

HLIÐSKJÁL F

Nummer 3

1999

Árgang 7



Sällskapet Vikingatida Skepp

Sällskapet**Vikingatida Skepp**

Ordförande

Ledamot, Kassör

Ledamot

Ledamot

Ledamot

Ledamot

Suppleant

Suppleant

Suppleant

Revisor

Revisor

Revisorsuppleant

Valberedning 1

Valberedning 2

Valberedning 3

Styrelse, Revisorer, Gällande fr. 990223**Valberedning**

Johannes Jägrud

Alexandra Westborg

Carlo Jakobsson

Niklas Kuuse

Johan Helgesson

Jörgen Johansson

Christer Ingelsten

Hasse Lann

Hasse Stålbrand

Rolf Ekelund

Mikael Kellman

Sara Sahlin

Henrik Rundin

Elisabeth Svärd

Ann Franzén

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.

OMSLAGSBILDEN:

Stegeborg i östra änden av Götakanal. En dykare på den vikingatida stenspärren med följejått. Segeljåttan visar var Götakanal idag bryter igenom spårren.

Foto: Anders Högmer

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 i Arvika

Skriftsmed: Anders Högmer

Ansvarig utgivare: Jörgen Johansson

Medlemsavgiften för vuxen (170 kr) och junior 17 år (70 kr)

betalas in på postgiro: 68 03 83 - 7

Aktuella meddelanden kan snabbt läggas ut på Internet via Kenneth Eriksson:

E-mail kenneth.eriksson@visalarna.pp.se

Hemsida: <http://hem.passagen.se/keer0805/svs.htm>

- Mobil till VIDFAMNE 070-555 68 95 - Mobil till STARKODDER 070-555 68 96

Vad händer den närmaste tiden ?

Lördag 15 januari år 2000. Arbetsdag - hoppas vi kan tjära färdigt Vidfamne.

Lördag 5 februari år 2000. Arbetsdag - städa/röja.

18 - 20 februari år 2000. Vikingaskepps- och Råseglarseminarium, Nödinge. Se separat artikel.

Årsmötet år 2000 kommer att hållas EFTER seminariet.

Kallelse kommer.

Lördag 5 augusti år 2000. Sjösättes och döpes Vikingeskibsmuseets kopia av Skuldelev 1 (knarren ni vet) i Roskilde. Det blir stor vikingamarknad i anslutning till detta.

Vidfamne har fått en invitation att närvara vid högtidligheterna och vi undersöker möjligheterna att komma dit.

Små Runor

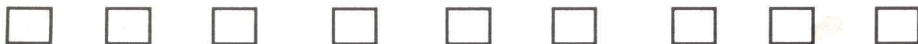
Johannes har blivit medlem i klubben- Oldboysarna som har fyllt 30. Gratulerar!

Synen på åldern skiftar med åldern.

Så vill jag framföra styrelsens tack för i år, tack för alla roliga minnen, för den fina kamratandan, för all hjälp.

Vi önskar alla en

GOD JUL, OCH ETT GOTT NYTT MILLENNIUM!



Vikingaskepps-ochRåsegelseminarium

Nödinge Gymnasium, Nödinge

18 - 20 februari år 2000

Danska skeppslag har under flera års tid träffats varannan vinter för att diskutera säkerhet, seglingsteknik och underhåll av sina båtar. Sällskapet SVS har deltagit i en del av dessa givande möten. På seminariet i Roskilde för två år sedan blev det bestämt att Sällskapet skall arrangera nästa Vikingaskepps- och Råsegelseminarium.

Bakom denna artikels pampiga titel döljer sig alltså Sällskapets nästa projekt.

Programmet, som det ser ut i skrivande stund, följer nedan. Medlemmar som önskar delta gör lämpligen det genom att anmäla sig som funktionär till Ann Franzén tel [REDACTED]. Då behöver man bara betala kostnaden för mat och dryck (självkostnadspris). Lata medlemmar som inte vill hjälpa till utan bara bli upppassade av oss andra anmäler sig medelst inbetalning av anmälningsavgiften kr 352.75 till

Sällskapets konto. Men - naturligtvis ställer ni upp som funktionärer! Ju fler som hjälper till, desto färre timmar behöver var och en tjänstgöra.

Som ni kan se är det seriösa programmet fyllt av intressanta föreläsningar och diskussionsgrupper. Dessutom kommer man att träffa alla de andra goa gubbarna och ta del av deras erfarenheter. Så anmäl er som funktionärer! Frågor? Ring Johannes, Linnéa, Lillan, Ann, eller mig. /Jörgen Johansson

Program

Fredag kväll			
Ankomst/	Registrering/	Inkvartering/	Presentation
Lördag			
0800	purrning,	frukost	
0900-1000	Varför Dronningen sjönk och varför Gaia och Lofotr sprack	Jon Godal	
1000-1015	paus		
1015-1100	Trätjärä - en förutsättning för skeppsbyggeri	Staffan Claesson	
1100-1115	paus		

1115-1200 Navigation med solkompass Lena Börjesson
1230-1400 Lunch/kaffe
1400- ? Diskussionsgrupper : (samtidiga)
Segling i hårt väder Jon Godal
Ny ombord? - roller och samspel Lena Börjesson
Kan man använda trätjära som bottenfärg? Staffan Claesson
Impregnering av rep Ole Magnus
Besök på Repslagarbanan i Älvängen (buss) SVS
Hur ser man att vädret skall bli sämre? SVS
Visning av egna videofilmer SVS
Eftermiddag Medan vi väntar på middagen:
Ole Magnus lär oss slå "rep", Ole Magnus + alla
1900-? Middag/ musik

Söndag

0830 Purrning/ frukost
1000 Avfärd till Naustet (buss,egna bilar)
1100 Visning av Naustet. Skjutning med nödraketer. Praktisk
övning utomhus vid Naustet, Peter Björnhage, SXK
Hemresa

Starkodder seglar Göta Kanal i sommar

Styrelsen har beslutat att låta Starkodder gå i Österled i sommar, dvs i Göta Kanal. Här berättar Mats Tobiasson om planerna på resan och trailerbygget.

Några spridda idéer som diskuterats då och då under seglingar har börjat ta form.

Att båtar använts även i inlandet under långa tider är ingen nyhet. För all del, vattnet är inte salt, men vikingatida båtar borde fungerat hyfsat ändå. Rimligen har då båtar i Starkodders storlek använts. I Vättern seglade ju råriggade s k råbockar så sent som under 1800-talet.

Samarbete med kanalbolaget

Under hösten har undertecknad, och de eminenta bollplanken Johannes och Pernilla tittat på möjligheterna att segla längs Göta Kanal.

Arbetet tog fart när Göta kanalbolaget gärna ville ha med oss i sin evenemangskatalog, som hade manusstopp 1 november. SVS styrelse beslutade sig för detta:

Lördag 1 juli

Påmönstring, Sjötorp vid Vätern

Fredag 7 - måndag 10 juli

Uppdrag på sträckan Motala - Vreta kloster

Lördag 15 juli

Avmönstring, Stegeborg

Uppdragen bör kunna skötas av ca 4 personer. Denna lösning medgav att vi kunde ge ett säkert besked till Kanalbolaget den 25/10, och ändå ha ganska fria händer i vår. Vi är alltså med i kanalbolagets katalog och hemsida www.gotakanal.se, samt gratis i Motala kommuns turistinformation. Katalogen visades för pressen den 16/11, bägge landshövdingarna var med och så långt har notiser varit med i GP och Expressen.

Hästbogsering

Programmet dagarna 7-10 juli är detta: På fredagen får allmänheten boka roddturer i Motala (eventuellt seglingsinstruktion utan vindgaranti) hela dagen.

Bokningar kan göras på Starkodders nallefon fr o m att katalogen kommer ut vid årsskiftet. Telefonen finns då hos Mats. På lördagen har kanalens VD med vänner hyrt båten för rodd, slussning och segling till Borensberg. Under söndagen blir vi, utan (?) passagerare, bogserade till Vreta kloster med häst, d v s båt på kanalen och häst på dragvägen. På måndagen säljer vi turer i Vreta kloster på samma sätt som på fredagen.

Gamla båtar & bygder

Målet är alltså att ta oss från Sjötorp till Stegeborg med årsegel- och hästkraft i ovanligt trevlig natur. För den som tvekar om seglingsmöjligheterna: Jämför Vikens, Vätterns och Roxens ytor med Bohusskärgården. Skulle man vilja titta på historiska lämningar, finns en hel del att välja på.

Mera om anmälan kommer i nästa nummer av Hlidskjalf. Resan sker från väster till öster med förhoppning om medvind. Både därför och om vädret är oss emot (exempelvis stark motvind på Vättern), bör en båttrailer finnas till hands för att tidsschemat inte skall spricka. Mer om detta på annan plats i tidningen.

/Mats Tobiasson

Starkodder på landsvägen i sommar?

En båttrailer till Starkodder skulle göra det lättare både att ta uppdrag på andra orter och göra egna expeditioner. Det största hindret verkar bli att hitta en lämplig utrangerad husvagn för att kunna göra en likadan trailer som Krampmackens.

Att kunna transportera Starkodder på väg har funnits i tankarna flera år. Efter diverse räknande och sonderingar har mer bestämda planer tagit form. En fråga är hur tungt detta blir med hänsyn till körkort. Vi kan klara oss med ett släp med totalvikt på 1800 kg, men inte mindre. För B-kort krävs dock att bilens tjänstevikt är minst lika stor som släpets totalvikt, d v s 1800 kg. Men $1800+1800 \text{ kg} = 3600 \text{ kg}$, 100 kg för tungt för B-kort. Alltså krävs BE-kort (tungt släp) eller att vi köper en gammal lastbil - en del har ju C-kort.

Det är möjligt att ta hela båten med utrustning på en trailer som kan köras med BE-kort. Vikterna ligger dock nära övre gränsen för vad som får framföras med BE-kort, och få dragbilar klarar dessa vikter utan att gå över gränsen till tungt fordon. Nackdelarna med tungt fordon är att de kräver C-kort, och att en sådan bil ej får köras med B-kort ens utan släp. Urvalet av fordon för BE-kort blir m a o starkt begränsat, och risken är uppenbar att man blir stående utan dragbil om inte precis rätt bil är tillgänglig när vi ska ut.

Tar vi till bägge lösningarna löser sig mycket. I det andra fallet skulle den stora släpan kunna dras av ett betydligt större urval dragbilar och köras med BE-kort; exempelvis en SAAB 9000 får dra 1800 kg. Den mindre släpan med ballast kan dras med exempelvis en Volvo 245 och B-kort. F ö torde besättningen ändå kräva två bilars utrymme och trivas dåligt på en stor dragbils flak.

Gammal husvagn köpes

En trailer kostar minst 35.000:-. En båtagn blir billigare, men då blir farten bara 30, inte 80 km/t. Det blir långtråkigt. Att köpa nya delar verkar uteslutet - en bromsad boggieaxel kostar bortåt 20.000:-. Lösningen är att göra en vagn liknande den som gjorts åt Krampmacken, en vagn som har den mycket trevliga fördelen av att vara lätt. Tack till Stig Dotes i Lau för tipset! Vi köper alltså en begagnad husvagn med totalvikt 1800 kg och boggieaxel. Axelstället flyttas något akterut. En u-balk, ca 6,5

meter läggs på chassiet med en gummirulle i akteränden. Vagnens
fyra hörnstöd görs om till sidostöttor för båten. En enmeters
u-balk används till stävstöd.

Vad gör vi nu?

Leta lämpliga begagnade husvagnar i tidningar, hos grannar och
husvagnsuthyrare!

Har ni försänkningar i försäkringsbolag så kolla där också; de
bör veta varthän skadade vagnar tar vägen. Kraven är:

- F Totalvikt 1800 kg
- F Sjelva huset får vara uselt, men chassiet måste vara hyfsat.
- F Helst 2,60 m bred
- F Centrum på boggiestället ska kunna flyttas minst 5,5 m bakom
vagnens koppling.
- F Pris ca 4.000:-

Hittar ni något, så ring mig!

Bygger gör vi i Naustet med John Keens med fleras hjälp.

/Mats Tobiasson

Tel. [redacted]

mats.tobiasson@alfa.telenordia.se

Håll styrbord! Håll babord! Håll rätt som det går!

När jag funderade på titeln till denna artikel slog mig Evert
Taubes strof. Det skall alltså handla om styrbord och babord.

När Ragnar Lodbrok år 852 lade till för att "göra" Paris, var
det den vänstra Seinestranden han lade till vid. Den ömtåliga
styråran om styrbord skyddades då bättre. Vi har fått lära oss
att "styrbord" kommer av styråran, den sida där styråran satt.
Analogt har vi också fått lära oss att "babord" (DA: bagbord)
gives av det faktum att man vände baken mot denna sida, om man
stod vänd mot styrbord. En smula långsökt? Javisst?

En riktigare härledning av "babords" ursprung är förmodligen
att det kommer av fornnordiskans *bakki*, *bakkibord*. Bakki
betydde bredd, som i flodbredd, älvbredd etc. Flodbankssidan
alltså.

Denna förklaring styrks av engelskan. Där heter "babord" numera port. I äldre engelska hette "babord" larboard, dvs den sida där man lastade och lossade, jfr la- som i Lahälla, Lahall, lastplats, håll vid vilken man lastade/lossade.

Källa: Søfart nr 41-42/99

/Jörgen Johansson

OMATTNAVIGERA EFTER SOLEN ELLER SATELLITERNA

Varför seglar vi?

Svaren är förstås många, men ett kan vara att vi vill uppleva samspelet mellan vår egen kraft, kunnsighet och erfarenhet och naturens gåvor i form av sol, vind och (med)strömmar. Visst är det härligt när det kommer liten vindby i morgonbleket - det börjar dra i rorkulten, båten lovar upp, kränger över lite grann och skjuter fart genom vattnet.. Det känns gott i hela kroppen!

Känns gott, ja. Genom årtusenden har människan upplevt sin båt och naturens krafter genom sina sinnen, och därmed kunnat handla raskt och instinktivt. Det har gått bra. Men idag har vi fått ombord instrument som vill få oss att *analysera i siffror* vad som händer istället för att *känna* vad som händer - vi har på något sätt fått ett filter mellan oss och upplevelserna. Vindmätaren visar att det blåser 4 m/sek.. krängningsmätaren visar att vi lutar 17grader, loggen visar att det går 1,6 knop fortare. Men går det bättre?

Det vill jag inte diskutera här, bara nämna att ovanstående tankar utgör bakgrunden till min tveksamhet mot GPS som navigationsinstrument. Visst, det är en underbar uppfinning, som bl a bidrog till att jag en gång vågade segla i öppen råsegelbåt över både Nordsjön och Engelska kanalen. Den är kul att leka med, och i många fall en stor hjälp och trygghet. Jag har en själv.

MEN - den har också reducerat navigationen från utmaning till rutinuppgift, reducerat första synen av en anöringsfyr från spänning och glädje till ett konstaterande, och reducerat mitt blickfång från himmel och horisont till ett gröngrått digitalt fönster.. Min motreaktion har blivit att söka mig tillbaka till äldre tiders navigation, som trots viss hjälp av instrument byggde mer på navigatörens egna erfarenheter och observationer av naturen runtomkring.

Att t ex vikingarna kunde hitta över stora öppna hav utan kompass vet vi, liksom människorna i Söderhavet. Så min undran har varit: Kan vi det också - trots att vi inte längre lever i pakt med naturen som de gjorde? Jag vill med andra ord få veta mera om hur vikingarna navigerade i praktiken. Om detta finns mycket teoretiserat men väldigt lite praktiserat, så detta har fått bli en uppgift för några entusiaster med anknytning till Fosen folkehøgskole i Norge och mig själv.

Hittills har vi genomfört tre försöksseglingar på tillsammans sju veckor: två i Bohuslän, två i Grekland och tre i Skagerack. En mängd tekniska problem (vi har haft hyrbåt alla gångerna..) har gjort att antal seglade sjömil utan magnetkompass bara är c:a 700. Eftersom vi inte heller är forskare ska våra resultat tas med en STOR nypa, nej matsked! salt, även om de pekar åt någotsånær samma håll.

I Bohuslän gjorde kombinationen mycket dimma+mycket ström+ingen motor att det var svårt att segla så mycket som vi hade önskat. Men vi bekantade oss med hur man styr med hjälp av solkompass (se artikel om historiska navigationsinstrument i nästa Hlidskjalf), diskuterade dess tekniska utformning, fördjupade oss i teorier runt vikingarnas navigation, tränade på fartbedömning och kom fram till hur ett protokoll för vidare försöksseglingar borde utformas.

Vi förstod fort att man måste vara noggrann och systematisk. Dessutom dristade vi oss till att tippa att man nog med en del träning ska kunna hålla en kurs med hjälp av solkompassen som inte är mer fel än 5 grader.

I Grekland, som vi valde enbart, hm! för att det där är mycket sol och lite ström, fick vi bekräftat vår 5-gradersteori. Vi hade bra och varierad segling, mestadels i det öppna området väster om Cykladerna, och fick därmed navigerat utan magnetkompass i både solljus, stjärnljus och under helt molntäckt himmel, liksom i vindstyrkor från stilla till styv kuling. Så länge det var så klar himmel att vi kunde använda kompassen, verkade inte övriga förhållanden ha speciellt stor betydelse för hur bra det gick att hålla kursen.

Vi gjorde också försök med solstav och solskuggafjöl, liksom medeltidsinstrumenten Jacobsstav och kvadrant. Med dem mätte vi solhöjden vid middagstid och jämförde med de två sextanter vi hade med. Det är kanske en slump, men faktum är att vår mätserie (11 tillfällen) visar att instrumentens noggrannhet korresponderar med den historiska utvecklingen - dvs

solskuggafjölen visar mer fel än kvadranten som i sin tur visar mer fel än Jacobsstaven.

I Skagerack gjorde vi en del längre seglingar, som stärkte vår teori om att det genomsnittliga kursfel vi får vid styrning på solkompass blir mindre vid längre sträckor, eftersom olika rorsmäns individuella fel då jämnas ut. Vi har ju inte kunnat beräkna ström och avdrift exakt, men med de resultat vi fått i Grekland vågar vi ändå gissa att man på längre sträckor (över 20-25 sjömil) med solen synlig, inte behöver få ett kursfel på mer än 1-2 grader. (Robin Knox-Johnston har en gång navigerat 50 sjömil med solkompass, och kom 0,5 sjömil fel, vilket motsvarar c:a 1 grad).

Som sagt, få sjömil och ovetenskapliga metoder gör att dessa försök ska tas för vad de varit: ett roligt och annorlunda sätt att segla på. Visst var det ansträngande ibland att behöva tänka så mycket på kurs och fart, men å andra sidan lärde vi oss också mycket på just det. I tillägg fick vi de filosofiska nätterna, det är oundvikligt när du måste betrakta polstjärnan istället för kompassen!

Och glädjen när solen äntligen gick upp så att vi fick något att navigera på igen, eller spänningen om solen skulle skymta fram några sekunder bakom molnen efter att lämnat oss i sticket i flera timmar.. Och känslan det var att sikta Måseskär strax om styrbord, när vi 70 sjömil längre västerut faktiskt lagt kursen på just Måseskär!

Så vare sig man vill sätta sig in i vikingarnas möjliga navigationsmetoder, eller vill öka sin kunskap om att ta sig fram på havet med egen och naturens hjälp, så kan en tejpbit över magnetkompassen ge helt nya perspektiv!

/Lena Lisdotter Börjesson

P.S.

Försök till svar på Jannes frågor:

1) Vikingarna lär inte ha haft något ord för lod. (Men hur vet man det förresten?) Å ena sidan är ju konstruktionen så enkel att det verkar nästan självklart att de hade ett lod. Å andra sidan.. var det nödvändigt? Som navigationshjälpmedel på långturer förutsatte det att de visste havsdjupet på olika ställen, men det kanske de gjorde? Som hjälpmedel mot grundstötning i så grundgående båtar som vikingabåtar, tror jag att en erfaren halskarl som kan läsa terrängen + lite försiktig fart också kan göra god nytta i många fall. Men frågan är absolut intressant.

2) Jag inte läst om att solstenen var känd av andra kulturer. Den kan bara fungera om det finns en liten blå fläck på himlen, som dessutom helst bör vara i 90 graders vinkel till solens position.

3) Ett portulankort var ritat på fårskinn. Kustkonturerna var utritade, och dessutom ett slags kompassrosor runtom på kortet, som gjorde att det var lätt att se vilken kompassriktning man skulle hålla från en hamn till nästa.

.....

Shetland? Why?

På förra årsmötet beslutades att ge styrelsen i uppdrag att utreda och verkställa genomförandet av en resa med Vidfamne till Shetland sommaren 2001. Samma händer som nu skriver detta, skrev motionen som låg till grund för det beslutet. Jag vill därför för en bredare krets medlemmar försöka ge bakgrunden.

Sällskapet har utvecklats i etapper. Varje etapp har syftat mot ett delmål. Byggandet av Vidfamnemodellen föregick själva byggnadsetappen, vilken avslutades med sjösättningen av Vidfamne den 23 april 1994. Utan att vara kaxiga kan vi numera anse att vi kan segla Vidfamne - läroetappen är alltså avslutad. Byggandet av Starkodder avslutades med sjösättningen, osv.

Vikingaskepps- och Råsegelarseminariet är ett delmål - men utan någon egentlig etapp. Vi har i sommar seglat 5 långresor med Vidfamne utan något annat syfte än att bara segla omkring. Sådant kan tyda på att Sällskapet befinner sig i en fas där allting börjar bli rutin. Om den fasen blir för lång kan det innebära en fara.

För att i görligaste mån utveckla Sällskapet bör vi se oss om efter ett nytt delmål. Vi har ännu inte gjort speciellt mycket för att "levandegöra vikingatidens sjöfärder", som det står i våra stadgar. En längre resa över havet i ett vikingatida havsgående skepp och med vikingatida navigationsmetoder är i allra högsta grad att försöka levandegöra vikingatidens sjöfärder.

Hur en sådan resa skall genomföras, med beaktande av säkerhetskrav kombinerat med åldriga navigationsmetoder, är ännu inte bestämt. Vi diskuterar mycket och ofta. Klart är att Vidfamne får kompletteras med säkerhetsutrustning, pumpar, provisorisk kajuta, doghouse över pentryt, etc.

Klart är också att den besättning som skall segla sommaren 2001 måste samträna sig under strapatsrika former nu till sommaren.

Härav framgår att de som anmäler sig till Shetland sommaren 2001 måste binda sig redan i sommar, oavsett vad priset för deltagandet kan komma att bli.

Besättningsrekryteringen kan komma att ske på olika sätt. Om många anmäler sig kan resan till Bergen , eller varifrån Vidfamne sticker över, ske i etapper (hm). Härigenom får vi våra vanliga veckoseglingar. Om endast ett fåtal anmäler sig nödgas dessa segla längre perioder. Naturligtvis måste urvalet av folk för resan till Shetland ske med största nogsamhet.

Som en del i vad vi kallar vikingatida navigation ingår att människorna ombord stimulerar sina sinnen. Det kan bl.a innebära att rorsman varje kvart dygnet runt antecknar på ett papper klockslag, kurs, och fart. Givetvis utan att ha tillgång till vare sig klocka, kompass, eller logg. Vaktombytena kan ske var tredje timma - när man ombord tycker och tror att tre timmar har gått. Det blir alltså ingen slapperesa - men mer om detta i ett senare nummer.

/Jörgen Johansson

Up-Helly-Aa

Så kallas en årsfest som firas i Shetlands huvudstad Lerwick (lerviken) årligen den sista tisdagen i januari. Ska vi segla dit och överraska dem? Man håller fackeltåg runt centrum och bränner upp ett nybyggt vikingaskepp på torget, öl, sjunger på nordiskt vis och väljer en jarl för det kommande året. De skulle säkert bjuda oss på ölen!

Millennium Hamefarin

uttalat på engelska heimfarin, kallar man ett firande nästa år under 19-27 maj 2000 i Lerwick. Då ska de öbor som flyttat bort fara hem lite. Internätet: www.shetland-tourism.co.uk/hamefarin
/surfat av Anders Högmer

I Stegeborg finns lämningar av vikingatida farledspärrar

Göta kanal mynnar i öster i Slätbakenviken. I vikens utlopp mot Sankt Anna skärgård ligger Stegeborgsslott på en lämplig ö och bevakar de två omgivande sunden och skyddar så Söderköping, en av Sveriges allra äldsta medeltidsstäder mot inkräktare från havet.

Vid dykningar för tio år sedan visade sig rester av en mängd pålar i botten av sunden och kring ön. Dessa nådde från början upp till vattenytan och spärrade av passagen in i viken för fientliga fartyg. Idag sticker de upp ur botten i kanterna av farledsrännan till Göta kanal samt ställvis kring ön och fortsätter i ett stråk över södra sundet. Kransar av pålar har funnits runt slottet för att avvärja landstigning.

I norra sundet daterades fyra utspridda virken. Hösten 97 lyckades Johan Rönnby dykande provta fyra virken med yttersta årsringen bevarad, vilket är viktigt

inför årsringsdatering.

Årsringsdatering av en stam gav vinterhalvåret 1603, medan tre andra fällts 1549 eller strax efter. De fyra som hade sågats ur stående pålrester utanför öns södra strand, visar överensstämmelse mellan ett marint blött fynd och en skriftlig källa! I Stegeborg nämligen "...användes 358 stycken stockar år 1551 till 'att påla kring om slottet'" (Lundberg 1964:148). Den vidrige envårdshärskaren Gustav Wasa höll nu på att bygga om Stegeborg efter Dackefejden i beredskap mot nya folkuppror.

I södra sundet togs en stående påle i bruk 1296-1525 och en andra påle inom 604 - 1270. Dateringarna visar i varje fall att vi har att göra med farledspärrar, som ju måste hindra samtidigt i alla parallella sund.

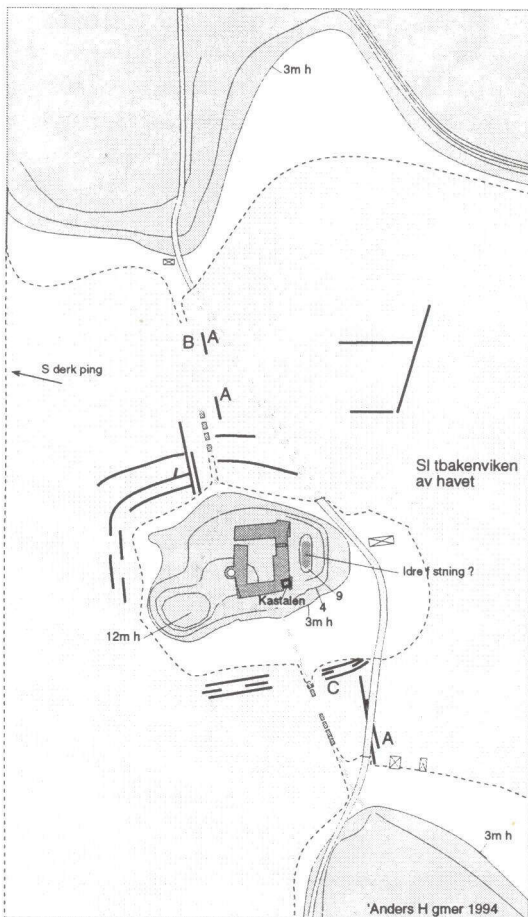
Stenspärren bestod av en rad stenkistor som även burit en bro in i sen tid i båda sunden. I norra sundets rasbrant mot Göta kanal (A-B) daterades en liggande stock STE-101 till inom 1040 - 1170. Stocken, omgiven av stenar bör visa stenspärrens ålder - vikingatidens slut.

De stående pålarna STE-41 och STE-43 tillhör samma pålstråk lite österut. De är sågade på var sin sida om farledsrännan. Träden fälldes inom åren 700-1023 respektive 720-1045 och sammanfaller väl. Detta kallas Östra pålspärren.

Alf Bråthen i Trollhättan försökte årsringsdatera fyra prover, vilket gav till resultat att STE-100 och STE-102 troligen är fällda samma år. STE-100 C14 daterades sedan, vilket gav tidsramen 770-880 - som även kan gälla STE-102.

Om vi litar på att liggande stocken STE-101 visar brokarens ålder, passar det att stående pålen STE-100 ingått i en föregående pålspärr, eftersom den står i branten under brokaren och är äldre. Pålar måste vara islagna före brokaren. Flera stående pålar har ju iakttagits under stenmassan i norra rasbranten.

STE-40 togs ur en liggande stock. Dateringen inom åren 770-1050 passar inte till den yngre stocken STE-101 bland stenblocken. STE-40 är rundtimmer och tolkas som ursprungligen en stående påle i en tidigare Västra pålspärr under stenspärren. Pålen blev vid brokarbygget knäckt av en ovanpå ställd stenkista och hamnade liggande likt en brokarstock?



Karta 4.

Stegeborg 18 km öster om S derk ping

Även STE-102 ligger i botten under brokaren och tolkas som en knäckt påle. Den är ju av samma ålder som STE-100.

Vart stående pålen STE-42 med datering inom 683-989 hör är oklart, då den står västerut tämligen nära brokaren. Möjligen kan den ingå i en Västra pålspärr. Den kan vara fälld samtidigt med STE-41.

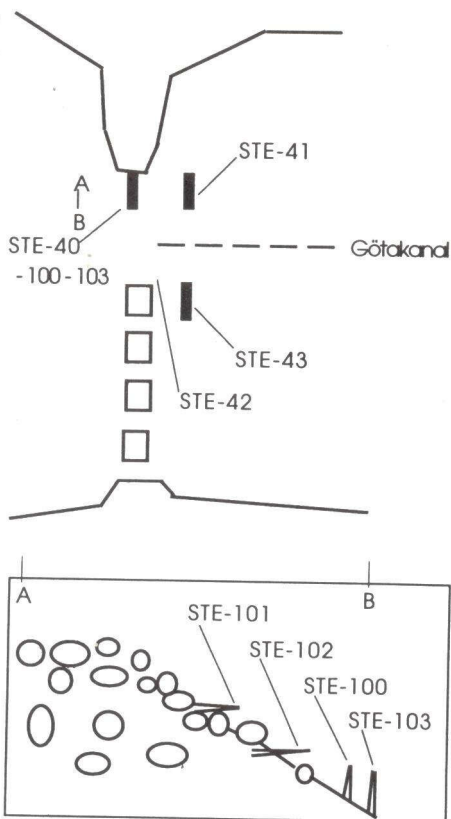
Tidsintervallen hos STE-41 och -43 i Östra pålspärren stämmer väl in på STE-40 och är tydligen samtida med dem. Har vi här istället en enda bred farledspärr av pålar?

Tre farledspärrar? En anvisning om åldern kan fås om vi nöjer oss med enbart 68 % sannolikhet att träffa på fällningsåret. Då framträder en tidskillnad mellan Västra och Östra pålspärren. STE-100 med den nu snävtare tiden 775-825 synes utvisa att det Västra stråket byggs före år 800. Den besvärliga STE-42 kan möjligen visa på ett senare bygge framåt 800-talet, men kan vara samtida med STE-41 mellan åren 855-985, troligare inom 900-960.

Översiktligen kan vi ana att Västra pålspärren byggdes först och att man efter en tid funnit nödvändigt att bygga ut den till en bredare pålspärr. Vid vikingatidens slut anlades en stadig farledspärr av stenkistor tillika brofundament, som hamnade ovanpå Västra pålspärren.

Först därefter, framåt 1100-talet var Söderköping innanför Stegeborg så småningom på gång att växa till en betydande medeltida stad. Stegespärrarna går emellertid tillbaka i äldsta vikingatid. Det blir troligen som tidigast tre hundra år före Söderköpings begynnelse! Vad skulle istället det äldsta, vikingatida Stegeborg skydda? Tydligen ett östgöta Grönköping innanför Stegeborg

/Anders Högmer



Sällskapet Vikingatida Skepp
Box 11488
404 30 GÖTEBORG

B

Porto
Betalt



Sällskapet Vikingatida Skepp

HLIDSKJALF
-ett litet kalendarium.
1999-09-15

Detta är kalendariedelen av Hlidskjalf 3-99. Vi kan inte vänta på material längre för vi måste ut med viss information. Läs vad vi planerar skall hända den närmaste tiden, och ta del av kallelsen till Vikingaskepps - / Råsegelseminariet.

Vad händer den närmaste tiden?

Lördag 2 oktober. Upptag av Vidfamne. Möt upp man- och kvinnogrant så att vi får in Vidfamne till en välförtjänt vintervila. Vi börjar kl 0830. Starkodder skall ligga på Björkö i vinter – det finns många som välkomnar chansen till vintersegling.

Lördag 16 oktober. Arbetsdag i Naustet. Vi skall städa upp i Naustet samt göra första fasen av vinterunderhållet på Vidfamne. Börjar kl 0900. Kom!

En lördag i november. "Minnenas afton". Plats och tid är ännu inte avtalade, men vi hör av oss. Lyssna på telefonsvararen och titta på Hemsidan. Det vore ju synd att missa detta.

Fredag 18 februari – söndag 20 februari 2000. Vikingaskepps- /Råsegelseminariet. Se nedan.

Vikingaskepps - / Råsegelseminarium

Vikingaskeppslag och råseglare i Norden kallas i dagarna till ett Vikingaskepps - / Råsegelseminarium i Nödinge Gymnasium, Nödinge, fredag 18 februari –söndag 20 februari 2000. Detta seminarium arrangeras av Sällskapet så som det blev överenskommet på det förra Vikingaskepps - / Råsegelseminariet i Roskilde i februari 1998. Vi räknar med att få minst 200 gäster. och vi har intressanta föreläsare.

Till seminariet behövs naturligtvis en massa funktionärer. Det är mycket som skall skötas och passas, inklusive städningen efteråt. **Medlemmar i Sällskapet kallas att tjänstgöra som funktionärer.** Ju fler det blir desto färre/kortare pass behöver man ta. När man inte är i tjänst kan man "mingla" omkring som vanligt. **Ring till Ann Franzén och anmäl dig som funktionär, tel** [redacted].

Medlemmar som vill delta i seminariet men som inte vill vara funktionär kan anmäla sig medelst inbetalning av fullt pris (som fastställs senare).

Vi återkommer med mera senare.

Jörgen Johansson

SÄLLSKAPET VIKINGATIDA SKEPP

Beöksadress: (vinter) Exportgatan 5, (sommar) Hönö Klåva

Box 11488, 404 30 Göteborg. Telefon 031-52 27 11. Reg.nr. 857206-6713. Postgiro 680383-7

B FÖRENINGSS-
BREV



SÄLLSKAPET
VIKINGATIDA SKEPP
Box 11488
404 30 GÖTEBORG
Tel. 031-52 27 11