

# Antikvarisk förundersökning av Barken Viking



2013-12-02

## Innehållsförteckning

*Inledning*.....3

*Historisk bakgrund*.....3

*Viking under olika epoker - förändringar av fartyget*.....7

*Barken Viking - ett unikt segelfartyg*.....16

*Kulturhistoriska kvaliteter på Barken Viking*.....17

*Avslutande diskussion*.....26

*Sammanfattande kritiska punkter*.....27

*Ordlista*.....28

*Källor*.....31



## Inledning

Archidea har fått i uppdrag av Higab att utföra en antikvarisk förundersökning av Barken Viking.

Barken Viking byggdes 1906 i Köpenhamn som en fyrmastad bark och är det största segelfartyg som byggts i Norden. Viking byggdes som ett lastförande skolegelfartyg för utbildning av befälselever och var aktivt som fraktfartyg fram till 1948.

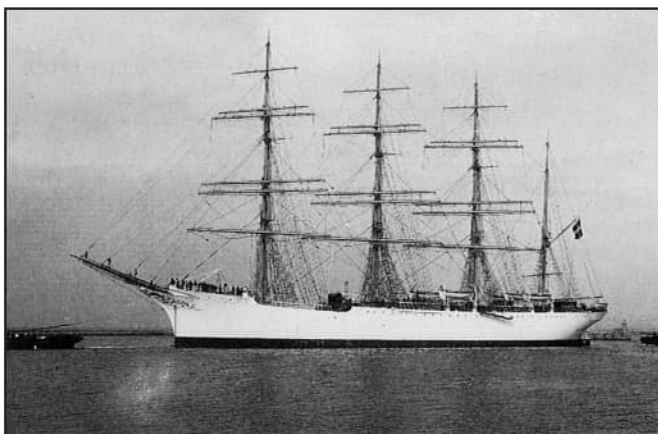
År 1951 bogserades Viking till sin nya hemmahamn Göteborg och hon har sedan 1957 legat förtöjd vid Lilla Bommen. Vid mitten av 1950-talet påbörjades arbetet med att bygga om Viking till stationär sjömannsskola med internat.

År 1994 gjordes en omfattande renovering och ombyggnation till hotell, restaurang och konferensanläggning. År 2008 gjordes ånyo en större insats då skeppslogins hytter byggdes om till större hotellrum.

Då förslag om att ytterligare utveckla hotell- restaurang och konferensverksamheten på Viking framlagts ska föreliggande antikvariska rapport ligga som underlag inför beslut om förändringar ombord. Förundersökningen syftar till att lyfta fram Barken Vikings kulturhistoriska värde och beskriva vad som är viktigt att bevara inför framtiden. Rapporten avslutas med några kritiska punkter som sammanfattar Vikings kulturhistoriska och upplevelsemässiga kvaliteter.

Uppdraget är ovanligt då det inte omfattar ett byggnadsverk utan ett äldre flytande fartyg. För det flytande kulturarvet (historiskt värdefulla flytande fartyg) finns, förutom ett allmänt utförelsförbud av äldre kulturföremål, inget formellt skydd som omfattar exempelvis kulturhistoriska värden. Barken Viking omfattas dock av PBL då den är registrerad som fastighet.

Undersökningen har utförts av Sofia Larsson, bebyggelseantikvarie och Daniel Eriksson, antikvarie med inriktning mot det maritima kulturarvet.



*Den 28 juli 1907 lämnade Viking Langelinie i Köpenhamn för att under bogsering göra sin jungfruresa till Hamburg där hon lastades med koks. I Dungeness, i den smalaste delen av Engelska kanalen, släppte bogserbåtarna Viking och för första gången kunde hon exponera sina mäktiga segel. Det tog nästan en vecka att komma ut till vatten mer lättnavigerade för en storsegelare. Resan gick vidare och i hårt väder rundades slutligen Kap Horn där elever och lärare fick en riktigt svår utmaning. Bilder ur VIKING.*

## Historisk bakgrund

Fyrmastbarken Viking byggdes och sjösattes 1906 vid Burmeister & Wains varv i Köpenhamn, Kronprinsessan Alexandrine döpte fartyget under högtidliga former. Ett halvår senare, under 1907, övertogs Viking av Den danske Handelsflådes Skoleskib for Befaldingsmænd. I tider då haven var en av de viktigaste kommunikationslederna, skulle barkskeppet Viking vara en symbol för Danmark, en stolthet som gjorde hemlandet känt över världen. Därtill skulle Viking också ge Danmark kvalificerade styrmän och kaptener till handelsflottan. För styrmansexamen var praktik ombord på ett segelfartyg ett krav. Utbildningen på Viking omfattade tre år och innebar i regel långa resor över världshaven.

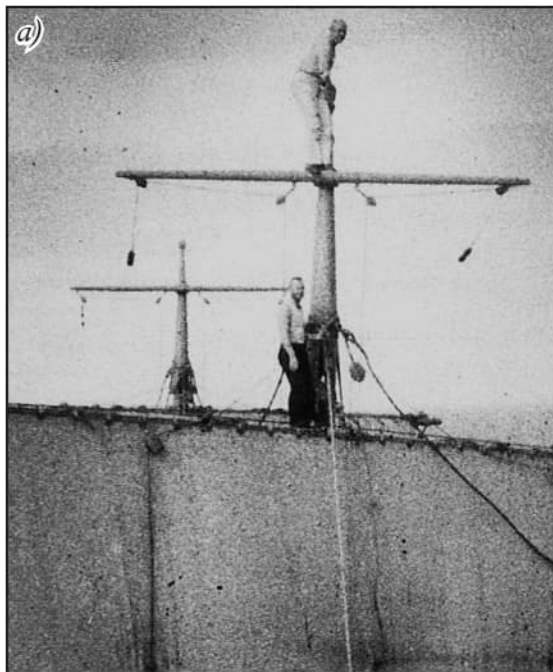
Det var generalkonsuln och skeppsredaren C P Jensen som initierade bygget av Viking, det största segelfartyget som byggts i Norden. Namnet skulle associera till Danmarks slagkraftiga historia, till ungdomlig urkraft och framtidsstro. Det fanns också en tanke att anknyta till kopian på gokstadsskeppet (ett vikingaskepp som hittades i en grav i Norge på 1880-talet) som byggts några år tidigare och seglat till världsutställningen i Chicago.

Efter sjösättningen i december 1906 låg Viking förtöjd vid utrustningskajen för att färdigställas. I mars samma år drog en stormby in och Viking som hade tomma barlasttankar kantrade. Skadorna blev dock inte så omfattande och när hon väl kom iväg på sin jungfruresa i juli 1907 visade hon sig vara en utmärkt sjöbåt. Viking drogs därefter av en bogserbåt till Hamburg där hon lastades med koks. Totalt 80 elever mellan 14 och 18 år fanns ombord. Utbildningen innebar att man som ”dreng” mönstrade första året som elev, andra året blev man lättmatros och tredje året matros. Överskott från elevavgifter och fraktintäkter avsattes till friplatser åt mindre bemedlade elever.

Lena Ringbom-Lindén (1914–1965) reste som 17-årig jungman med Viking på Australien-resan 1932. Det var då mycket ovanligt att tillåta kvinnor i besättningen; hon var möjligen Finlands första kvinnliga sjöman i oceanfart.

Det är svårt att föreställa sig hur det kan ha varit att som ung pojke leva ombord och vara med om långresor på ett segelfartyg. Bara genom att se på äldre fotografier som visar hur man antrar riggen och balanserar på rår många 10-tals meter upp i luften ger en dock en aning om hur riskabelt livet på Viking kunde vara. Tanken var att uppfostra pojkar till män. I boken VIKING kan man läsa om livet ombord för den aldrig arbetslösa besättningen; ...”så snart man var färdig med en sak, väntade något annat. Ju mer välhålllet, desto mer på törn... På fritiden roade vi oss med gymnastik, boxning och brottning... Mycken tid gick för att lära nya knopar, splitsa, tagla, bänsla och lägga pattlingar... Mellan 7 och 8 nattade vi däck, tajtade brassar, fall och skot... På lata latituder började prentisarna vaska sig varje morgon kl 4. Det fanns en stor dusch på förkant av poopdäck och två matroser pumpade havsvatten. 3 och 4 styrman såg till att det hela fungerade. Därvid blev det även på hemresan, då Nordatlanten tog emot med regn och snö. Dusch varje dag utom när brunnen stod under vatten...” För eleverna var det också brukligt att genomgå linjedopceremonier första gången man passerar ekvatorn; ”De flesta av pojkarna var riktigt nervösa efter alla historier de hört... Det var inte småsaker.” Bl a fick man dricka vedervärdiga drycker, bli doppade, håret rakat och utsättas för utmaningar. ”Flera av pojkarna var inte lätta att tas med, de stretade emot och konstaplarna fick väldigt schå med en fyrmästarson från Hjoelm. Han grät och sparkade för att komma fri, men inte hjälpte det. Värst var borgmästarsonen från Skive, en lång räkel med humör. Han sparkades och slogs som om han skulle avrättas och fick doktors alla medikamenter... han doppades flerfaldiga gånger.” (s 48)

I GHT (Göteborgs Handels och Sjöfarts-Tidning) kan man 1984 läsa om Nils Eklund som tjuugoåring gjorde flera världsomseglingar med Viking, bl a rundade han ”Hornet” tre gånger. Vid en av resorna spolades en engelsman överbord av en kraftig sjö då han höll på med målningsarbeten vid fockmasten. ”- Klockan var väl halv åtta på morgonen och jag satt i mässen på däck. Då kom ropet - Man överbord! Kapten kom in i mässen och frågade efter frivilliga som ville gå ut i båt och söka. Vi var sju man som rodde ut i det hårda vädret, men in’t kunde vi ro så bra heller. Vi fann inte matrosen och det var nära att vi blivit aktersegla-



a) På stormastens topp och röjellä, b) ankarvakt om styrbord samt c) Poopdäck spunsas i passadvindarna. Bilder ur VIKING, åtal okänt.



de. Trots att skepparen brassade full back var avdriften så stor att vi nästan inte nådde fram.”

Världsomseglingarna innebar att skeppet vid flera tillfällen rundade fruktade Kap Horn i Sydamerika. Att resa runt världens sydligaste udde var alltid förknippat med risker och även för mycket erfarna sjömän var det oftast en stor utmaning. Ett talesätt var att man inte blev matros innan man varit tre gånger runt ”Hornet” och sjuk sju gånger. Den ständigt ostgående strömmen i sundet söder om Kap Horn i förening med hårda, ofta västliga stormar, våldsamt sjö, förrådiska klippor, tidvatten och strängt klimat som kan innebära frostgrader, regn, snö, dimma och isberg – resan från Atlanten till Stora Oceanen var den svåraste ett segelfartyg kunde göra. Många misslyckades, var fjärde fartyg förläste i farvattnet som kallades ”Sjömännens helvete”.

År 1915 såldes Viking till Det Forenede Dampskibs-Selskab (DFDS), som använde fartyget för befälsutbildning. Intäkterna för frakt var goda under några år, första världskriget innebar att priserna på varor steg. Efter krigsslutet föll frakterna och vid två tillfällen lades Viking upp i Köpenhamn. År 1926 var de ekonomiska utsikterna ånyo bättre och efterfrågan på sjöfrakter ökade tillfälligt.

År 1929 köpte den åländske skeppredaren och sjöfartsrådet Gustaf Erikson Viking, Eriksson var en man med världsrykte som storsegelredare.

Sin snabbaste långresa gjorde Viking 1932, vilket innebar en resa från Köpenhamn till Port Lincoln i södra Australien på 84 dygn.

Sommaren 1939 lämnade Viking Cardiff i Wales (Storbritannien) och seglade hem till Mariehamn (Åland/Finland) lastad med vete. Där utrustades hon för nästa långseglat, men andra världskriget innebar att Viking låg i hamn under flera år. År 1944 bogserades hon till Stockholm för att användas som spannmålssilo för svenska staten.

Senhösten 1946 påbörjade Viking under kapten Karl Bromans befäl sin sista långresa. Lastad med sågade trävaror lämnade fartyget Uleåborg i Finland på väg mot Sydafri-



d) Viking i hårt väder samt e) klädvask på 2:a luckan.



f) Storunderbramseglet bänds till jäckstaget. Fotot är taget under resan till Port Victoria, Australien 1948. Bilder ur VIKING.

ka. Hela 32 passagerare följde med på resan, varav 28 var finska missionärer.

Viking anlände 1948 till London och West India Dock med vete från Port Lincoln. Under Vikings sista långresa hade man avverkat ca 40 000 sjömil.

En berättelse tagen ur boken VIKING: "Nyårsdagen 1947 mötte Viking den första vinterstormen utanför Lindesnes på norska sydkusten. Missionärerna var helt främmande för sjöliv och mötte rena rama infernot." ... "Taket vart golv och golv vart tak heter det så målande om skutans rörelser när däckslast gick överbord och kabyn tog emot minst två ton vatten. I hytter och gångar forsade vatten fram och tillbaka. Sjöarna slet loss några räddningsflottar som var surrade till storluckan och en kvinnlig missionär råkade verkligen illa ut. Hon kom i kläm och bröt ena benet. Pastor Hukka var nära att spolas över bord ... men lyckades klamra sig fast vid lä reling. Halvt medvetslös drogs han under däck." .. "Efter passagen av den ensliga ön Tristan da Cunha i Sydatlanten fick Viking en storm över en natt. Frivakten kallades på däck och 'all hands' bärgade segel. Under arbetet i riggen störtade en man i däck från ungefär 40 meters höjd." ... "Följande dag hade timmerman gjort en lave som placerades vid lä reling. Under Union Jack vilade en skeppskamrat i en säck som segelmakaren sytt" ... "Kapten Broman bad enbön och läste ritualen. Därefter överlämnades kamraten åt havet."

År 1947 hade redare Gustaf Eriksson gått bort och Viking tillsammans med hans övriga flotta var utbudna till försäljning. Viking blev dock utan anbud och flyttades hösten 1948 till Antwerpen. År 1950 bogserades Viking till Rotterdam, där hon blev en toppattraktion på stadens sjöfartsutställning med 518 000 besökare under två månader.

Göteborgs stadsfullmäktige tillsatte 1949 en utredning om att förvärva ett segelfartyg för permanent placering i Göteborgs hamn med syftet att inrymma lokaler för stadens yrkesutbildningar inom sjömanskap. Det fanns även ett privat engagemang med stiftandet av en förening - Föreningen Viking - som önskade förvärva en storsegelare. Det bedömdes finnas tre fartyg att välja emellan, samtliga tillhörde Gustaf Eriksons sterbhus. Eftersom Viking var



*Vetelastning i Port Victoria, jan-feb 1948.  
Bilder ur VIKING.*

konstruerat som ett skolfartyg kom man fram till att det var det lämpligaste valet. Med Koreakrigets utbrott sommaren 1950 steg skrotpriserna kraftigt och många stålfartyg liknande Viking såldes för nedskrotning. Även Viking fick ett bud, men föreningen lyckades få ihop pengar för att rädda henne från skrotning. I mars 1951 besiktigades Viking med gott resultat i Rotterdam av representanter för föreningen och för yrkesskolornas styrelse. Arkitekt Gotthard Ålander fick uppdraget att utarbeta planer för kommande inredningsarbeten. Viking lastades i maj 1951 med 2000 ton koks och bogserades till Göteborgs hamn dit hon anlände i juni 1951.

Under hösten 1951 köpte Skolförvaltningen i Göteborg Viking för att inrätta en sjömannsskola för däck-, maskin- och ekonomipersonal samt blivande fartygselektriker ombord. Kurserna för däck- och maskinpersonal var på fem månader och för skeppskockar tio månader. Viking var året därefter mycket nära att bli såld till utländska intressenter som lämnat ett betydligt högre anbud än vad Göteborgs stad erlagt som köpesumma, men efter en lång debatt beslöt stadsfullmäktige att Viking skulle vara kvar i stadens ägo. Efter omfattande ombyggnationer för en totalkostnad av 3,25 miljoner kr, bogserades det stationära skolfartyget Viking till kaj. Bortsett från underhållsarbeten på varv, har Vikings legat stationärt vid Lilla Bommen (dock ej vid samma kaj) sedan 17 september 1957, då Prins Bertil invigde den nya sjömannsskolan.

År 1993 köpte Utbildningsförvaltningen i Göteborg Viking för 1 kr.

År 1994 tog Burgårdens Hotell- Restaurang- och Frisörskola i samarbete med Liseberg över serviceverksamheten på Viking efter att fartyget genomgått en omfattande renovering och ombyggnad på Gotenius varv.

År 1998 blev det kommunala fastighetsbolaget Higab ny ägare av Viking och serviceverksamheten ombord övertogs av Liseberg.

År 2008 förändrades skeppslogit ombord till en renodlad hotelldel med färre men större rum med högre standard.

## Viking under olika epoker - förändringar av fartyget

Som en del i uppdraget att utföra en antikvarisk förundersökning av Barken Viking åt Higab, ingår att beskriva de tidigare förändringar som genomförts på fartyget. Med det begränsade arkivmaterial som i dagsläget kunnat studeras är följande beskrivningar endast att betrakta som en uppskattning av ett urval av alla de förändringar som skett på Viking under årens lopp.

### *Seglande under dansk flagg, 1907-1929* (se ritning 1906)

- Viking sjösattes i Köpenhamn i december 1906, men kantrade i mars 1907 då hon låg vid kaj för att färdigställas. Alla rår i riggen ska ha brutits vid olyckan men Viking kunde efter reparationer ändå genomföra sin jungfruseglats i juni 1907.

- Vikings slingerkölar, som hindrade det flatbottnade skrovet att rulla sidledes vid sjögång, togs bort 1915.

- Enligt en segel- och riggritning från 1916 tycks Viking redan vid detta årtal ha genomgått åtminstone en påtaglig förändring. Styrplatsen med dess dubbelrattar var enligt konstruktionsritningen från 1906 ursprungligen placerad framför ett däckshus ett stycke akter om kryssmasten. På 1916-års ritning är styrplatsen istället placerad framför en öppen navigationsbrygga mellan stor- och kryssmast så gott som midskepps.

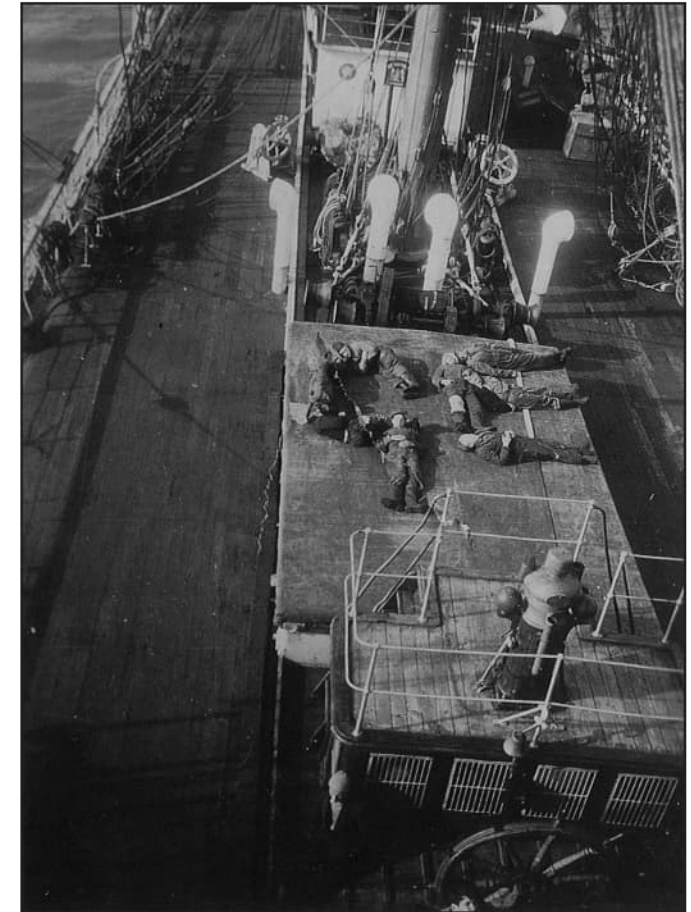
### *Seglande under finsk flagg, 1929-1951*

- Ett mindre antal komfortabla passagerarhytter iordningställdes på Viking 1931, med förhoppningen att ge välbehövliga intäkter till redaren Gustaf Eriksson.

- År 1946 iordningställdes ytterligare passagerarhytter för 25 personer, vilka medföljde på den sista av Vikings långseglatser. Denna Vikings sista Australienresa 1946-47 bjöd på mycket hårt väder och de snidade bronsförgyllda slingrande ornament av trä som prytt bägge sidor av

Vikings förskepp i förbindelse med den centralt placerade stävdekorationen förlorades ute till havs.

- Efter det att den sista seglatsen avklarats bogserades Viking 1948 till Antwerpen där botten målades och rodret blev omsett, riggen öppnades och ombändslades delvis samt att hon fick helt ny kryssbramstång och mesanstång.



Styrbords vakt på tredje luckan under Vikings sista långresa.  
Bild ur VIKING.

### Stationärt skolfartyg, 1951-1993 (se ritning 1950-tal)

Då inget komplett ritningsmaterial från 1950-talet kunnat studeras är det i dagsläget omöjligt att detaljerat beskriva hur eller när Viking förändrades då hon ändrades om från f.d. seglande skolfartyg och pensionerad fraktsegelare till stationärt skolfartyg. I synnerhet finns kunskapsluckor rörande hur Vikings olika däck (våningar) disponerats och ändrats. Exempelvis saknas detaljer om hur däckslayouten på poopdäck förändrades då hon togs ur aktiv tjänst, samt när de nuvarande däcksnivåerna mellan tanktoppen och mellandäck tillkom. Följande punkter är således endast ett urval korta beskrivningar av förändringar vilkas konturer kunnat anas med hjälp av idag tillgängligt arkivmaterial.

- Efter att 1951 ha bogserats till Göteborg tycks Viking i brist på finansiella medel ha blivit liggande vid kaj mer eller mindre orörd fram till 1954, då kommun och stat anslog ekonomiska bidrag till ombyggnationer. Ett under många år fortlöpande ombyggnadsarbete, såväl exterriört som interiört, för att anpassa Viking till Sjömansskolans behov igångsattes således kring mitten av 1950-talet. Den första perioden av större ombyggnationer var klar 1957, då Sjömansskolan på Viking invigdes av Prins Bertil.



Prins Bertil på rundvandring vid invigningen av Sjömansskolan 1957. Bild ur Higabs arkiv.

- Ett förändringsarbete på Viking som ska ha inletts i ett tidigt skede var att det mesta av det löpande godset togs bort. Därtill togs även Vikings skeppsbåtar bort, och sannolikt var det i anslutning till detta som man tog bort de på bägge sidor poopdäck placerade båtdävertar och båtgalgar vilka skeppsbåtarna hissades och firades med och fastgjordes på. Vikings ursprungligen sju skeppsbåtar kom under Sjömansskolans tid att ersättas av livbåtar av modernare typ hängande i nygjorda båtdävertar.

- Däckshuset med navigationsbrygga med nakterhus på taket vid styrplatsen midskepps, var fortfarande klätt med lackat mörkt trä (sannolikt teak) då Viking låg vid kaj i Göteborg i början av 1950-talet. Detta däckshus kom troligen på 1950-talet att ombyggas kraftigt, alternativt rivas helt, och de välarbetade träpanelerna försvann då. Vidare togs troligen vid denna tid en del fast däcksutrustning på poopdäck bort ex. mindre skylights, småluckor, däcksventiler m. m.

- I akterkant av brunnen byggdes ett något uppskjutande och fönsterförsatt däckshus av plåt. På taket till detta däckshus monterades en träratt samt en roderkista av snarlikt utförande som vid den ursprungliga nödstyrningen i aktern. Denna nya styrning var dock en attrapp helt utan funktion då den saknade förbindelse med roderkvadranten vid nödstyrningen. Det nya däckshuset var, vid sidan av att fungera som trapphus med nedgång till mellandäck, även avsett att ge dagsljus åt den korridor innanför huvudingången från brunnen som ledde till huvuddäckets nybyggda lektionssalar, bibliotek och lärarkontor.

- Den främre lastluckan, ettans lucka, var belägen vid backen med en övre lucka akter om ankardäverten uppe på backdäck samt en undre lucka akter om ankarspelet. Ettans lucka försågs med ett avtagbart skylight för att ge ljusinsläpp till det nyanlagda riggförrådet beläget därunder. I det gamla lastschaktet byggdes senare ett trapphus vilket försågs med en nedgångskapp av nitad plåt placerad vid backens akterkant i anslutning till ettans lucka som då måste ha tagits bort helt.



Nedgångskapp med ingång till trapphus akter om ettans tidigare lastlucka.

- Den stora lastluckan, tvåans lucka, belägen på den del av huvuddäck som kallades brunnen, kortades ned en meter i akterkant för att ge mer däcksutrymme vid huvudingången. Tvåans lucka försågs också med skylight för ljusinsläpp till korridorer, tvättrum och ned till riggarverkstaden som iordningställdes i lastrummet. Det var tvåans lucka som Sjömansskolans elever mestadels använde för övning och därför kom den så småningom att utrustas med ett par kraftiga bompålar med varsin lastbom, elvinschar och hydraulisk lastlucka.

- Den tredje lastluckan, treans lucka, var belägen ett stycke för om kryssmasten på poopdäck. Luckan kom delvis att byggas över med ett ventilationsrum och kvarvarande del försågs med skylight men kom likväl att fungera som lastlucka till den maskinverkstad och det ånglaboratorium som iordningställdes i lastrummet. I förkant av lastrummet byggdes även ett trapphus till mellandäck.



- Den aktersta lastluckan, fyrans lucka, var belägen direkt akter om däckshuset vid 1906 års styrplats. Fyrans lucka försågs troligen även den med skylight för att ge ljus åt det motorlaboratorium samt den maskincentral för skolans ekonomiavdelning som iordningställdes i lastrummet. Vid fyrans lucka fanns tidigare en lastvinsch som drevs med hjälp av en råoljemotor, det är i nuläget okänt när denna maskinella utrustning togs bort. I en tidningsartikel från 1981 i tidningen Arbetet skriver Jan Davidsson att det förr fanns fem lastluckor på Viking, men i Davidssons senare utkomna bok "Viking" finns dock inte denna uppgift med varpå det får antas att någon femte lastlucka aldrig funnits.

- Ytterligare maskinell utrustning än fjärde luckans råoljemotor togs bort under åren med Sjömansskolan. Mest omfattande bör arbetet ha varit då den så kallade Donkeypannan med pannrum, vinsch, kättinghjul, kolboxar och det ovan poopdäck uppstickande rökröret (skorstenen) togs bort, för att lämna plats åt det fönsterförsedda trapphus som tidigare beskrivits. I anslutning till Donkeypannans skorsten i framkant på poopdäck fanns även en liggande cylindrisk septiktank på benstativ vilken också den togs bort.

- Av invändigt konstruktionsarbete gjordes bland annat om- och nybyggnad av botten tankar, djuptanken under treans lastrum togs bort, durk, maskinbädd samt plattform byggdes i maskinrum och ånglaboratorium samt det att ny durk lades i riggarverkstad och pumprum. Vid ettans lastrum byggdes ovanpå undre mellandäcket ytterligare ett däck där bland annat tvättstuga, torkrum samt stryk- och mangelrum inrättades. Längst akterut i samma plan anordnades ett maskinförråd. Det var vid inventeringstillfället i oktober 2013 oklart om de på 1950-talet tillkomna mellandäcksnivåerna finns kvar.

- På nuvarande mellandäck skedde mycket stora förändringar på 1950-talet, i grova drag innebar det att man iordningställde utbildningskök, förråd, kyl- och frysrum, kockmäss, elevmäss, diskrum, barservering samt det att de många mindre hytter som fanns där byggdes om och ersattes av 60 tvåmanshytter samt två sexmanshytter för de dryga hundratalet internerade eleverna.

- Under 1970-1980-talet växte behovet av omfattande underhålls- och reparationsarbeten på Viking. År 1974 bedömdes stående rigg vara så svårt rostangripen att en grundlig utredning av Det Norske Veritas skulle genomföras. År 1977 var Viking delvis nedriggad då renoveringsarbeten utfördes, men det kom att dröja till 1983 innan den stående riggen hade renoverats färdigt. Enligt uppgift skulle då i princip hela den äldre rostangripna stående riggen ha bytts ut.

- I början av 1980-talet beströks delar av Vikings däck med grön asfalt efter att däcksplankor ruttnat med påföljande läckage som följde. Värt att påpeka är att problemen med läckande däck dessvärre tycks ha återkommit då just det var anledningen till att de sista eleverna lämnade det dåvarande skolfartyget Viking redan under 1993.

- Beslut togs 1985 att Viking skulle rustas upp och vara i gott skick lagom till ett seglingsevenemang i Göteborg 1986, men några betydande reparationer och renoveringar genomfördes inte vid denna tidpunkt.

- År 1987 höll Viking på att sjunka vid kajen i gästhamnen vid Lilla Bommen efter att ett rör i pumphuset sprungit läck, men man lyckades hålla skeppet flytande.

- År 1992 sågs Vikings botten över på Cityvarvet, riggen konstaterades då vara i dåligt skick men detta åtgärdades inte vid detta tillfälle.

- En ny stävdekoration tillverkad av Oregon pine, med föregående dekoration som förlaga, monterades 1993. Den förevarande stävdekorationen var rötskadad och hade upprostade infästningar men finns idag bevarad ombord på Viking.

*Flytande vandrarhem / hotell, restaurang, konferensanläggning 1994-1998 (se ritning 1995)  
(Burgården HRS i samarbete med Liseberg)*

Ett mycket omfattande renoverings- och ombyggnadsarbete utfördes under 1994, i huvudsak av och vid Gotenius varv. Då den dokumentation som ska finnas av dessa arbeten i dagsläget inte varit tillgänglig att studera beskrivs endast kortfattat ett urval av de förändringar av Viking som genomfördes 1994.



*Bogsering 1994 till Gotenius varv.*



*Under renoveringen 1994 i docka på Gotenius varv.*



Viking under etapp 1 vid Gotenius varv.

Under en första etapp av ombyggnation och renovering fokuserades på renovering av rigg, däck och skrov. Vid arbetet med riggen fick toppstänger, rår, mesangaffel och bom tas ned. Rostangreppen var värre än befarade och innebar ett omfattande arbete med att blåstra, laga, rostskydda och delvis nytillverka. Skrovet visade sig även det vara sämre än väntat och läckte in vatten till följd av sönderrostade plåtar. Av invändiga jobb som gjordes på Gotenius varv kan nämnas att ett nytt barlastsystem konstruerades och i anslutning till detta restaurerades pumprummet.

- Bland de omfattande däckarbetena som utfördes är värt att nämna att poopdäck fick nytt däck, återigen av Oregon pine. Backdäck fick även det nytt trädäck, ankarna pallades upp permanent på backen, en ny ventilationstub monterades, den gamla skeppsklockan sattes upp igen och elektrisk belysning i lanternorna installerades, en fungerande ankarlävert enligt äldre utförande iordningställdes samt att en ny kobrygga mellan backdäck och poopdäck byggdes.

- Av fast däcksutrustning som förändrades är värt att nämna att livbåtar med dävertar från 1950-talet togs bort, ventilationsrör/skorsten från skolans kök revs, tvåans lastlucka byggdes om och försågs med skylight samt att lastbommarna och winscherna togs bort. Sannolikt kom

då sådana skotstall och fallvinschar som finns vid övriga master återigen på plats vid fockmasten, i dagsläget finns dock inte dessa fallvinschar ombord.

- Det fönsterförsedda trapphuset längst förut på poopdäck revs också och ersattes av en maskinkapp med rökrör och septiktank (atrapp). En ny fungerande styrplats bestående av nytillverkade dubbelrattar och rortall med styrinrättningen tillhörande kättingar och länkar byggdes vid platsen för 1906 års styrning mellan kryss- och mesanmast.

- Platsen midskepps där styrningen var placerad från 1916 och framåt var inte möjlig att återanvända då det byggdes ett hisschakt där. Hissen var en del i arbetet med att förbättra tillgängligheten på Viking och därtill togs en större öppning upp i skrovsidan på mellandäcksnivå och till denna byggdes en ny landgång med flackare lutning.

- Av de däckshus som fanns 1994 var det endast karthyttan som befanns vara i så gott skick att den i sin helhet kunde bevaras efter lättare renovering/restaurering.

- Under den andra etappen byggdes Vikings inre om fullständigt till att bli ett modernt hotell med ny restaurang och konferensanläggning. Skrovet tömdes och gjordes plåttrent där så gott som all inredning från Sjömansskolans tid revs ut, exempelvis lyftes all maskinell utrustning från motorverkstad och ånglaboratorium ur. Det helt tomma skrovet blåstrades invändigt varpå man sprutade bordläggningsplåt, skott och undersidor av däck med tvåkomponent isolering. Stor vikt lades vid hög brandsäkerhet då brandväggar och sprinklersystem installerades.

- I anslutning till den nya landgången byggdes ett nytt entresolplan med lobby, reception och garderob samt spiraltrappa upp till det nya köket, baren och restaurangen på huvuddäck.

- Riggerverkstaden i treans gamla lastrum gjordes om till en utställningshall och konferensavdelning med gruppum och samlingsalar.

- Ett 60-tal mindre hytter på mellandäck byggdes om till skeppslogi med 45 dubbelrum, 3 enkelrum samt det att på huvuddäck inreddes 6 större hotellrum med högre standard. Längst akterut på detta däck nytillverkades inredning i äldre stil till den tidigare kaptenshyttan med salong och gästhytt.

*Flytande vandrarhem / hotell, restaurang konferensanläggning 1998-2008*  
(Lisebergs Restaurant AB)

År 2000 gjordes en mindre ombyggnad av rummen på skeppslogit, mer detaljer om detta saknas dock i dagsläget. Samma år sågs delar av den stående riggen över.

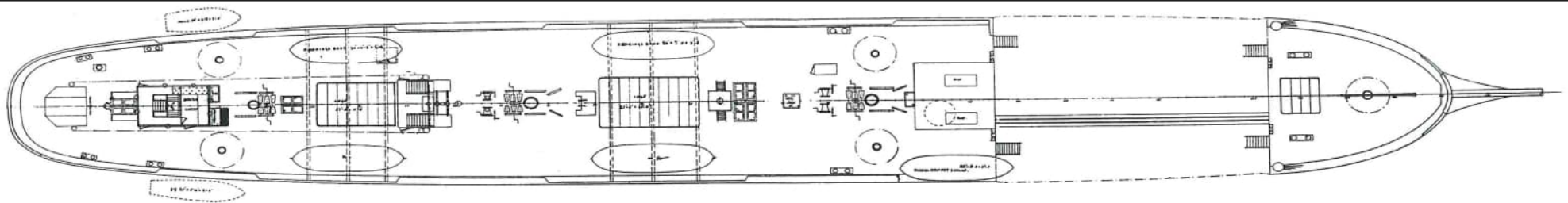
*Flytande hotell, restaurang, konferensanläggning 2008-2013* (ritning 2008)  
(Nya Hotell Liseberg Barken Viking),

År 2008 invigdes nya Hotell Liseberg Barken Viking efter omfattande interiöra renoverings- och ombyggnadsarbeten. Kortfattat innebar detta att de tidigare förhållandevis små rummen på mellandäck slogs samman till färre antal hotellrum av modern hög standard, vilket bland annat innebar att de försågs med separata badrum.

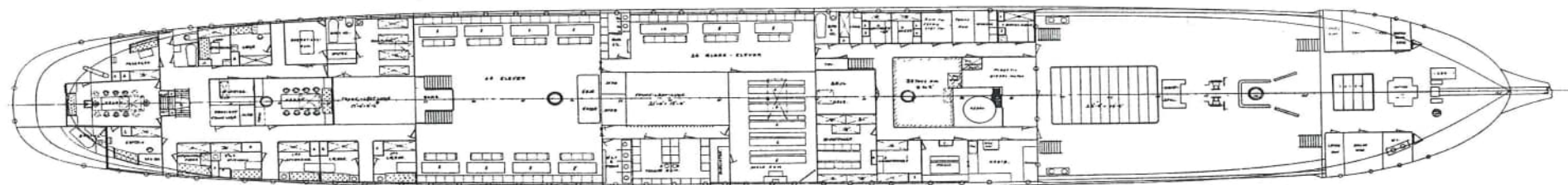
- Hela den stående- och vad som bevarats av löpande rigg totalrenoverades 2011 på Cityvarvet. Samtliga master på Viking kapades och hon riggades ned totalt under det omfattande arbetet som sysselsatte ett fyrtiotal svenska och holländska arbetare.

*Flytande hotell, restaurang, konferensanläggning 2013-*

Ett nytt mindre trädäck med sittplatser på främre delen av poopdäck byggdes 2013.



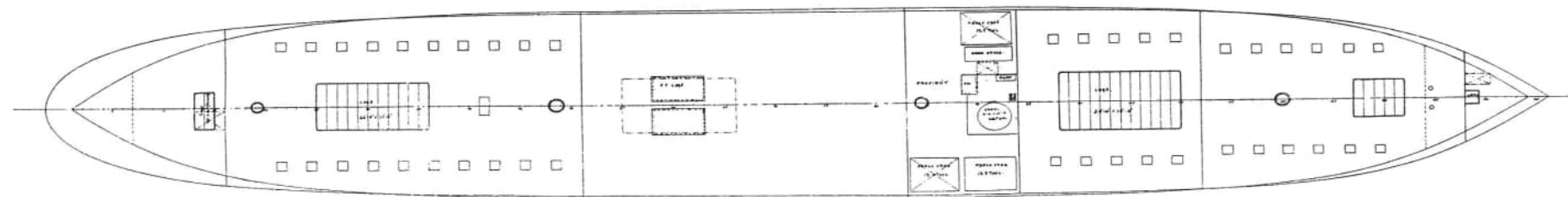
Back och poopdäck



Huvuddäck

S. N<sup>o</sup> 253

LÄNGDE PP. ----- 287'-4"  
 BREDDA MOULDED ----- 45'-9½"  
 DYBDE MOULDED ----- 26'-5"

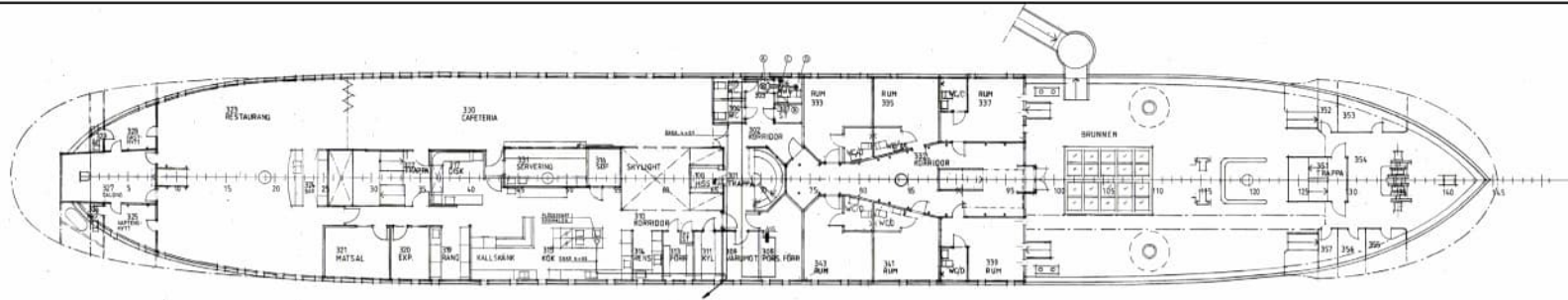


Undre däck/Tankdäck

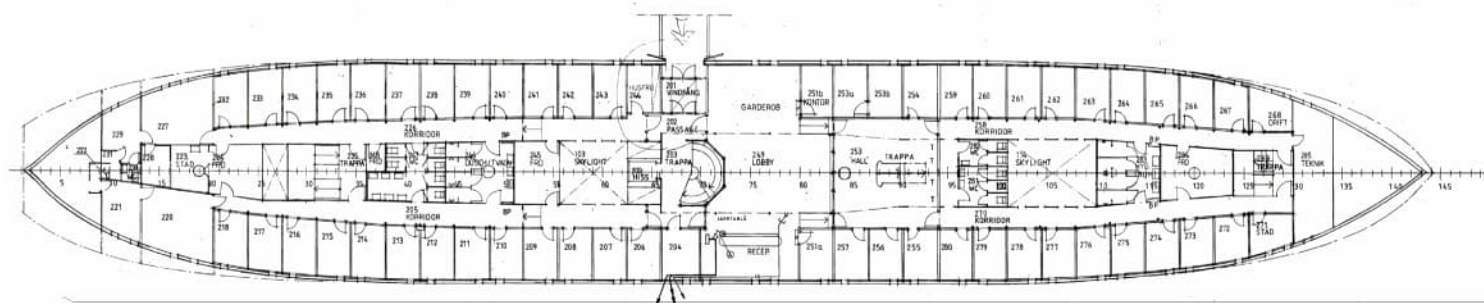
Dispositionsplan, 9 dec 1906

*Dispositionsplan från 1906 av back och poopdäck, huvuddäck och undre däck/tankdäck*





HUVUDDÄCK

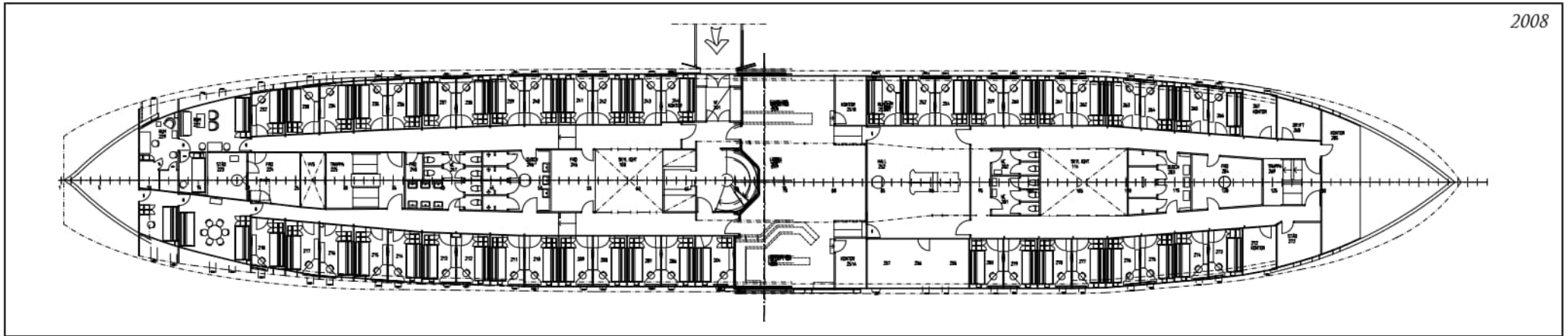


MELLANDÄCK

RELATIONSRITNING

Dispositionsplan från 1995 av huvuddäck och mellandäck





*Dispositionsplan från 2008 av mellandäck*

## Barken Viking - ett unikt segelfartyg

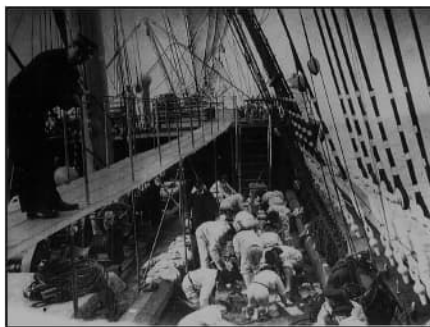
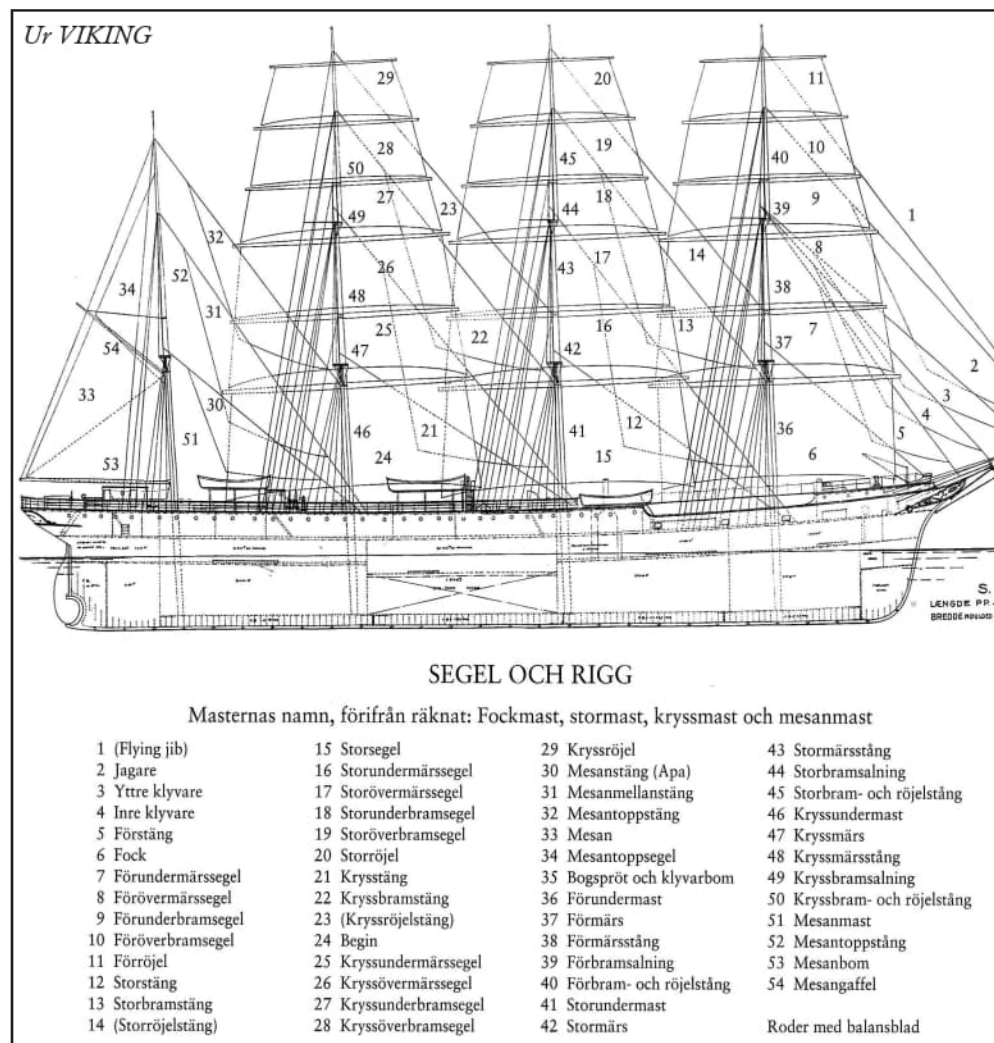
Barkskepp och fullriggare har tre till fem master. Barkskeppet för råsegel på samtliga master utom mesanmasten längst akteröver som vanligen är riggad med ett eller ibland två gaffelsegel samt toppsegel. Fullriggaren däremot har rån och råsegel på samtliga master.

I allmänhet avses med "bark" ett tremastat barkskepp och av sådana fartyg har byggts mer än 4000 runt om i världen. Barken Viking är en av åtta fyrmastade barkar i världen som finns kvar, av de mer än 400 som byggdes. Mot den bakgrunden är Viking intressant och hennes karaktär som fyrmastbark är unik i Norden och världen.

Sammantaget har det i Sverige, Norge, Danmark och Finland byggts flera tusen segelfartyg de senaste seklerna. Viking är med sin längd av 97 m (stäv till stäv) det allra största av samtliga segelfartyg som byggts i Norden.

Viking har seglat under tre nordiska flaggor; dansk 1906-29, finsk 1929-51 och därefter svensk (som stationärt liggande).

Viking är ett skopodäcksfartyg, vilket syftar till att poopdäcket är ovanligt långt. Ordet poop kommer från franskans poupe som betyder akter. Backen är kort och skiljs från poopen av den ej överbyggda del av huvuddäcket som kallas "brunnen". Över brunnen löper en kobrygga som sträcker sig mellan backen och poopen.



Styrman Poulsen övervakar elevernas perselvård i "brunnen". Kobryggen i äldre tider och idag. Äldre foto ur VIKING.



## Kulturhistoriska kvaliteter på Barken Viking

Här följer en beskrivning av Barken Viking där vi pekar ut de delar av fartyget som anses ha kulturhistoriska kvaliteter och är värda att uppmärksammas och bevaras.

Karakteristiskt för Viking är den yttre skepnaden vilken påtagligt vittnar om den aktiva segelfartygsepoken under första halvan av 1900-talet. Som en följd av att Viking genomgått flera omfattande ombyggnationer och renoveringar finns förhållandevis få ursprungliga delar från den aktiva äldre tiden bevarade. Generellt är det på och i anslutning till poopdäcket, brunenn och backen vi identifierat de flesta av Vikings kulturhistoriska kvaliteter med delar av vikt att bevara.

Vid sidan av ursprungliga delar från Vikings tidiga år uppmärksammas även ett mindre antal autentiska delar från 1950-talet. Dessa delar anser vi ha betydande historiskt källvärde i egenskap av att de representerar ett tidslager på Viking som idag är tämligen svårt att spåra ombord.

Slutligen vill vi också uppmärksamma ett antal rekonstruerade och renoverade delar som bedöms ha utförts och gestaltats med kvalitet och omsorg i förhållande till fartygets karaktäristiska uttryck (se stycket om processuell autencitet i den avslutande diskussionen).



g) Barken Viking för fulla segel, årtal okänt. Bild Library Victoria



h) Styrplatsen någon gång efter år 1916

i) Vinschning med Jarvis brassvinsch

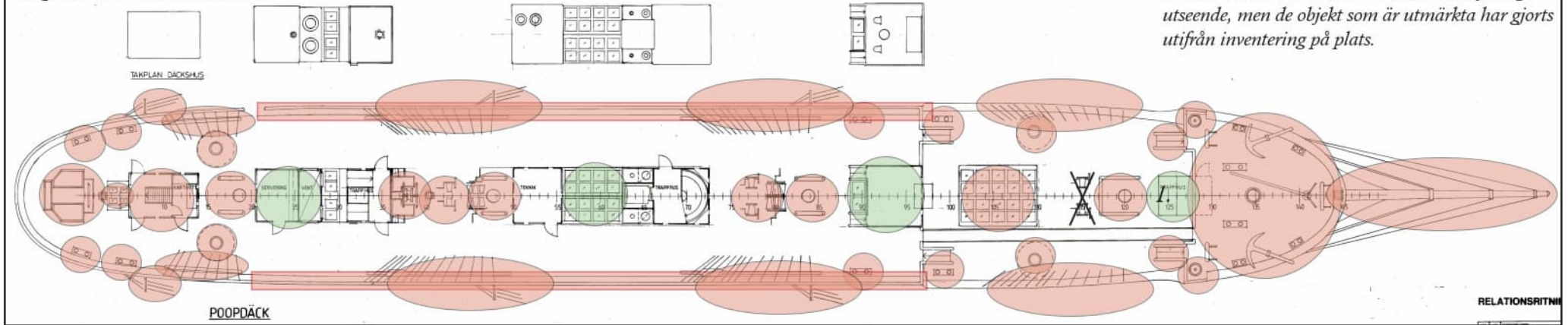
j) Dopceremoni vid linjedop

k) "Pigga prentisar (befälselever) i sjöunderering på däckshus"

l) Arbete i riggen på mycket hög höjd

Samtliga bilder ur VIKING.

Poop- huvud- och backdäck



Planen är inte överensstämmande med befintligt utseende, men de objekt som är utmärkta har gjorts utifrån inventering på plats.

Följande rödmarkerat skall bevaras:

Relingen (inkl. stöttor och brädgång) i hela dess längd, all stående- och löpande rigg samt alla trädörrar ovan däck.

Följande grönmärkat bör bevaras: (och inte flyttas)

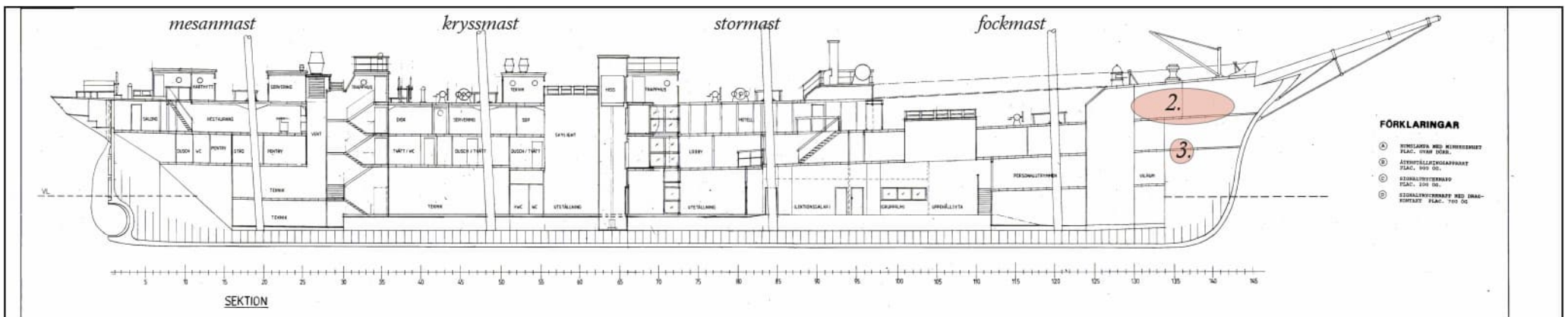
1. Nedgångskapp, dvs ingång till trapphus, sannolikt från 1950-talet och byggd av nitad plåt. Viktigt tidsdokument.

2. Backen (utrymmet under backdäck) tidigare förråd och timmermansverkstad, idag förrådsutrymmen, wc och trapphus.

2a. Ursprungligen ångdrivet ankarspel (ångspel).

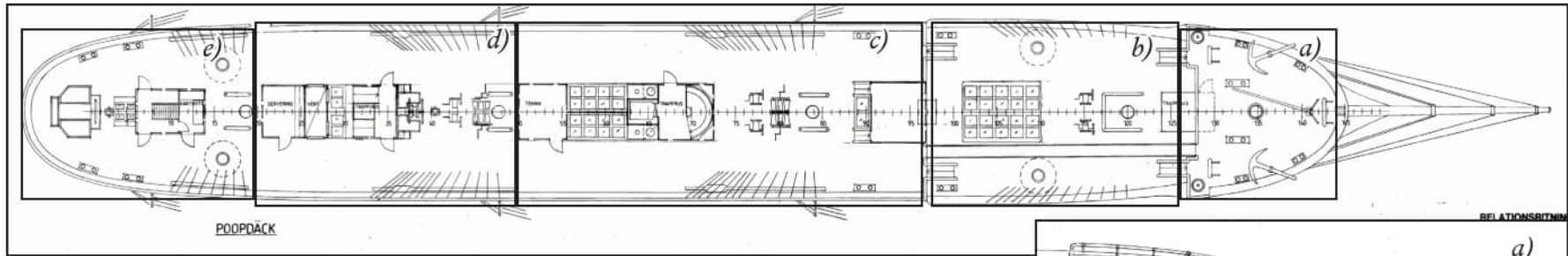
2b. Bädd till ankarspel av träplankor, troligen från 1906.

3. Lucka av trä vid nedgång till tanktoppen.

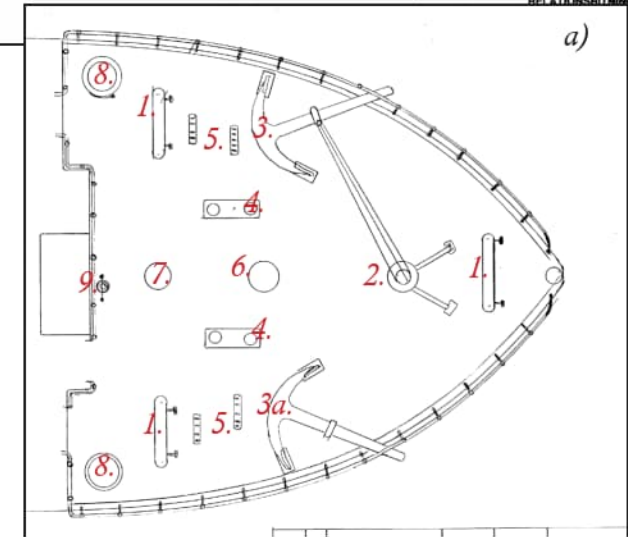
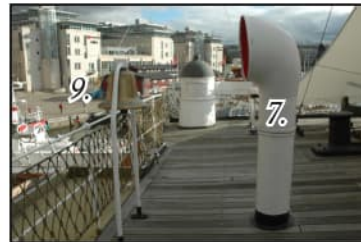
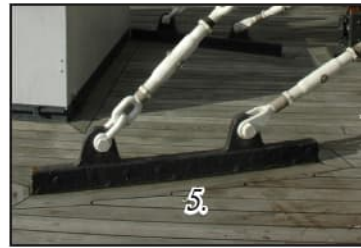
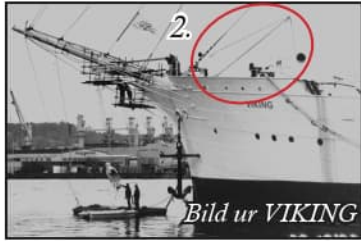


FÖRKLARINGAR

- ① RENGJORD MED MENNESKLIKT FLÅC, 1700-1800.
- ② ÅRSTÄLLNINGSPUNKT FLÅC, 900-00.
- ③ SIGNALUTRYMMEN FLÅC, 100-00.
- ④ SIGNALUTRYMMEN MED INÅG-KONTAKT FLÅC, 700-00.



kartbild a)

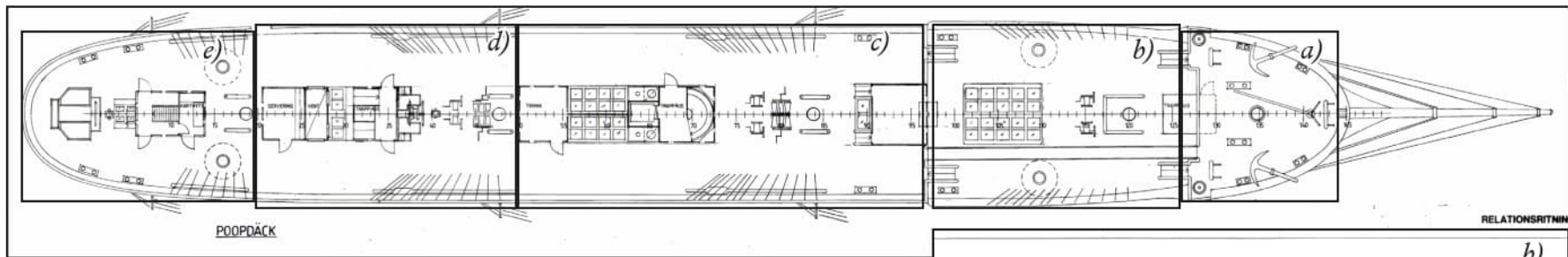


Förklarande text till fasta objekt ovan däck

Denna illustration visar på de objekt som är utmärkta och har höga kulturhistoriska kvaliteter, för översikt se färgkarta.

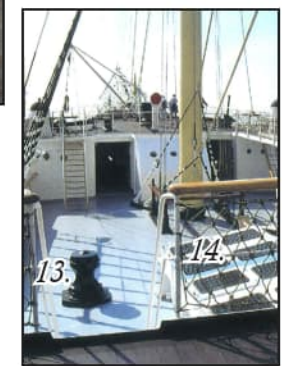
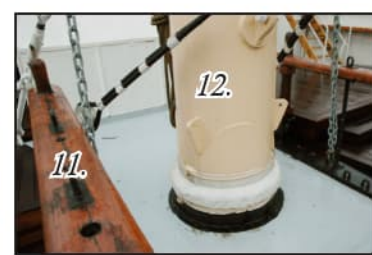
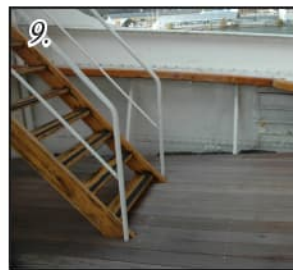
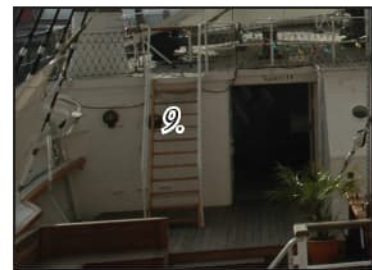
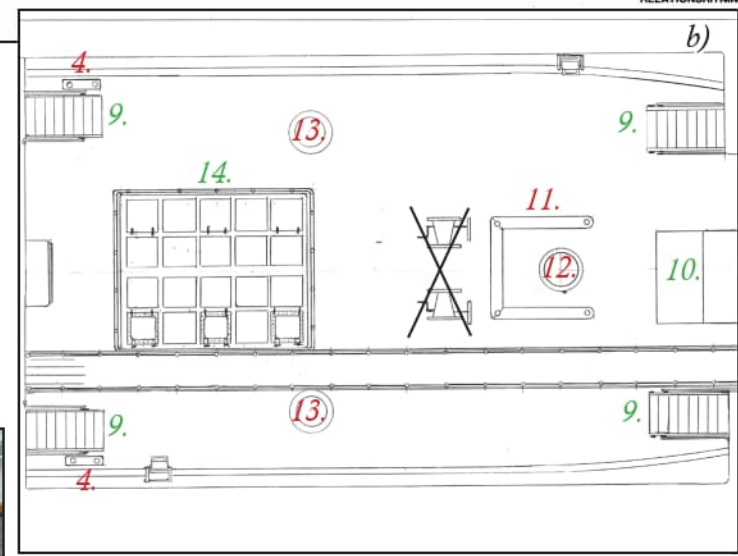
kartbild a)

1. Nagelbänk
2. Ankardävert
3. Ankare
- 3a. Ankare (troligen original / äldre hörande till Viking)
4. Pollare
5. Däcksinfästningar till stag
6. Kapstan / gångspel
7. Ventilationstub (tillverkad 1994 enligt äldre modell)
8. Sidolanternor / fyr torn
9. Ursprunglig skeppsklocka



kartbild b)

- 4. pollare
- 9. lejdare
- 10. nedgångskapp (se sid. 17)
- 11. skotstall (nagelbänkar vid masten)
- 12. fockmast
- 13. kapstan / gångspel
- 14. skylight (idag till stora delar överbyggt med ett trädäck)



kartbild d)

7. ventilationstub (tillverkad 1994 enligt äldre modell)

12. kryssmast

19. nagelbänk

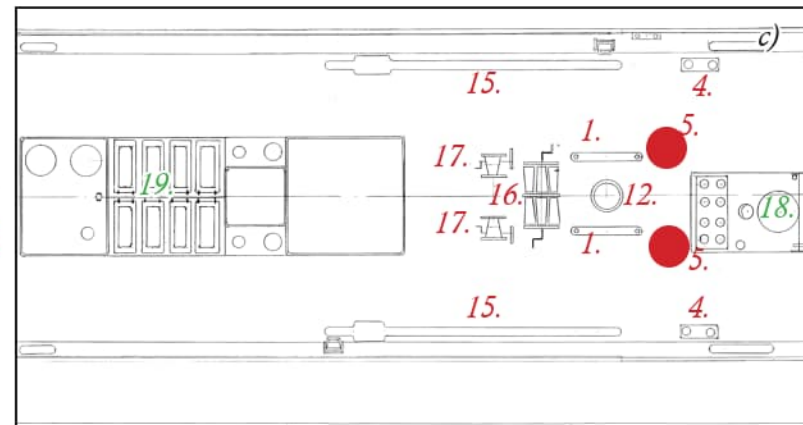
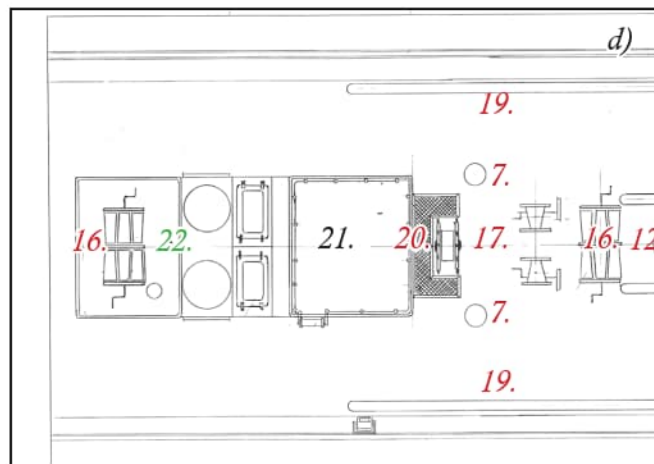
16. brassvinsch (stormastens vinsch på bilden)

17. fallvinschar

20. styrplats med dubbelratt (kopia av original), även rortrall samt styrledning från 1994

21. däckshus med trapphus och på taket byggd "navigationsbrygga" från 1994

22. däckshus (numera serveringshytt)



kartbild c)

4. pollare

5. däcksfästningar till stag

12. stormast

15. nagelbänk

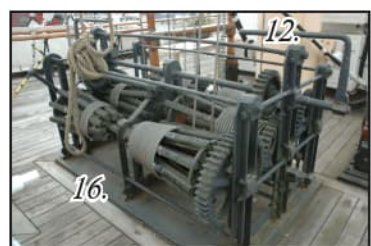
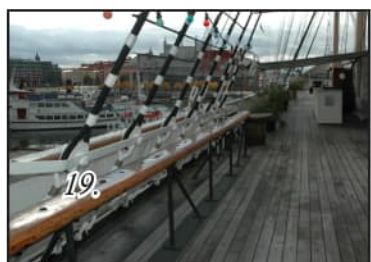
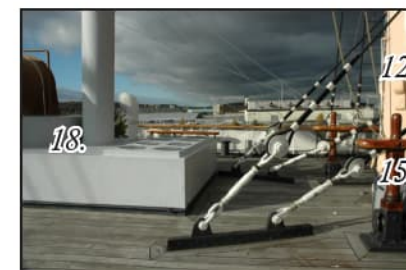
16. brassvinsch av Jarvis patent

17. fallvinschar

18. maskinkapp, skorsten, septiktank

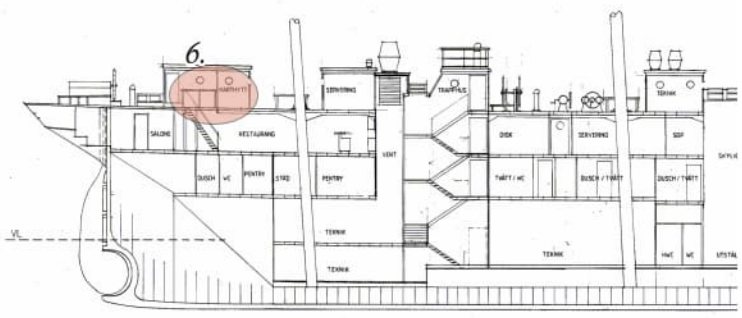
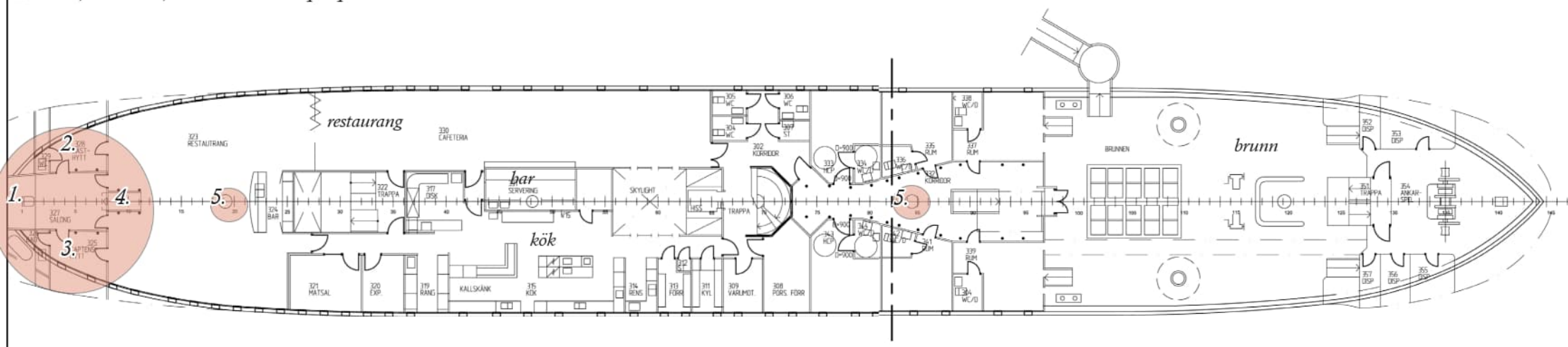
(atrapp från 1994)


19. skylight, 3:ans tidigare lastlucka, (ej på bild)



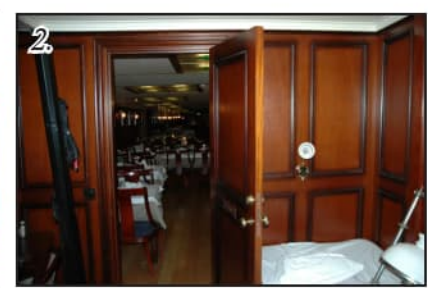
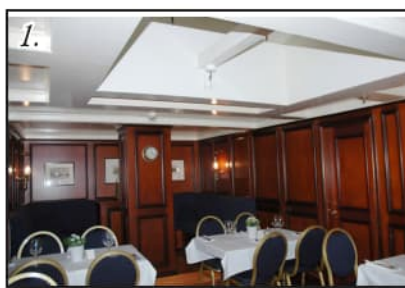
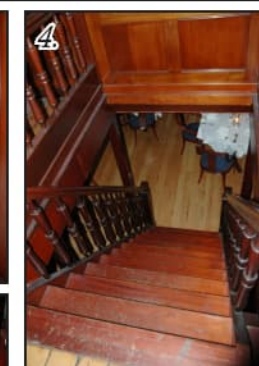


Backen, brunnen, huvuddäck och poopdäck

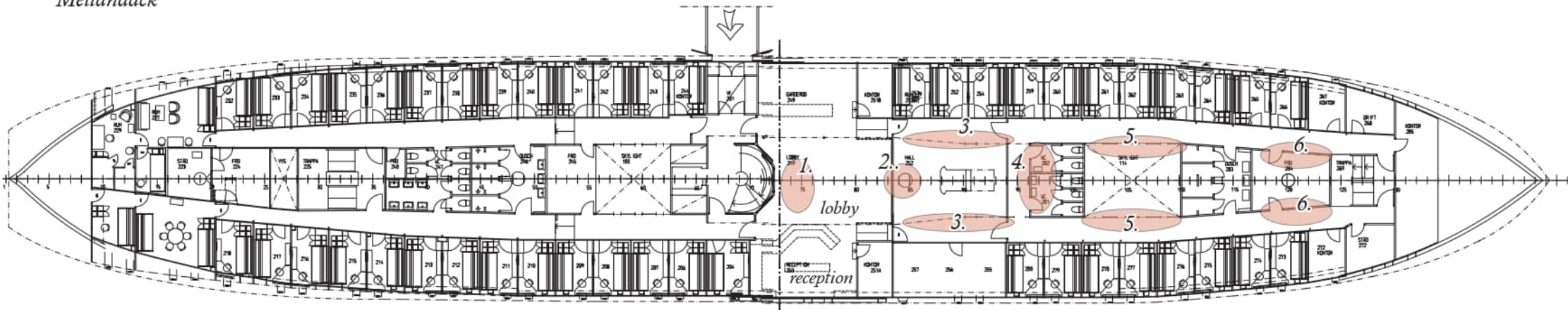



Följande rödmarkerade objekt skall bevaras: 

1. salong till kaptenshytt
2. passagerarhytt / gästhytt
3. kaptenshytt  
Utrymmena 1, 2 och 3 med väggpaneler, profilerade taklister mm är utförda i äldre stil.
4. trappa, tillverkad vid Göteborgs stads yrkesskolor avd för möbelsnickare på 1950-talet
5. mast med äldre mastkrage
6. karthytt / navigationshytt med originalinredning; (delvis kompletterad senare i samma utförande), väggpaneler och övriga träarbeten i mahogny, trägolv i äldre utförande, skänk med kartbord samt infällda kompasshus i mässing, soffå i fint utförande av mahogny. Trapphallen med paneler, äldre dörrar, beslag och ventiler samt trappräcke från 1950-talet i äldre utförande.



## Mellandäck



Följande rödmarkerade objekt skall bevaras: 

Samtlig nitad plåt i inredningen bör bevaras och hållas synlig  
På flera ställen finns inskriptioner i stål balkar om var de är tillverkade,  
dessa bör om möjligt behandlas varsamt så att inte inskriptionen skadas.

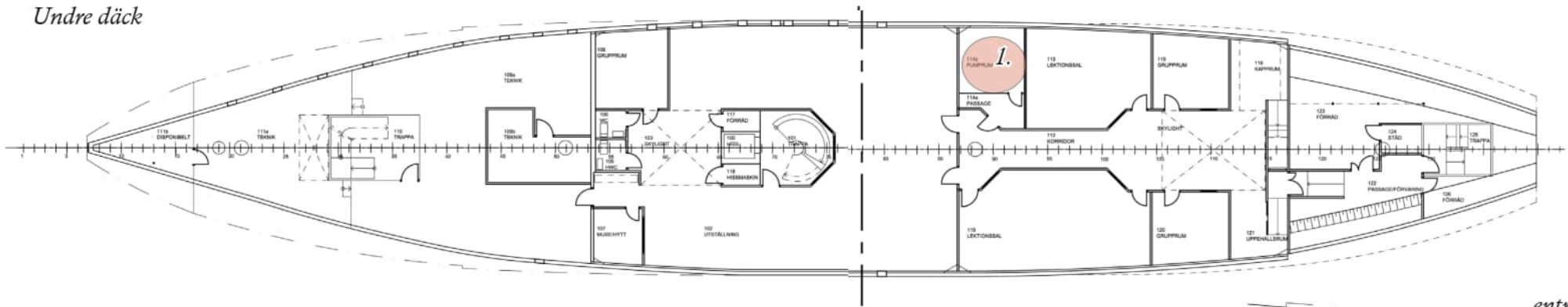
1. roderkista. Vid lobbyn hänger ett emblem i form av en sköld från byggnadsvarvet Burmeister & Wain
2. mast med äldre mastkrage
3. stålbalkar, bör hållas synliga. Finns på flera ställen, bl a i lobbyn
4. ingång med äldre plåtade dörrar, rundade karmar och skott med nitad plåt
5. ventiler/öppningar in till f d lastrummet
6. nitad plåt på skott med synliga skador efter lastning som är viktiga historiska spår



Detalj av stålbalk med inskription



## Undre däck



Följande rödmarkerade objekt skall bevaras: ●

Samtlig av inredningens nitade plåt med synliga nitskallar bör hållas synlig. På flera ställen finns inskriptioner i stålbalkar om var balkarna är tillverkade, dessa bör om möjligt hållas synliga och behandlas varsamt så att inte inskriptionerna blir oläsbara, skadas eller råkar avlägsnas helt.

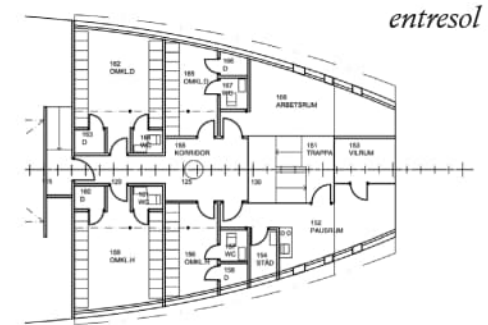
1. Pumphuset med utrustning huvudsakligen från 1950-talet

Diverse lösa interiörer:

- originalratt, hänger högt upp på skottet i ljusschaktet vid storluckans f d lastrum. En till äldre ratt hänger i utställningshallen tillsammans med: - nakterhus
- äldre stävdekoration av trä (förlagan till den nuvarande).
- en fondvägg med bevarade mahognypaneler från salongen på Viking, ursprungligen fanns dessa paneler på ångfartyget Kalix.



Nakterhus



entresol



Originalratt



Stävdekoration



Mahognypaneler från ångfartyget Kalix

## Avslutande diskussion

*Här förs ett resonemang om Barken Viking som ett maritimt kulturarv utifrån olika värdekriterier. Diskussionen avslutas med sammanfattande kritiska punkter.*

Barken Viking kan kategoriseras som ett maritimt kulturarv i vid bemärkelse och mer specifikt som en del av "det flytande kulturarvet" med historiskt värdefulla flytande fartyg. Värt att påpeka är att Viking i dagsläget formellt inte betraktas som ett museifartyg och inte heller har utpekats som historiskt värdefullt av Statens Maritima Museer. För det flytande kulturarvet finns, vid sidan om ett allmänt utförelsförbud av äldre kulturföremål, inget formellt skydd som omfattar exempelvis kulturhistoriska värden. Kategoriseringen av Viking är inte okomplicerad då hon vid sidan av att vara ett flytande fartyg också är registrerad som en fastighet. Fastigheten Barken Viking omfattas därmed av PBL, dvs förändringar av fartyget måste föregås av bygglov. Sedan 1950-talet har Viking legat stationärt vid Lilla Bommen och detta område ingår i ett riksintresse för kulturmiljövården samt i Göteborgs kommuns bevarandeprogram.

### *Autenticitet och dokumentvärde*

Man kan generellt säga att det är den yttre skepnaden som är karakteristiskt för Viking då detta påtagligast vittnar om den aktiva segelfartygsepoken. Förhållandevis få ursprungliga/autentiska delar finns dock bevarade från fartygets äldsta historia vid det tidiga 1900-talet. Interiört är det i huvudsak fråga om konstruktiva delar som bordläggning, spant, balkar och skott som bevarats. Utvändigt är det främst på och i anslutning till poopdäck, brunnen och backen vi menar att man återfinner mest av de ursprungliga/autentiska delar som har högt dokumentvärde och därmed är värdefulla att bevara i egenskap av historiskt källmaterial. Vidare finns ett mindre antal lösa autentiska detaljer från Vikings tidiga 1900-tals historia med stort dokumentvärde utplacerade ombord, särskilt värda att nämna är rattarna, stävddekorationen samt ett emblem i form av en sköld från byggnadsvarvet Burmeister & Wain.

Vid sidan av dokumentvärden och autenticitet relaterat till ursprungliga delar, kan man med fördel använda sig av begreppet processuell autenticitet då det gäller ett gammalt och under åren förändrat fartyg som Viking. Med detta begrepp flyttas fokus från ursprungliga delars värde som historiskt källmaterial till de kvaliteter som rekonstruerade, kopierade och renoverade delar kan ha med avseende på materialanvändning, metod och gestaltning. Några betydande exempel på delar med denna typ av kvaliteter är stående- och löpande rigg, kobryggan, ventilationstuber, maskinkappen, styrplatsens dubbelratt och rortrall, nödstyrningens ratt och rortrall, kaptenshytten med gästhytt och salong samt även den delvis rekonstruerade karthyttan med dess trapphall.

### *Sällsynthet*

Viking byggdes som ett seglande lastförande skolfartyg och är det största segelfartyg som byggts i Norden. Av de mer än 400 fyrmastade barkar som byggts runt om i världen finns i dag totalt åtta äldre/ursprungliga fyrmastbarkar bevarade i flytande skick. Då Viking ursprungligen konstruerades som ett renodlat segelfartyg och därefter aldrig fått någon hjälpmaskin installerad så tillhör hon en sällsynt skara av fyrmastbarkar utan hjälpmaskin. Vid sidan om Viking finns endast tre andra sådana flytande fartyg bevarade, och det gör Viking till ett unikt fartyg i ett globalt perspektiv!

### *Representativitet*

Viking kan på ett övergripande plan sägas vara en representant för de tusentals råriggade lastförande storseglare som för drygt hundra år sedan korsade världshaven. I synnerhet är dock Viking representativ för den sista generationen av oceangående fyrmastbarkar av stål som byggdes i början av 1900-talet och som var i aktivt bruk fram till strax efter andra världskriget. Därtill kan Viking även ses som en representant för stora äldre segelfartyg som efter att ha tagits ur aktiv tjänst fått leva vidare då de byggts om till stationära flytande restauranger, vandrarhem och hotell.

### *Identitetsvärde, symbolvärde och kontinuitetsvärde*

Viking har legat stationärt i området kring Lilla Bommen i mer än 60 år och är att betrakta som ett betydande landmärke med stort identitetskapande värde för Göteborg. Att Viking är ett landmärke som är flytande och flyttbart gör henne minst sagt ovanlig i staden. I egenskap av att ha varit ett oceangående segelfartyg och därefter ett stationärt skolskepp för utbildning av sjöfolk fungerar Viking som en tydlig symbol för idén om sjöfartsstaden Göteborg. Fartygets starka koppling till undervisning inom sjöfart är ett tema som, med undantag från tiden under finsk flagg, haft kontinuitet från 1906 ända fram till 1993. Efter att de sista eleverna lämnade Viking har hon fortsatt att fungera som flytande vandrarhem/hotell och restaurang, vilket är ett tema som haft kontinuitet sedan 1980-talet.



*Barken Viking årtal okänt. Bild Library Victoria*

## Framtiden

Inför utvecklingsarbetet med om- och tillbyggnadsplaner så är det ur kulturhistorisk synpunkt viktigt att också planera underhållet av Viking på ett varsamt och ekonomiskt sätt utifrån ett system med återkommande åtgärder. Det är framförallt fartygets klimatpåverkade utvändiga delar som är mest utsatta och behöver åtgärdas regelbundet. I särskilt behov av direkta underhållsinsatser är i dagsläget de av järn tillverkade brass- och fallvinscharna.

Det är väsentligt att Vikings yttre "fartygskaraktär" bevaras. Nybyggnation på poopdäck bör söka anpassas till äldre däckbyggnader i fråga om grundformer och proportioner.

Det är också önskvärt att ägare, operatör och vänförening söker tillvarata möjligheterna att förmedla Vikings mångskiftande historia ombord på fartyget. Som ett möjligt alternativ till en fast museal avdelning, likt den som nu finns i utställningshallen, kan ett medvetet nyttjande av fotografier tänkas. Att placera ut fotografier från varierande tidsperioder är ett effektivt sätt att förmedla mycket historia kring Viking på lite utrymme. Särskilt från Vikings tid som aktivt segelfartyg fram till mitten av 1900-talet tycks en mängd vältagna fotografier finnas bevarade.

Viking var på 1980-talet avsedd att ingå som en viktig del i det maritima upplevelsecentrum (Maritiman) som var under etablering. Så blev nu inte fallet, men Vikings miljöskapande värde i kajområdet vid Lilla bommen är påtagligt. Viking minner om svunna tider då stora segelfartyg var en vanlig syn i Göteborgs då centralt belägna hamnar. I det fall en sk kulturhamn för äldre flytande fartyg etableras i närområdet kommer Vikings miljöskapande värde att accentueras än mer.



## Sammanfattande kritiska punkter

- Barken Viking är en av åtta fyrmastade barkskepp bevarade i världen, av fyrmastbarkar utan hjälpmaskin finns endast fyra bevarade.
- Området kring Lilla Bommen ingår i ett riksintresse för kulturmiljövården samt i Göteborgs kommuns bevarandeprogram.
- Barken Viking är ett betydande och unikt landmärke i Göteborg.
- Generellt är det på Vikings poop- huvud- och backdäck som de flesta delar av vikt att bevara finns.
- Det är Vikings yttre skepnad med skrov, stående- och löpande rigg, däckstrutning och däckbyggnader – som är förknippade med att framföra fartyget till sjöss – som utgör själva essensen av Viking och är det mest karaktäristiska.
- Avläsbara spår efter de tidigare lastluckorna har en viktig funktion genom att de berättar om Vikings historia som lastförande segelfartyg.
- All nitad plåt, såväl in- som utvändigt, är viktiga tidsdokument och de bidrar till att Vikings karaktär av ett äldre fartyg upplevs som autentiskt. Även skott med partier av intryckt plåt i anslutning till den gamla storluckans lastschakt har högt värde som historiskt källmaterial då de berättar om Vikings förlutna som lastförande segelfartyg.
- Vid sidan av nitad plåt är det i första hand fönsterventiler, balkar och master med mastkragar som tillsammans ger interiören karaktär av ett äldre fartyg, detta bör bevaras och vara synligt för att berätta om Vikings historia.
- Kart- / navigationshytten har kvar dess originalinredning av massiv mahogny, till del är inredningen dock kompletterad utifrån den ursprungliga men miljön bör bevaras i sin helhet.



## Ordlista

med bearbetat material ur *Svenskt Nautiskt lexikon av Gustaf STEN-FELT (1920)* och *Båtseglareordbok av Carl Edvard Smith (1899)*

**Akter**, bakre delen av ett fartyg, den ända som är avsedd att icke gå först.

**Babord**, fartygets vänstra sida, då man vänder ansiktet mot fören. Föremål, som befinna sig på denna sida, sägas befinna sig om babord.

**Back** [backdäck], ett mindre halvdäck längst för ut på ett fartyg över huvuddäcket. Ankarna ha här sin plats, då de är intagna.

**Bardun**, de tåg av stående riggen på ett fartyg, som tjäna att stötta en stångtopp akteröver på styrbords och babords sidor. De få sitt namn efter den stång (fortsättning på mast), till vilken de hör, såsom förstångbardun på förmärsstången, storbrambardun på storbramstången o. s. v. Bardunerna krängs med sin övre ända (en ögla) över stångtoppen och halas styva i däck medelst taljrep och jungfrur, de senare fastgjorda till röstjärnen i fartygssidan.

**Bark eller barkskepp**, är ett tremastat [upp till femmastat] fartyg med fockmasten och stormasten försedda med rår och aktermasten (mesanmasten) utgörande en undermast och gaffeltoppsegelsstäng, försedd med snedsegel och gaffeltoppsegel.

**Bogspröt**, en kraftig från ett fartygs förstäv utspringande trästam eller stålcylander, som tjänar att jämte sin rigg såväl föra förseglen på, som stötta den övriga riggen och masterna föröver. Bogspröt är även i många fall det gemensamma namnet för dess förlängningar, klyvar- och jagarbom, som även numera ofta göras i en enda längd.

**Bordläggning**, fartygets yttre plank eller plåtbeklädnad.

**Bottenstock**, ett starkt böjt timmer, som ligger tvärs över kölen, är fastbultat till denna och ger form åt fartygets botten. I järnfartyg motsvaras bottenstocken av en plåt, ställd på högkant tvärs över botten och nitad till denna.

**Brass**, tåg, ett på var sida, som leder från nocken (yttersta ändan) av en rår genom block till en annan mast och ned till däck, stundom även direkt, och har till ändamål att horisontalt ställa rån i större eller mindre vinkel mot fartygets medellinje, beroende på vindens riktning. Med avseende på deras huvudplacering benämnas de [på fartyg med tre master med rår]: förbrassar,

storbrassar och kryssbrassar. För övrigt få de namn efter den rår, de tillhör, alltså: på fören: fockbrass, undre märsbrass, övre märsbrass, brambrass, röjelbrass, på storen (stormasten) storbrass, undre märsbrass m. m., på kryssen (kryssmasten) beginebrass, undre märsbrass o. s. v.

**Brädgång**, den tunnare delen av skeppssidan mellan däck och reling. På järnfartyg består brädgången av tunnare plåt än skeppssidan. Den stötts eller stagas vid däck av fastnitade rund järn, vinkeljärn eller bulbjärn, som kallas brädgångsstötter.

**Brädgångssport** eller stormport, en fyrkantig öppning, försedd med lucka i brädgången, som öppnas för att släppa ut vatten vid överspolning.

**Buteljon**, kort arm av järn eller trä, som sticker ut från fartygssidan och uppbär ett brassblock, halsblock e. d. Den stötts av stag, som kallas buteljonsstag.

**Båt dävertar**, armar av trä eller böjda, svåra rundjärn, under vilka båtarna hissas, och från vilka de firas i sjön.

**Båtgalgar**, balkar, som vila på stötter, fastsatta i relingen på en höjd av 7 å 8 fot över däck, och som gå tvärs över fartyget. De tjäna att stjälpå båtarna över på segelfartyg, då man är till sjöss.

Bändsel begagnas då man vill förena bredvid varandra liggande tåg eller bända tillsammans två parter av samma tåg med en hårt åtdragen smäcker lina.

**Djuptank**, cistern i lådform, inbyggd i något av lastrummen för förande av vattenbarlast vid behov.

**Donkeypanna**, mindre ångpanna, som lämnar ånga till hjälpmaskinerna ombord, såsom ångspel, styrmaskin, vinschar m. m.

**Dop** [linjedop], vid passerandet av ekvatorn och även förr i världen Gibraltar, brukar man döpa sjömän, som för första gången passera dessa ställen.

**Durk**, golv i allmänhet ombord å fartyg, t. ex. i skans eller kajuta.

**Däck**, ett eller flera plank- eller plåtgolv i ett fartyg. Det vilar på balkar, som gå tvärs över fartyget.

**Dävert**, ett slags lyftkran med talja för upphissning av båt m. m.

**Fall**, det tåg eller den talja, varmed ett segel hissas.

**Fira**, gradvis släppa efter på ett tåg, i vars andra ända en kraft verkar. Man firar ned men hissar upp.

**Fock**, understa seglet på fockmasten.

**Fockmast**, den förligaste masten på ett fartyg med flera än en mast.

**Fot**, gammalt längdmått. Nedre delen av en mast eller stång.

**Frivakt**, det manskap ombord på ett fartyg, som icke har vakten på däck.

**För**, framdelen av ett fartyg i motsats till aktern.

**Gajar**, tåg eller kättingar, som är avsedda att stötta en bom eller en dävert sidovägen.

**Glas**, detsamma som en halv timma. Varje sjöväkt om 4 timmar innehåller således 8 glas. Detta angives genom att man slår två lätta slag fyra gånger efter varandra på skeppsklockan.

**Gå till väders**, äntra upp i tacklingen [klättra upp i stående riggen].

**Gångspel** eller kapståndare [kapstan], en hivningsanordning med spakar eller elektrisk drivkraft för förhållningar o. s. v.

**Halkip**, läpp av trä eller gjutjärn på reling för ledning av tåg.

**Hissa**, att lyfta ett föremål i höjden medelst tåg eller talja.

**Hjälpmaskiner** kallas de mindre ångmaskinerna ombord, såsom ångspel, ångstyrinrättning, frysmaskiner m. m. Hjälpmaskin kallas även framdrivningsmaskineriet på ett segelfartyg, där sådant användes.

**Huvuddäck**, [för handelsfartyg i äldre tider] det [genomgående kraftiga] däck som närmast täcker lastrummet.

**Hytt**, avskilt mindre rum på fartyg, avsett som bostad till de ombordvarande eller för annat ändamål, såsom till navigationshytt, styrhytt, rökhytt m. m.

**Jungfrur**, plattrunda träblock med tre hål för iskarning av taljerep. Jungfrur är insplitsade eller bändslade i nedre ändan av vant, barduner och stag samt fastsatta i röstjärnens övre ändar. Medelst de igenom jungfrurna gående taljerepen styvas ex vanten upp.

**Kabyss**, köket på ett fartyg.

**Kajuta** [även kaptenshytt], boning akter ut på fartyg för befälet.

**Kantra**, kastas omkull.

**Kapp**, en på övre däck ofta med dörrar försedd överbyggnad över luckor, trappnedgångar, maskinrum m. m.

**Karthytt** eller navigationshytt, det rum på kommandobryggan, där sjökortet ligger utlagt på kartbordet för befälet, märk väl ej endast för skepparen, att se på. Den skeppare, som ej törs låta sin styrman se, huru han seglar, han bör inte hålla på för länge, utan söka sig någon enklare befattning.

**Kattdävert** [även ankardävert], dävert på backen för ankares hivande eller halande.

**Klys**, runda järn- eller blyfodrade hål i ett fartygs bog, akterspegel eller brädgångar, genom vilka tåg eller kätting förs ut till ankring eller förtöjning.

**Knap**, kallas ombord i allmänhet varje pjäs som är avsedd för någonting att stoppa upp emot, men särskilt benämns så de dubbelhornade vid däck, relingar eller rundhult fastskruvade pjäser på vilka ändar fastsätts (belägningsknappar).

**Kobrygga**, en spång/bro [som förbinder back med poop] där fartygets större båtar, diverse rundhult etc. förvaras.

**Koffernagel**, tjock trä- eller järnpinne, som sitter i hålen på nagelbänkarna vid relingen eller runt om masterna för fastsättning av det löpande godset.

**Koj**, [ursprungligen] en väggfast säng ombord på fartyg.

**Kolboxar**, de avdelningar på ömse sidor om pann- och maskinrummen, avsedda att förvara kol till fartygets drift [eller till Donkeypannan].

**Kryssmast**, [beträffande en fyrmastbark] den tredje masten riggad med rår, förifrån räknat.

**Kätting**, kedja med grova länkar för skeppsbruk.

**Lanterna**, lykta. Lanternor benämns ombord i allmänhet efter den plats, på vilken de uppsätts eller, som det heter, föras, såsom signallanterner, sidolanterner, topplanterna, ankarlanterna o. s. v.

**Lastbom**, bom för upphissning av last ur lastrum.

**Lejdare**, stege [eller trappa] i allmänhet.

**Lucka** kallar man vanligtvis lucköppningen till ett lastrum, t. ex. förlucka, storlucka och akterlucka. Även de hopfogade plankstycken, varmed en lucköppning täckes.

**Långresa**, minst över Atlanten.

**Låring**, höften på ett fartyg eller avrundningen mellan sidan och akterpartiet.

**Löpande gods** [löpande rigg], allt tågvirke av ett fartygs tacklage, som är avsett för halning och hissning.

**Maskinkapp**, den lådformiga byggnad av plåt, som omsluter öppningen till maskinrummet, och varpå maskinskyldigheten vilar.

**Mastfisk**, det hål i däckets genom vilket masten nedsätts i fartyget.

**Mastkrage**, en krage av segelduk, sydd att passa omkring masten över mastkilarna för tätning. Den är fastsurrad runt om masten med en märlings- eller sjömansgarnsbändsel och fästad till däckets.

**Matros**, fullärd, praktisk sjöman, för så vida en sjöman kan bli fullärd. Man skall aldrig glömma, att av matrosen göres skepparen, om han är någonting värd.

**Mellandäck**, däckets närmast under huvuddäck.

**Mesan**, stamordet för tacklingen på aktermasten på ett barkskjepp, ävenså gaffelseglet på samma mast.

**Midskepps**, i eller i riktning av mitten på ett fartyg.

**Märs**, en halvcirkelformig plattform som vilar på salningen i toppen av en undermast, där den tjänar dels att ge större spridning åt stängvanten och därigenom bereda bättre stöd åt den närmast över belägna stängen, dels användes till förvaringsställe åt vissa segel samt som utkiksplats. Märs är stamordet för de delar, som tillhör märsstängen (den del av en mast på råsegelare, som ligger närmast över undermasten).

**Mäss**, samlingsrum och matrum för vissa tjänstegrader ombord.

**Nagelbänk**, en inombords vid relingen eller på annat lämpligt ställe ombord vågrätt anbringad grov trälist med hål för koffernaglar till fastsättande av löpande gods.

**Nakterhus**, en anbringad pelare eller ett skåp för styrkompass med lampor anordnade å båda sidor för belysning av kompasskivan.

**Natta**, fukta, bestänka trädäck med vatten för att hindra däckets att gistna.

**Nit**, nagel, kort bult med huvud i ena ändan och som, sedan den stuckits genom hål i vardera av två järndelar, tillplattas eller stukas i andra ändan för att sammanhålla dessa.

**Nåt**, den öppning som finns mellan bordläggnings eller däcksplankor, motsvarande en golvspringa.

**Ombord**, inom ett fartygs relingar.

**Pollare**, timmer eller järnkropp ovan däck för fastgöring av tågvirke.

**Poopdäck** [popdäck, hyttäck, ibland även stormdäck eller väderdäck], upphöjt akterdäck vilket utgör taket till kajuta och övriga utrymmen som finns därunder. Poopen eller popen syftar i vid bemärkelse till såväl själva poopdäcket som till det akte utrymme som finns under detta. Ordet poop kommer från franskans poupe som betyder akter, vilket i sin tur kan härledas till latinets puppis.

**Reling**, en avrundad plankgång runt om fartyget inombords, som vilar på brädgångsstöttorna, och till vilken nagelbänken vanligen är fastbultad.

**Relingsstötta**, förekommer på fartyg som [helt eller delvis] ha relingen vilande på stöttor, fastsatta i däckstringerplåten.

**Rigg**, tackling, tacklage, allt vad som hör till resningen på ett fartyg eller står i förbindelse med uppberandet av seglen. I mera inskränkt mening sammansättningen av alla tåg, som är avsedda att stötta master, stänger och rår. Stående riggen, som består av hamptross eller ställina, kallas den, som stöttar master, stänger och bogspröt. Den nedre delen av riggen som stöttar undermasterna, kallas underrigg, den närmast stängrigg, närmast bramrigg och röjelrigg. Löpande riggen kallar man de tåg och taljor, varmed segel hanteras.

**Roder**, eller, som man vanligen säger, ror, kallas den vid akterstäv på en båt eller fartyg fastgjorda anordning varmed man styr.

**Roderkvadrant** eller rodersegment, en järnkonstruktion i form av en cirkelsektor, fastsatt vid hjärtstocken och försedd med tvenne spår, vari rorkättingarna ligga.

**Rundhult**, master, stänger, rår, bommar, gafflar och spiror på ett fartyg.

**Rå**, rundhult som hänges tvärs över en mast eller stång för att sprida ett råsegel.

**Röstjärn**, ett platt eller runt järn, vari jungfrurna till vanten och bardunerna är fastgjorda.

**Salning**, konstruktion som är anbringad ett stycke nedanför toppen av en avdelad mast, och som tjänar, dels till stöttning av den närmast över befintliga stången, dels till spridning av de dithörande vanten.

**Salong**, på somliga fartyg benämning på kaptenens matrum.

**Skans**, det rum där besättningen är inhyst på handelsfartyg.

**Skeppsbåtar**, alla de båtar [däribland livbåtar] som för vissa ändamål föras ombord å fartyg. De benämns olika efter deras storlek och byggnadssätt.

**Skot**, tåg, kätting eller talja, som fästes i skothornet [hörnet] på ett segel för att vid skotning sträcka det sidovägen och ge det lämplig ställning i förhållande till vinden vid segling.

**Skott**, vägg inuti ett fartyg.

**Skrov**, fartygskroppen utom master, rigg och tillbehör.

**Skylight**, eller som det brukar kallas på svenska "skalajt", glasbetäckta öppning i tak eller däck för insläppande av ljus.

**Slag**, den avrundade delen av ett fartygs botten vid övergången mellan denna och fartygssidan.

**Spant**, revbenen på ett fartyg. På järnfartyg består spantet antingen av vinkeljärn eller bulbjärn.

**Spuns**, ett stycke trä, som infälles i däck, bordläggning, garnering o. s. v., där träet är skadat.

**Stag**, tågvirke, ställinor eller kätting, som stötta en mast eller stång för över eller ett bogspröt underifrån.

**Stor**, användes i samband med allt som hör till stormasten [beträffande fyrmastbarkar den andra masten i ordningen förifrån räknat].

**Storlucka**, lastluckan emellan fock- och stormasten.

**Styrbord**, fartygets högra sida, då man vänder sig föröver.

**Styrman**, på handelsfartyg, befäl som särskilt har att gå befälhavaren tillhanda med fartygets skötsel och navigering. Vid befälhavarens frånvaro övertager han kommandot över fartyget. Där flera styrmän finnas är l:e styrmanen den främste.

**Stående gods** [stående rigg], vant, barduner och stag.

**Stång**, förlängningen av en mast.

**Tackling** [tacklage], se rigg.

**Taljerep**, tåg, varmed man sätter an riggdelar, såsom vant, barduner o. s. v.

**Tamp**, yttersta ändan av ett tåg eller kätting. Att få tamp förr i världen var synonymt med att få prygel.

**Tanktak** [tanktopp], plåtdäcket ovanpå bottenstockarna i fartyg med dubbel botten.

**Timmermannen** ombord på ett fartyg hör till underbefälet och har närmast uppsikten över fartygsskrovet, rundhult, pumpar, luckskalkningar samt förövrigt alla ombord förekommande timmermansarbeten.

**Topp**, högsta delen av en mast. Även hela den mast, som det gäller, t. ex. stortoppen (stormasten), med stänger, rår och tackling.

**Topptank**, hög vattenbarlasttank.

**Trall**, genombrutna gallerverk, antingen gjorda av järn i form av vanligt galler eller sammansatta av träribbor.

**Tåg**, sammanslagning av garn, framställda av hampa, bomull, manilla, sisal, gräs eller kokosfibrer [även ställinor kan räknas som tåg].

**Tågvirke**, gemensamt namn för grövre repslageriprodukter [inklusive ställinor].

**Undermast**, den del av en mast, som är belägen emellan däck och märsen eller första salningen.

**Vakt**, man skiljer på tre slags vakter ombord å fartyg, sjövakt, ankarvakt och hamnvakt. Besättningen indelas i styrbords- och babords vakt. Den förra kallas på handelsfartyg kaptenens vakt, men skötes vanligtvis av 2: dre styrmannen. Babords vakt skötes av l:e styrmannen. Ankarvakt utgöres vanligtvis av endast en man i sänder, likaså hamnvakten om natten på större fartyg. Vakt till kojs eller frivakt, har den del av besättning, som för tillfället har ledigt.

**Vant**, tåg som stötta en mast sidovägen, och som är förenade medelst vevlingar och bilda repstegar för manskapet, att äntra till väders på. Varje särskilt vant kallas ett spant och två spant bilda ett vantpar.

**Vattenbarlast**, vatten, som inpumpas i ett fartygs barlasttankar för att ge fartyget stadga, då det går tomt.

**Ventilator** [ventilationstubb], rör eller apparat för åstadkommande av luftväxling under däck eller i hytt. Den löstagbara övre delen av en ventilator, munnen eller tratten, kallas ventilatorhuva.

**Vevling**, steg i riggen [i vanten] på ett fartyg för äntring till väders.

**Vinsch**, försvenskat från engelska ordet winch, ett vindspel som användes för lossning och lastning, förhalning m. m. Drives för hand, med ånga, elektricitet eller gas.

**Ångpanna**, ett plåtkärl, som har till uppgift att med hjälp av värme alstrad genom förbränning av vissa bränslesorter överföra vatten till ånga av högre tryck än atmosfärens.

**Ångspel**, ankarspel, som drives med ånga direkt.

**Äntra**, klättra upp i riggen.

**Över-bord**, på utsidan av ett fartyg, i vattnet.

**Överspolning uppstår**, då vågorna slå in över däck.

## Källor

### *Tryckta*

Davidsson Jan, 1995 VIKING Förlag Triangeln, Helsingborg

Traung Olof, 1951 Viking, storseglare och skolskepp Wezäta, Göteborg

Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning 1984-07-13

### *Arkiv*

Sjöfartsmuseet, Göteborg  
Higab AB

### *Muntliga*

Goran Zezovski, kundansvarig Barken Viking, Higab  
Royne Moberg, ordf. i Vikings Vänförening  
Jonas Cullberg, Vikings Vänförening



*Sista resan 1947. Bild ur Higabs arkiv.*

Göteborg 2013-12-02