

# SOMMERFLID

Uformelle noter til en medlemsaften

Kaj Madsen, januar 2005

## LITTERATUR

C. L. L. Harboe: Dansk Marine-Ordbog, 1839 ( 1979)

*Maritimt leksikon*

Jens Kusk Jensen: Haandbog i praktisk Sømandsskab, 1924 (1976)

*Den maritime 'bibel'*

Andreas Laursen: Danske fiskerbåde gennem 100 år, 1972

*Skibstegninger af bl. a. isefjordsbåde fra Lynæs, bæltbåde fra Lillebælt og kvoaser fra Sjællands nordkyst*

Christian Nielsen: Danske bådtyper, 1977

*Opmålinger af ældre danske bådtyper, bl. a. isefjordsbåden Maries Minde*

Jens Friis-Pedersen: Sejlskibe. Nordiske fartøjer, 1983

*Skibstegninger, bl. a. af fiskefartøjet Delfinen af Frederikssund og en anonym isefjordsbåd*

## ISEFJORDSBÅDEN SOMMERFLID

Sommerflid er bygget 1915 i Frederikssund på bestilling af en fisker. Den kan ubesværet kategoriseres som en isefjordsbåd som skildret i tegninger og opmålinger af Andreas Laursen, Christian Nielsen og Jens Friis-Pedersen. Båden har mast, bom og bovspryd og bærer gaffelstorsejl, stagfok og klyver. Andre isefjordsbåde, fx Maries Minde, bærer også gaffeltopsejl.

En lidt mindre båd som kragejollen har en sejlføring, der minder meget om isefjordsbådens, men storsejlet er her et sprydsejl uden bom. En lidt større båd som jagten bærer undertiden også et råsejl (en bredfok) og eventuelt en jager foran klyveren. De joller og både, vi taler om her, er rundgattede, mens jagten undertiden er plattgattet. Alle typerne har spring, dvs at dækket rejser sig for og agter.

## SKROGET

Går man ikke i for mange detaljer, har bådens skrog en ret enkel opbygning. Rygraden er **kølen**, som i enderne forlænges op med en **forstævn** og en **agterstævn**, begge af udsøgt, krumvokset træ. I den færdige båd stikker kølen som regel dybere i agterskibet end i forskibet, og båden er da **styrlastig**. Forskellen i

dybgang mellem agterskib og forskib kaldes tilsvarende **styrlastigheden**. Under kølen kan der boltes en **strårkøl** for at forbedre sejlegenskaberne og for at skåne selve kølen for slid.

Mellem stævnene opbygges **spanterne** som en slags ribbén. Hvert spant består af en **bundstok**, der ligger på tværs af kølen, og som forlænges opad af **oplængere**. Samlingen mellem spantets enkelte dele sker ved overlappning. De overlappende stykker træ benævnes også oplængere (det nederste dog **sitterser**) og kan helt eller delvis danne et lag af spantet på siden af det første. Af hensyn til styrken skal spanterne (ligesom stævnene) så vidt muligt laves af krumvokset træ, så man undgår at oversave træets langsgående fibre.

Henover bundstokkene lægges (lodret over kølen) eet eller flere langsgående stykker træ, der kaldes **kølsvin**. Specielt forstærkes kølen lige under masten med et kølsvin. Køl, bundstokke og kølsvin holdes sammen ved hjælp af **kølbolte**. Det er meget vigtigt at sikre sig, at kølboltene ikke ruster igennem, idet man ellers kan komme ud for at både under sejlads taber kølen.

Udvendig på spanterne lægges **klædningen**, der ved en klinkbygget båd består af sammennaglede brædder eller planker, der overlapper hinanden langs kanterne. Brædderne og plankerne kaldes med et gammelt germansk udtryk **bord**. Klædningen spigres til spanterne. Det nederste bord fastgøres til kølen i en rille, der benævnes **spundingen**. Klædningen inddeles i **range**. De nederste bord på begge sider af skroget er første rang. Sammenføjningen mellem to bords kanter kaldes en **nåd**, og det er nådderne, der eventuelt må **kalfatres** for at tætte klædningen. Bordene er i enderne fastgjort til stævnene, igen i spundinger. Den del af klædningen, som ligger over vandet, kaldes **fribordet**.

Indvendig på spanterne lægges eventuelt en beklædning af brædder, **garneringen** eller foringen. Øverst lægges en kraftigere planke, en **bjælkevæger**, der tjener til at bære de tværgående **dæksbjælker**.

Det mellemrum der fremkommer mellem klædningens overkant og garneringens overkant (bjælkevægeren), dækkes af en planke, der kaldes **skandækket**. Inden for skandækket ligger **dækket**, der består af langsgående brædder eller planker, der bæres af dæksbjælkerne. Fugerne på langs mellem dæksplankerne kaldes også nådder og kalfatres og **beges** for tæthed.

Skandækket og dæksbjælkerne sørger tilsammen for, at båden har en tilstrækkelig tværskibs styrke. Ved åbninger i dækket afbrydes dæksbjælkerne, og der opstår her svækkelser, som må begrænses ved at gøre åbningerne korte og ved at forstærke lugekarmene.

Nogle af spanterne kan delvis forlænges op over skandækket for at bære en vandret planke, **lønningen** eller lønningslisten, der tjener som et lavt rækværk langs kanten af dækket. De opragende spanter, der bærer lønningen, kaldes løn-

ningsstøtter. De kan udvendigt beklædes med en **skanseklædning**. Man bruger ved både snarere ordet **opstående** om 'rækværket'. Hvis opstående er tæt ned mod dækket, udspares huller for afvanding af dette, **spygatter**. På lønningen findes i forskibet **klyds**, som styrer ankerliner og fortøjninger.

De forreste rundinger på bådens skrog kaldes **styrbords bov**, henholdsvis **bagbords bov**. Tilsvarende kaldes de agterste rundinger låringerne. Ordene **for** og **agter** henviser til placeringen foran eller bag masten.

Det er efterhånden meget få mennesker der er i stand til at bygge en båd af træ så den både bliver stærk, holdbar og smuk at se på. Ikke mindst er det vanskeligt at opnå et **bordforløb**, der ser rigtigt ud. Brædderne og deres kanter tildannes med økse og høvl, og som regel er det også nødvendigt at blødgøre dem ved opvarmning i damp, før de kan formes og sættes på plads. Opvarmningen sker i en aflang kasse, en **svedekiste**, hvorigennem der ledes damp. Også spanterne er vanskelige at udføre, idet de skal passes ned over de klinklagte bord og samtidig skæres i smig på grund af skrogets tilspidsning mod enderne.

## MAST, GAFFEL OG BOMME

Masten til en isefjordsbåd består almindeligvis af et enkelt stykke træ, og det samme gælder de øvrige **rundholter**. Masten står i et **mastespor** hugget ud i kølsvinet. Træet omkring det hul i dækket, som masten går igennem, kaldes **mastefisken**, og det er en regel at masten her går frit gennem dækket. Åbningen i dækket rundt langs masten tætnes med en **mastekrave**. Masten er foroven fastholdt i bådens længderetning af et **fokkestag**, der går frem til forstævnen, og med et **stagøje** er smøget over mastetoppen. Stagøjet ligger over de dobbelte **vanter**, som stager masten af i tværretningen idet de går ned til punkter på skandækket. Også vanterne ligger med **vantøjer** omkring masten. Stag og vanter forhindres i at glide ned af nogle træstykker, der er boltede til masten og benævnes **godset**. Stag og vanter udføres af galvaniseret stålwire.

Stag og vanter forbindes foruden til beslag på skroget ved hjælp af **sytove** gennem øjer. En anden mulighed er at fastgøre **jomfruer** (en slags blokke eller skiver med 3 huller) til stagene og beslagene og derefter forbinde jomfruerne med **taljereb**. For at masten ikke skal klemme ved mastefisken, skal stag og vanter stå **tot**, dvs stift. En metode hertil er under sejlads at totte vanterne i læ side. Masten stages, så den står en smule bagover. For sejlegenskaberne er det meget vigtigt, at forstagene (fokkestag og klyverstaget) står så stivt som muligt, ihvert fald ved bidevindsejlads.

**Bommen** for storsejlet hænger fast på masten ved hjælp af en svanehals mens den agterude hænger i en bomdirk. Bommen skal kunne svinge helt ud til vanterne og skal desuden kunne løftes noget i agterenden. Derfor er bomdirken ført

op til en blok på masten og derfra ned til dæk. Under sejlads løsnes bomdirken, idet bommen da skal hænge i storsejlet.

**Gaflen** bærer storsejlet foroven. Den støttes mod masten af **kloen**, der traditionelt opbygges af to stykker træ, der boltes til gaflen og griber om masten. Kloen erstattes undertiden af et galvaniseret beslag. Kloen beklædes med læder, så gaflen kan dreje og glide langs masten uden for meget slid. Rundt foran masten trækkes et stykke tov, **rakken**, så kloen ikke kan forsvinde bagud. For at rakken ikke skal hindre kloen i at glide nemt, trækkes der **rakkekloer** (eller rakkekugler) af hårdt træ (pokkenholt) som perler på rakken. Gaflen og dermed storsejlet holdes oppe af et **klofald** og et **pikfald**. Klofaldet står fast på kloen, føres op til en blok på masten og derfra ned til dæk. Pikfaldet fastgøres til gaflen et stykke fra gaffelnokken og føres op og ned på samme måde. Klofald og pikfald kaldes tilsammen for **gaffelfald**.

**Bovsprydet** består som nævnt af et enkelt stykke træ. Ved større både og skibe forlænges bovsprydet med en **klyverbom** og eventuelt også en **jagerbom**. Derfor omtales bovsprydet ved både som isefjordsbåden også som klyverbommen. Den hviler på bådens forstævn eller på skandækket lige ved siden af stævnen. Længere agteruden fastholdes klyverbommen på en **bedding**, der kan bestå af et par støtter gennem dækket eller stående på dækket, forbundet med en tværbjælke. I almindelighed er klyverbommen indrettet så den kan trækkes tilbage og lægges på dækket, når der ikke er brug for den. Under sejlads skal klyverbommen være forhindret i at glide tilbage, fx ved at den hages ned over beddigen. I almindelighed føres et **klyverstag** fra masten ned til bomnokken. Staget ender i en ring, der kan glide på bommen, når klyverbommen er lagt ud, trækkes ringen og dermed staget ud til bomnokken med en **udhaler**. Udhaleren føres fra ringen gennem et **skivgat** ved bomnokken tilbage til forskibet, hvor den sættes fast på en klampe. For at modvirke det opadgående træk fra klyverstaget, stages klyverbommen også af fra nokken ned til stævnen lige over vandlinien. Dette stag kaldes **vaterstaget** og kan udføres som en kæde eller et tov. Ved større skibe afbardoneres bovspryd og klyverbom også med vandrette barduner bagud til skibssiden. Ved Sommerflid er klyverstaget udeladt, og sejlet må da strækkes ud i forkanten ved hjælp af faldet. Det diskuteres undertiden, om klyverbommen skal være vandret eller ligge i fortsættelse af bådens spring foran. Man ser eksempler på begge dele, men oftest dog nok, at den er nærmest vandret som på Maries Minde.

De **blokke** der benyttes hvor et stykke tovværk skal skifte retning, består af et hus, en skive og en nagle. Skiverne blev tidligere udført i hårdt træ, fx pokkenholt. Blokkene er desuden forsynet med stropper, øjer eller lignende anordninger til fastgøring.

## SEJL

Gaffelstorsejlet er et firkantet **bomsejl**, mens **fok** og **klyver** er trekantede **stagsj**. Alle sejlene kantes af tovværk, som skal forhindre sejdugen i at trævle op. Dette tovværk kaldes **lig**, og man taler ved stagejlene om **forlig**, **agterlig** og **underlig**, ved gaffelsejlet også om **overliget**.

Det forreste, nederste hjørne af hvert sejl kaldes **halsbarmen**, idet det stykke tovværk, som fastholder sejlet her, hedder **halsen**, der sættes i et øje i sejlet, **halskovsen**. Halsen sættes fast på masten, forstævnen eller ringen ved klyverbommens nok. Det agterste, nederste hjørne er tilsvarende **skødbarmen** (eller skødhornet), hvortil **skødet** er gjort fast i **skødkovsen**. Stagejlenes skøder føres gennem **skødevisere** i dækket til **klamper** længere agter. Skødeviserne kan fx være øjer af slidstærkt pokkenholt, der er boltet fast i dækket. Storsejlsskødet udføres ofte som et **springskøde**, der føres fra skødbarmen, gennem et skivgat ved bomnokken og frem til en klampe på undersiden af bommen. Med betegnelsen **storsejlsskøde** mener man da en **talje** af mere eller mindre kompliceret opbygning der forbinder bomnokken med en bøjle på agterdækket, en **løjbom**. Det agterste, øverste hjørne af gaffelsejlet kaldes undertiden **pikken** af sejlet.

Det er en god regel at fæste alle skøder til klamperne med **slipstik**, således at skødet kan frigøres med et enkelt ryk og man kan få luften ud af sejlet i en fart.

Ved stagejlene hedder det øverste hjørne **faldbarmen** (faldhornet), og her er **faldet** gjort fast i **faldkovsen**. Stagejlsfaldene føres til en højtsiddende blok i masten og derfra til dæk. Disse fald og gaffelfaldene fastgøres til klamper eller **kofilnagler**, dvs dorne af træ eller metal, der sidder i en **naglebænk** eller i lønningen. Det forreste, øverste hjørne af storsejlet kaldes **kværken**. Her er sejlet bundet til gaflen. Storsejlet er fæstnet til masten ved hjælp af **masteringe** eller en **lidseline**, der snos om masten. Sejlet er foroven lidset til gaflen. Derimod er storsejlet i reglen ikke lidset til bommen, men fastholdes forneden kun af halsen og en strop fra skødbarmen til bomnokken. Man taler om et storsejl **med løs fod**.

Storsejlet er forsynet med en mulighed formindskning af sejlarealet ved **rebning**. På Sommerflid ser man til dette formål to rækker **rebsejsinger**. Også stagejl kan rebes, ved Sommerflid kan der tages et reb i fokken. Andre muligheder for mindskning af sejlarealet er naturligvis at undlade at sætte et af sejlene, fx klyveren, eller at sætte et mindre sejl som fx en **stormklyver** eller **stormfok**. Man må da være opmærksom på, at balancen mellem sejlene ændres, hvilket kan gå ud over sejlegenskaberne. Generelt vil det være fornuftigt at mindske sejlene passende både foran masten og agten for denne, fx i kombinationer som eet reb i storen sammen med fokken alene eller to reb i storen sammen med en stormfok.

Et par andre udtryk i forbindelse med sejl er, at man **sætter et sejl** og at man **haler et sejl ned**.

## KOMPASSET

Man har traditionelt til søs inddelt kompassets 360 grader i **32 streger**. Een streg svarer altså til  $11\frac{1}{4}$  grad. Regner man med uret, ligger Øst 8 streger fra Nord, og i denne **kvadrant** bruger man betegnelserne:

<b>0 streger</b>	<b>N</b>
1 streg	N til O
<b>2 streger</b>	<b>NNO</b>
3 streger	NO til N
<b>4 streger</b>	<b>NO</b>
5 streger	NO til O
<b>6 streger</b>	<b>ONO</b>
7 streger	O til N
<b>8 streger</b>	<b>O</b>

Tilsvarende gælder naturligvis de øvrige kvadranter. Ved kommandoer bruges stregerne normalt relativt: fx 'Øst, en streg til Nord' .

## SEJLADS

Før fiskerfartøjer kunne forsynes med motor, var man afhængig af sejlene til fremdrift. I situationen, hvor det gjaldt om at komme først hjem til havnen med fangsten for at opnå den bedste pris, betød det ovenikøbet meget, om båden var god til at sejle. Generelt må man sige, at gaffelriggede både ikke sejler alt for godt, når vinden er imod. De største problemer er, at sejlene ofte 'poser' for meget samt at storsejlskaflen slår længere ud end bommen. Meget bedre går det i medvind.

Groft taget gælder det for ældre sejlskibe, at kursen for sejl ikke kan komme nærmere retningen mod vinden end **6 streger**. Sejlads på denne kurs kaldes at sejle **bidevind** (eller bi de vind, formentlig efter hollandsk bij de wind: ved vinden). En del bedre eller en del dårligere kunne det gå, hvis strømmen hjalp til eller var imod. Fiskerne var meget dygtige til at udnytte lokale vindforhold og strømforhold, fx drejende vind og modstrøm (**idvand**) inde under land. Ved bidevindsejlads haler man ind på skøderne, så sejlene står fladt og udspændte. Storsejlet må godt **leve** en lille smule ved masten. Det er her vigtigt, at stag og vanter også er stive, så sejlene poser mindst muligt. Under sejladsen presses båden fremad af sejlens træk, men også sidelæns, så der ved **afdrift** tabes lidt **højde** i forhold til kursen. I denne situation er en dyb køl til nytte.

Ved bidevindsejlads er man hele tiden opmærksom på vindretningen. Hvis vinden drejer nærmere op mod kursen, siger man at den **skraller**, og man må da **falde af** fra kursen for at holde vind i sejlene. Hvis vinden drejer væk fra kursen, si-

ger man at den **rummer**. Også vindens styrke kan naturligvis ændres, man siger at den **frisker** eller **løjer**.

Al sejlads, der ikke er bidevind, kaldes **rumskøds**, og man kan angive kursen i forhold til bidevind. Således har man ved 2 streger rumskøds **vinden tværs** eller **halv vind**, altså vinden ind lige på tværs af båden. 4-6 streger rumt kaldte man tidligere **for de vind**, nu snarere agten for tværs. Endelig er 10 streger rumt **plat** eller **plat læns**. Ved rum sejlads slækkes skøderne mere og mere, og sejlene bør pose mere end ved bidevind. For storsejlets vedkommende slækker man først på storskødet, senere eventuelt også på springskødet. Man bør altid undgå at sejle plat læns, da bommen her ukontrolleret kan springe over til modsat side, hvilket kan være katastrofalt.

Sejler man med vinden ind fra styrbord, sejler man på **styrbord halse** eller på **bagbord bov**. Rettigheden til vejen over for andre fartøjer retter sig efter, om man sejler på styrbord eller bagbord halse.

Ved bidevindsejlads må man for at avancere mod vinden ofte **krydse** sig frem. Dette betyder, at man er nødt til at vende båden, fx fra at sejle på styrbord halse til at sejle bagbord. Vendingen kan principielt ske som en **stagvending** eller som en **kovending**. Ved stagvendingen drejer man bådens forende op mod vinden og gennem **vindøjet**. Ved kovendingen drejer man bådens agterende gennem vindøjet. Kovendingen kræver stor øvelse, idet man risikerer, at bommen slår pludseligt over. En betingelse er altså, at man forstår at kontrollere bommen fuldstændigt med skødet under hele vendingen.

Stagvendingen er generelt en bedre og mere sikker måde at vende på, men kræver også en del øvelse. Båden har det med at gå i stå lige før vindøjet, og så må man ofte tilbage på den oprindelige kurs igen og begynde forfra. En beskrivelse af forløbet kunne være følgende:

Når der er god fart i båden, og rorsmanden mener at alt er i orden til at vende, kommanderer han **klar vende**. Herefter læger han roret over, først langsomt og med følelse, senere hurtigt helt over efterhånden som båden mister fart. Mandskabet slækker jævnt ud på stagejlskøderne for at mindske vindpresset på forskibet som modsætter sig vendingen. Hvis båden går fint gennem vindøjet uden at gå helt i stå, slækkes stagejlskøderne helt, og der tages ind i skøderne på modsat side. Også bommen lægges over. Hvis båden går i stå i vindøjet kan man forsøge at **bakke fokken**, dvs lokke vind ind i fokken forfra med skødet i den oprindelige side. Rorsmanden må da lægge mærke til, om båden begynder at **sakke**, dvs drive agterud. Hvis dette er tilfældet skal roret lægges over i modsat side for at vendingen kan fuldføres. Hvis vendingen lykkes, må ingen slippe af før man har båden under fuld kontrol igen på modsat halse.

