å dra i bolina. Når seglet kjem fram, heng han i bolina for å hjelpe til med å få halsen så langt ned som råd för halskaren set fast. Det er viktig å vera snar, for etter kvart kjem det vind i seglet, og da blir det tungt. Dessutan hjelper dei andre til kvar på sin kant, så det skal bli lettare å få ned halsen, heilt til halskaren roper; *fast*.. Da braser hövedsmannen fullt og skottkaren set bolina. På *la gå*, halte skautkaren i skautet for å hjelpe til med å snu seglet, men han halte ikkje helt heim, for da ville det blitt tyngre å få halsen ned.

Vending unna vinden. Kuvending, å vende unna.

Hövedsmannen seier: *Pass på, vi går under*. I ei kuvending er priaren viktig, midtiromskaren passar han. Ein legg båten unna og stick etter kvart i skautet, priaren og bolina. Når båten nærmer seg rett unna, gjer en fri halsen og haler priaren litt inn, så seglet ikkje bles oppi staget. Er det godt övd manskap mannskap ser dei sjölv når det er passeleg, ellers er meldinga: *Gjer fri bolina. Gjer fri halsen*. Hövedsmannen dreier seglet med brasane, halskaren får fram halsen og set han fast på andre sida. Det er viktig at ein får fast halsen tidleg, gjerne like etter at ein har gått gjennom vinden, seinare blir det berre tyngre og tyngre. Hövedsmannen kan hjelpe til med eit tak i luv bras om dei er for seint ute. Bolina må settast för ein kjem opp på högaste gong igjen.

Å ta ner seglet. Å ta ihop.

Meldinga er *ta ihop*. (no passer det bra å ta ned seglet/seglet må ned). Hövedsmannen brasar seglet skjevelt, skautkaren löyser skautet, rykker

laust draglauparen og firer seglet. Halskaren sit i halsen, prøver å halde seglet skjevelt og dreg det ner langs telna. Kloberen halar i rakketrossa om det trengst, og er det fleir, bergar dei seglet bak, så det ikkje går i sjøen. I sterk vind legg ein seg oppå det, for at det ikkje skal blåse opp att.

Ordliste.

Brase rundt; dreie seglet rundt med brasane.

Falle av; dreie meir bort frå vinden.

Fremste; Fremste holet til å feste halsen. der som ein har smett går han i fremsten.

Gå opp; dreie meir opp mot vinden.

Halsen; det hjørnet av seglet som til ei kvar tid er fram.

Klo; Jernkause i sideliket som ein kröker seglkroken innpå for å krympe seglet, *trekke ei klo, sette ei klo.*

Kvar med sitt; melding om at alle bör vare på rett plass i båten, klare til handling.

Liket/kvarden; kanten av seglet.

Remma (meremma); midterste holet til å feste halsen.

Signal; Talje som ein brukar for å dra ned halsen.

Skjevel; når seglet blafrar, er levande, når det ikkje er vindkrefter i det.

Søft, å søfte, ta søft (rev); krympe seglet med å knyte det sammen med søftband (lissar).

Tolla (métolla); Akterste holet til halsen.

Ta i hop; ta ned seglet.

Å duve; å dra seglet ned i framkanten.

Å halde i skjevl; halde seglet skjevert.

Å sette halsen; å feste halsen i eit av dei tre hola.

Å sette, sett...bolina, priaren; å stramme tauget litt. (kan óg vera å sette fast tauget).

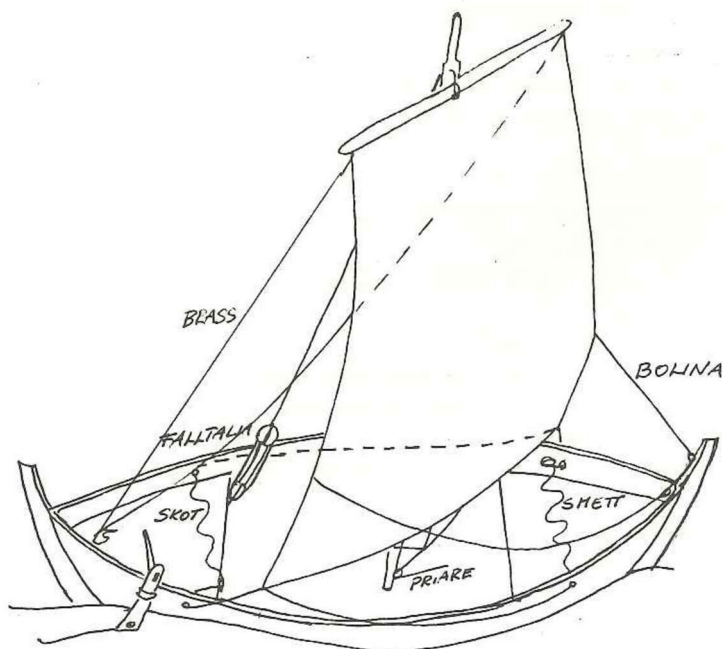
Å sitta i halsen/ sitta hos seglet: å sitta på rekka like bakom der halsen er festa og halde/dra i seglet, i forliket. Dette er for å halde seglet skjevert (levande), anten medan det går opp eller ned, eller for å minske vindpresset i ei rosse; ta ut vind, halse båten, live seglet.

Å sticke, stick,...i bolina priaren,skautet (skjötet); å gje ut litt på tauget.

En utmärkt text eller hur? Tyvärr har jag inte originalets ön (o med snedstreck) på min maskin, men det får gå ändå. En del av de norska kommandoorden kan vi ju överta, speciellt "vi går under" tycker jag personligen om. Vi får antagligen använda beitass för halsen utom i "maksvér". Det blir antagligen för stor påfrestning på översta bordet annars, men det förändrar ju inget i princip.

Anders Lindahl.

(se bild på nästa uppslag)



Detta är endast en principskiss av en knarr som seglar med smett. Hela stående riggen saknas.
Teckning av A. Lindahl E.S.Q.

Hvalerresan

Tänk dig att du arrangerar en resa för att några skall lära sig segla råsegelriggad båt. De 25 första milen är ren transportväg - enskild biltransport. Du anar i ditt stilla sinne att alla inte skall hitta fram. Så småningom blir vägen allt smalare och krokigare, och klockan tickar allt snabbare. Du kommer att komma försent. Hoppas alla hittar fram, och hoppas att båten som du stämt träff med verkligen väntar.

Den lilla vägen slutar i en grusad vändplan och en kaj: Papperhavn, längst västerut på Vesterøy i Hvalerarkipelagen. Ingen båt! En halvtimma senare går du och väntar på att tjejen i telefonkiosken skall tala färdigt så att du kan ringa det där nödvändiga samtalet. Trekvart senare står du uppe på berget och spanar i kikaren ut över yttre Oslofjorden. Öar och skär håller på att försvinna i töcknet. Aldrig har fjorden varit så öde.

Då lösgör sig en svart prick från konturen av den största ön! Den antar formen av en hög båtstäv med en imponerande mast. Den kommer oförtrutet närmare. Du kan inte hindra det belåtna flin som sprider sig över ditt vindblåsta ansikte, när du sänker kikaren.

Så småningom dyker en grön lanterna upp bakom närmaste udde. Anders blinkar med biljuset, och någon därute svarar med en ficklampa. Kontakten är knuten.

En imponerande skapelse ligger vid kajen, medan en massa förväntansfulla resenärer ivrigt lastar ombord allt pick och pack. Att Olav med sitt manskap Erik och Svein-Erik blivit halvannan timma försenade pga den kraftiga motvinden betyder plötsligt ingenting. Vi kör runt några uddar och lägger till i Fredagsbukta, en populär vik bland norska nöjesseglare. I det absolut sista ljuset lyckas man få upp sina tält och reda sitt nattläger. Det blir samling ombord i fotogenlampans sken, innan folk drar sig tillbaka en efter en.

Nästa dag är man tidigt uppe. Vinden håller i sig med lagom styrka. Det blåser från nordost, och om vi skall segla väster om Hvaler kommer vi alltså att få vinden utan att besväras av alltför mycket sjö. Det blir frukost och vi skall sent glömma Olavs femliters kaffepanna - utan handtag. Olav berättar om båten, förklarar funktionen hos de olika riggdetaljerna, visar hur man sticker ut en åra, osv. Så bar det äntligen iväg. Vi stötte ut från berget, och rodde med vinden behagligt i ryggen den halva sjömilen ner till närmaste civilisation: en kaj med tapp, kiosk och färskvatten. När vi kom runt udden fick vi så vinden på sidan och sedan på bogen, och det blev lite si och så med både roddartakt och -estetik. Tilläggnngen var inte den allra snyggaste, men det känns bra att befolkningen där har fått ett samtalsämne att fördriva mörka vinterkvällar med.

Med vatten i dunken och choklad i munnen och överallt i packningen, vändes båten vid kajen, vi stötte ifrån, seglet kom upp och Nye Tidens Arv länsade ut.

Denna båt är en stor femböring, byggd och ägd av Olav Tømmerstigen i lag med två andra personer. Den mäter 14,5 m över stävorna, och har en bredd på 4 m. Seglet är på 40 m², och till detta kommer så ett toppsegel, vilket vi aldrig satte.

Femböringen är Nordens mesta kultbåt, den har nämligen en väldig rorkult. Den aktersta tredjedelen av båten består av en trekantig kajuta, en löftung, och över taket på denna finns en enorm rorkult. Framkanten av löftingen är krönt med en rad pinnar, likt en kratta, och under segling vilar rorkulten mellan två lämpliga pinnar. Rorkultens längd gör att det krävs ett väldigt arbete av rorsman för att få ett någorlunda utslag på rodret. Sålunda måste man vid stagvändning rusa helt ut till lä sida och föra rorkulten så långt ut över båtsidan som man överhuvud taget kan.

Vi tränade mycket den dagen: vi rodde, drejade bi, gick över stag, gippade, vi tog ihop och beslog segel. Vi gick iland på Akers fästningsholme och sträckte på benen. Där tränade vi att äta ombord. Mamma Scans

köttbullar, frästa i en klick smör, smakar gott på mackan, kaffe och öl ingick. Det var en härlig dag med bra vind och fint väder. På väg hem tränade vi det viktigaste av allt: Man över bord! Det är inte det enklaste och den stackars fendern som blev utslängd höll på att driva till Skottland.

Olav demonstrerade hur båtens trim påverkar seglingsegenskaperna: Han lyfte bort (!) rorkulten och beordrade hela gänget upp på löftingens tak. Det kändes en smula obehagligt men båten visade en vilja att falla. Så rusade vi framöver, och samma båt ville lova.

Väl tillbaka, långsides vid den stabila klippan som vi startade från, inser man hur fint man kan må ibland. Solen värmdde på ryggen, man drack en stilla öl, några badade. Eftersnack. Behaglig fysisk matthet. Olav riggade upp ett tält, med årorna vilande på rån och löftingens tak, och en presenning över. Middagen tillreddes ombord. När skymningen föll tändes levande ljus, och så var det koselig socialt samvær medan den arktiska natten slöt oss i sin famn.

På söndagen var det så dags att praktisera vad vi lärt oss dagen innan - och tillämpa detta på hamnmanövrar. Vi gick ifrån och lade till, med stäven och sidan till land. En härlig manöver var att med bara seglet backa ut ur en vik. Det var som att backa runt ett gathörn med bil. Det blev strandhugg och matlagning även denna dag.

Till sist blev det oundgängligen dags att ta sig tillbaka till Papperhavn. Vinden och vädret stod sig, och jag förstod på Olav att han såg fram emot en praktläns hem över Oslofjorden. Väl i hamn lossades all packning, vi tog avsked av varandra, och ställde oss på kajen för att se om Olav och hans mannar kunde gå ifrån snyggare än vi. Det kunde dom!

Tänk dej att du står uppe på berget igen, berusad av alla intryck. Det du ser innan du drömmande sänker kikaren är ett svällande toppsegel som i hög fart länsar undan bakom bergen, och försvinner i soldiset.
Hav tack, Olav!

Jörgen Johansson

FEMBÖRINGEN

Det har talats en del om femböring i detta nummer. Det kan därför vara på sin plats att förklara vad en femböring är. Med risk för att få kritik från dem som kan ämnet mycket bättre, skall jag försöka att kortfattat beskriva femböringen.

Femböringen är en öppen, spetsgattad nordnorsk bruksbåt, vilken framför allt användes till fiske och mindre fraktfart. Den är en ättling till vikingaskeppen i rakt nedstigande led. Femböringen har raka, lodräta stävar. En hög mast, riggad med råsegel, står midskepps. I förskeppet finns två tofter för roddare. Det kanske mest iögonfallande är den trekantiga kajutan - löftingen - i aktern, med den långa rorkulten över. Rorsman lyfter denna över huvudet när han styr. En del femböringar styrs med s.k. styrvål som den på bilden. Det översta bordet, ripan, är målat i granna färger. Jag förstår att båtar från olika delar av Norge hade ripan målad i sina egna, lokala färger.

Under resan till och från vinterfisket vid Lofoten riggades båten med en något större rigg, s.k. lauparrigg för att påskynda resan. Under fisket använde man sig av en mindre, behändigare rigg. Löftingen lyftes av och ställdes på land. Förhållandena för de som fiskade kan vi som har både värme och ljus bara ana. Den som är intresserad rekommenderas att läsa en utmärkt bok om det norska Lofotenfisket i gången tid: Johan Bojers "Den Siste Viking" (bäst på originalspråket).

Avslutningsvis: det är lätt att bli förälskad i en femböring!

Jörgen Johansson

(se bild på nästa uppslag)

Insändare till Hlidskalf

Denna den regnigaste sommar i mannaminne deltog jag i en veckas råsegling med det Lidingöbaserade långskeppet Helga Holm. Hon är en kopia byggd av Sjöhistoriska Muséet i Stockholm 1983 efter ett av skeppsfynden i den s.k. Riksgropen på Helgeandsholmen. Detta fynd dateras till 1316 och kan snarast beskrivas som ett inomskärs baserat ledungsskepp. Det hade stävroder och 16 roddarplatser. Det var 22 m långt och knappt 4 m brett.

Kopian seglade i sommar efter den s.k. Valdemarsleden från 1200-talet. När jag var med seglade vi 26 personer utanför Östergötlands kust i den ljuvligt vackra S:t Annas skärgård. Tyvärr var inte vinden med oss alla dagar så vi lärde oss att ro i motvind. En dag hade vi akterlig vind och då var det asaroligt, för då seglade vi om i stort sett varenda plastbalja. Annars var det hårt pressad bidevind som gällde och med Helgas höga stävar som vindfång avverkade vi på grund av den skenande avdriften snarare kvadratkilometer än sjömil.

Det gångna årets hårda seglingsförsök har resulterat i bl.a följande kunskap: Underdimensionera inte riggen och låt bli att ha för mycket barlast. Helga har numera nästan ingen barlast. I år var allting ombord inklusive besättningen, helt medeltida. Detta krav på autentisk seglarmiljö förhöjde både känsla och stämning ombord, liksom förståelsen för forntida segelfärder.

Jag hoppas att majoriteten av Sällskapetets medlemmar delar min förhoppning att vårt skepp inom några år inte bara kan visa upp vikingatida segelteknik utan även övrig vikingatida västkustkultur. Det bör i första hand innefatta utrustning för ett drägligt liv ombord:

- Tältduk som spännes från stäv till mast mot nederbörd på nätterna
- En mängd laggkärл såsom vattentankar med lock och spänner för ösning. Laggkärл för naturbehov.
- Förvaringskistor för verktyg och reparationsmaterial, skaffning, navigations-utrustning och vapen.
- Smidd järngryta på trefot och diverse matlagningsredskap.
- Eventuellt en hårdlåda ombord för matlagning under gång.
- Föbearbetat råmaterial för reservårer.

Alla seglande besättningsmedlemmar bör sy upp vikingakläder i autentiska material och färger. Sällskapet kunde även låta sy upp ett antal utlåningsdräkter.

I förlängningen kunde man sy upp en uppsättning vikingatida seglarställ i

kraftig impregnerad och infettad segelduk av anoraksmodell med tillhörande byxor. Ett landtält av den kända norska gavelmodellen byggs att användas för strandaktiviteter och sovplats för besättning.

En skeppsbåt stor som en eka vore onekligen ett bra kompliment. Ett handelsskepp med dyrbar last måste kunna skyddas. Därför bör det finnas svärd, yxor, spjut, pilbåge, sköldar och hjälmar ombord. Experiment med tidsenlig last och levande djur ombord skulle vara intressant att prova på. Kan ni se allt detta framför er?

Stefan Hansson

Små runor

Grattis!

Lars-Göran Granström i Älvängen har sänt oss tidningsurklipp som berättar om en regatta för Nordlandsbåtar på Igerøy vid Mo i Rana i somras. Ett tjog olika båtar ställde upp, och femböringen Balder vann. Vad är det då för märkligt med det? Jo, besättningen på Balder var svensk! En svensk besättning i åldrarna 10 till 57 år seglar ifrån veteranerna från norr!

När Lars-Göran och jag får mer tid skall vi språkas mer om detta, och kanske kan någon vinterkväll den videofilm visas, som togs vid tillfället. Tidningsartiklarna pryddes av fotografier där Lars-Göran tronar i Sällskapetets vita T-shirt. Bra gjort, Lars-Göran och ni andra.!

Några få av oss har alltså haft tillfälle att segla i råsegelriggade båtar, antingen genom resor arrangerade av Sällskapet, eller genom privat arrangerade resor. Det sistnämnda är ett utmärkt sätt att stilla sin eventuella nyfikenhet på.

Sällskapet har den inställningen att de medlemmar som har haft tillfälle att segla råsegelrigg skall dela med sig av sina erfarenheter till andra medlemmar. Vi planerar att under vintern arrangera någon form av studiecirkel i ämnet. Seglingskurs är ett för starkt ord; låt oss därför kalla det temakväll.

Jörgen Johansson

Linolja

"Genom frönas kallpressning erhålles sådan olja av bättre beskaffenhet med mindre obehaglig lukt och smak, men blott till 16-18 proc. Genom varmpressning erhålles betydligt mera, men sämre, vidrigtluktande och smakande olja, som användes hufvudsakligen till tekniska ändamål (vid beredning af målarfärger, fönsterkitt, linoleummattor, vaxduk m.m.). Kokt, stelnar och torkar den i luften ännu lättare än okokt till ett glänsande öfverdrag (fernissa) å det föremål, på hvilket den blifvit anbringad. Oljan har ljusare eller mörkare gulbrunaktig färg, är ännu vid -20° C. flytande (...)

Redan under 1500-talet användes ren linoljefärg i Sverige. Hur länge linolja som bindemedel i färg använts i landet är okänt, bland annat på grund av att äldre måleri är förstört eller så skadat och förändrat så att linoljans eventuella förekomst inte går att visa. Troligen har linolja och kanske främst andra vegetabiliska oljor använts som bindemedel sedan mycket lång tid, både i Norden och framför allt, i de äldre, framstående kulturerna. Vallmoolja, olka nötoljor och animaliska oljor är kända sedan mycket länge.

Under 1600-talet och speciellt 1700-talet blev linoljefärg mer allmän och det är säkert inte fel att antaga att användningen av ren linolja också förekommit, dels som grundning till målning, dels till behandling av trä till skydd mot fukt och röta där den vanligt förekommande trätjärn inte lämpade sig.

Den äldsta metoden att utvinna olja ur linfrön är att slå ut den. Detta sätt finns kvar i ord som "oljeslageri". En senare metod var att mala fröna med kvarnsten och pressa ut oljan med slagkilspressar. Under 1800-talet utvecklades den hydragiska pressning och varmpressningen genom behandling med vattenånga. Senare tillkom även lösningsmedel för att genom extraktion ytterligare öka utvunnen andel av fröets oljeinnehåll.

Sverige har aldrig haft någon större produktion av linolja. Huvuddelen har importerats. Det är egentligen under 1940-talets kristid som inhemsk industriell produktion tar fart, ungefär samtidigt med att användningen av andra bindemedel och lösningsmedelsbaserade färger introduceras. Huvudsakligen kommer vår linolja från Kanada och Argentina, via oljehandeln i Rotterdam. Oljelin odlas även i Östeuropa men idag importeras inga mängder därifrån, dels beroende av kvalitetskrav, dels att produktionen i Öst inte täcker de egna behoven.

Sedan mitten av 1980-talet har svensk odling och pressning av linolja återuppstått. Ursprungligen satsades det på små kvantiteter av hög kvalitet, vilket innebar högt pris. Hushållningssällskapet i Örebro län var

föregångare men jordbrukare i Skåne var också tidigt framme. Idag förekommer oljelin på många håll, bl.a. i Dalsland, Halland och Västergötland. Linum usitatissimum ger vårt odlingslandskap ett tillskott av vackert blå blommande fält av oljelin sommartid.

På senare tid har många odlare satsat på gemensamma anläggningar för pressning och stora volymer, vilket sänkt priset men tyvärr också kvalitén på den svenska kallpressade linoljan. Förhoppningsvis innebär ett ökat intresse för traditionella material att hög kvalitet premieras och att forskning inom området stimuleras.

För färgframställning har man sedan mycket länge sökt få en mer snabb torkning, oxidation, av linoljan. Kokning kallas denna process som avser att göra olja som mer lämplig som bindemedel till färg eller som ytbildande "fernissa". Kokning innebär inte alltid bokstavlig kokning, utan kan utföras med kemikaliska tillsatser, med exponering i solljus, genom blåsning med luft m.m., under varierande temperatur och tid. Uttrycket att "klara skivan" kommer från metoden att avgöra när linoljan är färdigkokt. En rågbröds-skiva skall bli så hård att den knäcks lätt mot grytans kant. Föreningar av metaller som bly, magan och kobolt används vid kokning och är ju också de metallföreningar som ger de mest sickativa pigmenten för linoljefärger.

Linolja är en sammansättning av fetter inom gruppen estrar, dvs föreningar mellan en organisk syra och en alkohol. Linoljan tillhör de vegetabiliska oljor som "torkar". Torkningen sker genom oxidation och bildar då den kemiska föreningen linoxyn som, till skillnad från oljan, är olösligt i de flesta lösningsmedel och bildar starkt fast ämne. Rå linolja torkar långsamt beroende på den har en liten andel omättade syror, dvs större molekyler som har flera dubbla bindningar som kan, med hjälp av katalysatorer eller oljor som "torkar". Torkningen sker genom oxidation och bildar då den kemiska föreningen linoxyn som, till skillnad från oljan, är olösligt i de flesta lösningsmedel och bildar starkt fast ämne. Rå linolja torkar långsamt beroende på den har en liten andel omättade syror, dvs större molekyler som har flera dubbla bindningar som kan, med hjälp av katalysatorer eller hastigt och är så trögflytande att lösningsmedel måste tillsättas.

Till impregnering av trä skall rå linolja användas. Den skall blandas med mer eller mindre andel terpentin för att ge en bra oxidationsprodukt. Terpenens funktion är inte främst lösningsmedlets, att påskynda torkningen genom avdunstning, utan att genom förhartsning vara "syreföråd" och förmedla syre till den råa linoljans långsamma oxidation, t.ex. inne i trä. Dessutom har terpenen en desinficerande verkan och ger ett bättre skydd mot röta, alger och mögel. Linoljan saknar dessa egenskaper utan verkar genom att fylla och mätta träet och därmed hindra vatten och

luft att ge grogrund för skadliga angrepp.

Terpentin ger också en högre kvalité på linoxynen från kokt linolja men har inte samma viktiga roll här. Vid kokt linolja, som inte har samma goda inträngande förmåga, avgår en större del av terpentin som flyktiga delar. Slutligt bör man alltid tänka på risken för självantändning i trasor och spån, speciellt för kokt linolja och än mer blandad med terpentin, då den snabba oxidationen utvecklar kraftig värme.

Linolja är både ett sunt, ekologiskt bra och kulturhistoriskt riktigt material med god teknisk verkan för träskydd till låg kostnad.

Staffan Claesson, Claesson Trätjära KB.

PRODUKTER FÖR SKEPPSBYGGARE OCH SKUTÄGARE, FÖR MARINT BRUK
IMPREGNERAR KONSERVERAR

SKEPPS



VÅRD

med traditionella material efter årtusendens bruk och erfarenheter — från ledungsskeppen till fullriggare

SKEPPSDREV kval TTT

SKEPPSBECK "kron"

Du kan också hitta följande produkter för marint bruk:

*** trätjärer * stenkolstjära * black varnish * linoljor ***
*** balsamterpentin * fårtalg * skeppsfilt ***

CLAESSONS TRÄTJÄRA KB, 413 02 Göteborg

telefon 031-114287

telefax 031-110494

Angående "knarr" i geografiska egennamn.

Efter att ha läst om knarrholmen m fl sådana namn i Hlidskalf nr 3, hämtade jag fram min gamla "bohusskärgårdsbibel" ur bokhyllan. Det är Bohuskalendern av Björn Bothen från 1954. Där finns alla namn i Bohusläns och Västergötlands skärgårdar i bokstavsordning! Med sökordet knarr och knorr finns följande:

KNARREBÄCKSKILEN (eller Rörbäckskilen) 58°21' / 11°33,8'

Den smala kil, som skiljer S Bokenäset från NO Dragsmark, 2 M NNV Kungsviken NV Orust. Djup och god hamn i yttre delen.

KNARREN, Flata och Stora 58°44,8' / 11°7,1'

Holmar (0,05 resp 0,06 km²) i havsbandet 1,9 M VSV Hafstenssund, 3,3 M OSO Ramskärs fyr. Stora Knarren är djup i SO och NV, Flata Knarren är djup i NO och S.

KNARREVIK, 57°36,9' / 11°54,2'

Badvik på S Näsbo flog O Askimsnäset, 0,7 M V Hovås.

KNARREVIK, 57°11' / 11°39,3'

Samhälle på SO Tjörn 0,6 M O Orsby, 2,8 M ONO Rönängs Kyrka.

KNARREVIK, (eller Dale) 58°28,2' / 11°35,4'

Fastlandssamhälle vid innersta Färlefjorden 3,3 M NV Munkedals hamn, 4,5 M N Stora Bornö i Bredungen -Gullmarsfjorden. Grunda bryggor. Fornminnen.

KNARREVIK, 58°59,1' / 11°10,5'

Fastlandssamhälle vid vik med samma namn 0,3 M S Dynekilen, 2,5 M N Strömstad. Bryggor. Infart till viken sker mitsunds O skär och +, Fluna och V skäret Alker.

KNARRHOLMEN, Stora 57°37,5' / 11°49,8'

Holme 0,4 M SO Köpstadsö, 0,6 M NNO Silludden på N Donsö i Göteborgs S skärgård. Djup i V och SO ävensom vid uddar i NO. Semesterö för Götaverken med bryggor i O.

KNARRHOLMEN, Lilla 57°37,4' / 11°50,2'

Holme 70 m O Stora Knarrholmen i Göteborgs södra skärgård. Även Knarrholmsskäret med fyr och Knarrholmssundet O Stora Knarrholmen.

KNARRKIL, 58°4,6' / 11°41,8'

Samhälle på O Mjörn 1 M S Skåpesund, 3,9 M V Stenungsund.

KNARRUDDEN, 58°6,2' / 11°45'

Grund udde på NO Lilla Askerö, SO Orust 1,5 M ONO Skåpesund, 2,8 M NV Stenungssund. Brygga.

KNARRVIK, 58°21,8 / 11°28'

Fastlandssamhälle på Stångenäset 0,3 M SO Ryxö, 5,2 M NtO Lysekil. Bryggor vid Lahälla och Ryxö.

KNARRÅS, 59°4,7' / 11°22'

Samhälle vid Idefjorden och Alviken 3 M OSO Svinesundsbron. Även Knarråsskäret.

KNORRHOLMEN, 58°56,2' / 11°24,8'

Molme intill S Holmengrå 1,7 M V Laholmen - Strömstad. Djup i V; S och O.

Så långt Bohuskalendern. Men det finns säkert fler orter på Knarr- Knörr- och Knorr-. Så alla läsare hör av er.

Anders Lindahl.

Annonssplats säljes

Vi bereder gärna plats för företag som vill annonsera. Tidningen går ut till 350 medlemmar runt om i Sverige (de flesta medlemmarna finns runt Göteborg).

För mer information ring Jonas Brolin, (arb.), tel. [REDACTED].

 **tryckar'n**

Ring 031-26 58 50
– när Du behöver trycksaker!

TRÄBÅTSSPECIALISTEN

BÅT&FÄRG

DET ÄR VI SOM SEDAN LÄNGE VARIT SPECIALAFFÄREN FÖR TRÄBÅTAR, MED ETT KUNNANDE OM HANTVERK, MATERIAL, TEKNIK OCH UTRUSTNING, ÄVEN FÖR PLAST OCH METALL-BÅTAR. VI HAR DESSUTOM UTÖKAT VERKSAMHETEN TILL ATT OMFATTA ÄVEN MOTORER, HYDRAULIK, EL, METALLARBETEN MM.

VI HAR TILL VÅRT FÖRFOGANDE, KOMPETENT PERSONAL, UÅLUTRUSTAD VERKSTAD, ETT KONTAKTNÄT MED LEDANDE IMPORTÖRER AV TRÅ, BESLAG, RESERUDELAR M.M. SAMT EGEN TILLVERKNING AV MARSTRANDBETS OCH "TRÅOLJOR".

VI TILLVERKAR OCH RENOVERAR DET NI ÖNSKAR OANSETT MATERIAL, VI HAR KOMPETENS ÄVEN PÅ PLAST OCH METALLER. KONTAKTA OSS !! FÖR PRISER, OFFERTER, MM.
DET KAN LÖNA SIG!!

VI SÄLJER SÄVÄL TILL PRIVATPERSONER SOM TILL ÅTERFÖRSÄLJARE, FÖRENINGAR OCH BÅTVARU PÅ POSTODER OCH DIREKT ÖVER DISK.

NÅGRA AXPLOCK UR SORTIMENTET:

TRÄVLIRKE AV ALLA SLAG ÄVEN PLYWOOD, WEST-EPOXI SAMT ANDRA VATTENFASTA LIMMER, NÄTMASSOR, KOPPARNIT, GALVAD SPIK, DÄCKSDUK, DREV, VERKTYG, BESLAG-LISTER I MÄSSING OCH GALV, LINDLJA, BALSAMTERPENTIN, TRÄTJÄRA, ÖVATROL, FÄRGER-LACKER, NYA OCH BEGAGNADE MOTORDELAR, OLJOR-FETT, TÅGVIRKE NATUR OCH SYNTET, BECK, TALG, KNAPAR BLOCK OCH GRABBRÄCKEN I TRÅ AV EGEN TILLVERKNING. OM NI HAR SPECIELLA ÖNSKEMÅL UTÖVER DET "VANLIGA" HJÄLPER VI NATURLIGTVIS TILL OCH FÖRSÖKER LÖSA DESSA.

VI HAR OCKSÅ MÅNGA FINA GAMLA PRYDNADSFÖREMÅL SOM SJÖMANSKISTOR, FOTOGENLAMPOR, FARTYGSMODELLER, NAKTERHUS, NAMNBRÄDDAR, GLASKULOR, MM. SOM HÖR HEMMA I EN "NAUTISK" MILJÖ KANSKE I STUGAN ELLER I KLUBBHuset. DESSA HAR VI FÖRETRÄDESVIS I SKEPPSBRÖUTIKEN.

VERKSTAD
MANUFAKTURGATAN 6-7
VARDAGAR 10-18
TEL: 031-13 22 42

CITYBUTIK
SKEPPSBRON 3
VARDAGAR 10-17
TEL: 031-13 22 42

Vem var VIDFAMNE?

Ivar Halfdanson var en fruktad man som levde på 600-talet. Han var son till Halfdan den snälle. I sin barndom var Ivar ansedd som dum och oduglig, men efter att en kämpe gett honom en örfil och Ivar därefter slagit ihjäl honom med en käpp, blev vår hjälte en ansedd stridsman.

Ivar blev så småningom kung över hela Sverige. Även över Jylland (som han fått genom sin drottning) hela preussiska kusten och en femtedel av England. Detta vidsträckta rike och de många härtåg han gjorde gav honom tillnamnet Vidfamne.

Ivar fick en dotter vid namn Öd (Öd=den rika). Då hon var Ivars enda arvinge och dessutom en beryktad skönhet saknade hon inte friare. Vid denna tid härskade på Själland två bröder, Helge och Rörek. Detta rike tränade Ivar efter, det låg så bra mittemellan hans övriga domäner. Ivar var en slug politiker och här kunde han ha användning för sin dotter....

Helge anhöll om Öds hand. Ivar visste att Öd inte skulle ha något emot detta men förklarade för Helge att han själv intet hellre ville än att de skulle få varandra, men han kunde inte gå emot sin dotters vilja, hon hade enligt Ivar ett gott öga till Rörek. Helge for hem, men återvände efter en tid och friade å sin broders vägnar. Ivar välsignade dem och Öd blev Röreks maka. Efter en tid fick de en son vid namn Harald. Ivar fortsatte sitt listiga spel.... Han tog kontakt med Rörek och sa att han såg sig tvungen att tala om det alla talade om (alla utom Rörek) nämligen att Öd var honom otrogen tillsammans med Helge och att Harald dessutom skulle vara Helges son. Och visst borde han väl straffa dem. Rörek såg rött och dräpte sin broder. Nu reste Ivar till Själland och talade om detta förskräckliga brodermord. Rörek dräptes och Helge var hämnad. Öd stod allena och flydde med sin son till kung Radbard i Gårdarrike, trött som hon var på Ivar och hans manipulationer. Ivar "tog hand" om Själland, men blev vansinnig på Radbard som tagit hans dotter till sig utan att be om lov. Ivar samlade en här och drog österut. Natten innan hade han en dröm som han bad sin fosterfader Horder att tyda. Denne skakade på huvudet och sa till Ivar att han nog själv förstod. Ivar ställde även frågan om sitt anseende hos asarna. Horder svarade honom att han av asarna ansågs vara den mest förhatlige, även kallad Midgårdsormen. Ivar blev rasande på Horder och utmanade denna, men blev så ivrig och arg att han föll över relingen. Horder störtade också i - båda dog.

Källa: Berättelser ur den svenska historien. Anders Fryxell, år 1900.

En vädjan från kassören till alla medlemmar;

*Föreningens ekonomi är ansträngd och nu när sjösättningen börjar närma sig är det mycket som skall inhandlas, rigg 15.000:-, kök, säkerhetsutrustning, beslag, lanternor, elaggregat och massa annat bra ha. Så snälla **BETALA IN 94-ÅRS MEDLEMSAVGIFT SÅ FORT SOM MÖJLIGT**, så får vi alla chans att inom kort kunna glädjas åt VIDFAMNES framfart.*

TACK

Alexandra