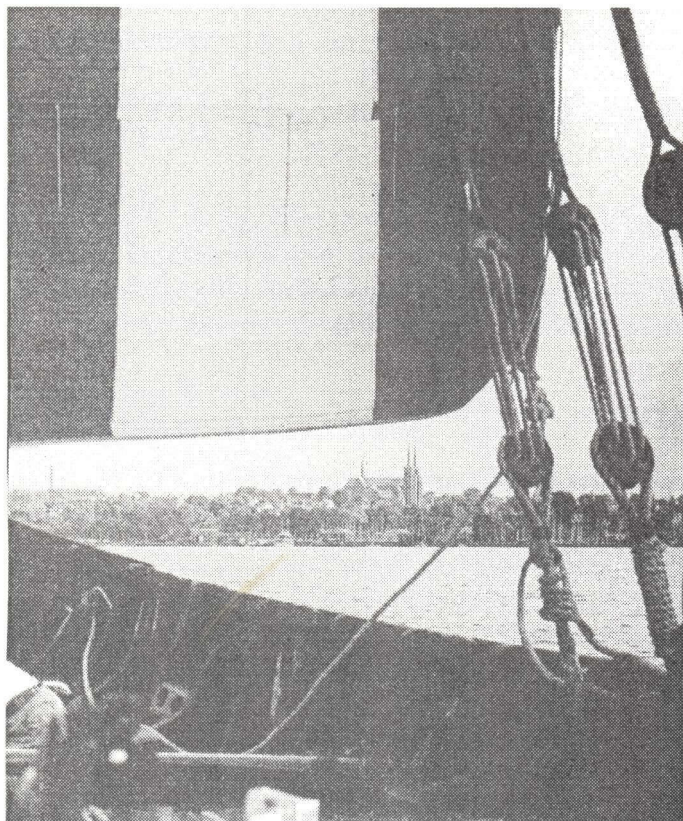


HLÆDSKJÁL

Nummer 2

2000

Årgång 8



J u b i l e u m s n u m m e r



Sällskapet Vikingatida Skepp

**Sällskapet
Vikingatida Skepp**

Ordförande
Ledamot, Kassör

Ledamot

Suppleant

Revisor

Revisorsuppleant

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

Johannes Jägrud
Alexandra Westborg

Niklas Kuuse
Johan Helgesson
Jörgen Johansson

Hasse Stålbrand

Linnea Johansson
Hasse Lann
Carina Kwick
Mikael Kjellman
Orvar Magnander
Sara Sahlin

Carlo Jakobsson

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:

Roskilde Domkyrka under Vidfamnes segel 4 augusti 2000. Bilden får symbolisera att vi faktiskt kan komma fram till ett i förväg bestämt mål på andra sidan havet.

Foto: Jörgen 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 Byggmateriel).

Hlidskjalf utkommer med cirka 4 nummer per år.

Redaktörer: Jörgen Johansson

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?

Måndag 1 oktober kl 1800, Nya Lundenskolans aula
Stormöte om nästa säsong's vikingatida navigationsövning i västerled. Alla medlemmar som har intresse i detta projekt kallas härmed till detta möte. Vi skall lägga upp strategin för projektet och allt som skall göras av oss innan vi kommer iväg. Dagordning är i skrivande stund inte klar. Den kommer att läggas ut på nätet och distribueras på mötet.

Upptag av båtarna sker den 14 oktober kl.9.

Arbetslördagar blir 14, 28 oktober; 11, 25 november; 9 december, 27 januari, 10 februari; 3, 17, 31 mars.

Filmkvällar. Under fyra kvällar under hösten blir det visning av fyra isländska filmer. Dessförinnan kakar vi ärtsoppa med och utan fläsk och dricker punsch, varm eller kall, till självkostnadspris. De fyra filmerna visas:

Onsdag 8 november kl 1900

Tisdag 14 november kl 1900

Måndag 20 november kl 1900

Tisdag 5 december kl 1900

Preliminärt sker det hemma hos Carina, men om vi blir många får vi fixa en annan lokal. **ANMÄL DÄRFÖR EN VECKA FÖRE** att du vill komma. Anmälan till Jörgen på mail eller telefon. Du betalar vid entrén.

Tovning

Annika vill dra igång en cirkel i tovning. Intresserade anmäler sig till henne.

Kustskeppare/Förarintyg

Carina samlar in namn på de som vill gå kurs för att ta Kustskeppare/Förarintyg. Hon arrangerar vidare. Anmäl till Carina nu. Tänk på att du behöver minst förarintyg för att få ta ut Olav. Dessutom kan det bli aktuellt med minst förarintyg för att komma med på Shetlandsresan. SVS ger ett visst ekonomiskt stöd.

Sällskapet Vikingatida Skepp fyller 10 år den 29 maj 2000

För inte så länge sedan talade alla människor med vår tideräkning, om
Millenieskiftet.
Folk talade om 1000 år bakåt och 1000 år framåt, precis som om de visste vad
1000 år är för något.

I vår förening talar vi om 10 år! De första 10 åren i föreningens liv. Nyttillkomna
medlemmar kan naturligtvis inte veta allt som skett - och de gamla medlem-
marna glömmer mycket av det som gjorts under dessa 10 år.

När jag sätter mig ner och läser igenom alla nummer av Hlidskjalf som jag
samlat, inser jag vilket ofantligt arbete som lagts ner av Sällskapets medlemmar,
och hur långt vi kommit, hur vi har utvecklats. Vi som inte ens vågade börja
såga kölen till modellen, skall snart sända
Vidfamne till Shetland !



En stock rullas in i kajskjul 207 i Lilla Bommens hamn för att användas till Vidfamne.
Man minns hur tunga delarna var.

Jag hade ambitionen att ha detta nummer klart till jubileumsfesten på Framnäs. Men oseriösa äventyrare från öst ville segla till väst med sin brädhög till båt. Under hela maj och juni tänkte jag inte på annat än dem. Min sinnesfrid blev störd av hotet att vår verksamhet skulle kunna kullkastas av deras eskapader.

Det finns många sätt att göra ett jubileumsnummer på. Det riktigaste vore väl att helt enkelt trycka upp alla gamla nummer på nytt och binda in dem i ett jubileumsband. Ett annat - tristare - är att publicera alla verksamhetsberättelser, varvade med balans- och resultaträkningar.

Många har utvecklats med Sällskapet i olika roller. I tillägg till mycket annat är jag också redaktör för Hlidskjalf. Det är som sådan jag tar mig friheten att låta detta jubileumsnummer domineras av personliga minnen och reflexioner, som varvas med korta inlägg från det två andra ordförandena genom dessa 10 år.

Det är naturlig att man fäster sig mer vid de tidigare skedena i Sällskapets historia. Det var ju då allting var nytt och spännande. Nu är det bara spännande.

Jörgen Johansson

Drömmen om ett skepp

I mitten på 80-talet stävade ett vikingaskepp in i Göteborgs hamn. Det var Saga Siglar, knarren från Roskilde fjord, som gjorde ett besök. Jag stod vid kajkanten och kollade. Kunde till slut inte hålla mig utan klev ner bland journalister och andra inbjudna. Nu hade jag i alla fall varit ombord på ett vikingaskepp. Skulle det bli enda gången?

Till Båtmässan i februari 1990 hade jag fått färdig en modell av det norska Gokstadsskeppet. Där stod jag så vid min lilla monter och väntade på att människor med samma intresse skulle dyka upp. En ren chansning.

Nu seglar jag sen flera år med goda skeppskamrater på egen knarr. Gissa om det känns bra! Dessutom är det med glädje jag ser att yngre lovande krafter i vår vikingaskara på ett förtjänstfullt sätt driver verksamheten vidare.

Som nu senast med ett vikingaskepps-och råsegelarseminarium, det första på 2000-talet, som samlade skeppsföljen från hela Norden. Något påminner det om kungamötena i Älvamynningen och varför inte just det som hölls för exakt 1000 år sedan.

Jag vill till slut passa på att ta tillbaka ett uttryck som jag ibland lite vårdslöst använt, nämligen : "Vi äldre upphör aldrig att förvåna oss över ungdomens nu för tiden ringa styrka".

Carlo Jakobsson

Början

Det är den 14 september 1933. De gulnande vassruggarna kring Äskekärrens älvängar vid Göta Älv vajar för en frisk nordostlig vind. Himlen är alldeles grå och mulen, men det regnar inte. Överallt går boskap och betar fridsamt, likt bruna och svartvita prickar på ännu gröna ängar. Ett rödbrunt tåg skramlar förbi på järnvägen, och banvakten vinkar en hälsning där han sitter med katten på trappan till sin stuga. Det svarta loket svarar med en vit ångplym ur visslan.

På Månsgårdens ägor håller John Antonsson på med det nödvändiga arbetet att rensa diken. Spaden klafsar i diket. Vid varje lyft är det som om leran ville vara kvar, den spjärnar emot och suger. Så lossnar den sörplande. John svingar spaden och leran lägger sig ånyo till rätta någon meter därifrån.

Plötsligt stöter han emot något hårt. John inser genast att det är ännu ett stycke svartek och hoppas att det skall duga att använda. Folket i bygden har i alla tider stött på svartek när de arbetat i jorden, och lämpliga stycken hade tagits till vara. Liestickor tillverkade av gammal svartek var överlägsna de som handelsman sålde.

John rensar trästycket som ser ut att vara en plank. Han försöker få upp den men inser att den är alltför stor. Så blottläggs ännu en plank och John förstår att han stött på en gammal båt. "Det är nog samma båt som dom stötte på för 30 år sedan" tänker han. Han hugger loss det han kan med spaden och fortsätter rensa diket.

Denna lilla episod i John Antonssons liv skulle ha passerat helt obemärkt om inte banvakten, Fritz Andersson, närt ett sådant intresse för historia. Han var fascinerad av lokalhistoria och fick snart höra att John stött på en gammal båt när han rensade diket. Långefritz - han kallades så av folket i bygden - kontaktade Göteborgs Museum som redan dagen efter gjorde en första besiktning. Man kunde då konstatera att John Antonsson stött på en klinkbyggd farkost av hög ålder med spant och köl och byggd för segling.

Utgrävningen började redan nästa dag och man höll på i 14 dagar. Utgrävningsledare var Philibert Humbla, och de övriga i teamet utgjordes av Arthur Lindskog, John Antonsson och en ung chalmérist; Gerhard Paulsson. Ortsbor hjälpte till att gräva. Natliga besökare från orten var nere i schaktet och mycket av det framgrävda intimer rubbades ur sina positioner. En del skadades. Hur mycket av fyndet som fann sin väg till privata samlingar, vet ingen.

Allteftersom skeppet grävdes fram kunde man fastställa att det låg nästan vinkelrätt mot älven, med aktern mot land. Stävarna hittades aldrig. Bottens bordhalsar var i det närmaste oskadade. Skeppet bar spår av ett långt och slitsamt liv. Vissa delar var många decennier yngre än andra, och skrovet bar spår av många reparationer. Den allmänt vedertagna teorin blev därför att skeppet helt enkelt hade övergivits och stävarna återanvänts till ett nybygge.

Vad hände sedan ?

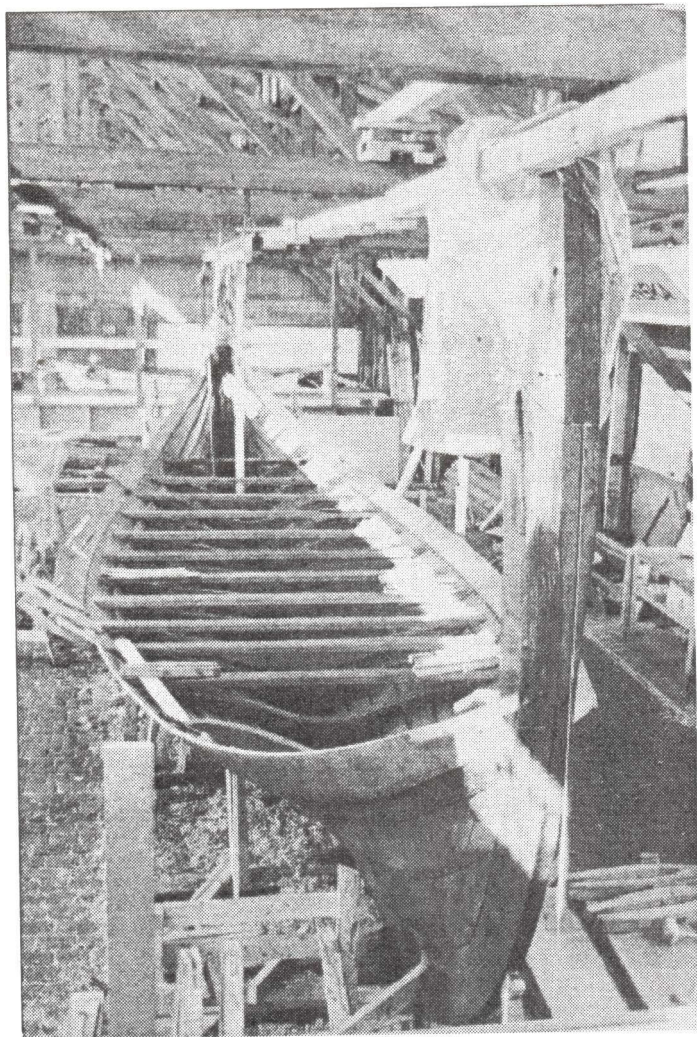
En konservering av fyndet påbörjades. Efter instruktioner från Riksantikvarieämbetet och Statens Sjöhistoriska Museum användes en blandning av glycerin, rå och kokt linolja, och terpentin. Även pentaklorfenol användes. Detta medel introducerades som träskyddsmedel på 1930-talet.

Denna konservering blev inte slutförd. Nya konserveringsförsök gjordes ett halvt sekel senare, när konservator Monica Gustafsson påbörjade ett konserveringsprojekt 1986. Härvid visade det sig att pentaklorfenol avger dioxiner vid upphettning. Därför kunde man nu inte konservera med någon metod som kräver värmebehandling. Istället valdes en metod med karnauba vax, paraffin och lösningsmedel.

De två första dagarna i december 1977 hölls ett symposium i Göteborg där olika rekonstruktions tolkningar av skeppet diskuterades och där dess troliga form fastställdes. Vid detta symposium deltog ledande personer inom Nordisk marin- arkeologi.

1985 rapporterades mögel i det skjul i Lilla Bommens hamn där fyndet förvarades. Fyndet flyttades till Stiftelsen Västsvensk Konservatorsateljé. Ett tag låg fynddelarna i bastionen Carolus Rex. När fuktproblemen där blev för stora, flyttades fyndet återigen. Nu hamnade det i museernas magasin på Hisingen, där det lades upp på hyllor.

Isamband med den permanenta utställningen "Vikingr" på Göteborgs Stadsmuseum, blev fyndet omkonserverat och utställt i en monter som skulle ge intryck av hur fyndet såg ut vid utgrävningen. Vid omkonserveringen upptäckte man tidigare okända runinskrifter i en del skeppdetaljer. Fynddelarna är nu så förtorkade, förvrängda, och spröda att de inte längre går att rekonstruera till något som liknar ett skepp. De gör sig nog bäst som de är.



Ett tag såg Vidfamne ut som en infödingskanot. Så växte sidorna uppåt utåt och han började likna ett skepp. Så här såg han ut när åtta bordgångar (omfar) var färdiga och det nionde påbörjat. De undre däcksbalkarna är på plats. Notera plasten vid stävtoppen för att förhindra uttorkning. Sommaren -93.
Foto: Andreas Carlberg

En gammal dröm

Samma år som John Antonsson rensade diket i Äskekärr, föddes en liten pojke i Grundsund: Carlo Jakobsson. Han växte upp i fiskarsamhället, han såg männen dra ut på havet, han såg dem komma hem med fångsterna. Från sitt fönster såg han fartyg passera förbi på väg någonstans. För sin inre syn såg han praktfulla vikingaskepp under segel eller för rodd, med årorna arbetande "likt väldiga örnevingar".

Med åren utkristalliserades hans barndoms fantasiskepp till en dröm om seglande vikingaskepp på Bohuskusten. Hemma i sin källare knåpade han ihop en modell av Gokstadskeppet. Till slut, på Båtmässan i Göteborg 1990, ställde han som ensam förkämpe upp i en enmansmonter. Han gjorde ett upprop i syfte att samla intresserade till att förverkliga denna dröm.

Vid ett första möte på våren 1990 i Gustaf Dahlénsalen på Chalmers Tekniska Högskola, samlades ett antal av de som antecknat sitt intresse. Jag var en av dem. Vi diskuterade mycket den kvällen. Jan-Eric Sjöberg från Göteborgs Arkeologiska Museum berättade om Åskekärrskeppet. Monica Gustafsson från Västsvenska Konserveringsateljén redogjorde för konserveringen av fyndet. Vi lämnade mötet fulla av mer eller mindre tokiga drömmar - om seglande vikingaskepp.

Vi startade en liten arbetsgrupp, och kom fram till att det bästa vore att bilda en stiftelse först, sedan en förening. Vår tanke var att stiftelsen skulle skaffa pengar till bygget, och föreningen skulle bygga och reda det skepp som valdes.

Stiftelsen bildades den 10 maj 1990, och lite senare, den 29 maj 1990 föddes vår förening: Sällskapet Vikingatida Skepp. Vi bestämde oss då för att bygga en fullskalekopia av Åskekärrskeppet, "vårt eget" skepp. Det skulle ha varit fel att bygga ännu en kopia av något annat skepp. Det förarbete som gjordes bestod av studier av relevant litteratur och ritningar.

Modellen

Den 18 september beslöt vi att bygga en modell i skala 1:10 efter i huvudsak norrmannen Leiros ritningar, men i beaktande av den svenske marinarknologen Åkerlunds uppritning av tvärsnittet vid varjespantläge. Både Leiro och Åkerlund bedömer skeppets form under vattenlinjen på likartat sätt. Bägge anser i senare kommentarer att kölen kan ha varit mer krum.

Ingen av oss vågade riktigt börja med arbetet, så det var ett stort ögonblick när vi samlades kring bandsågen där på Chalmers verkstad och såg på när en medlem, som var båtbyggare, började såga till kölen. Så var vi igång!

Vi höll arbetskvällar varje måndag. Dessa kvällar bestod av modellbyggesamt ett arbetande styrelsemöte kring kaffebordet. Gud, vad vi åt bullar! Optimismen var stor redan då, för vi trodde att modellen skulle vara klar till Båtmässan 1991. Vi ställde mycket riktigt ut modellen på Båtmässan, men för att maskera att den var långt ifrån halvfärdig, fick vi bygga montern till en modell av en vikingatida skeppsbyggplats.

För att få konstruktiv kritik på vår modell inbjöd vi Nordens främsta expertis på praktisk råsegelteknik till ett möte. I början av november 1991 träffade vi Jon Godal, Sören Vadstrup, och Erik Andersen. Vi var spända inför mötet. De godkände i stort vår modell, med kommentaren att 1) kölen var för rak; den skulle krumma mer, och 2) inloppet vid bogarna var för fylligt. Dessa herrar har sedan varit ett stort stöd för oss under hela byggperioden. Jag vill härmed rikta ett varmt tack till Jon Godal, Sören Vadstrup, och Erik Andersen.

Med våra vänners kommentarer i åtanke gjorde Carlo en ny modell - en halvmodell visande styrbordssidan. Även denna gjordes i skala 1:10 och baserades på Åkerlunds tvärsnitt.

Så gick vi vidare

Det svåraste problemet att lösa var frågan om bygglokal. Vi hade flera alternativ att välja mellan, men det hetaste var Packhus nr 207 i Lilla Bommens Hamn i Göteborg. Detta hus ägdes av Skanska. Förhandlingarna drog ut på tiden, men vi valde att ha is i magen, för vi ville bygga skeppet i denna lokal.

Motslutet av 1991 blev förhandlingarna med Skanska klara och vi kunde förbereda inflyttning.

Det var inte mycket till inflyttning, för vi hade ju bara vår modell och några papper att flytta. Vi köpte en begagnad bandsåg - en riktig Jonseredsmaskin som många av oss fortfarande kastar lystna blickar på.

Vi fick låna slipers av Banverket till stapelbädd. Av Televerket fick vi några begagnade telefonstolpar, och av dessa byggde vi en bassängsarg vilken vi klädde invändigt med Jonsereds sponsrade presenning.

Vi upptäckte snart att det var relativt lätt att få företag att sponsra med material och utrustning, och det var så redan från början när vi bara hade en tom lokal att visa upp.

Pengar, däremot, är något som alla sponsorer har hållit hårt på. Vi kom en aning fel i relation till Sveriges svängande konjunktur. Pengabristen följde oss som en mara under hela bygget, och vi lärde oss snart att noga överväga varje inköp.

Och så blev det

Jag skall inte gå in på detaljer om byggandet av Vidfamne. Dessa kommer att publiceras senare i den dokumentation som håller på att färdigställas. En del intryck från byggperioden vill jag emellertid dela med mig: John Eriksson, gammal Göta-verkare, och Fritz Seiergaard (som reste över från Frederikshavn varje vecka för att bygga) är två skickliga hantverkare. De visste precis vad och hur, och fick därför ta de svårare momenten. Det var en fröjd att se dem arbeta tillsammans. De talade inte mycket med varandra - det behövde de inte. Vassa välskötta verktyg formade träet. Valkiga fingrar kände efter att det blev bra. Man såg på och försökte lära sig. De var alltid pigga att visa knepen till de yngre - inga besserwisserfasoner där inte.

Meginhufr tillverkades av tre stycken på var sida. Den mittersta delen var längst, med en profil påminnande om ett "S". Meginhufr hade något magiskt över sig. Hur skulle vi kunna forma ett så långt och grovt stycke så att det passade? När det ena ämnet var grovt tillformat föreslog Carlo att vi skulle testa passformen. Jag ställde mig vid ämnets mitt, med sju man på vardera sidan. Så lyfte vi ämnet och bar det till skrovet. Jag passade in mitten mot ett märke på bord 6, varefter de som stod på ömse sidor om mig passade in "sina" avsnitt genom att trycka mot skrovet. Så fortsatte de utåt, åt bägge sidor. Då inträffade ett mirakel: Meginhufr lade sig snällt och fogligt tillrätta precis som den skulle! Det gick ett sus igenom salen. Det var som ett tecken, ett omen på att vi skulle lyckas med bygget!

Det var så och så med virkesanskaffningen. Det var liksom ingen som orkade med det. Men allteftersom bygget fortskred, växte kraven på att lämpligt virke skulle finnas tillhands. Martin Fasth åtog sig att organisera virkesanskaffningen och då blev det ordning på tingen. Nu började lämpligt virke att komma in i tid när det behövdes. Visste ni att mastfoten och rodret kommer från samma stam som Martin skaffade på Såtenäs Flygflottilj?

Vidfamne fick sitt namn genom en omröstning bland inkomna namnförslag. Det skedde på ett extra styrelsemöte den 11 november 1993. "Vidfamne" vann över närmaste konkurrentförslagen "Elfsyssel" och "Starkodder".



Vidfamne i lummig grönska vid bryggan på Floghall under resan till Arvika 1995.
Foto: Tage Fors

Våren -94

Sjösättningen 23 april 1994 c:a kl 1500 var ett stort ögonblick som föregicks av en mycket hektisk period. Det arbetades nästan ständigt de sista dagarna före sjösättningen. Kalle Claesson och Bengt Fogde kämpade med den äran med roderspant och rodervårta. Stundtals var de där dygnet runt. Rune från Halmstad kom upp och hjälpte till med allt inför sjösättningen.

Den organisation vi arbetade med var mycket effektiv. Vi delade in hela operationen i avsnitt, knivskarpt skiljda från varandra. När ett avsnitt var klart tog nästa vid. Genom att man kan koncentrera sig på sitt avsnitt och slippa bry sig om de andra så blir en till synes omöjlig uppgift plötsligt inte så stor ändå.

Vidfamne hissades upp med krafttaljor och placerades på två stora plåtar som skjöts in under. Vid det laget var packhusgaveln gott genomsågad. En väggsektion kunde fällas genom att bara ta bort två spik. Assistance Räddningstjänst kopplade vajrar i plåtarna och drog ut Vidfamne. Två bräder fick sågas bort från detta kulturmärkta hus för att få ut stävarna. Ännu kan jag se skarvarna där väggen reparerats. Väl ute lyftes han av KranElve och sattes på Göteborgs Lastbilscentrals största trailer, som körde fram till planen mellan packhuset och Viking. Vi gick vakt under natten.

Sjösättningsdagen var strålande!. Kvartsita från Skaftölandet lade till och hyllade med sin närvaro. Dehyllade Carlo - från Grundsund. Rolf var konferencier och höll låda på scenen. Alexandra hade det viktigaste uppdraget: hon var gudmor och namnade Vidfamne i mjöd. Gåvor överlämnades: Av Sigrid Storråda fick vi ett vikingatida spel, av Göteborgs Raggare (!) en bordslampa, Gerhard Paulsson (den unga chalmeristen som assisterade vid utgrävningen) överlämnade sina original-anteckningar. Böcker och fotografier fick vi av Olaf Tömmerstigen, Gaia och Kvartsita.

Vi hade förberett allt! Vidfamne var riggad med pumpar, färdiga att kopplas till framdragna kablar. Brandkåren var förvarnad och hade lovat att komma med superpumparna om det behövdes. Detsatt tillochmed en "kork" i rodervårtans hål för att det inte skulle forsa in vatten där. Men Vidfamne var tät. Ett dygn efter sjösättningen hängde vi pumparna på utsidan och pumpade IN vatten istället. Vi ville se om sidorna läckte.

Snart insåg vi att det var otroligt mycket arbete kvar innan jungfruturen. Det nödvändigaste blev dock klart - resten fick vänta. Masten lyftes inte i förrän kvällen innan jungfruturen. Kl 8 den 4 maj kom bogserbåten Storm och drog oss uppför Älven. Det var en härlig upplevelse! trots att det gick med maskinkraft. Äntligen var vår egenhändigt byggda båt i rörelse på Älven!

Vi greps av insikt om vilken historisk resa det egentligen var. Det var ju tusen år sedan skeppet senast gick uppför Älven, och nu gjorde det det igen - återuppstånden. Det var på Odens dag, och för att markera andakten, slog två korpar följe med oss från Angeredsbron. Det tog i oss, vi som var ombord.

Ann Franzén hade arrangerat så att Ale Kommun ordnade en mottagnings- och minnesceremoni med tal och avtäckande av en runsten. Gudmodern och jag gick iland, föga värdiga genom vårt stövelklafsande i strandleran. Det var säkert 2000 personer närvarande, fler än någonsin på dessa ängar. Så fick vi pengar också!

Den 15 maj bogserades Vidfamne ut till Hönö Klåva där Öckerö Kommun välkomnade med mässingsorkester och tal. Väl i hamn fick vi lossa Vidfamne på alla Sällskapetets tillhörigheter och bära dem tillsmedjan, som vi då fick disponera. Sedan följde åter en hektisk period. Mycket skulle vara klart inför provseglingen den 18 maj. Vidare skulle packhuset tömmas och städas, och det skulle vara klart till den 16 maj. Jenny såg inte mycket till mig de där dygnen, och när vi sågs, somnade jag.

Provsegling enligt boken sker i 12 steg. Vi testade bara det första. Resten var det inte tid till. Jon Godal var med hela tiden, och Erik Andersen och Søren Vadstrup besökte oss. Det var hårt slit innan vi ens kom ut för att segla. Rodret hängde i ett rep, som vi fick byta ut mot en björkvidja. Denna "hittades" vid Kyrkogården på Hönö. Vi fällde masten "för hand" och kapade av den 71 cm. Det tog en hel dag.

Kl 17 på Pingstaftonen 1994 kom Vidfamne ut och seglade för första gången!

Det var en hänryckande upplevelse att se det väldiga seglet förmörka himlen ovan oss och dra skeppet med sig. Plötsligt fick skeppet liv, det knirrade och knarrade, det gungade och skvalpade. Havet glittrade. Jag minns att jag dansade glädjevals med Alexandra på akterdäck. Det skulle bli värre: jag var inte med påföljande dag, men har fått mig berättat att Jon Godal, efter att ha hittat halspunkterna och lyckligt testat dem, sprang ut i en spontan "indiandans" ombord.

Sedan var det dags för sliptagning för bottenmålning - det hade vi inte heller hunnit med. Därefter blev vi utbildade av Lena Börjesson, som fick oss att förstå vilka krafter vi har att tygla och leka med. Det är Lena som slagit an tonen för Sällskapetets krav på ordning, säkerhet och nykterhet ombord.

Jag har uppehållit mig vid våren 1994, inte bara för att denna period var synnerligen hektisk, utan också för att den betydde så mycket för Sällskapet. Sjösättningen blev en vändpunkt. Byggetappen var över, seglingen tog vid.

Jon Godal sa innan han reste hem efter provseglingen, att vi hade en väldigt god stämning i Sällskapet. Jag ber er att fortsätta försöka behålla denna fina atmosfär. Ha roligt ihop, så blir även det tråkiga uthärdligt!

Starkodder

Mot hösten 1995 lyckades Martin Skoglund knyta ihop ett projekt som bestod i att Sällskapet skulle bygga ett vikingaskepp under vikingautställningen på Eriksberg 1995 - 96. En privat sponsor betalade, med enda krav att vi döpte skeppet till Starkodder. Vi fick 300 000 kr för bygget, och då kan man ju gå med på att namnet bestäms av någon annan.

Vi valde att bygga en rekonstruktion av Foteviksvrak nr 1, baserad på Crumlin Pedersens tolkning från 1983. Projekteringen och byggandet var annorlunda än när vi byggde Vidfamne. Dels var dimensionerna väldigt mycket mindre, mer hanterbara, dels visste vi rätt väl hur vi skulle göra.

Vi byggde ingen modell före. Anders Lindahl anmälde sig som byggleddare, och under de sex månader som utställningen höll på lyckades han med hjälp av alla som ställde upp få Starkodder såpass färdig att den kunde sjösättas i nästan klart skick. Hans hälsa vacklade under den tiden och vi andra var stundtals oroliga. Resultatet blev ett fint litet skepp som har mer att ge oss än vi tror. Till Starkodders rigg lyckades vi få äkta hampa. Det känns bättre.

Linnet i seglet kommer från Klässbol. Det är synd att det inte fanns sådant när vi skaffade Vidfamnes segel. Vi har löddror av eneträ i liken. Man kan sitta och ro. Det är mycket som gör att det känns mer "äkta" i Starkodder.

I början trodde jag att Vidfamne skulle få konkurrens av Starkodder; att den seglande skaran medlemmar inte skulle räcka till bägge skeppen. Av någon anledning har Starkodder alltid kommit i andra hand, alltför ofta stilleliggande. Vi har därför inte lärt känna Starkodder så mycket som vi borde. Det är först på senare år som intresset för Starkodder vuxit.

Jag tror att med tiden kommer de båda skeppen att komplettera varandra, var och en i sitt farvatten.

Olav - från 1934

Sällskapet ärvde ranväringen Olav efter Gillis Ågren i Ljungskile. Olav kom till oss i början av året. Vi har inte hunnit med så mycket med den. Trots att Olav inte är ett vikingaskepp tycker vi ändå att han hör hemma hos oss. Olav är nu riggad med sprisegel, men kommer att få två riggar - en råsegelrigg och en sprisegelrigg.

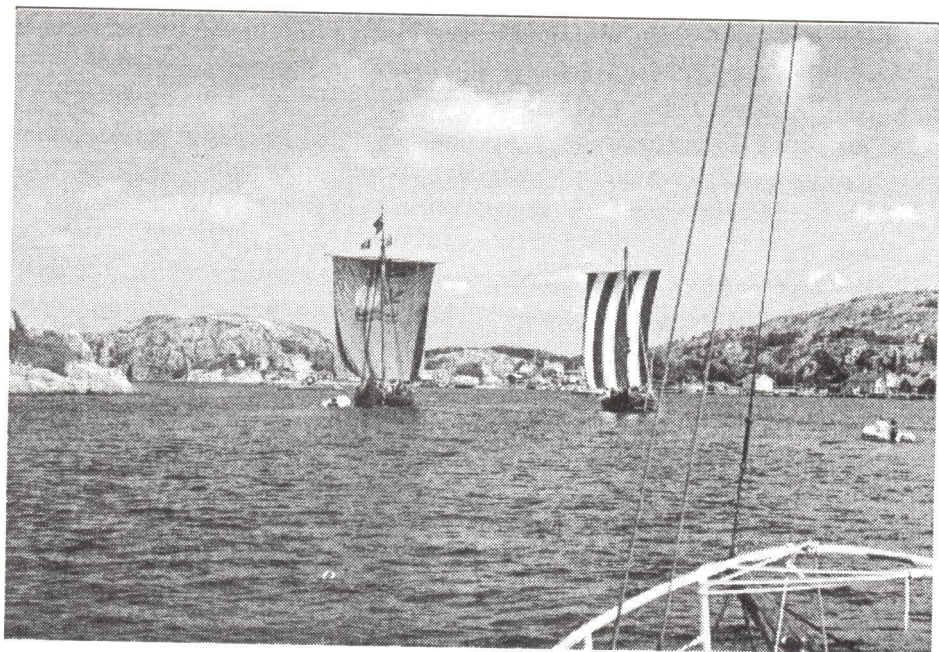
Sommarsjöfärderna

Den första sommaren Vidfamne seglade (1994) var den fullknôkad med frigolit. Jag skäms inte att säga det. Vi visste inte om han skulle springa läck och sjunka, vi visste överhuvudtaget ingenting om hur Vidfamne skulle bete sig. Så vi tog det säkra före det osäkra. Ganska snart stod det klart att det behövdes betydligt mer barlast och kanske en stråkköl. Detta sattes upp på listan över vinterns arbeten. 1994 gick färden till Hornbore Ting. Lyckliga omständigheter gjorde att Vidfamne och Gaia kunde träffas där.

Långresorna sommaren 1995 gick till Borre, där det var stor vikingamarknad. Det hade ställts i dager att fler vikingaskepp skulle komma dit, men Vidfamne förblev det enda. Uppresan gick för motor i bleke och sommarhetta. Det var så varmt att tjäran bubblade upp ur roderspantet. Endast i Oslofjorden fick vi lite vind (det är den brisen som växer till orkan när man skall lägga till i Borres lilla hamn). Under resan hem fick vi ombord uppleva den mäktiga känslan när Vidfamne gick ut mellan två ärggröna brott och mötte det azurblå havet vid Hållö, för att sedan löpa som en hind ner till Göteborg. Där skiftades besättning till en ny resa - till Arvika, där uppståndelsen blev stor. På hemresan gjorde Vidfamne en 18-timmarskryss på Vänern och bevisade därigenom att vikingaskepp kunde komma fram emot vinden.

Sommaren 1996 skulle Vidfamne till Lolland-Falster, men blåste istället tvärs över Kattegatt till Halmstad. För min inre syn kan jag fortfarande se hur sjöarna växer upp akter om oss, belysta av akterlanternans sken, för att lyfta upp honom och sedan fortsätta under honom. Under de 28 timmarna mognade mycket inom oss. Från Halmstad gjorde besättningen utflykter till Laholm för att se friluftsspelen till vilka Starkodder var utlånad. Märkligt att bägge båtarna oplanerat befann sig på (nästan) samma plats samtidigt. Vidfamne fortsatte norrut längs Bohuskusten. De som var med vet att berätta hur besättningen under en förkyld Axhage ljudlöst ror in i Mollösunds knôkfulla hamn sent om kvällen, vänder, och ror ut igen. Mästerligt.

1997 debuterade Carlo som hövedsman. Alexandra blev förbannad för att Skagens hamn var full och gick ut på en nattsegling härs och tvärs över Kattegatt istället.



Gaia och Vidfamne på väg in mot Hornbore Ting 1994. Det var mäktigt!

Foto: Rune Forssén

Anders Lindahl fick hjärtat i halsgropen när Vidfamne vägrade lyda roder och höll på att gå upp i graniten. Det gick bra och Anders fick tillbaka hjärtat på rätt ställe. Där sitter det ännu. Denna sommar gjorde Starkodder en resa till Arvika.

Säsongen 1998 började med ett uppdrag i Vänersborg för bägge båtarna. Det var en smula stressigt. Därefter lämnades Starkodder på Saltholmen och Vidfamne ilade norrut. Vi skulle till Sydnorge men ändrade oss och gick in igen i Fjällbacka skärgård. Därefter bar det av till Skagen, och sedan hem igen till Måseskär. Carlo favoriserade Bohuslän under sin resa och hårdtränade stagvändningar.

1999 ställdes kosan till Borre, med sämre väder som gick över i bättre. Bägge båtarna försökte hålla sällskap upp längs kusten. I Fjällbacka skiljdes de åt. Vidfamnes hemresa "drabbades" av oförutsägbart växlande vindar och höga vågor utanför Norge. Väl tillbaka i Bohuslän styrdes sydvart. Allt det här kan man ju få reda på på annatsätt. Varför skriva om det nu? Vad vill jag egentligen ha sagt med allt detta?

Jo, att vi har upplevt många fina stunder ihop med våra stoltheter Vidfamne och Starkodder. Vi har också haft en del mindre fina, ibland hemska, ögonblick.

Inför varje ny säsong känner man sig lika ringrostig, men insikten kommer smygande inpå en att man under åren faktiskt har lärt sig en hel del. Ting upplevs plötsligt som självklara, det sitter i ryggraden, vilket ger trygghet.

Detta märks även på antalet insända berättelser. De var fordom många, numera skrivs intet om hur folk upplever sina seglingar. Vart man gick och när, hur vädret var och hur maten smakade, det är en sak.

Men hur man upplever allt detta - det skrivs det inte om längre. Antingen har folk numera inte tid att skriva, eller så har vi kommit dithän att saker är så självklara att de inte är något att skriva om.

I så fall har vi kommit långt. Jag väljer att tro på det senare alternativet.

Hlidskjalf

I begynnelsen var Medlemsinformationen

Det var ett futtigt ark information till medlemmarna, ibland dubbelkopierat, oftast bara en sida. Martin Fasth tyckte en gång att detta var lite väl lite och föreslog att vi istället skulle ge ut en tidskrift.

Visionen var att tidskriften skulle växa till att bli en aktad och ansedd facktidskrift. Hur långt vi kommit på den vägen får var och en bedöma.

När jag en gång i tiden döpte vår medlemstidskrift till Hlidskjalf, hade jag hittat namnet och förklaringen i kommentarerna till Viktor Rydbergs "Fädernas Gudasaga". Långt senare fick Anders Lindahl gliringar från en isländsk vän att Hlidskjalf var felstavat. Det skulle till ett "j" - Hlidskjalf. Rätt eller fel, men så blev det.

Enligt Viktor Rydberg var Hlidskjalfasagudarnes upphöjda utsikstorn varifrån de kunde se till Midgård och Jotunheimen. Verner Lindblom, västgötsk amatör-forskare och upphovsman till en mängd svåremotsagda skrifter, har en annan förklaring till namnet Hlidskjalf. Jag citerar utdrag ur Verner Lindbloms bok Götland - Sveriges vagga:

"Hur såg då Eddans landskap ut enligt dikternas eget vittnesbörd? Eddan själv lämnar många konkreta detaljer. Söker man sammanställa dem blir resultatet ett omisskännligt centralnordiskt landskap.

Där fanns en stor sydflytande flod med två mynningsarmar. Floden kom ur en vik av ett havsliknande vatten samt bildade flera stora forsar och fall, först Frånångerforsen och sedan Andvareforsen. Omedelbart öster om floden fanns "väggberg", dvs berg med lodräta väggar. De två större bergen skildes av ett "led", en smal dalgång, som ledde in i och genom bergborgen.

Framför ingången till "ledet" låg ett tornliknande bergparti, en utsiktspost som kallades "Lidskjalf". Därifrån hade man en samlad överblick av hela landskapet: källorna, det eviggröna trädet och tingsplatsen nedanför Lidskjalf, de två väggbergen, den österifrån kommande ån, Varinsviken med Fräkastenen, floden med dess fallpartier, gudarnas lekplats och de angränsande vida slätterna och den mörka helvetesskogen.

Den enda trakt inom Europas forna germanområde, som topografiskt överensstämmer med ovanstående beskrivning, är regionen kring de tre allittererande väggbergen Hall, Häckle- och Hunneberg, vilka finns omedelbart öster om Gautelfs, Göta Älvs utlopp ur Vänerns stora sydvik, och som i övre delen av loppet bildar stora forsar vid Vargön och Trollhättan. Det tornliknande Häckleberg eller Häcklan ligger verkligen såsom ett Lidskjalf framför den smala dalgången mellan de två större bergen. (Red's kursivering)

Från Häcklan är detta landskaps alla viktiga "mytologiska" element överblickbara.

Omedelbart under Häcklan låg en större tingsplats med stora stensättningar, "Odens damm", (platsen är nu delvis förstörd av en järnväg som dragits igenom området, red:s anm) och där växte en gång den kolossala murgröna ärkebiskop Benzeliuss beskrev 1706.

Österifrån kommer Bastaån, som förr via Helvetesskogen förenade sig med Göta Älv. Det har sagts, att Voluspas ursprungliga vala bör ha inspirerats av utsikten från Häcklan."

Tack, Verner Lindblom. Ovanstående tolkning motsäger ju inte Viktor Rydbergs förklaring till namnet Hlidskjalf - eller Hlidskalf, Lidskalf, Lidskjalf.

Jörgen Johansson

Arkeologi

Varför pillade man bort stävarna på Äskekärrskeppet? För att använda på ett nybygge? Var byggde man det? På varv. Var fanns varven? Vid hamnarna. Var låg hamnarna? Vid handelsplatserna. Alltså måste det ha funnits en handelsplats i närheten av Äskekärrskeppet.

Detta föga professionella men härligt fria resonemang ledde fram till att Sällskapet började intressera sig för området kring platsen där man hittade Äskekärrskeppet. Vi tyckte det kunde vara roligt att finna en handelsplats där. Vi gjorde en del sonderingar och insåg snart att det fanns en hel del gömt i jorden.

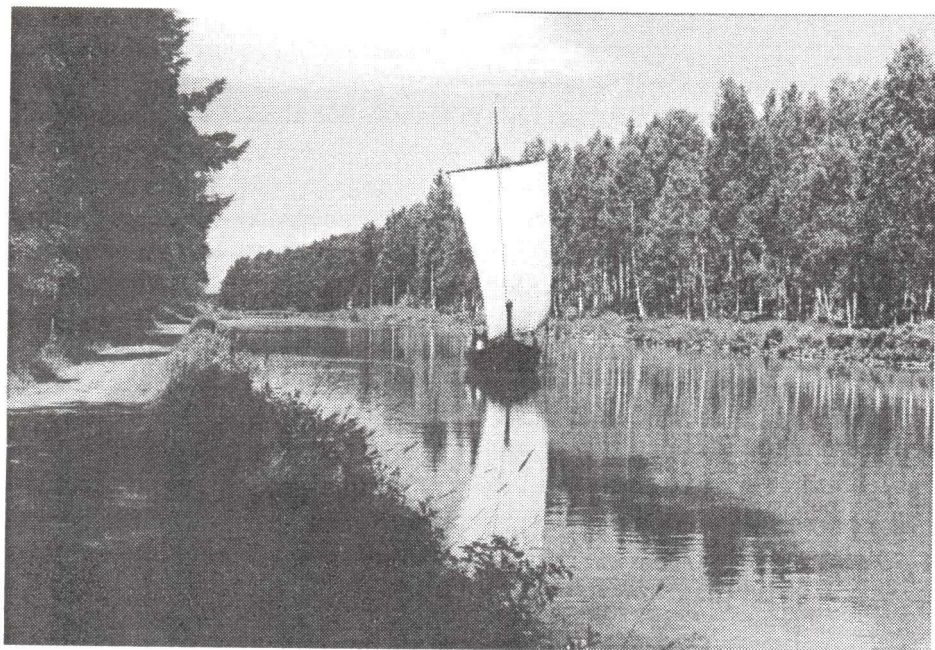
Intresset fick en puff framåt när Martin Skoglund upptäckte Äskekärr 2, ännu ett vikingatida skepp som fortfarande ligger kvar, mindre än 500 meter från den plats där Äskekärrskeppet låg. Medlemmar i Älvängen har under otaliga lördagar sonderat efter "Petrénsbåt", båtrester av hög ålder som hittades 1949. Det anmälades till Muséet i Göteborg, som skrev rapport till Stockholm, där inget gjordes. Fyndplatsen föll i glömska. (!)

Allt tyder på att det har funnits en handelsplats i området innan Lödöse tog över. Detta antagande styrks av bl.a. ortnamnet Grönköping, där många arkeologer har påstått sig vilja gräva men ingen har grävt. Nu är stora områden bortschaktade pga bygget av fotbollsplanen och lertäkten till Lecabruket.

Mitt emellan dessa ligger en bergsknalle med det "heta" namnet Smörkullen. Vidare har vi namnet Hamnen på vars ägor vi upptäckte en stor halvcirkelformad formation. Läget söder om ett berg och på ett näs där två vattenflöden förenar sig är idealiskt för en handelsplats.

Vi anmälde detta såsom ett troligt fornminne, men länsantikvariern ansåg att inte så var fallet. Fint, området blev inte fornminnesförklarat, då är det bara att söka vidare där efter bevis.

Projekt Älvis var en tidbegränsad arkeologisk förstudie syftande till att peka på "heta" platser i Älvängenområdet. Ju mer vi snokade, desto mer insåg vi hur mycket där finns att göra. Vi insåg också att vi inte var väl sedda av arkeologproffs i framförallt Göteborg.



Un bateau sur une canal francaise? Nej, bilden visar Starkodder i Göta kanal 2000. 1 knops fart på en västkustsk fjord är olidligt långsamt. Här är det precis rätt! Tidöst.
Foto: Jörgen Johansson

All annan forskning syftar till framåtskridande genom ständigt nya rön. En del arkeologer däremot tycks vara livrädda för att det skall göras nya rön. Varför? Det är väl ingen skam att det som man en gång gjorde sin avhandling på som ung nu är överspelat av senare upptäckter?

Det finns rykten om fler gamla skepp. Ett påstås ligga under ett hus vid foten av Ranneberg, ett annat i skogen vid Albatross golfbana. Ett tredje finns på botten av Nordre Älv i pålspärren vid Knallehamn (Brusewitz' stavning, prova att byta ut ll mot rr), ett fjärde - vagare - rykte talar om ett skepp under Götabankens hus i Nordstan.

Man hittade en mycket gammal brygga i marken vid Nolsbåthamn. Arkeologerna gav klartecken till att den fick täckas över utan att ens ha undersökt den. Är Livas Kulle en storhög? Ingen vet för ingen har undersökt den.

Fortfarande ligger alltför mycket outforskat inom det område som är intressant för oss. Om inte de som har betalt för att förvalta vårt kulturarv vill göra det, så får de finna sig i att andra lägger sig i. Det är bara att hoppas att någon tar upp manteln igen och börjar leta efter sanningar.

Som ett sidospår till Projekt Älvis har Sällskapet även deltagit i långt avancerade planer på ett vikingatida centrum i Ale Kommun. För tillfället har dessa planer svalnat..

Lägg märke till att tonen i detta avsnitt är argare än det förnöjsamma kåserandet i de andra. Jag kan inte hjälpa det. Jag blir förbannad när jag inser hur illa vårt kulturarv hanteras av de som ansvarar för det. Därför lämnar jag ämnet.

Jörgen Johansson

Tankar från ordföranden

När jag skrev det här funderade jag över vad det är som driver mig att hålla på med dessa vikingabåtar. Jag kom snabbt fram till att förutom seglingen och hantverket som jag skulle kunna få på annat håll, så är det alla ni medlemmar som gör den här föreningen så bra. Jag är tidigare ingen föreningsmänniska men jag har svårt att tro att det finns många andra föreningar med en sådan bredd i ålder och bakgrund, personlighet och kunnande som i SVS. Denna blandning skulle kunna leda till missförstånd och konflikter men istället har vi lyckats skapa en kreativ och spännande atmosfär. Tack alla ni medlemmar som gör SVS till den fantastiska förening den är.

SVS har förändrats under åren och tråkigt vore väl annars. Det startade med en persons pojkdrom, blev en förening som startade ett skeppsvarv och relativt snabbt utvecklades till ett litet rederi. Där är vi nu. Förhoppningsvis kommer varvet återuppstå framöver, lusten och viljan finns definitivt kvar för att bygga fler båtar. I viss mån lever båtbyggeriet fortfarande. För det krävs mycket underhåll och även en del reparationsarbeten på båtarna, framför allt Starkodder och Olav.

Blicken framåt.

Vissa saker ligger nära i tiden. Vi behöver inom kort ny lokal att förvara båtar och utrustning i under vintern. Denna fråga kommer snart att vara akut. Vi har bara tillgång till vårt nuvarande Naust till våren 2002. Om någon har idéer eller kontakter - hör av Er!

Nästa projekt som närmar sig med snabba steg är seglingen med vikingatida navigationsinstrument till Shetland. Det börjar så smått utforma sig, men är långt kvar än. Dessa två saker är de som ligger närmast i tiden och är de mest konkreta planerna för föreningen. De lite mer diffusa är de som ännu ligger i sin linda. Vi har utökat kontakter med andra träbåtsföreningar på bohuskusten. Jag kommer att arbeta för att utveckla kontakterna ytterligare. Dels för att hitta nya intresserade människor till SVS men även för att bredda kunskapen internt i föreningen.

En annan sak som känns viktig för mig är att få våra båtar under segel mycket mer. För Vidfamnes del kommer färden till Shetland innebära en påtaglig ökning. Jag hoppas Starkodder och Olav därmed också kommer att nyttjas mer i kommande säsonger. En stor del av arbetet med att få båtarna att utnyttjas mer är att utbilda fler hövitsar. Jag kommer att arbeta för en fortsatt satsning på utbildning, dels med hjälp av föreningens eget kunnande och dels utifrån.

Jag hoppas att jag här lyckats förmedla mina tankar och visioner om SVS framtid. Vi ses!

Johannes Jägrud

Sällskapet Vikingatida Skepp
Box 11488
404 30 GÖTEBORG

B FÖRENING-
BREV

Porto
Betalt