

# Österhus Vänner

## Hrafn

# Råseglingskurs

September 2004

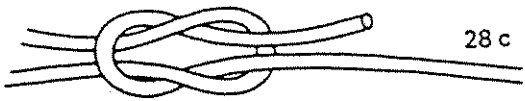


### Innehållsförteckning

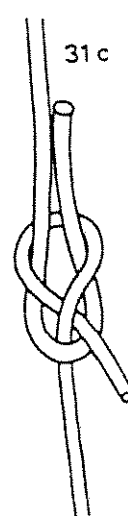
Knopar	sida 1
Riggen	sida 2-4
Kommandoord ombord	sida 5
Å hej...åhå – allt om rodd	sida 6-10
Drakens vinge – grunderna i råsegling	sida 11-15

Med  
**Erik Imamura**

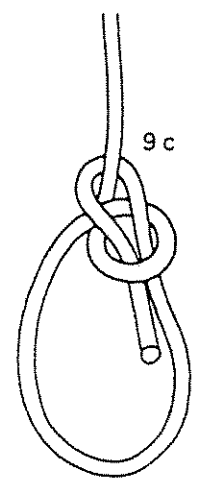
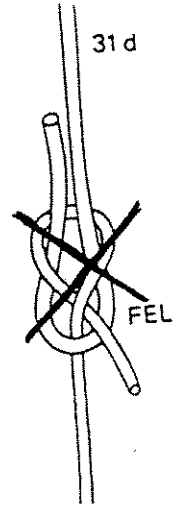
# KNOPAR



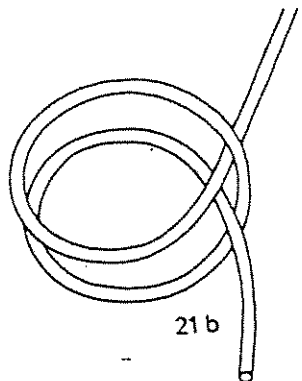
Ribandknop



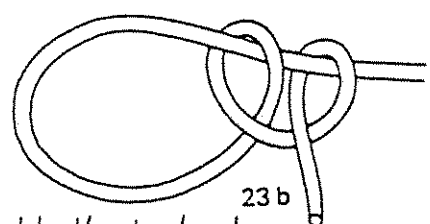
Skotstek



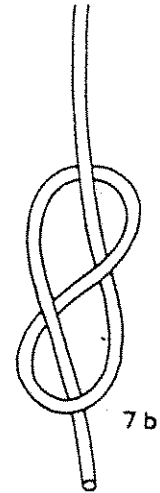
Pälstek



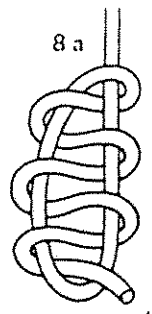
Dubbelt haluslag



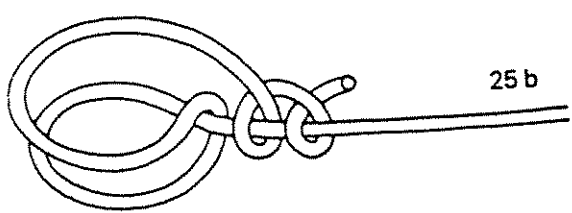
Dubbelt haluslag om egen part



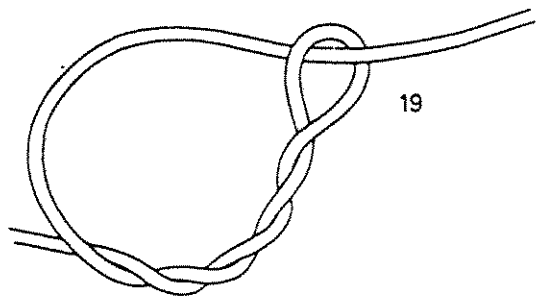
Ätta, fiolstek



Variation av ätta



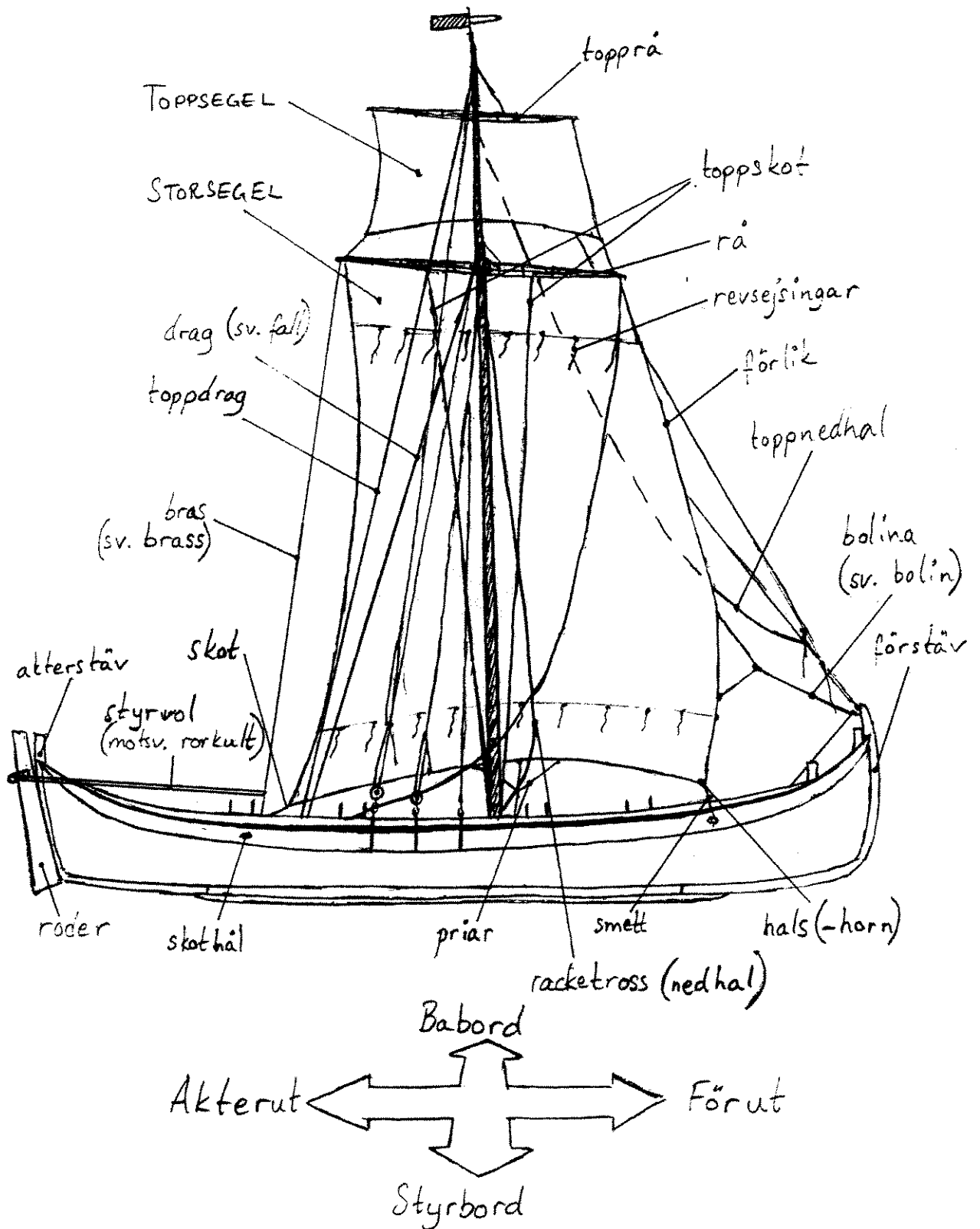
"Bakhandsknop" - Variant av dubbelt haluslag om egen part



Timmerstek

## VÄNTKNOP

# NORDLANDSBÅTENS LÖPANDE RIGG MM.



## Förklaringar av ord och grejer i Nordlandsbåtens rigg.

*Några saker som används särskilt mycket när man trimmar seglet har jag strukit under. Titta särskilt på dessa.*

RIGGEN är segelbåtens framdrivningsmaskineri: mast och segel och alla tampar som håller och reglerar dessa.

STÅENDE RIGGEN är de tampar som normalt inte justeras utan har till uppgift att hålla masten på plats. De är förstag (håller masten förut) och vant (håller masten åt sidorna och bakåt).

LÖPANDE RIGGEN består av riggens övriga tampar, de som används hela tiden.

LIK kallas seglets kanter. Ett råsegel har fyra lik: FÖRLIK, AKTERLIK, ÖVERLIK och UNDERLIK.

RÅ heter stängen som överliket är knopat vid och som håller uppe hela överliket.

RÅNOCKARNA är rås ändar.

HALS eller HALSHORN kallas det nedre hörn av seglet som för tillfället är förut. Horn betyder "hörn på segel". Halsen är en av de viktigaste grejerna när det gäller trimning av seglet.

SMETTEN är den tamp som är fäst vid halsen och reglerar denna. Smetten löper på båtens utsida och in genom ett hål i bordläggningen, smetthålet. Orden smett och hals används ofta med samma betydelse. Många båtar har ett annat arrangemang än en smett för att reglera halsen.

SKOTEN är kanske ännu viktigare än smetten och halsen. Normalt använder man bara ett skot, det aktre. Skotet håller in seglets nedre aktre hörn, (skothornet). Från skothornet löper det på båtens utsida och in genom bordläggningen via skothålen.

BRASARNA är ytterligare ett par viktiga tampar. De är fästa vid rånockarna och reglerar alltså seglets två övre hörn eller snarare rås vinkel. Oftast används bara den aktre brasen.

BOLINAN är en tamp som är fäst vid förliket på två ställen och sträcker förliket förut. Från liket löper den föröver till ett block i förstäven och därifrån akterut, ner i båten där den läggs fast på en tränagel.

PRIAR kallas en tamp som är fäst vid tre punkter i storseglets underlik. Den används bl.a. till att plana ut seglets buk.

DRAGET är det tåg som man hissar seglen med. Det är knopat mitt på rån och löper genom ett hål uppe i masten som kallas fløythålet och därifrån ner i båten. Draget kallas FALL på svenska.

RACK kallas den repögla med "kullager" av trä som håller rån intill masten.

RACKETROSSEN eller NEDHALET, är en tamp som går från racken ner i båten. Ibland håller vinden seglet uppe och hindrar det från att falla ner av sin egen tyngd när draget läggs loss. Då kan man använda racketrossen för att få ner det.

REVSEJSINGAR är en massa småtampar som sitter i rader på seglet och används för att knyta ihop överflödiga segelduk när man revar, dvs. minskar seglets yta.

TOPPSEGLET justeras inte alls när det väl är satt utan följer bara storseglet. De tampar som hör till toppseglet används i huvudsak när det sätts eller bärgas.

TOPPDRAGET är toppseglets drag och håller alltså rån. Topprån har ingen rack utan hålls på plats enbart av draget.

TOPPNEDHALET är knopat mitt på topprån, på samma ställe som toppdraget. Därifrån går det ner till förstäven där det är fastknopat vid förstaget. Det behövs alltid när man bärgar toppseglet. När toppseglet inte används är toppnedhalet inte fastknopat vid förstäven utan används föra att beslå toppseglet.

TOPPSKOTEN håller toppseglets nedre hörn till storrån. De löper från toppskothornen till rånockarna och därifrån via block en bit in på rån ner i båten där de görs fast på knapar vid mastfoten. Låter det krångligt? Det är krångligt och toppskoten trasslar alltid !

STYRVOL heter Nordlandsbåtens motsvarighet till rorkult. En rorkult förs från sida till sida, men en styrvol är ledad så att man för den fram och tillbaka när man styr.

## Kommandoord ombord

### Seglingsord

**Sätt segel:** "Hissa segel"

**Klart för kovändning, Klart för stagvändning, Klart att vända genom vinden, osv:** En liten förvarning så att alla är med på noterna och kan kontrollera att allt är i ordning. *Klart för...* kan också användas när som helst när man tycker att det behövs: *Klart att förtöja, Klart att sätta segel, Klart väder...*

**Ror i lä:** Antingen uppmaning till rorgångaren att vända genom vinden, eller upplysning att vi vänder nu, om skeppare och rorgångare är samma person.

**La' gå:** Norska för "låt gå", betyder egentligen det samma som *lägg loss* men används nästan bara som kommando i stagvändning, när alla tampar ska skiftas på en gång.

**Loss, Lagg loss, Lossa:** Lagg loss tampen. Ex: *loss akterspring; lossa boglinan.*

**Skifta hals:** Lagg loss halsen på den sida den sitter och ta hem lika mycket på motsatt sida. Används också i samma betydelse som *la' gå*.

**Brassa, Brassa hem, Ta hem på brasen:** Dra i brasen

**Släck på brasen, Stick i brasen, Brassa ut:** Släpp efter i brasen

**Brassa runt:** Detsamma som *la' gå*. Egentligen: *Lossa brasen och brassa hem fullt på motsatt sida.*

**Skota hem, Skota, Ta hem på skotet:** Dra i Skotet

**Skota ut, Släck i skotet, Stick i skotet:** Släpp efter i skotet.

**Fyll seglet:** Justera seglet så att vinden träffar det från rätt håll och driver båten framåt.

**Backa seglen:** Justera seglen så att vinden träffar dem förifrån och alltså driver båten baklänges.

**Liva seglet:** Justera seglet så att det ligger på gränsen mellan att fyllas och backa och alltså fladdrar mer eller mindre våldsamt i vinden utan att ge någon annan drivande effekt än avdrift.

Kommandona *full, backa* och *liva seglen* är i första hand riktade till brasen.

**Bärga seglet:** Ta ner hela seglet.

### Styrning

**Gira:** Sväng. Man anger oftast riktning, styrbord eller babord. *Dikt* betyder så snabbt det går, *vackert* betyder långsamt. Säger man *dikt* eller *vackert* kan man hoppa över *gira*. Ex: *Gira SB; Dikt BB; Gira BB vackert.*

**Kurs an:** Använder rorgångaren för att tala om vilken kompasskurs som styrs. Ex: *Kurs an ett-fyra-fem* (man seglar 145). Kan också användas för att fråga vilken kurs som styrs: *Kurs an?*

**Kom...till...:** Order om att lägga om kursen genom att gira SB eller BB till ny kurs. Ex: *Kom styrbord till noll-nio-noll* (gira SB och stanna på 90 ).

**Midskepps:** Lagg rodret midskepps (och sluta alltså gira).

**Rätt så:** Håll den här kursen.

**Lova, Lova upp, Gå upp i vinden:** Gira mot vindens riktning, mot vindögat.

**Fall av, Gå ner i vind:** Gira från vindens riktning, mot platt läns.

### Allmänna ord + roddkommandon

**Bemanna...** : Lika brett användningsområde som *klart att...* Ex: *Bemanna fallet* (innan man sätter segel), *Bemanna förtöjningarna* (när det är dags att lägga loss), *bemanna lä reling* (när man håller på att spy av sjösjuka).

**Ro:** Alltid ro förut, oavsett om båten råkar röra sig akterut.

**Hamla:** Ro baklänges. Norskt / fornnordiskt ord.

**Årona i vattnet:** Doppa i årona (och bromsa därmed farten).

**Vila (på årona), Årona ur vattnet:** Sluta ro och avvakta.

**Stryk:** Betyder på norska *årona i vattnet* och på svenska *hamla*. Är därför inget bra kommandoord på våra Norgeinfluerade båtar.

# Å hej ... å hå – allt om rodd

Text: Erik Imamura

Bild: Martin Wande

Långt innan man började segla var rodden det vanliga sättet att ta sig fram till sjöss. Ombord på Helga är rodden lika viktig som seglingen. Att manövrera Helga under rodd är ibland ungefär som att köra en jättelik kundvagn!

I Skandinavien finns inga belägg för att man använt segel förrän mot slutet av järnåldern. Längre var alltså våra skepp avsedda enbart för rodd. Det 23 meter långa Nydamskeppet från 300- eller 400-talet, som uppvisar en del likheter med Helga Holm, var ett roddskepp. Gotländska bildstenar från sen järnålder visar också stora roddfarkoster.

Rodden var viktig innan motorerna kom. Alla seglande allmogebåtar var även mer eller mindre avsedda för rodd. Det berättas från Stockholms skärgård att fiskarhustrur kunde ro en hel dag, från tidig morgon till sen kväll, för att komma från sin ö ute i havsbandet till marknaden i Stockholm. Från Norge känner vi till berättelser om riktiga "maratonrodder" där fiskare som haft anledning att komma fram snabbt har suttit vid årorna ett par dygn i sträck. Vi får förmoda att det var lika enkelt och självklart för dessa människor att ro som det är för en vältränad och van vandrare att gå.

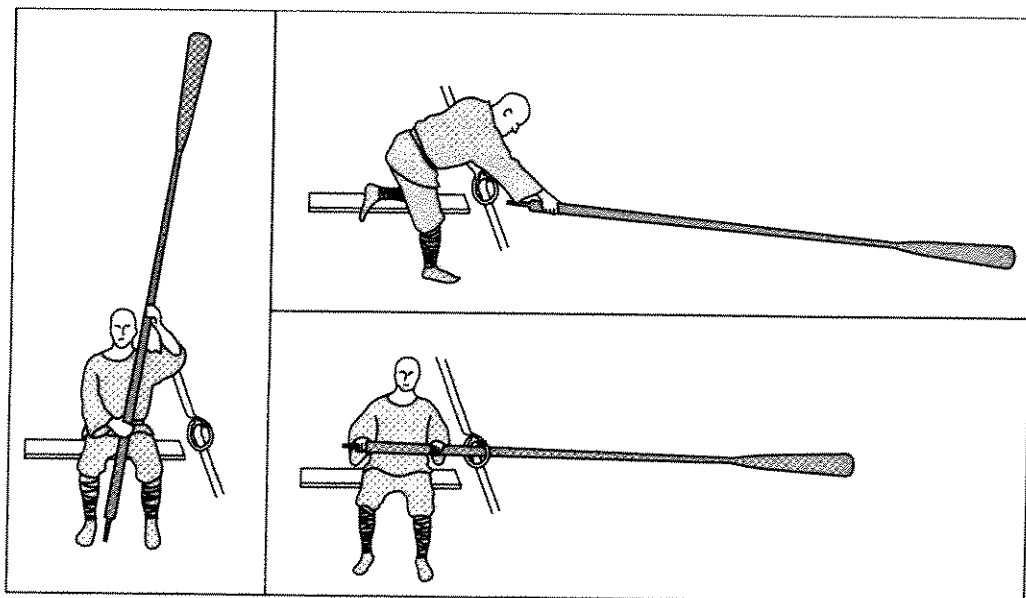
"Hur fort går det?" är en vanlig fråga i samman-

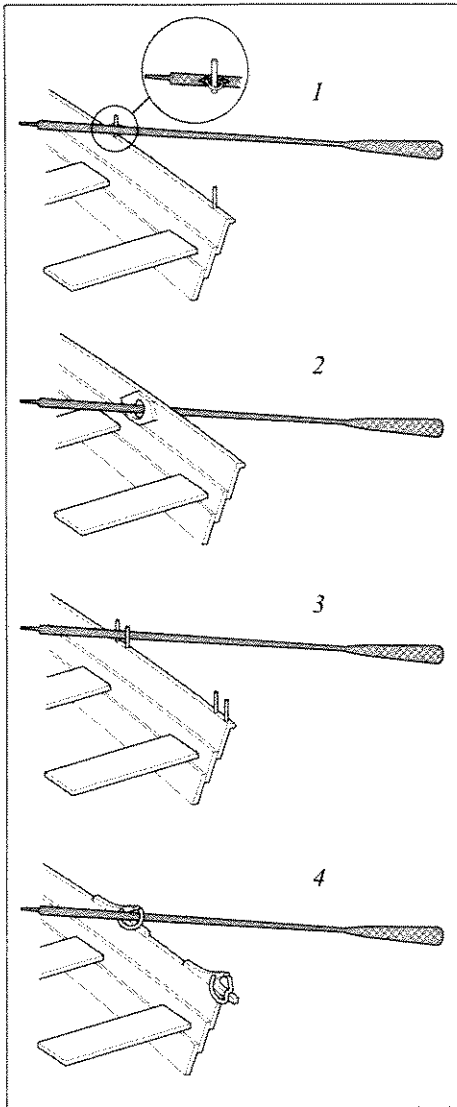
hanget. Med sitt stora luftmotstånd i form av rigg och höga stävar och med sitt relativt lilla antal åror hör Helga inte till de snabbaste roddfarkosterna, även om hon naturligtvis är snabbare än de årförsedda små handelskepp och bondeseglare som förekom under medeltiden. En någorlunda van besättning kan få upp Helga i en hastighet över fyra knop i korta spurter. Det är tänkbart att en riktigt vältränad besättning av skickliga roddare skulle kunna pressa upp henne i fem eller sex knop. En vanligare snitthastighet vid normal rodd är ca två knop.

När motvinden friskar i gör det stora luftmotståndet att det blir tyngre. Någonstans runt 7–10 m/s orkar man inte längre ro mot vinden. Då återstår bara att sätta segel och börja kryssa eller att lägga sig och vänta på bättre väder.

## Årtullar

Helgas årtullar är av en typ som kallas håar. I en hå är själva relingen utformad som ett stöd för åran. En tamp som kallas håband håller åran på plats. På vissa båtar läggs åran först i hå, sen knyts håbandet om den. Helga däremot har fasta håband i vilka åran träs in. Detta gör man utifrån och in, se bilden.





Det finns ett stort antal olika typer av årtullar. Några av de vanligaste är:

1. En tullpinne. En ögla av trä, metall eller läder håller åran på tullpinnen. Förekommer bland annat på allmogebåtar från Gotland.
2. Århål. Vanligt på vikingatida båtar med lite högre reling. Det är inte en helt idealisk lösning. T.ex. är det lätt att oerfarna roddare skadar relingen om de inte lyckas hålla takten och "fastnar" med åran i vattnet. När man inte rör täcks århålen på en del båtar av luckor. Dessa är svåra att få täta och har en tendens att läcka in vatten. Många båtar har inte luckor för århålen och då forsar naturligtvis vattnet in om man skulle kränga så hålen hamnar under vattenlinjen.
3. Två tullpinnar. En flexibel och bra lösning, vanlig över hela Skandinavien, inte minst på senare tiders allmogebåtar.
4. Hå. Helgas årtullar är av denna typ. En vanlig årtull, framför allt på äldre båttyper. Det ovan nämnda Nydamskeppet hade håar. Notera håbandet som håller åran på plats. Det löper över åran på utsidan och under åran på insidan av relingen. (Se även bilden på tidningens baksida.)

## Roddteknik

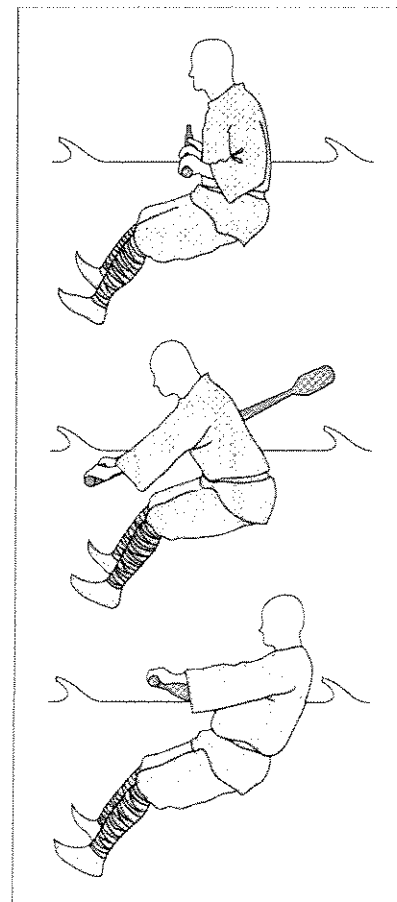
Vid rodd använder vi oss vanligen av fyra kommandon. *Ro* innebär vanlig rodd framåt. *Hamla* betyder att ro baklänges (det som inom flottan heter stryk). *Hamla* är ett gammalt ord som bevarats i vissa dialekter, t.ex. i Nordnorge och i delar av Stockholms skärgård. *Årorna ur vattnet* eller *vila på årorna* innebär att eventuell rodd upphör och man lyfter åran ur vattnet och avvaktar. *Årorna i vattnet* innebär att man sänker åran i vattnet och håller den still så att man bromsar farten.

Vid normal rodd i marschfart gäller det att hitta en vilsam teknik som tillåter effektiva, kraftfulla årtag utan att vara uttröttande. Det är viktigt att använda rätt muskelgrupper. Under större delen av årtaget är det ryggs-, sätes- och benmuskler som arbetar. Armarna är helt raka och avslappnade, som en bit tågvirke mellan handen och axeln. Det är först mot slutet av årtaget, precis innan åran lyfts ur vattnet, när kroppen befinner sig i en kraftigt bakåtlutad position, som armarna bidrar till årtaget när de hjälper till att lyfta upp kroppen i upprätt position.

För att kunna ro på detta sätt är det viktigt att man har stöd för fötterna så man kan ta spjörn. På Helga kan man sätta upp fötterna på framförvarande tvärbalk eller toft.

Ska man orka ro längre sträckor är det viktigt med vilotag. Precis när årtaget är avslutat och årbladet lyfts över vattenytan stannar man till ca en sekund. Man sitter så i en relativt avslappnad, upprätt ställning med händerna intill kroppen. Detta ger kroppen en viktig paus som gör att en erfaren och vältränad roddare kan ro långa sträckor utan att tröttnas.

1. Vilopausläge mellan årtagen.
2. Armarna sträcks ut för ett nytt årtag.
3. Under större delen av årtaget är det ryggen och benen som arbetar. Armarna är raka och avslappnade.





En annan viktig sak är takten. Rodden blir effektivare om samtliga roddare är helt synkroniserade. På Helga, liksom på de flesta roddfartyg, sitter dessutom årorna så tätt att det med full besättning är nödvändigt att hålla takten, annars börjar man krocka med varandra. *Riktkarl* eller taktkarl kallas den aktersta roddaren. Vanligtvis är det ju en roddare på var sida, det blir då den som sitter på styrbords sida som är riktkarl. Det är denne som anger takten för hela besättningen. Om riktkarlen av någon anledning gör ett uppehåll i rodden så blir automatiskt den person som sitter bredvid ny riktkarl.

När allt stämmer i rodden, när man hittat rätt teknik och hela besättningen håller en jämn och kraftfull takt, då blir rodden tillslut ingen ansträngning. Man kommer in i en suggestiv rytm där tiden, liksom vattnet under kölen, passerar lätt och fort.

Det är vanligt att man får blåsor i nävarna när man inte är van att ro. Handskar är förstås ett bra skydd. Ett annat sätt är att smörja in händerna med färtalg eller annat fett. Det är också bra att försöka att skifta grepp om åran vid vilopauserna mellan årtagen.

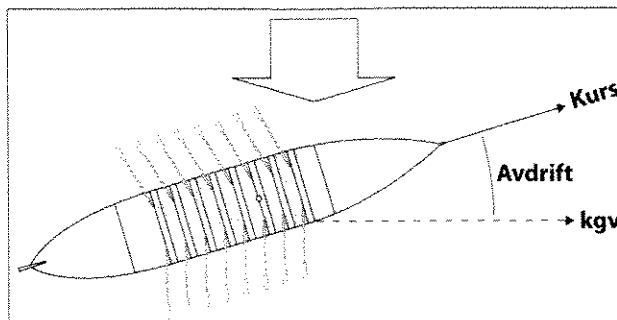
Åror är väldigt mångsidiga redskap. På grunt vatten kan man använda dem till att staka istället för att ro. Man sätter då handtaget i botten eftersom det tunna årbladet är lättare att skada.

## Manöver vid vanlig rodd

När man rör är det vanligen ganska enkelt att styra Helga med rodet. Det brukar inte vara något problem att kompensera om ena sidans roddare tar i lite hårdare. Helga är ovanligt kursstabil tack vare sin storlek och extremt långsmala form. I trånga kanaler, där det inte riktigt finns plats för årorna, kan man till och med lägga in årorna på ena sidan och bara ro på den andra. Så länge man håller god styrfart går det ändå att hålla kursen med hjälp av rodet.

Att Helga är kursstabil innebär också att hon girar ganska långsamt. Vill man göra en tvär gir under rodd kan man låta inre sidan i giren vila. För att ytterligare förstärka effekten ger man kommandot årorna i vattnet för denna sida. Vill man gira riktigt tvärt låter man inre sidan hamla. Med hjälp av årorna går det att minska girradien till noll och bokstavligen vända på en femöring men den manövern är inte särskilt snabb. Man måste först stoppa farten helt och därefter låta ena sidan ro medan den andra hamlar.

En faktor att ta hänsyn till vid sidvind är avdriften. Detta innebär att skeppet inte går rakt fram utan driver av en aning i sidled när vinden trycker på (bilden högst upp i nästa spalt). Fören pekar åt ett håll ("kurs")



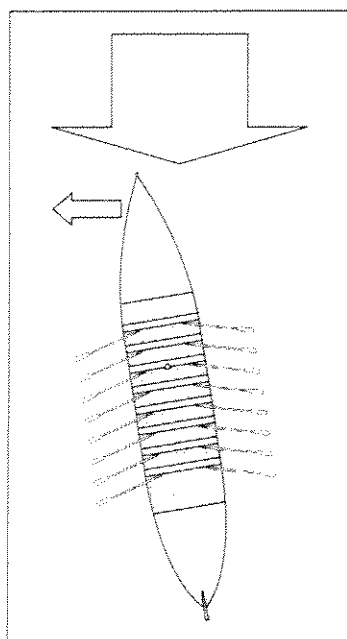
men vägen genom vattnet går några grader ner mot lä ("kgv" – kurs genom vatten).

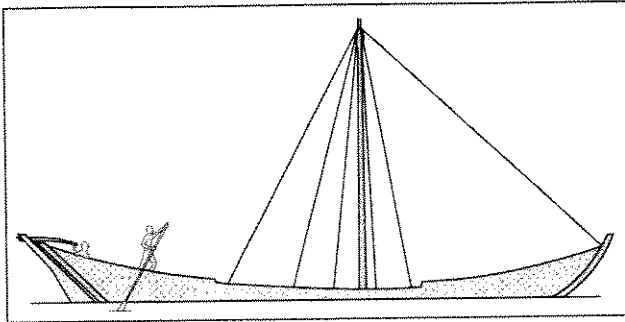
Vid rodd innebär hårdare vind automatiskt större avdrift. Dessutom ger lägre fart större avdrift. Vid riktigt hård sidvind kan man tvingas hålla upp för avdriften tills man går snett mot vinden. Farten minskar då drastiskt och avdriften blir mycket stor. Ökar vinden ytterligare i det läget går det inte att fortsätta ro.

## Hårt väder

Vinden ger inte bara avdrift och minskad (eller ökad!) fart. Den vill även vrida skeppet så att det lägger sig med sidan mot vind och sjö. Vågor förstärker denna effekt. Att styra rakt mot hård vind kräver därför stor uppmärksamhet. Vinden vill ta tag i förskeppet och pressa bort det. När man rör med vinden akterifrån är effekten inte alls lika påtaglig. Detta kan ha flera förklaringar. Akterskeppet är lägre än förskeppet och fångar inte vind på samma sätt, men framför allt blir farten högre och därmed roderverkan bättre.

Härav följer att det är lättare att gira med vinden än mot vinden om man ligger med vinden från sidan och ska vända helt om till kontrakurs.



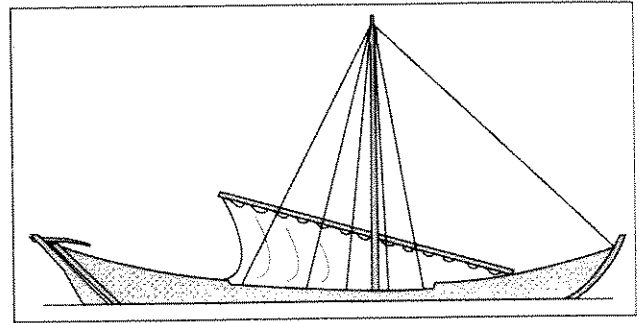


En åra som extraroder på styrbords sida

Ett sätt att förstärka roderverkan som med fördel kan användas vid hård motvind är att använda åror som extraroder (bilden ovan). Man kan använda förtöjningspollaren på akterdäck att vila åran mot. Det gäller sen att ro akterskeppet i sidled snarare än att bara hamla. Metoden kan även användas i hög fart, t.ex. när man vill gira snabbt under segel. Då orkar man inte ro i sidled utan det är bara att hänga sig med sin tyngd på åran och låta den fungera som ett effektivt extraroder.

Vill man ha särskilt mycket extra verkan och är besättningen stor nog, kan man naturligtvis lägga ut fler åror efter varandra på detta sätt. Eftersom det bara finns en förtöjningspollare på akterdäck så kan man istället låta en besättningskamrat sätta en fot på relingen som extra hå. För att årorna ska ha effekt bör de vara så långt akterut som möjligt, att göra så här för om akterdäck ger inte mycket effekt.

Vid riktigt hård sidvind kan det hända att vind och sjö håller skeppet i ett järngrepp. Ena sidan ror och andra sidan hamlar men hon girar inte alls. Om besättningen är så stor att man har en handfull erfarna seglare som inte sitter vid årorna kan man prova att använda seglet för att komma ur dödläget. Man hissar upp rån ca två eller tre meter utan att kaja ut den. Därefter



Förliga rånocken nere, Helga vill lova upp.

drar man t.ex. ner förliga rånocken om man vill lova upp. Akter rånocken åker då upp så att en stor segelyta uppstår akter om masten vilket hjälper till att pressa ner akterskeppet (bilden ovan). Vill man istället falla av kan man dra ner akter rånocken.

### Tillägning vid kaj

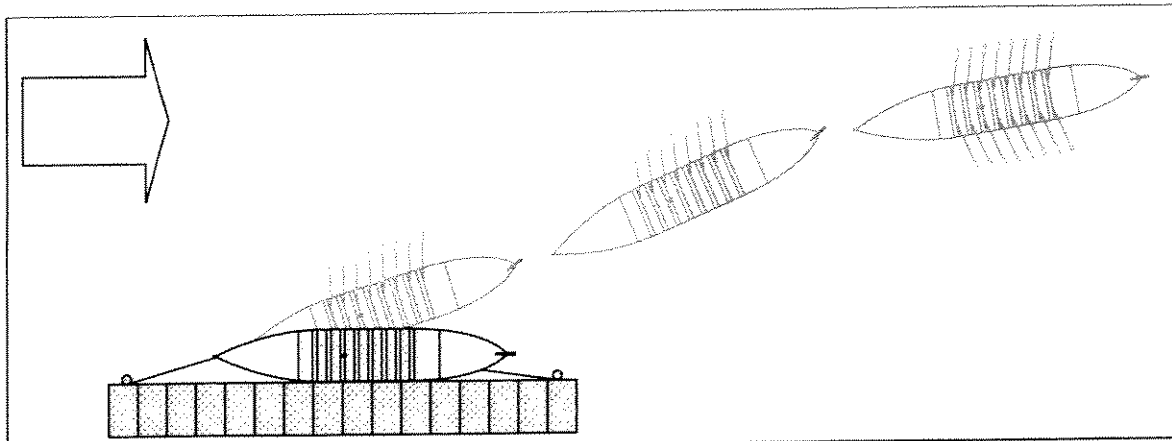
Tillägning med långsidan mot kaj eller brygga kan gå till så här (bilden nedan):

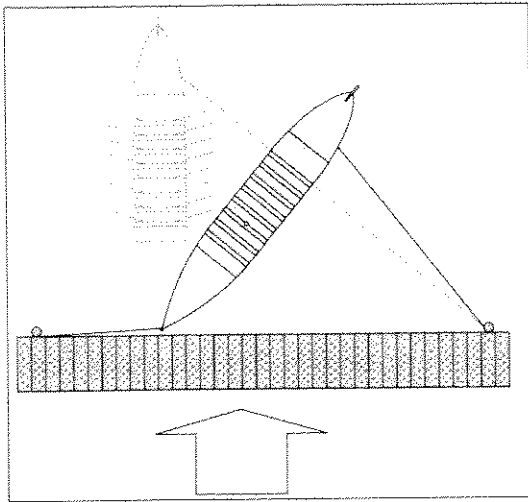
1. Inta utgångsläge. Lagg till med fören mot vinden. Se till att förtöjningarna är klara. Skeppet har god fart. Bägge sidor ror.
2. Bägge sidor vilar. Babord sida (i det här fallet) lägger in årorna. Gira eventuellt styrbord.
3. Styrbords sida hamlar. Detta bromsar farten och hjälper samtidigt till att trycka in akterskeppet mot kajen.
4. Skeppet ligger stilla vid kajen.

I hård motvind kanske man inte behöver använda årorna för att bromsa farten. Man bör då anpassa utgångsläget och roderföringen så att man kan styra sig in i rätt läge vid kajen utan att hamla.

Ibland kan det vara säkrare att gå in i riktigt brant vinkel mot bryggan och sen hala in akterskeppet med

Tillägning vid kaj eller brygga, fören mot vinden





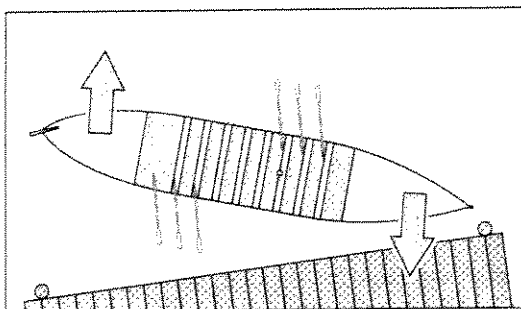
en lina. Om man ska lägga till vid frånlandsvind i riktigt hårt väder kan det vara bäst att gå in rakt emot vinden och sen hala sig in (bilden ovan).

### Manöver i trånga utrymmen

Hur fungerar en stor båt som Helga när hon manövreras för åror i trånga utrymmen? För de som är vana att köra bil gäller det att tänka om. En bil kan bara röra sig fram och tillbaka, inte i sidled. Den kan bara svänga medan den är i rörelse. Helga sitter inte fast i vattnet utan kan glida fritt i alla riktningar. Dessutom kan hon rotera (gira) medurs (styrbord) eller moturs (babord) med eller utan fart. Man kan säga att hon snarare beter sig som en kundvagn i jätteformat. En kundvagn som dessutom hela tiden påverkas av vinden, även av de små skiftande vindpustar som brukar leta sig in i hamnarnas lä.

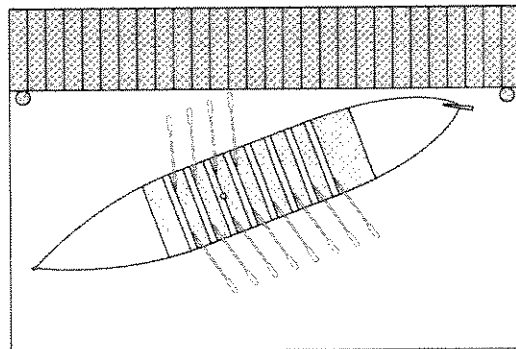
När skeppet girar medan det ligger stilla eller nästan stilla innebär det att det kommer att rotera runt en axel som befinner sig vid skrovets centrum, strax akter om masten. Vid en styrbordsgir innebär det att skrovet för om rotationscentrum går åt styrbord medan det akter om rotationscentrum går åt babord.

Om skeppet ligger bredvid en brygga som på bilden nedan räcker det med ett eller två hammeltag på styrbord kombinerat med roddtag på babord för att få in förskeppet till bryggan. När förskeppet glider nä-



gon meter åt styrbord går samtidigt akterskeppet åt babord. Om skeppet låg stilla från början och inte påverkats av t.ex. vinden kommer skrovet vid rotationscentrum inte förflytta sig alls.

Om man ligger som på bilden nedan och vill få ut förskeppet från kajen är det närmast lönlöst att ro på styrbord och hamla på babord. När akterskeppet inte kan röra sig åt styrbord är det inte lätt för förskeppet att röra sig åt babord. Rotationscentrum måste ju då förflyttas från sin naturliga position till aktern vilket leder till att mycket större kraft krävs för att få till en effektiv gir. Det bästa är att gå sakta fram och samtidigt gira så mycket det går utan att låta aktern röra vid kajen. Skrovet kan då röra sig fritt kring sitt naturliga rotationscentrum.



Som sagt kan skrovet förflytta sig i alla riktningar och man kan räkna med att det sakta glider i vindens riktning. Det är viktigt att inte underskatta denna avdrift. Ibland kan man behöva gira runt ganska mycket, t.ex. för att komma i rätt läge inför en tilläggning. Blåser det hårt hinner skeppet då förflytta sig långt medan giren pågår. Även en svag vind kan ställa till en del förtret om man inte räknat med den och det gäller att hela tiden vara uppmärksam på små vindpustar när man manövrerar i trånga utrymmen.

### Till sist...

Jag har försökt att ta upp några vanliga och några inte så vanliga situationer i den här texten. Jag hoppas att det ska komma till användning när du väl står där på akterdäck och ska dirigera roddarna för första gången. Det bästa sättet att lära sig är dock att delta och öva. Ta alla chanser att vara med på akterdäck eller att få kommendera rodden på mindre båtar. Titta och iaktta. Till slut är varje situation unik och det är bara erfarenhet som kommer att hjälpa dig till lyckad manövrering. Och kom ihåg att en säker manöver är en snygg manöver! Blir du osäker mitt under en tilläggning är det bästa att avbryta, backa ut och göra ett nytt försök. Lycka till!

# Drakens vinge – grunderna i råsegling

*Text och bild: Erik Imamura*

Enligt en svåravlivad myt går det inte att kryssa med råsegelare. Men det går utmärkt, även om det är mer krävande än med moderna båtar. Här beskrivs grunderna i konsten att segla råsegel.

De råsegelriggade allmogeåtarna har successivt trängts undan i Norden under de senaste århundradena och tekniken att segla dessa har praktiskt taget glömts bort. Råseglet betraktas ofta som en primitiv kvarleva som kommit att ersättas av mer effektiva riggtyper. Det är dock inte helt riktigt, råseglet är jämförbart med och under vissa förhållanden överlägset andra traditionella riggar, som t.ex. spriseglet eller gaffelseglet. Snarare kan man betrakta råseglet som en mer avancerad rigg som kräver mer av både segelmakare och besättning för att fungera optimalt.

Vid Nordnorges atlantkust kom råseglet att leva kvar på vissa båtar fram till början av nittonhundratalet då det konkurrerades ut av motorens intåg. Tack vare att allmogeåtarna fick ett uppsving i Norge under 60- och 70-talen, och att man började intressera sig för vikingatida seglation, kom tekniken att hantera ett råsegel att bevaras. Det fanns fortfarande kvar gamla människor som i sin ungdom använt sig av råseglet i sitt vardagsliv och som därmed var den sista länken i en över tusen år gammal nordisk kunskapsstradition som de kunde föra vidare till oss.

## Riggens delar

**Rå** heter stängen som seglets överlik är knopat vid och som bär upp hela seglet. Rån har fått ge namn åt råseglet och även åt råbandsknopen. De tampar som används för att knopa fast seglet vid rån heter nämligen **råband**. Råns ändar kallas för **rånockar**.

**Brassar** kallas de linor som reglerar rånns vinkel. Det finns en på styrbordssidan och en på babordssidan. De är fastgjorda vid rånockarna och hanteras från akterdäck.

**Skot** finns det också två av, ett på varje sida. De drar seglets nedre hörn akterut. Skotet justeras alltså från aktern och normalt används bara ett skot i taget. På läns brukar man dock använda båda.

**Halslinorna** fäster på samma ställen i seglet som sko-

ten. Dessa ställen kallas för halshorn eller skothorn beroende på vilken tamp som för tillfället används. I motsats till skoten används halslinorna för att dra seglet förut, inte akterut. Normalt har man en hals satt, men på länsen när bägge skoten används, brukar ingen hals användas alls. Halslinan görs fast i halshornet med ett mycket enkelt grepp och när den inte används brukar den tas loss helt.

**Mittskotet** förgrenas i tre ändar som fäster i seglets underlik. Det är viktigast på slör och läns, speciellt i hårt väder.

**Bolinen** (boglinan) sträcker seglets förlik förut och ger det stadga. Den är viktig på halv vind och bidevind. Eftersom man ibland har styrbordsliket förut och ibland babordsliket så finns det en bolin i vardera sidolik. Man använder aldrig bägge bolinerna samtidigt. Egentligen är de två bolinerna bara en enda tamp som går från det ena liket till det andra via ett block i förstäven.

**Fallet** är det tåg som man hissar seglet med. Det är mycket viktigt att fallet inte är trassligt när seglet är satt. Den ände av fallet som man drar i fästs i kölsvinet precis akter om aktersta roddtoften. Den andra änden är fäst mitt på rån.

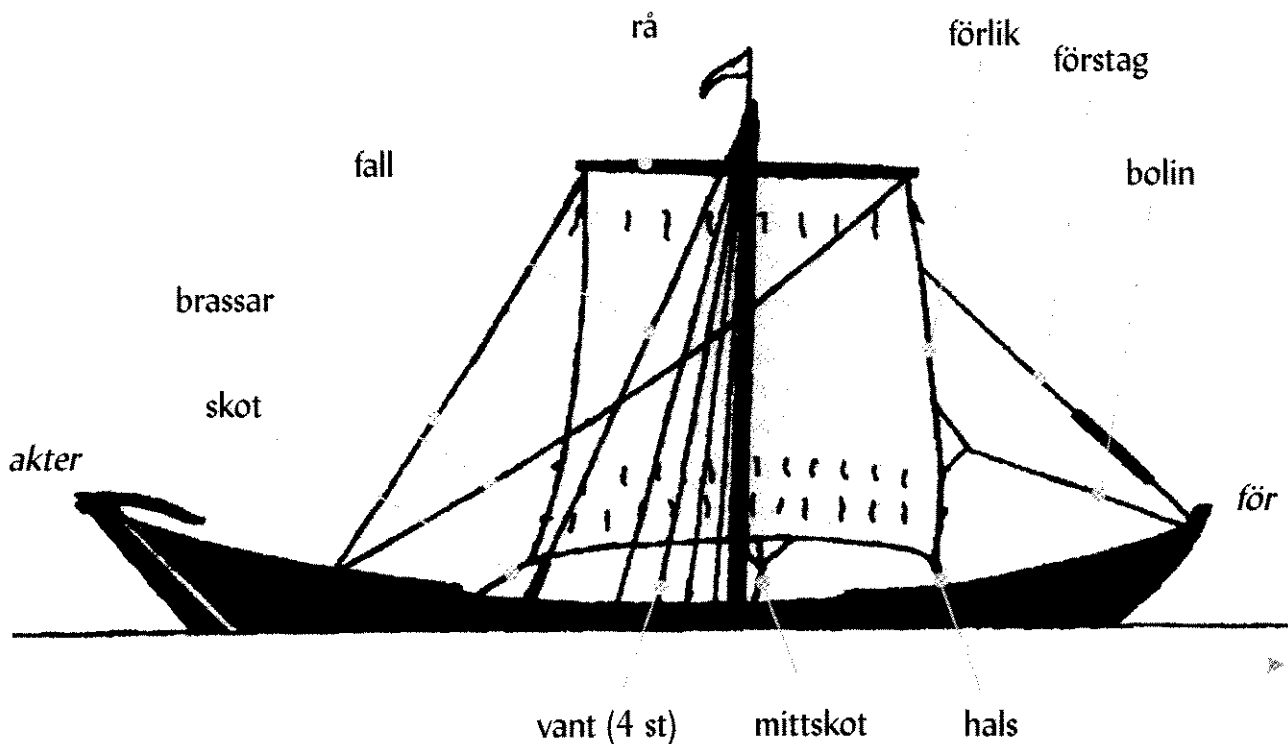
**Vant** kallas de linor som stagar masten i sidled. Helga har fyra vant på varje sida. Deras funktion är alltså att hindra masten från att trilla omkull och även att sträcka förstaget.

**Förstaget** är den lina som stagar masten förut. Förstag och vant kallas med ett ord för den **stående riggen**, i motsats till den **löpande riggen** som består av alla de tampar som justeras under seglingens gång.

**Lik** kallas seglets kanter. Ett råsegel har fyra sådana: Överlik (rålik), underlik samt två sidolik.

**Revsejsingarna** är korta tampar som hänger i rader längs seglet. De används för att i hårt väder **reva** seglet, dvs att minska segelytan genom att knyta ihop överflödiga segelduk.

**Nedhalet** finns inte med på riggritningen men är ändå en mycket viktig tamp. Det är fäst mitt på rån och går därifrån ner till mastfoten. Det används som namnet antyder för att dra ner seglet när det ska bärgas. Helgas segel kommer ofta inte ner av sin egen tyngd när man lossar på fallet utan måste dras ned med nedhalet.

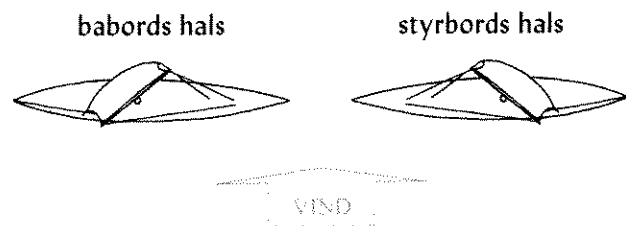


Dessa benämningar gäller för Helga. Andra råseglare kan ha delvis andra tåg och även andra benämningar.

## Segling

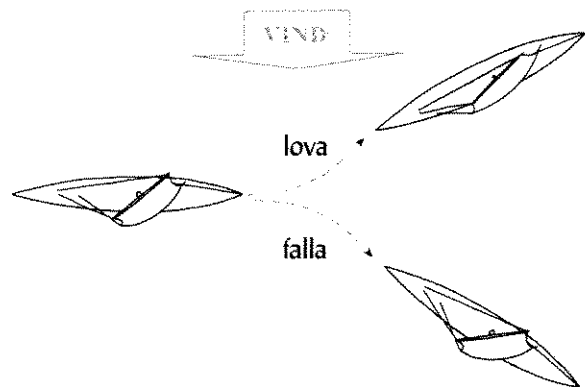
Man skiljer på fyra olika seglingssätt beroende på i vilken vinkel vinden blåser i förhållande till båtens färdriktning. Dessa fyra är läns, slör, halvvind samt bidevind. Se vidare nästa sida.

Dessutom skiljer man på babords och styrbords hals beroende på om vinden blåser ifrån babord eller styrbord.

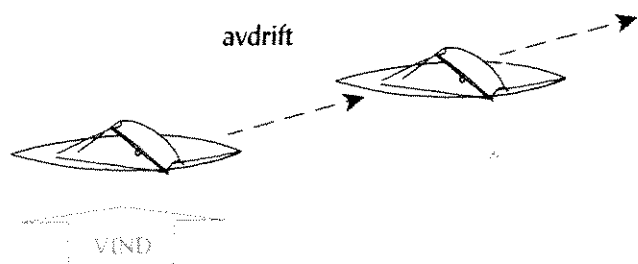


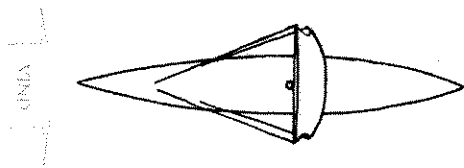
Babords och styrbords hals är termer som används på alla segelbåtar men som har sitt ursprung hos råseglarna. På råseglet finns en tamp som reglerar seglets främre nedre hörn, halshornet (se riggritningen). Eftersom man ibland har seglets styrbordssida föröver och ibland dess babordssida så finns det två halsar. När en råseglare seglar med vinden in från styrbord är också styrbords hals satt.

Att styra upp mot vinden, åt lovart, kallas att lova. Att styra bort från vinden, åt lä, kallas att falla.



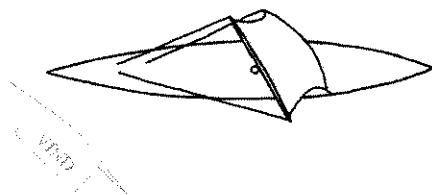
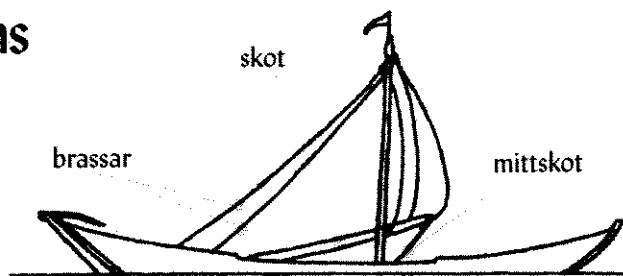
När vinden kommer in mer eller mindre från sidan pressas båten ner åt lä så att den inte längre går åt samma håll som stäven pekar. Detta fenomen kallas avdrift.





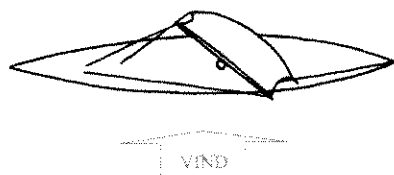
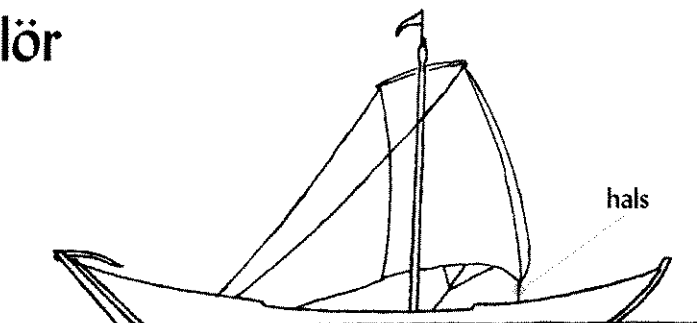
## Läns

När vinden kommer in rakt akterifrån kallas det läns. När man länsar använder man bägge skoten och bägge brassarna. Dessutom är vanligen mittskotet satt. Notera att ingen hals är satt.



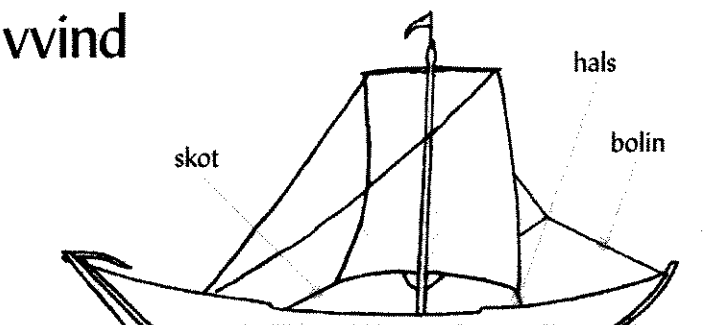
## Slör

Har man vinden snett akterifrån kallas det slör. När man slörar har man ofta lagt loss skotet på den sida vinden blåser ifrån (lovartssidan) och istället satt halsen.

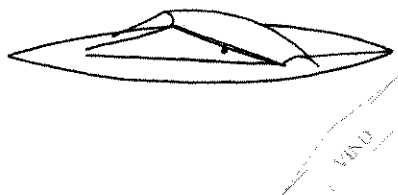


## Halvvind

...kallas det när vinden blåser rakt in från sidan. Vid halvvind kan det behövas att man burkar, dvs använder kroppsvikten för att hålla båten på rätt köl, t.ex. genom att sätta sig på relingen. Nu börjar även avdriften göra sig gällande (se föregående sida).



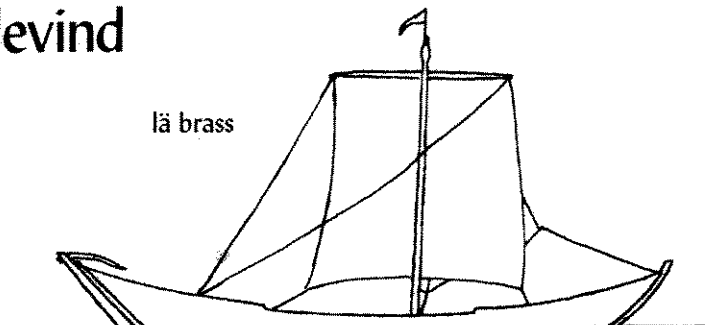
När man seglar halvvind används halsen på lovartssidan och skotet i lä. Ofta är även bolinen satt.



## Bidevind

Bidevind är när vinden kommer snett förifrån. Seglar man så "högt mot" vinden man kan kallas det dikt bidevind. Ju högre man seglar, desto lägre blir farten och desto större blir avdriften. Att segla bidevind kan därför vara en svår balansgång som kräver en skicklig rorsman för att kunna hålla maximal höjd och fart.

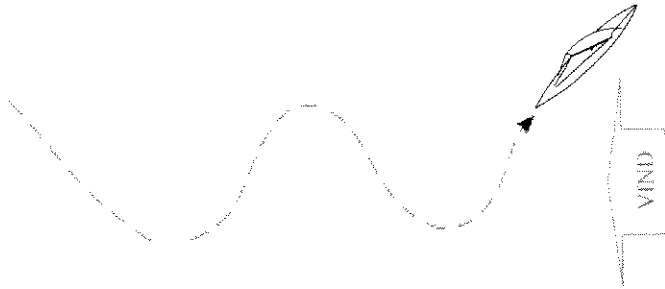
Vid bidevindssegling är samma linor satta som vid halvvind. Man bara tar hem lite till på de flesta. Mitt-



skotet behöver oftast inte vara satt. Bolinen fyller där emot en viktig funktion. På Helga brukar vi använda bägge brassarna men på många råseglare används bara lä brass.

# Kryss

Att segla rakt mot vinden går inte, men genom att segla bidevind omväxlande för styrbords och babords hals kan man ta sig rakt mot vindens riktning. Detta kallas för att kryssa.



Många tror att man inte kan kryssa med ett råsegel, något som vi brukar motbevisa med Helga Holm varje gång vi seglar. Under gynnsamma omständigheter brukar vi kunna klara en sjömil i timmen rakt mot vinden. Jämfört med moderna båtar är detta en mycket dålig kryssförmåga, men blåser det hårt orkar man inte ro så långt mot vinden. Man blir då ändå tvungen att kryssa eller ligga och vänta på god vind.

Den dåliga kryssförmågan hos Helga och andra liknande skepp brukar ofta tillskrivas råseglet vilket inte är helt riktigt. Ett välsytt råsegel kryssar lika bra som andra gammaldags riggtyper, dock inte lika bra som en modern rigg. Snarare beror den dåliga kryssförmågan på skrovformen. Man har valt bort goda kryssgenskaper och accepterat en stor avdrift. I gengäld har man fått ett grundgående, lätt skepp som är snabbt i medvind och under åror.

När man under kryssen vänder kallas det att man *slår* eller att man gör en *stagsvändning*.

1. Före stagsvändningen kan man falla en aning för att öka farten. När tillfället är rätt kommer kommandot "ror i lä" och rorgångaren lägger då om rodret för att lova. Allteftersom skeppet lovar upp kommer seglet att tappa vind. Till slut står seglet bara och fladdrar utan att längre ge någon framåt-drivande kraft.

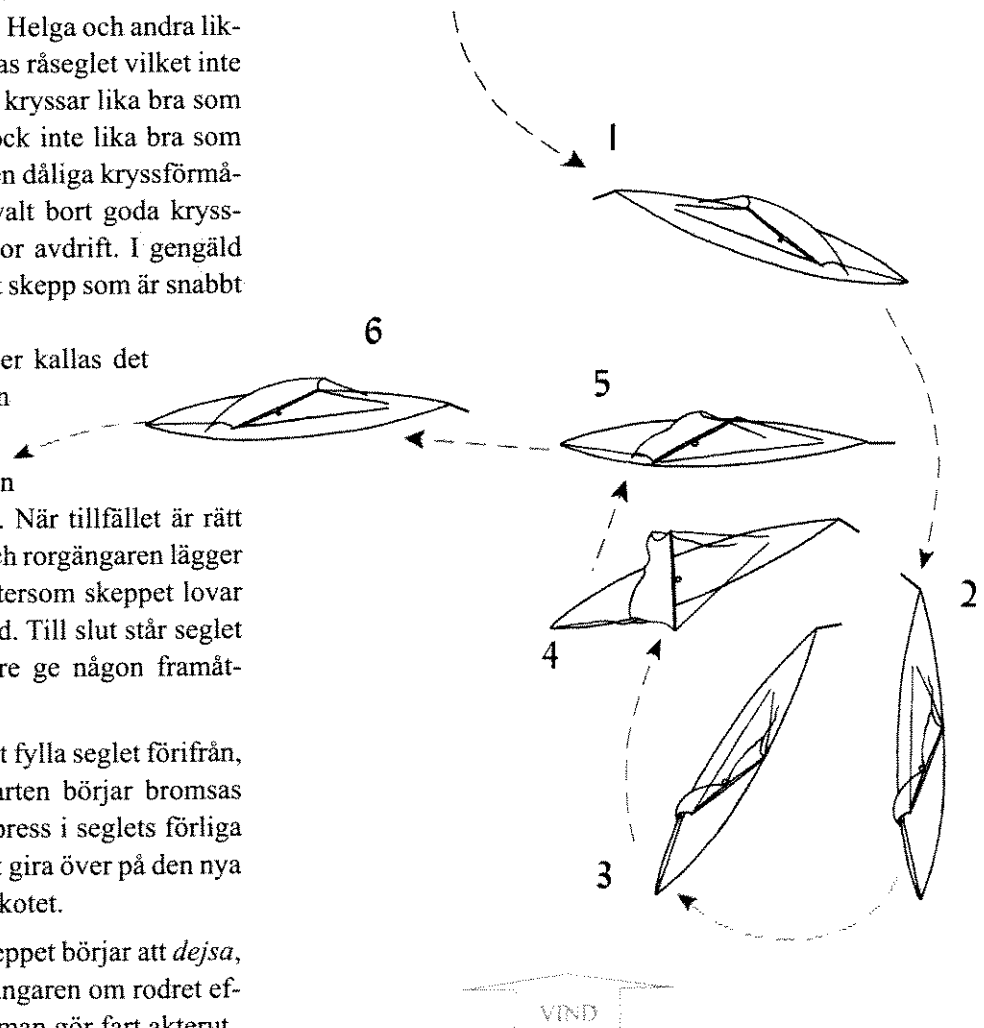
2. Efter ett tag kommer vinden att fylla seglet förifrån, man säger att seglet backar. Farten börjar bromsas upp. Samtidigt hjälper vindens press i seglets förliga del till så att skeppet fortsätter att gira över på den nya kursen. Nu kan man lägga loss skotet.

3. Farten bromsas snabbt och skeppet börjar att *dejsa*, segla baklänges. Nu lägger rorgångaren om rodret eftersom det fungerar omvänt när man gör fart akterut.

4. Kommandot för att justera om seglet för den nya bogen heter "*la gå*" (lånat från norska råseglare – betyder nåt i stil med "låt gå"; "lägg loss"). När den ordern kommer händer saker väldigt fort. Till att börja med läggs halsen och bolinen loss. Med brassarna drar man sen runt hela seglet så att det slutar att backa. Det är egentligen brassarna som vänder hela seglet. Samtidigt lägger man så fort som möjligt fast halsen på den nya sidan. Det är viktigt att allt går fort när man brassar runt seglet, att alla vet vad de ska göra och inget trasslar sig. Om något hakar upp sig riskerar man att snabbt få upp hög fart akterut, vilket kan vara mycket riskabelt.

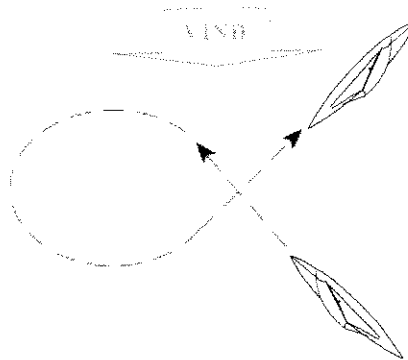
5. Först när halsen är satt bör man sträcka övriga linor och börja trimma seglet för den nya bogen. Man sätter bolinen och justerar brassarna samt skotar hem. Skeppet börjar åter göra fart framåt.

6. Man bör hålla en något lägre kurs till en början och lova upp på dikt bidevind först när man fått upp farten en smula. Innan man fått upp farten kan avdriften vara extremt stor.



## Kovändning

Att vända åt "fel håll" under kryssen kallas för att göra en kovändning eller undanvindsvändning. Kovändningen är utrymmeskrävande och man förlorar rätt mycket på den. Samtidigt är den betydligt lugnare och säkrare än stagvändningen. Den kan därför vara ett bra alternativ om besättningen är ovan eller om vädret är hårt. (Eller om man bara vill slippa duka undan lunchen medan man vänder.)



## Seglen äro för båten hvad vingarne äro för fogeln

Michael Maasing

Som gammal medlem av föreningen, numera tillhörande vikingabåten Regins besättning, tänkte jag att jag ville dela med mig en del av den kunskap jag förvärvat mig under mina tretton år ombord på råseglare. Vi har väl alla som seglat på Helga våra egna minnen som etsat sig fast, såväl positiva som negativa, och dessa vill man ju gladeligen dela med sig av, helst framför en rykande knytgryta efter en dags hård segling.

Några av de seglatser jag själv tänker tillbaks på med varmt hjärta är överfarten till Gotland och Visby 1993, att få se land efter en gungig natt ombord, med solen som går upp bakom kalkklipporna, det var mäktigt. En annan underbar segling var resan från Karlskrona till Kalmar 1997. Den inseglingen in i slottsfjärden nedanför Kalmar slott borde ingå i alla råseglares "Guinness rekordbok". Ett skepp av Helgas storlek skall inte kunna komma in där i den farten. Frågan är om Björn visste hur våghalsigt han skeppade. Fantastiskt!

Det finns många fler minnen, men eftersom det här med råsegel och rodd är så mycket äldre än mina år ombord på flytande farkoster är det nog bäst att låta mer erfarna än jag själv uttala sig om sjöfartens vedermodor. Så istället för eget ljug låter jag citera C. Smith ur den underbara boken "Om Båtar och Båtsegling" utgiven år 1873, en given bok i varje seglares bibliotek.

Detta säger Smith om segling som uppfostran:

"Någon stor och erfaren sjöhjelte lär hafva yttrat att en ynglings uppfostran ej kan anses fulländad förrän han vistats minst tre månader till sjös. Utan att vara så

anspråksfull i sina fodringar på fulländad uppfostran, kan dock säkert enhvar som har erfarenhet af sjölivet, rekommendera det såsom ypperligt uppfostringsmedel för pojkar; och af alla de mångsidiga grenar sjöyrket erbjuder såsom gagneliga för uppfostran, är troligen ingen mera lämplig, att utbilda företrädesvis de manliga karaktärsdragen, än båtsegling."

Ett annat område som han berör, och jag tror att alla skeppare skriver under på den, är det om ballasten.

"Den bästa ballast för en skicklig båtseglare är människor, som hafva de utmärkta egenskaperna att lugnt kunna sitta stilla på botten af båten eller simma vid vraket af den, allt efter omständigheterna. Kunna de också ro dertill, finnes ingen anledning att önska dem öfverbord likt annan ballast i stiltje... Hvad du nu än begagnar för ballast, bör du vid dess stufning iakttaga att den kommer så långt ned och så nära midten af båten som möjligt..."

Ytterligare ett citat av Herr C. Smith handlar om något för Helga i dagarna kärt ämne, nämligen seglet.

"Om något slags fjesk eller pedanteri skulle vara tillåtligt vid handterandet och vården af din båt, så skulle det just vara i hvad som angår seglens skötsel. Seglen äro för båten hvad vingarne äro för fogeln och mera hvad kläderna äro för mannen. På flykten känner man igen fogeln och på seglens ställning känner man båtseglaren; intet kännetecken är så osvikligt på icke-gentlemannen som orient linne, och intet utskriker så gällt en slarfvig bategares skam som fläckiga eller illa handterade segel."

Vad säger man? Ord är överflödiga känns det som, vilka sanningar....Väl mött vänner!