

HLIÐSKJÁL F

Númer 1

2003

Árgang 11



Sällskapet Vikingatida Skepp

Ordförande	Johannes Jägrud	H:	
		A:	
Kassör	Alexandra Westborg	H:	
Ledamot	Johan Helgesson	H:	
	Jörgen Johansson	H:	
		A:	
	Henrik Severed	H:	
	Linnea Jägrud	H:	
Suppleant	Stefan Olausson	H:	
	Carina Kvick	H:	
	Hasse Stålbrandt		
Revisorer	Carlo Jakobsson		
	Orvar Magnander		
Revisorsuppl	Sara Sahlin		
Valberedning:	Maria Kuylenstierna,		Susanne Björk

Tänk på att även styrelsemedlemmar vill ha ett privatliv. Ring inte för sent och räds inte eventuella telefonsvarare.

OMSLAGSBILDEN: Ivar den snöige *Foto: Ann Franzén*

HLIDSKJALF utgives av Sällskapet Vikingatida Skepp
Box 11488, 404 30 GÖTEBORG

Hemsida: <http://hem.passagen.se/keer0805/svs.htm>
eller genväg: www.go.to/vidfamne

Hlidskjalf utkommer med cirka 2 nummer per år.

Redaktör: Jörgen Johansson

Skriftsmed: Ann Franzén och Ewa Ljung

Ansvarig utgivare: Jörgen Johansson

Medlemsavgift för vuxen (200 kr) och junior t.o.m. 18 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

Mobil till VIDFAMNE 070-555 68 95

Mobil till Starkodder 070-555 68 96

Små Runor

Anders Wahlquist har lämnat oss. Han bröts ner av en längre tids sjukdom, tynade långsamt bort, försvann... Trots sitt namnbyte var han Högmer för oss. Han var med länge och han satte sin prägel på arbetet i SVS. De flesta nummer av Hlidskjalf har han varit textsmed till. Högmers sätt att vara lämnade ingen oberörd. Han var fascinerande.

Som många känner till var det inte möjligt för oss att lyfta upp Vidfamne i Älvängens Båthamn i höstas. Det gagnar inget att det är körbar väg ut, om inte kranbilen kan fälla ner sina stödben vid sidan av den p.g.a. dåliga markförhållanden. Vidfamne övervintrar just nu i Lilla Bommens hamn, och låter hälsa att allt är bra. Meddelande om arbetsdagar på båtarna kommer att mailas ut.

1 maj helgen: Starkodder skall ut till sommararbetet på Hönö. Maria Kuylenstierna blir hövis, hon tar emot anmälningar.

Fredag 16 maj - Söndag 18 maj planeras ett studiebesök på Middelalterscentret i Nyköping F (på Falster nästan nere vid Tyskland), för att se på centret och för att kanske få en segling i deras båtar Agnete och Sophie. Det är mycket långt dit och de som vill följa med måste kunna resa redan vid 15-tiden på fredagen. Vi hyr minibusser för resan. Vi övernattar på vandrarhem fredag natt och på centret lördag natt (i tält eller dylikt). En krävande tripp, alltså, varför det är olämpligt att barn medföljer. I händelse av fullbokning har hövedsmän företrädare på Sophie, det är en del i deras utbildning. Deltagarantalet är begränsat till totalt 24, alltså max 12 på varje båt. På hemvägen svänger vi in om Möns Klint. De resande delar kostnaderna som ännu inte är helt kända. Anmälan på valfritt sätt *senast 1 maj* till Jörgen. Acceptans i turordning.

Under **Kristi Himmelsfärdshelgen** planerar Jörgen att segla med Starkodder till några av ställena i den s.k. Knarreviksinventeringen som påbörjades för några år sedan. Planlagt flackande i närområdet, alltså. Anmälan till Jörgen, senast 15 maj.

Under **Pingsten** planerar vi att segla med Starkodder. Hövis bestämmes senare. Anmälan till Jörgen.

Midsommarhelgen planerar vi att vara ute med alla tre båtarna. Anmälan till Ann Franzén.

Kort om sommarens seglingar:

Vecka 27 (avresa söndag v 26) Seglar Vidfamne norrut med målet Kragerö. där vi hoppas kunna sammanstråla med Ottar. Jörgen är hövis.

Vecka 28 och vecka 29: Vidfamne kanske dröjer sig kvar ett par dagar men drar sig sedan söderut. Janne Axhage är hövis.

Vecka 30 och 31 seglar Vidfamne i Bohuslän med Johannes som hövedsman.

Vecka 32 seglar Vidfamne i Bohuslän med Pernilla som hövis.

Mer information om sommarens seglingar på separat blad.

Jörgen Johansson

Sjötermer i vardagssvenskan

(repris från det första numret av Hlidskjalf, nummer 1 årgång 1, med små tillägg pga senare rön)

Har ni tänkt på hur stor del av vårt språk som härstammar från sjöfarten? Vännen Kurt Karlsson har sammanställt följande lista av vanliga ord och uttryck med rötter i sjömannens vardag:

Gå av stapeln, stick i stäv, vind i seglen, vid rodret, på rät köl, slagsida, för lösa boliner, rör på spelet, the bitter end, fullborda, alla klutar, motvind, stranda, stopp och belägg, bredsida, för fulla segel, röda tråden, blindskär, ro iland, skjuta i sank, grundskott, gå iland med, ta loven av, föra i hamn, pejla, förankra, ledfyr, ha ångan uppe, överens, lotsa, led-sagare, ny bog, vägra i vändningen, femton famnar, lägga om kursen, kölvatten, styrfart, galjonsfigur, visa flaggan, stryka flagg, på fallrepet, stå pall, tackla av, preja, haverera, gå på en mina, vrak, vind för våg, överhalning, över styr, lik i lasten, barlast, full maskin, hamna, skepps-brott, tungrott, gå i däck, flaggskepp, lansera, i samma båt, få fan i båten, vinddriven, ekipera, kovändning, snedseglare, tackla av, rigga om.

Tack till Kurt! Ni andra kan säkert göra listan längre. Ann Franzén, t.ex., menar att "hals över huvud" syftar på att segelhalsarna, vid en praktfull läns undan en fientlig flotta, faktiskt befinner sig högt över de ombordvarandes huvuden.

Den ursprungliga meningen med dessa ord och uttryck har väl förfe-lats genom åren. Den röda tråden var t.ex. ett rödfärgat garn, som den engelska flottan lät dölja i sina rep och trossar, redan vid slagningen. Om man senare misstänkte stöld var det enkelt att säker-ställa äganderätten av repet genom att finna den röda tråden.

När något går för lösa boliner, betyder det idag att något försiggår utan styrning och kontroll. Bolinen, eller boglinan, är det tåg som sträcker råseglets lovartslik framåt. Det används på kryss för att få seglet att skära vinden bättre. Vid läns och slör behövs inte bolinerna vilka då får hänga slaka. Att gå för lösa boliner betyder alltså egentligen att segla i medvind, vilket ju alla vet är behagligt men kan kräva väl så god styr-

Stå pall för (palla för) har ingenting med lastpallar att göra. De gamla gångspelen (rör på spelet, rör på påkarna) på segelfartygen var försedda med en pallkrans, en kuggkrans som omslöt spelet i däcknivå. På spelet fanns löst hängande hakar som klinkade med på pallkransen åt ena hållet, men stoppade åt andra. Dessa skulle naturligtvis förhindra att spelet rusade baklänges av belastningen. Om hakarna höll sina grepp i pallkransen, ja då stod det pall för belastningen.

"Ekipera" har en intressant etymologi. Vikingarnas "skipa" betydde att utrusta skeppet för resa. Detta ord tog de med sig till Frankland, där man inte heller då kunde säga "sk-" utan ett "e" framför, "eskipa" alltså. Ordet gick tillbaka norrut. För engelsmännen blev det "equip", och för oss blev det "ekipera", utrusta. Specifikt används ordet för att förse sig med kläder, köpa ny rigg. Att byta kläder heter ibland "rigga om".

"Lansera" är en töntig försvenskning av engelsmännens "launch"- sjösätta.

"Tackla av" har idag en annan, men likväl trist och lite vemodig, betydelse, än den gång man kunde se segelfartygen ligga vid boj, avtacklade med bara maststumparna kvar, i väntan på bättre tider.

Tänk vad fattigt vårt språk skulle ha varit utan sjöfararna.

Jörgen Johansson

Att vara snedseglare låter idag lite förklenande, men var från början bara ett uttryck för att man inte hade råsegel utan just - snedsegel.

Jörgen Johansson

Justinianus penning

(repris från Hlidskjalf 3 / 94)

Vidfamne hade en otrolig tur med vindarna på sin första resa upp längs Bohuslän. Först ostan ut från Klippan till Hönö, sedan sunnan upp till Hamburgsund och till sist nordost och nordväst på hemvägen! Kan det vara en ren slump?

Troligare är väl att myntet under mastfoten spelar in. Med det förhåller det sig sålunda: Jag tyckte att vi skulle ha ett mynt präglat före år 935 under vår mast och ringde därför ordföranden i Göteborgs Numismatiska Förening. Det visade sig vara en gammal kollega till mig, Bengt Holmén. Han föreslog ett mynt från Bysanz och det tyckte jag var mycket passande. En viking i livvakten kunde ju haft det med sig hem till Älvsyssel. Efter en tid kom det ett mynt präglat under kejsar Justinianus. När jag lite ängsligt frågade vade det kostade fick jag till svar att det var att betrakta som en sponsring. Tack Bengt!

Justinianus (483 - 565) var en betydelsefull östromersk kejsare med det politiska målet att återställa det romerska riket. Han lyckades återerövra Afrika och större delen av italienska halvön. Detta skedde inte utan motstånd och jag antar att han och Ivar Vidfamne kunde haft en del att prata om. Efter Justinianus' död föll emellertid riket samman. Under hans regering sammanställdes den Romerska Rätten, ett juridiskt jättearbete. Romersk rätt har påverkat lagstiftningen i Europa i mer än tusen år.

Han var också en flitig byggherre. Det mest kända byggnadsverket är Hagia Sofia (Sofiakyrkan) vars kupol "trots sin väldighet verkar så lätt, så svävande att den tycks hänga från himlen snarare än att vila på väggarna." När Justinianus första gången steg över tröskeln yttrade han de berömda orden: "Salomo, jag har överträffat dig."

Kejsarinnan Theodora, som var dotter till en björntämjare, började sin karriär som dansös och artist i basarerna. Hon var mycket vacker och dessutom intelligent, kvick och skämtsam. Hon blev inte bara kejsarinna utan även utnämnd til medregent. Sina tidigare kamrater bland dansöser och prostituerade glömde hon inte vilket framgår av en av hennes officiella titlar: Otrogna kvinnors beskyddare!

Såväl kejsaren som kejsarinnan är avbildade i de berömda mosaikerna i kyrkan San Vitale i Ravenna. Kanske är det Justinianus som hjälper oss med vindarna. Eller ännu hellre Theodora som dansar före vår färd!

Anders Lindahl

Finkenettet

På Olav finns en detalj med ett lustigt norskt namn: Finkenet. Finkenet är den lodräta "bräda" som står på esingen. På Olav är den dubbel och vi har årtullarnas hål i den. Hur kan man komma på tanken att benämna en sådan detalj Finkenet? Otaliga nätter har jag legat sömnlös och stirrat i taket och förtvivlat undrat varför man döper en båtdel till Finkenet. Men i somras kom jag ett steg närmare gåtans lösning.

Jag var ombord på Fregatten Jylland, som nyrestaurerad och fin ligger utställd i permanent torrdocka i Ebeltoft, mellan Grenå och Århus. Liksom på de flesta segelfartyg av någorlunda storlek är även Jyllands huvuddäck omgivet av en rätt hög reling, brädgången kallad. På Jylland har man byggt på denna brädgång med en hög och smal låda, som löper ovanpå brädgången i hela dess längd. Lådan är täckt av segelduk, och kallas Finkenet. I denna låda förvarade besättningen sin sovkoj, när denna inte användes. De rullade ihop kojen hårt, mycket hårt, och stuvade den i lådan vars innehåll blev kompakt. Vid drabbningarna gav detta kanonbesättningarna på däck lite extra skydd mot fientlig gevärseld. Fientliga gevärskulor kallades på deras slang för - finkar. Ett nät som fångar finkarna. Tra-laa!!

Så nu var nattsömnen säkerställd. Inget mer grubbleri över lustiga namn på båtdelar. Men så slog det mig att danska örlogsfartyg ingalunda var först med att resa skydd på skeppsidan till skydd mot fientliga projektiler. På vikingaskeppen kallades det sköldborg, man satte sköldarna i rad på översta bordet i en speciellt utformad esinglist (eller vad det heter). Detta gav ett litet bättre skydd mot pilar.

Det har hävdats att denna sköldborg inte satt uppe när skeppet seglade, att den rätt snart skulle spolats bort av skvalpig sjö. Men vi har ju en gotländsk bildsten som avbildar ett seglande skepp med sköldborgen uppe, så det kan alltså ha varit så att sköldborgen satt uppe ibland. Nyligen såg jag Nova i TV, vikingaprogrammet med den goa knarren, ni minns. Där var även bilder på Islendingur seglande med sköldborgen uppe. Det var sannolikt bara för att farbror fotografen skulle få bra bilder, men när jag såg detta slog det mig plötsligt: Den där sköldborgen är ju egentligen en förlängning neråt av seglet.

En rätt ansenlig yta sitter över skeppsidan och exponeras för vinden. Den bildar en buktig linje, inte helt olik den som seglet har vid kryss och halvvind. Den observante vikingaskeppsseglaren har sett att havsytan i lä, omedelbart intill skeppet, ofta krusas av en vind som uppstår där. Små, små vågor, likt en liten rosse bildas utefter skeppsidan. Skulle en sköldborg kunna ta vara på denna vind, forma den, utnyttja den?

Tanken är bestickande. Är det någon som vet något, som har erfarenhet av att segla med sköldborg? Skall vi snickra ihop ett gäng "sköldar" och testa?

Jörgen Johansson

Tankar Omlastning

Det har ibland framförts att vikingatidens handelsskepp inte kunde ta sig ända in till handelsplatserna, utan tvingats omlasta till mindre skepp och båtar. En orsak till detta kan ha varit att farleden in till handelsplatsen med tiden grundade upp, med mindre djupgående till följd. Så sägs ha varit fallet i Roskilde, där omlastning påstås ha ägt rum innanför Lynæs, där Roskildefjordens möter Isefjorden.

Omlastning i detta sammanhang betyder att ett fartygs last - **utan att samtidigt säljas** - fysiskt förs över till ett annat fartyg på sin färd mot destinationen. I dagens sjöfart har redaren till det första fartyget åtagit sig att transportera lasten ända fram till destinationen. Om den omlastas, så har redaren ett avtal med det andra fartygets redare, och ansvarar fortfarande gentemot lastägaren för att lasten kommer fram. Vid större partier tillsätter redaren ibland en representant, en superkarg, som följer med det andra fartyget och ser till att allt går rätt till.

Men hur var det förr, i linjesjöfartens barndom? (Linjesjöfart är fraktrafik till sjöss som går mellan bestämda hamnar och efter en bestämd tidtabell. Motsatsen heter trampfart, resorna går mellan sådana hamnar och med sådana laster som marknaden för tillfället erbjuder t.ex olja, spannmål,). Omlastning betydde då mer än nu att man avhändade sig kontrollen över lasten. Därför ville redare länge bara ta frakter till direktdestinationer. Så länge redare och lastägare var olika juridiska personer sved det kanske inte så mycket om lasten försvann. Det fanns ju en massa klausuler som redaren kunde använda för att friskriva sig och reducera eller avvisa ett eventuellt skadeståndsanspråk.

Ännu tidigare, innan linjesjöfarten kom igång, gjorde större handelshus s.k. handelsresor till fjärran länder i egna fartyg. Redare och lastägare var samma juridiska person. Man hade full kontroll över hela processen; eget fartyg, eget befäl, egen last. Så gjorde de ostindiska kompanierna, och så gjorde Hansan.

Hur var det före Hansan? Vi kan bara gissa. Men om jag var skeppsherre på en knarr, knökfull med hela min gårds, eller hela min bygds, årsproduktion av attraktiva varor, så skulle jag i det längsta undvika att avhända mig kontrollen över godset innan jag säljer det. Om jag då skall in till handelsplatsen inne i fjorden eller uppåt floden, och ställs inför tvånget att omlasta till mindre båtar, vad gör jag då? Skickar med en representant? Kan jag lita på honom, och hur länge lever han förresten? Följer med i båtarna med min besättning? Vem vaktar knarren då? En man lär inte räcka och fler lär jag inte kunna avdela. Och hur många båtar måste jag betala för, för att kunna transportera knarrens hela last? Inga lätta svar på sådana frågor.

Trots alla risker och kostnader var förtjänsten från en handelsresa sannolikt tillräckligt tillfredsställande för att man skulle vilja resa ut fler säsonger. Men en olyckligt förlupen omlastning under en resa gjorde väl att man näppeligen valde samma handelsplats nästa säsong. Någon tjänade säkerligen penningar på att ha kontrollen över en handelsplats. Om resan till denna handelsplats krävde omlastning, måste det ha legat i denna någons intresse att se till att omlastningen fungerade, så att "kunderna kom tillbaka".

Härskaren i landet måste alltså ha kunnat, och velat, garantera lastens säkerhet i samband med den nödvändiga omlastningen. Det måste vi tänka på när vi antyder att omlastning har varit nödvändig för att komma till en handelsplats. Det ställer ju stora krav på rättsväsendet i landet...

Jörgen Johansson