

HLIÐSKJÁL

Nummer 4

1997

Árgang 5



Sällskapet Vikingatida Skepp

Telefonnummer till styrelsens medlemmar:

Jörgen Johansson arb:
 hem:

Alexandra Westborg hem:

Björn Magnusson hem:

Johan Helgesson hem:

Anders Lindahl hem:

Johannes Jägrud hem:

Carlo Jakobsson arb:
 hem:

Jon Axhage

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

OMSLAGSBILDEN:

Besättningen på Starkodder gör sig klar att påbörja
kapsejsningstestet 23 augusti 97.

/Foto: Lars Johansson

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>

6/2 10⁰⁰ - 18⁰⁰

Vad händer den närmaste tiden?

O **Lördag 17 januari 1998:** Minnenas afton med bilder och videofilmer/Stormöte om Sällskapetets framtida arbetssätt, kl 17. Festlokalen, Dr Fries Torg, till vänster bakom biblioteket. Alla medlemmar välkomna! Servering.

O **Vecka 6:** Båtmässan i Göteborg. Vi skall ställa ut i egen monter med Starkodder, ett tält, samt Vidfamnes mast och segel! Det behövs passning i montern. Anmäl Dig till Niklas som ansvarar för skift-listan, tel. ()

O **Årsmötet** blir onsdagen 18 februari. Se formell kallelse i detta nummer.

O Helgen 28/2 - 1/3 deltagar Sällskapet i Råsegelarseminariet i Roskilde.

O Henrik Rundin håller på att bygga en norsk seksring i Naustet. Han har fått lov till det, därför att intresserade medlemmar skall kunna få hjälpa till att bygga. Nu har han kommit såpass långt att det är dags att pålysa aktiviteten.

Alltså: De medlemmar som är intresserade av att bygga, är välkomna att hjälpa Henrik i Naustet på torsdagkvällarna.

O **Lördagen 18 april 1998** sker sjösättningen av båtarna med början kl 9. Kom å hjälp till.

VÅRENS UTBILDNINGAR

Vi planerar för 2 kurser under våren. Läs igenom detta. Du kan själv ha nytta av dem:

O Kurser i **Första Hjälp**en. Det blir 4 kurser om 4 timmar, varje kurs med nytt folk. Kurserna hålls på lördagar under våren. Kurserna inriktas i första hand på den typ av skador som är tänkbara ombord, men var lugn för att du kan dra nytta av kunskapen även privat. Kurserna är gratis för medlemmar. Kontakta Alexandra på tel ()

O Kurs i **Sjömanskap/Råsegling**. Denna kurs ger elementär utbildning och riktas i första hand till de medlemmar som "är gröna". Det blir 2 lördagar med "torrsim", dvs nyttiga knopar, praktiska tips och andra vettigheter, för att sedan fortsätta med seglingar där alla ombord skall känna på alla poster ombord. Navigation ingår egentligen inte, men kanske berörs ändå. Vi tänker oss en grupp om max 10 personer. Om fler personer söker, så dubblar vi kursen. Den är gratis för medlemmar. Ring Jan Axhage () och anmäl dig. /Jörgen Johansson

Mitt stora sommaräventyr!

För att drömma tillbaka en stund, till sommaren som gick vill jag gärna berätta om min seglingsvecka med Vidfamne. Det var en totalupplevelse utan begränsning! Underbart väder, fina vindar, fantastiska människor.

Den 12 juli mönstrade jag på ute på Hönö-Kläva. Seglingssovan och ny för besätt-

ningen, bortsett midsommarhelgens segling, då jag fick en föraning om hur det var att segla ett vikingaskepp. Besättningen ombord bestod av för mig till stor del av nya bekantskaper. Åldrarna ombord pendlade mellan övre tonår och 30 plus. Totalt var vi 17 personer ombord fördelat på 8 killar och 9 tjejer. Hövedsman var Alexandra W, supporterad av Anders L.

Alla ombord fick uppgifter att utföra, som vi själva till viss del kunde välja, beroende på vad man kunde klara av. Efteråt när jag kommit hem, funderade jag på vad det egentligen hade varit som gjorde att allt blev så underbart härligt som det blev. Jag kom fram till att det var gemenskapen, att alla gjorde det var och en var mest lämpad för att göra vid varje tillfälle. Det spelade ingen som helst roll om man var tjej eller kille, ung eller 30 plus. Vissa uppgifter och funktioner ombord krävde större muskeltkraft, andra mera snabbhet. Och det var ingen självklarhet att vissa uppgifter skulle utföras av killar eller av tjejer.

matlagning i kokgrop



Vi valde själva. Som en vän uttryckte det alldeles nyligen: "Det finns alltid en tamp till alla ombord". Under segling var vi indelade i två lag. Ett lag som seglade och ett som hade frivakt. Frivakt kunde innebära materialvård, som att exempelvis laga tappar eller göra annat pyssligt. Ville man kunde man också hänge sig åt att njuta av seglingen, att läsa något skönlitterärt(?) eller att umgås. Alla var indelade i matlag om tre personer. Varje matlag arbetade i heldagskift, dvs ordnade frukost, lunch, middag och mellanmål. Maten tillagades i köksutrymmet, 1,5 kvadratmeter stort. En person i taget kunde stå i utrymmet och laga mat på fotogenkök. Övriga i matlaget utförde sina sysslor krypande på knä med allehanda matvaror, ingredienser och prylar runt omkring sig.

blygseln uteblev



Matlagning i kokgrop gjordes vid något tillfälle - mycket gott och uppskattat. Fiske och musselplockning sänkte matkontot med några kronor. Som ny ombord kunde toalettbesök kanske upplevas som lite generande. Men inte. Avskilt utrymme med nödig utrustning inklusive manlig drömbild och miljöbaserad åternaturenrutin fanns. Blygsamheten uteblev.

Det underbara vädret gjorde att vi fick

Kallelse till Årsmöte

Medlemmar i

Sällskapet Vikingatida Skepp
kallas härmed till Årsmöte

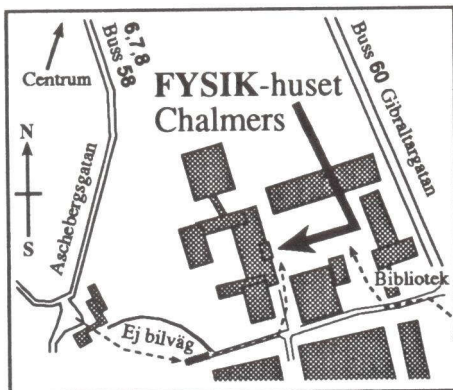
Onsdagen den 18 Februari 1998 kl 1830

Kemigården 1, Sal FL 10

Chalmers Tekniska Högskola, Göteborg

Dagordning

- 1 Mötets öppnande
- 2 Mötets behöriga utlysande
- 3 Dagordningens godkännande
- 4 Val av funktionärer för mötet
 - ordförande
 - sekreterare
 - justeringsmän/kvinnor
 - rösträknare
- 5 Justering av röstlängden
- 6 Styrelsens verksamhetsberättelse
- 7 Balansräkningen
- 8 Revisorernas berättelse
- 9 Frågan om ansvarsfrihet för styrelsen.
 - 10 Val
 - 10B Konstitution av styrelsen.
 - 11 Medlemsavgiften
- 12 Information om läget just nu
- 13 Inkomna motioner
- 14 Övriga Frågor
- 15 Mötets avslutande



massor av badtillfällen. Morgon, middag, kväll. Det badades från skeppet till havs, från klippor eller i diverse vikar. Med eller utan badkläder. Allt efter lust, tycke och smak.

badades från skeppet

Kvällsaktiviteterna var av varierande slag. Ständigt återkommande var middag, bad, omgivningskoll, umgänge och tältning av skeppet. I Knivholmens naturhamn träffade vi ett seglande par med gitarr. Mycket mysigt att sjunga och spela en stund tillsammans. Stora tack-och-hejdåfesten var i Fjällbacka, dvs sista natten med gänget. Då var det disco och massor av hålligång som gällde!

Väl värda att minnas var de sena småttimmar då Sara S läste högt för oss ur en bok som handlade om olika levnadsöden. Vi låg i våra sovsäckar på däck och lyssnade på Sara som läste i fotogenlampans sken. Efter hand somnade vi in, en efter en. Tack Sara - det var så fint!

De flesta av oss sov ombord. Några av oss i land. Det var som man själv kände för. Om man önskade stjärnhimmel eller ej. Oftast tältades skeppet på kvällen. Skönast med att ha skeppet tältat var att man inte väcktes så tidigt av solen. Man kunde åtminstone sova till 07. Vaknade en så vaknade ju nästan alla - så tätt som vi låg ombord. Av praktiska skäl var det bäst om matlaget vaknade först och kunde ordna frukost, innan alla andra var på benen.

Skagen fullt - Læsø nästa

Vi började vår segling på eftermiddagen den 12 juli från Hönö-Klåva. Vi styrde mot Danmark och Skagen. Någon distansminut från Skagen, kl.22.30 anropade vi hamnkontoret och meddelade att vi var på insegling. Då sa Skagen "nej, vi har ingen ledig hamnplats - vi kan inte ta emot er"! Kursändring. Læsø nästa. Dit kom vi ca 02. Då bestämde vi oss för att inte gå in i hamn. Vi hade inte rätt sjökort ombord och vi ville heller inte riskera att bli inblåsta.

Norrut och tillbaka igen! Förbi Hönö och vidare uppåt kusten. Säger vad man vill om order och kontraorder - men detta var bland de bättre upplevelser jag haft! Vi seglade i pass om två timmar vardera, fördelat på två lag. Seglande laget läste sjökort i ficklampans sken, höll utkik efter andra fartyg - vilka var både stora och många.

Det var något av en thrillerupplevelse, eftersom ingen större hänsyn togs till ett seglande vikingaskepp i dessa stora tankers värld. Vilande laget låg tätt, tätt ihopkrupet på däck, påbredda med fårskinn och filter. Några slumrade till, andra tittade på en underbar stjärnhimmel och på det stora, stora vindfyllda seglet. En sådan upplevelse av naturens alla krafter!

stjärnhimlen över Ksters Ramsö

Söndag morgon grydde. Full segling gällde fortfarande och fram på eftermiddagen ankom vi till Hjärtholmen, där vi ankrade upp efter 24 timmars segling. Allt var gott och väl - om man bortsåg från ankringsplatsen i totalt lä och med en glödhet sol! Dagen därpå gick vi till Mollön, onsdagen till Bassholmen och därefter till Knivholmen och sedan till Ramsö.

Så var det fredag och därmed dags att gå söderut igen - mot Fjällbacka. Vi lade till framåt eftermiddagen. Kanske inte fullt så glada som tidigare! Tiden för av- och påmönstring av besättning närmade sig - Dagen D - lördagen den 19 juli. Men så var det. Säg den glädje som varat för evigt!

Att vi kom varandra så nära ombord var egentligen inte så konstigt. Vi var 17 personer på en yta av ca 50 m². Där skulle vi segla, leva, sova och vara tillsammans i 24 timmar om dygnet i 7 dygn. Det var anpassning som gällde från början till slut. Och det lyckades vi med - plus mer därtill! Tack alla ni seglingsvänner för ett helt underbart sommaräventyr!

/Hultrika

(som skrev mer, vilket vi tvangs utelämma)

Fjällbacka lördagen 25 juli

Efter bunkring och proviantering tog vi oss på eftermiddagen ut sydväst om Valön och satte segel med kurs åt norr. Vid Risholmen, där jag i ett sent skede observerade att vi inte skulle klara västudden, tog vi ned seglet. Puffning NV ut mot Hästholmarna för att få höjd. Anlände lilla holmen öster om Pinnö vid 7-tiden. Fick lägga stäven mot land. Fick lägga om ankaret mitt i natten. Ej lyckat.

På söndag förmiddag tjärade vi skeppet utvändigt. Ett stort tack till Percy och Hasse som gjorde jobbet. Vinden var väst-sydväst och såg ut att friska. Vi avgick vid 12-tiden. Tog in ett rev och flyttade 250 kg barlast från spantfack 11 till akter om roderspantet. Vi seglade upp genom Havstenssund, ut genom Bissenrännan på Kosterfjorden. Sjögång. Anlände Strömstad kl 18.00. Inlöpte i hamnen under rodd. Lade ut ankaret från fören. Vände skeppet och fick parkerade på ledig plats med aktern mot kajen. Applåder från kajen. Vi tog sedan natthamn på en bra plats öster om lilla Karholmen. Där kunde vi ligga långsides berget för natten.

Det regnade något natten till måndag, men klarnade upp vid 10-tiden. Vinden var väst-nordväst ca 8 m/s. Vi puffade oss ut mot nordväst till den fasta pricken sydväst Holmen grå. För att få bättre fart i den friska motvinden hjälpte vi till med 4 par åror. Återställde barlasten till spantfack 11. Satte segel och tog sydväst ut vid Svartskärs kummel. På Kosterfjorden utförde vi och dokumenterade kryssövningar i vindstyrka 8-10 m/s. Sedan tog vi söderut utomskärs. Vinden dog sakta ut. Att ligga bleke utanför kusten och svaja med mast, segel och skepp i kraftig dyning var en påfrestning. Tog in vid Märrepannan kummel och lade till i viken på Ulsholmen kl 20.30.

Efter frukost följande dag satte vi segel och tog över Tjurpannan i svag nord-västlig vind. Seglade in till Grebbestad och

ankrade under land för, att proviantera. Fortsatte söderut, inreleden. Norr om Pors-holmen fick vi göra några slag innan vi kom förbi Porsholmens västudde. Vid sista vändningen välte gummibåten. Den låg intill babords låring. Kjell fick med kraft och rådhighet den rättvänd. Underligt nog fanns alla grejor kvar, bensintank, snorkel mm. Vi lade till ost Hjärterö. En sommar-boende hade vänligheten att köra mig in till Fjällbacka, där jag kunde låna tändstifts-hylsa och köpa skruvmejslar och motorolja, om vi måste skölja motorn. Patrik gjorde underverk och fick igång snurran.

Vi seglade vidare söderut. Solen stod lågt. Bergsidorna var rödfärgade. Åke på utkik ropade till: "Ser ni skuggan!". Sydost om oss på den branta granitväggen gled skuggan av ett råsegel fram. Fastän vi visste att den var från vårt eget segel, syntes det som en hälsning från alla de skepp, som för tusen år sen med sina segel skuggat samma hållar. Stämningsfullt. Seglade ner genom Hamburgsund till Dannemark och tog tog natthamn ost holmen i viken.

Frukost på onsdag klockan 8, sedan bad. Vinden var västlig men skulle vrida till syd. Vi puffade ut söder om Hornö och Dassebåden och ut mellan brotten. Salt-skärs Kärring höll koll på oss och tyckte det såg snyggt ut när vi satte segel. Vinden var nu västsydväst med måttlig dyning och sjögång. Vi klarade just att gå lovart om pricken vid Junkern. Lade till vid stenkajen på Tryggö söder om Soten. Hela besättningen vandrade upp till kung Trygges gravhög. Janne hälsade kungen och bad om välgång för vår färd och stänkte mjöd vid högen samt bjöd oss alla till. Sentog vi oss ner förbi Kungshamn till natthamn i viken på Långö. Precis när vi förtöjt, vem kom om inte Alexandra i sin snipa.

Mysig kväll vid brasa. Jag fick än en gång tillfälle att läsa dikten om "foten". Det regnade kraftigt under natten till torsdag. Solade upp på förmiddagen.

Tromber syntes både i öster och väster. Valde att gå fraktskuteleden utanför Gåsö, strökinsidan på Testholmen och Vasholmarna mot Gullholmen.

Utanför Islandsberg blev Hasse uppvaktad med glada tillrop från sina elever, som var ute i snabbgående motorbåt. Hasse hade då på sig sin strongaste utrustning inkl sydväst. En imponerande syn för ungdomarna. Drog vidare mot Kärिंगön.

Vind och ström var emot. Inget annat att göra än att bli puffad. En lugn resa. Vid ett tillfälle stod 11-åriga Sara vid rodret. Vi satt några killar i aktern och språkades vid. Jag kunde inte låta bli att förundra mig över hur väl Sara förstod sig på det mesta ombord, också som rorsman. "Du Sara, vi förundrar oss alla över hur väl du förstår dig på allt ombord, jag måste fråga, har du något minne av att ha levt ett tidigare liv, som kan ha gett dig denna kunskap".

ÄLVEN-citatet ur fornnordiska litteraturen: "Erik Eimundson hade satt en jarl Ranē den Götske. Han hade makten mellan Svinesund och Göta älv. Han var en mäktig jarl". /Harald Hårfagres saga om slutet av 800-talet. Nedskriven på 1200-talet av Snorre, som inte observerat att kung Harald enade Norge ca 880, medan sveakungen Erik levde hundra år senare. Därför kan vi inte säkert veta om denne Erik är identisk med Erik Segersäll, Olov Skötkonungs far som anlade Sigtuna. Om det rör sig om samme Erik, ser vi sveakungens makt ända från Sigtuna till Svinesund omkring 1000, men där Älven utgör en gräns.

På grund av oredighet i min befälsföring glömde jag kaja när vi tog ihop. Rån kom dessutom ner med en duns. Mitt fel. Rodde in i hamnen. Det fanns ingen plats. Men jag fick tag på skepparen på Dan Broström som lovade att vi kunde ligga kvar långsides livräddningskryssaren, där vi lagt oss. Sara Sahlin passade på att fylla 18 år. När jag ändå nämner Sara är det på sin plats att berömma henne för en aldrig sviktande energi som arbetsledare och råklättrare när vi skulle tälta skeppet för natten. Solen hade torkat ut oss ganska mycket under de gångna dagarna men ölet på Petterssons Krog återställde balansen.

Vid 12-tiden nästa dag satte vi segel men hamnade långt in mot land. Slog utåt för att vinna höjd. Men ick! Vi måste gå in syd om Vannholmen. Sedan leden söderut förbi Marstrand, till natthamn på Ussholmen. Där var fullt med båtar men Janne hade varit där förr och visste en plats med stäven mot land. En fin kväll med månen i ny.

Vid 10-tiden på lördag morgon förhalade vi oss ut ur viken på Ussholmen.

En liten paus. Sara gick igenom sina minnen. "Jag har varit mammut tidigare, men vi dog ut". Vi satt frågande. Sara dröjde med fortsättningen. "Papputarna tog slut, förstår ni". Där satt vi som fånar. Så närmade vi oss Hönö Klåva och rodde sista biten in till hamnplatsen.

En man på kajen tog emot en lina som jag kastade iland från aktern. Han råkade få ner knäet på den grova stenläggningen och blödde betänkligt. Men med goda ord och gott handlag kunde Carina smeka och plåstra om hans ben så han strax kom på bättre humör. Lite blod spills alltid när en viking går iland. Tack till Janne som skölade in mig som hövedsman och övriga i besättningen för god hjälp och gott kamratskap.

/Carlo Jakobsson

Några funderingar över en resa med Starkodder (Färd I, i juni)

Under en dag har vi fått uppleva Starkodder i frisk vind, då hon vägrade lyda roder och vi kunde ha råkat ut för ett allvarligt haveri.

Vi gick ombord på skeppet i hamnen vid Arendalsvarvet. Vinden var svag, nordostlig. SMHI hade lovat N/V 3-6 m/s. När vi rodde ut vred vinden till väst och ökade.

Vi gick ut för åror och hissade fullt segel. Seglade sydvart över Rivö fjord (ost Knippelholmen), gick över, tog nästa vändning mellan Knippelholmen och Hjärtholmen, och började få problem med ökande vind. Vi tog två rev varvid seglaten blev lugnare.

När vi revat och skulle gå över, vägrade hon lova. Vi tog fart, lyckades falla med satt priare och slackt skot och gick under. Vi gick till Knippelholmen för att äta och förlusta oss.

Ut igen och iväg ost om holmen. Vi drev mer med mindre segel och hårdare vind

Mellan Svinholmsskär och Stockholmen ligger en spärr bestående av stora klippblock under vattenytan. Det gällde att gå klar Stockholmen. Men med åror gjorde vi ingen fart mot vinden, och vid minsta miss i rodden gick det baklänges.

Vi närmade oss Stockholmen och fick vända skeppet för att med fören först försöka (vilken härlig alliteration! red anm.) ta oss över spärren. Under denna manöver bröt vi av en åra, rorkulten samt tappade en tollepinne.

Sköddande för att bromsa lyckades vi ta oss över, men vi hade ett stort stenblock farligt nära om babord.

Under Stockholmen hissade vi och stod mellan Stockholmen och Hundeskär men stod inte över innersta holmen vid båthamnen. Klarade att gå över, gick över igen under Knippelholmen men vann inget på denna manöver, utan gick stadigt mot klipporna. Vi provade att falla, samt att sticka mycket och falla ännu mer, men med exakt samma resultat.



och skulle gå över väster om Stockholmen. Vi hade fart, men det gick inte att lova. Skeppet stannade. Med Anders Lindahls ord: "hon låg där som en kossa". Vi försökte gå under, men hon vägrade falla av. Vi hade då styrfart, vinden in akter om tvärs, en åra över lä reling som styrhjälp, priare satt och skot slackt. Vi gick för styrbords halsar och kom farligt nära Svinholmsskär, så vi tog ihop och började ro.

Samma kurs mot klipporna. Vi tog ihop, men inte heller här i våglä kunde vi göra framfart mot vinden. Vi vände och lyckades ro oss klara från ön i lä, hissade och seglade in till Göteborg. Vi var 9 man och 2 barn ombord och kunde ro med 8 åror. Positionerna var Hövedsman och brassar: Christer. Hals: Annika. Övriga fördäck: Carina och Hasse. Priare Rolf och Embla. Skot Göran och Kenneth.

Styrkarl Jan. Vi uppskattade vindstyrkan till 10 - 13 m/s.

Stommen till ett vikingatält var med ombord, men ingen annan barlast. Bukpriare var inte iskuren. Masten lätt akterstagad.

Med två rev tog vi bra höjd och gjorde hög fart, men drev åt sidan så att vi i praktiken inte gjorde någon fart mot vinden.

/Jan Axhage

"Seglats" från Hönö Klåva till Fotö (Starkodderfärd II, i oktober)

Med 9 mans besättning skulle vi i 17 sekunders vind segla Starkodder till Göteborg. Vi lastade 40 blytackor som barlast och gav oss iväg. När vi rott ut ur hamnen vägrade skeppet falla av. Vi drev för bara rigg och skrov, och med åror var det omöjligt att vända aktern upp mot vind. Vi hissade (bottenrevat) men då lovade hon omedelbart upp. En stor plåtspann hängdes i ett rep från akterstammen och en flik av seglet hissades (som en flock), men inte heller detta hjälpte. 10 blytackor flyttades så långt akterut som möjligt. Då lyckades vi få aktern upp mot vind och vi hissade snabbt seglet, men även denna gång lovade hon upp. Inloppet till Fotö fiskehamn låg rakt i fören så vi gick in för segel och kastade ankar.

Skeppet gick att manövrera "fram och tillbaka" för åror, och vi hade väl kunnat ta oss in till Göteborg (sidledes). Kanske hade vi hittat på något så vi till och med kunnat segla, men det var nog bra på Fotö också.

Barlasta mer i aktern går knappast, för då kommer rodervårtan under vatten. Men kölen är otvivelaktigt feltolkad. Den bör vara djupare, framförallt akterut. Skeppet måste ju kunna fås att länsa undan för bara riggen om det kniper.

När vi fått fason på Starkodders segelgenskaper är det min tro att hon kommer visa sig vara en vinthund bland råriggade skepp.

/Jan Axhage

Datering av skeppet Åskekärr I

VIDFAMNE är rekonstruerat efter detta skepp.

Allmänt om

årsringsdatering (dendrokronologi). Man söker det år då trädet fälldes för att kunna fastställa träföremålets eller en anläggnings ålder. Därvid antas att virket använts under fällningsåret eller något år närmast därefter. Dendrokronologisk datering bygger på att den årliga variationen i sommarklimatet aldrig exakt upprepar

sig under en kort följd av år. På våra breddgrader är sommartemperaturen den största faktorn som styr trädens årliga tillväxt. Träd av samma art som haft samtidig växt, visar likheter i tillväxten. Varma somrar ger i allmänheten större tillväxt än kalla. Om man i år fäller ett träd, kan man tilldela varje årsring det årtal då just den årsringen bildades. Årsringarna bildar ett tillväxtsamband, ett mönster, som t.ex. kan visas grafiskt med årsringarna utefter en tidsaxel. (Se diagrammet) Om en sekvens av helst fler än 50 årsringar i ett träd har haft samtidig tillväxt med ett annat träd vars årsringar är kända, kan man genom jämförelse av trädens tillväxtmönster lista ut de årtal då sekvensens årsringar bildades. Alla trädets årsringar blir därmed tidsbestämda. Genom att leta upp träd som överlappar varandra i tiden, kan man skapa en känd årsringserie (en referens-kronologi) bakåt i tiden. Man kan datera genom att jämföra virkenas tillväxtmönster med referens-kronologin från nutid långt bakåt i tiden.

Virket är daterat när den yttersta mätta årsringen (och naturligtvis alla de inre årsringarna) är daterad. Vid den dåtida bearbetningen av virket kan ett okänt antal årsringar ha huggits bort. Trädets fällningsår blir därför okänt. Men vi vill uppskatta hur många årsringar som kan ha tagits bort eller eroderat och därmed få fram en tidsperiod inom vilken trädet har fällt.

Om man i ett virke kan identifiera ytan (vankanten) mellan trädets yttersta årsring och den bortfläktade barken, har man året då trädet fälldes. Har årsringen inte vuxit färdigt, fälldes trädet under växtsäsongen, annars under vinterhalvåret därefter. De yttersta årsringarna i ek, i medeltal 14 har öppna porer och är ljusare till färgen. Detta vedlager kallas savved eller splintved. Innanför lagret ligger kärnveden som är mörkare och anrikad av hartsämnen. Årsringarnas porer är tillslutna av membraner.

Om en enda årsring av savved kan hittas i virket, kan fällningsåret skattas inom +3 och -2 år när. Från den yttersta årsringen i kärnveden räknar man normalt framåt 14 år i savved fram till vankanten närmast under barken.

Om man i en konstruktion endast har virken i kärnved av ek, bör man ta ett flertal prover. Man kan då endast säga att bygget skett ett okänt antal år efter det yngsta årtal man finner och lagt till de 14 åren med savved. Om vi hade försökt datera båten med endast ett taget prov och råkat välja t.ex. prov 13, hade vi endast kunnat säga att båten byggts ett okänt antal år efter 847 ($833+14=847$).

Fallet Äskekärr I

År 1980 fick jag uppdraget av Sjöhistoriska muséet i Göteborg att datera ett båtfynd (inv.nr 46456) från Äskekärr by söder om Älvängen.

Två C14-dateringar hade visat ca 800 e.Kr. för ett sidobord och ca 1000 för tjärdrev. Muséets ledning ansåg resultatet av dessa undersökningar oacceptabelt och beställde därför en dendrokronologisk datering. Det visade sig senare att båda C14-dateringarna var mycket korrekta. I det bord varifrån ett prov hade snittats, fanns den fysiska tyngdpunkten vid en dendrodaterad årsring med ungefär samma ålder som C14-dateringen visat. Tjärdrevet hade insatts när båten blivit älderstigen.

Vid min undersökning låg båtfyndet sönderplockat och tillgängligt för allmänheten i ett hamnmagasin. Avbrutna stumpar av bord och spant fanns i en stor trälåda. Många av dessa trärester hade en liten metallbricka med inventarienummer. Tre antikvarier försäkrade upprepade gånger att alla bitar i trälådan hörde till båtfyndet. Detta visade sig senare inte vara fallet och förorsakade problem, vilka efter tre provtagningar kunde lösas.

Efter noggrann förberedelse valde jag ut 8 virken till datering. De var valda så att

jag borde få ut maximal information med minimalt orsakad skada på båtfyndet. Efter analysen borde de valda virkena kunna relativdateras inbördes även utan kända årtal. Men jag lyckades endast koordinera data från prov nr 1 och nr 3. Möjliga orsaker till att alla inte passade mot varandra kunde vara många. T.ex. att virket inte huggits i Skandinavien. Jag hämtade flera prover ur trälådan. Analys av dessa löste inte heller oklarheterna. Att jag kunde datera enskilda virken var inte tillräckligt för att nå målet att uppskatta en snäv tidsperiod inom vilken båten hade byggts.

Vissa träbitar passade inte in i mitt mönster. Först efter en tredje provtagning kunde jag visa att några virken inte hörde till båten, inte heller kunde misstänkas ha tillkommit vid reparationer utomlands. Jag hade då samlat totalt 19 prover och kunde datera båten inom en rimligt snäv period.

Efteråt tillkom datering av ytterligare 6 virkesdelar, som muséet hade förvarat på annat håll. Man ville få bekräftat att delarna verkligen kom från båtfyndet.

Vid båtbygge hugger man bort savvedslagret i ekvirket eftersom savveden lätt angrips av röta och vittrar bort. Man kan tillåta smärre områden med rest av savved om inte hållfastheten äventyras.

Två prov (nr 8 och 17) var tagna från spant, som hade delar av cylinderkröka, naturliga ytor. Ytan i det spant som motsvarar prov 17 var tilltryckt. Man kunde anta att vid dessa ytor hade suttit rester av savved vilka under båtens brukstid eroderat bort.

När prov 17 hade daterats, kunde också dateringen av prov 8 säkerställas. Likheter mellan de båda provens tillväxtmönster kan ha haft sin grund i att träd som växer i samma bestånd, också utsätts för samma lokala växtvillkor och tenderar att få en förhöjd överensstämmelse i tillväxtmönstret.

Den yttersta årsringen i prov 8 är daterad 916. Till detta år skall man addera

14, vilket är det antal årsringar som i medeltal finns i savved. Vi får året 930. Medeltalet 14 har en standardavvikelse på +3,-2. Trädets fällningsår borde alltså ligga inom perioden 928-933 under förutsättning att ingen årsring tillhörande kärnvedslagret har nötts bort.

Den yttersta mätta årsringen i prov 17 daterades till 906. I ytterskiktet fanns 10 hoptryckta årsringar som inte mättes. Med samma resonemang som ovan kommer man till samma period, 928-932 inom vilken trädfällningen bör ha skett. För unga träd och grenar kan antalet årsringar i savvedslagret ha ett miniantal av 9 årsringar, vilket är ovanligt.

I vraket fanns en mastfot gjord av en stump från en ekstam där en bit gren sticker ut. Savved saknades men kunde antas ha

eroderat bort till gränsen för kärnveden. Den yttersta mätta årsringen här daterades till 986. Om man antar att endast cirka 14 årsringar i savveden har försvunnit, får man $986 + 14 = 1000$. Eller med föregående resonemang fås perioden 998-1003.

Dateringarna visar att båten har använts i åtminstone 60 år. I min undersökning har inte reparationsvirken av typ bord kunnat påvisas. Men naturligtvis bör sådana under så lång tid ha satts in.

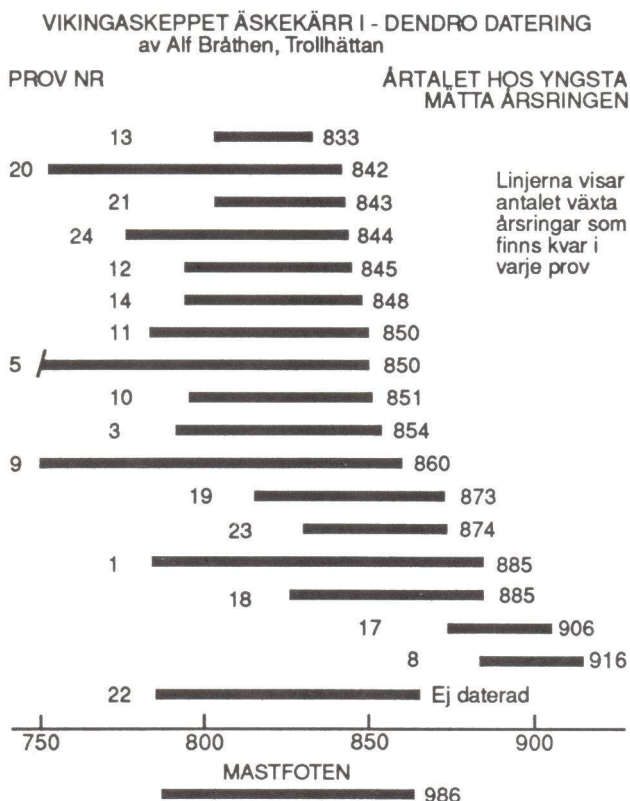
Proverna 2, 4, 7, 15 och 16 som på förundersökningsstadiet hade åstadkommit mycket besvär, visade sig vara tagna ur virke som dendrokronologiskt kunde bevisas inte tillhöra Äskekärr I. Småningom framkom att två av dessa virken av misstag

hade hamnat i trälådan med Äskekärrfynden. De hör till ett helt annat vrakfynd med virke från en långt senare tid.

Det undersökta virket i Äskekärr I är taget urekar som har växt i västra Sverige, inte längre bort från fyndplatsen än södra Halland.

Tillväxtmönstret i ekvirket överensstämmer mycket gott med motsvarande mönster i Göta älvdalen. Mastfoten hade bearbetats minimalt samt visat att skeppet fortfarande seglade vid 1000-talets början. Virket har utsatts för mycket kraftig, biologisk nedbrytning innan det kom att skyddas av ett lager vatten-dränkt gyttja och lera.

/ Alf Bråthen, Trollhättan



Sällskapet Vikingatida Skepp
Box 11488
404 30 GÖTEBORG

B

Porto
Betalt