

BJÖRN VARENIUS

T I L L V A D B Å T A R E N R E P L I K ?

Apropå en artikel i Expressen nyligen. Tyvärr minns jag inte exakt datum, men det var i skiftet september/oktober. Den handlade om kopior av vikingaskepp. I Danmark. Man var mycket positiv till idén och man frågade som avslutning varför vi i Sverige inte kan åstadkomma något bättre än café -och sight-seeing-fartyget Fule Hector som går i sommartrafik i Stockholms hamn.

Det är naturligtvis en bra fråga, om änen smula felformulerad. Rätt fråga skall vara - Varför har vi så få repliker i Sverige förutom falsariet Fule Hector? Jag avser nu inte själv besvara den frågan utan låter den passera vidare. Istället tänkte jag redovisa något av det arbete med kopian av det mycket speciella skepp från medeltiden som bland 10 andra skepp påträffades på Helgeandsholmen.

Förmodligen är det ingen nyhet för MAS-medlemmar att Dagens Nyheter låtit bekosta byggandet av Helga Holm, eller Helgeands-skeppet som de flesta föredrar att kalla det. Uti fall det skulle undgått någon så följer här enkort resumé.

Resterna av ett 22,5 m långt och 3,4 m brett skepp för 16 roddare påträffades under de arkeologiska undersökningarna framför Riksdagshuset 1978-1980. Skeppet som var av furu var av en för medeltida förhållanden ovanlig typ, lång, smal och med en närmast vikingatida prägel. Omisskännliga medeltida konstruktionsdrag undanröjde dock ev funderingar på att det skulle ha rört sig om ett riktigt vikingaskepp. Dateringen kan på basis av fyndsammanhanget sättas till mitten av 1300-talet. Med anledning av Historiska Museets vikingautställning sommaren 1981 beslöts att försöka färdigställa en kopia av Helgeandsskeppet. Detta lyckades nu inte utan själva byggandet kom inte igång förrän årsskiftet 1981/82. Båtbyggare Börje Andersson i Roslags-Kulla anförtröddes byggandet. Undertecknad svarade för det teoretiska underlaget och "autenticiteten". Skeppet sjösattes i juni 1983.

Dessvärre har inte något större antal sjöresor kunnat företagas med "Helga", framför allt pga svårigheterna att få

båten försäkrad. Konstruktionen tilltalar varken sjöfartsverket eller försäkringsbolagens besiktningsmän. Tur för den svenska historien att sjöfartsverket inte inrättades på vikinga tiden. (Repliken är inte min) Alltnog, i juli 1984 åtog sig till slut Trygg-Hansa att försäkra båten och provturer kunde börja. Tänkte man. - Har ni försökt samla 16 personer på en gång i juli för att ro? Om inte kan jag meddela att det är rätt svårt. Diverse andra problem tillstötte också. Redan i maj hade båten barlastats med c:a 1850 kg sten, inte för att förbättra stabiliteten utan manöverförmågan. Sedan länge har man vetat att barlasten i ett sådant här skepp, och i de flesta andra äldre båtar, skall centreras för att åstadkomma en "svängtappseffekt". Ju längre vattenlinje, desto större motstånd vid gir, men det finns metoder att nedminska detta motstånd.

Till en del kan detta åtgärdas redan i båtens utförande, men det avgörande torde vara barlastens placering. Vikingaskibshallens i Roskilde båtlag har genom praktiska experiment och genom flitigt sneglande på nordlandsbåtarna i Norge kunnat visa att barlasten skall placeras i centrum av båten för att på så vis utgöra den punkt kring vilket skrovet vrider sig. Problemet som jag nämnde ovan var att i Helgeandsskeppet fanns inga som helst spår efter garnering, dvs brädfodring ovanpå spanten som skulle kunnat fördela trycket av barlaststenarna. Följaktligen lades heller ingen sådan in i repliken och under nära 2 tons tryck på en begränsad yta började skeppet läcka. Vi insåg snart att stenarna inte kunde ligga kvar direkt mot bordläggningen på detta vis och plockade ur dem igen. Då var vi alltså tillbaka där vi började, ingen barlast - dålig manöverförmåga.

Den enda logiska konsekvensen av detta blir att till nästa säsong lägga in en lös garnering i skeppet under barlasten, den lär inte halka undan. Stenarna läggs inte lösa i båten utan "binds ihop" med björkris i stora mängder.

Några turer med båten kunde trots allt göras, utan barlast men med "lätt skepp". Den enda turen med barlast som gjorts med sten i svarade Sjöhistoriska Museet för och då kunde jag inte delta. Enligt Klas Helmerson på SSHM som var med så innebar barlasten en väsentlig men inte avgörande skillnad. Man skall dock inte tro att man hamnar rätt med en gång när man lägger i stenen. Enligt våra mer erfarna danska vänner är detta en ganska deli-

kat sak som kräver mycket trimning för att bli bra. De turer där jag själv deltog kunde konstateras åtminstone några saker, t ex att man inte i en handvändning lär sig hur skeppet fungerar, hur rodden skall utföras, bästa årlängd, takt, framförhållning i manövrar mm.

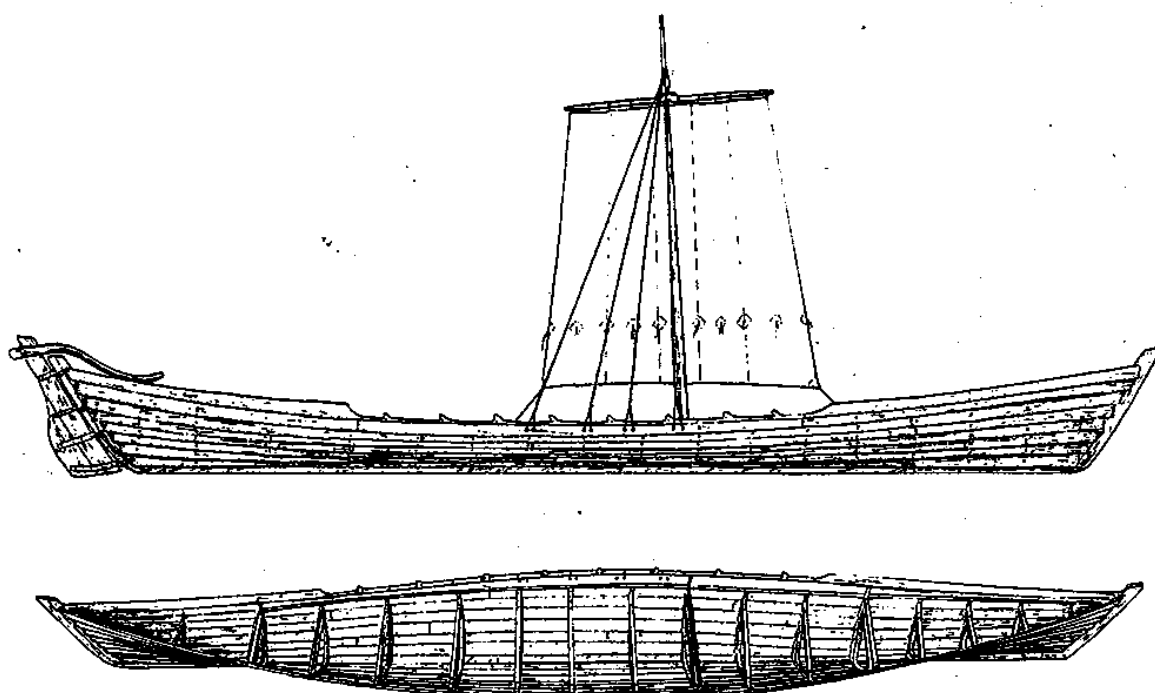
Emellertid torde det förhålla sig så att det verkliga eldprovet kommer när skeppet skall riggas upp och seglas. Det finns i Sverige en mycket begränsad erfarenhet av segling med råriggade båtar och i vetenskaplig stöpslev kan detta ytterligare reduceras. Det finns ett antal seglande kopior av vikingaskepp, t ex Krampmacken och den sk Plymbåten, men ingen av dessa uppfyller de krav på redovisning man har rätt att begära av ett replikprojekt. Dock är Erik Nylén den som med sitt Krampmackenprojekt kommit någon vart i experimenterandet med ancients råsegel. Erfarenheterna från den båten kan dock inte läggas till grund för Helgeandsskeppets utnyttjande, skillnaderna är alltför stora. I stället har riggen till största del rekonstruerats av bröderna Erik och Bent Andersen vid Vikingeskibshallen. Basfakta rörande själva skrovet har vi själva givetvis utarbetat i samband med rekonstruktionen.

Riggen kommer att få avsevärda dimensioner. Sjäva seglet har en yta av 68 m², eller 8x8,5 m i fyrkant. Materialet i duken är lin vilket grundas på en snabb analys av vilka material som funnits tillgängliga då, ställda mot vad som funnits möjligt att till skäligt pris köpa idag. Slutsatsen av analysen blev att endast några få material kan ha kommit i fråga för segelduk. Det som in i sen tid utnyttjats i Norge och på Åland, ullsegel eller vadmal, var kanske det mest attraktiva alternativet. En rekognocering gav dock vid handen att det skulle bli orealistiskt dyrt. Ett annat, också mycket intressant material, linne vilket ju var en stor artikel i mellersta Sverige redan under medeltiden, har också varit använt som segel. Därutöver finns en mängd naturfibrer vilka åtminstone varit kända, hampa, bark och nässla till exempel. Det stod dock snart klart att det enda tänkbara alternativet var lin, som fanns tillgängligt i duk med kort varsel. Seglet syddes upp i Köpenhamn av en i Nyhavn verkande segelmakare, Hansen.

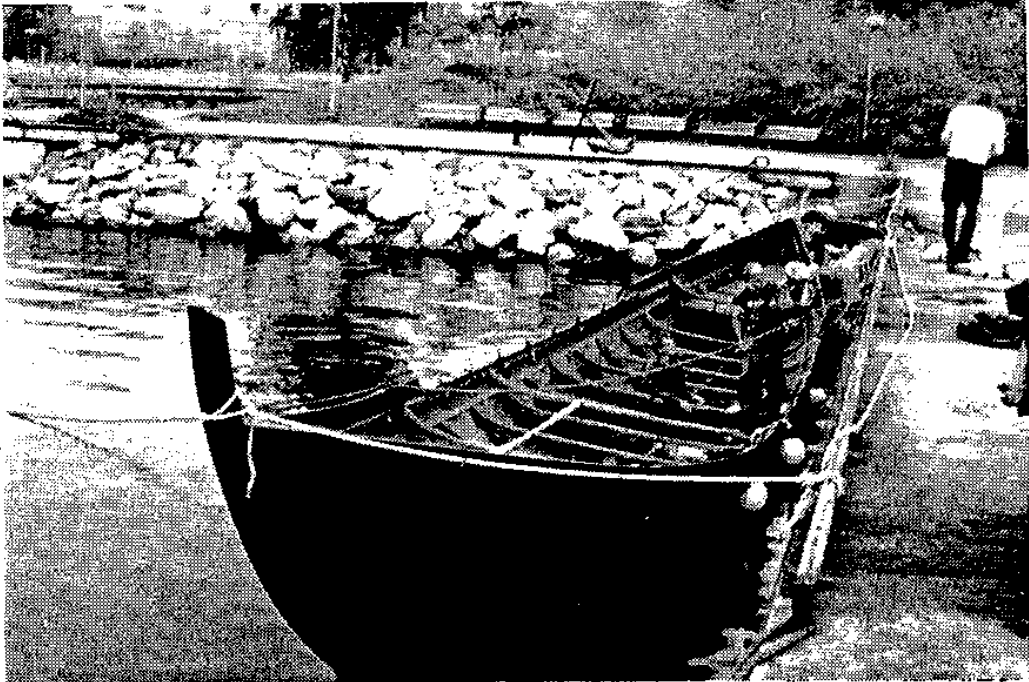
Återstod anskaffandet av tågvirke och övriga riggtillbehör. Dessförinnan måste dock klaras ut vissa målsättningsfrågor; utnyttjande, syfte, kostnad och naturtrogenhet. Besättningen kom-



Dokumentation av båt V i fält. Från vänster ses Linnéa Varenius, Björn Varenius i färd med upprättandet av lösvirkes planritning, Annika Karlsson och Kjell Nordeman diskuterar profilritnings problem. Foto: LL Teir



Rekonstruktionsritning över Helgeandsskeppet, utförd av Björn Varenius. Vidare studier av båtlämningen har visat att förstäven troligen varit något rundad samt att den fört större segel. (Ill. ur: Helgeandsholmen - 1000 år i Stockholms ström.)



Översiktsbild över det rekonstruerade Helgeandsskeppet. Här pågår i lastning av barlastseanen efter noggrann vägning och antecknande av respektive stens vikt. Sammanlagt lastades drygt 1850 kg sten i båten. Foto: LL Teir



Skeppet under rodd en regnigt dag i september. Foto: B Varenius

mer inte att vara van vid material och handhavande, alltså hellre för starka material och dimensioner. Syftet kan formuleras som experimentell verksamhet för att uppnå grundläggande kunskaper i handhavande av råriggat skepp. Kostnaden måste hållas nere i akt och mening att alls kunna skaffa utrustning. Beträffande naturtrogenheten var såväl Andersens som min uppfattning att hampa var det lämpligaste valet om man ville ha full autenticitet. Dessvärre talade de övriga punkterna mot den senaste och beslutet blev följaktligen att tågvirket görs av konstfiber. För leveransen av detta svarar Pille Repmakare. En och annan kommer också att upptäcka andra avvikelser från ideallinjen, t ex blocken kommer att ha skivor av p...t, hemska tanke. Ur vetenskaplig synpunkt är detta intressant endast ur funktionssynpunkt, vilken är skillnaden i friktion? Vi kan konstatera att blockskivor av trä nyttjats under senmedeltiden, men när infördes de?

Ovanstående spørsmål är endast av akademiskt intresse, eftersom de dels inte har någon avgörande inverkan på resultatet av de grundläggande övningarna som avses utföras och dels pga att i det ögonblick man ytterligare vill närma sig ursprunget så finns möjlighet att byta ut riggen. Inga bestående ingrepp görs enkom för det icke tidstypiska materialets skull.

Till sist vill jag rikta en UPPMANING till medlemmarna, framför allt ni som bor i Stockholm : Är ni intresserade av att ställa upp i sommar, utan någon form av ersättning förutom nöjet, kontakta mig. NU I DAG ! Ring på stört!

Björn Varenus tel : 08/ 27 06 91 eller 036/ 19 00 46