

Rundt Kap Farvel i vikingeskib

Af Max Vinner



Foto: Keld Hansen.

Når man tager de mangeartede farer ved grønlandsfarten i betragtning, er det egentlig forbløffende, at analerne, på trods af enkelte alvorlige ulykker, mest beretter om den lykkelige ankomst af temmelig mange skibe efter den lange rejse over Nordatlanten. Det er f.eks. bemærkelsesværdigt, at Gardars bisper i stort omfang drog omkring mellem deres fjerne bispesæde og Island og Europa i det tolvte-, trettende- og fjortende århundrede, uden at én eneste af disse prælater nogensinde omkom til søs.

(G. J. Marcus i »*The Conquest of the North Atlantic*«).

Jeg så mit første isbjerg fra et vikingeskib! Omkring kl. 6 om morgenen den 17. august 1984 mødte »Saga Siglar«, en norsk kopi af knarren fra Skuldelev fundet, det første isbjerg af mange på rejsen rundt det frygtede Kap Farvel. Heldigvis var søen rolig. Kun lidt atlantisk dønning kunne dovent vugge den frosne gigant

Max Vinner, født 1941, har fra 1976 været tilknyttet Skibshistorisk Laboratorium, Nationalmuseet og Vikingskibshallen i Roskilde. Han har i en årrække undervist i navigation, og han startede med bl.a. Erik Andersen sejlforsøgene med råsejlere i 1974.

med de forbløffende mange fugle på toppen, medens den spejlede sig fredsommeligt i et glat dybblåt hav.

Efter at have sejlet 4½ døgn fra Styrkisholmur på Island havde vi foretaget en meget forsigtig og respektfuld anduvning af Grønland på grund af al den is, vi ventede der. Da det lysnede kl 0445 så vi land ved Kap Discord. Omtrent samtidigt fløvede nordøstenvinden efterhånden så meget, at vi desværre måtte bjærge sejlet og sætte motoren til. Derpå gik vi så sydover parallelt med den vildeste og flotteste gletscherbestrøede kyst, jeg nogensinde har set.

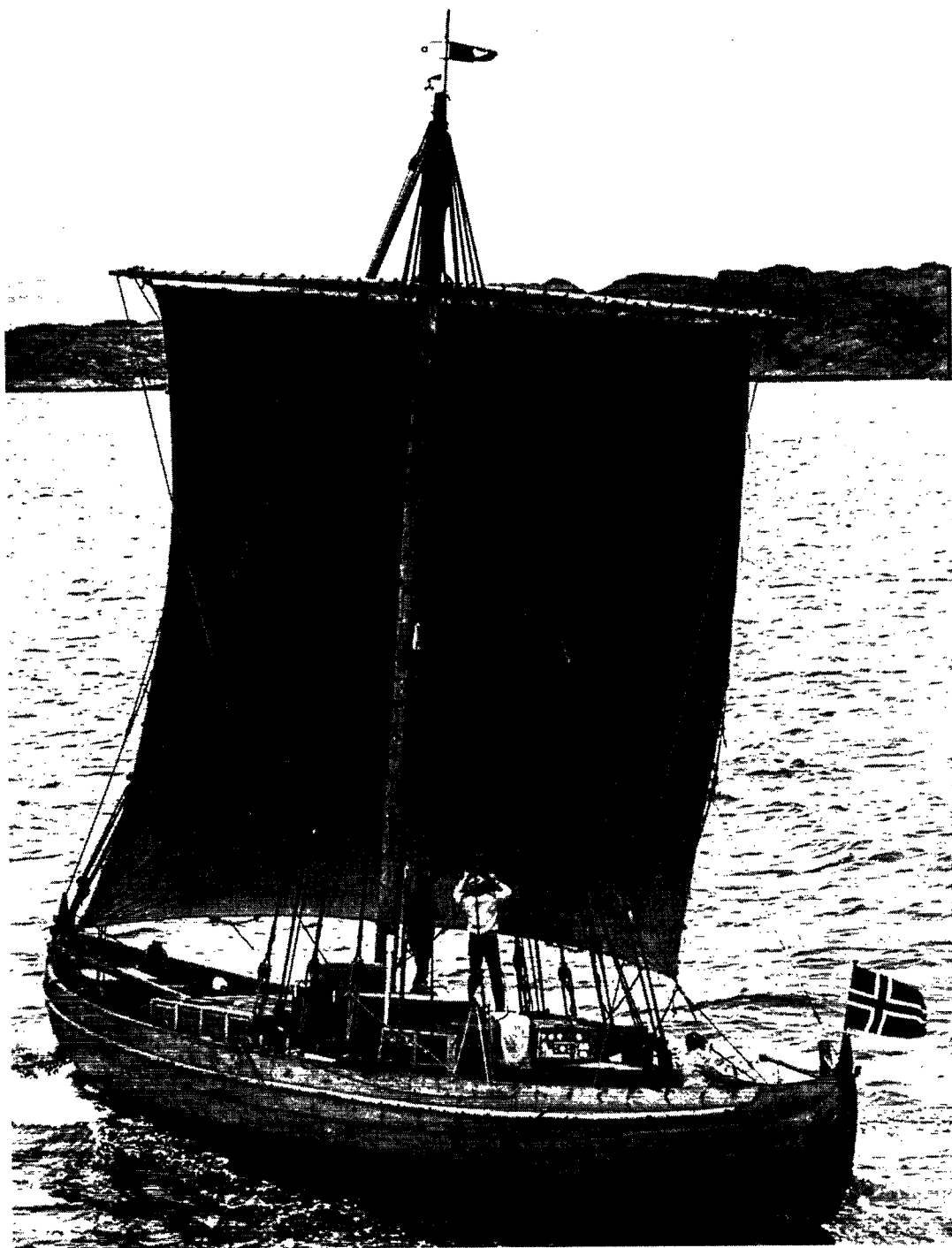
Utvær – Project »Saga Siglar«

»Saga Siglar« blev bygget af Sigurd Bjør-

kedal og hans to sønner i Bjørkedal i Norge, og søsat 23. april 1983. Ejer og skipper var den norske eventyrer og journalist Ragnar Thorseth. Bygningen af kopien blev fulgt tæt af Vikingeskibshallen i Roskilde, hvis to konsulenter Erik og Bent Andersen ustandseligt befandt sig på rejse mellem Bjørkedalen og Roskilde. Skibet endte med at blive en meget nøjagtig og troværdig fuldstørrelsekopi af det store søgående handelsskib, der sammen med 4 andre forskellige vikingeskibe blev udgravet ved Skuldelev i Roskilde fjord i årene mellem 1957 og 1962. Disse fem 1000-årige skibe kan i dag ses i Vikingeskibshallen, hvor det store handelsskib er kendt som »Skuldelev 1«. Bortset fra at plankerne ikke var kløvet,



Den lille knarr Skuldelev 1 i Vikingeskibshallen. Foto: Vikingeskibshallen.



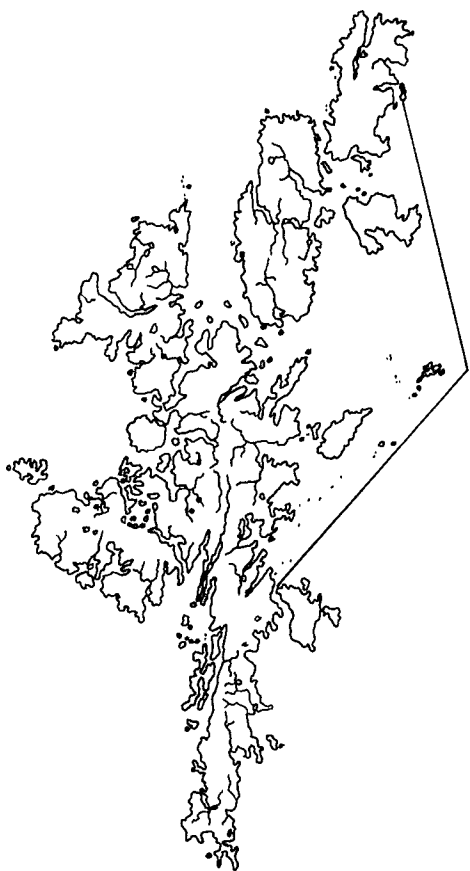
Skuldelev 1 kopien »Saga Siglar« umiddelbart før afsejlingen til Grønland. Foto: Roger Engvik.

men savet ud på maskine, så var den eneste afgørende forskel på original og kopi, at kopien blev udstyret med en 22 hestes Saab dieselmotor med en to-bladet propel, der godt nok var omstyrbar, men som ikke i praksis lod stig stille sejlrret.

»Saga Siglar«s dimensioner var: Længde 15,9 m, bredde 4,8 m og dybde i lasten 2,2 m, medens dybgangen fuldt lastet med omk. 24,5 tons displacement ikke var mere end ca. 1,1 m. Råsejlet havde et areal på 84 m². Køl, stævne, bundstokke og kølsvin var af eg, medens bordplankerne var fyr. Skibet havde en udpræget søgående facon med fyldige linier midtskibs og i stævnene over vandet, medens stævnene under vandet var ret skarpe, hvilket tilsammen giver god stabilitet og magelige bevægelser i søen. Til forskel fra moderne sejlbåde var der ingen dyb køl, men skibssiderne har under vandlinien et langsgående »knæk«, der bl.a. kan give noget lateral modstand som en kimingskøl. Sådanne knæk er kendt fra en del vikingeskibsfund og kaldes »meginhufr«. Hvad deres helt specielle formål har været er ikke endeligt afklaret, men det er konstateret, at de genererer en vandhvirvel under sejladsen, der meget vel kan have en afdrifts-nedsættende effekt, samtidig med at kursstabiliteten øges, så styringen lettes. Endvidere er der en udforsket mulighed for at hvirveldannelserne nedsætter skrogets friktion ved høj hastighed. I hvert fald viste kopien sig at sejle temmelig godt, så snart der var noget vind. Efter søsætningen fulgte en mængde trimsejladser. Ansvarlige for rekonstruktionen af rig og sejl var Bent og Erik Andersen, der blev assisteret af højskolefor-

stander Jon Godal fra Rissa ved Trondheim og førstekonservator Arne Emil Christensen fra Oldsaksamlingen i Oslo. Som forstudie til den jordomsejling i åben båd, som var det egentlige formål med projektet, blev der foretaget en sejladss Europa rundt. På det første ben fra Stavanger til Aberdeen, hvor jeg bl.a. deltog, brækkede »Saga Siglar«s sideror, så skibet måtte bugseres tilbage til Skudeneshavn, hvor et nyt ror blev anbragt, medens det gamle, forstærket med jernbånd, kom med som reserve. Men desværre, ud for Kap Farvel skulle der igen blive alvorlige problemer med sideroret.

Bortset fra rorproblemet gik prøvesejladserne imidlertid rigtigt godt, og skibet viste sig som ventet at være meget sødygtigt. Der var afgjort ikke tale om nogen flovtvejssejler. Tværtimod skulle der noget luft til, før »Saga Siglar« for alvor satte sig i bevægelse. Topfarten blev målt til 13 knob ved et par lejligheder med kraftig vind agten for tværs. I Myrvågen ved Ålesund havde vi lejlighed til at foretage nogle test's under krydsning mod vinden på fladt vand uden sø. I en vindstyrke på mellem 4 og 9 meter pr. sekund kunne knarrkopien ligge 60 grader fra den virkelige vind med en afdrift på 5–8 grader. Farten på krydsbenet var 3–4 knob, og den imaginære fart direkte mod vinden, som egentlig ikke er så imaginær endda, fordi det er den, man i virkeligheden nærmer sig sit mål med (»Velocity Made Good« = VMG), fra 1,2 til 1,6 knob. Det er altså ikke særligt tilfredsstillende i forhold til moderne lystfartøjer, der ofte kan sejle både 3 og 4 gange så stærkt mod vinden, men det passer meget godt sammen med præsta-



»Saga Siglar«s sejlads fra Baltosound rundt Out Skerries til Lerwick den 23. juni 1984.

tionererne for andre vikingeskibskopier, som vi kender til.

Efter testsejladserne var alt omsider klart til påbegyndelsen af jordomsejlingen. I skibet befandt sig en stenballast på 5,5 t, beboelse, motor, batterier, brændstof og ferskvand: 5,4 t, ekstra tovværk, proviant og redningsflåde + besætning: ca 4 t og endelig vægten af skrog, rigning og sejl: ca 9,5 t. Alt ialt et displacement på ca 24,5 t. Besætningen bestod 8 nordmænd, deriblandt skipper Ragnar Thorseth og hans 8-årige søn Eirik. Ombord var desuden Erik Andersen med et stort

bundt »observationsskemaer«, der skulle udfyldes hver fjerde time med data om sejladsen fra Norge til Island, hvor jeg skulle afløse ham på den videre færd mod Grønland. Om aftenen den 18. juni 1984 afgik så endelig »Saga Siglar« fra Utvær, Norges vestligste punkt, med kurs vest på over Nordatlanten.

Baltosound – farten med vinden

Den næste dag blev en gennemsnitsfart på 4,7 knob nået på bidevind over en distance på 42 sømil. Men vinden aftog fra 10 meter pr. sekund til næsten 0 fra VSV, så Saaben måtte startes op. I nærheden af Shetland kom igen lidt vind, så sejlet optimistisk kunne sættes, men efter at have hørt en vejrudsigt, der lovede snarlig storm for området, blev det besluttet at gå til Baltosound for motor.

Her lå skibet helt til den 23. Men så kom der gang i sagerne. I hård vind til kuling, 10–15 m/s strøg »Saga Siglar« ud af Baltosound med vinden ind agten for tværs om styrbord. I læ af Shetland lod det sig gøre at føre fuldt sejl, så farten kom op på 9 knob med en krængning på kun 3 grader. Længere fra land blev søen større, op til 1,5 til 2 m, og krængningen øgede til 5 grader, selv om vinden og dermed farten faldt lidt. Ved den lille klippeø Out Skerries skulle kursen ændres til halvvind for at komme ind til Lerwick. Krængningen steg følgelig yderligere til 9 grader i 14 m/s og 10–11 i 15 m/s. Kort efter trak vinden lidt forefter, så kursen i forhold til vinden blev foran for tværs, og skødet måtte skærpes lidt. Herved kom krængningen op på 13 grader, og det blev besluttet at

tage et reb i sejlet for at reducere det fra 85 m² til 70, hvilket førte til at krængningen kom ned på 7–10 grader. Det reducerede sejlareal og det faktum, at vinden nu kom ind mere forfra, hvorved rig, mast og sejl udgjorde øget vindmodstand, medførte naturligvis, at farten også gik ned. Heldigvis rummede vinden kort efter fra V til omtrent NNV, så rebet kunne tages ud igen. I læ af land faldt søen til blot 1,5–0,5 m, således at »Saga Siglar« kunne holde et gennemsnit fra Out Skerries til Lerwik på 6.8 knob. Gennemsnittet for hele rejsen var 7.3 knob, hvilket er udmærket for et lille sejlskib på kun 16 m.

Golfstrømmen – farten mod vinden

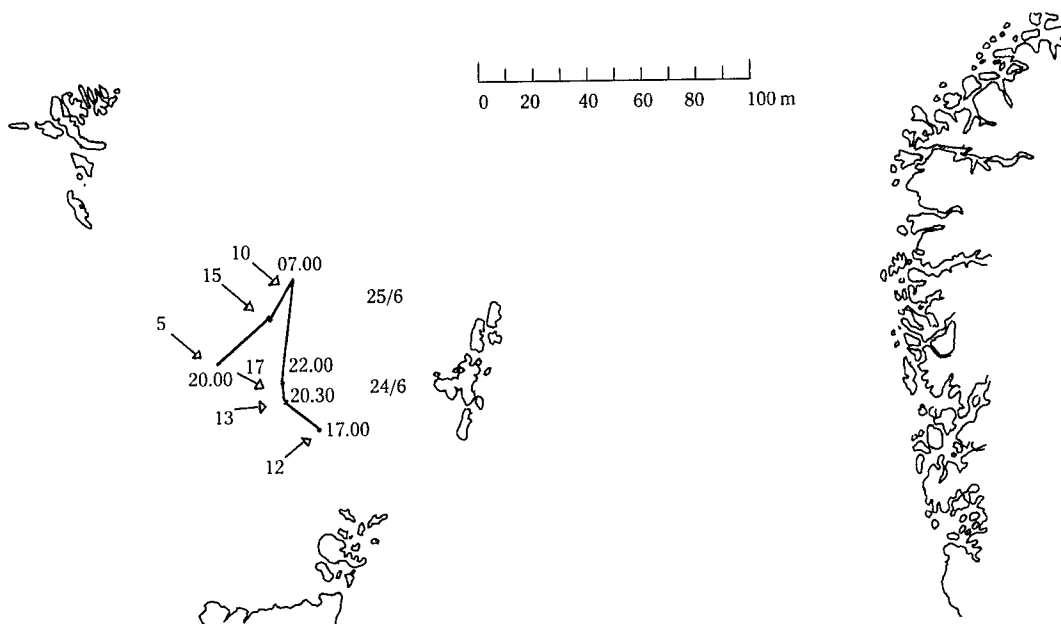
Takket være Erik Andersens omhyggelige arbejde med at udfylde observationsskemaerne ofte i over 4 m søgang, og takket være »Saga Siglar«s japanske satellitnavigator har vi fået et indtil videre helt enestående billede af, hvad en lille havknar har kunnet præstere i modvind på Nordatlanten. Den optegnede sejlads strækker sig over døgnet fra kl 2000 den 24. juni til kl 2000 den 25.

Kl 2000 den 24. juni var vinden V 12–13 m/s med sø fra 2 til 3 m. »Saga Siglar« lå bidevind på bagbords halse med et reb i sejlet. Farten var ca 5 knob og krængningen 7–10 grader. »Båden er i fin balance og let at styre. Men skal have 1000 kg mere ballast ind i Thorshavn. Det rebede sejl står meget fint og giver passende (moderat) fart opover søen«, skriver Erik. Kl 0245 den 25. er vinden frisket op til 15–18 m/s. Bølgerne er nu over 4,5 m høje og sejlet sænkes ca en meter ned ad masten for at reducere

krængningen og farten op i den grove sø. Denne form for »halvrebning« med at sænke ræen lidt i kraftige byger bruges ofte af enkeltråsejlere, fordi det tager vindtrykket væk omgående. På den anden side set er det uhyre let at sætte fuldt sejl igen efter bygen ved at hejse ræen op. Det var på dette tidspunkt styrmanden Wollert Hvide skrev i logbogen: »Hadde ikke vært for at vi er litt vell langt ute av kurs av SO til (for Thorshavn), hadde det vært super seiling«!

Da klokken var blevet 0700 var kulingen drejet til VNV og aftaget til frisk vind 10 m/s, og skibet blev halset rundt til styrbord halse. Men kort efter friskede det atter op til 13 m/s. Ved middagstid kom en sø med henved 200 l grønt vand ind over den læ essing forude. Det var første gang af kun to på denne rejse over Nordatlanten, at vand i større mængder kom ind i den åbne båd, men det medførte, at »Saga Siglar« på Island fik forhøjet fribordet lidt med sejldugsafskærmning langs siderne.

Samme aften kl 2000 var vinden døt hen til 5 m/s og denne gang for alvor. På det tidspunkt var dønningerne stadig høje og besætningens tålmodighed lav, så sejlet blev bjerget og maskinen sat til, og så gik det direkte mod Thorshavn. I løbet af de 24 timer fra kl 2000 den 24. til 2000 den 25. havde »Saga Siglar« tilbagelagt 113 sømil over grunden med en gennemsnitsfart på 4,7 knob. Men op mod vinden i retning mod Thorshavn, hvor man jo gerne ville hen, var den vundne distance kun omk. 30 sømil, eller en gennemsnitlig VMG på 1,25 knob. Det svarer til en beholden højde på 75 grader til den virkelige vind.

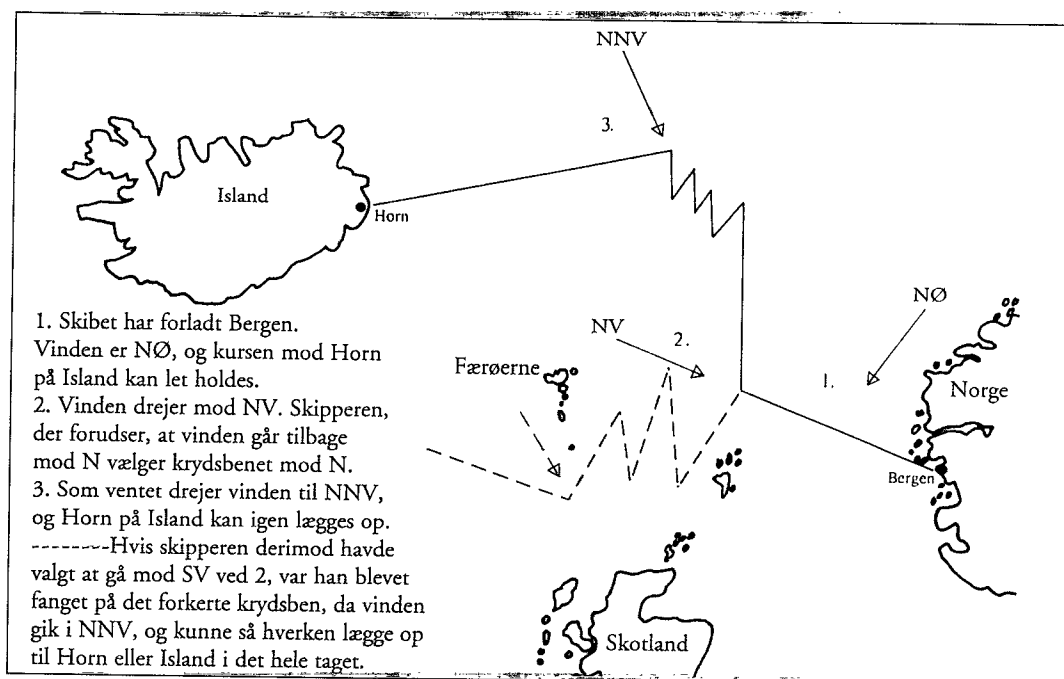


Sejladsen mod vinden fra kl 1700 24. juni til kl 2000 den 25. Der er angivet dag, tidspunkt, vindhastighed (i meter per sekund) og vindretning (pile) på tegningen. I løbet af de 24 timer mellem kl 2000 og kl 2000 blev der ialt vundet 30 sømil mod vinden.

Egentlig ikke så dårligt klaret af en åben båd i høj sø uden køl og med fast propel samt et rebet sejl. Og hvad mere er: Under ingen omstændigheder dårligere end de fragtførende skonnerter og squareriggere, vi kender til fra begyndelsen af vort eget århundrede. For de mennesker, der stadig tror på, at vikingeskibene blev roet over Atlanten, er det i øvrigt værd at gøre opmærksom på, at »Saga Siglar«s 4 årer ikke kunne have flyttet den én meter mod 12–14 m/s vind og 4,5 m bølger. Heller ikke Gokstadskibets 32 årer kunne have udrettet noget særligt under disse omstændigheder. Det ville også i det tilfælde være bedre at krydse på med sejl.

Men der er naturligvis lang vej til Grønland eller Amerika med en fart på

kun 1,25 knob. Ingen fornuftig mand hverken viking eller skonnertkaptajn kunne derfor drømme om at krydse hele vejen over. I vestlig modvind var den praktiske taktik simpelthen at sejle mod den retning, hvortil man forventede vinden ville dreje, når næste vindspring kom. Hvis vinden f.eks. forventedes at dreje N over, valgte man bagbord halse, d.v.s. det krydsben, der førte skibet N over, og naturligvis omvendt, styrbord halse, hvis vinden antoges at ville gå i S. Når så vindskiftet virkeligt kom, vendte man skuden over på den anden halse og kunne nu med lidt held lægge sit oprindelige mål op. I »Offshore« alle havkapsejleres bibel udtrykker kaptajn John Illingworth teknikken således: »Hvis du venter, at den nuværende vind drejer



Et eksempel på »taktisk krydsning« fra Norge til Island. Det kritiske punkt er ved »2«, hvor vinden er blevet kon-trær. Hvis skipperen venter, at vinden senere vil dreje til højre mod N, skal han vælge krydsben til højre mod N, for at være i en fordelagtig position, når vinden springer. Hvis han derimod går til venstre risikerer han at få kryds hele vejen til Island.

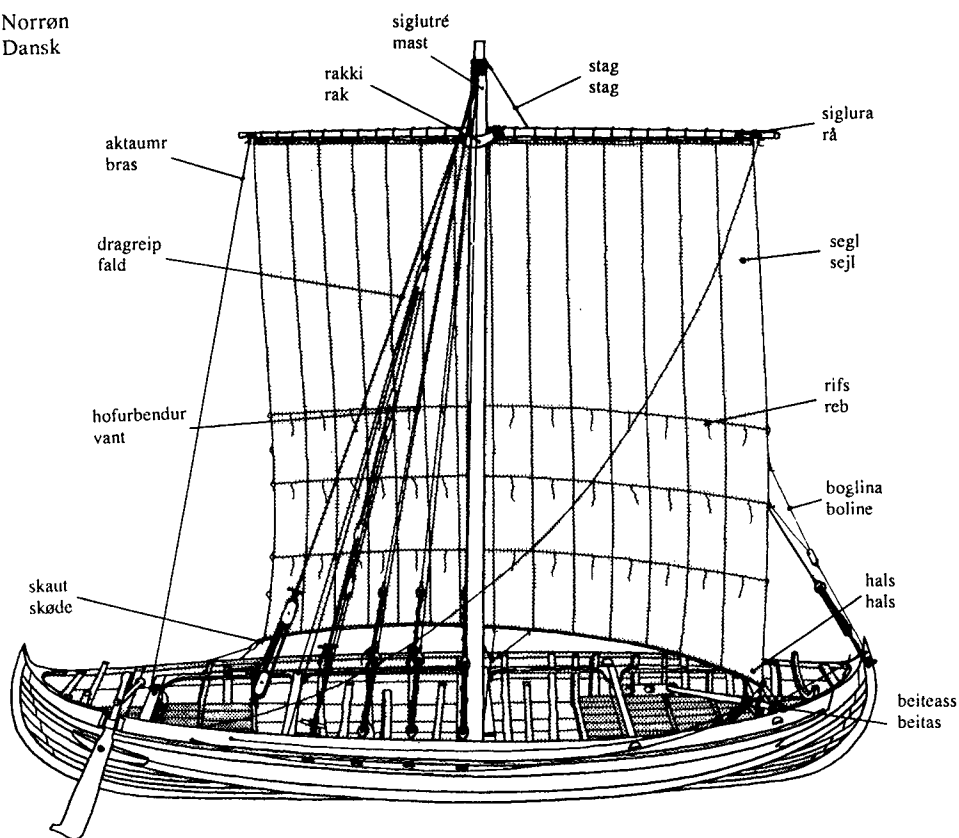
med uret, så hold til højre for vindøjet. Hvis vinden derimod forventes at dreje mod uret, så hold til venstre«. Eller sagt med andre ord: Sejl mod vindspringet!

Vel ankommet til Thorshavn indtog »Saga Siglar« 2 X 500 kg stenballast, som blev stuvet godt op i begge sider lige agter for masten, for at dæmpe rulningerne på samme måde, som når man fyldte »vingetankene« på ældre tankere. Imidlertid blev der ikke brug for denne effekt ligestraks. På rejsen til Island var vejret nemlig stille og ligefrem smukt, så distancen måtte tilbagelægges for maski-ne undtagen det sidste stykke til Rey-
kjanes. Her sendte en frisk vind i 9 timer

knarren afsted med gennemsnitlig 7,2 knob over 65 sømil.

Danmark Strædet – gennemsnitlig rejsefart
Som aftalt påmønstrede jeg »Saga Siglar« på Island til afløsning for Erik. Om aftenen den 12. juli forlod vi så øen Klock ved Styrkisholmur i Breidafjord. Det var netop her Erik den Røde havde søgt tilflugt, da alle andre var på nakken af ham, fordi han havde slået nogle få folk ihjel. Det var også herfra, han sejlede ud for at tilbringe sine tre fredløse år med at udforske »Gundbjørnsskær« mod vest i 982.

Norrøn
Dansk



Skuldelev 1 med rigningsbetegnelserne på oldislandsk og dansk. Tegning: Jan Riishede, Vikingeskibshallen.

Vejret var roligt, og bortset fra nogle få timers sejlsads med sejl i starten til glæde for fotograferne var det den 22 HK Saab, der trak læsset i 2½ døgn. Men kl 1300 den 15., da vinden var frisket op til 10 m/s fra NØ, blev sejlet sat og de 22 HK fik en velfortjent hvilepause. Fra det øjeblik havde vi hele 41 timers uafbrudt sejlsads uden motor, den længste periode på Nordatlanten. Vinden forblev gunstig, først fra NØ, senere drejede den gradvist nordover mod NNV og samtidigt øgede den til 14 m/s eller en smule mere. Senere hen, da vi nærmede os

Grønlands østkyst flovede det til næsten ingenting, hvilket var meget passende, for så vidt som der var en hel del is i farvandet dér.

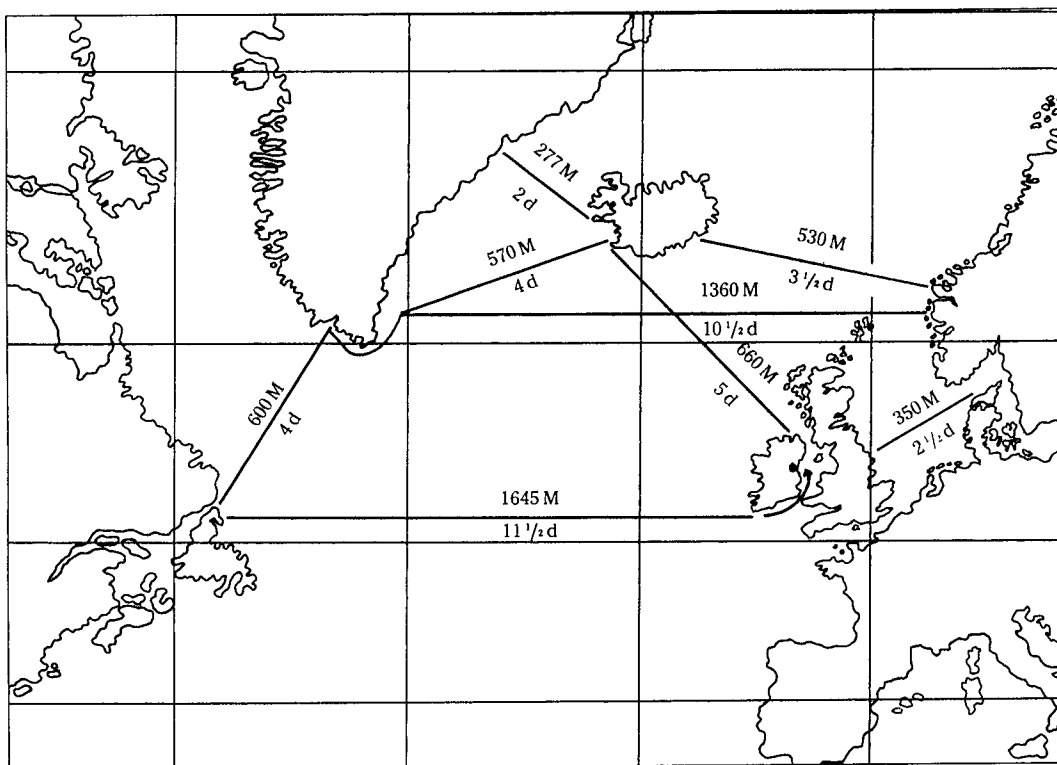
Men ude i Danmark Strædet blev søen efterhånden grov. Dønninger på mere end 4 m kom ridende mod os som endeløse grå husareskadrone, der førte søsygen som det farligste våben. Af og til forsvandt horisonten totalt bag bølgekammene, og man havde fornemmelsen af at stå på ski i en våd tunnel med rasende fart og så lidt op ad siderne engang imellem. Vinden krængede skibet omk. 10

grader, men med assistance af søen blev vi lejlighedsvis rullet hele 25 grader over. Nu kom den påmonterede sejldugsafskærmning til sin ret. Ikke fordi den var nødvendig for at holde vandet ude, og det havde den visselig heller ikke kunnet, hvis det var kommet dertil, men den gav en meget opmuntrende sikring mod at blive kastet direkte i søen, når man arbejdede på dækket. Som tiden gik blev bevægelserne imidlertid til at holde ud, og det var frem for alt en stor trøst, at skibet var tørt i søen som en morgenkrydder.

Under disse forhold var farten overraskende god. Ind imellem vandrede vi stille og roligt væk fra Ragnar Thorseths 57 fod ombyggede fiskerbåd »Strandholm«, der var med som følgeskib og kun kunne gøre 8 knob for maskine. Den vandt selvfølgelig omgående ind på os igen, når det flovede, men alligevel... Da vi efterhånden nærmede os, hvad vi forsigtigvis anså for farezonen i henseende til isbjerger, forsøgte vi at nedsætte farten først ved at tage et reb, senere ved at sænke ræen, så vi kom ned på 1½ reb og endelig ved at slække af på skødet. Endnu senere tog vi atter et reb i kun 10–12 m/s, men ligemeget hjalp det, knarren løb med lethed sine 140 sømil i døgnet, et gennemsnit på 5,8 knob. Døgnet efter gjorde vi 5,9 under samme omstændigheder.

De fleste anser vikingeskibenes store tophastigheder for meget fascinerende, men i virkeligheden er det gennemsnitsfarten på lange rejser, der er den mest spændende for forskerne. Tophastighed opnås kun ved sjældne lejligheder under ekstreme omstændigheder, medens gen-

nemsnit derimod kan bidrage med brugbare data angående det faktiske tidsforbrug for vore forfædres søbårne transport. Ikke mindre interessant er det, at disse praktiske data lader sig sammenligne med de få skriftlige kilder i Landnam-bok (Sturlubok) og Hauksbok, hvor der kan findes sejlanvisninger for det nordlige Atlanterhav. I Rim II par. 1–76 (Alfrædi islenzk) findes desuden en regulær håndbog i astronomisk navigation fra det 13. århundrede. Disse bøger (og andre) nævner »dægra sigling« (døgnsejlad) som en distance enhed. Basis for »dægra« er »vika«, der ser ud til at være selve den nautiske grundenhed i det middelalderlige Skandinavien. En anden enhed er »tylft«, og det hele hænger således sammen, at en »tylft« er 12 »vikur« og to »tylftir« (24 »vikur«) udgør et »dægra sigling«. Det er ihvertfald, hvad nogle forskere, deriblandt Roald Morcken, mener. Andre, og blandt dem frem for alle Uwe Schnall, finder imidlertid at en »dægra« kun er én »Tylft« og altså 12 »vikur«. Der er også nogen uenighed om den faktiske størrelse i moderne mål på en »vika«. Morcken går ind for, at en »vika« er 6,0 sømil, hvilket svarer til den gamle officielle norske land- og kystmil, der var i brug helt op til 1875, da det metriske system blev indført. Schnall insisterer på 5,0 sømil mest fordi en »tylft« så vil udgøre 60 sømil, hvilket svarer til en breddegrad (eller én grad på jordens storcirkel). Endelig har N. E. Nørlund bearbejdet de sejladsanvisninger for den svenske Østersøkyst, som findes i Kong Valdemars Jordebog, til at udregne en lille gennemsnitsviku på 4,5 sømil. Men hvis man måler op på et



Kurser og distancer på Nordatlanten. Distancerne er opgivet i vore dages sømil (M) og Middelalderens »dægra sigling« (d) fra bl.a. »Landnámabók«. En »dægra sigling« forudsættes at være lig med 144 sømil.

moderne søkort over Nordatlanten, så er det rent ud forbløffende at se, hvor godt dægradistancerne i Landnambok stemmer med vore dages virkelighed, dersom man accepterer Morkens synspunkt, at 24 »vikur« på 6,0 sømil giver en »dægrasingling« på 144 sømil!

Måske er det sådan, at den faktiske længde på en »viku« faldt i tidens løb, eller at den var mindre i Danmark og Sverige end i Norge. Men hvad der er meget bemærkelsesværdigt i vor sammenhæng er, at 144 sømil i døgnet var omtrent, hvad »Saga Siglar« præsterede under de gunstige vindforhold mellem Island og Grønland, endda på trods af at

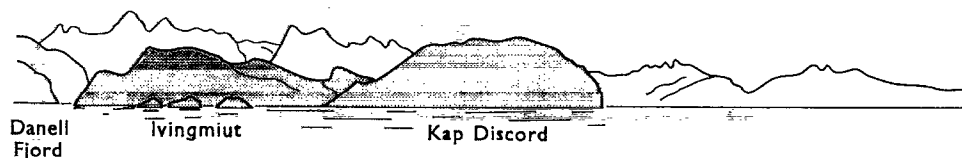
vi gjorde næsten alt for at nedsætte farten på grund af isrisikoen. Denne præstation kan naturligvis være helt tilfældig, men da skibet mange måneder efter tilbage lagde de 3000 sømil mellem Galapagos og Marquesas i Stillehavet med 7–12 m/s gunstig vind, holdt det et gennemsnit på omk. 150 sømil i døgnet, idet man samtidigt iøvrigt løb fra 2 store moderne yachter, der skulle samme vej. Selv om Morcken nærmest bedyrer sin opfattelse af, at »dægra sigling« kun er en helt klart defineret nautisk distance defineret ved 24 »vikur« à 6,0 sømil og ikke har noget at gøre med, hvad et godt skib kan sejle i gennemsnit i god vind, så synes jeg, at

det mere ligner en tanke end en tilfældighed, at »Saga Siglar« har så let ved at udføre en fuld »dægra sigling«. Hertil kommer, at »Saga Siglar« kun er en lille knarr. »Grenlendinga Saga« og »Eriks Saga Rauda« beretter begge om skibe med op til 30 mand eller mere og 5 kvinder + kvæg og ekspeditionsudstyr om bord. Selv om vi sagtens kunne have været et par stykker mere end de 9, vi var, så bare tanken om de 5 kvinder + kvæg – åh, nej! Så store skibe har formentlig været hurtigere i gennemsnit. Det gælder naturligvis også for det enorme skandinavisk byggede skib, som førstekonservator Arne Emil Christensen har udgravet i Bergen. Med en længde på henved 35 m, en bredde på 4,5 m og et sejlareal på 400 m² har det ved gunstige lejligheder formentlig været i stand til at tilbagelægge de 1360 sømil fra Bergen til landkending på Grønlands østkyst på omk. 12 dage.

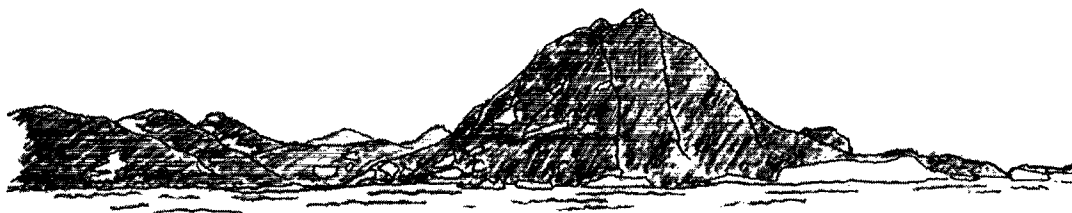
Kap Farvel – landkending

Tidligt om morgenen den 17. august, da lyset så småt begyndte at indfinde sig så vi omsider Grønlands østkyst, som vi et døgn tid havde haft på radaren. Kysten var aldeles ikke grøn men sort og hvid med et svagt skær af rosa fra den opgående sol. Det var Kap Discord, på 61 grader nordlig bredde. Samme bredde som Utvær og samme landkending, som

mange vikinger må have set før os. »Fra Hernam i Norge (nær Utvær) sejl ret i vester til Hvarf i Grønland. Man vil da komme så langt fra Hjaltland (Shetland), at man netop kan ane dem i klart vejr, og så langt fra Færøerne, at det halve af lerne er i vandet, og så langt fra Island, at man har hval og fugl derfra«, siger sejl-anvisningen i Hauk Erlandsens bog. Ret vest, det betyder »breddesejls«, et udtryk der dækker over, at man ved sejls over store have holdt sig på den samme geografiske bredde hele tiden. I mange århundreder den sikreste metode til at ramme fjerne mål på havet. Man gjorde i praksis det, at man sejlede sig op eller ned på den bredde, som målet havde (ved Grønlandssejls sejlede man fra Bergen op til Utvær). Derpå holdt man kurs ret øst eller vest til målet var nået. Det har været forholdsvis ukompliceret at følge bredden 61 grader N med det bærbare gnomon- eller solkompass (Olaus Magnus »Nauticus gnomon«?), som arkæologen C. L. Vebæk udgravede i ruinerne af en »landnamgård« i Siglufjorden (Unatoq) på 60½ grader N, og som han og kaptajn Søren Thirslund har beskrevet i deres bog »Vikingerne Kompass«. Jeg afprøvede en af Søren »prototyper« af solkompasset på denne sejls og fandt, at det i praksis ville være en smal sag at holde kurs »ret i vester« ved hjælp af det, forudsat naturligvis at vejret



Vor landkending ved Kap Discord. Fra Den grønlandske Lods 1968.



Aluk avatdleq. En let kendelig ø nær Kap Farvel. De spidse sorte klippetoppe er typiske for bjergene ved dette skarpe hjørne. Tegning: Keld Hansen, Vikingskibshallen.

var klart. Overskyet, tåget og stormfuldt vejr ville selvfølgelig være et alvorligt problem for navigatøren som altid før opfindelsen af radar, Decca og GPS.

Men hvorfor egentlig sigte på Grønlands østkyst ved 61 grader N, istedetfor at gå lige mod Kap Farvel på ca 60 N? Jo, det gjorde man for at undgå den største fare af alle i grønlandssejladsen, nemlig at ramme totalt forbi Grønland ved at komme til at sejle syd om Kap Farvel uden at se land. Det kunne snublende let lade sig gøre i usigtbart vejr, og så var man for alvor på den. Derfor søgte den omhyggelige navigator at ekspandere det mål, han sigtede mod, ved at styre mod den lange østgrønlandske kyst i stedet for at forsøge at ramme den relativt lille plet Kap Farvel, således at alt, hvad han behøvede at gøre, når han så land, var at dreje til venstre og følge kysten rundt kappet. Så meget des bekvemmere var denne enkle men sikre metode, som han på den sydøstgrønlandske kyst var til både vind- og strømluv af Kap Farvel, fordi vinden dér som oftest kommer fra N og NØ og den østgrønlandske strøm løber sydvestover langs kysten, hvorfor de 60 sømil mellem 61 N og Kap Farvel kun ville give ham en ekstra halv dags medvindssejlads på en sikker kurs. (God landkending og en sikker kurs derfra er

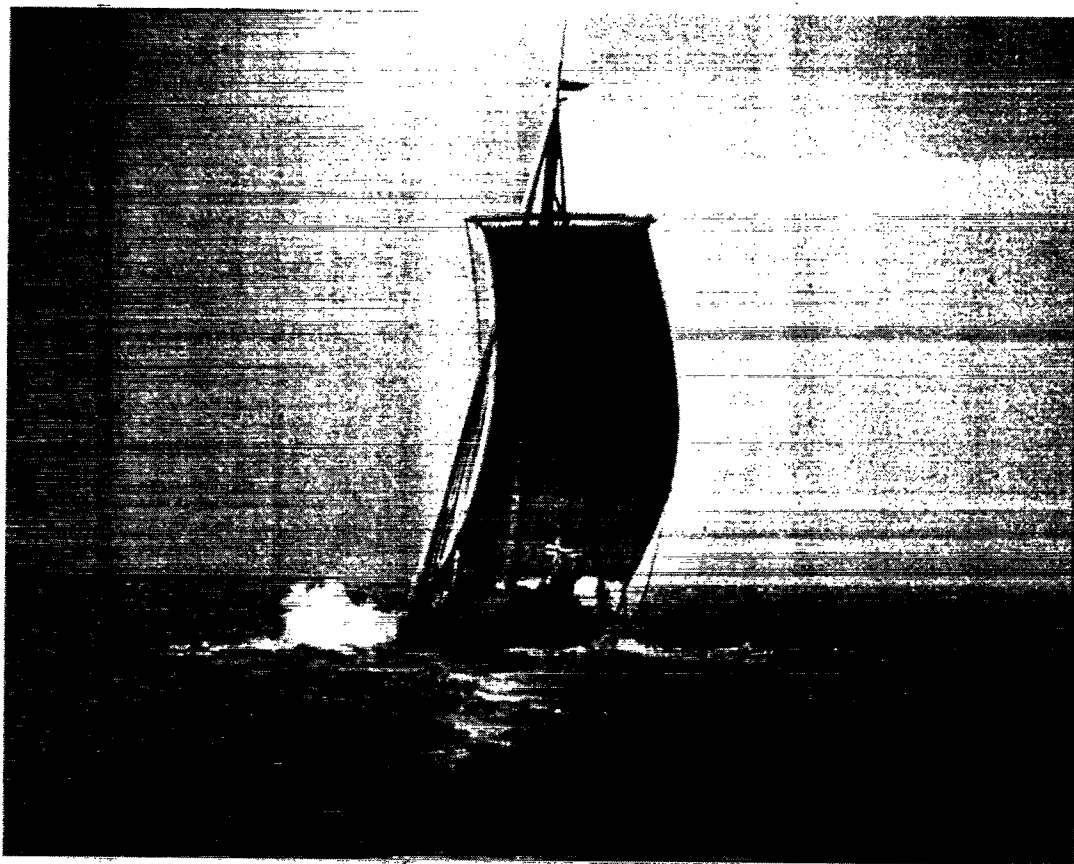
som lunken porter på enhver navigatørs mavesår!)

Hvis man derimod virkeligt røg forbi Kap Farvel uden at se det, var næste stop Amerika. Det var præcist, hvad der skete for islændingen Bjarni Herjolfsson for 1000 år siden. »Grenlændinga Saga« beretter, at han i efteråret 986 forsøgte at følge efter sin far Herjolf, som var emigreret til Grønland sammen med Erik den Røde i forsommeren samme år. For Bjarni var det meget sent på sejlsæsonen, faktisk var den egentlig forbi, men på trods af dette og, at han ydermere aldrig havde været i »Grønlands Hav« før, så ønskede den trofaste søn at fejre jul med sin far og moderen Thorgerd, som det altid havde været hans skik. Så han drog af sted uden at lytte til de mange råd fra erfarne mænd om det modsatte.

Retfærdigvis blev han efter tre »dægras sigling« ramt af voldsom storm fra nord med tåge og snefog umiddelbart før han skulle have haft landkending i Grønland. »og vidste de ikke, hvor de fore, og medtog dette mange Dage«, siger sagaen. Efter alt at dømme skete der det, at de for at redde skib og liv blev tvunget til at »sigla unna«, d.v.s. vende agterskibet mod vind og sø og så lænse af sted for den smule sejl, forholdene tillod at føre, eller enddog måske for det bare takkel og

tov. Under alle omstændigheder løb de i dagevis væk fra deres mål syd eller syd-vest og måske endda vest over, eftersom stormen måske trak mod øst. Da vejret endelig bedagede sig, og det klarede op, så de igen kunne få hold på verdenshjørnerne, sejlede de formentlig vest på igen og så land efter en dags sejlads. Men Bjarni brød sig ikke meget om den ellers indbydende flade skovklædte kyst, han så, fordi den ikke lignede den beskrivelse af Grønlands østkyst, som de erfarne mænd på trods af deres modvilje mod hans dumdristige sejlads alligevel havde

givet ham med. »Thi Jøkler ere meget store på Grønland, er det sagt«¹. De havde altså tilsyneladende sejlet syd om Kap Farvel og længere vestover, hvor de havde opdaget Amerika. Og hva'så! Bjarni var i hvert fald ligeglad, som sagerne stod. Hans opgave var, som mange sømænd efter ham, at komme hjem til jul og ikke at finde nyt land. Da han som nævnt var sent på den og allerede havde haft én storm, var det kun godt sømandskab at holde sig det endelige mål for øje og ikke spille tid med udforskning. Så derfor sejlede han så direkte, han kunne,



»Saga Siglar« forlader Utvær. Foto: Roger Engvik.

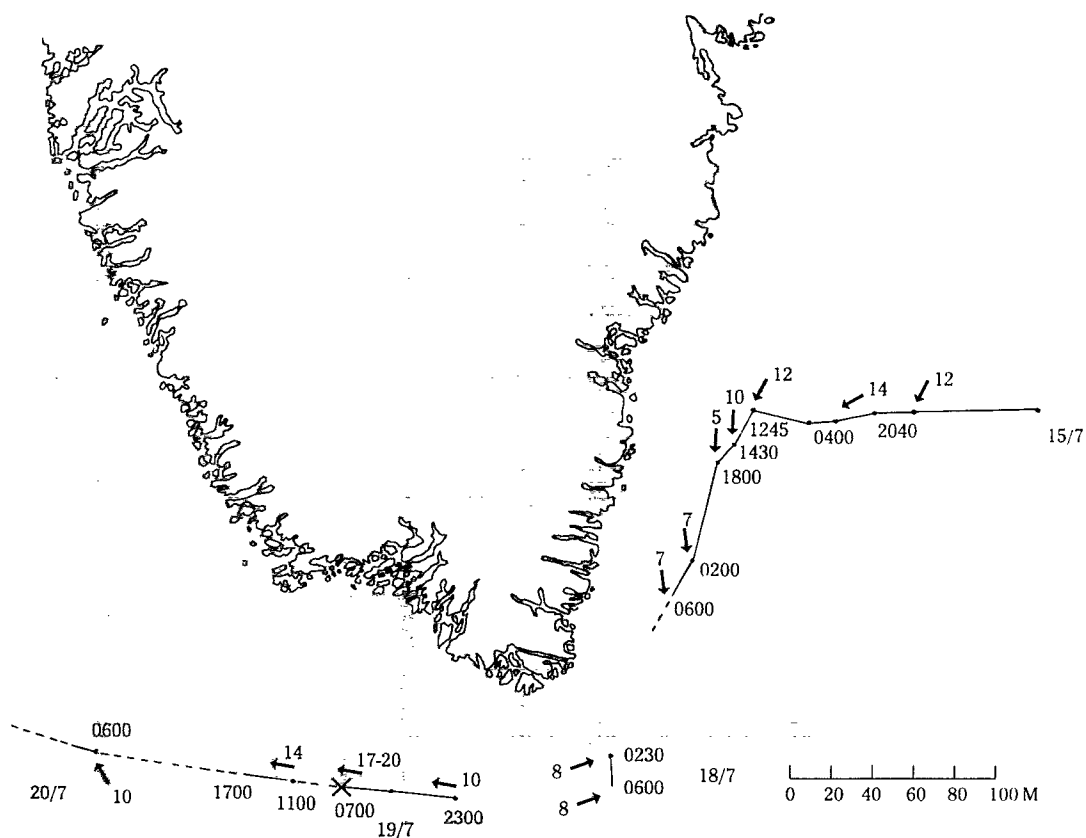
via 2 landkendinger mod nord og øst og fandt omsider sine Jøkler og sin far og mor. Det, der forekommer mest interessant ved fortællingen set med en navigatørs øjne er, at Bjarni helt åbenbart har haft sejlansvisninger med sig fra Island måske ligefrem med en form for landtøninger af Østgrønland, ligesom de nydelige tegninger vi i dag kan se i Den grønlandske Lods II.

Heldigvis gik det bedre for os i »Saga Siglar«. Vi havde sikker kending af Grønland og gik for motor i stille vejr så tæt til iskanten, som vi nu turde og havde en dejlig solrig dag med den mest fantastiske udsigt til en natur, som jeg kun har set mage til på de anskuelsestavler, vi havde i underskolen for at vi kunne danne os et indtryk af Danmarks udseende i Istiden. Hvad Amerika angik, vidste vi, hvor det lå, og at det ville komme senere – den tid, den sorg! Den svage brise kom fra land, hvilket betød flat vand og det endelige ophør af de udmattende angreb fra Nordatlantens grå husarer. Desværre forhindrede en usædvanlig udstrakt og fast storis, at vi kunne gå gennem Prins Christians Sund, som er en »genvej« bag om Kap Farvel (et lille Magellanstræde). Vi var kommet alt for tidligt på året. Normalt kan sundet ikke befares før i August, og desuden havde Grønland netop oplevet 3 meget hårde isvintre i træk, så storisen var helt usædvanlig uigennemtrængelig selv for kraftige isforstærkede skibe, fortalte »Isrekoen« os. Naturen tvang os simpelthen til at sejle 70 sømil syd for Kap Farvel, før vi kunne begynde at gå vestover for at omkomme storisen. Hernede på ca 79 N kom der igen lidt vind at sejle med, 8 m/s fra

VSV. Det gav 3½ times dejlig sejlads bidevind på styrbords halse med et enkelt reb, idet vinden friskede lidt efterhånden, før den igen forsvandt, og vi måtte have motor på. »Båden går meget behageligt og tørt S for Kap Farvel i en sø, der minder om Øresunds! Strøm?« Det var mit indtryk af det frygtindgydende Kap Farvel. Jeg var ikke imponeret – endnu!

David's strædet – rorhavari

Saaben pressede os vestover mod vinden i henved 17 timer. Så døde vinden pludseligt omk. kl 2300 den 18. for lige så pludseligt at komme igen, denne gang fra Øst. Og så gik det ellers stærkt. Vi satte selvfølgelig forventningsfuldt sejl, men inden der var gået et kvarter måtte vi tage reb. Først 15 m/s men hastigt mere. Søen rejste sig forbløffende hurtigt, og farten kom op over 10 knob. Det gik jo strygende, hvis bare ikke vinden, som vi alvorligt frygtede, drejede syd over, for så kunne vi risikere at blive presset op mod storisen. Men vindretningen holdt gudskelov. Alligevel var styrmand Wollart og jeg, der havde vagt, godt klar over, at det ikke kunne blive ved på den måde. Så ved vagtskiftet kl 0600 tog vi endnu et reb sammen med den ny vagt. Næppe var vi faldet i søvn, før Ragnar åbnede lugen og meget bestemt kaldte alle mand på dæk. »Saga Siglar« lå tværs i en forfærdelig sø på omk. 6 meters højde. Vinden var ca. 20 m/s eller lidt mere. Sejlet var bjærget, og skibet helt ude af kontrol. Årsagen var, at rorvidjen var knækket, så sideroret, der indtil nu havde styret skibet bemærkelsesværdigt godt i al slags vejr og sø, blev slået virknings-

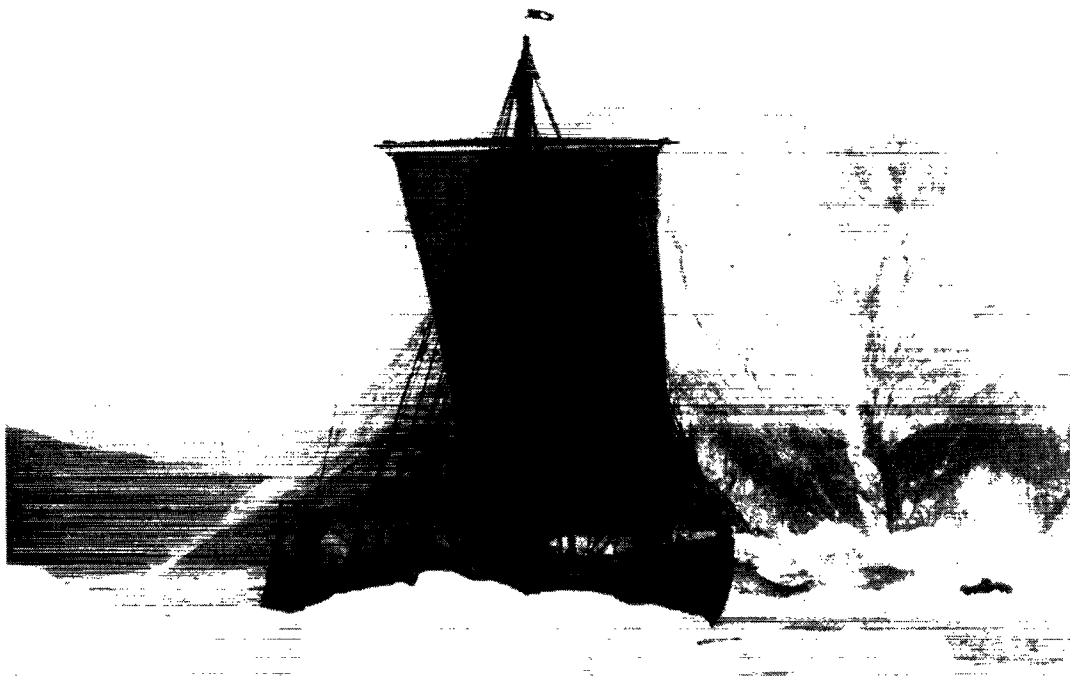


»Saga Siglar«s rute rundt Kap Farvel fra 15. til 19. juli. Fuldt optrukken linie = sejlads for sejl. Ved X knækkede siderorets vidje i stærk kuling.

løst mod skibssiden med nogle kedelige hule drøn, fordi det nu kun var ophængt i den læderstrop, der udgjorde befæstigelsen til den øverste planke. I »Saga Siglar«s særlige tilfælde var »vidjen« et meget uoriginalt arrangement bestående af en uhyre stærk nylonende ført gennem skibssiden og det indenfor liggende rorspant og derpå tottet godt op med en kædestrammer; alt meget stift, men altså indtil nu ret effektivt. Birkevidjer, som vikingeskibene har brugt oprindeligt, var blevet prøvet straks efter »Saga Siglar«s søsætning i 1983, men de kunne ikke

holde til trækket, enten fordi de ikke var lagret og forbehandlet på den rigtige måde, eller måske fordi rorvidjer til oceangående skibe i virkeligheden dengang har været fremstillet af hvalrosreb. Men hvis dette specielle hjørne af vikingeskibsteknologien skulle have været ordentlig udforsket inden afgang fra Norge, så havde det forsinket »Projekt Saga Siglar« på ubestemt tid, hvorfor Ragnar Thorseth opfandt det nævnte arrangement og kom af sted.

Tre mand gik omgående i gang med reparationen, medens skibet rullede



»Saga Siglar« i Godthåbsfjorden. Foto: Ragnar Thorseth Adventures.

værre end nogensinde, og for anden gang på denne rejse kom der grønt vand ind over lønningen. Ragnar og jeg havde ofte diskuteret, hvad der var den bedste metode til at ride en storm af i rum sø. Jeg holdt på, at det ville være tilstrækkeligt sikkert at lade skibet drive sidelæns, medens Ragnar insisterede på, at man måtte løbe med søen. »En åben båd må og skal gøre fart i høj sø, så den kan styres«, sagde han. Som sagerne stod lige nu, var det åbenbart, at han havde ret, så der var kun ét at gøre, nemlig at få startet maskinen. Heldigvis havde »Saga Siglar« et almindeligt stævnrør monteret som reserve, især fordi vi fandt, at sideroret kunne være for sårbart i isen. I de fire timer, det tog at få genskabt »vidjen« i en yderligere forstærket udgave, gik ski-

bet for motor styret af stævnrøret i vinden og søens retning, uden at der kom en dråbe mere vand indenbords. Det var vor måde at »sigla unna« på som Bjarni Herjolfsson. I drivende iskold regn gik det af sted med storisen ret tæt til styrbord og det store vilde hav til bagbord helt ned til Antarktis. Mit job udviklede sig til at sørge for friske forsyninger af varm norsk kaffe til de tre servicemekanikere, der lå med hovedet nedad i bunden, og til at tænde knastørre »Tidemans Gul« cigaretter til Ragnar ved roret. Jeg siger jer, at jeg som ellers ikke ryger blev søsyg af de s... cigaretter!

Da sideroret atter var på sin plads, satte vi igen sejl. Vinden var i mellemtiden aftaget noget til 14 m/s, men vi tog alligevel 3 reb ind »for at have noget at sove

på», som vi udtrykte det. Og det var så præcis, hvad de fleste af os gjorde, medens skibet kun gjorde betryggende 5 knob i den aftagende vind. Da vi vågnede, åndede alt atter fred: ingen vind var der nok af og motoren var igen på vagt. Den forblev i gang resten af rejsen rundt om det uhyre isbælte til Nuuk.

Sandnæs – slutning på rejsen

Hvad kan man så på baggrund af denne rejse slutte sig til omkring en vikingeknarrs praktiske egenskaber i henseende til sejlad i is, fart og sødygtighed?

1. *Is*: Den oprindelige plan var at besøge »Østerbygden«, den sydligste nordbo-koloni i Grønland i den nuværende Qaqortoq-kommune (Julianehåb), hvor ruinerne af Erik den Rødes gård »Brattahlid« og det norrøne bispesæde »Gardar« ligger. Men desværre. Storisen var for vidtstrakt og kompakt for et spinkelt træskib. Selv de moderne stål ishavsskibe fra KNI havde deres problemer i juli 1984. Vi var fremme alt for tidligt. Den grønlandske Lods fra 1968 slår fast, at Julianehåb normalt vil være lukket indtil hen i august, og dette år var endda unormalt vanskeligt. »Konungs skuggsjá« (Kongespejlet) fra 1230 erklærer perioden fra 1. april til 1. oktober for sikker til oceanoverfart, men advarer på den anden side set også kraftigt mod isen omkring Sydgrønland: »...difor skal kvar og ein som vil nå landet, sigla om det til utsør (sydvest) og vest, til dess han er kommen framom all denne isen, og så sigle derifrå og til lands«². Profetisk? Nå

ja, det var i hvert fald nøjagtigt, hvad vi var tvunget til. »Saga Siglar« måtte tage den store rundtur uden om isen og »Østerbygden« og »Eriksfjord« og gå for motor helt op til »Vesterbygden« ved Nuuk, for i stedet at løbe ind i den smukke »Lysefjord« (Ameralik) og ankre ved »Sandnæs«, hvor arkæologer netop var i gang med at udgrave nordbogården og kirken.

Den almindelige opfattelse om bord var, at klimaet måtte have været betydeligt mildere i 982. Mange klimatologer er enige i den teori. Knud Frydendahl gør gældende, at den tids sejlad over Nordatlanten var favoriseret af, at voldsomme storme var sjældne i forhold til i dag, og at vandtemperaturen omkring Sydgrønland var et par grader højere, ligesom luftens temperatur. Dette gav naturligvis anledning til mindre forekomst af stors og isbjerge. Sådan må det nødvendigvis have været, ellers ville Erik den Røde ikke have kunnet sejle så forholdsvis let til »Brattahlid«, og Grønland ville med al sandsynlighed ikke have været koloniseret af nordboerne.

2. *Fart*: Så langt den største del af distancen mellem Utvær og Sandnæs blev tilbagelagt for motor. Saaben var en fantastisk pålidelig maskine og tjente os godt. En talemåde blandt lystsejlere siger, at: »Når man har en motor, så får man næsten aldrig sejlet mere, fordi man bruger den ved den mindste smule modvind eller vindstille«. Det er sandt nok og måske lidt usportsligt. Men på den anden side er det også godt sømandskab at udnytte alle de fremdrivningsmidler, man råder over for at tilbagelægge en

distance så hurtigt og sikkert, som muligt. F. eks. ville det efter min opfattelse være fuldstændigt tåbeligt at blive liggende i vindstille ved Kap Farvel og ligefrem vente på dårligt vejr for videnskabens skyld, når man ved at starte motoren kan komme rundt og i sikkerhed på forholdsvis kort tid. Derfor vil jeg ikke være den, der håner Ragnar Thorseth, fordi han brugte sin maskine, når forholdene krævede det.

Men selv om skruen altså gjorde et godt stykke arbejde ved lejlighed, så var den hver dag 24 timer i døgnet en plage, når skibet var under sejl. Hvor meget skruens medslæb i vandet nedsatte farten kan ikke siges helt nøje – vel omk. $\frac{1}{2}$ knob. Vi håber at få et bedre bud på, hvordan en helt rigtigt bygget Skuldelev 1 sejler, når vi på Vikingskibshallen i Roskilde får bygget en kopi uden motorinstallation i 1998. Indtil da må det være nok at påpege, at »Saga Siglar« med skrue krydsede bedre, end ventet. Den kunne ikke blot holde sin højde uden at drive af i kraftigt blæsevejr og sø ved Shetlandsøerne, men den kunne også avancere mod vinden med 1,25 knob. Med gunstig vind holdt den en gennemsnitlig fart, der var næsten op til par med den omdiskuterede gamle »dægra sigling« på 144 sømil. Det er klart at et sådant gennemsnit ikke kunne holdes for hele rejsen over Nordatlanten i det vejr, der var. Det kunne heller ikke noget andet sejlskib for den sags skyld. Det har i det hele taget været uhyre sjældent, hvis det da nogensinde er forekommet, at et utroligt vejrløkkeligt skib har kunnet tilbagelægge de 1360 sømil mellem Utvær og Kap Discord på knap 10 dage.

3. Sødygtighed: At det viste sig at være langt mere sikkert for en åben båd at løbe for vejret end at ligge drivende tværs i søen for vind og vove var en af de lektioner, der blev lært ved Kap Farvel. Og tesen kom virkeligt til at stå sin prøve, da »Saga Siglar« havde forladt Grønland på rejse til Newfoundland. Da overlevede skibet nemlig en orkanagtig storm med vindstyrke på op til 35 m/s og 12–14 m høje bølger ved »unnasigling«. I nær ved 10 timer løb knarren for vinden uden en trevl på masten og uden at tage mere vand om bord, end besætningen med letthed kunne pumpe ud igen. Farten var ofte oppe på 8,4 knob, så hvis skibet på denne måde havde været drevet ud af kurs i et helt døgn, ville fejldistancen have været 200 sømil. Intet under at Bjarni Herjolfsson kunne blive blæst næsten til Amerika på få dage.

Desværre skulle det senere gå endnu værre. Den 3. maj 1992 gik »Saga Siglar« tabt sammen med en anden vikingeskibskopi »Oseberg« i overhændigt vejr ud for Alicante i Spanien på rejse fra Barcelona til Verdensudstillingen i Sevilla. Vindstyrken blev rapporteret til op til 45 m/s med 12–14 m høj brydende strømsø. »Oseberg«, der absolut ikke var noget havskib, bordfyldte og gik ned kl halv ni om formiddagen. »Saga Siglar« klarede sig afgjort bedre og havde muligvis stået stormen igennem, hvis bundplankerne havde været helt nye, og hvis jernklinkerne i bunden forude havde været nye. Men kl halv tolv åbnede den sig i bunden ved forstævnen og fyldtes med vand, så besætningen i hast måtte forlade skibet. Heldigvis blev alle ombordværende på begge skibe reddet.



»Unnasigling« ved Newfoundland i orkanagtig storm. Der styres med begge ror. Til venstre står Jacob Bjørkedahl ved sideroret, medens Ragnar Thorseth til højre håndterer det ekstra stævnror. Ifølge Ragnar ville det have været tilstrækkeligt med sideroret i funktion, men for en sikkerheds skyld... Foto: Ragnar Thorseth Adventures.

Det var slutningen på »Project Saga Siglar« men lang tid før havde skibet sejlet jorden rundt som den eneste åbne båd, der nogensinde har gjort det. På Grønlandsrejsen lærte Erik Andersen og jeg knarren at kende som et uhyre trygt og sikkert skib at være ombord i, selv i stormende kuling. Den bar sejlet godt, kom fint op over søerne og bevægelserne var magelige. Men frem for alt var det en tør båd. Foruden ved de to nævnte lejligheder i Golfstrømmen og ved Kap Farvel kom kun meget lidt vand i form af sprøjt om bord. Og bortset fra det der puds med sideroret, som den spillede os i blæsevejret ved Kap Farvel, var knarren et godt lille søskib, der både kunne tage vare på sig selv og sin besætning.

Den bemærkelsesværdige kendsgerning, at der i tre hundrede år ikke druknede én eneste hellig mand til søs mellem Grønland og alle andre steder i verden, som historikeren G. J. Marcus er citeret for i begyndelsen af denne artikel, må tilsammen med »Saga Siglar«s sødygtighed, som jeg her har beskrevet den, tjene til at sandsynliggøre, at nordboernes nordatlantiske rejser var ret sikre i forhold til mange andre måder at rejse på i Middelalderen. Ellers må den bemærkelsesværdige kendsgerning gøre det ud for et endnu mere bemærkelsesværdigt bevis for, at der er en Gud foroven, som holder hånden ekstraordinært godt over sine embedsmænd!

Noter:

1. The Flatey Book and Recently Discovered Vatican Manuscripts Concerning America as early as the tenth Century. Norröena Society 1906.
2. Kongespegelen, Talen mot Bispene. Det norske samlaget. Oslo 1906.

Litteratur:

- Andersen, Bent og Erik. 1989. *Råsejlet – Dragens Vin-ge*. Vikingskibshallen i Roskilde.
- Andersen, Erik: Optegnelser om »Saga Siglars sejlads fra Norge til Island 1984. Ikke publiceret.
- Bekker-Nielsen, Hans. 1982. Historien om Grønlanderne. *Grenlædinga saga*. I: Knud J. Krogh: *Erik den Rødes Grønland*. Nationalmuseet, København.
- Crumlin-Pedersen, Ole og Max Vinner (red). 1986. *Sailing into the Past*. Proceedings of the International Seminar on Replicas of Ancient and Medieval Vessels in Roskilde 1984. Vikingskibshallen i Roskilde.
- Frydendahl, Knud. 1993. The summer climate in the North Atlantic about the year 1000. I: *Vikingernes sejlads til Nordamerika*. Vikingskibshallen i Roskilde.
- Grønlandske Lods, Den. II del – Østgrønland. 1968. Det Kongelige Søkortarkiv, København.
- Illingworth, Captaim (R.N.) J.H. 1949. *Offshore. A Complete Introduction to Ocean Racing and Cruising, Modern Yacht Handling and Equipment*. Robert Ross & Co. Ltd. London.
- Kongespegelen, Talen mot Bispene*. Oversat af Alf Hellvik. Det norske Samlaget. Oslo 1963.
- Magnusson, Magnus og Hermann Pålsson. 1965/1978. *The Vinland Saga. The Norse Discovery of America*. Penquin Books.
- Marcus, G.J. 1980. *The Conquest of the North Atlantic*. The Boydell Press. Woodbridge.
- Morcken, Roald. 1978. Veien mot nord. Vikingetidens distansetabell langs den norske kyst fra Svenskegrensen til Hvitehavet. *Sjøfartshistorisk Årbok 1977*. Bergen.
- Nørlund, N.E. 1944. *De gamle danske Længdeenheder*. Geodætisk Instituts Skrifter 3, række 3. København.
- Schnall, Uwe. 1975. *Navigation der Wikinger. Nautischer Probleme der Wikingerzeit im Spiegel der schriftlichen Quellen*. Schriften des Deutschen Schiffartsmuseums 6. Gerhard Stalling Verlag. Oldenburg/Hamburg.
- Sølver, Carl V. 1954. *Vestervejen – Om vikingernes sejlads*. Ivar C. Weilbach & Co. København.



»Saga Siglar« på Roskilde fjord i juni 1986 umiddelbart efter jordomsejlingen. Foto: Jens Lorentzen.

- The Flatey Book and Recently Discovered Vatican Manuscripts Concerning America as early as the tenth Century*. Norröena Society, London, Stockholm, København, Berlin og New York. 1906.
- Thirslund, S. og C.L. Vebæk. 1992. *The Viking Compass Guided Norsemen first to America*. Forord af Sean McGrail. Skjern.
- Thorseth, Ragnar. 1988. *Saga Siglar – Århundrets Seilas Jorda Rundt*. Nordvest Forlag A/S. Ålesund.
- Thorseth, Ragnar et.al. 1992/93. *Saga Siglars Forlis – Vikingernes Seilaser*. Nordvest Forlag A/S. Ålesund.
- Vinner, Max. Optegnelser om Saga Siglars sejlads fra Island til Grønland 1984. Ikke publiceret.
- Vinner, Max. Rapport over forsøgssejladser med Skuldelev I kopien Saga Siglar (52') langs den norske vestkyst i efteråret 1983. Ikke publiceret.
- Vinner, Max. 1993. Unnasigling – Hafskipets sødygtighed. I: *Vikingernes sejlads til Nordamerika*. Vikingskibshallen i Roskilde.
- Westerdahl, Christer. 1990. *The maritime Itinerary of the Tax Register of king Valdemar Sejr of Denmark (1202–1241)*. Deutsches Schifffahrtsarchiv 13. Kabel Verlag. Bremerhaven.