

HLIÐSKÁLF

Nummer 4

Árgang 3

God
Ful



Sällskapet Vikingatida Skepp

Telefonnummer till styrelsens medlemmar:

Jörgen Johansson arb:
 hem:

Alexandra Westborg hem:

Christer Ingelsten hem:

Anders Lindahl hem:

Johannes Jägrud hem:

Stefan Hansson 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

Neurot

HLIDSKALF utgives av Sällskapet Vikingatida Skepp
Box 11488, 404 30 Göteborg. Tel. till nya lokalen på Tingstad är
031-52 27 11. Besöksadress: Exportgatan 5 (bakom Beiers byggmaterial).
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

PERIODENS AKTIVITETER

Torsdagen den 25 januari 1996 besöker vi våra vänner i Varberg. De vill visa oss sitt båtbyggeri på Getterön. Desutom vill dom gärna bjuda oss på kaffe. Vi träffas vid Naustet kl 17.45 och samåker i egna bilar kl 18.00. Hemma igen - ? Ring Jörgen och tala om ifall du är intresserad, så att vi har en uppfattning om hur många vi blir.

Annars är det full aktivitet på nybygget. Gör det till ett nyårslöfte att hjälpa till minst en gång varannan vecka. Skulle inte det kännas rätt? Båten skall sjösättas senast 17 mars - och sedan är det för sent.

Jörgen J.

SMÅ RUNOR

Johan Helgesson har blivit pappa. Vi gratulerar ! Detta att bli pappa gör att man omprioriterar vissa framför annat. Johan har därför önskat avveckla sina uppdrag i styrelsen. För att kompensera för detta har styrelsen beslutat att till sig adjungera Stefan Hansson. Stefan är alltså adjungerad (= inte vald av ett årsmöte) styrelseledamot på Johans mandatperiod. Stefan har redan insett att styrelsen inte är något vilohem, och vi önskar honom lycka till.

Vem vill ha en blekingeeka som inte är en blekingeeka? För något år sedan fick Sällskapet en skärhamnsbyggd blekingeeka av ett förtjusande pensionärspår. Ambitionen var att den skulle rustas upp och användas av medlemmarna. Den är sprisegelriggad, och vi hade då stora planer för den. Dessa planer blev inte till något, och nu står den på en strandäng och fryser. Vi vill ha igen hyran för släpkärran som vi en gång använde och säljer nu båten för 278 kr, eller högstbjudande. Först till kvarn bör vara både entusiast och händig, och ringa Jörgen.

Nybygget kommer med till visshet gränsande sannolikhet att namnas till STARKODDER. Detta namn känns rätt; det blev trea i den namnförslagstävling som medlemmarna deltog i, när Vidfamne skulle få ett namn. Att det inte blir någon namntävling denna gång hänger liksom ihop med vissa önskemål från huvudsponsorn.

Förmodligen får vi organisera oss på något annat sätt när nybygget skall redas, seglas och underhållas. Kanske får vi dela upp oss i skeppslag, ett för Vidfamne

och ett för nybygget. Förmodligen kommer det att bli konkurrens om manskap mellan de båda farkosterna i vår flotta. Detta kan säkert undvikas genom planering av resor etc. Har du någon idé?

Inget att göra till helgen? Behöver du något att lysa upp den mörka årstiden med? Jag rekommenderar ett besök på Brännö Vårdshus, mitt på Husviksvägen mellan Brännö Rödsten och Brännö Husvik. Ta färjan från Saltholmen till Brännö Rödsten. På Brännö Vårdshus får du göra något som du inte får ombord i Vidfamne: Du kan ta en snaps före och en cognac efter - maten alltså.

Jörgen J

STARKODDER

Namnet har just nu fått ett ansikte och en själ som i allra högsta grad lever. Ansiktet som hon, (hmmm hon?), just nu visar upp i form av köl, stävar och det besvärliga sambordet (den första bordgången) är ett hemlighetsfullt men på samma gång ett mycket vackert ansikte.

Beträffande själen har det krävts en del tålmod och mycken vilja för att tämja hans "rörliga" vilja i den varma utställningsmiljön!

För att nu inte snärja in sig i filosofiska tankar är det bättre att jag skriver lite fakta om bygget. Starkodder byggs efter en ritning som danska marinarkeloger har gjort efter fynden i Foteviken 1983. Foteviken är en liten tarm som sticker in från kusten mellan Malmö och Falsterbo, och man tror att vraken har utgjort en spärr för att skydda en hamn eller en handelsplats. Denna ritning har vi (läs Carlo) sedan ändrat lite på och vävt in erfarenheter som vi tillägnat oss vid bygget av och vid seglingarna med Vidfamne.

Tidigt i höstas började vi med att ta fram mallar efter de justerade ritningarna som ger Starkodder lite Vidfamnestuk över sig. Eftersom delar av fyndet saknas i mitten och i ändskeppen har vi ju en viss frihet att göra egna tolkningar.

Båten härstammar från senare delen av vikingatiden och användes kanske för transporter i närområdet.

Starkodder får en längd av ca 10 meter och blir ca 2,4 meter bred. Materialet är ek och han kommer att utrustas för segling och rodd, vilket blir de enda framdrivningskällorna.

Starkodder kommer att bli ett utmärkt komplement till Vidfamne och kan användas till bl.a seglingsutbildning och träning, men det återkommer jag om nästa år.

Vi siktar på att hinna få Starkodder klar för sjösättning när utställningen är slut i mitten på Mars. Det är en stor utmaning i värmen och utan elektriska verktyg men det ska gå! Det är bara att fatta yxan och hjälpa till på Eriksberg,

DU behövs! Christer Ingelsten

SÄLLSKAPET ÖPPNAR BIBLIOTEK!

Under åren har vi i Sällskapet samlat på oss en och annan bok. Dessa böcker handlar i huvudsak om nordiskt båtbyggeri, segling, vikingatid, arkeologi, men även en och annan "udda" bok har tillkommit. Dessa böcker är både köpta och fådda - ingen är stulen.

Naturligtvis är dessa böcker tillgängliga för medlemmarna. Problemet har varit hur utlåningen skulle gå till, eftersom ingen har velat vara bibliotekarie, och det har faktiskt varit en hel del annat att göra än att låna ut böcker.

Nu är emellertid tiden mogen att starta upp vårt bibliotek. Det kommer att vara inhytt i ett skåp i Naustet. Utlåningen går till så att styrelsens medlemmar är bibliotekarier. Det är bara att haffa någon ur styrelsen och låna boken. Passa på när det är styrelsemöte.

För att ha en någorlunda kontroll på att böcker och skrifter kommer igen, lägger du en tjugolapp per bok, resp en femma per skrift, i deposition. När du lämnar tillbaka det du lånat får du igen din peng. Lämnar du inte tillbaka - ja då blir du var mans niding.

Lånetid? Tre veckor eller så.

Följande böcker / skrifter har vi hittills:

Titel	Författare	Anm.	
Råseglet - Dragens Vinge	B och E Andersen		Dansk
Mekrijärvibåten	Henry Forssell		
Fornnordisk Sjöfart	Hjalmar Falk	2 ex	
Pugna Forensis -?	Foteviken		
I vikingernes kölvand	S Vadstrup		Dansk
Så seglar man	Johnson/Rydholm/Sifvert		
Vikingaskepp mot Miklagård	E Nyhlen		
Snorres Kongesagaer	Snorre Sturlasson m fl		Norsk
Nordlansbåten/Åfjordsbåten 1	Godal / Eldjarn		Norsk
Nordlansbåten/Åfjordsbåten 2	Godal / Eldjarn		Norsk
Nordlansbåten/Åfjordsbåten 3	Godal / Eldjarn		Norsk
Nordlansbåten/Åfjordsbåten 4	Godal / Eldjarn		Norsk
Ångaren Trafik af Hjo	C-G Wetterholm		
The Årby Boat	SHM	Tysk	
Fiskare	Bertil Quirin		
Osebergdronningens Grav	A E Christensen m fl.		Norsk
Skrifter, etc. Äskekärrens båten, originalant.	Gerhard Paulson		
Träbiten	Allmoge Båtar	Div nr	
Vikingarna	Henrik Ringsberg	Uppsats	
Vikingefærden	Magnus Andersen 1893		Norsk 3 ex
Lånsputen 1993-2	Klubb Maritim		
Vikingarnas Skepp	Museerna		
Modellförsök - Gokstad	Marintek, Trondheim		Norsk

Ha det så mysigt under kulna vinterkvällar !

Jörgen Johansson

PROJEKT ÄLVIS

Sällskapet driver sedan i början av maj en arkeologisk förstudie i Ale Kommun. Det sker i samarbete med Ale Kommun, samt med Riksantikvariens och Göteborgs Universitet. Arbetet sker med hjälp av ALU-iter från Ale, samt med Sällskapets lokalavdelning i Ale.

Projekt Älvis har som mål att fokusera på den plats i Västsverige där det huvudsakliga handelsutbytet ägt rum i folkvandringstid / vikingatid. Vidare vill vi söka bevis för en vikingatida handelsplats/stormannagård, samt initiera en utgrävning av Äskekärr 2.

För att nå dessa delmål är projektet uppdelat i sju olika aktiviteter. De viktigaste av dessa är: byråinventering av kartor och ortsnamn, intervjuer av ortsbor, marinarkaeologi, samt den metalldetektorundersökning som måste utföras av behörig personal. Vi har en mängd indicier som tyder på att en handelsplats har funnits i området.

Vi har fått hjälp av Sjöhistoriska Museet i Stockholm med en s.k. side-scan sonar undersökning (= ekolodning med tredimensionellt ekolod) i Göta Älv. Syftet var att söka de rester av pålspärrar som rätteligen bör finnas. Vid denna undersökning fann vi på remsorna dels rester av pålar, dels sju olika formationer som kan vara vrak. Tre av dessa är redan identifierade som vrak. Finner man rester av pålspärrar, så vet man att någonting där innanför har varit värt att skydda.

I projektets senare del fick vi uppdraget att specialstudera gamla kartor över vissa byar i området. Dessa studier resulterar i att vi kan se var bybebyggelsen låg före Laga Skifte och Storskiftet. På basis av detta kan så arkeologerna bättre bedöma var de vill göra sin metalldetektorundersökning. I skrivande stund (början av november) satsar vi allt på denna studie. Det är ju trots allt bättre att hitta själva handelsplatsen / stormannagården, än att bara söka efter indicier på dess existens.

Projekt Älvis är tidsbegränsat till årsskiftet. Det är min förhoppning att arkeologerna då skall ha en liten plattform att stå på, så att de kan göra riktiga, omfattande utgrävningar under många år framöver.

Jörgen J

VIKINGATIDA MYSTERIER

Det har blivit populärt med vikingatid. Massmedia och utställningar lägger fram vikingafynd och beskriver denna tid, som om vi visste allt. I verkligheten är det så, att gamla skrifter, gravfynd, lösfynd av redskap, samtida bilder på mynt, redskap, träplattor och stenar har gett oss ett antal glimtar från denna tid.

Det kvarstår många vikingatida sammanhang och begrepp som vi ännu inte har förstått och möjligheten aldrig kommer att förstå. Men, visst ligger det också en charm i det som är outrett?

Vad var en ass?

Från kanske 700-talet till 1200-talet fanns det någonting på fartygen som kallades ass. Denna var mycket viktig, faktisk så viktig att den är omnämnd i ett antal lagtexter. Ett antal försök att förklara den med "det var ett annat ord för" mast, rå, krysstång, bogspröt, osv blir alla ganska orimliga när man läser texterna som talar om assen och ser dem i sitt sammanhang. Det finns många beskrivningar om denna ass, och det känns nästan genant att vi inte kan räkna ut hur den såg ut. När man seglade i grupp fick ingen segla längre bort än att man kunde se assen ombord de andra fartygen. Den syntes alltså "lagom" bra och tydligt även akterifrån.

I assen ingick en assdräng. Den har använts som tillhygge i slagsmål!

En ass var ganska billig. Bötessumman om man skadar den var t.ex mycket lägre än för en rå. Bötessumman blev dock högre om assen "var i seglet". Den var alltså kopplad till seglet på något sätt. Kanske via rep, eller möjligen direkt?

Det berättas att två fartyg seglade så nära varandra att assen på det ena fångade en kung på det andra. Han drogs överbord och drunknade. Assen kan alltså hänga ut över relingen och ha en viss höjd över denna. Den verkar också ha varit ganska stark och ha haft något som man kan trassla in sig i.

Namnet ass förekommer i olika sammansättningar: Vindspel ombord benämns ibland vindass. Den bom som sträckte förliket kallas ibland beitass.

I en tysk lagtext nämndes att assen kommit ur bruk och gjort att lagar kopplade till denna inte längre kunde tillämpas. Detta var något århundrade efter vårt kristnande. Vågar man dra slutsatsen att assen var bra vid piratverksamhet, men hade någon nackdel vid handelsresor??

Man kan gissa att asse förbättrade kryss- och vändningsförmågan. Detta var nog viktigt när man drog sig bort efter ett överfall. Man verkar ha kryssat, för århålen är ju faktiskt inte särskilt slitna på fartygynd, som beräknas ha seglat i c:a 50 år innan de kom i jorden.

Som sagt: Man vet en hel del om denna ass och ändå inte hur den såg ut.

En ledtråd: På Lödöse Museum har jag sett oförklarade träredskap med

skavmärken efter linor. Jag har en svag, mycket ovetenskaplig och dåligt styrkt ide om hur en ass skulle kunna ha sett ut, men...

Kanske kan någon läsare hitta en "pusselbit" som kan bringa bättre klarhet i mysteriet ass ?

Ingemar Ahlenius.

Tack för detta, Ingemar. Du har rätt både i tjugningen av att inte veta, samt att vi faktiskt inte vet vad en ass var. Låt mig få komma med första pusselbiten:

I boken "Råsejlet, Dragens Vinge" förklaras ass som den bom som sträckte ut förliket vid kryss. Genom att den ofta stack ut över sidan fick man i många fall en bättre placering för halsen.

I Hjalmar Falk's Fornnordisk Sjöfart från 1912 heter det "Rundhulten för segling bestod framför allt av masten, rån och spiran för utsträckning av seglet, ass (egentligen bjälke). Denna ass utnyttjades endast vid segling bidevind och heter därför beitiass. På Island, där man vanligen använder en åra för detta ändamål är båda namnen ännu (alltså 1912) i bruk. Man belade här även det förliga skotet vid ass, och gör så än i dag. Närmare bestämt användes härvidlag ett rep, asdrengr."

Denna pusselbit passar, för visst kan man slåss med ett rep, och vindassen (vindbjälken) var ju ett cigarrformat rundhult som vilade i två lager.

Nu låter vi Ingemars fråga gå vidare.

Jörgen J

ETT VIKINGAÄVENTYR I USA 1995.

I början av oktober i år påbörjade jag en lustresa på tre veckor genom USA. Första anhalten var Philadelphia, där jag gästade en svensk-amerikansk familj. Jag hade vid något tidigare tillfälle berättat om mitt vikingaintresse och tack vare mitt värdfolk kom jag att hamna mitt i händelsernas centrum.

Den 9:e oktober inföll i denna del av USA - den gamla svenskkolonin Delaware - två minnesdagar, nämligen Leif Ericsson-dagen och Columbus-dagen. Som de flesta vet så kom ju Columbus till nya världen 500 år efter Leif Ericsson och att komma tvåa så långt efteråt är ju egentligen inte så mycket att fira!

Kl. 12.30 denna dag började en ceremoni vid Schuylkill River vid vikingamonmentet

på Kelly Drive. Det är en staty, som 1974 restes av sällskapet "Leif Ericsson Society International" över Vikingen Thorfinn Karlsefni, en släkting till Leif Ericsson. (Platsen är f.ö. känd för alla roddarhusen längs floden, där alla USA:s många välkända roddarlag har sin hemvist). Detta sällskap har c:a 500 medlemmar av nordiskt ursprung och i år var det svenskättlingarnas tur att arrangera.

Ett åttiotal personer hade samlats och en trio - dragspel, gitarr och bas - underhöll med svenska folkvisor. USA:s och Sveriges nationalsånger sjöngs unisont och från ett uppbyggt podium, med en fanborg av de nordiska flaggorna och den amerikanska hölls en serie tal av föreningens ordförande, Philadelphias borgmästare, svenske pressattachén m.fl varefter en krans nedlades vid monumentet. I ett försäljningsstånd kunde man av valkyrior inhandla diverse prylar. Bl.a.en plåtknapp med texten "LEIF LANDED FIRST"

På den lugna Shuylkill-floden, en stor biflod till Delawarefloden, seglade fram och tillbaka ett fullbemannat mindre vikingaskepp - "Norseman"- där alla var tidsenligt utstyrd med hjälmar, brynjor, svärd och sköldar. Norseman är i stort sett en halvkopia av Gokstadsskeppet, 12 meter långt och 3 meter brett med ett röd-vitt-randigt segel på c:a 25 kvm. Storleken är anpassad för att kunna transportera skeppet med trailer till olika evenemang.

Norseman är byggt på Isle of Man i irländska sjön och är gjort av glasfiberarmerad plast i formar, som ännu finns kvar, och tydligen har man i England fler skepp av denna typ. Norseman är försett med en "utombordsmotor" på 35 hkr, som sitter inombords på styrbords sida ungefär vid rorkulten i en trätub, som når en bit över vattenlinjen. (Motorn är sjöfartsmyndigheternas krav och den gör skeppet smidigt att manövrera).

Norseman är försett med drakhuvud, dit man kopplat ett rör från en kolsyretub så att draken kan spruta rök. Man har avskrivit gasolflammar för skaderiskers skull. (Norseman har haft en föregångare kallad "Ravnen"(Korpen). Vid ett tillfälle under en transport med dragbil fick chauffören plötsligt se Ravnen komma upp jämsides och passera honom för att därefter krocka med en bil. Skeppet blev förstört kaffeved men inga personskador uppstod. En tidning kunde dagen efter notera "THE FIRST VIKING SHIP IN HISTORY TO COLLIDE WITH A BUICK". Nästa skepp vågade man inte kalla "Ravnen II").

På kvällen samma dag gavs en galamiddag på Svensk-Amerikanska Museet i Philadelphia till Leif Ericssons ära för ett 100-tal personer. Där fick jag tillfälle att berätta om Äskekärsskeppets historia och om vår "Vidfamne". Jag kunde vidare utöka mitt kåseri med information om "Ostindiefararen Götheborg III" och dess byggnation när jag fått höra att man i Wilmington påbörjat bygget av en replica av "Calmare Nyckel". svenskskeppet, som 1638 seglade över till vår nya koloni Delaware.

Vem var då Leif Ericsson? Han var som vi kommer ihåg son till Eric Thorvaldsson Röde, en norrman, som tvingats fly till Island på 900-talet. Han seglade vidare och

grundade ett samhälle på Grönland år 985. Sonen Leif fick höra av vikingen Bjarne Herjulfsson att man siktat land västerut och gav sig iväg med några skepp för att utforska det nya landet. Man kom först till ett stenigt, platt land (Baffins land) och fortsatte söderut förbi en skogrik kust (Labrador) och hamnade på nuvarande New Foundland (nyfunnet land). Här ordnades ett temporärt läger vid en vik, som i dag kallas L'Anse aux Meadows (viken vid ängen).

Här föddes den första vikingen i Amerika år 1003. Det var Snorri Kalrsefni, son till förut nämnde Thorfinn Karlsefni och hans hustru Gudrid, änka efter Leif Erikssons bror Thorstein. Snorri blev sedermera farmare på Island, där hans ättlingar ännu lever kvar. Åtskilliga prominenta personer, däribland tre biskopar, tillhör hans efterkommande.

År 1961 upptäcktes och utgrävdes denna lägerplats av Helge och Anne-Stine Ingstad och daterades med kol-14 metoden till omkring år 1000. Harvardhistorikern Samuel Eliot Morrison har nedtecknat detta i en bok "The European Discovery of Amerika". (Oxford Press 1971) publicerad också av National Geographic Society. Om åtta år - 2003 - lär det bli stora festligheter till 1000-årsjubileet i Philadelphia. Kommer kanske vår Vidfamne att delta där?

Rolf Ekelund



SÄKERHET

Det har hållits ett möte om säkerhet i öppna råsegelriggade båtar. Det hölls i Göteborg, och det var det andra mötet om detta viktiga ämne. Denna gång hade fler skeppslag hörsammat vår kallelse, och vi förde en givande dialog i samförståndets tecken.

Syftet med dessa möten är att öka säkerhetstänkandet inom de olika skeppslagen så att olyckor undviks, samt att på sikt kanske försöka enas om gemensamma regler som är ett snäpp striktare än Sjölagen. Representanter från Hrafn, Styra, Aifur, Anund, Sigrid Storråda, Aluett, och Vidfamne redogjorde för sina erfarenheter och förslag till förbättringar. När man tänker på den samlade erfarenhet som dessa tillsammans hade, gläds man över det utbyte som sådana här diskussioner ger.

Alla inser att en olycka med en av våra båtar kan drabba oss alla i form av restriktioner. Dessutom håller EU på att koka ihop en soppa till förslag på regler som kanske kan begränsa vår frihet. Exakt vad dessa förslag består i vet jag inte ännu. Sammantaget betyder det att vi som seglar måste hålla en hög och god nivå på vårt säkerhetsarbete. Dessutom är det socialt viktigt att träffas.

Det var just denna del - den sociala - som gjorde att flera av de närvarande föreslog att vi alla skulle träffas någonstans, någongång. Tänk er själva om alla svenska enmastade råsegelriggade båtar och skepp stämde ting i en vik någonstans. Vilken fest det skulle bli.

Jörgen Johansson

QUO VADIS

Vi lärde oss en sak under sommarens seglingar: vi skall inte lova bort oss till en viss plats på en viss tid – åtminstone inte om man har lovat bort sig till en annan plats på nästan samma tid. Vidfamne tvingades att med kort varsel ge avkall på det planerade besöket i Sandefjord; vi hade helt enkelt inte tid. Trots att de andra besöken kunde genomföras som planerat, var det av och till rätt stressigt att fara från en marknad till en annan.

Under vakterna ombord uppstod och förstärktes tanken att vi till nästa års seglingar kanske borde tillämpa en annan strategi. Kanske vore det bättre att lista upp alla evenemang som man känner till, och rangera dem i kronologisk ordning. När så sommarens långseglingar skall påbörjas, så får helt enkelt väder och vind – och inte klocka, almanacka och löften – bestämma vart man skall. Inte precis så att man seglar dit det blåser, men iallafall.

Jörgen J

Sällskapet Vikingatida Skepp
Box 11488
404 30 Göteborg

B