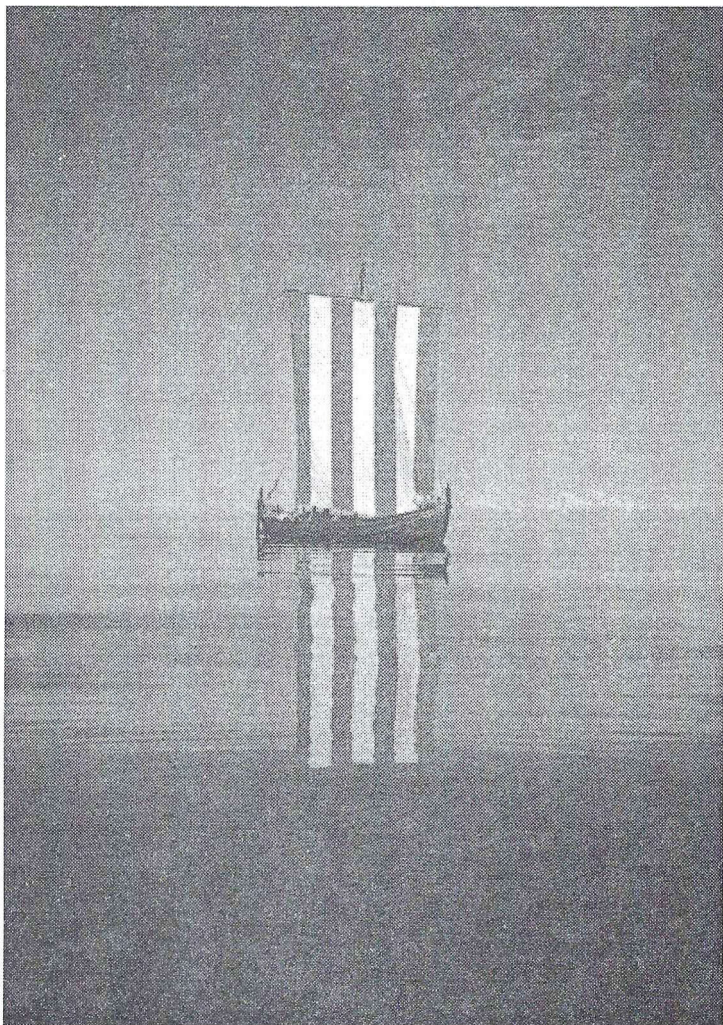


HLIÐSKJÁL

Nummer 1

2001

Årgång 9



Sällskapet Vikingatida Skepp

John H

**Sällskapet
Vikingatida Skepp**
Ordförande
Ledamot, Kassör

**Styrelse, Revisorer, Gällande fr. 990223
Valberedning**
Johannes Jägrud
Alexandra Westborg

Ledamot
Niklas Kuuse
Johan Helgesson
Jörgen Johansson

Hasse Stålbrand

Suppleant
Linnea Johansson
Hasse Lann

Revisor
Carina Kwick
Mikael Kjellman
Orvar Magnander

Revisorsuppleant
Sara Sahlin

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: En mycket ovanlig situation. Vidfamne ligger i bleke NV om Skagen långt ute i Skagerack under navigationsövningen vecka 28.

Foto: Markus Severed med Elisabet Svärds kamera

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 Byggmateriäl).

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

Feminina Författarinnors Framställningar

Vad händer den närmaste tiden ?

3 mars. Arbetsdag i Naustet 0900.

14 mars, onsdag. ÅRSMÖTE i Nya Lundenskolans aula 1800.
Formell kallelse kommer senare.

17 mars. Arbetsdag i Naustet 0900.

31 mars. Arbetsdag, Naustet 0900.

18 april. Arbetsdag i Naustet 0900.

21 april. SJÖSÄTTNING, 0900.

Valborgsmässohelgen.

Ett tyskt filmteam skall göra en dokumentär om forntida folkvandringar. Vi ligger i förhandlingar om pris och villkor.

Det kan bli aktuellt med en AUTENTISK segling med Starkodder - som filmas. Separat upprop senare. Manliga artister uppmanas redan odla skägget så länge.

Omkring 4 maj. I Ale - om Ale betalar.

18-20 maj. Trekungamötet i Kongahälla. Vi klär upp oss och drar dit med allt vi har - om Kungälv betalar.

Första veckan i juli. Gaia har 10-årsjubileum. Något för oss ?

NYTT

Fridagsystemet har ändrats. Avgiften har höjts till 150 kr/dygn för Vidfamne och 75 kr/dygn för Starkodder. En seglingsvecka blir 7 dagar, men man betalar bara för 6.

En arbetsdag om minst 6 timmar ger 1 fridag. Tre arbetskvällar om minst 2 timmar ger 1 fridag. Andra former av arbete för föreningen gillas. Det behöver inte vara direkt arbete med båtarna.

Fridag enligt ovan gäller Vidfamne. Eftersom Starkodder har halv taxa, kan man välja att omsätta 1 Vidfamne-fridag till 2 Starkodder-fridagar.

/Jörgen Johansson, ev. Feminin författare?

Femton spännande minuter ute på Skagerrack

Det är min första vecka som vikarierande hövis och styrbords vakt, min vakt, är på. I flera dagar har Vidfamne legat ute på Skagerrack och övat solkompassnavigering, havsvistelse och vaktssystem. Det goda vädret har hållit i sig, nästan för bra har det varit. Någon värstingsegling i kuling och ösregn blir det definitivt inte, utan i stället massor av bra soltimmar, att under Lenas instruktioner öva solkompass och mäta solhöjder på. Stämningen bland besättningen är god, trots att alla lider av sömnbrist eftersom vi valde ett - som det visade sig - dåligt vaktssystem. Vinden har pendlat mellan två och sex meter per sekund och havet har varit mildt och behagligt.

Just nu blåser det c:a fem meter per sekund, babords vakt ligger i djup sömn och kommer att göra det tills vi väcker dem om c:a 40 minuter. Solen skiner och himlen är klarblå. Soldiset skymmer sikten en aning. För cirka en timme sedan gjorde utkiken (Kexan och Cia) mig uppmärksam på en molnvägg som sedan dess legat stilla i sydväst. Vi på akterdäck börjar summera vakten och plotta in våra mät- och navigationsvärden i protokollen som senare skall användas för att se om vi navigerade rätt eller inte. Just nu är besättningens uppmärksamhet vänd åt detta håll och alltså blir det jag som tillsammans med utkiken inser att det är dags att hålla ett öga på den där molnväggen. Fem minuter går, besättningen räknar och uppskattar tid och fart och jag inser med ens att molnet kommer att vara över oss inom kort tid.

- Tjocka, tänker jag och i nästa sekund säger jag ordet högt.

Folk blir väldigt varse fenomenet, men det är svårt att veta hur mycket tid vi har på oss. Febril aktivitet utbryter. Mina tankar snurrar och koncentrerar sig på räddningsvästar. Frida börjar röja lite på akterdäck, och hon och jag har snart plockat undan allt som kan vara i vägen. Jag ber Sara, som står till rors, att ta en sista koll på riktningen och försöka hålla kursen så bra som möjligt. Molnet rusar närmare, gråbrunt och tjockt. Johannes hissar radarreflektorn lite högre så att vi säkert skall synas.

- Tänd lanternorna, säger jag och det blir gjort. Någon plockar också fram det stora hornet, det närmaste en mistlur vi kommer. När alla har fått på sig räddningsvästar tar jag en sista koll på solkompassen. I denna stund är jag innerligt medveten om att jag kanske inte kan kontrollera kursen igen på flera timmar och solkompassen känns som en sista hjälpare.

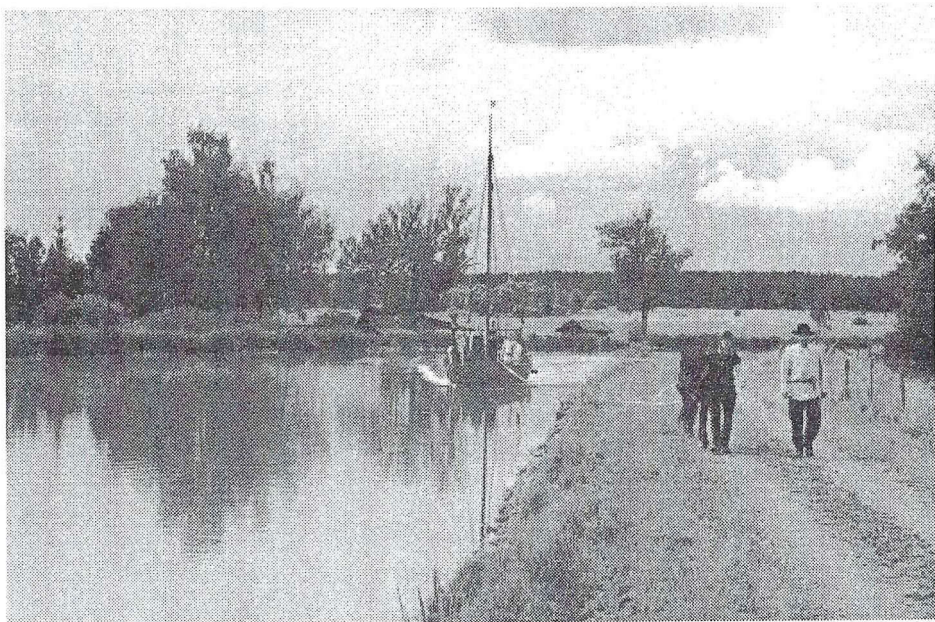
Plötsligt är det där! Horisonten har totalt försvunnit och vi ser bara ett mjölkvitt skum. Johannes går fram på fördäck för att hjälpa utkiken och efter bara en halv minut hör jag honom ropa kraftigt: - FALL AV !

Sara faller av och precis i lovart om båten ser jag en stor lastpall komma flytande, det enda föremål i vattnet på flera timmar, och vi undgår det med ett par meter.

Besättningen är helt tyst och koncentrerad. Någon utbrister förundrat att han kan se solen genom dimman och visar att så faktiskt är fallet. Uppåt ser vi både antydning till klar himmel och en disig sol som nästan men inte riktigt, räcker till för att använda solkompassen. Åt sidorna ser vi endast c:a sextio meter och i mina mardrömstankar kommer en stor oljetanker dånande rakt mot oss hundra meter bort. Så sker dock inte. Lastpallen är det enda som vill hindra oss i vår färd. Underligt nog så avtar inte vinden och jag förstår att vi seglar rätt igenom hela det vällinglika jättemolnet.

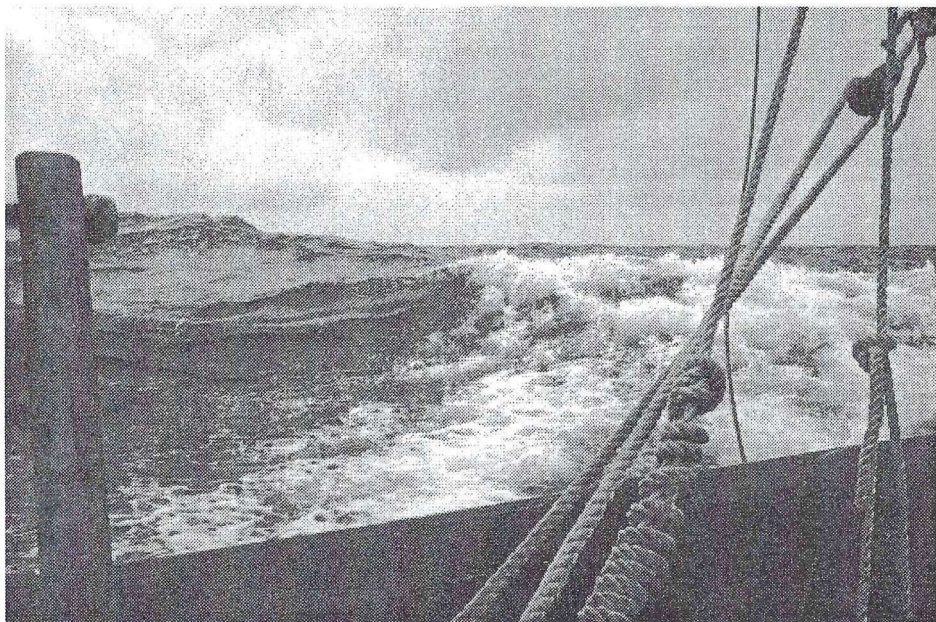
Johannes är tillbaka på akterdäck, ett par sekunder ser jag rätt in i hans ögon och där ser jag spänningen och upprymdheten lysa. Och visst är det verkligen vackert! Dimman driver i stora sjok överskeppet, ibland ser jag knappt fören. Ordets sjörök kommer för mig och jag förstår med ens varifrån det ordet kommer. Det är som om rök väller fram över havet och omsluter Vidfamne och dess besättning och det är otroligt häftigt att se hur det driver över båten i söndertrasade sjok.

Minuterna tickar iväg. Jag tror att det rör sig om c:a en kvart och plötsligt orkar solen igenom diset. Vi ser upp, där är himlen nästan klarblå igen och med en liten chock förstår jag att vi seglat igenom dimbanken och att det nu klarnar. Det är ganska fantastiskt att inse att allting där ute är sig självt igen, vi ser horisonten och



Hästar drager Starkodder fram till Bergs slussar vid Vreta kloster

Foto: Carina Kvick



Vidfamne löper sydvart i 9 knop den 31 juli 2000, syd om Anholt, ost Hesselö
Foto: Ann Franzén

den begynnande solnedgången, utom i nordöst där dimman tassar fram på jakt efter nya mål. Då vi hämtat oss och glatt oss, väcker vi frivakten som inte alls kan förstå varför vi plötsligt känner oss som ganska garvade sjömän.

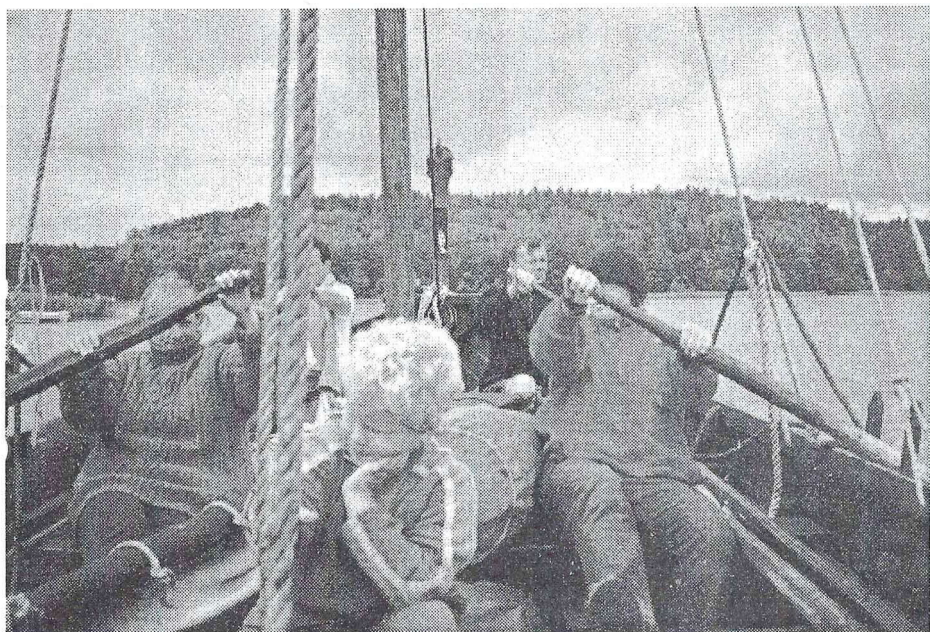
I mina nyligen väckta hövistankar går jag igenom händelsen och tycker att vi nog gjorde ganska rätt och fick gjort det viktigaste i våra förberedelser. Kexan säger att det var en prövning av makterna. I det läget är jag böjd att hålla med honom. Varför skulle annars den där lastpallen ha kommit just då?

/Linnéa Johansson

PS: Händelsen är återberättad som jag minns den. Mensensmoralen är i alla fall att sådant går mycket snabbare än man kan föreställa sig. Tjockan kommer plötsligt, så det är värt att hålla koll på även de avlägsnaste molnen.

Göta Kanal-resan med Starkodder

Så blev då äntligen vår kanalresa av. Trailern blev efter mycket slit av några få färdig i tid, men besiktningen hann vi inte med. Mats fick köra i sakta mak till Göta Kanals västliga ände vid Vänern. Vi sjösatte i Sjötorp vid lunchtid lördag 1/7, mastade på och stuvade. Vi bunkrade det nödvändigaste, vilket även, på Jannes begäran, innefattade mazariner.



Starkodder under finalrodden vid Stegeborgsön vid Göta kanals slut

Foto: Jenny Hilding, Stegeborg

På söndagen tog vi oss in i första slussen med en ganska stor skara nyfikna på kajen. Vi hade klätt oss i vikingakläder och Carina och jag hade hängt på oss så många (någorlunda tidstrogna) smycken vi kunde. Solen sken och sommaren hade äntligen kommit. Vi provade både rodd, segling och tågning. Mats och Jörgen gick brevid kanalen och drog och vi andra tyckte att tågning var ett mycket bra sätt att komma framåt - mycket bättre än rodd. Vi hade ingen aning om tiden och njöt av stillheten och det vackra landskapet.

Plötsligt var det färdigslussat. Klockan hade slagit fyra glas och första plattvakten var förbi. Det visade sig att slussningen pågår i kanalen mellan klockan nio på morgonen och klockan sex på kvällen. Vi trodde att slussarna var öppna till åtta på kvällarna och vi hade dessutom inte haft någon riktig koll på klockan på hela dagen. Valet av nattläger blev därför inte optimalt och vi tyckte att den närmaste omgivningen inte lämpade sig för tältning. Carina och jag gick för att höra om det fanns något hus (vandrarhem / förråd / lada) som vi skulle kunna sova i. Vi blev lovade att få sova på ett kafé (där man kunde köpa mazariner), men på väg tillbaka till båten blev vi i stället erbjudna plats i en gäststuga hos ett trevligt par.

Måndag: soligt och varmt, segling, bunkring och glassätning i Töreboda, lilla linfärjan Lina, fortsatt segling, rodd och tågning. På kvällen passerade vi de

handdrivna slussarna i Tåtorp och förtöjde sedan. Brevid oss låg en jättefin liten ångbåt. I Tåtorp finns ett nybyggt miljövänligt vandrarhem och en utställningslokal. Arkitekturen var mycket tilltalande - en blandning av nytt och gammalt. Framför vandrarhemmet växte en enorm schersmin. Sjön Viken är spännande att segla på: ser ut som ett uppochnervänt V och har massor med spännande + (= grund) i östra delen. I Brosundet fick vi jordgubbar, bensin och dagstidningar av några medlemmar på kajen. Vidare till Furusund för glasspaus och besök på hjulångarbygget. Vi fick extra roddhjälp av smeden Julius på vår väg mot Karlsborg. Vi fick sova ovanpå hans smedja i Karlsborg och nästa morgon åt vi nybakat bröd från det lilla bageriet mittemot.

Vättern låg blank, precis som den gjorde förra gången jag skulle segla på den. Vår japanske vän fick arbeta. Lunchen intog vi drivandes på den spegelblanka sjön. (Melonskal sjunker inte. Det gör däremot rökt vätternsik.) När vi var nästan framme i Motala kom ösregnet. Inte roligt för oss östgötar att behöva välkomna med ett sådant väder.

Starkodder hade börjat läcka mer än vi ville, så på torsdagen lyfte vi upp på ett varv. När vi seglade tillbaka till vår förtöjningsplats tog vi vägen genom strålen från Motalas fontän ute i hamninloppet. Det är otroligt så blöt man kan bli av alla smådroppar i en fontän. Mycket fnitter och skön svalka i solen.

Fredag: uppdragsrodd. Grått, rått och lite småregnigt och vi skulle försöka få folk att betala för att ro. På förmiddagen kom tre och vi tog en liten tur. Sedan turades vi om att stå och frysa och så småningom gav vi upp. Vi fick muntra upp oss med glass och mazariner. På lördagen kom kanal-vd & co. Rodd och segling till Borensberg. Halva besättningen tog Starkodder och den andra halvan körde gästernas bilar. I Borensberg fanns ett konditori med jättegoda, hemgjorda napoleonbakelser och mazariner.

Söndag 9/7: Vi närmade oss slussen och då kom vi plötsligt på att vi inte hade köpt några kakor till fikat. Janne och jag rusade iväg till konditoriet och lämnade de andra med båt och slussning. Mazarinerna var slut, så det fick bli speglar med kiwi i stället. Ungefär halvvägs till Berg mötte vi, som uppgjort, tre islandshästar och två flickor. En av hästarna fick dra, en av flickorna red en annan och skötte draghästen och den andra flickan red den tredje islänningen och skulle ha koll på repet. Periodvis var det lite svårt att dra på grund av allt sly som växte på kanalbanken och med ojämna mellanrum kom diverse skyltar som repet måste lyftas över. Det var verkligen en upplevelse att bli dragen av häst, särskilt när de töltade. I Berg slussade vi ända ner till Roxen och slog upp våra tält.

Måndag: Dags för uppdragsrodd igen. Den här gången blåste det alldeles för mycket och molnen såg lite oroväckande ut. Efter många diskussioner fram och

tillbaka beslöt vi att ta oss uppför slusstrappan igen till den lilla lugna dammen ovanför. Det visade sig vara ett riktigt beslut och vi fick flera roddturer med glada barn och vuxna. Galtagaldr musicerade och var fint uppklädda. Vi provade även att ro till takthållning med trumma, men det visade sig inte vara helt lätt. Det är nog något man behöver träna på. I Berg var mazarinerna för dyra, så vi fick överleva på glass.

Tisdag: Inblåsta, så det fick bli en kulturell dag - besök på Cloetta och Vreta kloster.

Onsdag: segling över Roxen i svag vind. Drygt halvvägs till Norsholm kom regnet. Vi hade turen att få övernatta i en blivande husbåt (En föredetta Helsingforsfärja, som hette Kvick.) efter att ha inmundigat pizza i värmen hemma hos en av Mats kompisar.

På vår väg mot Söderköping hade vi medvind och mestadels regn. På Asplången forsade vi fram i 8 knop. Det nybyggda vandrarhemmet var fullt, men vi är ju inte så knussliga med bostad, så vi fick husera i ett magasin.

Sista seglingsdagen mellan Söderköping och Stegeborg. Ove Hilding hade ordnat gratis logi i Bottnas hembygdsförenings lokaler ca 1 mil från Stegeborg. Vi tömde båten, gick en sväng runt borgen och avslutade kvällen med mat på krogen brevid.

Lördag 15/7: Upp i ottan för att lasta Starkodder på trailern och sedan avfärd hemåt. Resan var slut för den här gången.

/ Pernilla Rutberg



Stor förstasidesnyhet var Ormen

Stockholms-Tidningen 27 juni 1950

Vikingaskepp förliste i flykt undan bomber

Därför gick vikingaskeppskopian Ormen Friske till botten för 50 år sedan och 15 svenskar drunknade. (artikeln skriven av Eva Magnusson och publicerad i Forskning och Framsteg nr 4/00).

Artikeln är återgiven med tillstånd av tidningen Forskning och Framsteg, och torde ha intresse för oss.

Alla de omborvarande dog när skeppet Ormen Friske bröts sönder i öppen sjö i Tyska Bukten i Nordsjön den 22 juni 1950.

Det var dagstidningarnas enkla version av katastrofen. Men en dåtida utredning av olycksförloppet, som varit offentlig men bortglömd i 50 år, ger en annan bild. Arkeologen Rune Edberg vid Södertörns högskola har granskat utredningen.

Ormen Friske var byggd med det berömda norska vikingaskeppet från Gokstad som förebild. En tidigare kopia av Gokstadskeppet hade seglat över Atlanten redan 1893. Besättningen på Ormen Friske bestod av 15 entusiaster från Svenska Frisksportförbundet, och de hade siktet närmast inställt på Rotterdam. Ansvarig ombord var en styrman och tillika sjökapten, och en annan sjökapten hade stått för konstruktionen.

Spekulationerna för 50 år sedan kring vad som orsakade olyckan urartade till en frenetisk jakt på syndabockar, berättar Rune Edberg i *Marinarkeologisk Tidskrift*. Skeppets konstruktion sades ha varit undermålig och ett hastverk. Besättningen var inte tillräckligt sjövan. Dessutom var de vegetarianer och hade därför inte tillräckliga kroppskrafter för att ro vikingaskeppet. (det var inte jag som sa det, red's anm.)

Mest substans hade argumentet att besättningen var för liten för att kunna ro skeppet i hård vind och hög sjö under längre tid, säger Rune Edberg. Tidigare försök hade visat att skeppet var nästan omöjligt att ro i motvind därför att det var så tungt och dessutom ett stort vindfång.

Utredningsrapporten bygger på trovärdiga vittnesmål från fiskare som vistades i olycksområdet. På förmiddagen den 22 juni, katastrofdagen, blåste det upp till storm. SMHI's rapporter bekräftar det plötsliga ovädet. Ett tjugotal båtar ute på hummerfiske sökte skydd i en gammal ubåtshamn på södra Helgoland, trots att det var förbjudet. Britter och amerikaner använde nämligen platsen som mål för bombflygets övningar. Någon förvarning gavs i allmänhet inte.

Mitt på dagen började också bomber falla, och fiskarna lämnade båtarna och sökte skydd i en gammal krigsbunker. Två fiskare som inte ville släppa sin kutter ur sikte stannade dock. De såg då Ormen Friske på 1200 meters håll på en mycket farlig plats mellan två klippor men helt nära inloppet till Helgolands redd. Det blåste sydvästlig storm, och då blir sjön mycket hög och svår. Sedan började bomberna falla så nära att även de två fiskarna måste gå in i bunkern. När de kom ut en timme senare var Ormen Friske borta.

Troligen överraskades Ormen Friske av bomberna och försökte gira undan österut. Men kursändringen misslyckades, och skeppet krossades mot undervattensklipporna. Enligt fiskarnas vittnesmål hade Ormen Friske säkert lyckats ta skydd från stormen om det inte hade varit för bombfällningen. Att skeppet gick till botten berodde alltså varken på att besättningen var inkompetent eller på skeppets konstruktion.

Både britter och amerikaner bekräftade senare diskret att den amerikanska tredje flygdivisionen hade haft en övning vid den aktuella tidpunkten. Men det officiella Sverige teg om tragedins verkliga orsaker och skickade inga ersättningskrav vare sig till britter eller amerikaner. Istället fick de anhöriga betala för hemsändning av kropparna, obduktion och annat, avslutar Rune Edberg.

/Eva Magnusson

Ett inlägg i trailerdebatten

Bemötande av Maria Kuylenstiernas insändare i Hlidskjalf nr1 2000.

Vi är många som förhoppningsvis är emot miljöförstörelsen och onödig förbrukning av diesel och bensin. Jag hör själv till de som föredrar att segla och jag brukar tjata om att vi ska ta upp gummibåten i Vidfamne och "måste vi verkligen ha med motorn". Jag vill undvika att använda motor av flera skäl. Dels är det inte bra för miljön, vare sig vad gäller utsläpp eller buller, dels kanske man inte bryr sig om att lära sig hantera båten ordentligt för segel, utan förlitar sig på att motorn ska fungera och dessutom tycker jag att motorer är opålitliga - man vet aldrig när de vill fungera.

Oavsett vad man tycker om motorer, så kan de av säkerhetsskäl vara bra att ha ibland - förutsatt att de fungerar. Tyvärr har dessutom många av oss begränsat med tid och måste båten komma fram till ett visst ställe måste det oftast ske inom den förutbestämda tiden. Vi måste också tänka på vårt reklamvärde. Om vi är med på många platser och på många evenemang, känner folk till oss och då kan det vara lättare att tigga sponsorpengar och skaffa nya medlemmar. Vissa uppdrag ger dessutom mer pengar än vad själv resan kostar. På något sätt ska vår verksamhet finansieras och det räcker inte med enbart medlemsavgifter.

Vidfamne tycker jag passar utmärkt för lite längre resor, med överhavssegling och nattsegling, när så krävs eller önskas. Starkodder däremot tycker jag gör sig bäst inomskärs och på andra mindre farvatten. Vill vi, för eget nöjes skull eller på grund av eventuella uppdrag, åka på Göta Kanal och liknande vatten, tycker jag att vi ska använda trailern. När vi nu har bra båtar ska de användas och vi kanske inte alltid vill segla i Bohuslän. Man bör givetvis fundera så man inte flänger omkring i onödan. Dock bör vi nog ordna våra egna resor med våra egna båtar. Visst kan vi samarbeta med andra föreningar, men ska vi använda deras båtar får vi räkna med att vi inte kan göra resan helt som vi vill. Det är nog bäst att varje förening planerar och driver sina egna resor, men att alla besättningsmän är fria att välja vilken segling de vill.

Jag har kört med- och motströms på Göta Älv ett par gånger. Alla som bor i trakterna, eller av andra skäl älskar omgivningarna får ursäkta, men det är en ganska tråkig och monoton sträcka. Ibland är det dessutom ganska många knops ström (En fredag i somras var det till exempel 6 knops ström.) och då har vi inte en chans att ro mot. Under normalare strömförhållanden skulle jag gissa, utan att ha gjort några som helst beräkningar eller studier, att det i alla fall tar en vecka för oss att komma upp till Väneren. Vem vill lägga en vecka av sin semester på en sådan tur? Jag skulle definitivt inte vilja följa med. För att kunna upptäcka alla fina vattenvägar innanför Tingstad behöver vi en trailer.

Slutligen: Segla när vi kan och använd motor eller trailer när vi måste.

/ Pernilla Rutberg

Sällskapet Vikingatida Skepp
Box 11488
404 30 GÖTEBORG

Porto

Betalt

B