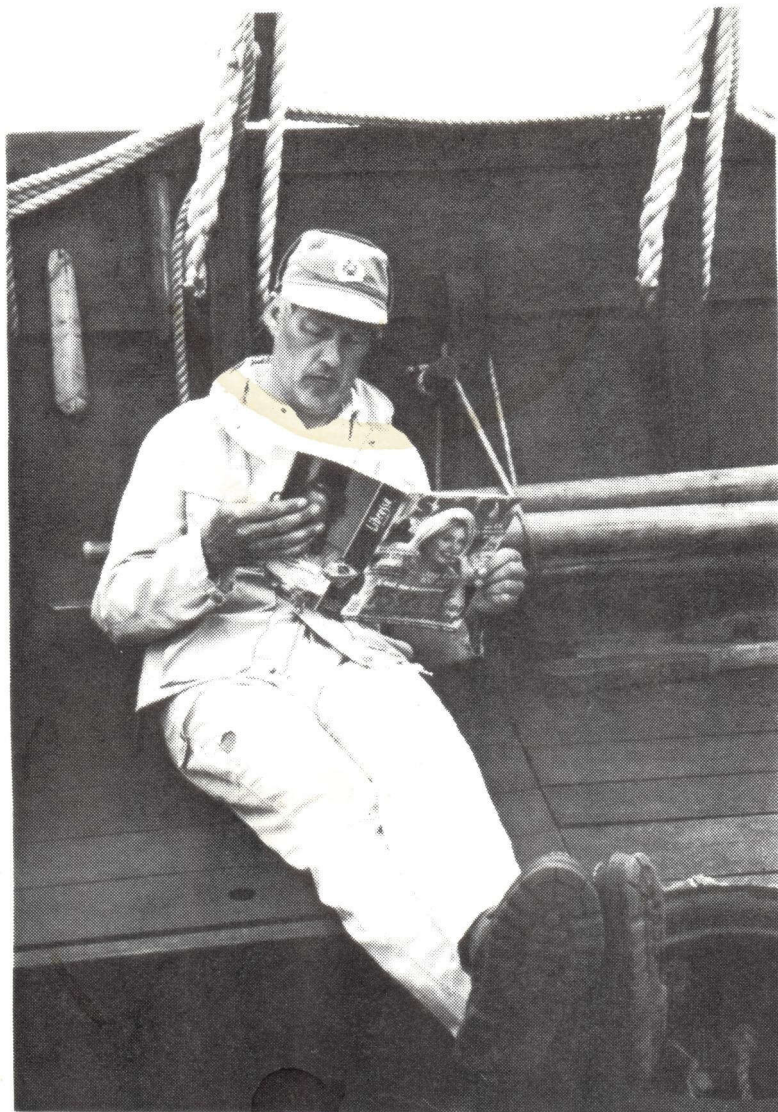


# HLIÐSKJÁLFI

Nummer 3

1997

Árgang 5



Sällskapet Vikingatida Skepp

## Telefonnummer till styrelsens medlemmar:

|                    |              |
|--------------------|--------------|
| Jörgen Johansson   | arb:<br>hem: |
| Alexandra Westborg | hem:         |
| Björn Magnusson    | hem:         |
| Johan Helgesson    | hem:         |
| Anders Lindahl     | hem:         |
| Johannes Jägrud    | hem:         |
| Carlo Jakobsson    | arb:<br>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

**OMSLAGSBILDEN:** även en kvällstidning kan ibland ha något värt att kolla.  
I brist på god litteratur ombord hamnade en medfaren, befaren besättningsman nästan helt oskyldig i en fotofälla. I total frånvaro av radio&TV och godkända dagstidningar påbjöd adjungerade hövis Anders L inköp av en dylik skrift i nästan varje välsorterad hamn samt flitig högläsning under högljudd munterhet av särskilda avsnitt.  
Foto: stygga Alexandra

---

HLIDSKJALF utgives av Sällskapet Vikingatida Skepp  
Box 11488, 404 30 Göteborg.  
Telefon till Naustet på Tingstad är 031 - 52 27 11.  
Besöksadress: Exportgatan 5 (bakom Beijers Byggmaterial).  
Hlidskjalf utkommer med cirka 4 nummer per år.  
Redaktörer: Jörgen Johansson, Anders Lindahl  
Skriftsmed: Anders Högmer  
Ansvarig utgivare: Jörgen Johansson  
Pris per nummer: medlem 0 kr, övriga 50 kr.  
Medlemsavgiften för vuxen (150 kr) och junior 17 år (50 kr)  
betalas in på postgiro: 68 03 83 - 7  
Hemsida: <http://hem.passagen.se/keer0805/svs.htm>

## Vad händer den närmaste tiden?

Det finns anledning att misstänka en mycket blåsig höst. Därför vågar vi inte utlysa några höstseglingar, utan får genomföra dessa spontant. Hör av er till någon av hövedsmännen om det är segling på gång.

**Måndagar och onsdagar** är arbetskvällar som vanligt.

**Lördag 11 OKTOBER** Vi städar Naustet. VIKTIGT att vi får ordning och reda innan fartygen kan ställas i stallet igen om någon vecka.

### Lördag 25 oktober

Tar vi upp bägge båtarna. Kom å hjälp till! Samling kl 0900 och inte till lunchdax.

 Helgen **8-9 NOVEMBER** deltagar Sällskapet i ett säkerhetsseminarium i Karlskrona.

### Lördag 15 november

Första arbetsdag på båtarna. Samling från kl 0900. Förhoppningsvis kan vi tjära in dem.

### Lördag 15 november

Manusstopp för nästa Hlidskjalf

 **Måndag 24 november** kl. 18 i Naustet. Göran Harryson samlar intresserade till en studiecirkel för att rita en rekonstruktion av Galtabäcksbåten från hans hemmalandskap Halland på nyare data. Ring på telefon .

### Söndag 17 JANUARI kl 17 - 20.30

En kombination av **diskussionsmöte** om Sällskapets framtida arbetssätt och en **minnenas afton** med bildvisning och videofilmer. Vi har bokat festlokalen på Dr Fries Torg, till vänster bakom biblioteket. Alla medlemmar välkomna! Servering till självkostnadspriser.

/Jörgen Johansson

---

## Meginhufr

När vi byggde **Vidfamne**, kopierade vi efter bästa förmåga detaljerna från **Äskekärrskepp 1**. Utan att alltid begripa varför en detalj såg ut på visst sätt.

Nu, efter några år, då vi fått en säkrare uppfattning om skeppets konstruktion, är vi tacksamma för att vi, i varje fall inte gjort några medvetna ändringar, som på t.ex. det 7:e bordet från kölen räknat med sitt S-formade tvärsnitt. För att få en uppfattning om de bord som på vikingatiden kunde benämnas meginhufr -

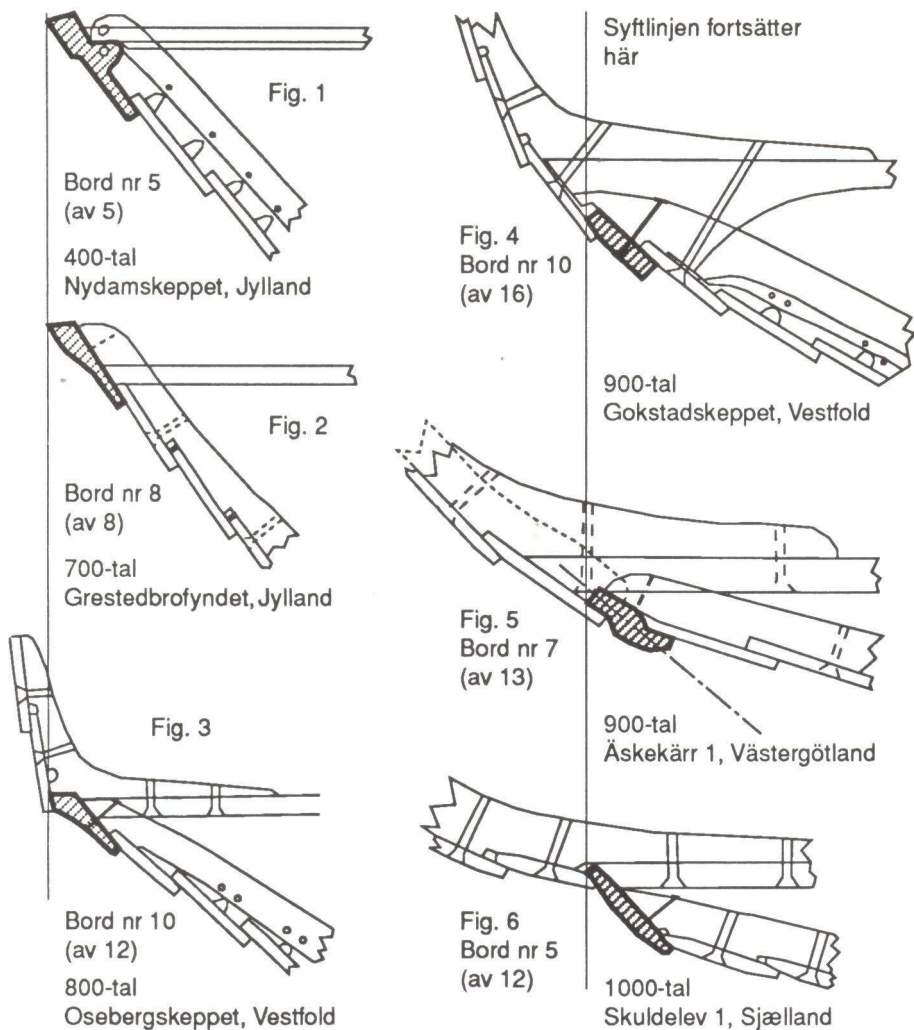
det starka bordet i skeppssidan - vill jag beskriva några andra skepp.

Först **Nydamskeppet** (23 x 3,2 m) från 400-talet, avsett enbart för rodd (Fig.1). Spanten går från kölen upp till relingen och är surrade till borden. Relingsbordet är kraftigt och har ett speciellt tvärsnitt.

Fig.2 visar skeppet från **Grestedbro** från 700-talet med ett liknande relingsbord.

Ett tvärsnitt från **Osebergskeppet** (21 x 5m) daterat till 800-talet, visas i Fig.3. Lägg märke till formen av bord 10. Detta bord liknar relingsborden i Fig.1 och 2. Osebergskeppets två översta bord är påbyggda på vad som tycks vara en remniscens av en sådan reling. Dessa två bord är avsedda att ge en större relingshöjd





Tvärprofiler av några hittills funna skepp i Norden under 400 -1000-talen. Fler bord byggs med tiden utanpå meginhufr (t.v. om lodlinjen).

midskepps. De går inte ända fram till stävarna och slutar avsmalnande. Det 10:e bordet på Osebergskeppet vill jag kalla en äkta meginhufr. Det motsvarar bra ordets betydelse, nämligen det starka bordet i skeppsidan. Förenkelhetens skull och kanske med rätta benämner jag motsvarande bord i Fig. 4, 5 och 6 också meginhufr.

**Gokstadskeppet** (23 x 5,2 m) från 900-talet har en meginhufr som ett vanligt bord, men med lägre höjd och tjockare.

Skeppet **Skuldelev 1** (16,5 x 4,6 m) från 1000-talet har meginhufr som ett vanligt bord, men med markant avvikande lutning i förhållande till de närliggande bord. Det är placerat som 5:e bord.

Den knäck i bottenformen som denna konstruktion har, kan tänkas ge en gynnsam vattenströmning längs bottnen och eventuellt förbättra skeppets seglings-egenskaper.

Man kan tycka att konstruktionen är något svag. Den ger för lite trä för en god nitning till bord 4 och 6. Kopian *Saga Siglar* har dock visat sig kunna tåla både sjögång och last.

Att bottenkonstruktionen inte är en tillfälligt lösning visas av att det 200 år äldre

**Klåstadskeppet** (21 x 5m), en knarr från Vestfold, har en nästan lodrätt stående meginhufr (bord nr 7 av 12) och därmed en ännu mer markerad knäck i bottenformen.

**Äskekärsskepp 1** (16,5 x 4,6m) från 900-talet har en tydligt utformad S-form på meginhufr, som är det 7:e bordet från kölen. Både Skuldelev 1 och Äskekärr 1 är lastskepp, knarrar. De har bägge den utformningen att last eller barlast måste vila på tvärbalkarna. Endast masttryck av segling, fördelat över mastfoten, får belasta den undre delen av skrovet.

Vad är gemensamt för alla dessa meginhufr? Jo, de bottenstockar som ligger tvärs i skeppet från kölen och upp mot bordsidan, landar alla med sina toppar på meginhufr och är fästa till denna. I Fig. 1 och 2 är det relingsbordet. I Fig. 3 och 4 ganska högt liggande bord. I fig. 5 och 6 har meginhufr ett lågt läge i skrovet och bildar tillsammans med bottenstockar, bord och köl ett underskrov.

Varför är meginhufr starkare än de övriga borden (undantag Skuldelev 1) och varför S-form på Äskekärr 1? Meginhufr på Äskekärr 1 har betydligt lägre höjd (16cm), men är tjockare (5cm) än de övriga borden i skeppet, se Fig. 6. Meginhufr är placerat i det s.k. slaget - när skeppet läggs ned på sidan, vilar det på detta bord. Inuti skrovet går bottenstockarnas toppar upp till meginhufr och fogas till denna med järnnit. Dessutom vilar de nedre tvärbalkarna på bottenstockarnas toppar (utan att

vara fästa till dessa). Meginhufr har en oskarvad längd på 8,5m midskepps.

Den utgör alltså en kraftig längsgående balk i bordläggningen som midskepps på varje sida stöder topparna på 10 bottenstockar och ändarna på 10 tvärbalkar och utgör tillsammans med dessa ett väl avvägt ramverk för att ta upp krafter från last (upp till 20 ton) och av undervattenstryck. Dessutom finns upplängor mitt i varje spantfack som hjälper till att stödja bordsidan upptill. De går från relingen nedåt och stöder med sin nederända mot meginhufr.

Stora krafter verkar på skeppsidan när skeppet är djupt nerlastat, kränger under kryss eller påverkas av kraftig sjögång. Det är då viktigt att påkänningen i upplängornas nedre ända avlastas på ett kraftigt bord. Eftersom meginhufr har en kraftupptagandefunktion, kan den integöras i korta längder likt övriga bord. Då skulle skarvarna midskepps utgöra en oacceptabel försvagning och inte klara kraftkoncentrationen vid bottenstockarnas toppar och vid nedre ändan av upplängorna.

Varför har då bordet ett S-format tvärsnitt (sett akterifrån om styrbord)?

När vi byggde **Vidfamne** och lade det råbearbetade, S-formade 8,5m långa bordet an mot 6:e bordets landning, visade det sig som en överraskning att det självmant och villigt, utan basning anslöt sig till den starka bågformen av 6:e bordet. Detta beror på att S-formen ger ett annat neutralplan (en term från nutidens hållfasthetslära) och därmed en annan mer stående och därigenom fördelaktig böjningsgeometri. Det hade varit omöjligt att här ansluta ett långt och plant bord utan att få en knäck i bottenformen. Något som Götaälvdalens skeppsbyggare ville undvika.

En fördel är också att någon fasning för landning i bord 6 och särskilt i bord 8 inte behöver göras. Dessa bord har mot meginhufr sin fulla tjocklek och styrka. Något som har betydelse av skäl som har med krafter från masttryck och vantdrag att göra.

Slutsatsen måste bli att i detta läge i skrovet måste skeppet midskepps ha ett starkt, långt oskarvat bord. Och för att kunna följa 6:e bordets bågform och inte ge en försvagad fogning till närliggande bord, så måste det ha S-form och dessutom en inte alltför stor höjd.

Mindre skepp och båtar avsedda för last hade istället för meginhufr inuti skrovet långsgående lister som förstärkning. De snabbseglande, långa, smala danska skeppen hade liknande konstruktion. På båtar under 10m, avsedda för persontransport och lättare last, fanns som regel inte dessa förstärkningar.

/Carlo Jakobsson

## Spöket

Det finns ett spöke i Sällskapet. Ett spöke som gör sig alltmer påmint ju längre föreningen lever. Ett spöke som ställer till det för oss, som hindrar oss att göra all det vi vill göra. Det är inte något skrämmande monster som rasslar med kedjor i Naustet och skrämmar skiten ur eventuella nattliga besökare. Ändå har det sitt grepp i oss alla - oavsett om vi vill det eller inte.

Männen i löfingen suckar tungt när spökets namn nämns: TIDSBRIST.

Medlemmar som varit med länge saknades under sommarens seglingar. De har fått andra intressen som tar tid från föreningslivet. Styrelseledamöter har haft annat att göra och har därigenom inte kunnat ägna all sin kraft åt Sällskapet. Jag själv tog inte något hövedsmannaskap under långresorna i år. Jag ville ju även segla den egna skøyten som jag försakat under 4 år. Dessutom renoverar jag vår vedbod.

Detta är inte tecken på bristande intresse för Sällskapets aktiviteter. Jag tror att alla medlemmar i Sällskapet är mycket intresserade av vad vi gör - men man kan helt enkelt inte ägna all den tid man skulle önska åt Sällskapet. Det är så mycket annat

som pockar på uppmärksamheten, oberoende av i vilken fas i livet man befinner sig. Sällskapet har en väldig drivkraft och initiativ. Det vore synd om detta ginge förlorat. Hur gör man då för att bibehålla en friskt fungerande förening trots den allmänt förekommande tidsbristen? Jag ser bara 3 olika lösningar.

1) Man måste fördela alla de dagliga sysslorna på många personer, så att varje person bara får en liten del att ansvara för. Det duger inte att en grupp entusiaster känner att de drar hela lasset. Bördan blir för stor, och vad händer om entusiasterna tappar gnistan? Ett sätt att fördela uppgifterna på är att föreningen arbetar, fungerar, på ett annat sätt. Hur i så fall?

2) Föreningen måste föryngras! Det behöver inte vara yngre krafter som skall till, bara de är ideella, nya och har tid.

3) Ta in proffs som mot betalning gör allt det vi inte hinner. Detta är naturligtvis ingen bra lösning. Frånsett problemet med var vi skulle få pengar till löner ifrån, så bildas lätt en liten elit som får lön för att syssla med sådant som vi andra helst ville göra om vi hade tid - t.ex. segla.

Eftersom alternativ 3 inte är önskvärt, måste vi koncentrera oss på 1 och 2, och finna en lämplig kombination av dessa. Det är naturligtvis styrelsens jobb att finna en lösning på problemet, men det kan inte låta sig göras utan medverkan av medlemmarna.

Nu är det allvar, pojkar och flickor. Nya och fler krafter måste till nu, och arbetet fördelas på dessa. Lagg inte Hlidskjalf till sidan och tänk att det fixar nog någon annan. Tänk istället över vad just du skulle vilja hjälpa till med. Erbjud dej att ta på dej en liten del av de vanligast förekommande sysslorna. Hjälpa till!

/Jörgen Johansson



## Vikingar lovade varandra trohet



Gvido och Helle har gift sig.

C:a 130 gäster, uppklädda i tidsenliga dräkter, hade färdats till Fotevikens Museum för att delta i festligheterna. Ceremonin inleddes med att brudparet genomgick ett reningsbad i varmhuset, alltså bastun. De satte sig på hudarna därinne och varma stenar bars in. Därinne svettades de i en dryg timme, varefter de badade i havet.

Medan de unaga tu klädde sig och gjorde sig iordning, fördrev gästerna tiden i den skugga som kunde uppåddas. Härolder anmälde brudparets ankomst. Allt samtal avstannade för ingen ville missa något av detta som var så nytt för oss. Under hela akten var åskådarna alldeles tysta.

En korg med 16 stenar bars fram, tillika en skål med smörjelse. Bruden valde ut 8 manliga gäster vilka tog emot varsin sten och skrev en runa på den med smörjelsen. Därefter valde brudgummen ut åtta kvinnliga gäster som fick göra sammalunda. På de 16 stenarna hade sålunda hela futharken skrivits. En procession tågade ner till stranden.

Vi andra hängde som rönnbär uppe på strandbrinken. Därifrån hade vi en fin vy över vad som sedan hände. I sanden hade gjorts iordning en cirkel, c:a 4 m i diameter. Den person som med modernt språkbruk kallas Best Man (vad kallades en sådan på vikingatiden? Bestemann?) mottog nu en sten i taget, gick med den till cirkeln och placerade ut stenarna längs raden, hela tiden i medsolsvarv.

När hemmets väggar sålunda symboliskt hade byggts upp, renade en völva hemmet genom att jaga bort de onda andar som kunde finnas. Även brudens och brudgummens respektive förflutna rensades bort på detta sätt. Från och med denna stund är det ju deras gemensamma liv som gäller.

In i cirkeln trädde bestemann, en vigselförättare (gode tror jag är ett för starkt ord här), en vinbärare, samt brudparet. Dessa ställde sig i de olika väderstrecken, brudparet mot väst. Vigselförättaren utlyste bröllopet, de unga tu lovade varandra evig

trohet, och förenades genom sina löften, varefter de symboliskt bands ihop med ett band. Till varje fas i ceremonin skålades det.

Medan solen sänkte sig på västerhimlen, tömdes cirkeln på stranden och processionen tågade upp till det väntande gillet, accompanjerat av två näverlurar och böljornas brusande mot stranden.

Tack, Gvido och Helle, för en fin upplevelse, och lycka till framöver!

/Jörgen Johansson

PS: Den fyrdelade cirkeln går igen i det gamla solhjulet och i trelleborgarnas planlösning. En fyrdelad cirkel med 16 prickar runt om finns inhuggna på en klippa på Bornholm. Vad symboliserar den egentligen?

### Sett från gummibåten

Niklas och Calle har konstaterat att gummibåten blivit "misshandlad", den liknar ju mer ett durkslag. Tänk på att det är en gummibåt och inte någon pansarbåt som man kan köra upp på stenar och andra vassa föremål. För att vi inte skall skada den och motorn, var så snälla och lyft, släpa ej!

Man kan inte ligga och gasa max på friläge och sedan lägga i växeln !!

När gummibåten har lyfts upp för vintern så skall alla tjär- och smutsfläckar tvättas bort!

Med vänliga hälsningar  
Calle och Niklas, Ungdomssektionen.



### Gamla hamnar på kusten

För några år sedan råkade jag nämna tre ortnamn som börjar på Knarr-. Vännen Anders Lindahl slog till med en liten lista med ortnamn på Knarr-. Detta har givit upphov till en tanke som jag gärna vill utveckla för mina läsare:

Ortnamn berättar ofta mycket om platsen. På västkusten har vi flera namn som har historisk anknytning till det vi sysslar med, trots att ingen vet hur gamla namnen är.

Vi har Knarr- som i Knarrholmen, Knarreвик, Knarreviks Kile. Namnet antyder förmodligen att platsen varit tillhåll för knarrar. Lastplats? Handelsplats? Övervintningsplats? Många av de gamla övervintringsplatserna på Skut- kanske hette Knarr- förr?

Vi har den suggestiva förleden Nö-. En förvanskning av det fornnordiska naust, alltså båthus? Namn som Nösund, Nös-näs, kanske även Nötesund och Nötevik. För min inre syn kan jag se små gråa naust med torvtäckta tak som dyker upp ur höstdimman, och välkomnar sjötrötta män med is i skägget som kommer in från sjön efter säsongens seglingar.

Vi har Lunn- som i Lunnevik och Lunnä. Namnet kan mycket väl komma av lund, t.ex offerlund, men det kan även härstamma från det fornnordiska hlunnar. Hlunnar är hala slippriga stockar som man drog upp båtarna på. Jämför båtlänning.

Vi har -ed (landtunga mellan två vatten, bra för båtdragning), Snäck- (snäcka var ett ord som redan vikingarna använde för en båttyp), Drag-, Drak- kommer förmodligen av att dra båtarna över land, snarare än av drakskepp. Slutligen (?) har vi Skepp-.

Visst vore det intressant att inventera och kartlägga alla dessa namn för att söka



få fram samband. Och visst vore det häftigt att med Vidfamne gå in i och ut ur alla Knarrevikar - bara för att bevisa att det går (eller inte går). Jag tycker att detta är helt linje med Sällskapetets syfte, nämligen att levandegöra vikingatidens skeppbyggnadskonst och sjöfärder.

Jag har så smått påbörjat en sådan inventering med hjälp av böcker lånade av Anders L. Alla som har lokalkännedom på sin lilla kuststräcka, eller känner till, eller av en slump kommer över ett intressant ortnamn, ombedes höra av sig (vykort med kartsnitt?). Man hittar intressanta namn där man minst anar det. Jag har hittat en Knarrevik på en orienteringskarta (!) och ett Nötsund i Göteborgsdelens kartblad 8. Vem vill starta en ortnamnsgrupp? Är det någon annan som "vet nåt"?

/Jörgen Johansson.

---

**ÄLVEN- citatet:** Göte Toresson for ut ur Göta Älv med fem härskepp. När han låg vid Öckerö kom daner dit med fem stora handelskepp. Göte och hans män erövrade snabbt fyra av skeppen utan att förlora några män och de tog mycket byte. Men det femte skeppet kom undan ut på havet och hissade segel. Göte seglade efter dem med ett skepp och först tog han in på dem. Därefter blev vädret hårdare och handelskeppet kom ut till havs. Göte ville vända tillbaka. Nu blev det storm. Han förläste med skeppet vid Læsø, förlorade allt godset och större delen av manskapet. Hans följeslagare skulle vänta på Öckerö. De blev angripna av danerna med 15 handelskepp. Danerna dödade alla och tog allt gods som de tidigare tagit. Så fick de lön för sin girighet.

/ Så sade Emund, västgötarnas lagman och ville påverka Olof Skottkonung att släppa landet mellan Svinesund och Älven till den norske Olav den hellige pga handelsembargot mot raner, västgötar och vikvåringar före 1022.

Ur Snorres Olov den heliges saga.

## OLAV - en underbar saga

Olav är en ranvåring som byggdes vid Mo i Rana 1934. Den blev 5,75 m lång och 1,5 m bred. Den byggdes för att bli gåva till Norges dåvarande Kronprins Olav, men det blev istället en mindre båt som blev gåva. Så Olav blev lotteribåt, och en liten flicka i Narvik vann den. Hennes pappa hjälpte till att ro hem den över fjorden. Där användes den för hemmabruk.

När Norge invaderades under andra världskriget, slumpade det sig så att det var österrikiska soldater som först kom fram till bygden. Dessa uppmanade pappan att gömma båten, "för när tyskarna kommerså tardom den". Gårdsfolket hjälptes åt att baxa upp båten på höskullen, där den gömdes under höet. Där låg den sedan under hela ockupationen, och kanske några år till.

Gillis Ågren bor numera i Ljungkile. Han arbetade strax efter kriget i Narvik och träffade sin fru där. Han förälskade sig även i nordlandsbåten. Några år senare fick han chansen att köpa Olav, och han tog den. Så kom det sig att Olav hamnade först i Västerås och sedan i Ljungkile. Nu ligger den och speglar sin vita ripa (översta bordet) i saltvattnet. Ursprungligen var den origgad, men har numera ett litet sprisegel. Allt som ofta sticker Gillis ut med sin Olav för att fiska.

Genom ödets försorg kom jag i kontakt med Gillis, och har i sommar fått chansen att provsegla Olav. Det blev en lyckosam dag både för Gillis och Sällskapet. Gillis är vid god vigör, men 8 decennier sätter sin prägel. Efter att noga ha övervägt saken testamenterade han Olav till Sällskapet!

Gillis - jag har redan tackat för båten, men det jag egentligen skall tacka för är väl förtroendet.

Du utnämns härmed till Hedersmedlem i Sällskapet Vikingatida Skepp.

/Jörgen Johansson

## Små Runor

Starkodders deltagande i eskaderseglingen mellan Foteviken och Karlskrona blev inte av. När hövedsman ringde runt till de 8 som hade anmält sig, var det bara 3 som bekräftade deltagande.

Vi kunde alltså inte bemanna Starkodder och eftersom vi ansåg det fel att transportera honom runt halva Sverige för att segla honom med andra skepps besättningar, ringde vi återbud.

Förlåt oss Jon; jag kunde se framför mig hur besviken du blev ombord på Aluett när vi talades vid på telefon.

Till er alla som anmäler er till en segling: Anmäl er för att ni är intresserade, inte för att det kan vara bra att ha plats ifall något annat ni planerat, inte blir av. Stora arrangeringsapparater är igång varje år. Vi måste förutsätta att de som anmäler sig till en segling också planerar sin egen tid där- efter så att man kan ställa upp. Det är ju därför som resorna utlyses i Hlidskjalf. Och - om det inte blir av, avboka i tid. Vi räknar varje år med en viss avbokning, och brukar överboka med 2-4 pers, men ett svinn på över 50 % går inte att arbeta med.

Under blåsdygnet 9 september slet sig Vidfamne från sina förtöjningar på Hönö. Tre av repen hade gnagts av. Vidfamne hade vänt sig och var fästad till land endast genom den återstående förtöjningen.

Tack till Dag Edvardsson som larmade, och tack till Anders Loch Carlo som åkte ut och knöt fast igen.

Ni som inte är medlemmar i Fornminnesföreningen får ändå försöka få fatt i deras medlemstidning FYND nr 1 - 96 som just kommit ut (dom ligger lite efter). Den finns bl.a. på museet. Detta nummer ägnas åt ideella föreningar och innehåller 3 (tre) artiklar om Sällskapet och dess aktiviteter. Ett ex kommer att läggas i Sällskapets bib-

## Starkodder kapsejsade!

Nu har vi gjort det! Vi har kullseglat Starkodder. Som ett led i vårt säkerhetsarbete har vi provat på hur det är att kapsejsa med ett vikingaskepp. Övningen genomfördes under mycket kontrollerade former, med följbåtar, flytelement och diverse andra säkerhetsanordningar.

Ambitionen var att alla hövedsmän skulle vara med (härigenom garanteras ju att åtminstone en ombord i våra båtar har kapsejsat), men ett par fick förhinder varför vi med kort varsel fick kalla in andra som seglar ofta. Totalt 10 personer deltog.

Vid genomgången före avfärd blev alla ombord tilldelade ett nummer att användas vid kontrollräkning omedelbart efter kapsejsningen. Vinden var fint frisk, men när det blev dags för själva övningen avtog den, och räckte inte till för att trycka ner Starkodder. Därför ställde sig besättningen på lå reling. Så snart han började ta in vatten gick det mycket fort. På mindre än 3 sekunder låg han på sidan, vilande på segel och rigg.

Till vår glädje flöt han. Det gick inte att resa upp honom med seglet satt, så vi simmade in rån mot relingen. Därefter reste han sig nästan av sig själv. På filmen som togs kan man höra våra spontana glädjetjut över detta.

Starkodder flöt nu på rätt köl, men lite för lågt, så att det skulle bli svårt att simmande ösa. Jag tror att om vi hade kapat av masten och befriat honom från vikten av mast, rigg och segel, skulle han kanske kommit upp såpass att relingarna låg över vatten.

Istället bogserade vi in honom till en närliggande strand, där vi kunde stå på botten och ösa honom flott. Hela övningen tog mindre än en timma, följd av klädbyte, varm soppa och eftersnack.

Vad lärde vi oss då? Det är svårt att



konkretisera ännu. Det var så många intryck som var och en av oss får smälta.

Själva kapsejsningen var inte så hemsk som jag trott, men det går an att hamna i 25-gradigt vatten en fin sommar dag i sjölä bakom en holme. Alla vet ju att om Starkodder kapsejsar "på riktigt" kommer förhållandena inte att vara så gynnsamma. Då blir det inte roligt.

Filmen som togs kommer att redigeras till något visningsbart, och när den är klar kanske intrycken och erfarenheterna klarnar.

/Jörgen

Johansson



Starkodder tvingas att kapsejsa utanför Långedrag. Förloppet var tredje sekund.

Snabba foton: Ann Franzén

Sällskapet Vikingatida Skepp  
Box 11488  
404 30 GÖTEBORG

**B**

Porto  
betalt