

Ib Ivar Dahl

Smakkejollen og friluftslivet



Fiskeri- og Søfartsmuseet, Esbjerg
2005

Sejlads med smakke

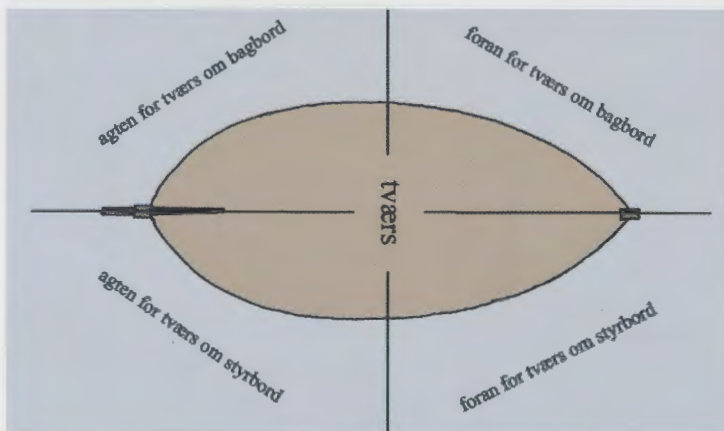
Sejlads

For at sejle en jolle er der en del, man må vide. Det gælder for alle jolletyper, gamle så vel som nye. I det følgende beskrives nogle forhold som er generelle for sejljoller, fordi det er nødvendigt at kende nogle fagudtryk og almindelige måder at styre og manøvrere. Smakkejoller har imidlertid nogle særlige muligheder for trim af sejl og måder at manøvrere. Disse muligheder blev udviklet og indbygget i riggen, da jollerne blev anvendt som brugsbåde, men de er stadig nødvendige og særdeles nyttige at kende, fordi de er forudsætningen for tryk og sikker sejlads. De følgende generelle beskrivelser om jollesejlads skal lede frem til at forstå det, som er særegent ved sejlads med smakke.

Vinden og sejlene

Vindens retning ind på båden har nogle navne, der er nyttige at kende.

Sejler man skråt frem mod vinden, siger man, at vinden er



spids, og at man sejler bidevind eller på kryds. Man kan også sige, at man sejler tæt til vinden.

Sejler man en kurs som ikke er tæt bidevind, siger man, at vinden er lidt rum. Jo mere vinkelret vinden kommer ind på båden, jo mere rum er den.

At ændre kurs, så vinden bliver mere spids, og man styrer tættere til vinden, hedder at spidse op.

At ændre kurs, så man får mere rum vind, hedder at falde af.

Er vinden vinkelret ind på bådsiden, taler man om halvvind. Halvvinden kan desuden være lidt foran for tværs eller agten for tværs.

Når vinden står tværs og rum ind, siger man, at man sejler rumskøds, altså med slæk på skøderne.

At sejle med vinden hedder at lænse.

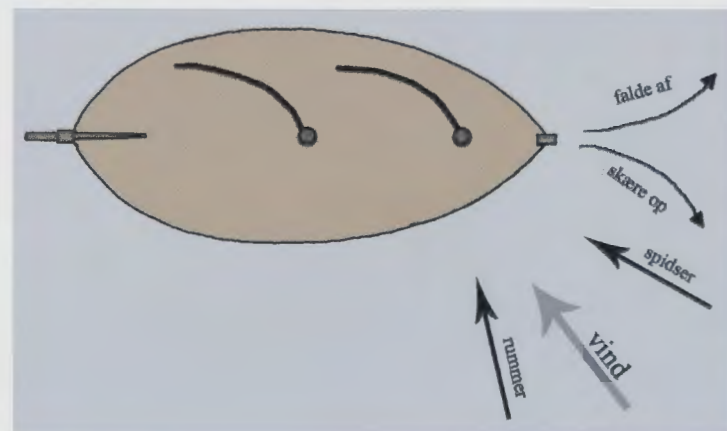
Er vinden helt ret agter ind kaldes sejladsen plat læns.

Under sejladsen kan vinden ændre retning. Især når man sejler bidevind tæt til vinden, har små skift i vindens retning betydning.

Bliver vindens vinkel mere spids ind forfra, siger man, at vinden spidser.

Bliver vindens vinkel større, siger man, at vinden rummer.

Når vinden spidser, må der styres lidt bort fra den oprindelige

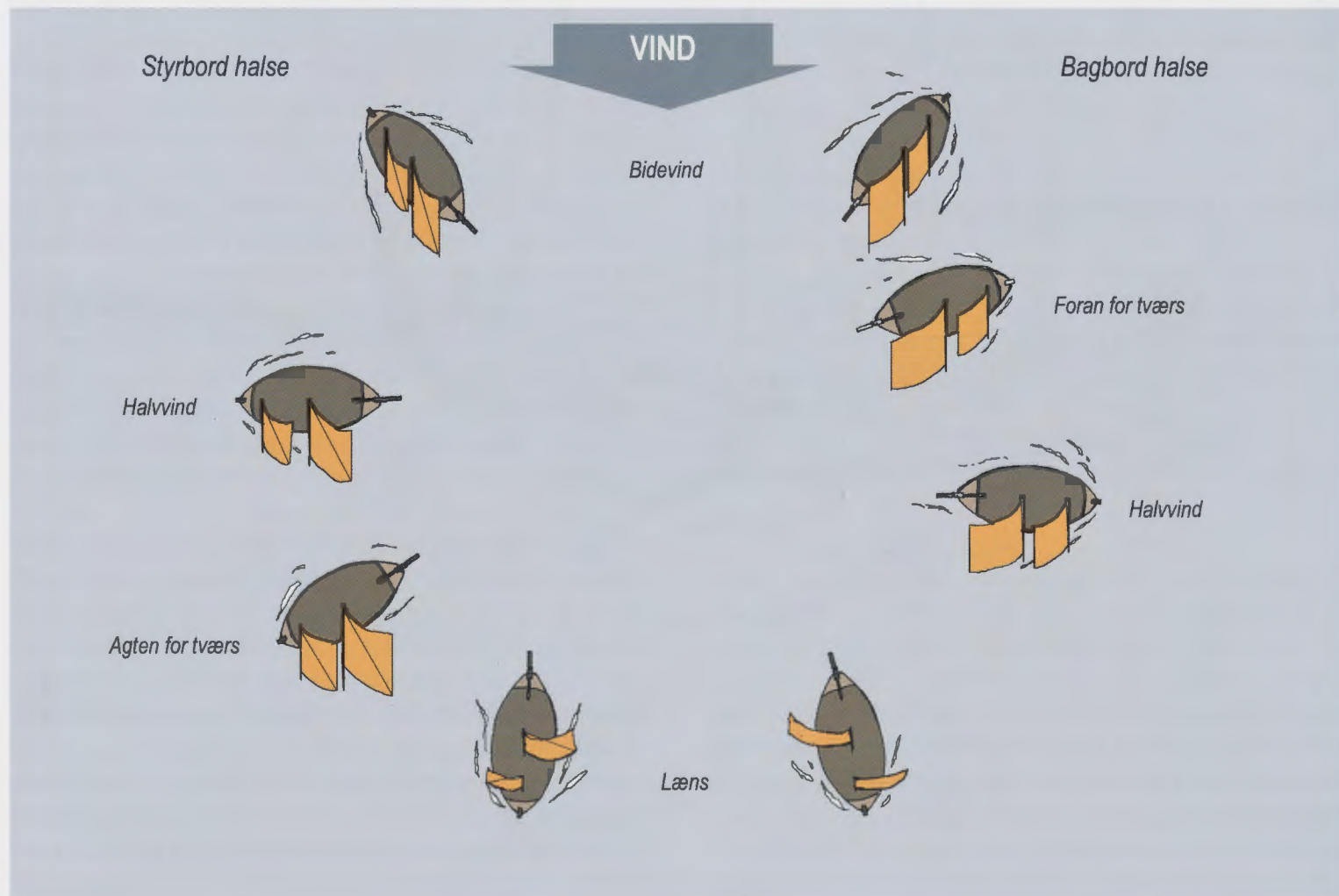


vindretning, altså: man må falde af.
Når vinden rummer, kan der styres lidt tættere til den oprindelige vindretning, altså: man må skære op.
At sejle tæt og spidst til vinden kaldes desuden at tage højde.
Det udtryk bruges som regel i forhold til det mål fremme mod vinden, som man har sat sig. Ved vindskift eller forskellig styring kan man vinde højde eller tabe højde.

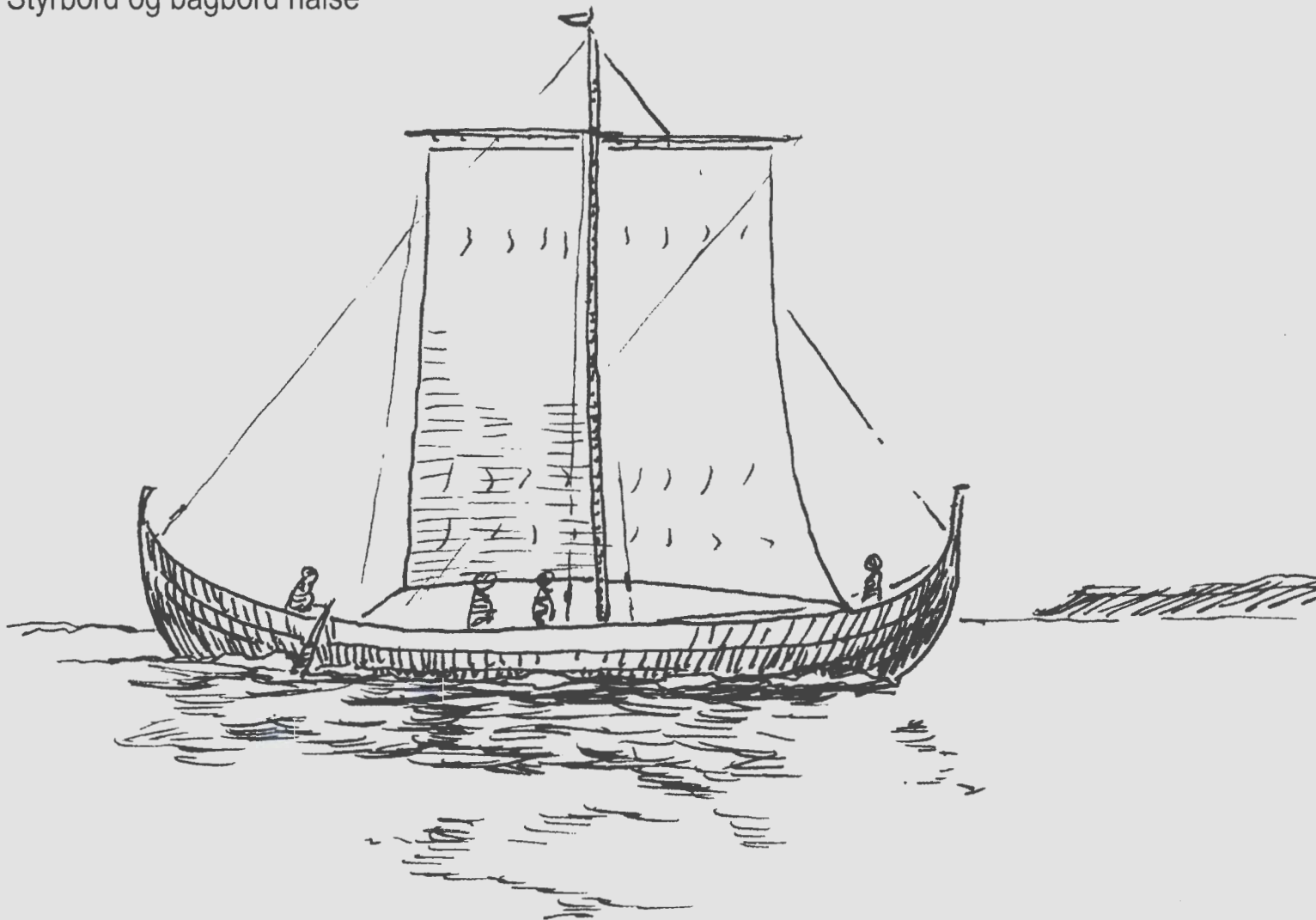
Vindsiden af båden kaldes luv side, og læsiden kaldes læsiden.
Man kan altså dreje mod luv eller læ.

Kommer vinden ind i bådens storsejl fra styrbord side, kaldes det at sejle på styrbord halse.

Kommer vinden ind i storsejlet fra bagbord kaldes det at sejle på bagbord halse.



Styrbord og bagbord halse



Et klinkbygget skibs planker hedder bord. På de fleste vikingeskibe sad roret på en planke i højre side. Det gav navnet til højresiden som styrbord. Den side, som roergængerer vendte bagen til, kunne så passende hedde bagbord.

En råsejler, som sejler bidevind med vinden ind fra styrbord, har råsejlets ene sidehjørne sat fast forude i styrbord side.

Sejlets hjørne kaldes da halsen, og man siger, at skibet sejler på styrbords halse.

Når der vendes gennem vinden, føres sejlets hjørner rundt, så det, der før var halsbarm, bliver til skødebarm og det, der før var skødebarm, bliver til halsbarm. Når der er vendt, sejler skibet på bagbords halse.

Sejlene sættes

Når sejlene sættes ved land, bør man som hovedregel lægge jollen vindret. Det betyder, at den har stævnen mod vinden. Ligger jollen mellem pæle i havn, må man hale sig ud og fortøje vindret, mens sejlene sættes. Man fortøjer med fanglinen, der er fastgjort i stævnen. Linen lægges om en pæl, jollen fires en bådlængde ud og linens løse ende tages ind og sættes fast. Nu kan båden svaje frit med stævnen mod vinden på samme måde, som lå den ved bøje eller en pæl i stranden.

For svaj sættes sejlene agter fra og fremefter. Begrundelsen for det er, at det agterlige sejl holder agterenden bort fra vinden og hjælper til, at båden forbliver vindret.

Når storsejlet er hejst til tops, strammes faldet godt, så forlignet står stramt mellem halsline og fald. Man bør kontrollere, at lidselinen ikke står for stramt. Sejlet skal kunne svinge frit bag masten ca. en tomme bag den. Når sprydstagen sættes i sin strop skubbes den godt opad. indtil der dannes en diagonal fold i sejlet fra sprydbarm til halsbarm. Denne fold rettes ud, når sejlet skødes for vinden. Sprydstagens strop, som bør være af hamp, vædes med en sjat vand, så den bider godt om masten og ikke skrider, mens der sejles. Kan jollen føre topsejl, er sprydstagen naturligvis sat om bagbord for sejlet.

Når storsejlet er sat, skal skødet stå løst, så sejlet kan blafre frit, mens man sætter topsejlet. Topsejlet ligger rullet op på sin stage i bagbord side med toppen agter og tåen for. Nu er det nemt at tage topsejlskødet fra sprydstagen og sætte det fast i topsejlets skødebarm. Man haler i skødet og topsejlet rulles ud som et rullegardin, nede fra og op. Topsejlskødet sættes fast på sprydstagens klampe, mens man sætter topsejlsfald og tåline fast på stagen. Derefter hales på fald og tåline samtidigt, og topsejlet vipper op på sin plads over mastetoppen. Skødet hales nu ind og topsejlets skødebarm strækkes ud til nokken af sprydstagen.

Man arbejder sig nu fremefter med at sætte smakken på samme måde som storsejlet, dog sættes smakkens sprydstage om styrbord. Et smakkesejl står og trækker bedst, når sprydstagen står til luv af sejlet. Når man vælger at sætte stagerne om henholdsvis styrbord og bagbord på en tosmakke, er det for at udligne fordele og ulemper ved styrbords og bagbords sprydning. Stagfok sættes med stramt og godt strakt forlig.

Fører jollen klyver, er den det sidste sejl, man sætter i havn eller ved pæl og bøje. En flyvende klyver skal sættes særdeles hårdt i faldet, så dens forlig står stramt.

Indtil afsejling skal alle skøder stå løse og sejlene blafre frit.

Når alle fald er kvejlet pænt op på deres klamper, og skøderne ligger ved deres pladser, er man klar til at sejle.

I enhver jolle er det meget vigtigt at faldene altid sættes på klamperne og skydes op på nøjagtigt samme måde, som alle ombord kender. Det skal være sådan, at hvilken som helst af besætningen kan gøre faldene los, hvis der skal rebes eller bjerges sejl for optrækkende dårligt vejr.

Nogle foretrækker at afsejle på arbejdstøjet alene og sætte de lette sejl undervejs.

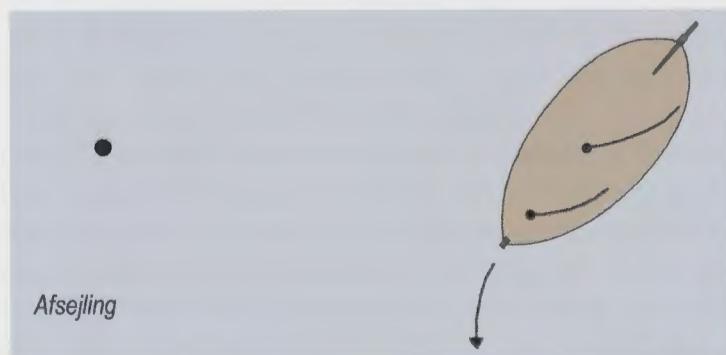
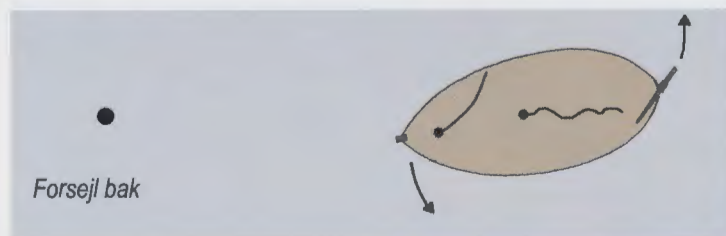
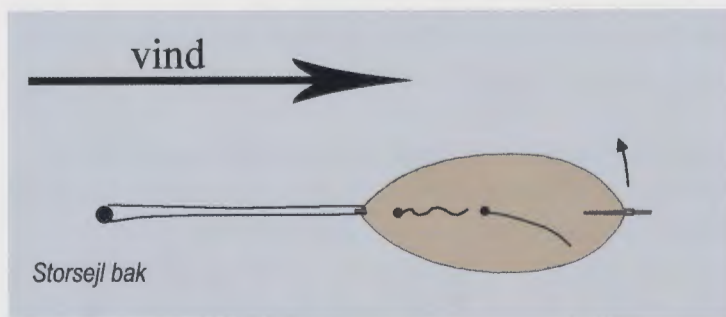
Under sejlsætning har ukyndige hjælpere om bord ofte en tendens til at ville hjælpe til ved at holde i skøderne til de blafrende sejl. Det er helt forkert. Sejlet fanger vind, og båden begynder at skære frem og tilbage i fortøjningen. Det svarer til at sætte bilen i gear og træde på speederen, mens håndbremsen er sat.

Er der meget blæst, bør man overveje at rebe inden afsejling. Det er altid lettest at gøre ved pælen. Når storsejlet er sat, rebes det straks. Derefter sættes forsejl, som eventuelt også rebes.

At lægge fra

Når en passende sejlføring er sat, gøres der klar til at lægge fra. Ønsker man at afsejle fra pælen mod bagbord, tvinger man storejlet ud mod bagbord. Det kaldes at bakke sejlet. Forsejlet står stadig løst. Vindens tryk i storejlet vil skubbe jollens agterende mod styrbord.

Når båden er ude i en god vinkel med vinden ind på styrbord side, slippes storejlskødet, og der kastes los på fanglinens løse tamp, og linen tages ind. Straks efter bakkes forsejlet,



smakke eller fok ud til styrbord, mens storejlskødet stadig står løst. Stævnen vil nu dreje mod bagbord for vindens tryk i forsejlet, samtidig med at båden begynder at sejle baglæns bort fra pælen. Rorpinden lægges helt ud i bagbord side, for når båden bakker, virker roret modsat, og rorpladen vil skubbe agterenden mod styrbord, som man netop ønsker.

Når stævnen er svinget så meget mod bagbord, at man er på kurs, slippes bakken i forsejlet, og alle skøder sættes om læ i bagbord side. Jollen sejler fremad bagbord for pælen på styrbord halse.

Ønsker man at afsejle mod styrbord fra pæl eller bøje, lægges vindens tryk i sejlene selvfølgelig modsat.

Udsejling af havn

Ligger jollen i havn, og er vinden pålands og står ind gennem havneåbningen, må man selvfølgelig krydse ud.

Nu må man huske på, at smakkejollen er en robåd. Under ud- og indsejling af havn bør årerne altid ligge parat med årebladene i tollegangene, så de hurtigt kan skydes ud og tages i brug. Det er lidt ynkeligt at se smakkesejlere rode rundt i havnen og drive ind i pæle eller andre fartøjers fortøjningslinier. Årer skudt ud og et par åretag på det rigtige tidspunkt er elegant og vidner om godt sømandsskab.

I en trang havn kan man vælge at krydse ud på arbejdstøjet alene, eventuelt i let luft med topsejlet oppe. Topsejlet har den fordel i havn, at det rager op over molerne og kan fange vind.

Når klyverbommen ikke er ude, har jollen større manøvrerum, og der er kun to skøder at passe i vendingerne.

Er havnen meget trang, er det fint at ro ud under sejl. Det betyder, at der krydses mod vinden på normal vis, mens der roes for at holde god fart og styring.

Er man ene ombord, kan man vælge at krydse ud roende under storsejlet alene og med forsejlet slået under parat til at sætte. Man ror under storsejl alene ved at sætte storskødets fast med dobbelthal over både bagbords og styrbords varnagle, så skødebarmen står næsten midtskibs. Der krydses nu ud ved at lade sejlet gøre arbejdet, mens der roes og styres med åreerne. Storskødets passer sig selv, netop fordi det er sat til både styrbords og bagbords halse.

Under udsejling er det vigtigt at udnytte havnens vandareal optimalt, og man bør holde god fart i båden, så den er let at styre og manøvrere. Den forsigtige sejler gør ofte den fejl, at der sejles for langsomt i havnen. Det kan resultere i, at båden går i stå og driver sidelæns. Hold fart og god styring, og brug åreerne om nødvendigt.

I et trangt havnehul vil der i modvind som regel være en vinkel til vinden, der er lidt bedre til udsejling end den anden. Står vinden i åbningen for eksempel blot en smule ind fra højre, skal man vælge den vinkel, fordi den er mest rum, og man kan smutte ud af havnehullet på styrbords halse.

Står vinden i havnen fralands, altså ud gennem havneåbningen, kan man vælge at sejle ud for et forsejl alene for så at sætte storsejlet ude til søs. Gør man det, skal man blot være sikker på, at kursen er medvinds hele vejen mellem pæle og broer og ud gennem åbningen.

Når man er vel ude af havnen, er det tid at sætte de lette sejl, hvis vejret er til det.

Topsejlet gøres klar til at sætte, mens jollen ligger på bagbords halse. Sejlet rulles ud med skødets, og fald og tåline sættes fast. Herefter stagvendes til styrbords halse, og topsejlet hejses op i læ af storsejlet.

Mens klyveren sættes, styrer roergængerens tæt til vinden, så jollen sejler langsomt, og makkeren har lidt ro foran masten.

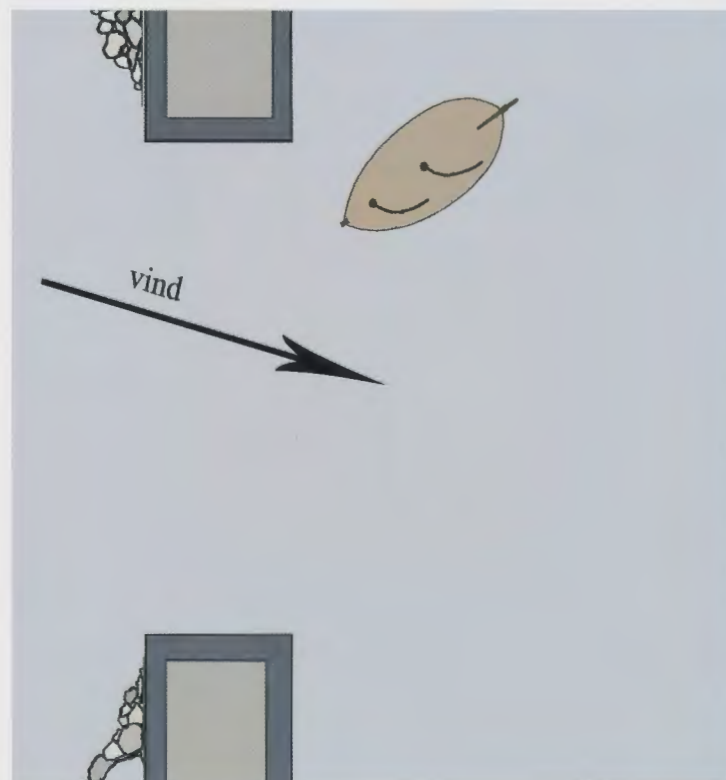
Klyverskødets er ført ned til roergængerens eller en tredje makker, så skødets kan hales ind, så snart klyveren er strakt.

Er man alene om bord, når de lette sejl skal sættes, må man dreje bi på bagbords halse for et bakket forsejl.

Kender man sin jolle godt, kan man nøjes med at tage lige præcis så meget bak i forsejlet, at jollen sejler langsomt fremad på bidevind.

Topsejlet sættes som beskrevet oven for, idet man dog vælger at vippe det helt op og skøde ind til luv for storsejlet.

Når topsejlet er trimmet, kan man sætte klyveren. Dog må man huske på, at når man går helt frem i stævnen, bliver jollen lidt mere luvgerrig, og der skal måske tages lidt mere bak i forsejlet for at holde balance, mens klyveren sættes.



At sejle med vinden

Plat læns heder det at sejle med vinden ret agter ind.

På plat læns er sejlene firet helt ud, så de står næsten vinkelret på bådsiden og fanger vinden, der fører båden med sig fremad. Sejlene må gerne stå lidt hule, så de lukker vindens tryk ind i sejlbugen.

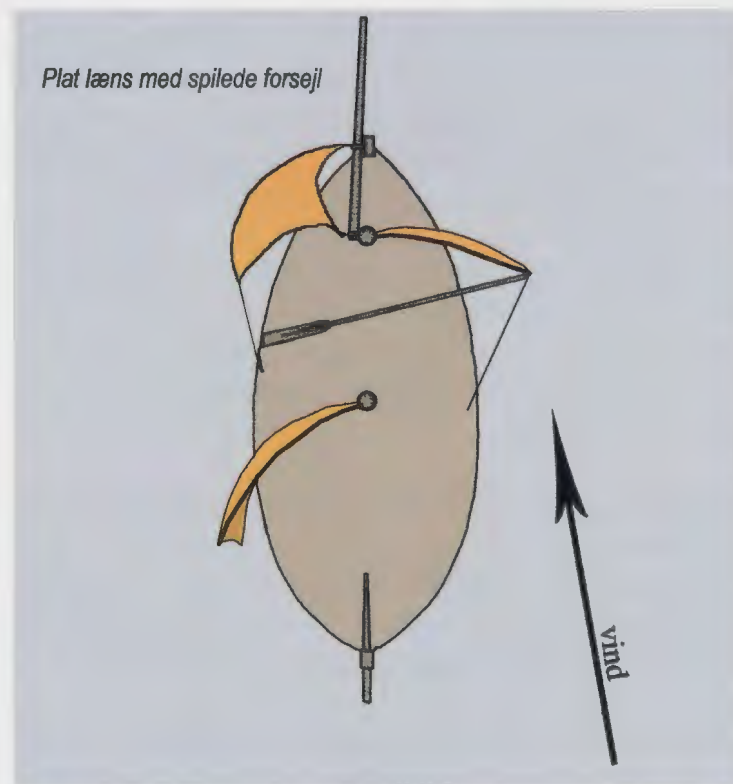
Er en sprydstage sat om bagbord, vil man måske opdage, at sejlet danner en diagonal fold fra sprydbarm til halsbarm, når det er firet helt ud til bagbord. Det problem løses ved at slække lidt på halslinen, indtil sejlet huler jævnt.

Modsat kan der dannes en diagonal fold fra faldbarm til skødebarm, når sejlet er firet helt ud til styrbord. Det rettes ved at strække faldet lidt. Er det allerede halet helt i top, kan man rette folden ved at hæve sprydstagen lidt i stroppen.



Når storejlet er firet helt ud, skaber vindens tryk i sejlets agterlig et drejemoment i jollen. Er storejlet firet helt ud til bagbord, skabes et drejetryk mod styrbord. Derfor må man hele tiden korrigere med roret og dreje lidt til bagbord. Det bremser jollen.

Under plat læns, ville sejlene stå og læ for hinanden, hvis de stod i samme side. Derfor lader man forsejlet, smakke eller krydsfok, stå firet ud til den modsatte side af storejlet. Så fanger begge sejl vind, og storejlets bremsende drejemoment kan minskes eller næsten ophæves ved det moment, som forsejlet giver. Jollen ligger mere let på roret og løber godt.



Under styring på plat læns bør man lægge kursen en smule mod luv. Det vil sige, at man styrer lidt til den modsatte side af storsejlets stilling. Når man styrer sådan, er det for at undgå en ufrivillig bomning, der i værste fald kan kæntré jollen, hvis vinden er hård.

Den lille smule luv styring bevirker, at forsejlet kan miste vind og klappe sammen, så det ikke arbejder. Derfor er det godt at spile forsejlet med en stage. Man kan spile forsejlet med en åre. Forsejlsskødet lægges inde ved skødebarmen i et halvstik om årehåndtaget. Åren sættes med bladet mod læ bådside og spiler på den måde sejlet ud.

Har man en bådshage ombord kan den fint fungere som spilerstage også.

Når man sejler med spilet forsejl på den måde, kan man styre på kurser, hvor vinden er lidt mere tværs agter ind ved at fire forsejl og spilerstage (åre) af, indtil sejlet står vinkelret på sin mast eller sit stag.

Fører jollen klyver, er det svært at få den til at arbejde på plat læns, fordi den står i læ. Man kan dog eksperimentere med at hale klyverens hals ind til stævnen og samtidig stramme smakkens eller stagfokkens skøde lidt ind. Er vind og kurs rigtig, vil klyveren nu stå og pose i læ bag storsejlet og fange den vind som forsejlet slipper forbi.

For at fylde klyveren, kan man også give storsejlets hals op til sprydstagen. Vinden får således rum til at stryge frit under storsejlet og frem i klyveren.

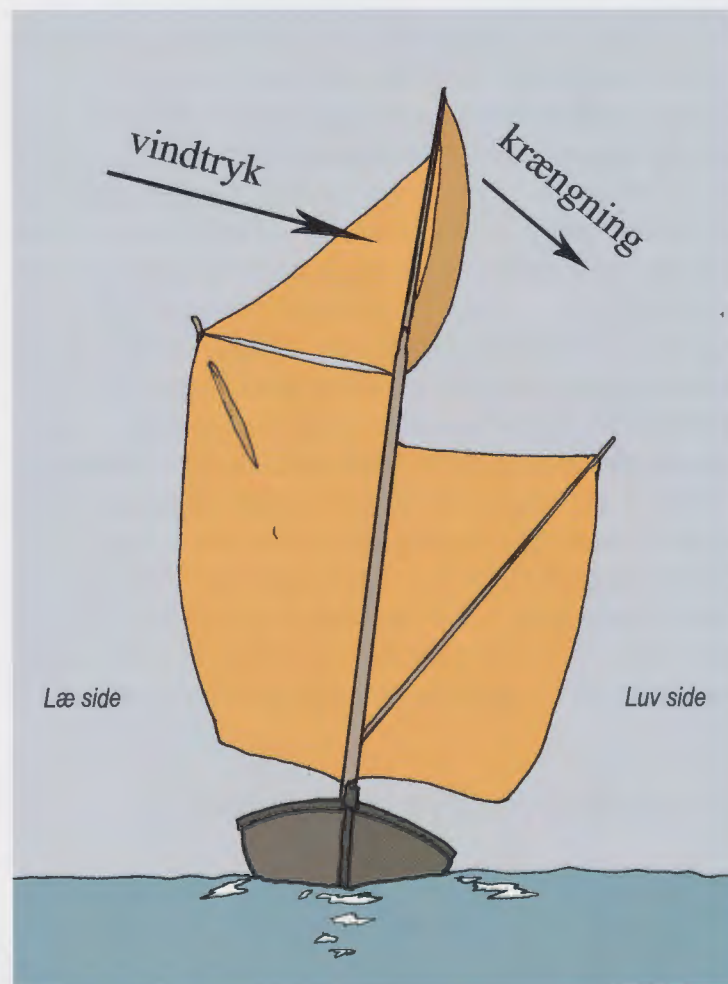
Fører jollen topsejl på plat læns og er vejret noget friskt, kan man opleve, at jollen får tendens til at krænge mod luv. Det føles ubehageligt og forkert, og det kan, hvis uheld er ude, føre til en kæntring mod luv.

Den luv krængning skabes, fordi topsejlet er firet for meget af. Helt oppe i toppen dannes der en fold af vind, som trykker

ind mod masten, altså mod luv. Problemet løses ved at hale storsejlets skøde lidt ind.

Desuden bør man overveje, om det ikke er på tide at tage topsejlet ned, hvis det har tendens til at krænge båden mod luvart.

Hvis den optimale kurs og altså målet for sejladsen er ret med vinden, må man bomme for at korrigere den luv styring.



Kovending, at halse rundt eller at bomme

Der er tre udtryk for dette at vende medvinds gennem vinden. Ordet kovending har nok noget at gøre med at vende rumpen til vinden, som køer gør. At halse rundt betyder, at der skiftes halse, mens båden styrer medvinds gennem vindøjet. At bomme er et udtryk, der er hentet fra sejlskibe, som fører bom på det langskibs sejl som foreksempel en skonnerts storsejl. Idet, der styres med og gennem vindretningen, vil bommen svinge over i modsat side, når der skiftes halse. På de store skibe var en bomning farlig i hårdt vejr, hvis den forløb ukontrolleret.

Smakkesejlet har ingen bom. At tale om en bomning er egentlig forkert. Der er tale om at skifte halse medvinds.

At halse rundt med en smakke er ganske let. Man haler raskt ind på storsejlets skøde samtidig med, at kursen ændres mod læ. I det øjeblik vindretningen skærer kursretningen, skal storsejlets agterlig så ret agterud, og idet sejlet fanger vind på den nye halse, lader man skødet løbe ud, mens man bremses tovet blødt.

Når der er halset rundt, står det spilede forsejl i læ, og spilerstage eller åre er let at pille ud af de slække skøder, før der spiles på modsat halse.

Når der skal kovendes i frisk vejr, og jollen løber hurtigt med vinden, er der nogen, der helst vil foretage bomning imellem pustene, mens jollen sejler langsommere. Det er forkert. Der skal halses rundt, mens der er mest mulig fart på. Helst lige i det øjeblik et pust tager af, men der stadig er godt skred i båden, og gerne mens den løber raskt ned af en bølge. Så er der mindst tryk i sejlet, og det smækker over uden det store rabalder.

At sejle med vinden agten for tværs

De fleste smakkejoller sejler hurtigst med vinden agten for tværs. Det er meget behagelig sejlads, hvor vindens tryk kan fylde alle sejl. Det er rumskøds sejlads. Sejlene er firet lidt ud,

så de både fanger vinden, men også slipper den og lader den stryge bag ud af sejlet.

På kurs, hvor vinden er mere agterlig end tværs, kan der være forhold, hvor forsejlet ikke fyldes og bærer godt, fordi det står lidt i læ af storsejlet.

Da kan man give storsejlets hals op. Halslinen løsnes og bindes ganske enkelt op til sprydstagen lige over stroppen. Vinden kan nu stryge under storsejlet og ind i forsejlet. Den smule sejlareal, man mister i storsejlet vindes ved at forsejlet fyldes.

Under rumskøds sejlads med vinden agten for tværs, kan man opleve, at jollen bliver hård på roret. Det vil sige, at sejlenes drejemoment fra læ mod luv er stor, og man må styre meget mod læ for at holde jollen på kurs. Problemet løses ved at hale lidt ind på storsejlet og sørge for, at forsejlene fyldes og trækker godt. Man må arbejde med sejlene, indtil jollen føles let på roret. Det er tegnet på, om den løber optimalt.



At sejle halvvind med vinden tværs

Når man sejler med vinden vinkelret ind på bådsiden, siger man, at vinden er tværs, og båden sejler halvvind.

Det er god vind, hvor sejlene bærer godt. De skal stå slækket godt ud, og det er vigtigt at finde en skødning, som giver den rigtige balance, så jollen løber let på roret.

At sejle i åben båd på halvvind i noget sø, kræver en god rorgænger. På halvvinden vil bølgerne ramme bådsiden i hele dens længde. Er søen grov, kan et brod nemt give en god sjat vand indenbords. Derfor holder den erfarne rorgænger hele tiden øje med bølgerne ud til luvart. Hvis man nu skønner, at en særlig stor bølge vil brække og måske sende et brod ind i båden, styrer man ganske enkelt uden om den bølge, hvis det på nogen måde er muligt. I de fleste tilfælde kan man dreje lidt mod læ, det giver fart, og man kan styre læ om den truende bølgekam. Ser man, at man ikke kan nå at styre bort fra bølgen, er det mest sikkert at dreje stævnen op mod den, det bremser ganske vist farten lidt, men man undgår at få vand i båden.

At sejle med vinden foran for tværs

Når man sejler i modvind på en kurs, hvor man kan nå sit mål på samme halse, siger man, at der sejles foran for tværs.

Med vinden ind foran for tværs er det uhyre vigtigt, at sejlene skødes rigtigt, for at båden kan gå godt.

At båden overhovedet kan sejle mod vinden skyldes, at der dannes et undertryk på læsiden af sejlene, når vinden stryger forbi dem. Jo større vindhastigheden er, jo større er det undertryk, som kan suge båden fremad. Nu skal man huske på, at bådens fart fremad skaber en fartvind af en lidt anden retning end den virkelige vind. Fartvinden er mere spids end den virkelige vind. Det betyder, at den vind, som påvirker sejlene, ændrer retning afhængig af bådens fart. Når man sejler foran for tværs, må man altså stramme lidt ind på sine

sejl, efterhånden som båden kommer op i fart, og slække lidt ud, når farten falder.

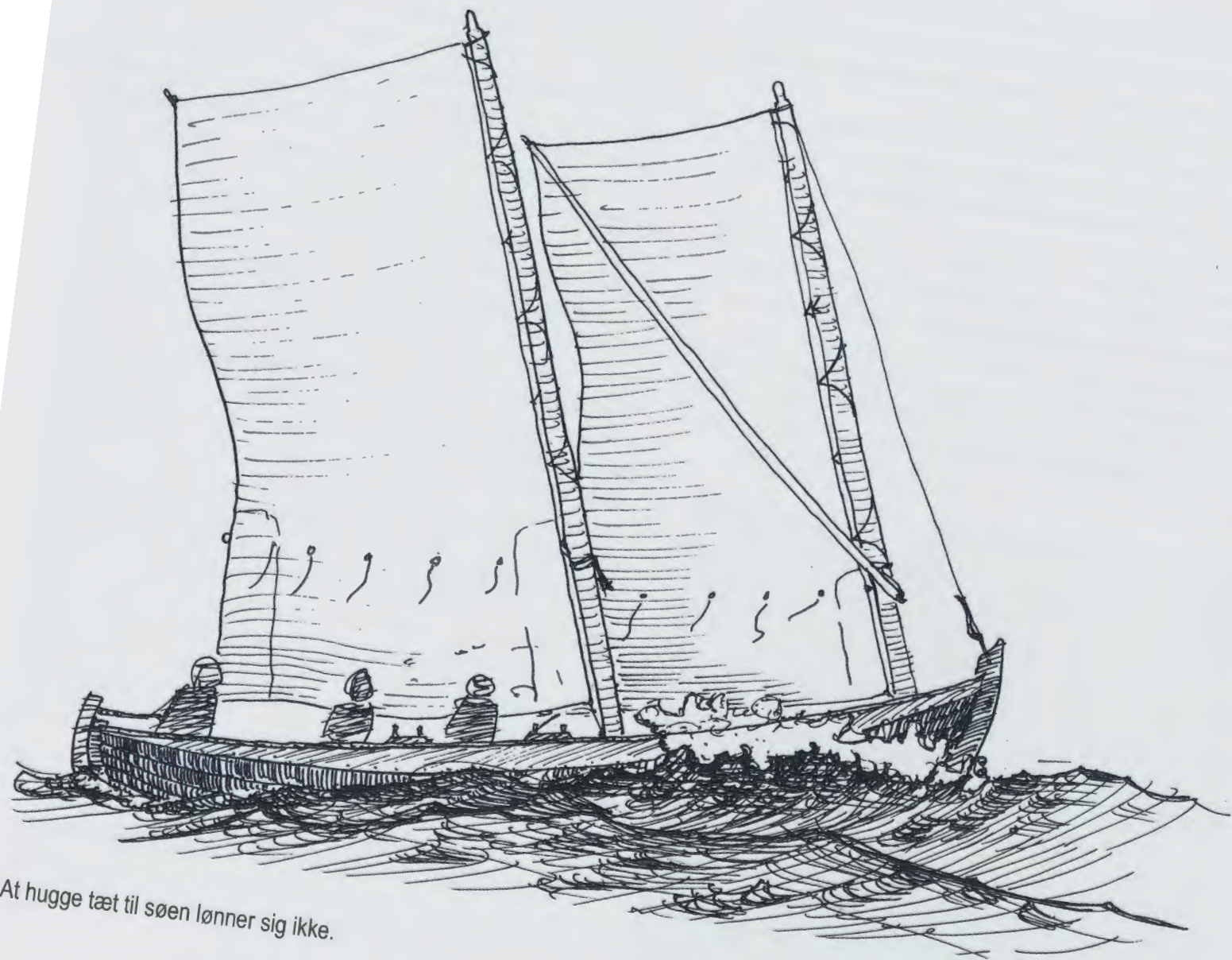
Der er mange, der gør den fejl, at de sejler med vinden foran for tværs med alt for stramme skøder, som om de sejlede på kryds mod et mål, hvor det gjaldt om at vinde højde. Det er forkert. En smakkejolle har netop sin styrke på evnen til at sejle hurtigt med lidt slæk på skøderne. Den korteste afstand mellem to punkter er nu en gang den lige linie. Kan man helt tydeligt nå sit mål på samme halse, bør man styre ret på det og arbejde med sejlene, så de hele tiden trækker optimalt.

Er man i tvivl, om man nu også kan nå sit mål på samme halse, fordi vinden har tendens til at spidse, kan man selvfølgelig med fordel tage lidt højde i forhold til målet for så senere at falde af og slække lidt ud.

Alle langkølede smakkejoller har en vis afdrift mod læ, når der sejles med vinden tværs og foran for tværs.

Der er nogle hovedregler for afdriften. Jo mere fart, man kan holde i jollen, jo mindre er afdriften, og sejler man med for stramme sejl, øges afdriften mod læ.

Det handler helt enkelt om at holde fart, og at skøde sine sejl så de trækker fremad.



At hugge tæt til søen lønner sig ikke.

At krydse

At sejle frem mod vinden ved at sejle skiftevis på styrbords og bagbords halse kaldes at krydse, og vindens retning ind på jollen hedder bidevind.

Bidevinds sejlads er en svær kunst. Det handler om at få jollen til at vinde højde, altså at få den til at avancere mod vinden.

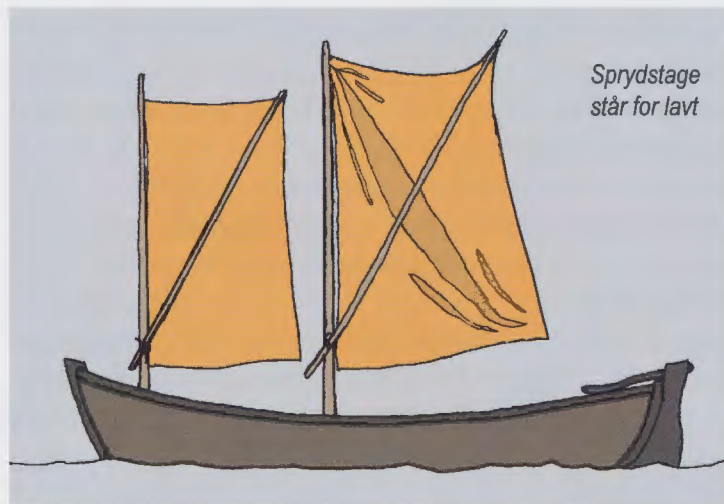
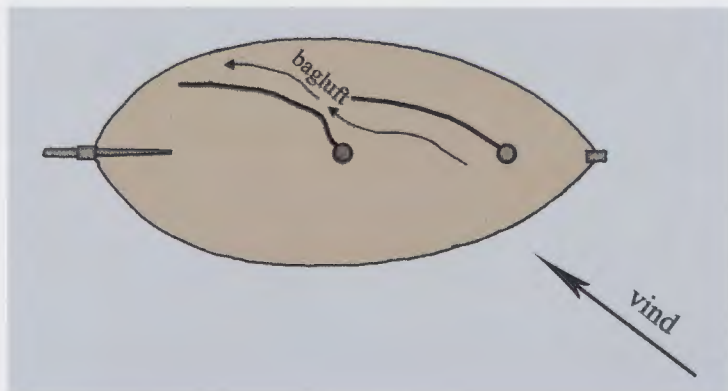
Hvis man forestiller sig vindens retning ind mod båden som en linie, vil den have et punkt, som vinden tilsyneladende kommer fra. Det punkt kaldes vindøjjet. Når man sejler bidevind på kryds, handler det om at sejle så tæt og hurtigt til vindøjjet som muligt. Sejler man for tæt til vindøjjet vil jollen tabe fart og måske gå helt i stå, sejler man for lavt, det vil sige i for stor en vinkel til vindøjjet, mister man højde.

På bidevind hales sejlene stramme og noget flade.

Der er nogle tydelige tegn, man kan aflæse, der fortæller, hvis sejlene ikke står rigtigt.

Hvis der dannes en fold af flagrende dug i storsejlet inde ved mastelaget, når sejlet ellers er godt strakt, og forsejlet ellers bærer, er det tegn på, at forsejlet står for stramt, og vinden fra det sendes ind i storsejlet. Det kaldes bagluft. Problemet afhjælpes ved at slække forsejlet lidt ud.

Hvis sejlet lever ved sprydbarmen, eller der dannes en diagonal fold fra faldbarm til skødebarm, er det tegn på, at sprydstagen



ikke står højt nok, og det bør straks rettes ved at flytte stagen højere op på masten. Den mest almindelige årsag til, at en smække ikke sejler hurtigt og tæt nok til vinden, er sprydstagens stilling. Står stagen ikke højt nok, falder sprydbarmen ud til læ, og man mister en masse trækraft fra sejlet.

Har man lakerede master, og bruger man tovværk af kunststof, skrider sprydstagens strop meget let nedad. Så kan man selvfølgelig finde på alle mulige nødløsninger så som pinde med hak i, små taljer eller en kindbakke, der er sat på masten. Ingen af disse løsninger er særlig gode, fordi de forhindrer andre af smakkesejlets gode og mangfoldige muligheder, som at arbejde med lidselinen, flytte stagen op og ned ved rebning osv. Holder man sig til en mast, der er behandlet med varm bruntjære og en stagestrop af hamp, står stroppen altid fast og stramt, når blot den får en sjat vand.

Uanset hvilken stil eller fastholdelse af sprydstagen, man vælger, er det vigtigt at slå fast. Sprydbarmens stilling er afgørende for smakkejollens evne til at sejle på bidevind. Vil man gå højt til viden og hurtigt fremad, må man sikre sig, at sprydbarmen står godt.

På kryds må man arbejde med jollen i forhold til ændringer i vindstyrker og vindretning.

I pustene, når vindstyrken stiger, skærer man op, går tæt til vinden og vinder højde uden at tabe fart. Mellem pustene, når vindstyrken falder, må man falde lidt af på kursen for at bibeholde sin fart.

Hvis vinden rummer, må man skære mere op.

Hvis vindretningen ændres mere permanent, så vinden spidser, kan det betale sig at stagvende og lægge sig over på den anden halse.

Sejler man på kryds i hård modvind, må man føre så meget sejl som muligt. Det giver den bedste fart, og den bedste evne for jollen til at gå højt til vinden. Det er en svær balance. I princippet fører man så meget sejl, at jollen ville kæntre, hvis man lod den falde tværs for vinden med stramme skøder, men man sejler på en hårfin balance med vindens tryk i sejlene. Krænger båden for meget, skærer man op, så krængningen rettes op.

Der er imidlertid igen en tommelfingerregel, man kan rette sig efter.

Jollen skal kunne bære sine sejl fyldte i middelvinden. Det vil sige den vind, som blæser konstant mellem pustene.

På kryds bør de lette sejl, topsejl og klyver være trimmet sådan, at det er de sejl, der først lever og slipper vinden, når man må skære op for et pust.

Det er meget vigtigt, at en klyver er trimmet rigtigt, når jollen ligger på kryds. Den almindelige fejl er at sætte klyverskødet for hårdt og stramt. Der dannes et drejemoment i stævnen mod læ, og selvom jollen sejler fremad, vil den have stor afdrift. Klyveren trimmes på bidevind ved at styre så tæt til vinden på de øvrige sejl, at jollen går hurtigt og højt. Klyveren skal nu hales til, så den lige akkurat fyldes og trækker. Hverken mere eller mindre. Når man må skære op for et pust, skal der dannes en fold bag klyverens forlig, hvor den mister vinden. Man kan desuden trimme klyveren, så jollen ligger let på roret. Føles jollen luvgerrig på roret, bør klyveren hales lidt. Føles jollen lægerrig, skal klyveren slækkes.

Hvis man oplever, at man meget ofte må skære op for at tage vinden ud af de lette sejl, er det på tide at stryge et af dem. Det vil oftest være topsejlet, som tages ned først, da det har den største effekt på krængningen.

Har man bjerget de lette sejl, og vinden øger yderligere, så man for ofte må skære op, kan man sætte forsejlet hårdt og fladt, så der dannes lidt bagluft i storsejlet. Det retter jollen op, men er kun en midlertidig løsning. Viser det sig, at vinden er øget konstant, er det tid til at rebe.

Stagvending

At vende ved at styre stævnen gennem vindøjet hedder at stagvende eller at gå over stag. Under stagvending skiftes der halse. Mastens langskibs barduner hedder stag. Under stagvending skiftes vindens retning fra den ene til den anden side af staget.

De fleste smakkejoller stagvender kun besværligt og langsomt ved hjælp af roret alene. Bruger man sejlene rigtigt under stagvendingen, går det imidlertid let og fint.

En stagvending indledes med, at man falder lidt af på kursen for at få god fart **(1)**. Når farten er passende, lægges rorpinden i læ. Mens stævnen nu drejer fra læ mod luv og vindøjet, tager rorgængereren fat på storskødet og fører storsejlets agterlig stramt og fast ind mod bådens midte, således at sejlets agterlig stadig fanger vind og trykker jollens agterende mod læ **(2)**.

Når man er inde i vindøjet, og vinden stryger ret langskibs, vil forsejlet, der stadig står fast, begynde at bakke og trykke forskibet over mod den nye kurs **(3)**.

Under dette sætter rorgængereren storskødet under varnaglen i den nye hales læ side.

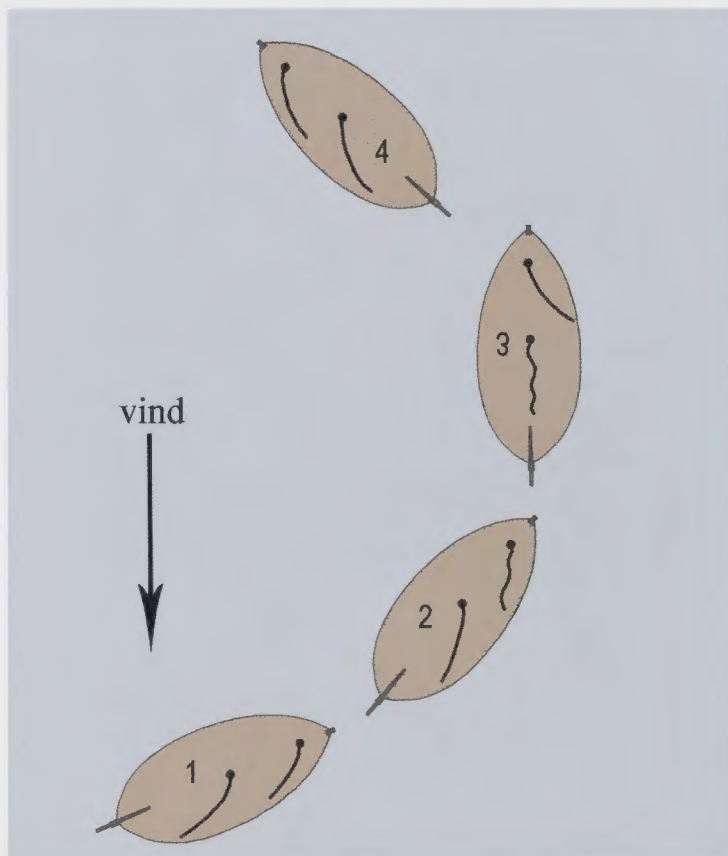
Når jollen er drejet præcis så meget, at storsejlet kan fange vind, skødes det ind, og bakken slippes ud af forsejlet, som også skødes ind i læ. Straks begynder jollen at sejle fremad på den nye halse **(4)**.

I hård modvind og med krap sø på stævnen, kan der ske det, at jollen går i stå med stævnen i vindøjet.

For at undgå det holder den erfarne roergænger øje med bølgerne foran, når der gøres klar til at vende, og han vælger at foretage vendingen på et tidspunkt, hvor bølgerne er mere flade og mindre stejle.

Sker det alligevel, at jollen går helt i stå med stævnen i vindøjet, - og det kan ske for selv den mest erfarne, - må man sejle baglæns, indtil stagvendingen er gennemført.

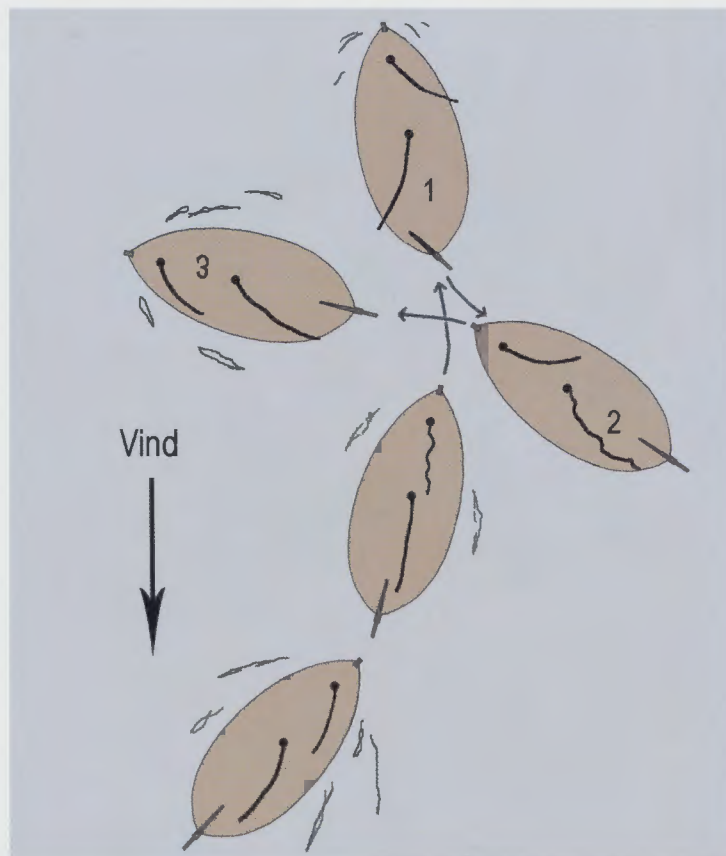
Man foretager en baglæns stagvending ved at lægge roret modsat, mens jollen driver baglæns for det bakkede forsejl. Samtidig bakkes storsejlet modsat forsejlet for at hjælpe agterenden med at falde i den rigtige retning (1).

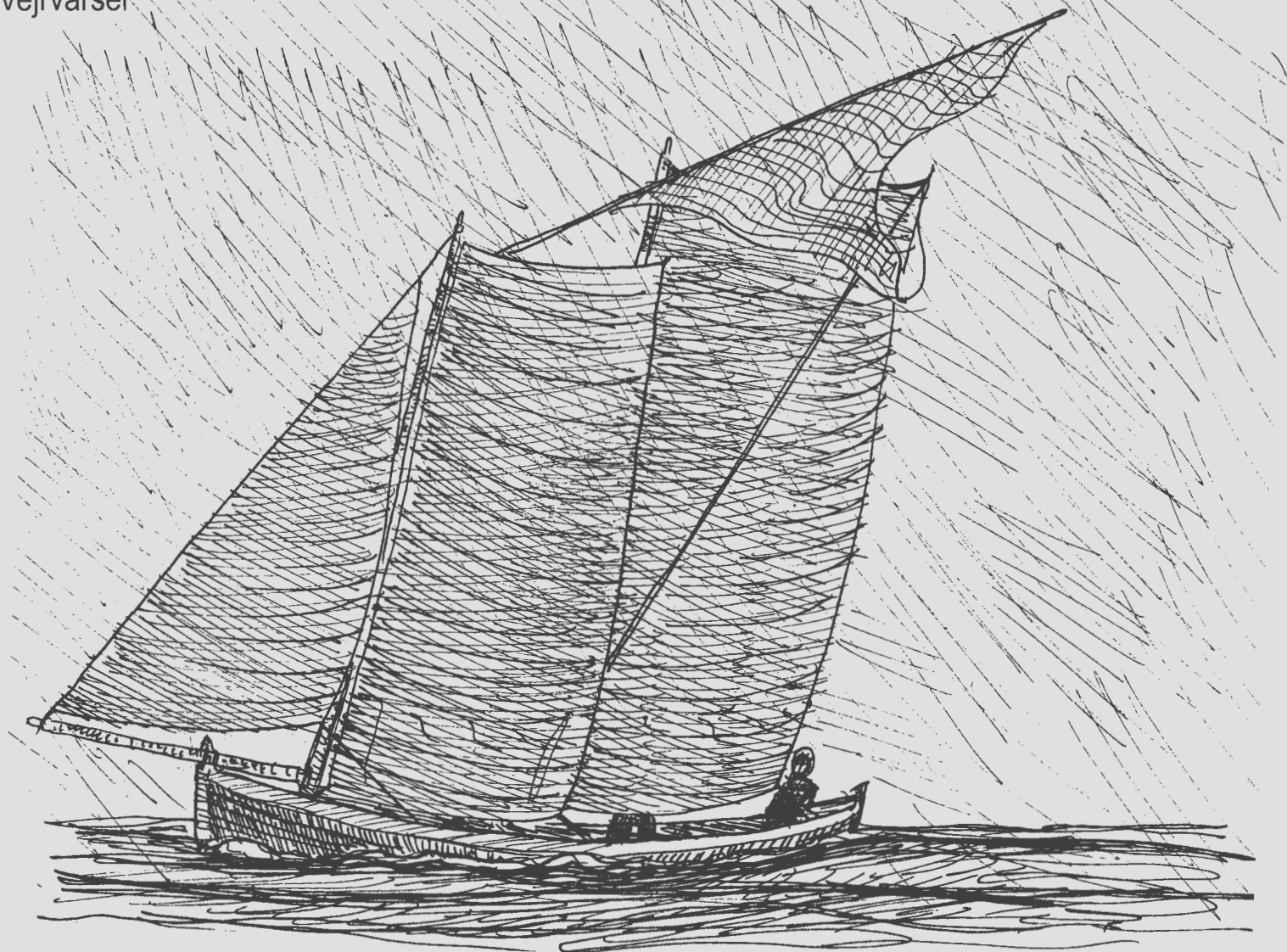


Så snart stævnen er faldet så meget, at sejlene kan fange vind på den nye halse, slippes bakken i sejlene, og de skødes ind på den nye halse (2). Roret rettes op, og jollen begynder at sejle (3).

Nogle smakkejoller kan være uhyrligt svære at stagvende i modsø. Det skyldes som regel, at ballast eller besætningens vægt er placeret forkert. En jolle, der ligger dybt med agterenden, kan være umulig at stagvende, men hvis last eller ballast flyttes fremover, går vendingen let.

Vil man øve sig i at stagvende på en måde, så smakkejollens sejl arbejder perfekt, bør man trække rorpinden ud af rorhovedet og øve sig i at vende uden brug af roret, men på sejlene. En veltrimmet smakke kan gå over stag på sejlene alene.





Regn før vind. Topsejl ned og klyver ind.
Vind før regn. Topsejl ned og op igen.

Denne læresætning har søfolk sandsynligvis bragt her til fra tjeneste i engelske sejlskibe.

På engelsk handler varslet desuden om at rebe, og det lyder mere melodisk med bedre rim:

Rain before vind. Topsail down and all refs in.
Wind before rain. Topsail down and up again.

At bakke sejl og dreje bi

En smakkejolle var oprindeligt en arbejdsbåd til fiskeri. Man havde brug for, at jollen kunne styre sig selv på visse kurser eller drive langsomt, mens man arbejdede med redskaberne.

Med vinden ind foran for tværs kan jollen styre sig selv **(1)**. Man sætter storsejlet fast om læ og haler lidt bak i forsejlet. Den luv-gerrighed, der er skabt af storsejlets drejemoment, ophæves nu af et modsat drejemoment mod læ i forsejlet. Jollen sejler langsomt fremad. Er man alene om bord, kan man slippe roret og sætte topsejl eller rette et eller andet ved riggen.

Ønsker man, at jollen skal ligge stille med sejlene oppe, haler man forsejlet helt bak, og storsejlet bakkes ligeledes ved at sætte skødet over luv varnagle. For- og agterstævn trykkes nu begge mod læ, og jollen begynder at drive langsomt med vejret. Det kaldes at dreje bi. Selv i forholdsvis meget vind vil jollen rette sig op og ligge roligt i søen, mens den er drejet bi **(2)**.

Synes man, at jollen krænger lidt for meget, kan man lette noget af sejltrykket ved at give halsen på storsejlet op. Derved skabes der også mere plads i rummet agten for stormasten.

Man har nu ro om bord og kan smøre sig et par stykker brød, studere søkortet, pilke torsk osv. Under fiskeri med garn, kan

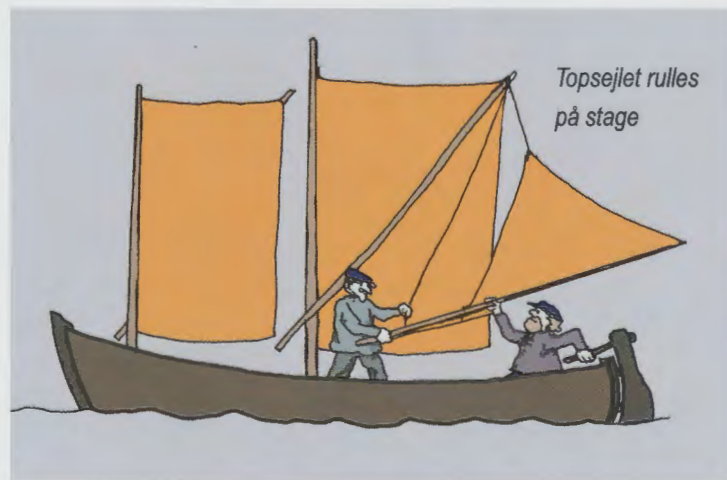
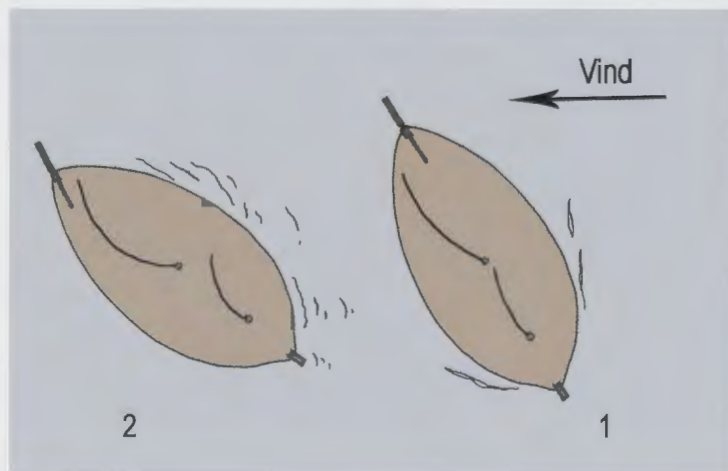
garnene drives ud med bakkede sejl. For hver enkelt jolle, og for hver rigtype er der små forskelle i måden, båden driver, når den er drejet bi. Man må arbejde med sejlene, indtil man kender sin båd godt. Sejler man alene, er det godt at kunne dreje bi for at sætte eller bjerge de lette sejl.

Vil man af en eller anden grund dreje bi i et befærdet farvand, kan det være klogt at gøre det på styrbords halse. Jollen er nu på sikker halse i forhold til vigereglerne, og man kan i ro gennemføre, det man havde planlagt.

At bjerge de lette sejl

Fører jollen topsejlet traditionelt på bagbords side af mast og storsejl, er det bedst at bjerge topsejlet, mens man sejler med vinden foran for tværs på styrbords halse.

Topsejlsfaldet fires af, men tåline og skøde bliver stående fast. Topsejlet vipper nu ned i læ af storsejlet. Derefter slippes tåline og skøde, og man sænker sejlet så tilpas meget, at fald og tåline kan løsnes fra stagen. Når det er gjort, og sejlet hænger under nokken af sprydstagen, rulles det på stagen samtidig



med, at der fires ud på skødet. Når sejlet er rullet helt ind, løsnes skødet, sejl og stage lægges på plads, og de løse ender sættes fast.

Er der noget vind og krængning, mens topsejlet skal ned, kan det være en fordel, at gå over stag og lægge sig på bagbords halse, så snart faldet er løsnet og topsejlet hænger under nokken af sprydtagen. Det affirede topsejl hænger nu til luv af storsejlet, men til gengæld har man god arbejdsplads, og besætningens vægt er i den rigtige side af båden, mens faldene bindes fra, og topsejlet rulles op.

Klyveren bjerges lige som topsejlet bedst i læ side. Ønsker man samtidig at trække klyverbommen ind, er det bedst at ligge på bagbords halse, hvor bommen sidder. Man kan da arbejde i luv side.

Har klyveren udhalerline, begynder man med at trække halsen ind. Klyveren kommer da ind i læ af forsejlet og kan let bjerges ind, mens man slækker ud på faldet.

Har klyveren ingen udhaler, men er sprydet ud med bommen, må man begynde med at slække faldet lidt. Derefter trækkes bommen og halsen ind i læ, og til slut hales klyveren ned.

Det er altid lettest at bjerge klyver med vinden agterlig. Medvinds er der ikke meget tryk i sejlet, og det kommer hurtigt ind i læ.

Med vinden foran for tværs kan rorgængerer hjælpe godt til, når der bjerges klyver ved at skære lidt op, mens halsen føres ind og der efter falde mod læ, når klyveren er i læ af forsejlet.

Trim, trykcenter og sejlcenter

Bådens undervandsskrog har et trykcenter. Det er midtpunktet af bådsidens samlede areal set som flade under vandet. Lægger man et sideværts tryk på båden foran trykcenteret, vil forskibet dreje bort fra trykket. Det samme gælder for agterskibet.

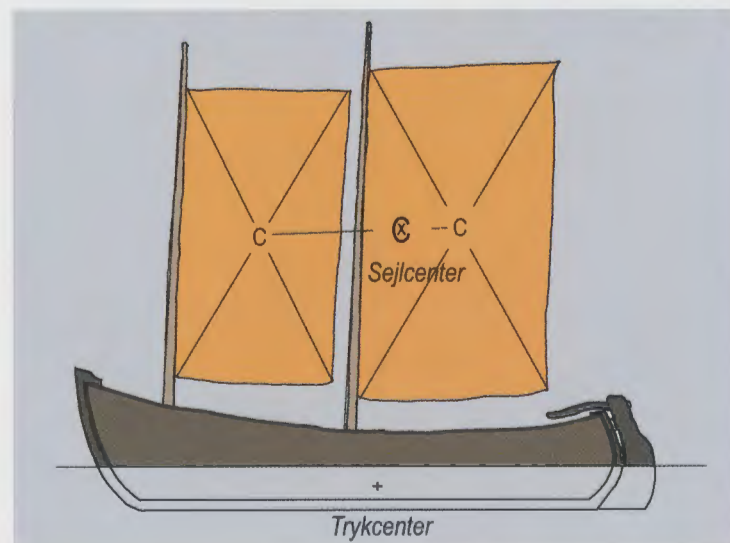
På en sejlbåd findes desuden et center for vindens sideværts tryk i sejlene. Man kan styre og manøvrere båden under sejl ved

hjælp af roret, men kun til en vis grad. Under sejl bestemmes sejladsen og manøvrerne af vindens tryk i sejlene.

Man taler om sejlcenteret. Det er midtpunktet af det sideværts tryk i den samlede sejlflade. Man kan beregne sejlcenteret for hvert sejl og derefter deres indbyrdes forhold, som viser bådens sejlcenter.

Under sejlads og især under manøvrer, hvor båden skal dreje, foregår dette ved at flytte på sejlcenteret i forhold til bådens trykcenter. På en smakkejolle kan båden ikke drejes, hvis drejemomentet i roret modvirkes af et modsat tryk i sejlene. Til gengæld kan man dreje jollen alene ved at lægge trykket i sejlene rigtigt. Det fungerer meget enkelt, når man har to sejl med hver sit center. Når de to arbejder sammen, er båden neutral. Ved at lade sejlene arbejde hver for sig et af gangen kan man flytte det sideværts tryk frem eller tilbage, som man ønsker.

På en veltrimmet smakkejolle er det samlede sejlcenter ved stramt halede sejl placeret en lille smule agten for trykcenteret. Den detalje er vigtig, for den virker sådan, at jollen af sig selv vil dreje op mod vinden, og det er jo netop det, man skal for at rette bådens krængning op, når vinden øger i et pust.



Er jollen forkert trimmet med sejlcenter foran trykcenter, vil båden ikke rette sig op ved øgende vindtryk, men tvært imod dreje medvinds, og trykket vil øge yderligere. Det kan medføre kæntring.

Under sejlads er der et afgørende samspil mellem skrogets trykcenter og sejlcenteret. Hvis båden for eksempel har svært ved at stagvende med sø imod, kan man afhjælpe dette ved at flytte trykcenteret fremad. Det gøres ganske enkelt ved at flytte ballasten lidt frem. Det er vigtigt, at man ikke forfalder til den nemme løsning ved blot at lægge et par ballaststen ud i stævnen, så risikerer man, at båden ikke vager ordentligt i bølgerne. Det er hele den midtskibs ballast, der skal flyttes lidt fremover.

I en mindre jolle har besætningens vægt stor indvirkning på trykcenteret. Sidder hele besætningen agterude, flyttes trykcenteret agter, jollen bliver lægerrig og kan være umulig at stagvende. Modsat kan man lette vendingen ved at sende en eller to personer ud i forskibet. Derved flyttes trykcenteret fremad, jollen bliver mere luvgerrig og vender let gennem vinden.



Trykcenter flyttet agterud

Under rebning af sejl, bør man også tænke i samspil mellem trykcenter og sejlcenter. Skal man krydse mod vinden i hård vind, må man tilstræbe at rebe lige meget foran og agten for trykcenteret.

Skal man sejle med hård vind, kan det være en fordel at føre mest sejl foran trykcenteret

Under sejlads flytter man på sejlcenteret ved at slække og stramme sejlene. På kryds tilstræber man, at båden kun er ganske lidt tilbøjelig til at dreje op mod vinden. Man siger lidt luvgerrig. Så ligger jollen let på roret. Det vil sige, at man ikke hele tiden skal sidde og styre mod læ for at holde kurs. En kraftig læ styring vil bremse farten, og man bør trimme, så jollen kun er ganske let luvgerrig.

I medvind slækkes sejlene helt ud. Derved flyttes sejlcenteret frem, og vindtrykket trækker båden fremad. Med sejlcenteret fremme bliver båden lettere at styre, især hvis de to sejls drejemoment ophæves af hinanden.

Når sejlene er firet af for en god medvind, ligger storsejlets center uden for bådsiden. Det giver et tryk og et drejemoment mod læ, altså modsat sejlets side. I hård vind, kan man opleve, at roret alene ikke kan modvirke det drejemoment. Man siger, at jollen vil skære ud til luv. Det kan modvirkes ved at ændre kurs, så forsejlet kan spiles i modsat side og skabe et modsat drejemoment. Så bliver jollen igen neutral og let på roret.

Man kan også vælge at rebe sejl agter og føre mere sejl i forskibet for at beholde fart og balance.

At lægge til

At sejle frem til bøje, pæl eller bro for at fortøje hedder at lægge til. I de fleste tilfælde er det bedst at tage de lette sejl, klyver og topsejl ned, inden man lægger til, så manøvren foregår på arbejdstøjet alene.

Man vælger altid så vidt muligt at lægge til bøje eller pæl mod vinden, fordi det giver mulighed for at sænke og kontrollere farten og til slut standse båden helt.

Sejler man for eksempel frem mod pæl på bagbords halse, må man styre på et punkt fire, fem bådlængder læ af pælen. Når man skønner, at man kan sejle hen til pælen med vinden foran for tværs, styres der direkte imod den. Undervejs slækkes sejlene ud, så farten sænkes. Det er nu vigtigt, at farten ikke sænkes mere end, at der er god styring. Det betyder, at båden sejler fremad, så vandet strømmer forbi roret, så der kan drejes og manøvreres. Man regulerer farten ved henholdsvis at stramme eller slække sejlene. På den sidste bådlængde er farten helt nede i listetempo. Der styres nu en lille smule til luv for pælen, så båden vil ramme den med styrbordssiden af forskibet. Vil man bremse båden helt ved pælen, kan man bakke forsejlet, og det vil bremse, samtidig med at styrbordssiden trykkes ind mod pælen.

Når pæl eller bøje er nået, gøres der fast med fanglinen og jollen fires en bådlængde ud, mens sejlene tages ned.

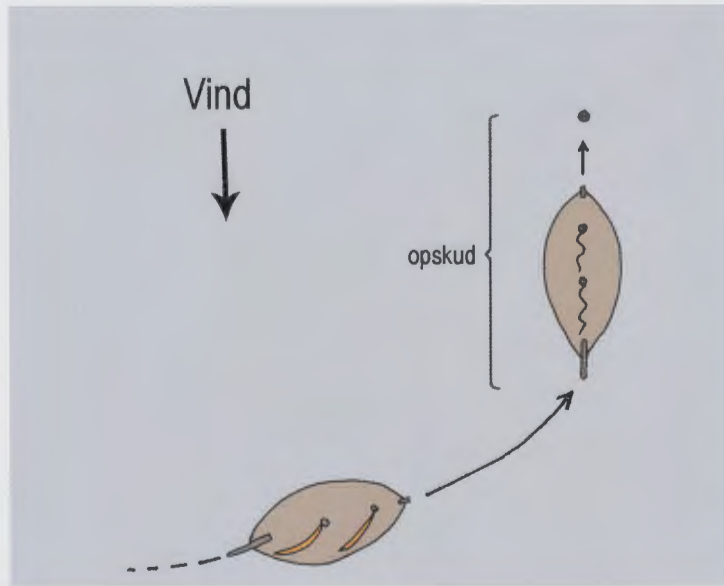
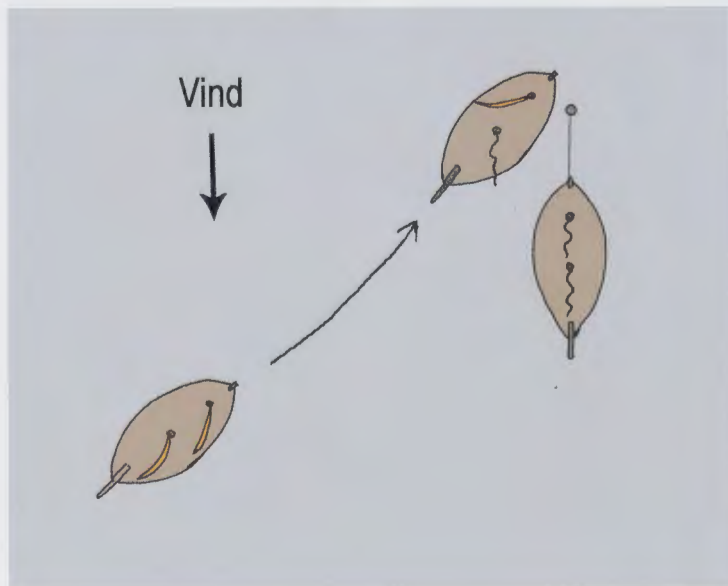
Sejler man til pæl på denne måde, kan man hele tiden

kontrollere fart og styring. Nogle foretrækker dog at sejle til pæl på en anden måde.

Vil man for eksempel sejle til pæl på bagbords halse, styres der mod et punkt ca. en bådlængde læ for pælen, mens der sejles med vinden foran for tværs frem mod den. Farten reguleres som beskrevet før, men ca. den sidste bådlængde før pælen drejes der fra læ kurs direkte mod vinden og pælen, idet man har reguleret farten, så jollen glider med blafrende sejl det sidste stykke hen til pælen. Dette kaldes at sejle ind på opskuddet, som er den fremdrift, der var i jollen, mens sejlene trak.

Man skal kende sin jolle godt for at sejle til pæl på den måde. Opskuddet er meget afhængig af farten i øjeblikket, hvor sejlene fires af og vil desuden variere meget efter forskellige vejrforhold. Er opskuddet for stort, banker man ind i pælen, er det for lille, når man ikke ind, og manøvreren må gøres om.

En dygtig smakkesejler bør kunne manøvrere sin jolle under sejl alene, men det gælder selvfølgelig under indsejling som ved udsejling, at smakken er en robåd. Årerne bør ligge parate i tollegangene.



At sejle i havn

Vil man sejle ind i en havn, hvor vinden står fra land, må man selvfølgelig krydse ind. Det er bedst at bjerge de lette sejl ude til søs og sejle ind på arbejdstøjet. Ønsker man at have godt udsyn og overblik, fordi havnen er ukendt eller meget trafikeret, kan man vælge at give halsen på storejlet op, så der er frit udsyn om læ.

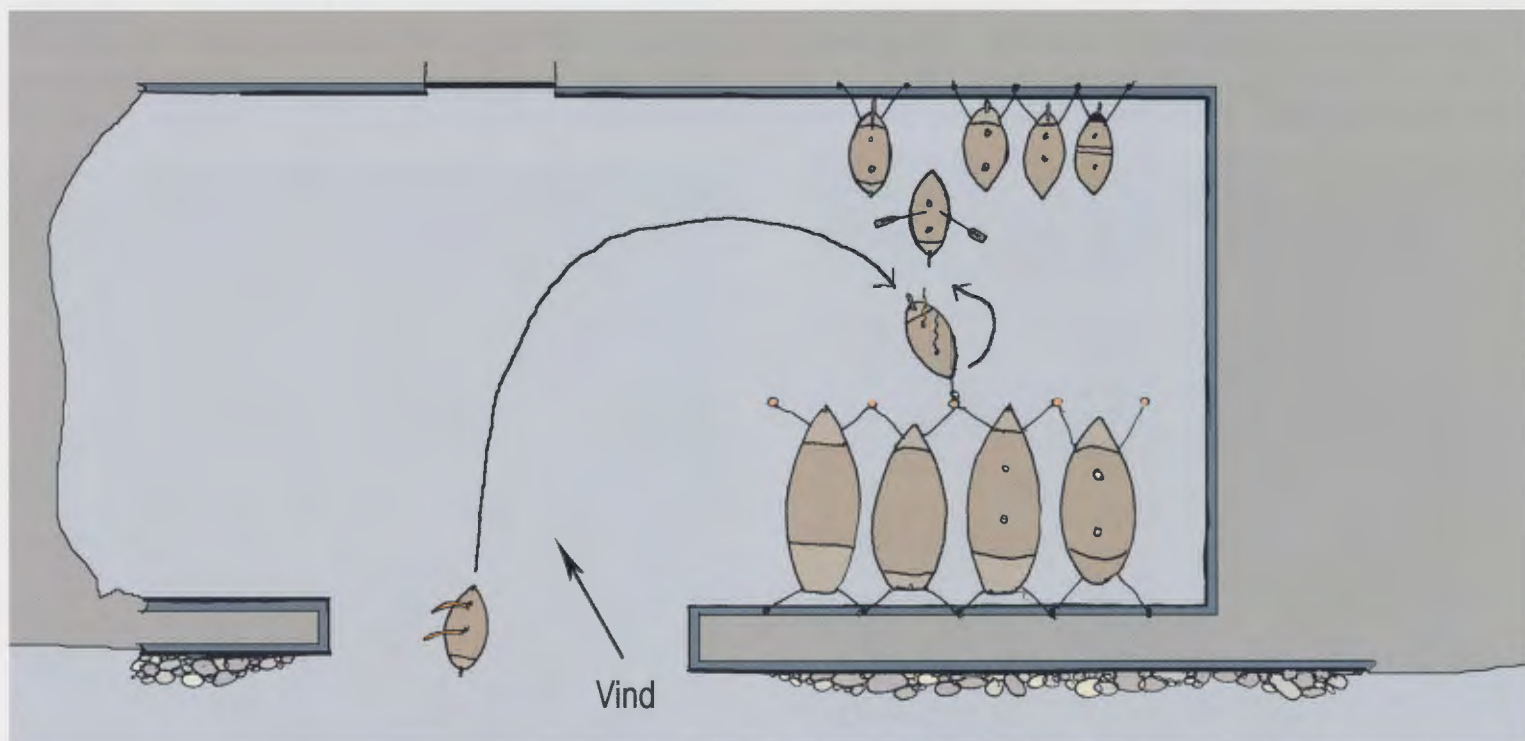
Under indsejling gennem havnehullet vælger man at sejle på den halse, der giver bedst højde under selve indløbet. Inde i havnen krydser man sig frem til det sted, hvor man kan lægge til på samme måde, som man lægger til pæl eller bøje. Det kan være en passende midlertidig plads, hvor man fortøjer for at tage sejlene ned, for derefter at ro eller forhale til blivende fortøjningsplads.

Er man ene om bord kan man vælge at krydse i havn roende under storejlet alene.

Sejler man i havn med vinden, er der flere forhold, man skal overveje.

Kender man havnen og ved, der er rigelig med plads til at manøvrere og svinge rundt, så man kan lægge til mod vinden, kan man sagtens sejle ind på arbejdstøjet.

Er havnen trang med meget lidt manøvre plads, og er man i tvivl, om der er rum til at dreje helt rundt og op mod vinden for at få modvind ved fortøjningspladsen, bør man tage alle sejl ned uden for havnen og ro ind. Man kan eventuelt lade et forsejl stå under en del af indsejlingen, men det bør tages ned i god tid, så der kan bremses ved at skodde med årerne.



Sejlene gøres fast

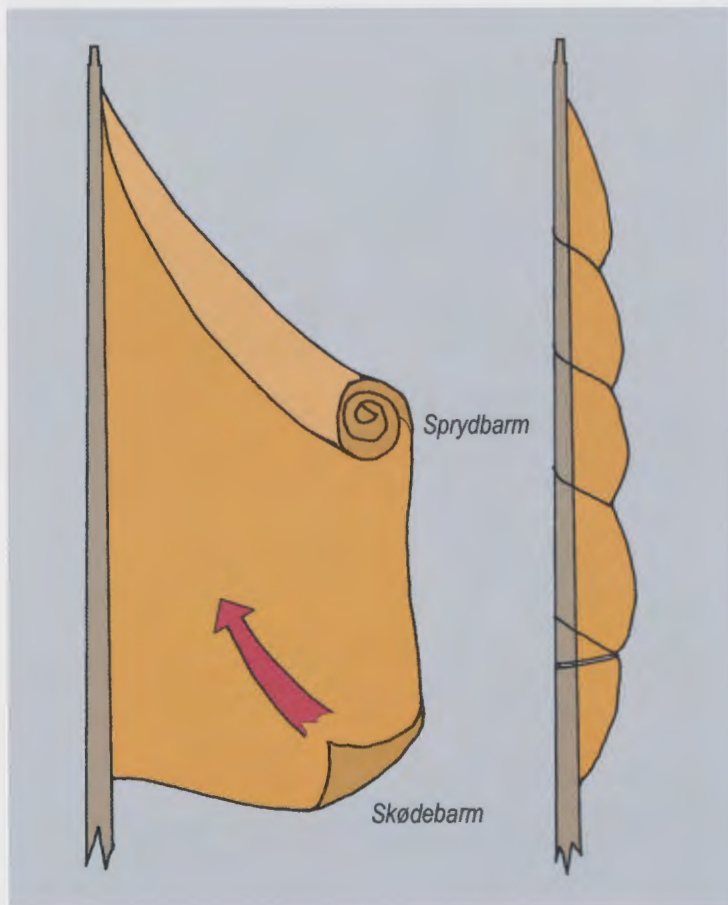
Når jollen er sejlet i havn eller til fortøjningspæl, tages sejlene ned, mens den ligger firet af på fanglinen med stævnen i vindøjet. Forsejl tages ned først og storsejl sidst, så jollen ligger vindret under arbejdet.

Klyver og stagfok kan pakkes i vandtætte sejlposer.

Mange vælger at lade smakkesejlet sidde på masten. Gør man det, må sejlet beslås rigtigt, så det ikke rives los i blæst og skamfiles ved at stå og blafre, mens jollen ikke er under opsyn. Er smakkesejlet ikke højere, end man kan nå den løse srydbarm ved at stå på en tofte, pakkes sejlet ved at rulle

srydbarm og agterlig stramt ind mod masten. Når ca. 2/3 af sejlets bredde er rullet ind, foldes skødebarmen op og rulles med ind. Til slut beslås sejlet på masten med faldet, der vikles i spiral fra faldbarm til hals.

Store smakkesejl bør fires af, når jollen ligger ved sin fortøjningsplads. Sejlet kan eventuelt hænge i lidselinen over faldets klamper og pakkes i en sejlpose. Ønsker man at tage sejlet i land, må det lidses ud ved at løsne knevler eller karabinhager.



Fortøjning

Ligger smakkejollen for svaj ved pæl, må fortøjningslinen være mindst 3 gerne 4 bådlængder lang. Så vil linen fjedre, når jollen rider i bølgerne. På selve pælen bør linen være sat med et pælestik, der har et så tilpas stort øje, at det altid ligger lavt på pælen og drejer, når jollen svajer i forskellige vindretninger. Ligger jollen ved bøje, kan fortøjningslinen være noget kortere, idet bøjen og dens kæde vil fjedre i dårligt vejr.

I en havneplads ved bro og pæle, bør jollen være fortøjet med tilpas lange og slække ender, så den kan følge skiftende vandstande.

Når jollen forlades er roret hængt af og alle fald sat stramt og fast, så intet står og klapper og files.

Sejlads i hårdt vejr

Som brugsbåd til fiskeri og transport var smakkejollernes skrog og rig tilpasset deres lokale farvand, så der kunne sejles under stort set alle vejrforhold. Man sejlede selvfølgelig ikke ud i kuling og storm, med mindre det var livsnødvendigt, men folk og fartøjer kunne besejle deres farvande. Blev vejret grimt og hårdt, mens man var ude, vidste man, hvad der skulle gøres, og hvordan man kom sikkert i land.

De gamle talte om fuldsejlsluft. Der er en vindstyrke, hvor jollen bærer arbejdstøjet uden problemer. Øgede vindstyrken, så det kneb at bære fuldt, talte man om et rebs kuling, og man tog første reb. Ved yderligere øgende vindstyrker, var der ting, man kunne gøre for at undgå kæntring, og gik søen højt, var der desuden noget at gøre for at undgå, at søen brød ind i båden. Der var nok ikke nogen, der brød sig om at være på havet, når disse forholdsregler skulle træffes. Man sejlede af nødvendighed. Det handlede om at komme levende i land

Vi sejler af overskud og fornøjelse og mest i den varme årstid. Der er ingen nødvendighed, der byder os at opsøge hårdt vejr på havet. Men vi kan alle sammen komme ud i den situation, at vejret bliver rigtig grimt, mens vi er ude. Da er det godt at vide, at en smakke er bygget til at skulle klare vejr og hav, og hvis vi bruger den rigtigt, kan vi sejle trygt.

At rebe

Alle smakkejoller bør have gode og enkle systemer til at mindske sejl. De lette sejl skal kunne tages ned hurtigt, og arbejdstøjet skal kunne rebes. Har man tilført sin jolle nogle ændringer i riggeren, som afviger fra den oprindelige, er det uhyre vigtigt, at disse ændringer ikke forhindrer eller besværliggør rebning.

At rebe en traditionelt rigget smakke er let. En god bådfører skal kunne gennemføre en rebning under alle forhold, i piskende vind, i mørke, i grov sø osv.

Er man alene ombord, må man rebe, mens jollen er drejet bi på styrbords halse. I den stilling i forhold til vinden har båden retten til vejen, andre fartøjer må vige, og man har arbejdsro, mens man reber.

Er man flere ombord, reber man, mens jollen sejler fremad, der skal holdes fart, så der kan styres. Kursen lægges med vinden foran for tværs, mens rebningen gennemføres. Er man to personer om bord i jollen, foretages en rebning således.

1. Rorgængerens fører storskødet op i agterligets første rebekovs. Han slipper ganske enkelt roret et øjeblik, holder skødebarmen med den ene hånd, stikker skødets løse tamp gennem kovsen, haler skødet til sig og sætter det igen under varnaglen. Underliget er nu foldet op, sejlet er strakt, båden sejler.
2. Makkeren løsner fald og hals.
3. Makkeren fører sprydstagen i stroppen ned ad masten til et passende punkt lavt over klamperne.
4. Den diagonale fold i sejlet fra faldbarm til skødebarm retter makkeren ud ved at stikke halsens tovende op i masteligets første rebekovs og trække sejlet nedad masten og sætte den rebede halsbarm fast.
5. Faldet sættes fast.
6. Nu er der rebet. Resten er håndarbejde. Underliget rulles pænt op til rebesejlingerne og bindes til med råbåndsknob.

Den lille smakke eller en stagfok rebes på nøjagtig samme måde som storsejlet. Om stagfokken er der desuden det at sige, at man ikke bør have sjækkel eller karabinhage i halsen, fordi det netop er så nemt at stikke en lille tovende op i forligets rebekovs, når der skal rebes.

Et stort smakkesejl med fast stående stage, spryddirk på stagen og udhælerline til srydbarmen rebes på en lidt anden måde end den beskrevne.



1



2,3,4



5, 6

Når fald og hals er løse, slækkes dirken. Derefter slækkes der på udhaleren samtidig med, at halsens første rebkovs og sejlet trækkes ned for at sættes fast på klampen.

Når rebningen er helt gennemført, trimmes det rebede sejl ved at arbejde med halsline, fald, udhaler og dirk. Rebet i hård vind, er det vigtigt, at dirken er trimmet, så den lige akkurat støtter stagen, når sejlet er halet stramt. Det aflaster trækket i sejlets overlig.

Under hele rebemanøvren har båden sejlet fremad og været under kontrol. Det er rorgængereren, der har overblik over vind og sø. Han dirigerer sin makker med klare beskeder. "Kast hals og fald los" --- "Før stagen ned" osv.

.Er man alene i jollen, er der to muligheder for at gennemføre rebningen.

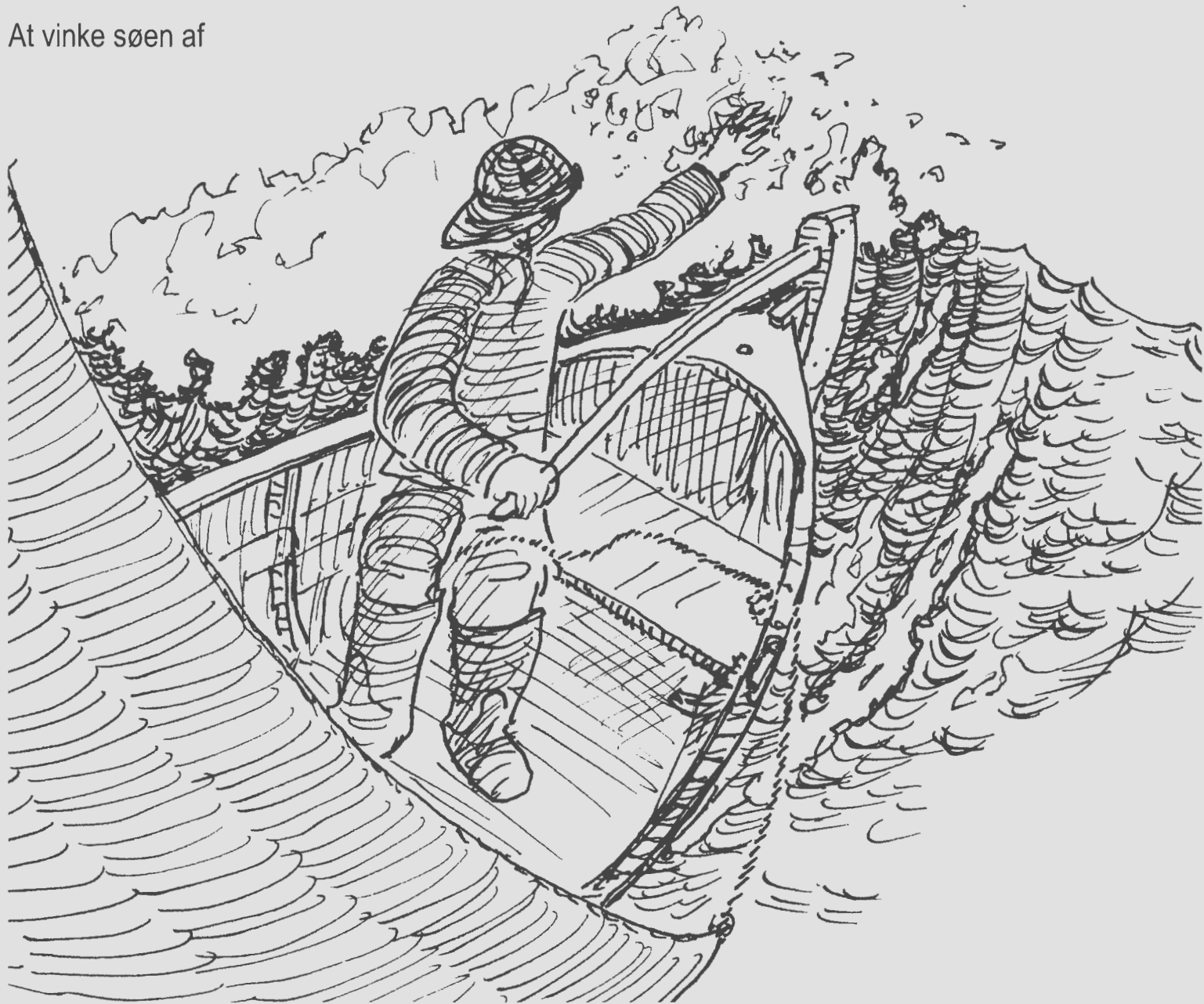
A Hvis vinden endnu ikke er for hård, fører man storskødet op i rebkovsen og sætter skødet fast. Derefter drejes bi på bakket forsejl. Man kan nu slippe roret og gå hen til masten og ordne resten.

B Er vinden for hård til, at man kan dreje bi med næsten fuld dug i storejlet, må man dreje bi ved at lade forsejlet stå i læ og sætte rorpinden fast i læ. Jollen vil nu være drejet bi på forsejlet. Så kan man lade storskødet stå løst, mens man gennemfører rebningen.

Mange smakkejoller har to rebegange i storejlet og en rebegang i forsejlet. Når jollen er rebet helt ned, siger vi, at den er klodsrebet. Den er nu fuldt manøvreedygtig og kan både krydse og sejle med vinden i ret så hård vind. 10 til 14 sekundmeter regner vi for hård vind. Stiger vindstyrken der over, taler vi om kuling. For de fleste smakkejoller vil det da være på tide at mindske sejl yderligere. Og det er ikke mindst på tide at søge læ i havn eller under kysten.

Når den hårde vind lægger sig, og man igen har fuldsejlsluft, rebes der ud. Det foregår stort set i modsat rækkefølge.

At vinke søen af



I fiskerlejet Kovik, Sanda på Gotland fortalte fiskerne, at når jollen løb med vejret i svær sø, var det rorsmandens opgave at vinke søen af, hvis et brod truede med at slå ind i båden.

Han skulle ganske enkelt læne sig agter over og feje toppen af søen med hånden og i øvrigt dække med ryggen for slagvandet.

Jollen render

Under sejlads på plat læns og med vinden agten for tværs i friskt vejr, kan man opleve, at jollen begynder at sejle meget hurtigt i særlige situationer, når den løber ned ad forkanten af en bølge.

Der sker det forunderlige, at båden følges med bølgens forkant over en lang strækning. Der er et særligt samspil mellem vindens tryk i sejlene og den fremadskridende bevægelse i bølgen, som båden sejler på. Da smakkejollen ikke stikker så dybt med sin køl, og da den er forholdsvis let, løftes den lidt i vandet og foretager en slags planing frem med bølgen. Man siger, at jollen semiplaner. Det betyder i praksis, at den sejler hurtigere, end dens vandlinielængde egentlig tillader under almindelige forhold.

Det er en god tommelfingerregel, at en kølbygget jolle kan løbe sin vandlinielængde i meter ud i knob. Er jollen 5 meter lang, kan den altså optimalt løbe 5 knob. Tæt op mod den optimale hastighed suges agterenden lidt ned, og båden vil ikke slippe vandet.

Når en jolle semiplaner, sker der lige det modsatte. Båden løftes af bølger og sejltryk. En klinkbygget jolle suger en masse små luftbobler ind langs plankerne, mens den sejler fremad. Når jollen er oppe i fart glider skroget gennem vandet båret på en pude af luft. Agterude kan man faktisk se en stribe af luftbobler under vandet bag roret.

Hvis man synes, det er sjovt at sejle rigtig hurtigt, kan man udnytte jollens evne til at rende på søen for agterlig vind.

Sejler man plat læns, og jollen begynder at rende, må man styre lige med bølgens retning. Det giver det længste rend.

Man vil opleve, at jollen taber noget af sin fart, hver gang den mister kontakten med bølgens forkant. Der sker som regel det, at bølgen løber fra en. Det gælder om at blive på bølgens forkant så længe som muligt, og lade den føre båden frem.

Det er vigtigt at styre meget præcist, så man ikke får en ufrivillig bomning.

Jollen kan også rende med vinden agten for tværs. I det øjeblik, man mærker, at den begynder at rende med bølgen, styres der mod læ, altså med bølgens retning. Det gælder om, at jollen render på en kurs med bølgen samtidig med, at man holder vinden så tilpas tværs, at sejlene fyldes. Hver gang rendet går i stå, må man styre lidt mod luv for at fylde sejlene og være godt oppe i fart, før den næste bølgekam fanges.

At lade rende med søen i friskt vejr er sjovt, men det er ikke helt ufarligt. Hvis bølgerne er korte og stejle, kan der ske det, at man mister vand på roret, i det øjeblik jollen rider på bølgekammen med agterenden løftet op. Så er det umuligt at styre. Det er vindens tryk i sejlene og bølgens bevægelse, der bestemmer kursen. Er farten høj, kan jollen skære ud og kæntre.

Hvis en jolle sådan skærer ukontrolleret ud, siger vi, at den stikker i rend.

Det er sjovt, når vi kan få jollen til at rende, men det er farligt, når den stikker i rend på egen hånd.

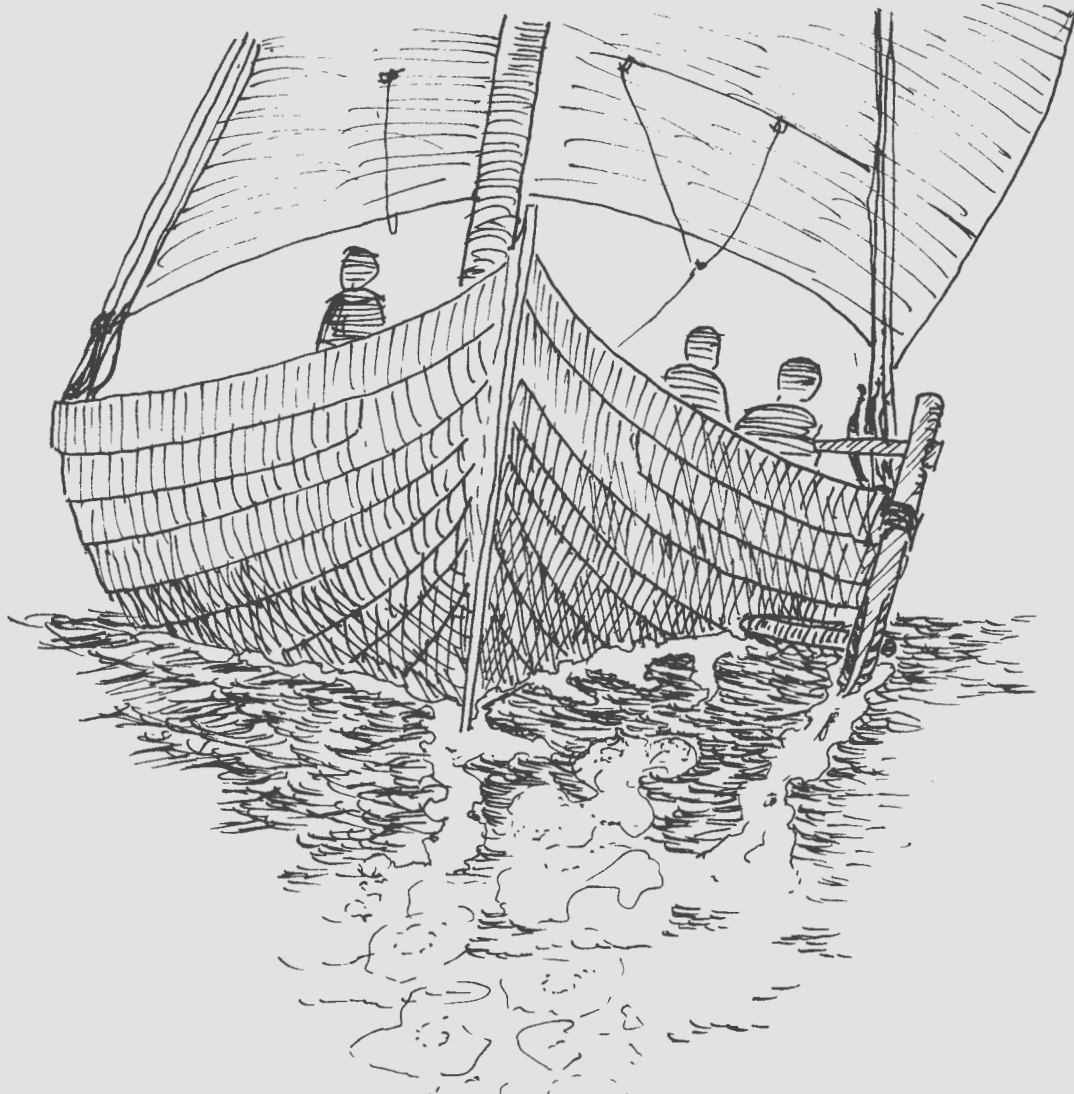
Det kan være svært at afgøre, hvornår der skal mindskes sejl, mens jollen løber med vejret i brydende sø.

Jeg er af den opfattelse, at man bør føre så meget sejl som muligt, så længe man tør.

Store brydende bølger er farlige for en åben båd. Når jollen løber hurtigt med vejret, følges den med bølgerne, og der er mindre risiko for, at de bryder ind i båden.

Der er dog nogle tydelige tegn på, at der bør mindskes sejl.

Hvis jollen har tendens til at dreje mod luv på grund af drejemomentet i det udfirede storsejl, er det tid at mindske. Med storsejlet rebet helt ned og fuld dug i forsejlet, kan der skabes balance igen, når de to sejl er spilet til hver sin side.



Nogle typer af vikingeskibe havde en særlig bordgang i skroget under vandet. Det var en plankerang, som var stillet mere lodret end de øvrige.

Den særlige planke kaldtes meginhofer. Den virkede sådan, at den både bremsede skibets afdrift mod læ og dannede en langsgående rille i bunden, hvor luftbobler kunne samle sig og hjælpe med at bære skroget gennem vandet.

Det store havgående skib knarren, var bygget med meginhofer.

På en nybygget kopi af knarren, kan man tydeligt se, hvordan luftboblerne slippes ud under agterskibet, når knarren er i fart.

Den kendte bådkonstruktør Peer Bruun har tegnet en smakkejolle som støbes i glasfiber. Han har kaldt den en meginjolle, fordi den har bundprofil med form som skibene med meginhofer. Den lille jolle er særdeles velsejlende og kan netop rende med søen på en pude af luft.

For at lette styringen, mens jollen render, kan man med fordel slæbe reb gennem vandet. Man tager ankertov, fortøjning og hvad man har og lægger lige meget reb ud fra de agterste åretolde i hver side. Jollen bremses nu en ganske lille smule og bliver lettere at styre. Rebene, der slæber gennem vandet bag jollen, dæmper desuden broddene.

Vælger man at slæbe reb efter jollen i hårdt vejr, kan man sætte en fender eller en kugle i enden af hvert reb. Man må huske på, at andre fartøjer ikke umiddelbart kan se rebene og desuden kan have vigepligt til at gå agten om den løbende jolle. Hvis den situation opstår, må man ved fagter gøre det andet fartøj opmærksom på rebene eller hurtigt hale dem ind. En pøs hejst i et fald, vil desuden kunne opfattes som et dagsignal, der viser, at man slæber noget i vandet.



At sejle i hårdt vejr på forsejlet

På Fyn siger vi om en god tosmakke, at den skal kunne krydse på smakken alene. Det betyder i praksis, at jollen kan krydse på den lille smakke. Sejlføringen er nu reduceret med mere end en tredje del. Jollen kan stadig holde højde mod vejret, men det kniber at stagvende, og den må roes rundt, eller man må stagvende baglæns. Er der god plads, kan man selvfølgelig halse rundt.

En kragerigget jolle vil ligeledes kunne sejle bidevind på sin stagfok, men har også besvær med stagvendingen.

For begge rigtyper gælder det samme, at der ikke kan sejles så højt til vinden på forsejlet alene.

Får man rigtig hård vind eller kuling, mens man er ude, er det hurtigt og sikkert at mindske sejl ved at stryge storsejlet. Man kan nu søge mod havn eller læ på kurser fra plat læns til foran for tværs.

Er sejladsen til læ og sikkerhed ret med vinden, kan jollen fint løbe for et rebet forsejl.

Er kursen ind til læ foran for tværs, kan man hjælpe på jollens evne til at holde højde ved at flytte vægt ud i forskibet, mens den går på forsejlet alene. Bådens trykcenter flyttes da frem mod sejlcenteret, og den går bedre. Kniber det med at holde højden, kan der roes under sejl. Det er oven i købet let, da der er god plads til at ro, når storsejlet er strøget. I de fleste joller vil man i den situation med hård modvind opdage, at jollen er en smule lægerrig, og at man blot behøver at ro med en åre i læ side for at holde jollen på kurs og beholde den styrede højde.

Foto udlånt af Ole Brauner

At sejle på kællingen



Hvis det er alt for vanskeligt at krydse sig ind til læ og land på et forsejl alene, kan man sejle smakken på kællingen.

Man tager ganske enkelt sprydstagen ud af det rebede storsejl. En line, for eksempel, topsejlskødet, føres fra sprydbarmen foran rundt om mast og sejl. Med linen kan man nu hale sprydbarmen ned i læ på for eksempel bagbord side af sejlet, når man sejler på styrbords halse. Sejlet er nu trekantet som et bermudasejl. Man har stadig sejltryk agten for bådens trykcenter, og der kan stagvendes. Under stagvending lader man linen stå løs, og så snart, man er gået over på den nye halse, trækkes sprydbarmen ned i læ.

Metoden fordrer, at man er to om bord. Rorgængerens passer ror og storskøde, makkeren haler kællingen over og sætter forsejlskøde.

Som en kortvarig måde at mindske sejl for en byge, kan man vælge at sejle på kællingen med stagen stående. Man lægger

sig på bidevind for styrbords halse. Sprydstagen står nu på læ side af sejlet, og den kan føres ned ad masten, så der dannes en tydelig diagonal fold i sejlet fra faldbarm til skødebarm. Sprydbarmen vil nu falde meget ud til læ, og hele den øverste trekant vil blot stå og blafre, mens den nederste er halet til vinden. Skal der stagvendes, kan det lade sig gøre, men på bagbords halse vil stagen trykke ind i sejlbugen, og det er bedst at tage den ud og føre kællingen ned.

Sejler man på kællingen i hårdt vejr, er det vigtigt, at kællingen aldrig sættes fast. Under vindskift, hvor vinden pludselig spidser, eller hvis rorgængerens har brug for at skære kraftigt op, kan kællingen om læ fange vind, så der dannes en vindfyldt lomme i sejlet, der kan trykke båden ned. Fyldes sejlet om læ, skal makkeren selvfølgelig straks slippe kællingen los, så hun ikke laver ulykker.

At lænse på stængerne

Under særlige vejrforhold for eksempel torden kan der forekomme meget hårde vindstød ofte i forbindelse med pludselige skift i vindretning. Vindstød af stormstyrke, altså mere end 20 sekundmeter er ikke ualmindelige under kraftig torden, og det er nok til at kæntre selv en klodsrebet smakke. Under sådanne vejrforhold bør man bjærge alle sejl straks. Dannes der krap og brydende sø, der truer med at bordfylde jollen, bør den være i fart og under manøvrekontrol. Det gøres ved at styre med vejret. Vindens tryk i den nøgne rig vil være nok til, at jollen holder fart, så der er vand på roret, og der kan nu styres på alle kurser med vinden ind agten og agten for tværs.

Det kaldes at lænse på stængerne. Man kan eventuelt lægge åerne ud. Et åreblad, som er skivet lodret, vil fange vind og

give fart, hvis man har brug for det, og der kan roes eller skoddes efter behov.

Meget hård vind i forbindelse med torden er som regel kortvarrig. Efter en halv eller hel time kan man som regel sætte sejl igen og fortsætte sin sejlsads.

At dreje under

Under vinde af hård kuling eller stormstyrke kan man vælge at dreje under, såfremt det ikke kan lade sig gøre at lænse af på stængerne. Man drejer under for at holde stævnen op mod farligt brydende bølger. Det kan gøres på flere måder, som alle forudsætter, at man har passende drivrum. Det betyder, at der er plads og rum til, at jollen kan drive langsomt baglæns med vejret uden at strande eller drive ud til havs, hvor situationen blot vil blive værre. Den sikreste måde at dreje under, er at lægge sig bag et drivanker. Har man intet drivanker kan man bruge en pøs, ankerkæden og en masse tovværk, en tom ølkasse, hvad som helst, der kan skabe modstand i vandet og holde stævnen mod søen. Masterne lægges ned, og båden driver nu baglæns.

Kortvarigt kan man meget sikkert og trygt dreje under på årerne. Når alt sejl er nede, sætter man sig ganske enkelt til at ro, så stævnen holdes mod vinden. Er man alene hægtes roret af, så det ikke får agterenden til at skære ud, mens jollen driver baglæns. Man behøver ikke bruge så mange kræfter i roningen, jollen kan drive af, der skoddes eller roes blot for at holde stævnen mod søen.

Hvis man skønner, at underdrejningen kommer til at vare en tid, bør man lægge masterne. Så mindskes afdriften mod læ.

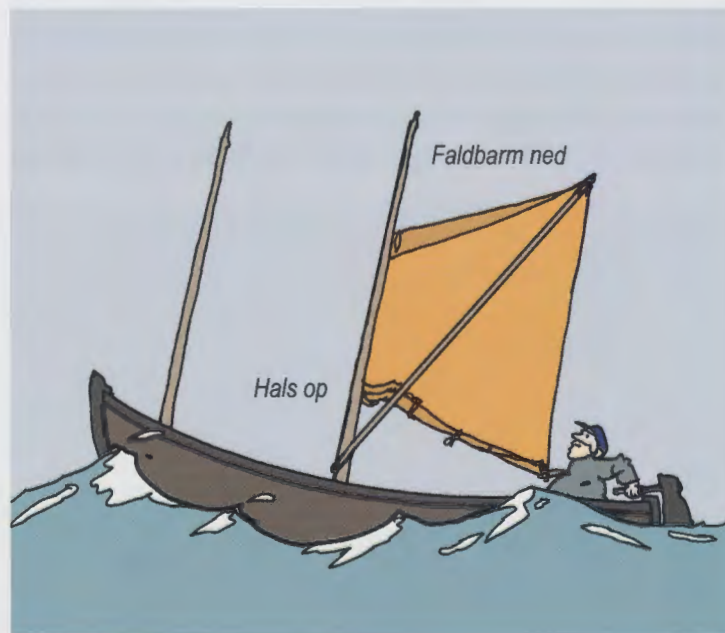
Man kan også dreje under for sejl. Man kan dreje under for et klodsrebet storejl. Faldet løsnes og faldbarmen trækkes nedad

med bådshagen og lidselinen. Halsen gives op og sættes på sprydstagen. Smakkesejlet er nu reduceret til en slags vindror som er størst ved agterliget og smalt ved masteliget. Vinden vil trykke stævnen mod vinden, mens båden driver langsomt mod læ.

Man kan også dreje under på et rebet forsejl med roret surret i læ.

Man bør aldrig forsøge at dreje under på kællingen, da den kan danne den omtalte vindpose og kæntre jollen.

At dreje under i en lille åben smakkejolle er meget ualmindeligt. Vi sejler oftest langs land og kan som regel hurtigt søge ind i læ, hvis vejret pludseligt bliver voldsomt. Kortvarig underdrejning for kraftige tordenbyger kan vi alle komme ud for. Da er det godt at vide, hvordan tingene gøres, så jollen kan bjerge sig trygt, indtil uvejret er drevet over.



At ankre for dårligt vejr

Får man hård kuling eller storm som fralandsvind, og er man tæt under land, bør man ankre jollen. Man kan nu afvente en bedring i vejret, eller roligt lægge master og ro ind mod stranden. Bliver man træt undervejs, kan man ankre igen for at hvile.

Når man ankrer på dybt vand, bør man udlægge ankertov af en længde på 3 – 4 gange vanddybden. Ankrer man på lavt vand, bør man udlægge ankertov af en længde på 3 – 4 gange bådens længde plus vanddybden. I dårligt vejr bør man sætte kæde på tovet så rebet kan fjedre og trækket i ankeret holdes lavt og vandret over bunden.

At lande på stranden for dårligt vejr

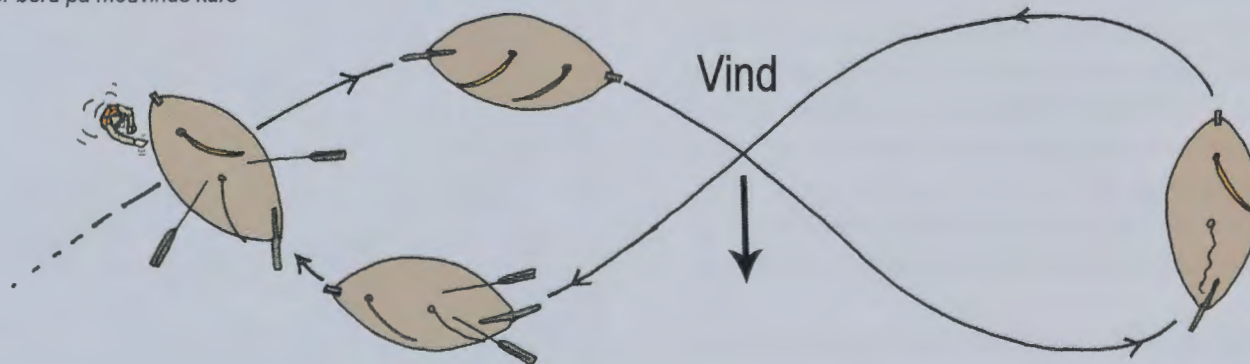
Får man det slemme vejr som pålandsvind på en åben kyst, hvor bølgerne snart vil rejse sig til en farlig størrelse, får man et svært valg. Man må overveje, om man kan ro eller krydse klodsrebet bort fra stedet, eller man kan vælge at lande jollen på stranden snarest, og inden bølgerne for alvor bliver store. Det er en af smakkejollens gode egenskaber, at den kan landes. At lande på en åben kyst med noget brænding er imidlertid en

svær kunst. Masterne bør være lagt, og man lander på årerne. Er situationen alvorlig, og man skønner, at man absolut må i land på trods af, at der står brænding i stranden, bør man overveje at kaste ballast over bord, inden man lander. Uden for selve stranden og brændingen venter man ved at skodde med agterstævnen mod søen. Det gælder om at ride ind på ryggen af en passende stor bølge, så jollen løftes så langt op på stranden som muligt. Under indløbet, mens jollen render på bølgen, skal der styres ret med søen. I samme øjeblik båden tager grunden, springer besætningen ud og forsøger at holde jollen i balance på ret køl, så den ikke bordfyldes af den næste bølge. Man kan nu lægge et par bundbrædder, årerne, eller klyverbommen under kølen som glidebrædder eller rulle og trække båden op på stranden. Dette kræver selvfølgelig, at man er passende mandskab i forhold til jollens størrelse.

Samle op manøvre

Det er oftest i friskt til hårdt vejr, man taber noget fra jollen. Når man skal samle noget op fra vandet, er det den samme manøvre, der skal gennemføres, uanset om det blot er et tabt

Mand over bord på modvinds kurs



fiskeredskab, eller en person, som er faldet over bord.
I det følgende beskrives manøvreren under forudsætning af, at jollens besætning er på fire personer, hvoraf en er faldet uden bords.

1 Der råbes "Mand over bord!" Det er en skærpelse af besætningens opmærksomhed og indledningen til en forud fastlagt og indøvet fremgangsmåde.

2 Rorgængerer udpeger første makker som udkig. Han skal herefter ikke foretage sig andet end konstant at holde øje med personen i vandet og pege på ham med en strakt arm, så rorgængerer hele tiden har en klar fornemmelse for det punkt, han skal tilbage til.

3 Umiddelbart efter råbet "Mand over bord" og samtidig med at udkig udpeges, lægger rorgængerer kursen, så jollen forbliver på sin oprindelige halse, men styres ind på halvvind bort fra svømmeren.

4 Den anden makker hjælper rorgængerer med at trimme jollens skøder. Når det er gjort, lægger han årerne parate i tollegangene.

5 Der sejles nu halvvind og vindes eller slippes højde indtil svømmeren er klart tværs i forhold til vindretningen. Udkig

råber: "Tværs i vinden!" og peger fortsat på svømmeren, som nu ligger ret agter for jollen.

6 Når rorgængerer skønner, at jollen har god manøvrerum, ca. 20 til 40 meter borte fra svømmeren, råbes: "Klar vende!"

7 Der stagvendes. Første makker holder fortsat udkig og udpeger svømmeren. Anden makker betjener skøder.

8 Rorgængerer styrer tilbage på en kurs lidt til læ af svømmeren, således at den først udsejlede halvvindskurs krydses fra luv mod læ. Kursen holdes, herefter indtil svømmeren er i et punkt foran for tværs lidt til luv.

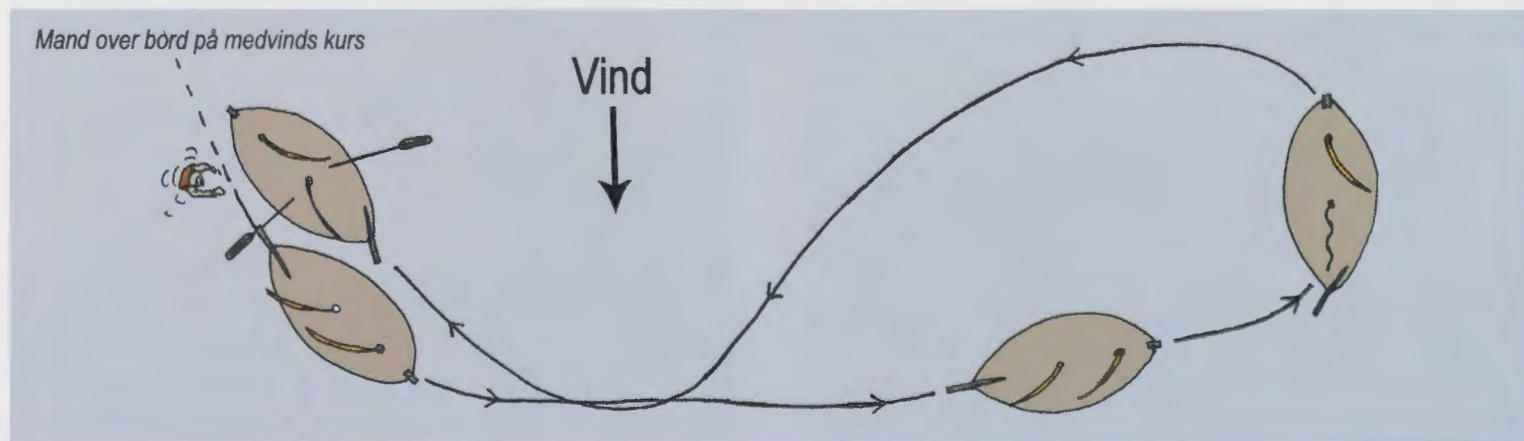
9 Anden makker hjælper med at trimme sejl til bidevind.

10 Når rorgængerer skønner at være så tæt på svømmeren, at jollen skal bremses, og han har svømmeren klart i sit synsfelt råber han: "Årerne ud"

11 Første makker sætter sig til årerne. Rorgængerer har overtaget udkig.

12 Rorgængerer styrer nu på en kurs 1 til 2 meter til luvart af svømmeren samtidig med, at farten sænkes ved at slække ud på storejlet.

13 Når svømmeren ligger for stævnen til læ råber rorgængerer: "Bak forsejl!" og anden makker sætter forsejlets skøde fast i luv. Mens jollen nu bremses helt ned justeres fart og placering med



årene, idet roergængerer dirigerer første makker med råb som: "Skod lidt – Ro om styrbord- osv"

14 Samtidig er anden makker sprunget ud i forrummet eller blot til læ side for at gribe svømmeren i vandet. I samme øjeblik anden makker har taget i svømmeren råbes. "Jeg har fat!"

15 Rorgængerer sætter nu storsejlets skøde fast og jollen er drejet bi. Samtidig tager første makker årene ind.

16 Svømmeren ligger nu i læ side og holdes fast af anden makker ved arme og skuldre. Da jollen driver ganske langsomt fremad, vil svømmerens ben føres agterover. Første makker griber svømmeren ved hoften, evt. i livrem eller redningsvestens bælte.

17 Rorgængerer slipper roret og går frem midt i jollens luv side for at skabe kontravægt, idet jollen nu er krænget så læ lønning ligger lavt ud for svømmeren. Tampen af storskødet har roergængerer taget med sig frem.

18 Første og anden makker ruller svømmeren ind. Idet svømmeren har bryst og hofte inde på lønningen råbes: "Vip ind!"

19 Rorgængerer forsøger nu at krænge jollen mod luv, samtidig flytter første og anden makker kropsvægt ind mod bådmidten. Krænger jollen for meget, mens der vippes ind, slipper roergængerer storskødet los og befriet for sit sejltræk, vil jollen rette sig yderligere op.

Denne fremgangsmåde er beskrevet med meget gode forhold, idet jollen er godt bemanded. Er man kun to personer om bord, og den ene falder ud, må roergængerer gennemføre hele manøvren alene og kun på sejlene. Det kræver øvelse. Jollen skal ligge drejet bi ved svømmeren, så man alene kan hjælpe sin makker indenbords igen.

Er man to personer tilbage i jollen, må makkeren tage sig af udkig og intet andet, indtil der skal drejes bi.

Enhver dygtig smakkesejler bør kunne gennemføre en samle op manøvre alene på sejlene. Årene bruges kun til at hjælpe

manøvens afslutning, så man er helt sikker på at få fat på svømmeren.

Mange sejlere foretrækker en anden type mand over bord manøvre, som indeholder en kovending i positionen tværs af svømmeren. Det duer ikke i en langkølet smakkejolle. Der tabes let alt for meget højde i kovendingen. Den her beskrevne fremgangsmåde virker med garanti på alle kurser i forhold til vinden uden tab af højde. Det er imidlertid væsentligt, at man holder hovedet koldt og styrer tilstækkelig langt ud på halvinden, så der er et godt manøvrerum til at styre og senere bremse jollen i tilbageløbet. Selve stagvendingen kan ikke gå galt, da årene jo er lagt frem og kan tages i brug, om jollen af en eller anden grund skulle gå i stå i vindøjet.

En indrømmelse

På dette sted i beskrivelsen af smakkejollerne, må det være passende at fortælle ærligt, at jeg aldrig har oplevet eller hørt om, at nogen skulle være faldet over bord fra en smakkejolle uden bomsejl. Smakken er et trygt fartøj at sidde i under alle vejrforhold.

Jeg har samlet et søkort op, som blæste ud, og jeg har skullet sejle til bøjer og vagere for at dreje bi ved et fiskereskab.

Som vejleder har jeg øvet mand over bord manøvre igen og igen, og at kunne det, så at sige på rygmarven, er et ufravigeligt krav til en bådfører. Selve manøvren er ikke vanskelig at lære. Det virkelig svære er at tage en våd, tung og træt person op af vandet.

En enkelt gang har jeg samlet et par uheldige kajakroere op. Det gik let, fordi de selv kunne hjælpe til. En anden gang samlede jeg en noget forkommen fritidsfisker op. Vi var heldigvis et par stykker i jollen, og manden kom ikke indenbords, før kniven havde været i brug og snittet de tunge waders bort.



I gammel tid havde Drejø og naboerne ingen kirke, Man måtte sejle til Ærøskøbing til kirkelige handlinger og for at begrave sine døde i kristen jord.

En gang kæntrede en stor båd på en dåbsfærd. To spædbørn, deres forældre, fadderne og hele følget druknede.

Derefter fik Drejø sin kirke og tildelt et præsteembede.

Ulykken ramte dog igen. Den 10. oktober 1799 sejlede præsten, Preben Lihme med to unge mænd som besætning til Fyn for at indbyde faddere til sin søns dåb. Jollen kuldsejlede i en stormbyge. Karlens lig blev fundet samme efterår, men præsten fandt man ikke før næste forår. Liget lå i en dyng tang på Tåsinge.

Kæntring

Smakkejoller er sødygtige fartøjer og forlis på grund af bordfyldning i svær sø er uhyre sjældne. Når smakkejoller er forlist er det i langt de fleste tilfælde sket ved kæntring. Det vil sige, at jollen er væltet på grund af vindens tryk i sejlene.

Der synes at være to typer af hovedårsager til kæntring. For meget sejl i forhold til vindstyrke er den helt overvejende grund til kæntring. Det skyldes dels fejlvurderinger af vejr og egne evner, men også ofte at jollens rebesystemer var mangelfulde. Det sker ofte, at smakkejollesejlere lader sig friste til at tilføre jollens rig nogle finurligheder i form af smarte blokke, trisser og taljer. Det kan for så vidt være i orden, men hvis finurlighederne hindrer eller besværliggør hurtig og effektiv rebning, er det en alvorlig fejl, som kan få fatale følger. Når man taler om, at smakkejollen er et søværdigt fartøj, er det netop fordi den i sin oprindelse som arbejds- og brugsbåd rummer muligheder for at mindske sejl, som kunne tilpasses stort set alle vejrforhold.

Forkert føring af sejlenes skøder, er en anden væsentlig årsag til kæntring. Her gælder desværre den samme tendens, at nogle smakkesejlere forfalder til at tilføre riggen nogle trisser, taljer og låseanordninger, som tilsyneladende gør sejlads i magsvejr lettere, men som kan være direkte farlige, når situationen kræver, at der føres sejl i friskt til hårdt vejr.

En smakkes storsejls skøde bør aldrig stå fast, men holdes i hånden og bremses over en varnagle. Generationers erfaring har vist, at den skødning er den sikreste. Erfarne bådførere kan vælge at sætte skødet med et slipstik på varnaglen. I så fald er det fast regel, at skødet ligger over rorgængerens knæ. Rorgængereren har bogstaveligt skødet på skødet.

Nogle ulykkelige kæntringer har desuden vist, at sætning af vanter og stag med rustfri wire og vantskruer var særdeles

uheldige ændringer, som forhindrede den kæntrede besætning i at rive masten ud og rette jollen op.

En smakkerig skal kunne tages ned eller i værste fald rives ud af den kæntrede jolle. Er der brugt wire til stag eller vanter, skal de sættes med sytove, som hurtigt kan løsnes eller kappes.

Fiskere, lodser, øboere og kystboere er kæntret med deres joller, når uvejrr overraskede dem på søen. Der findes vist ikke den kystegn i Danmark, hvor folk ikke kan berette om tidligere tiders ulykker. Man sejlede af nødvendighed i al slags vejr og på alle årstider. Det havde til tider store omkostninger.

I gamle dage var jollernes sikkerhedsudrustning særdeles mangelfulde i forhold til de muligheder, vi har i dag.

I disse år, hvor smakkejoller bruges til friluftsliv og rekreativ sejlads, sker der stadig kæntringer. Nogle har været særdeles tragiske.

En smakkejolle kan kæntrre, og det kan ske med selv den dygtigste bådfører ved rorpind og skøde. Den viden bør ingen af os nogen sinde glemme.

Med den viden og den teknologi, vi har til rådighed behøver en kæntring imidlertid ikke at udvikle sig til hverken en livstruende situation eller en tragedie.

I mange tilfælde vil en velfungerende besætning selv kunne rette den kæntrede jolle op, tømme den for vand og selv bjerge sig i land. Kan jollen ikke tømmes for vand, kan den, hvis den ellers er rigtigt udrustet med opdriftsmidler og signaludstyr, bære sin besætning, som kan afgive nødsignal og afvente hjælp fra land eller andre fartøjer.

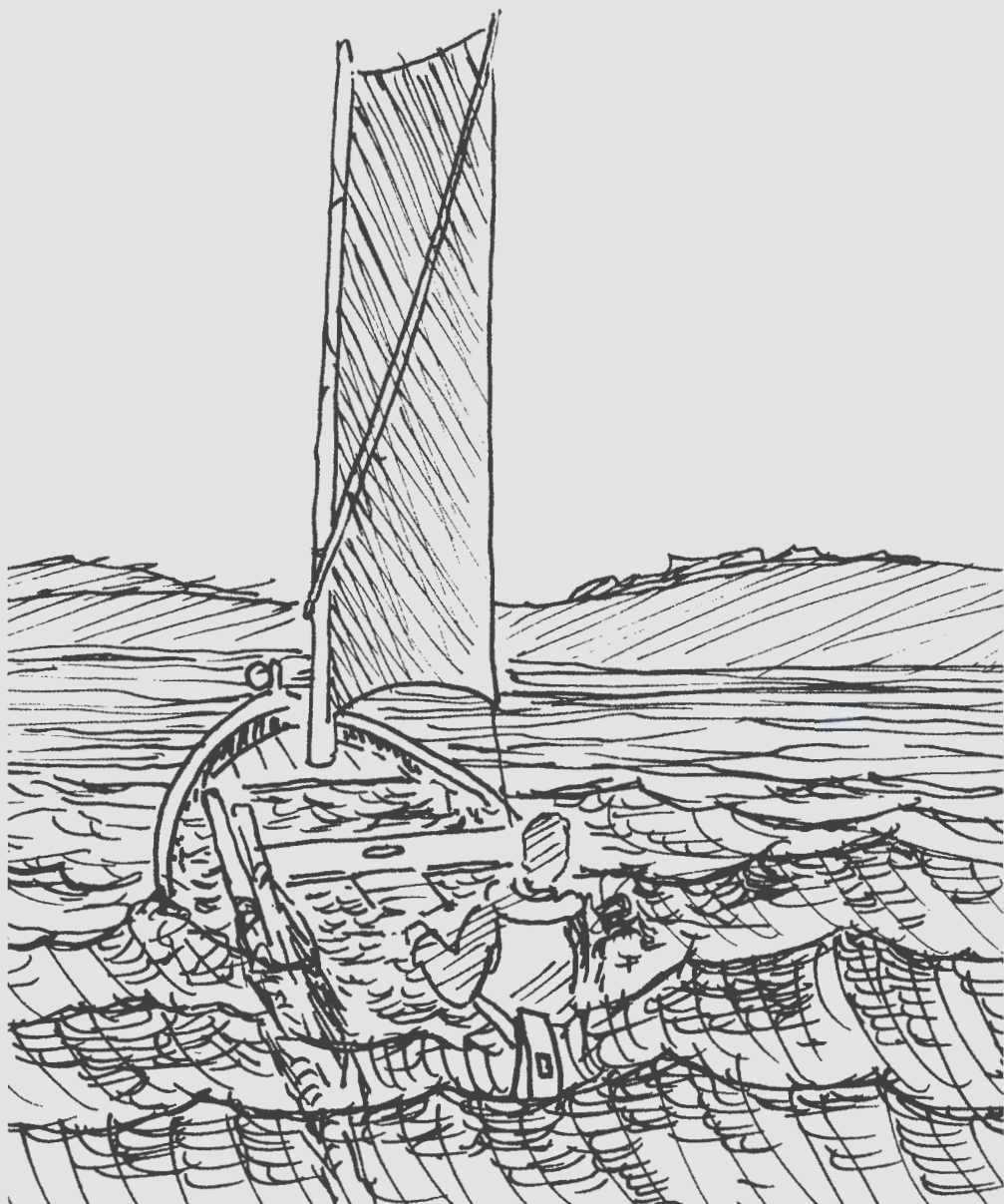
Langt de fleste kæntringer sker fra luv mod læ. Det betyder som regel, at besætningen i selve kæntringen er placeret i luv side.

Anders og Gommeline

Familien Brysting i Kerteminde ejer tresmakken Gommeline og bruger den som fritidsjolle. Anders sejlede en tur alene ud langs Stavrelandet en sommerdag. Da han krydsede hjem, var vinden frisket noget. I et hårdt pust lagde jollen øret til, og vandet fossede ind. Anders rev storskødet los og rakte ud efter skøderne til smukke og klyver, men nåede det ikke. Jollen lagde sig til læ og fyldtes med vand. Anders lå og svømmede i et værre roderi af sejl, årer og løse bundbrædder. Så startede han agten fra og rev masterne ud af bænkene. Jollen rettede sig op og bælglød i bølgeskvalpet. Anders kravlede om bord over agterbænken. Jollen bar. En tid forsøgte han at øse med pøsen. Det gik ikke. Søen skvalpede mere ind, end han kunne smide ud. De tre master flød i skøderne til læ. Vinden bar mod land, men der var langt ind. Anders skældte ud på sig selv og verden i almindelighed. Det ville tage pokkers lang tid at drive ind. Da han havde spekuleret lidt over fortrædelighederne, halede han masterne ind i jollen, rejste smakkemasten og strakte sejlet.

Ved pinden sad Anders i vand til livet, men jollen lystrede roret og gjorde fart mod land.

Inde i stranden satte han jollen på grund og øste den læns. Så gik han en tur og fandt sine årer og bundbrædderne. Der var ikke noget at pibe over. Anders satte to smækker og styrede mod Kerteminde.



Man vil opleve, at vandet fosser ind over læ karm, og i stedet for at rette sig op, skærer læ side sig hurtigt dybere og dybere ned i vandet, mens jollen krænger mod læ, indtil mastetoppen når vandet.

I den situation er det vigtigt, at besætningen ved, hvad der skal gøres. Har jollen løs indenbords ballast, skal besætningen med det samme trykke jollen helt rundt, så ballasten rovser ud. Når mast og sejl ligger i vandfladen, vil rulningen foregå ganske langsomt, fordi de strakte sejl yder modstand i vandet. Besætningen har god tid til svømmende at trykke og trække i den lønning, som er løftet over vandet, indtil jollen er rullet rundt og ballasten tømt ud.

Under den proces vil ankeret også falde ud i sin line. Jollen er nu ankeret med et måske ikke udfoldet anker, der dog vil bremse afdrift mod læ, så jollen lægger sig med stævnen mod sø og strøm.

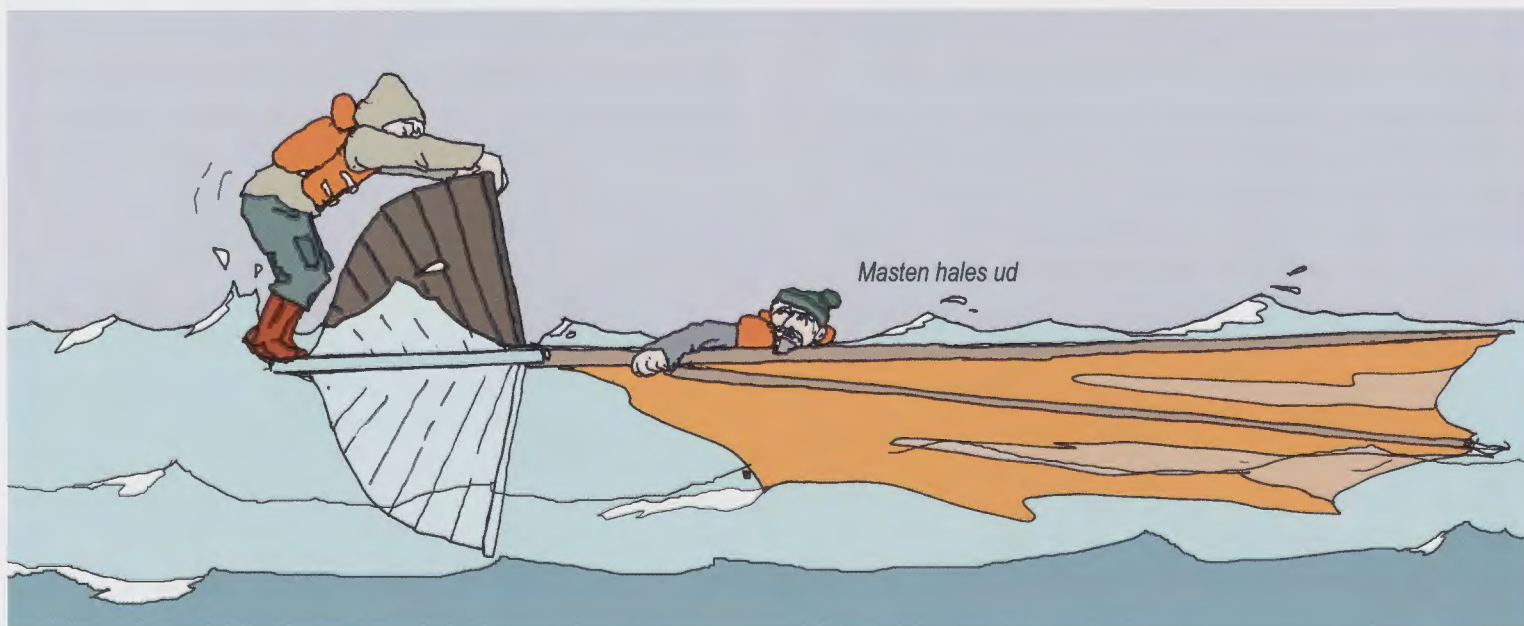
Når den tunge last er borte, skal besætningen kravle op på

kølen, og med deres kropsvægt vippe og rulle jollen tilbage, så mastetoppen igen kommer op mod overfladen. Så snart det kan lade sig gøre at nå dem, løsnes eller kappes vanter og stag, og masterne rykkes ud af bænkene.

Når master og rig er borte, er det forholdsvis let at rulle jollen, til den flyder kølret.

Jollen ligger nu vandfyldt og befriet for sin rig. Man siger, at den bælgflyder. Årer, bundbrædder, og andre lette, løse genstande vil sandsynligvis være ved at flyde bort fra jollen. Lad det flyde. Besætningen bør blive ved jollen. Kun det, der er umiddelbart inden for rækkevidde kan smides op i den bælgflydende jolle eller sikres med et reb.

Man bør kontrollere, om ankeret er faldet ud. Er det ikke det, må en af besætningen kravle op og se at få det ud, for at få jollen til at lægge sig vindret. Hvis vanddybden er større end ankertovets længde, bør man smide ankeret ud alligevel, fordi



anker og tov vil virke som et lille drivanker, der hjælper med at lægge stævnen mod søen.

Nu følger en lidt svær proces som kaldes "at hælde ud". Besætningen samler sig om den bådside, som er mest til luv for søen. På tælling løfter alle i rælingen, det går sejt og langsomt, men det kan lade sig gøre, hvis man stoler på sin redningsvest. Vandet fosser nu ud over den læ lønning. Når man mærker, at et højdepunkt for kræfter og modstand i løftet er nået, trykker alle hurtigt bådsiden nedad igen. Det lyder lidt underligt, men det kan faktisk lade sig gøre at hælde vand ud af en bordfyldt jolle på den måde. Gentager man fremgangsmåden, vil man opdage, at jollen løfter sig nogle få betydningsfulde centimeter i vandet. Er der noget sø, som bestandigt fylder vand tilbage i jollen, må flertallet af besætningen blive liggende i vandet til luv og med kroppen dække for søen, mens en person haler sig hen til agterenden og kravler op i jollen for at finde pøsen og øsekarret, der selvfølgelig er surret et praktisk sted om bord. Øsekarret rækkes ud til en makker i vandet.

Så skal der øses ud. Personen inde i jollen skal placere sig agter på en af de bænke, som er fyldt med opdriftsmidler, og der skal øses, så vandet flyver. Det gælder om at øse hurtigere end bølgeskvalpet fylder ind. Den del af besætningen, der ligger i vandet øser også, med øsekarret, kasketter, de hule hænder, hvad som helst! Det gælder om at øse så meget ud, at man mærker, jollen begynder at lette. Så snart man skønner, at jollen kan bære en person mere, må endnu et besætningsmedlem kravle op og sætte øsekarret i gang.

Snart er hele besætningen igen samlet i jollen. Man kan rejse masten, der lå og flød i skøderne, ro med de årer der er tilbage, padle med et bræt eller hvad, der nu er muligt. Båden bærer igen sin besætning. Den er uden for umiddelbar fare. Man er i stand til at vurdere, hvordan man kommer videre.

Kæntrer man i en jolle med fastkilet indenbords ballast eller kølboltet udenbords ballast, er det besætningen skal gøre

i første del af kæntringen, anderledes. Idet jollen vælter mastetoppen ned mod søen, skal alle ombord kravle ud på bådsiden mod kølen for at forhindre, at jollen ruller helt rundt. Den vil sandsynligvis stoppe sin rulning, når mastetoppen ligger i vandet. Kølvægten og besætningens vægt vil rette jollen op, så den igen flyder kølret. En person skal nu straks kravle ombord og lægge masterne. Når det er gjort, må vedkommende ud at svømme ved bådsiden igen for "at hælde ud."

Siden følges den fremgangsmåde, som er beskrevet oven for.

De metoder, som er beskrevet, forudsætter, at der er en trænet besætning om bord, hvor hver enkelt er i stand til både at tage vare på sig selv og bidrage til at løse den fælles opgave. Sådan vil det selvfølgelig langt fra altid være, hvis man en dag befinder sig i den situation .

Man kan være bådfører for ukyndige på tur med familien eller venner, som er med på sejltur i jollen for første gang.

Ved en kæntring er det bådførerens ubetingede pligt som det første at tage sig af sin besætning. Børn, ukyndige, ja selv tilsyneladende kyndige sejlere kan blive meget bange og gå helt i panik, hvis jollen vælter og fyldes med vand. Man kan ikke med ord i en bog forudse eller beskrive nøjagtigt, hvad en bådfører skal gøre i en tilspidset situation, andet end at fortælle, at den kritiske situation er umiddelbart efter, at jollen er kæntret, og alle ligger i vandet. Det vigtige er, at bådføreren bevarer et overblik og en vished om, at kæntringen ikke behøver at være særlig farlig, hvis man handler hensigtsmæssigt. Et skræmt barn kan tildeles en voksen, eller i nødsfald surres i sin redningsvest til jollen. En person i panik kan bringes til ro og sikres.

En nutidig smukkejolle har opdriftsmidler og sikkerhedsudstyr, så den kan bære og bjerge sin besætning.

Enhver ansvarlig ejer og fører af en smukkejolle holder selvfølgelig sin jolle sikkerhedsmæssigt i orden, og det er også en meget god ide, at han sammen med sin familie, eller de venner, der ofte er med på tur, prøver at kæntre jollen

under kontrollerede forhold for eksempel med en ledsagebåd på sidelinien. Det vil give både en god erfaring og tryghed i forståelsen af, at en kæntring ikke behøver at udvikle sig til en tragedie.

Er man så uheldig at kæntrere under vejrforhold med høj brydende sø, kan det være umuligt at øse den bælgflydende jolle læns.

Er kæntringen sket under land med pålandsvind, må man lette ankeret og lade jollen drive ind. I mange tilfælde kan det lade sig gøre at rejse en mast og sætte et forsejl. Besætningen må placere sig i agterskibet, så stævnen ligger højest i vandet. Jollen vil nu drive for sit sejl med vinden. Er der brænding ved kysten, må man sikre sig, at alle om bord er i stand til at holde sig fast eller er surret til jollen, indtil man har grund under fødder og køl. Det handler om at få besætningen sikkert ind. Jollen kan man tage sig af bagefter.

Er kæntringen sket i brydende sø på grund af underdrag eller strømsø ved en kyst med fralandsvind, må man forsøge at ankre, så man ikke driver ud til havs, hvor situationen bliver

værre.

Nu har man det problem, at man ikke er i stand til at komme ud af situationen på egen hånd. Der må afgives nødsignal og påkaldes hjælp. Der bør rejses en sprydstage eller en åre med en klud som flag, så jollen er godt synlig. Derefter afgives nødblus på den måde, at man først afskyder et par små røde nødblus for at henlede opmærksomhed. Efter et par minutter afskyder man en rød faldskærmsraket, der står så længe i luften, at en betragter kan tage en pejling. Nu gælder det om at spare på krudtet. Man må have et par skud tilbage, når hjælpen nærmer sig, så man kan lede den på vej.

Har man en bærbar søradio eller en funktionsduelig mobiltelefon i jollens vandtætte beholder, har man ekstra god mulighed for at kalde på hjælp.

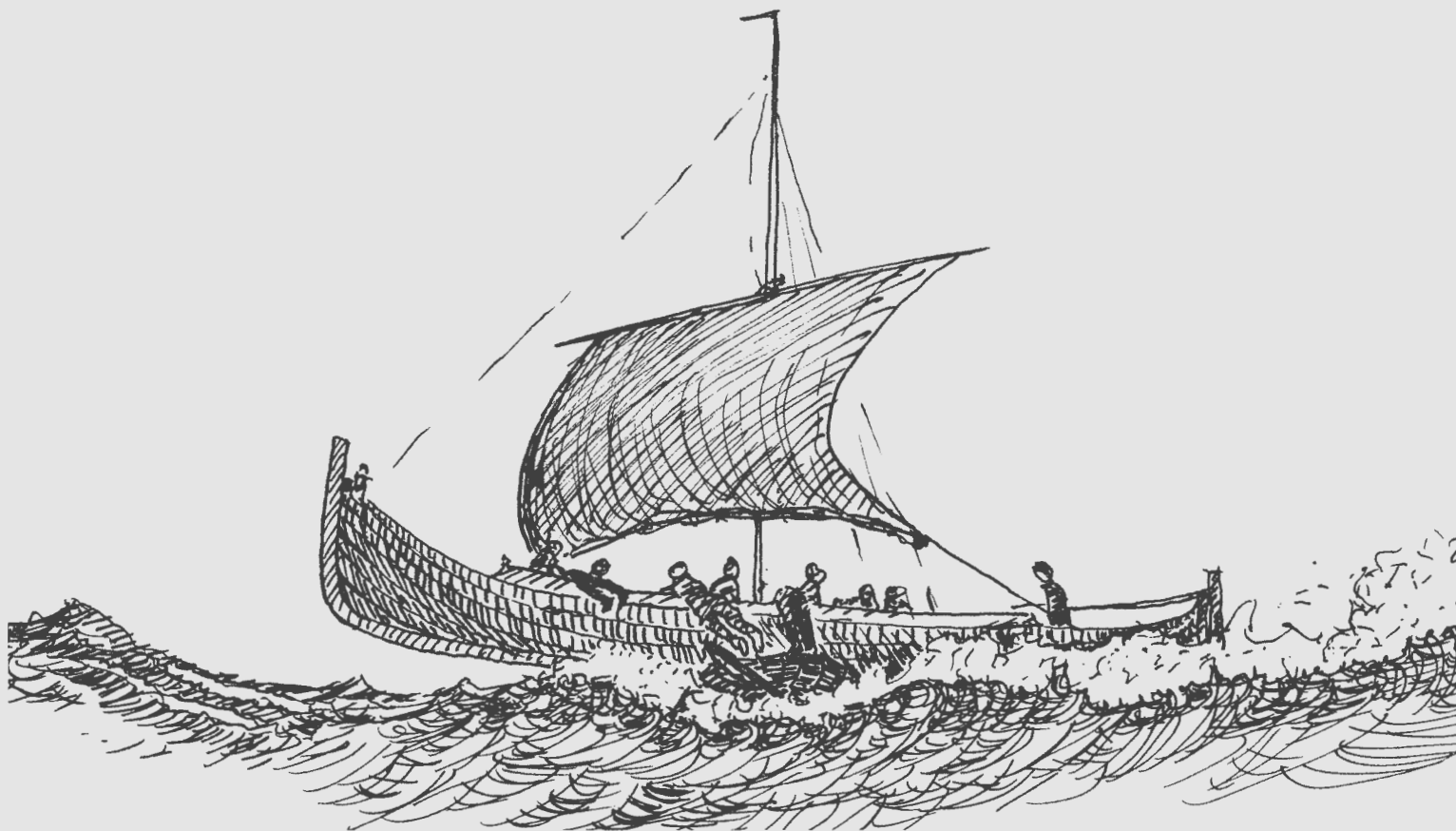
Lygte, tågehorn eller trillefløjte kan også bruges til at henlede opmærksomhed.

Kulde og afkøling er besætningens værste fjender, mens man sidder i en bælgflydende jolle og venter. Man må krybe sammen, varme hinanden og eventuelt skærme sig mod vinden med et sejl.

Ordsprog: Når søen går hvid om læ, da skal vi rebe sejlene.



Oversejling af hvælvet



På Nordlandskysten i Norge fortælles denne historie.

Fiskerbådene var ude og måtte lænse hjem for storm. En høvedsmand opdagede en kæntret båd foran til læ.

Den ulykkelige besætning havde hugget deres tolleknive i

bundplankerne og klamrede sig fast. Haveristen lå og drev tværs i søen.

Uden at sænke farten styrede høvedsmanden ret på de stakkels folk i havet. Mens den lange båd løb hen over vraget, lykkedes det at gribe alle de forulykkede og hale dem ind.