

# HLIÐSKJÁLFI

Nummer 1-2

2006

Årgång 14



**Sällskapet  
Vikingatida  
Skepp**

## SVS Styrelse, revisorer, valberedning 2006

|            |                  |    |
|------------|------------------|----|
| Ordförande | Johannes Jägrud  | H: |
| Kassör     | Göran Bergström  | M: |
| Ledamot    | Johan Helgesson  | H: |
|            | Jörgen Johansson | H: |
|            | Henrik Severed   | H: |
|            | Linnéa Jägrud    | H: |
|            | Susanne Björk    | M: |
|            | Ann Franzén      | H: |
|            | Carina Kwick     | H: |

Revisorer    Orvar Magnander  
              Håkan Larsson

Valberedn    Jan Axhage, Rolf Agaton

*OMSLAGSBILDEN: Vidfamnes nya segel under en läns över Stigfjorden, Tjörn Runt 2006, när det ännu slutat regna. Notera förstärkningarna i seglets överdel och alla hålen i revbanden där de lösa revsejsningarna skall vara när vi revar. Lägg även märke till att vi spirat ut seglets bägge skothorn med två åror.*

*Foto: Elisabeth Johansson*

HLIDSKJALF utges av Sällskapet Vikingatida Skepp.

Box 11488, 404 30 GÖTEBORG

Hemsida via genväg: [go.to/vidfamne](http://go.to/vidfamne)

Hlidskjalf utkommer med cirka 2 nummer per år.

Redaktör: Jörgen Johansson

Skriftsmed: Ann Franzén och Göran Bergström

Medlemsavgift: vuxen (270 kr) och junior t.o.m. 18 år (70 kr)

Betalas på Postgiro: 68 03 83 - 7

## Navigare necesse est...

Detta nummer av Hlidskjalf handlar om råsegel – specifikt om Vidfamnes nya segel men du finner även olika kåserier om olika aspekter på råseglet i allmänhet.

Jag har inte tagit med en ordlista över seglets olika delar. Om man lär sig sådant ur en skrift om vintern så har man ändå glömt det till sommaren. Då är det roligare att lära sig sådant ombord i Vidfamne - på sommaren. Gör det!

Vidare skulle det leda för långt bort från ämnet att börja förklara varje typ av segelfartyg som funnits – eller alla de olika segel dessa har fört. En och annan förklaring har jag dock smugit in i texten.

Bilderna har jag i skrivande stund inte sett, men originalen har inte varit alltför bra så det må ursäktas om deras digitala släktingar inte blir bättre.

Jörgen Johansson

## Vidfamnes nya kläder.

Det gamla seglet blev uttjänat för länge sedan. Redan 2004 var det gamla seglet så slitet att vi kaxigt deklarerade att det var sista säsongen som vi seglade med det. Men det tog så lång tid för oss att få det nya klart, att det gamla faktiskt seglade på "övertid" säsongen 2005.

På hösten 2004 hade vi tre viktiga beslut att fatta angående Vidfamnes nya segel:

### 1 Material

Valet stod mellan konstmaterial eller naturmaterial. Vi valde naturmaterial. Ullsegel som danskarna har numera hade vi absolut inte råd med, så valet föll på lin. Vi visste att Ostindiefararen Göteborg köpte linneväv från ett väveri i Skottland. Vi bestämde oss för att göra detsamma.

### 2 Färger

Vidfamnes identitet är det randiga seglet, så det var ingen tvekan om att även det nya seglet skulle vara randigt. Fyra röda fält kändes riktigt men den röda nyansen borde kanske mörkas ner något. Men de vita fälten i det gamla seglet borde ersättas med något annat, t.ex. grått. Så blev det: sju fält varav fyra röda och tre grå. Rött och grått: Sjöbodar och granit. Ungdomens röda kinder och grånade hövedsmän. You name it...

### 3 Buken

Ett segels rundade välvning vid segling kallas buk. Vidfamnes första segel syddes medvetet för att få en stor buk. Det var inget fel med det; det var så vi ville ha det. Men med åren växte tanken på ett planare segel. Så när vi nu stod inför att beställa ett nytt segel, bestämde vi att det skulle sys helt plant. Vi bedömde att naturmaterialets naturliga töjning skulle ge seglet dess buk. I övrigt skulle det nya seglet sys i sort sett som det gamla.

Vidfamnes nya segel skulle alltså bli helt plant, 11 x 8 meter, och av rött och grått lin. Vidare ville vi inte ha revsejsningarna ( de små repstumparna som man binder ihop seglet med när man revat) hängande i seglet. Vi ville ha dem lösa, vilket innebar att små lagda ringar fick sys fast i seglet istället.



Så det blev det, men det tog tid. Vi beställde det nya materialet från väveriet i Skottland genom dess svenske agent. Sedan hörde vi ingenting på länge. Vi ringde till skottarna och fick fatt i en dam som skyllde de på att fibern inte kommit. Senare lovade de leverans under sommaren 2005. Sedan hände inget och de svarade inte på mail etc. Så plötsligt dök det upp en leverans av segelduk från Skottland! Glädjen var öronbedövande och vi skyndade oss att få iväg den till färgning i Leksand.

Färgad linneduk kom tillbaka, gôrgrann. Den körde vi upp till Rönnäng, till segelmakarmästare Harald Karlsson. Harald hade lovat att sy seglet åt oss, och vi hade erbjudit oss att hjälpa till. Under vintern 2005-06 har flera av oss varit uppe på hans segelloft och dragit och släpat och lyft och slitit i våder som syddes ihop till ett ännu tyngre sjok av tyg.

Ganska snart upptäcktes att segelduken höll en mycket ojämn kvalitet. Det var många vävnadsdefekter i duken, men värre var att ca 1/3 av all duk var hälften så kraftig som den skulle vara. Den var sladdrig och tøjde sig mer. Därför fick vi på flera ställen sy dubbeltjocka våder. Detta medför att vi har förbrukat allt vårt reparationsmaterial.

Seglet blev lite mer klart för varje gång och när vi så framåt vårkanten lade ut det på salsgolvet i Rönnängs Bygdegård för att märka på allt som skulle märkas på – ja då insåg vi hur enormt stort det var, seglet. Det fyllde hela golvet.

Så kom alla revbanden på, alla kanter fällades, D-ringar syddes i, och 75 små, av flitiga fingrar lagda, garn-ringar syddes fast. Sedan envisades Harald med att lika (sy fast repet runt kanterna) själv, och det var nog bäst så. Tussilago och vitsippor kom och försvann. Det började bli lite nervöst, vi skulle ju använda det nya seglet på Volvo Ocean Race den 17 juni 2006. Jag ringde Harald några gånger för att kolla läget. Till slut sa han, lugnt och stilla: Du skall ente vä' orolig, får en bara va' ifré så...." Jag förstod vinken, men fortsatte vara orolig.

Måndagen den 12 juni var jag och Jenny ute och åkte mc på Haralds vackra ö. Vi tittade in till honom. Då hade han bara 10 cm kvar att lika! Medan jag stod där och försökte hålla tillbaka glädjetårarna, så blev även dessa sista 10 centimetrar färdiga. Harald hade lyckats

igen! Lite smådetaljer återstod, och när han ringde mig samma kväll och sade att "du kan hämta det nu", ja då blev det fart i volvon. Det var ett speciellt fagert rosa lyster över Tjörn när jag körde hem den kvällen, med ett rödgrått Vidfamnesegel i bilen..

Dagen efter dumpade jag ett kolli segel på Vidfamnes däck i Älvängens båthamn. Samma kväll utseglades Vidfamne ner till Göteborg., bara 5 dagar innan seglet skulle visas för världen.

Jag var sammanhållande för Vidfamnes nya segel och jag vill tacka alla som hjälpt till, slitit och släpat, under dess långa och av nervpirriga motgångar kantade tillblivelse. Som ni redan gissat vill jag också tacka segelmakarmästare Harald Karlsson. Styrelsen har enhälligt beslutat att utnämna Harald Karlsson till Hedersmedlem i Sällskapet Vikingatida Skepp.

Utan honom – inget segel !

Jörgen Johansson





Foto: Lasse Löfgren

## Hur länge höll ett vikingatida segel?

Det vet naturligtvis ingen. Vi vet inte om / hur vikingarna impregnerade duken, vi vet inte hur länge deras seglingssäsong varade. Kanske var gnagare ett större hot mot seglet än vanligt slitage. Men rätt förvarat och med vädermässigt hyfsade säsonger, kanske de höll i några år.

En pejling på detta kan vi få igenom att Vidfamnes gamla segel nu är uttjänat. Vi har uppskattat dess livslängd till c:a 2000 timmar, dvs ungefär som ett man-år i arbetslivet.

Låt oss leka med tanken att ett vikingatida segel blev så långlivat att det höll i 2000 timmar. Låt oss även anta att en resa över Nordsjön mellan Västnorge och norra England tog 6 dygn =  $6 \times 24$  timmar = 144 timmar. Då skulle ett sådant segel hålla för 14 sådana resor, alltså 7 st Tur och Retur. En sådan resa per säsong ger oss 7 år. Tankeexperiment – javisst.

Det var ett stort antal skepp i gång i den vikingatida världen, så sjöfarten var sannolikt en väldigt stor konsument av textil. Den samlade befolkningens behov av kläder och tält och sjöfartens behov av segel måste ha krävt ett stort antal vävstolar som var igång ideligen. Om kvinnorna vävde hann de väl knappast sy segel, så vem gjorde det?

Tillbaka till nutid. Vidfamnes gamla segel kostade 40 000 kr och höll i 2000 timmar. Det sjönk alltså i värde med 20 kronor per seglingstimma. Låt oss antaga att även det nya seglet håller i 2000 timmar men att NÄSTA segel igen kostar 100 000 kr. Då bör vi alltså lägga undan 50 kr per seglingstimma för att ha pengar till nästa segel när det behövs.

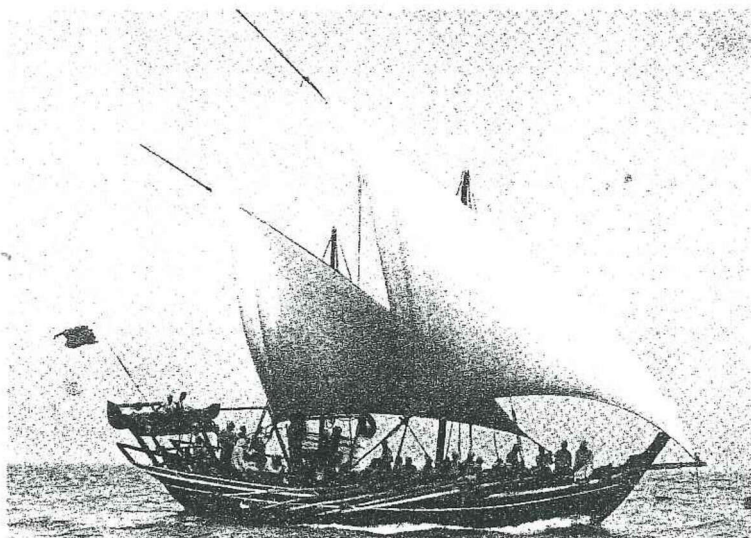
Jörgen Johansson



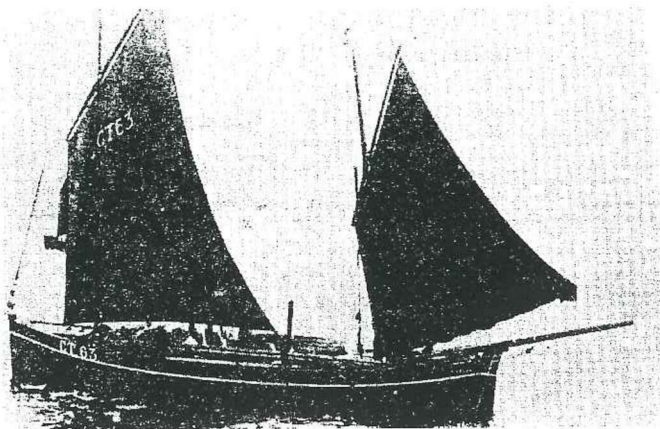
## Råseglet

Råseglet karaktäriseras av att det hålls uppe av en rå. En rå är ett rundhult som hänger mot masten. Formuleringen "hänger mot masten" kan tyckas märklig och behöver kanske förklaras. Rån kan nämligen ( på större fartyg ) antingen vara fixerad mot masten så att den inte kan hissas eller halas utan endast vridas, eller så kan den glida upp och ner utefter masten, och givetvis vridas. Ordet rå är gammalt, det finns t.ex i Njals saga kap 89, där det nämns att ett gigat (upplyft) segel var hefla upp vid rána.

Det finns människor som påstår att ett råsegel alltid vänder samma sida mot vinden, till skillnad från ett snedsegel, som kan vända bägge sidor mot vinden beroende på seglingen. Jag håller inte med om detta, för det finns segel som hålls uppe av en rå OCH som kan vända bägge sidor mot vinden, t.ex. latinsegel ( ett trekantigt segel vars rå doppar sin främre ända mot fördäcket och den aktre pekar uppåt akterut ), och loggertsegel ( ett oliksidigt fyrkantigt segel under en rå som hänger mot masten i sin främre ända, akterändan pekande uppåt).



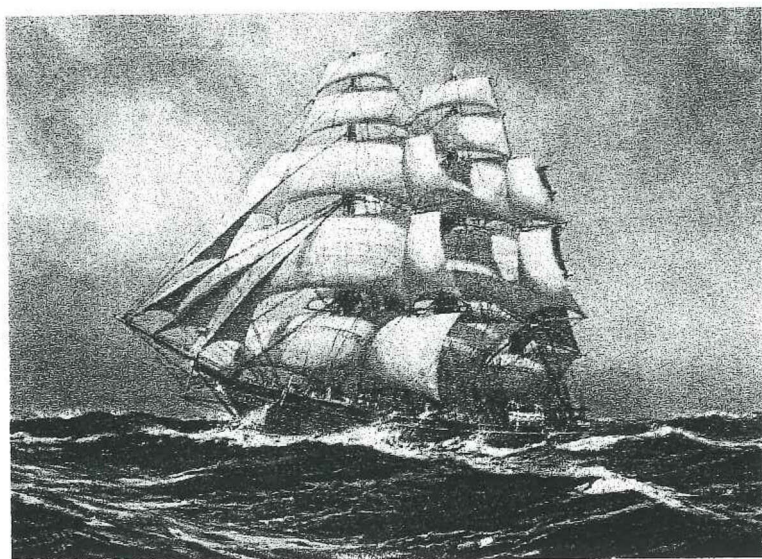
*En shewe från Bahrain med två latinsegel.  
Notera den smäckra rån och den talrika besättningen,  
förmodligen sysslolösa roddare*



*Omkring 1870 uppstod denna typ av seglande fiskebåt, en nickey, på Isle of Man. Den förde två loggertsegel. Notera att mesanseglet (det aktersta) är revat. Klumpen i framkant av storseglet är ett fartyg bakom*

Redan nu halkar vi in på en massa undantag: Råseglet är oftast symmetriskt, dvs dess högra och vänstra halvor är lika, men spegelvända. Det symmetriska råseglet är i regel rektangulärt, men det finns symmetriska råsegel som är trapezformade ( smalare upp-till än nertill ), eller trekantiga, med spetsen nedåt (bentincksegel, fyrmastade barkar kunde föra sådant som begin eller storsegel). Vidare finns det assymetriska råsegel, t.ex. på vissa allmogebåtar från Bornholm, Blekinge, Ostkusten och Norge. På dessa assymetriska råsegel går förliket ( den främre kanten av seglet ) långt fram i förskeppet, ibland ända ner mot förstäven. Vid vändning måste man därför ta ner seglet, skifta över rån framför masten till andra sidan, och hissa igen. Loggertseglet är ett assymetriskt segel, trots att dess förlik inte går föröver, utan lodrätt ner eller en smula akterut.

Och så finns det råsegel som INTE hänger mot masten: ledsegel. Ett ledsegel är ett råsegel som, vid god akterlig vind, sätts på rånockarna ner till närmast undre rå, i regel på märsrånarna. Man "förlänger" alltså rån med en spira och hänger ledseglets rå på denna. Därigenom exponerar man en större yta mot den goda dragande vinden. Det måste ha gått undan.....



*På denna målning föreställande Sovereign of the Seas 1852 för hon ledsegel på nockarna på 5 rår.*

Råseglet som konstruktion är lika gammalt som enkelt: mycket tidigt fattade människan att man kunde hänga en duk på en pinne och hissa denna pinne på en påle som stod upp i båten. Sedan var det bara att stuva undan paddlarna ( ja, kanske spara en att styra med ) och forsa iväg över vattnet. Ingen vet hur gammalt råseglet är, men det finns en egyptisk avbildning av en farkost med segel som är daterad till 4000 f Kr. Detta har sannolikt inte varit det första seglet.

I slutet av 400-talet hade alla fartyg i vår del av världen råsegel, vilket genom historien har varit det dominerande seglet i handels- och örlogsflottor i Mellan- och Nordeuropa. Ända upp i tidig medeltid var fartygen här riggade med en mast på vilken fördes ett råsegel. Sedan fick skeppen fler master och latinseglet började komma in. Columbus' Niña hade ursprungligen två master med var sitt latinsegel, men riggades om inför den berömda resan till att ha två master med råsegel, och en tredje, mesanmasten bar ett latinsegel.

Den äldsta kända avbildningen av latinsegel är från slutet av 800-talet. Man vet inte om latinseglets ursprung är arabiskt eller polynestiskt, eller hur gammalt det gentligen är, men folken runt Medel

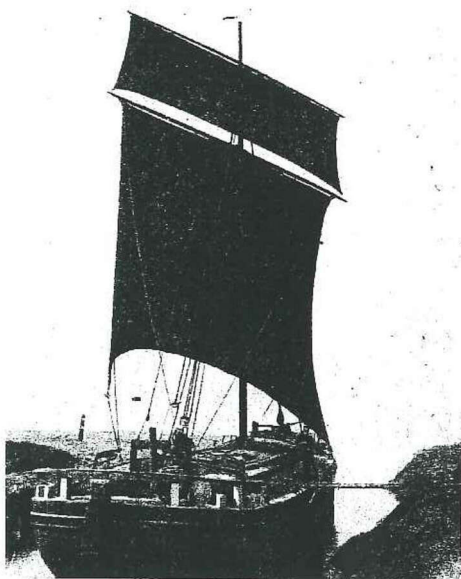


havet hade en förkärlek för latinseglet till 1200-talet, då råseglet började komma tillbaka på Medelhavet.

Den största evolutionsfasen i sjöfartens historia är övergången från segel till maskindrift.

När ångan kom revolutionerade den sjöfarten totalt. I början såg världen råriggade segelfartyg med ångmaskin, sedan kom ångfartyg med råriggade master. Bländvita segeldukar över azurblå oceaner ersattes av bolmande kolrök över svarta stålskrov - som kunde gå mot vinden. När Suez-kanalen öppnades 1869 blev seglets och seglandets tid utmätt. Förändringen gick relativt fort. Lloyd's Register för år 1853 tar upp 10050 segelfartyg och 133 ångare. 32 år senare, 1885, fanns där 8640 segelfartyg och hela 6668 ångare. Sjömansyrket förändrades, inte över en natt, men obönhörligt.

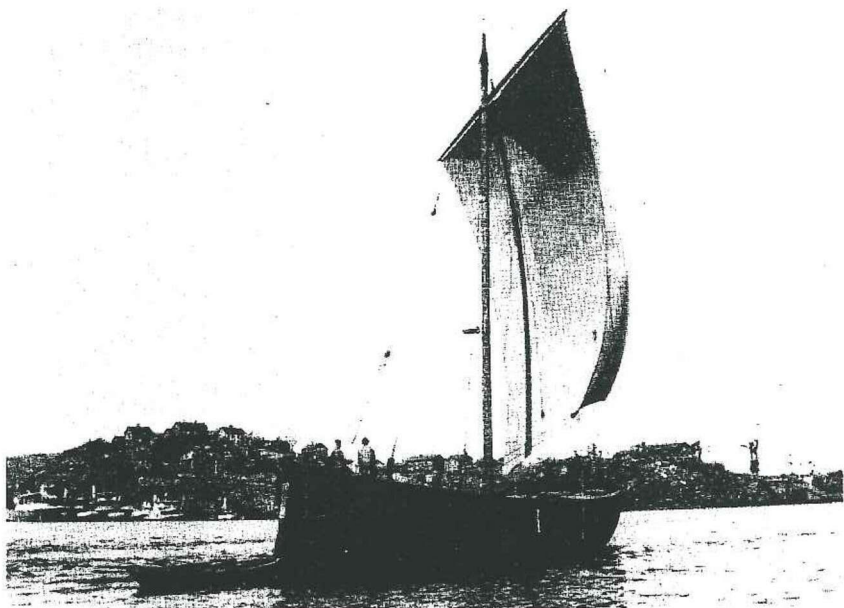
Sin utmätta tid till trots levde råseglet dock länge kvar som "working sail". Handelsflottans riggar blev effektivare; seglen blev fler men proportionellt mindre, (ång)winchar kom flitigt i bruk. Gustaf Eriksson i Mariehamn på Åland byggde under mellankrigstiden upp en hel flotta med segelfartyg som bl.a. seglade vete från Australien. När järnridån fallit blev det mera allmänt känt att polska fiskare kunnat tråla i Östersjön med två råsegelriggade fartyg, så sent som intill andra världskriget.



*Denna Humber Keel Iona byggdes 1894. Notera det breda toppseglet, faktiskt bredare än storseglet. Seglen kan tyckas stå fint, men vindflöjeln avslöjar vindriktningen och riggen verkar brassad för att inte ta vind alls. På skrovsidan alldeles under landgången skymtar styrbords lä-svärd.*



Vidare levde råseglet kvar på enmastade fartyg i långa, smala farvatten, alltså floder, smala sjöar, fjordar. Här kommer vinden i regel antingen från det ena eller andra hållet.. I Loiredalen såg man snekkar ( gissa varifrån de fick det namnet ). På Humber seglade Humber-keels med allsköns laster.



*Älvpesen Hagen byggdes 1875 och drevs enbart med ett råsegel till 1925 då en motor installerades. Notera att bardunerna går väldigt långt akterut. Husen på Lindholmsberget står kvar än idag.*

Älvpesarna seglade kol uppför Göta Älv och tegel tillbaka till det växande Göteborg.

Råbockarna seglade jordbruksprodukter från norra Vättern till södra (\*). Mången frusen fiskare har sargat sönder fingrarna på isiga råsegel under Lofotenfisket. Det finns många andra exempel på små enmastade råsegelriggade fartyg.

Observera att ett enmastat råsegelriggat fartyg inte nödvändigtvis bara förde ett enda segel på sin enda mast. Ett råsegel som toppsegel var på många håll mer regel än undantag. De norska kustfraktarna, jekterna, kunde utan att skämmas ta ihop råseglet och löpa in i hamn för en fock.

Innan sjösättningen av Vidfamne ( 23/4 1994 ) försökte vi få fatt i gamla lokala kommandoord som använts på våra lokala råseglare älvpesarna. Men vi lyckades inte. Så vi fick förlita oss till de som redan seglade vikingaskeppsrekonstruktioner. Vi valde därför norska kommandoord, eller lystringsord som de hellre vill kalla dem. De bär bättre genom vinden ( norrmännens "La ' Gå!" hörs bättre än danskarnas "Rundt!") och de förstås av alla råseglare i "branschen". Valet är även en hyllning till de som räddade det norska kulturarvet åt eftervärlden. Vi har många norröna benämningar, vilka för en oinvigd verkar helt främmande: priare, signat, geithals, björn på råa, høyeste gang, Vi går under! för att bara ta en handfull.

I Norge började man på 60-talet att ta tillvara sitt gamla kustkulturarv genom att intervjua de sista levande gubbarna som seglat "på riktigt". Det var en lång procedur som även innefattade otaliga försök med praktiskt segling i råsegelriggade enmastade båtar. Det är denna dokumentation av norsk kustkultur som ligger till grund för mycket av SVS' verksamhet. Vi behövde inte uppfinna hjulet på nytt, mycket var färdigt – för oss att snappa upp. Så – utan att vara kaxiga, men ödmjuka inför föregångarna, kan vi med fog säga att SVS surfar vidare på en mångtusenårig våg av handlingsburen kunskap.

Jörgen Johansson

(\*) Gösta Bågenholm skriver om råbockarna:

"Fram till förra sekelskiftet byggdes och underhölls båtar s.k. råbockar, i lag om ca åtta personer i byn Harge i Norra Vätterbygden. Båtarna var så gott som helt byggda i Harge. Byn hade sin egen skeppsbyggmästare som ledde nybyggen och reparationer. Bysmeden hamrade ankarkedjor och kvinnorna vävde segelduk av lin som de själva odlat. Varje gård hade sina egna bitar av seglen att underhålla, varför seglen med tiden fick ett brokigt utseende. En möjlig förklaring till rutmönstret på forntida bilder av segel (mynt och bildstenar) kan bero på att seglen under vikingatid underhölls gårdsvis, på ett likartat sätt som i Harge. Varje gård hade ett eget ansvar för en segelbård"

## Briggen Blue Bird av Hull

var det, som med sviktade stumpar stod på över Soten, själva julafton -72. Vadå stumpar? Och vadå sviktade?

Stumparna kallas märseglen (det näst nedersta och tredje nedersta råseglet) på ett flermastat råsegelriggat fartyg. När vinden ökar får man minska segel uppifrån. Snart får man även ta in det nedersta seglet på varje mast, för det är så stort att det skulle bli svårt att hantera om vinden ökar ytterligare. När det blåser så mycket att man önskar att man istället hade suttit hemma i soffan, kanske man bara har märseglen och några undre stagesegel satta.

Om då vinden ökar ytterligare, eller om man behöver lätta på skepets rörelser i sjön, kan man svikta dessa segel. Att svikta är att ta in en del av seglet så att endast trekantiga flikar av seglet står kvar utåt rånockarna. Tvingas man ta in ytterligare segelyta får man "sende den bedste halvdel af manskabet till vejrs for at gøre luv nock af sejlet fast" som Jens Kusk Jensen så träffande beskriver det. Då har man bara en liten ynka trekant kvar av seglet, på lä nock.

Verbet svikta finns omnämnt i gamla norröna skrifter i formen svipta, dvs ta rev genom att hala ner rån och binda upp seglet underifrån. Detta redogörs för i Hjalmar Falks bok Fornnordisk sjöfart i översättning av Bo Varenius. Revband hette sviptingar och är besläktat med norskans syfteband – eller söft som vi har hört Lena Börjesson säga många gånger. Jag har också hört Erik Andersen säga att det kallades "sviptag vid rå midja", alltså att man svept seglet runt rån vid dess mitt. Detta är en fullt möjlig manöver även på Vidfamne, men vi skall inte tro att vi kan hålla upp mot någon vind med ett sviktat segel. Hä ä' bar' å åk!

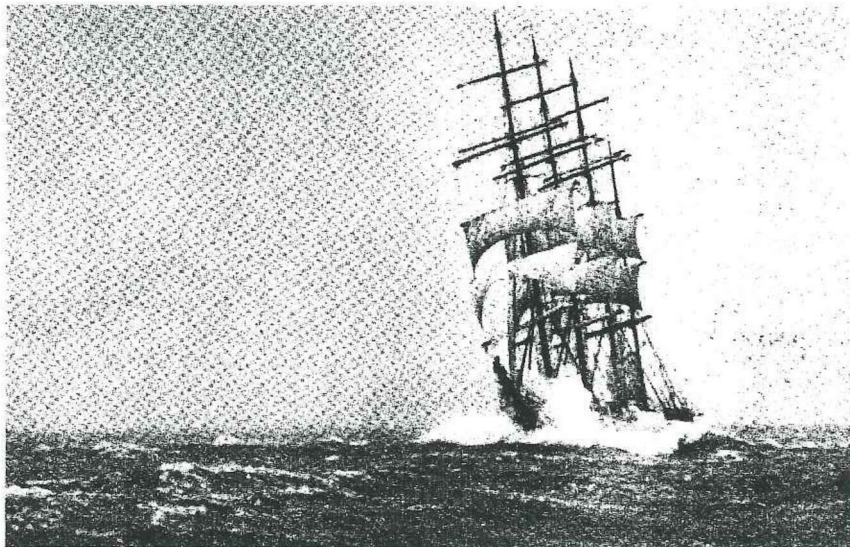
Nu frågar någon varför man inte kan ta in alla sina råsegel om det nu blåser så himla mycket. Det borde väl vara säkrare att bara ha några stagesegel uppe? I princip är det så, men dessa stagesegel förs på låg höjd och hamnar i lä när skeppet befinner sig i en vågdal modell större. Därigenom minskar seglens stadgande effekt på skeppet, som kan kränga över åt lovart i vågdalen. Kommer då nästa våg med ett brott kan hela dagen vara förstörd. De högre upp sittande märseglen, däremot, står ständigt i vinden och stadgar fartyget.



Så, mina vänner, nästa gång ni skall sjunga med i "Briggen Blue Bird av Hull", kom för allt i världen ihåg att det heter sviktade, inte sviktande.

Så kan man svikta ett fall, men det är något helt annat.

Jörgen Johansson



*4-mastbarken Pamir utanför Cape Flattery, i nordvästra Australien, i januari 1945. Hon seglar för de undre stageglen och "stumparna" med dessa är inte sviktade. Det blåser storm*

## **Att vända genom vinden**

Gillis Ågren, den gamle mannen som vi ärvde ranværingen Olav av, seglade som ung i fyrmastbarken Abraham Rydberg år 1936. Han berättade bl.a. att om stod och styrde bidevind på ett kryssben fick man passa sig noga så att inte skeppet gick in i en ofrivillig stagvändning. Det innebar att frivakten fick purras och alle man hade en hel timmes onödigt extrajobb med att fullfölja denna stagvändning. Det kunde bli besättnings-bonk efteråt....

Allt färre återstår som kan berätta hur det en gång gick till att vända med flermastade råseglare. I allt större grad får man leta

i det skrivna. Jag har botaniserat lite i bokhyllans dammigaste avdelning. Ett välkänt faktum lyser igenom: principer i all ära, men varje skepp hade sitt eget sätt att uppföra sig.

Richard Henry Dana seglade två år för om masten. I boken med samma titel beskriver han hur en stagvändning på fullriggaren Alert kunde gå till, c:a år 1835. Lite förklaringar: en fullriggare har minst tre master ( för-, stor-, och kryssmast ) och rår på alla masterna.. Focken är det nedersta råseglet på förmasten, storseglet det nedersta på den mittersta masten. Mesanen är ett snedsegel på kryssmastens aktersida.

I beskrivningen ser vi hur man först låter kraften gå ur förriggen. Sedan låter man storriggen i princip svänga runt av sig själv. Så brassar man runt kryssriggen, för att sedan gå framåt och trimma in förriggen. Sist fintrimmas hela riggen. Så här skriver Dana:

"Så snart alle man intagit sina stationer ger kaptenen, som står på halvdäcks lovartsida, ett tecken åt rorsmannen att lägga om rodet.  
"Ror i lä !"

"Ror i lä !" svarar förstestyrmannen på backen, och försegelskoten lossas.

"Halsar och skot !" ropar kaptenen.

"Halsar och skot !" upprepas för över, fockehals lossas och fockeskot lyfts i gigtåget för att underlätta lovningen. Lovarts beginer- och lä storebrass beläggs tillsammans på nagelbänken, klara att låta gå, och brassarna mitt emot styvhalas.

"Loss akterboliner !" ropar kaptenen. Storebolin och brassarna på storrårna kastas loss, och om han har beräknat ögonblicket rätt, svänges rårna runt av vinden. Om han däremot är för tidig eller för sen går det trögt som att dra ut tänder. Sedan brassas kryssrårna om och beläggs, storeskot halas akter över, mesanen halas an i lä, och karlarna går till förrårnas brassar.

"Loss förboliner !" kommenderar kaptenen.

Andrestyrmannen låter gå lovarts förbrassar, och karlarna halar an i lä. Förstestyrmannen på backen håller ögonen på förrårna.

"Skärp för ! Fast förmärsebrass! Fast förbrambrass! Släck lite på föröverbrambrass. Fast överallt!

Stor- och fockehalsar styvhalas, klyvaren skotas an, med hjälp av en talja om det blåser hårt. Kryssrårna trimmas, och kaptenen tar en överblick av riggen.

"Ta hem ett tag i kryssmärsebrass! Väll! Fast kryssmärsebrass !" När alla segel är rätt brassade skjuts det löpande godsets

tampar upp på de olika stationerna och sedan får fria vakten gå under däck."

Jens Kusk Jensen beskriver i " Haandbog i Praktisk Sømandskab " hur man vänder med en bark ( varianten med alle man på däck och alla segel satta). Det är en ordrik herre med ett mustigt gammaldanskt (1901) språk, och hans beskrivning av manövern skulle ta allt för stor plats här. Emellertid beskriver han även ett antal andra manövrar / situationer, varav vi väljer

At vende med flov Brise:

Större skepp vänder i regel inte bra, och värre är det med lite luft. Så snart det hörs "Läl!" halas jagare och klyvare ned, och mesanbommen halas midskepps. Dessutom kan det slackas lite på lä förbrassar, för att seglen kan komma till att backa lite innan, men storseglet och focken bör stå så länge de kan. Man får passa på rodret, och det får läggas åt andra hållet om skeppet börjar sacka. När skeppet är igenom vinden hissas klyvare och jagare igen, och om det är nödvändigt kan de halas back för att skeppet lättare skall falla av – annars försiggår allt som tidigare nämnts.

Även här tar man kraften ur förrigen, och man bräcker med förseglen när skeppet väl kommit över. Enkelt, eller hur?

Ovanstående kan jämföras med en stagvändning på Vidfamne, där vi inte aktivt låter kraften gå ur föränden på seglet, det ger sig självt:

Pass på, Vi går över! Rorsman lovar fullt, Klober gör sig beredd, skotkarl enklar upp, halskarl och boglina enklar upp, När seglet inte driver längre, matar skotkarl ut skot till klober La gå! Skotkarl kastar tampen i vattnet, Hövis brassar om, klober rusar fram med seglet, halskarl halar in smetten, bolina hänger i bolina för att få ner halsen, halskarl belägger och ropar Fast! Rorsman fångar fart, styr högsta gång och skotet tas in allteftersom skeppet börjar göra fart.

Jörgen Johansson



## Till sist

Kan jag inte låta bli att citera Jens Kusk Jensen, som 1901 i sin "Handbok i praktiskt sjömanskap" skrev ( fri översättning ):

**Det är ofta förvånande vad en god seglare kan prestera med hänsyn till att kryssa, för man skulle ju i grunden på förhand tro det vara omöjligt att med vindens hjälp komma upp mot både vind och sjö, enbart med hjälp av några segel som står utspända och inte ens behöver röra sig för att prestera ett arbete som för ett större skepp kan motsvara flera tusen hästars kraft. Det är heller inget under att det har tagit människosläktet flera tusen år att bringa seglandet upp till vad det är nu – men underligare är det att en konst, ett arbete som har krävt så mycket tid, så många människoliv och så stora värden ser ut att gå till botten bara för att ett geni har kommit på att omsätta värme till kraft, har kommit på att man kan föra kraften med sig i form av bränsle, för att när som helst utnyttja den med hjälp av vattenånga utan att vara avhängig av vindens nycker.**

Jens Kusk Jensen, Haandbog i Praktisk Sømandskap.  
ISBN 87-14-28284-4

Boken utkom första gången 1901, omarbetad 1924. faksimilutgåva 2000 på Høst & Søn Forlag , København.

( Jag köpte mitt ex på Peter Skantzes antikvariat i Skärhamn)

Jörgen Johansson

## Betraktelser och erfarenheter av Det Nya Seglet

Spänningen kändes i luften. Äntligen! Äntligen skulle månader och år av arbete ge resultat. Äntligen skulle vi hissa Det Nya Seglet! Hövisman Johan gav kommandot: Följ med seglet, Nå vett vi! Johannes och jag hade fått den stora äran att dra de första tagen i hissningsproceduren. Två saker slog mig direkt: Jösses vad tungt, och Jösses vad häftigt, seglet liksom bara passar in! Tungt är det onekligen, eftersom det är tjockare material i det nya. Aspekten att det skulle passa in hade inte slagit mig, förut var det "seglet" och "det nya seglet", men ju fler tampar (skot, brass, bolina) som kom på plats, desto mer blev det "seglet" och "det gamla seglet". När vi hissat utlyste hövis Johan ett "leve för vårt nya segel" och vi hurrade så det ekade över havet.

Efter en liten stund hade det nya seglet, som nu alltså kort och gott var seglet, smält in fullständigt ombord på Vidfamne. Där jag stod på akterdäck kände jag stolthet över att vi lyckats med den stora bedriften "tänka-samla pengar-hitta material-kontakta rätt folk-hjälpa till att sy". Det var en stor sten som föll från mitt hjärta och säkert många andras hjärtan också. I gummibåten satt jag sedan och såg på Vidfamne. På lite håll ser det ut som om vi har lånat skärvor av himlen för att tillverka ett segel. Det gråa tar färg av himmelsblågrått och smälter in i skyn. Mer än någonsin förut ser det ut som "Drakens vinge".

En månad senare, på väg från Vinga till Björkö efter en helt otroligt fantastisk vecka ombord, slörade vi undan med god fart. Då hövis Johannes skulle ge en order, märkte vi plötsligt att vi hörde hans ord över hela akterskepp, fast förifrån. Seglet fungerar alltså som en parabol. När man säger något riktat 90 grader mot seglet, sänds ljudet tillbaka, fast förstärkt. Likadant med vågskvalp, vågorna hörs klart och tydligt uppifrån seglet. Fascinerande.

På väg på Björköfjorden mot Hönö Klåva, under den veckans sista seglingstimme, kryssade Vidfamne som en gudinna. Slag efter slag gick vi över, vinden var frisk och för att komma framåt var vi tvugna att göra en bomkryss. Vilket var precis vad vi gjorde.

Otroligt, vi tog hur mycket höjd som helst! Jag var hövis och stod vid brassarna och förbluffad stod jag stundom stum och bara kände på båten. Vidfamne hade alltså så mycket fart genom vattnet, att när rorsman Maria girade, så vände Vidfamne på en femöring och jag behövde inte ens dra i lovartsbrassen! Något liknande har jag aldrig varit med om. Skeppet gick över utan att dejsa och utan att förlora någon höjd alls, och då hade vi ändå ca en knops motström. Till och med fördäck reagerade, tittade akterut och gjorde tummen upp. Att den seglar såpass bra kan bero på att segelduken är så tät att vi behåller farten upp i vindögat, eller på att det nya seglet är planare sytt och därför kan gå högre i vind. Eller något annat, vad vet jag.

Jag vet bara att Vidfamne flög fram på vågorna och fullkomligt dönade sig upp i vind. Jag hörde Vidfamnes sång och jag hörde att hon trivs med sin nya skrud.

Vilken båt vi har! Segla månde skeppet!

Linnéa Jägrud