

HLIÐSKÁLF

Nummer 4

Árgang 2

GOD VIKINGA JUL



Sällskapet Vikingatida Skepp

Telefonnummer till styrelsens medlemmar:

Jörgen Johansson	arb:
	hem:
Alexandra Westborg	hem:
Christer Ingelsten	hem:
Anders Lindahl	hem:
Jonas Brolin	arb:
	hem:
Johan Helgesson	hem:
Carlo Jakobsson	arb:
	hem:
Kalle Claesson	hem:

Tänk på att även styrelsemedlemmar vill ha ett privatliv. Ring inte för sent, och räds inte eventuella telefonsvarare. Ofta kanske det är lättast att nå oss på arbetet.

Jörgen Johansson

HLIDSKALF utgives av Sällskapet Vikingatida Skepp
Box 11488, 404 30 Göteborg. Tel. 031-15 62 58. Tel. till nya lokalen på
Tingstad är 031-52 27 11.
Hlidskalf kommer ut med c:a 4 nummer per år.
Redaktörer: Jörgen Johansson, Anders Lindahl
Ansvarig utgivare Jörgen Johansson
Pris per nummer: Medlem 0 kr, övriga 50 kr
Medlemsavgiften för vuxen (100:-) och junior 17 år (50:-)
betalas in på postgironr. 68 03 83 - 7

REFLEKTIONER

Vi håller på att bygga om i köket hemma, så jag har inte haft den där riktiga inspirationen att skriva i Hlidskalf. Desto mer bidrag har kommit från andra. Emellertid vill jag stanna upp ett tag och reflektera över ett och annat.

Vidfamne ligger i skrivande stund där han började sommarens seglingar, nämligen vid Lilla Bommen. Vår nya lokal på Tingstad – lämpligen kallad Tingstad Naust – är fortfarande både ström- och dörrlös, och vi vill inte ta upp honom förrän detta är klart. Driftiga krafter arbetar för att det skall bli snart.

Ett i särklass annorlunda år går nu mot sitt slut. Sällskapet har inte bara sjösatt Sveriges första vikingaskeppskopia, utan har dessutom lyckats få den segelbar, samt utbildat cirka 6 dussin människor till att segla den. Sommarens varit helt fantastisk att lära sig segla i. Vart han kommit har han väckt uppmärksamhet, och vi har överallt känt oss välkomna.

Tre speciellt fina upplevelser under året kommer tillbaka i minnet, och jag skall förhoppningsvis aldrig glömma dem.

Att uttröttad av arbete och spänning stå på kranbilstaket och se Vidfamne ta vatten för första gången.

Pingstaftonen, vid femtiden på eftermiddagen. Vidfamne har kastat loss trossen, seglet kommer upp och väller ut för första gången. Himlen förmörkas av det. Med solglitter i böljorna hälsar havet Vidfamne välkommen, och han knirkar och knarrar tillbaka till tack. Glädjefnatt ombord!

Och så utflykten: resan till / från Hornbore Ting, återgiven för kommande generationer i förra nummret av Hlidskalf. En fin resa!

I och med att skolan började igen i augusti blev det färre tillfällen till segling. Vädret på höstkanten var ju inte det bästa, och många planerade helgseglingar fick ställas in. Vidfamne gjorde faktiskt bara en höstsegling – resan in till Lilla Bommen som gjordes i samband med filminspelning.

Även på arkeologifronten har det varit spännande. Sällskapet har assisterat vid provgrävningar av Äskekärr 2. Det känns givetvis fint att det rör på sig där, och att vi är en "speaking partner" i sammanhanget.. Låt oss hoppas att det leder fram till något konkret om Äskekärr 2 i synnerhet och älvdalsutsnittet i allmänhet.

Under byggperioden kretsade alla aktiviteter kring byggandet, som på så sätt höll oss samman. I och med sjösättningen förlorade vi en naturlig, fast punkt; en samlingsplats gick förlorad. Det har inte varit lika naturligt att samlas ute på öarna. Vissa medlemmar blev mindre aktiva, medan andra, förut passiva, kom till. Jag hoppas att Sällskapets medlemmar inför nästa år skall kunna samlas och

samarbeta och återfå den fina gemenskap som vi hade under byggandet av Vidfamne. Detta beror till stor del på oss själva; hur vi skall arbeta i framtiden.

Ännu ett år håller på att bli historia. Jag vill tacka alla som har hjälpt till och ställt upp i tid och otid. Jag önskar er alla en God Jul och ett riktigt Gott Nytt År.

Jörgen Johansson

VIDFAMNES NAPPTAG MED VÄSTERHAVET

Hur har skeppet klarat sig under det första halvåret i sjön? Bordläggning, spant och andra skeppsdelar. Jag har en del observationer och kommentarer. Seglings- och manövreringsegenskaper kommer att redovisas i denna artikel.

Vidfamne sjösattes den 23 april. Då vägde skeppet 5,7 ton. Med 7 tons barlast, med lös inredning, mats och rigg, utrustning och besättning väger det c:a 15 ton. Längden är 16,44 m och bredden 4,86m. Djupgåendet vid sjösättningen var c:a 0,73 m och fribordet midskepps 1,22 m. Fullt utrustad är djupgåendet vid kölskarv i aktern 0,95 m och vid kölskarv i fören 0,60 m. Rodret sticker 1,5 m djupt.

Efter sjösättningen och under den varma sommaren har skrovet varit utsatt för starkt solsken och torka. Detta orsakade sprickbildningar på tre ställen i borden ovanför vattenlinjen, men mycket mindre än befarat. Några knän har fått sprick-tendenser på grund av torkan. Naturligtvis eftersom vi byggde med nästan vått virke. Kan hända att vi måste byta några knän om några år. Jag föreslår att vi har en bra beredskap med vattning och täckning av skrovet när torkan är svår.

Skrovet har under sommaren varit utsatt för måttliga påkänningar av vindtryck i rigg och av sjögång. Vi har trots det fått sådan uppfattning om skrovet att den flytkraft vi haft under för- och akterdäck kan tas bort inför nästa säsong.

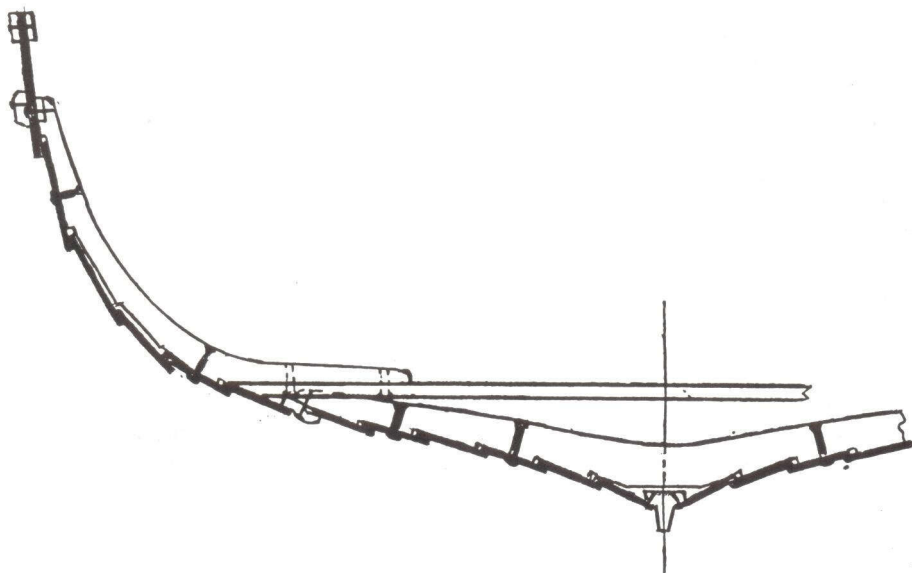
Vi har märkt att skeppet är mjukt och följsamt i sjögång. Det vrids och bänds av kraften från vågorna och det hörs knarr från invirket. Barlasten har tyngt och töjt det rel. tunna skrovskalet. Mast och rigg har överfört krafter till vantinfästning och mastfot. Skeppet har rullat och hävt sig i sjögång. Vi har konstaterat att skeppet är mycket krängningsstytvt. Att bottenformen fungerar väl och att Vidfamne har ett dragmotstånd mist lika lågt som det berömda norska Gokstadsskeppet. Vidfamne glider lätt genom vattnet och lämnar en otroligt liten bogvåg.

Eftersom vi byggde botten i vått virke kom nitarna i landningarna att släppa greppet något när borden torkade under byggtiden. Därför var jag orolig för att skeppet skulle läcka mycket vid sjösättningen. Vi kan nog tacka den tjärsmorda ullsnodd som ligger mellan borden för att mycket lite vatten kom in. Så lite att vi

efter en vecka måste pumpa in några kubikmeter för att få bord högre upp vattendränkta.

Vad kan man då säga om skrovkonstruktionen. Det är möjligt att man på vikingatiden, som Snorre berättar byggde skepp under en vinter och att det sjösattes tidigt på våren. Då blev det inga dimensionsförändringar och spänningar i botten när skeppet kom i sjön. Däremot skulle dragpåkänningarna och sprickbildning uppstå i borden om det stod uppdraget någon längre tid på land.

När vi lade in bottenstockarna var borden 1-7 relativt torra. Bottenstockarna är enepinnade till bord 3 och 5 från kölen räknat och nitade till det kraftiga bord 7. Bottenstockarna lades med god anläggning till kölens överyta och till borden. Efter 5 månader kan vi konstatera att borden från enepinnen i bord 3 ned till kölen svällt sammanlagt 1 cm. Det betyder att kölen gått ifrån anläggningsytan på bottenstocken med 2 cm (midskepps) och att första bordet lämnat anläggningen nedtill. Detta kan tyckas vådligt. Men är enligt min mening en planerad och genomtänkt konstruktion. Om t.ex. bottenstocken varit bultad till kölen skulle oönskat stora krafter uppstå mellan enepinnen i bord 3 och kölen. Nu har istället virket möjlighet att spänningsfritt utvidga sig nedåt. De knän som stödjer bordsidan midskepps har enepinnar i bord 9 och 12. Borden över vattenytan var mycket torra i sommar. När det var som blötast i höst blev svällningen i borden 10 och 11 så stor att de lämnade anläggningen mot knät med c:a 8 mm.



Ser man på ett tvärsnitt av skeppet midskepps märker man att fogningen av bottenstock och knä till borden skett på sådant sätt att borden har möjlighet att utvidga sig utan stora spänningar i virket.

Vårt skepp har haft dessa rörelser i skrovet utan att få några läckor. Jag kan inte tolka detta på annat sätt än att det 900-talsskepp som vi efter bästa förmåga kopierat är en väl prövad konstruktion som byggts med erfarenhet och insikt. Det är bara att hoppas att Vidfamne i alla väsentligheter är likt detta skepp.

Carlo Jakobsson

KORT RAPPORT FRÅN SÄKERHETSSYMPOSIUM 94-11-21

Bakgrunden till detta möte är att vi blir allt fler som seglar öppna råsegelriggade båtar och skepp samtidigt som kraven på säkerhet till sjöss ökar. En del olyckor har inträffat under årens lopp, bl.a. förlisningen av Saga Siglar och Dronningen i Medelhavet 1992, kapsejsningen med Helge Ask och Imme Sleipner i Danmark 1993 för att ta några exempel. I Norge förs redan en livlig debatt om säkerhet och i Danmark har myndigheterna känt sig pressade att stifta ett regelverk.

I Sverige finns inget liknande ännu, kanske beroende på att det hittills inte funnits så många som har seglat öppna råseglare. Eftersom vi nu blir fler är det viktigt att vi är väl förberedda och kan komma med genomtänkta och väl fungerande säkerhetsrutiner ifall något liknande blir aktuellt.

Det var ett bra möte med sakliga diskussioner utifrån de olika föreningarnas egna erfarenheter från seglingar och representanter från SVS, Sigrid Storråda, Krampmacken, Bláfyrill (Hornbore ting m.fl. ägare) och Helga Holm deltog. Syftet med mötet var dels att lära känna varandra, dels att utröna de olika föreningarnas egna säkerhetsrutiner samt att få till stånd ett svenskt samarbete på sjösäkerhetsområdet.

Här kommer nu de mest konkreta resultaten från mötet:

Alla deltagare var överrens om vikten av att vi utbyter erfarenheter och kunskaper mellan föreningarna. Inte minst för att kunna dra nytta av och lära av de fel men även de framsteg vi tillsammans kommer att göra. En gemensam bulletin kommer att utbytas för att sprida erfarenheterna så effektivt som möjligt och till att börja med kommer Hlidskalf att fungera som detta kontaktnät. Förhoppningsvis kommer detta att bidra till att vi lär oss fortare samt att undvika att brister/fel upprepas.

Samtliga närvarande var överrens om att en enskild olycka kan komma att påverka oss alla.

Varje förenings styrelse har fått i uppdrag att tänka över och presentera sina egna regler till en sammanställning vid ett senare möte. Målet är att försöka upprätta en gemensam regelsamling som anknyter till de gällande sjölagarna. Varje förening bör sedan komplettera denna med egna tillägg vilket kan resultera i en "checklista" att gå igenom före segling.

Vi försöker alltså att höja ribban för att kunna göra så säkra seglingar som möjligt utan att det för den skull uppleva att vi har händerna bakbundna, samt att underlätta ansvaret som vilar på hövitsmannen.

Om ni har några frågor eller åsikter får ni naturligtvis höra av er till mig.

Christer Ingelsten ([REDACTED])

EXPORTGATAN 7 OCH BARKEN VIKING

Efter sjösättningen av Vidfamne, som blev den mest storslagna händelsen i föreningens historia, stod det klart att vi mister vistelsen i det mysiga kajskjul 207. Vi satt dock inte i sjön p.g.a detta ty genom Öckerö kommuns försorg fick vi lov att fritt disponera ett hus på Hönö Klåva. Detta är idealiskt som förråd och bas till seglingarna. Nackdelen är att det tar lång tid att åka dit för att t.ex kvällsarbeta på Vidfamne. Föreningen skall också försöka spara in pengar genom att säga upp vårt krypin i 205:an.

Vi saknade alltså en plats, hyfsat centralt där vi kan träffas, komplettera Vidfamne under vintern, använda som bygglokal eller vad ni vill.

Lösningen på detta problem började med att Anders och jag inledde höstens arbete med att bosätta oss i telefonen samt att åka runt för att träffa folk i kommun och näringsliv. Arbetet resulterade i att föreningen kommer att kunna "hyra" rum efter behov i nyupprustade barken Viking, mot betalningen att vi ordnar en liten permanent utställning samt kan hålla något föredrag t.ex om vikingatida skeppsbygge eller sjöfart.

Viking kommer tillbaka i mars och vi hoppas kunna använda lokalen till styrelse- och årsmöten samt till ev. kurser eller föredrag.

Sökandet efter en lämplig lokal för vinterförvaring av Vidfamne, men även som bygglokal eller hamn/varv har sysselsatt hela styrelsen under hösten och flera alternativ har funnits. Det som till slut blev kvar är ett skjul vid gamla Götadals pappersbruk, som ligger vid sidan av Marieholmsbron.

Anders och jag funderade först på att använda platsen till en inspelning av en uppgörelse mellan två rivaliserande brottsgång, men efter en vallning av styrelsen på "brottsplatsen" upptäckte vi att området kan komma att kunna utvecklas till något vettigt.

I skrivande stund ser där bedrövligt ut (framgick det ?), men med tanke på att skjulet är hyfsat välbevarat, dock i behov av viss renovering och att resten av kåkarna ska rivas för att ge plats åt den nya järnvägsbron kan det bli riktigt trivsamt när vi får sätta vår prägel på området. I övrigt är där idealiskt med omedelbar närhet till älven, en "minihamn" samt stora fria ytor.

Vi har börjat lite smått med att röja och fixa material till målning, dörrar, inredning och lås. Det vi just nu väntar på är att vi skall få el installerat så att vi kan komma igång på allvar. Om DU känner att du vill hjälpa till med skjulet är det bara att höra av dig till mig eller någon annan i styrelsen så kan du få mer information om läget. Det är genom kommunen och Skanska som vi har fått kontraktet som gäller t.o.m april 1996.

Christer Ingelsten

FUNDERINGAR EFTER EN SOMMARS SEGLING MED VIDFAMNE.

Det är nu dags att sammanfatta erfarenheterna efter en sommar. Vidfamne har varit ute såpass länge att jag tycker att en del går att säga.

Först rigg och segel. På Jons* inrådan kapade vi masten ca 40 cm. Enligt min mening går det bra att ta 10 cm till. Även då seglet är mycket högt hissat är det såpass långt till draghålet att sneddragningen då man brassar skarpt inte blir för stor.

Stående riggen (stag och vant) är fortfarande för elastisk, men har "stannat" bättre än jag trodde i början.

Löpande riggen (skot, smett, brassar, bolina osv) fungerar bra efter mycket experimenterande, och med Lenas* erfarenhet som bakgrund.

Seglet är utmärkt. Det står bra och är just så töjbart diagonalt att det går att ta ner halsen och låta skothornet gå upp utan att det blir rynkor. Vi kan brassa skarpt och pekar förhållandevis högt i vinden, fortfarande med drag i seglet.

Men det finns en del som är bekymmersamt.

Vidfamne driver något kopiöst. Vi kanske vinner 10° över grund i bästa fall.

Det är vidare svårt att gå över stag. Ibland lyckas det ibland inte. Naturligtvis är vi ovana och kan inte båten ännu, men det är ett bekymmer.

Några gånger har Vidfamne också vägrat att falla av. Det är lätt att överstegra

rodret, och då tappar det all styrförmåga.

Vi har ännu inte seglat i stark vind. Det blåste inte mer än max 8 m/s under hela Hornboretingsfärden och i höst har det varit ett så uselt väder (ösregn i stort sett alla helger) att det inte blivit någon segling.

Rodden har också varit "något sämre än vad som varit bäst".

Vad kan vi nu i vinter göra åt detta?

Avdriften minskar givetvis om vi barlastar mer. I somras hade vi 4,5 T bly, 1,5 T sand och 1,8 T vatten. Således totalt 7,8 T. Enligt vad jag hört hade Saga Siglar 10 till 12 T barlast. Alltså skulle vi kunna lägga i ungefär 4 T till. Det "sänker" Vidfamne ungefär 7.5 cm. Enligt min mening är detta inte tillräckligt för att minska avdriften så mycket som önskvärt är. Jag anser därför att vi skall sätta på en slitköl (stråkköl) under den befintliga kölen. Antagligen har originalet haft en sådan. Det är inte troligt att en skuta, som gått i 80 år och dragits upp mot en sandstrand otaliga gånger, inte skulle haft ett slitskydd. Att det inte fanns spår av en sådan på fyndet tror jag beror på att då den på slutet var mer eller mindre uttjänt så struntade man i att byta slitköl.

Slitkölen kan förslagsvis börja ungefär där järnskenan slutar, växa till ca 8" vid masten och avta till där aktre skenan börjar. Den skyddar om vi går in vid en sandstrand och hjälper antagligen till att minska avdriften. Den skall sättas fast i kölen med krampor från sidan, så den kan bytas. Fastsättningen skall inte vara för stark; vid stora sidokrafter skall den lossa för att inte kölens infästning skall utsättas för onormala påfrestningar.

Om avdriften minskar har detta betydelse inte enbart för kurs över grund. Det har också betydelse för stagvändning. Så här gick ett misslyckat försök att gå över stag till. Vidfamne går med god fart i "höjeste gånge". Rodret läggs till lovning, känsligt och fint med ökande utslag. Vidfamne lovar upp, seglet brassas skarpt, och allt ser bra ut. Vi får back i förliket och det ser fortfarande bra ut. Farten minskar men Vidfamne rör sig fortfarande framåt med styrfart. DÅ UPPHÖR GIREN. Vidfamne faller obönhörligen tillbaka på gamla bogen. (man kan givetvis trixa, loss i skot och bär fram skothornet för om vanten och in till masten, åror i lä osv). Jag har funderat mycket på detta och försökt återkalla hur det kändes i Vidfamne då det hände. Jag tror att det beror på följande. När farten går ner under ett visst värde tappar Vidfamne allt "bett" i vattnet. Avdriften är så stor att båten i stort sett rör sig i den riktningen som rodret vid dikt utslag pekar. Det måste vara två krafter för att gira fartyget. En åt lovart som ges av lateralplanet och en åt lä som ges av rodret. Om avdriften är så stor som den är då Vidfamne har låg fart genereras i stort sett ingen kraft av lateralplanet, och om rörelsen i vattnet sker parallellt med rodrets riktning lämnar ju rodret ingen kraft alls.

Allt detta skulle bli bättre om avdriften minskade.

Beträffande rodden måste vi ha smidigare åror och bättre anordningar för årornas fäste i relingen. Jörgen har ett förslag med tollepinnar som jag tycker är bra. Vi måste också kunna ro med sex eller till och med åtta åror. Ett problem med det höga fribordet är att årorna blir vinklade nedåt så mycket att en del kraft går åt att hindra åran att glida utåt. Vi får fixa det med en kort lina eller på annat sätt. (Det rätta är naturligtvis att göra hål i bordläggningen som på Gokstadskeppet men jag tycker vi skall vänta med det. Jag ser för mig att någon tappar åran i vattnet då vi har fart och den bryter upp bordläggningen.) Jag tror att med dessa förändringar kan vi ro mot 3-4 m/s.

Hittills har inget förslag gjort Vidfamne till något annat än ett vikingaskepp.

Om tid.

Det viktigaste som sommarens seglingar lärt mig är emellertid att vår tid inte passar för ett vikingaskepp. Vi har en almanacka och än värre vi har klockor! Vi kan inte som vikingarna ligga i veckor och vänta på förlig vind. (Det gjorde förresten fraktskutorna långt in på 1900-talet). Folk har tagit semester för att vecka si eller så segla till något förutbestämt mål. Då går det inte att säga att det blåser motvind så det blir inget, vi får se nästa vecka eller veckan därpå. Vi kan hoppas att vi får effektivare kryss nästa år, men ändå kan det vara svårt klara en längre sträcka, särskilt som vind och ström ofta har samma riktning.

Som jag ser det finns det i huvudsak två lösningar på detta.

1. Vi avstår från kravet att komma i tid. Vi seglar på vikingasätt. Vi säger att vi kommer om vindarna så vill. Vi väntar på vind och under tiden grillar vi lamm och förnöjer oss med hneftafl.

2. Vi ordnar så att en explosionsmotor på ett eller annat sätt drar oss dit vi skall.

Fall 1 har en del som talar för sig. Det är historiskt riktigt och säkert nyttigt för oss nutidsmänniskor att få underordna oss naturen. Dessutom, och det är den största förtjänsten, kommer det att föda massor med sätt att ta sig fram trots att det egentligen inte går. Vi kommer att bli mycket bättre roddare om vi är tvungna att ro.

Fall 2 delar upp sig i många olika utföranden. Motorn kan sitta i eller på Vidfamne, eller på en eller flera båtar som bogserar eller puttar på. Jag skall redogöra för mina åsikter i alla fallen.

Att sätta i en motor i Vidfamne, kanske en diesel såpass stark att den kan dra oss mot relativt kraftig vind och sjö, är naturligtvis bekvämt och bra. Vi kommer fram som efter turlista och behöver bara segla i medvind. Det där med att stagvända betyder inte så mycket längre. Trots alla dessa fördelar tycker jag att det är förfärligt, och i min mening är det det sämsta valet. Vi har inte längre ett vikingaskepp!

Sen kan man ha en utombordsmotor som sitter på Vidfamne. Den kan inte bli så kraftig, men orkar naturligtvis mycket mer än roddare. Framför allt orkar den hålla på så länge den får mat. Det är besvärligt i sjö i grov sjö omöjligt. Men! När man plockat av den (och upphängningsanordningen) så är Vidfamne åter ett vikingaskepp. Om motorn skall sitta på Vidfamne anser jag det som det bästa valet.

Motorn sitter på annan båt. Den möjligheten har också flera utföranden.

Man kan ha utombordsmotor(er) på gummibåt(ar). Det är så vi har haft det i sommar. Vi har då bogserat genom att knuffa i aktern. Det går i sjölä men är besvärligt längre sträckor och sliter på gummibåtarna (och på gummibåtarnas besättning).

Man kan ha en följebåt, en snipa eller julle med en tillräckligt kraftig motor. Så hade vi det på uppresan då Rune kom med Greip, en kraftig snipa. Nackdelen är att vi måste hålla en motorbåt i ordning, vilket kostar både tid och pengar. Dessutom måste den ha besättning även då vi har en "strykande bör".

Man kan hyra bogsering. Det har två nackdelar. Det kanske inte finns nå'n att hyra då man behöver det och det blir dyrt.

OM vi ska använda motor föredrar jag en kombination. Låt oss ha gummibåt med utbordare för kortare knuffar och hyra bogsering för längre färder. Kanske skall vi också fixa nå'n möjlighet att fästa en utombordsmotor på Vidfamne men jag är tveksam.

Låt mig än en gång påpeka att detta är mina funderingar. Naturligtvis kan andra ha en annan uppfattning. Men det vore bra om vi alla funderade på vad vi skall åtgärda i vinter och hur vi skall ha det nästa sommar.

Anders L.

*För nya medlemmar:

Jon Godal, Rissa, Norge är en av Nordens kunnigaste på råseglare och var med på provseglingarna i våras.

Lena Börjesson är segellärare på Fosens folkhögskola i Norge en erfaren råseglare som utbildat oss i sommar.

P.S.

Jag har seglat en ketchriggad minroddslup i flera år. Den drev kraftigt. Då utrustade vi den med läsvärd enligt holländsk modell. Det hade en oerhörd effekt. För Vidfamnes del skulle man kunna tänka sig någon löstagbar konstruktion för läsvärd. Det skulle göra det möjligt att kryssa effektivt. Det blir dock stora påfrestningar vid infästningarna så konstruktionen får tänkas över. Och - vi seglar inte längre ett vikingaskepp.

D.S.

FÖRDELAR MED EN MOTOR I VIDFAMNE

Anders L. nämner i sin artikel vissa fördelar med en motor i Vidfamne. Men trots dessa fördelar anser han att en motor i Vidfamne är det sämsta alternativet om vi skall använda oss av en explosionsmotor.

Jag vill utveckla fördelarna med en motor i Vidfamne. Det finns vissa områden som helt klart skulle förbättras med en motor. Säkerheten skulle ökas för både skepp och besättning, lättare att komma ut och segla i tuffare väder, en mindre besättning skulle behövas.

Vi kan börja med säkerheten. Att misslyckas med manövrar i svag vind innebär ofta ingen större fara. Men att misslyckas med manövrar i 10-15 m/s innskärns är en helt annan sak. Att då starta upp en hjälpmotor och samtidigt ta ned seglet är en trygghet som jag anser borde finnas. En påhängsmotor i dessa vindförhållanden kan man glömma. Den gör ingen nytta.

Vidfamne är ett mycket unikt skepp och att då nöja sig med att säga att vi inte får misslyckas med manövrar när det blåser så mycket anser jag vara oansvarigt. Man skall heller inte glömma bort att Vidfamne alltid kommer att vara långsam i sina manövrar samt kräva stort manöverutrymme hur duktiga vi än blir på att segla och ro honom. Vid man över bord har vi idag en gummibåt med två besättningsmän som hela tiden är startberedda. Detta går också att ersätta med en motor i Vidfamne. En viktig skillnad är dock att räddningsaktionen tar längre tid utan gummibåt.

Egentligen kräver Vidfamne vindar över 10 m/s för att göra rätt för sig och det skulle vara roligt att få segla honom när han går som bäst. Problemet är att komma ut på någorlunda fritt vatten för att sätta segel i dessa vindförhållanden. Att ro eller knuffa honom ut ur Hönö Klåva i sydliga och kraftiga vindar är något vi inte klarar själva idag. Att bogsera innebär också vissa risker. Men med en motor i Vidfamne skulle detta vara fullt möjligt.

Visst är det frestande?

En fulltalig besättning på Vidfamne idag är 10-12 man. Av dessa besättningsmän försvinner 4 st. ner i gummibåtarna för att knuffa. Dessutom skall 2 av dessa gummigubbar ständigt vara beredda på man över bord. De kan alltså inte ha en allt för viktig syssla ombord. Det krävs också mycket ringande innan man får ihop en såpass stor besättning och ofta klaffar det inte varpå man får stanna i hamn. Med en motor kan man minska besättningen med c:a 3 man kanske mer när vi blir duktiga. Det blir alltså lättare att komma ut.

Man kan nu diskutera om hur pass vikingatidstrogna vi skall vara. Jag anser att det viktigaste är att komma ut och segla med Vidfamne i de flesta vindförhållanden än att han skall ligga som ett flytande museum för att det blåser för mycket eller är svårt att få tag i en tillräckligt stor besättning.

Utseendemässigt är det snyggare med en motor inne i Vidfamne än med en

påhängsmotor eller gummibåtar som dessutom drar ned farten.

Även om man har en motor i skeppet så behöver det inte innebära att man skall använda den i tid och otid. Anders skriver "Det där med att stagvända betyder inte så mycket längre." om man har en motor. Om jag skulle vara Hövedsman och tagit mig ut till Hönö Klåva tillsammans med en besättning för att segla på vikingatida vis så kommer jag inte att köra motorn när vi skall stagvända. Det är naturligtvis upp till varje Hövedsman att göra som han själv vill men jag tror inte besättningen tillåter honom att köra för mycket med motorn om de har kommit för att segla.

Med en motor har vi möjlighet att gå efter en turlista som Anders skriver. Jag ser detta som något positivt inte negativt. Vi kan då lättare planera längre seglingar och helgturer som stämmer överens med våra medlemmars begränsade tid. Man vet när man kan vara framme för att lämna av en gammal besättning och ta emot en ny o.s.v. Alla har inte hur mycket tid som helst för att invänta de rätta vindarna även om det låter vackert.

Inte att förglömma är om konstruktionen i skrovet, överhuvudtaget, tål en vibrerande motor. Förmodligen kommer det också att bli andra sjöfarts- och försäkringsregler som man måste ta ställning till. Det är mycket att fundera på.

Jonas Brolin

NYA SEKTIONER INOM SVS

Den 27 november hade vi ett stormöte för alla aktiva i föreningen på Hotell 11 på Eriksbergsområdet. Meningen med mötet var att åter samla alla arbetshungriga medlemmar och informera om vinterns aktiviteter samt bilda sektioner inom föreningen.

Vi i styrelsen vill delegera ned ansvar till de medlemmar som vill vara med och påverka. Det finns också helt nya intresseområden (sektioner) som aktiva medlemmar vill engagera sig i.

Inom varje sektion, som bildades, blev 1 person sammankallande. Den personen fick också till uppgift att hålla styrelsen informerad.

Om ni skulle vara intresserade av att delta i någon sektion kan ni kontakta respektive sammankallande och anmäla er.

De nya sektionerna:

Vänskap & Hlidskalf

Hålla vänskapliga kontakter med andra föreningar med liknande intressen. Samla material till Hlidskalf och påverka tidningen i positiv riktning.

Sammankallande: Jörgen Johansson, tel. : [REDACTED]

Nybygge

Planera för ett ev. nybygge av ny vikingatida båtar och skepp

Sammankallande: Holger Carlsson [REDACTED]

Fatabur (fest) & Medlemsvård

Allt ifrån fester av olika anledningar till organiserade resor till intressanta mål.

Sammankallande: Rolf Ekelund, [REDACTED]

Arkeologi & Etnologi

Fortsätta det fina arbete vi fått igång med olika institutioner samt verka för att fler båtar vid Äskekärr tas upp ur leran och bevaras. Ta reda på hur vi levde, klädde oss och tänkte på vikingatiden.

Sammankallande: Ann Franzen Tel. [REDACTED]

Segling, utbildning & säkerhet

Planera sommarens seglingar, utbilda inom sjömansskap, navigation och att lära ut hur man seglar Vidfamne

Sammankallande: Anders Lindahl, tel [REDACTED]

Drift & PR

Praktiskt arbete med vård av skepp och lokal, planering av budget, PR-trycksaker osv.

Sammankallande: Styrelsen

OBS!

Vi i styrelsen förväntar oss att alla de som njöt av segling i sommar, med Vidfamne, även ställer upp och hjälper till med underhåll nu under vintern. Det är massor som skall göras så ni behövs allihopa. Kontakta någon i styrelsen så får ni mer information

HUR KOM VIKINGARNA FÖRBI FALLEN I TROLLHÄTTAN

I Snorre Sturlassons Heimskringla finns en berättelse om Harald Hårdråde som släpade sina skepp upp i Vänern för att härja dess stränder. Dessa lär ha ägt rum 1064.

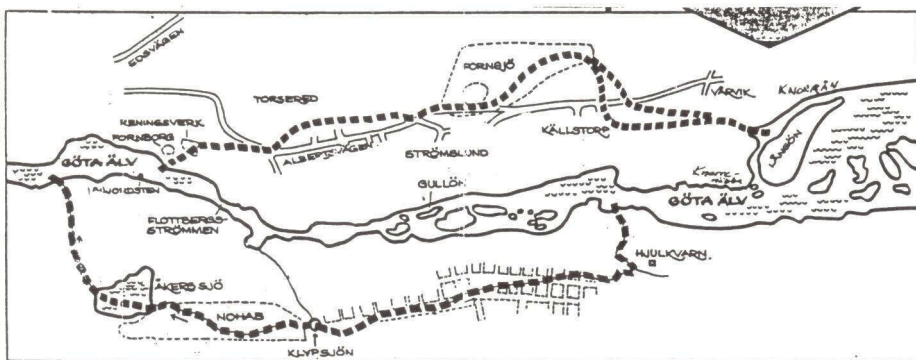
Var detta möjligt – kan det finnas spår än idag?

En solig höstdag gjorde några medlemmar en utflykt för att med Kurt Wolters hjälp titta på området kring kanalen i Trollhättan.

Vi fick kopior på några intressanta artiklar av Olof Boman om två tänkbara vägar förbi fallen både väster och öster om älven.

Partiet mellan älven och reningsverket på västra sidan visar tydliga spår av dragrännor eller hålvägar, men resterande sträcka till Knarrån (obs! namnet) uppströms fallen är förstörda av bebyggelse. Olof Boman visade vid fornminnesinventeringen 1983 dragvägarna för en antikvarie från Riksantikvarieämbetet och de finns inritade som nr 112 på inventeringen. Enligt antikvarien uppfattades de som naturbildningar och är således inte skyddade vid en eventuell exploatering.

Det borde vara rätt enkelt att vid en arkeologisk undersökning kunna konstatera om det är hålvägar eller dragrännor, men den undersökningen återstår att göra. För er som vill se med egna ögon och/eller läsa mer om dragvägsteorierna kontakta undertecknad.



Efter Trollhättan åkte vi till Älvängen där vi fick en spännande förevisning av Repslagarbanan, där vi någon gång kanske kan slå nytt tågvirke i naturmaterial till en ny rigg till Vidfamne.

En givande dag som inte blev sämre av att det var mycket vackert vid fornborgarna och älven i Trollhättan.

Ann Franzén,

OM TIDENS BETYDELSE

När vi åkte från besöket på Vikingaskipshalle i Oslo kom vi att prata om tid. Det började med vilka tidsangivelser vikingarna hade när de stämde träff och fortsatte med när i historien de förändringar inträffade som har fört fram till dagens intensiva tidsjakt. Vissa frågeställningar som dyker upp som en biprodukt av våra olika studiebesök släpper inte greppet förrän man sökt svar. Den senare delen av frågan om när i historien människan börjar låta sig styras av klockan finns utmärkt bevarat i en bok av **Lennart Lundmark: "Tiden är bara ett ord. Om klockornas makt och hur man bryter den."** (1993).

Så sent som i början av 1800-talet hade varje ort sin egen tid, vare sig man använde sann soltid eller medelsoltid. Tidsskillnaden mellan Göteborg och Stockholm är 24 minuter. När kommunikationerna blev snabbare började problemen. Järnvägen mellan Gbg och Sthlm blev färdig 1862. Hur skulle man nu göra med tidtabellen? Man utgick från Göteborgstid eftersom då resenärerna efter banan, som följde lokal tid, skulle komma några minuter för tidigt till tåget. Detta hade man svårt att smälta i den kungliga huvudstaden och i boken beskrivs mycket roande hur olika institutioner agerade för att genomdriva att tiden i Stockholm utgjorde utgångspunkten.

Då gällde Stockholmsperspektivets tid, nu gäller det arkeologiska undersökningar. Huvudstadens institutioner är starka.

Citat ur boken:

"Tiden blir dyrare

Varför blev det så här? Det finns säkert flera orsaker, men en av de viktiga är att tiden betraktades som något absolut. Den fick en karaktär av något som verkligen fanns, något som kunde fångas och utnyttjas allt effektivare. Begreppet har blivit så verkligt att det förde tankarna vilse. Man började tala om arbete som en kamp om *tiden* när det helt enkelt handlade om hur mycket arbete man skulle utföra och i vilket tempo.

För att enkelt förklara det här sättet att tänka kan man använda en fabrik som en bild för hela ekonomin. Låt oss säga att den här fabriken producerar en bil per dag. Genom produktivitesförbättringar kommer den efter en tid upp i tio bilar per dag. Då upplevs det som om *tiden* har blivit tio gånger så värdefull. Den arbetstid som tidigare bara gav en bil ger nu tio. Dagens värde har tiofaldigats eftersom man resonerar som om det verkligen finns en tid vi kan sätta ett pris på. Men vad som finns är bara mer eller mindre effektivt arbete. Ett av de redskap vi använder för att mäta det är tid, men det redskapet blir varken dyrare eller billigare av hur mycket vi producerar.

Det här visar hur viktigt det är att vi försöker komma underfund med hur begreppen styr vårt tänkande. För när vi betraktar tid som en vara med ett pris så får det sina konsekvenser. Om vi tror att tiden blivit tio gånger så vädefull så blir det ännu mer angeläget att utnyttja denna dyrbara tid. Då måste vi effektivisera produktionen och då blir tiden ännu dyrare."

Nyfiken? Va` bra, läs då boken.

"Bibbi-Ann"

AKTIVITETER

Tag chansen att se ett riktigt segelloft, och lära sig de mest elementära knoparna ombord. För de som kan något, kanske detta kan vara en rep-etition. Lördagen den 14 januari kl. 9.00–c:a kl. 12.00 träffas vi hos Harald Karlsson på Rönnäng för att fräscha upp oss på knutar och snören. Ann Franzen tar emot anmälningarna på tel. [REDACTED] Anmäl er innan årsskiftet.

ETT STORT TACK

Vi vill gärna tacka dem som ställt upp och hjälpt oss med Viking och den nya lokalen på Exportgatan 7 samt med upprustningen av densamma. Detta gäller:

- Evert Lindholm och Christer Segander – Utbildningsförvaltningen
- Bengt Lindh, Bertil Olander och Nils-Göran Franck – Fastighetskontoret
- Klas Nylander – Skanska
- Br. Edstrand
- Tidermans

ANNONS

Anita Holmberg i Falkenberg stickar fina tröjor i ren ull och av hög kvalitet. Hon säljer dessa till förmånliga priser. Hon gör även välgjorda små vikingar av trä, som hon säljer. Ring Anita på tel. [REDACTED] så får du veta mer.



Industrivägen 51 · 433 61 Sävedalen
Tel 031-26 58 50 · Fax 031-26 70 85