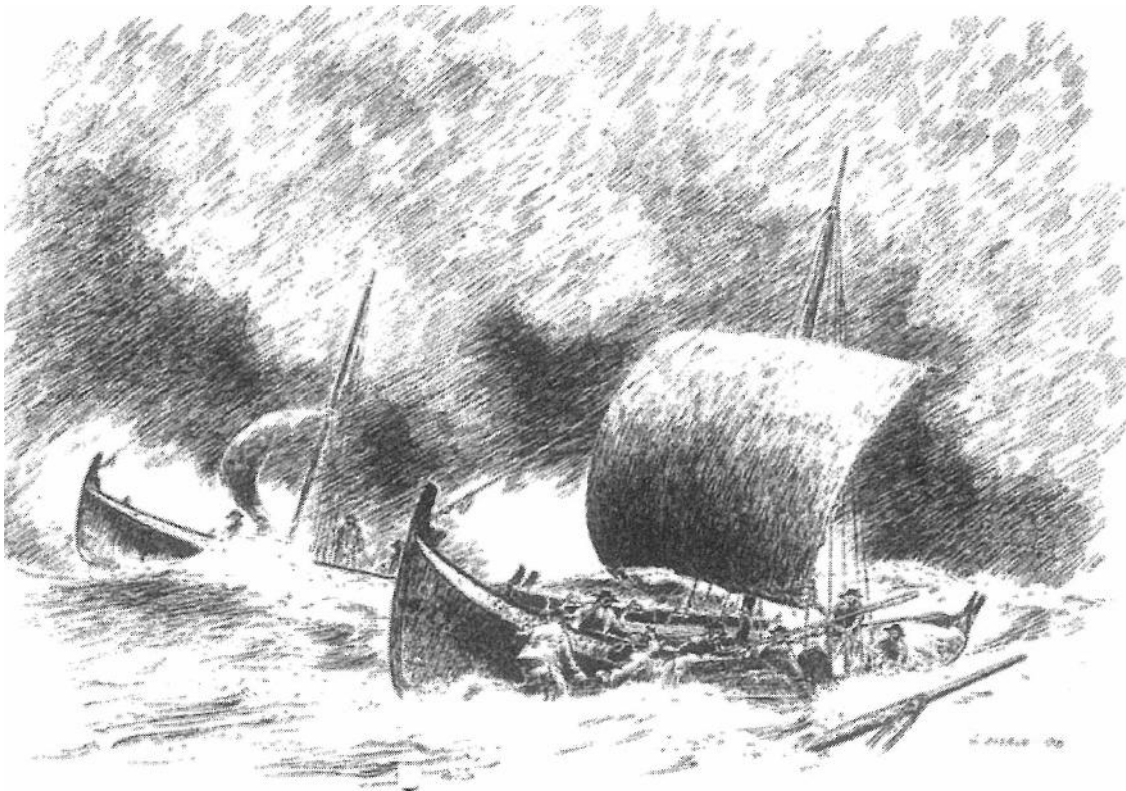


Forbundet KYSTENs Høvedsmannsutvalg:

Godt sjømannskap

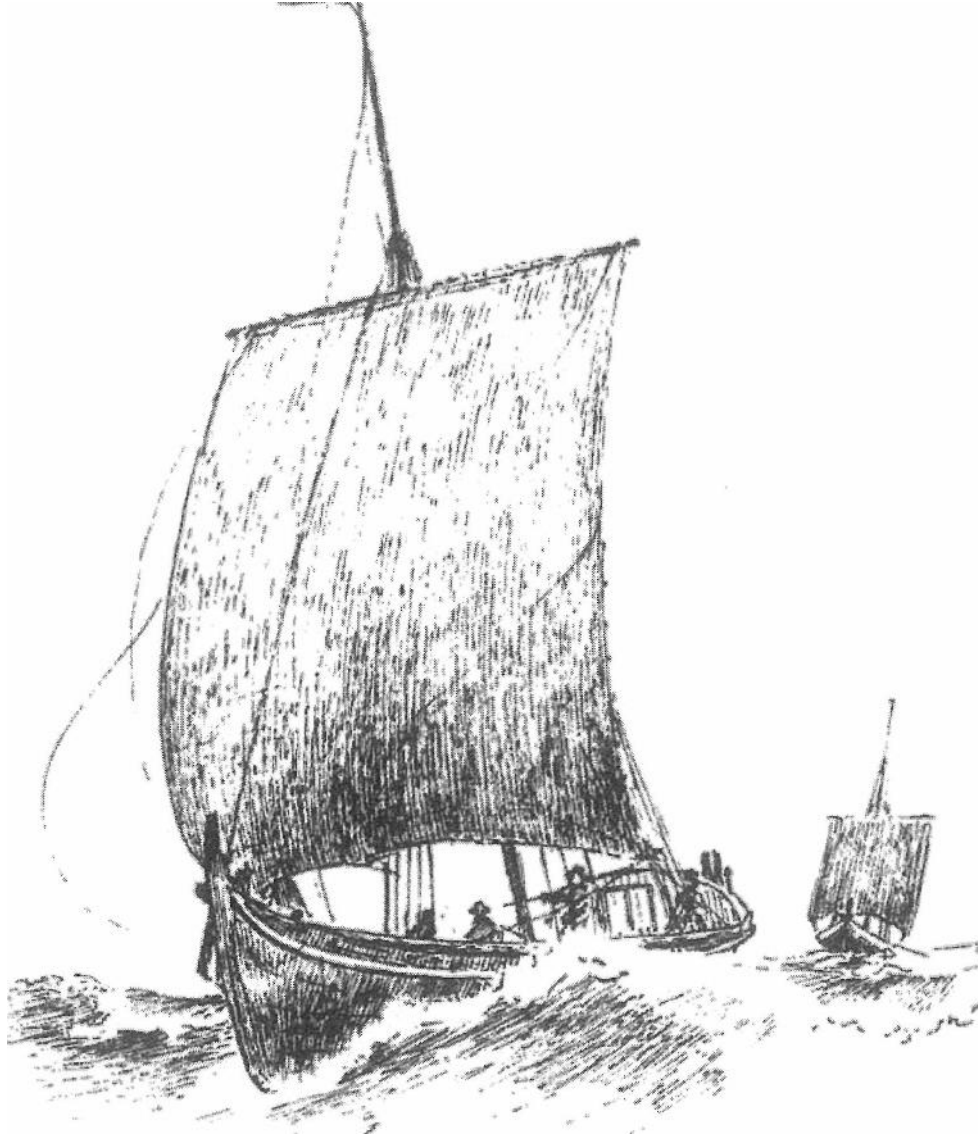
i tradisjonelle bruksbåter



Ansvar Kompetanse Sikkerhet Opplæring

Redaktør: Bjørn Tordsson.
Illustrasjoner: Leidulf Olsrud





ISBN 82-92077-00-6

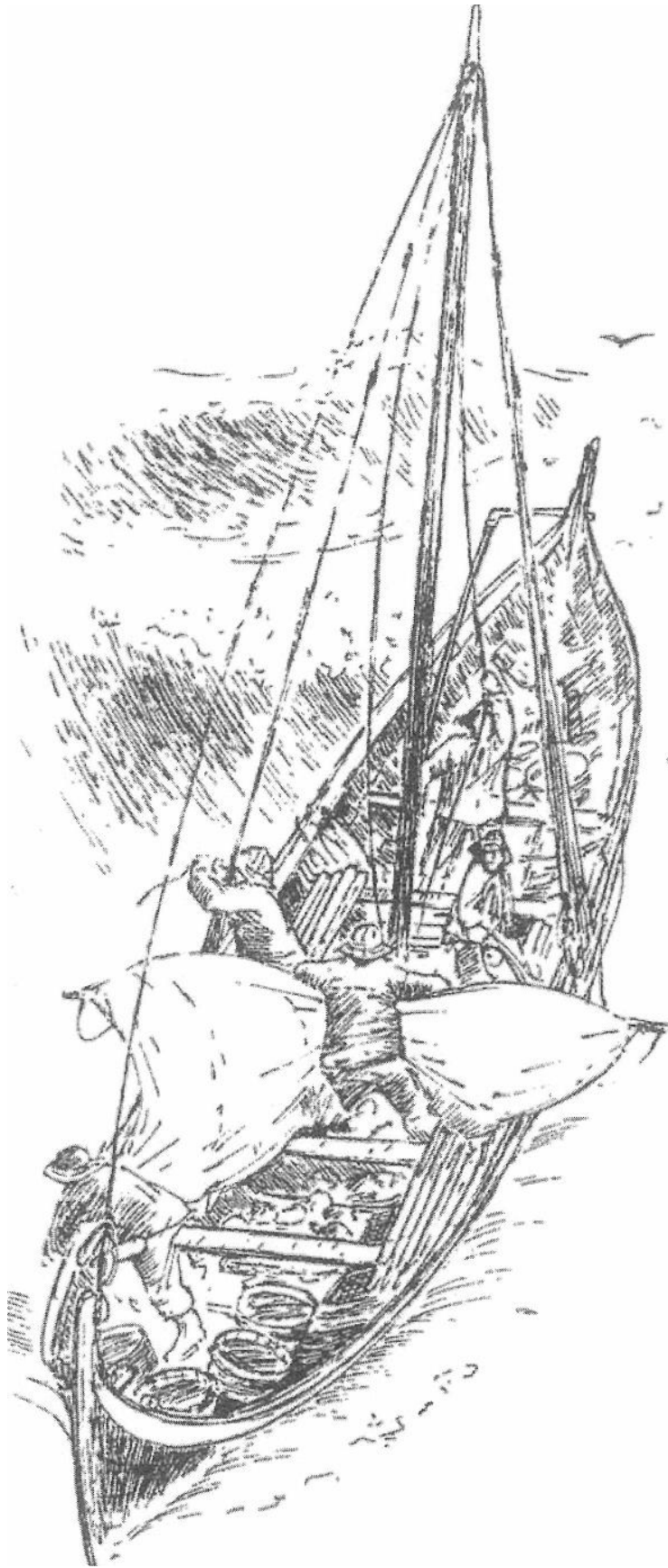
Trykk: Lundblad Grafisk AS, Tromsø

Sats og ført rykk: Troms Fagpresse AS

Forbundet KYSTEN 1999

Innhold

FORORD	5
Å LÆRE Å SEILE - OG Å LÆRE ANDRE	6
IKKE STOL PÅ FISKERIINSTRUKTØR AXEL BORG!	6
KUNNSKAP I HANDLING.....	6
GAMLE BÅTER I NY TID.....	8
HVORDAN LÆRE SEG?	8
HØVEDSMANNEN - KRAV OG KOMPETANSE	13
HØVEDSMANNEN - DEN SOM HAR ANSVAR	13
Å VÆRE SJØKLAR	14
KOMMENTARER	14
Å HÅNTERE BÅTEN	16
Å KJENNE KYSTEN: VÆR, VIND, STRØM OG SJØ.....	18
NAVIGERING.....	18
OVERSIKT OG VURDERINGSEVNE	19
ANSVAR FOR OPPLÆRING OG TURLEDERSKAP.....	20
GOD SPRÅKBRUK	21
BEVISSTGJØRING AV EGEN ERFARING	22
GRUNNPROSEDYRENE I EN RÅSEILBÅT	23
PROSEDYRE ER KONSENTRERT ERFARING	23
"NU VETT VI"	23
"TA I HOP"	25
Å VENDE MED SEILET NEDE	26
"VI GÅR OVER" - STAGVENDING	27
"VI GÅR UNDER" - KUVENDING.....	30
RITUALET ER AVGJØRENDE.....	30
Å LAGE ET " SKÅRUNGEKURS "	32
VI ROR OG FISKER	33
VI BEGYNNER Å SEILE.....	37
MANN OVER BORD OG DAGSTUR	43
"LANGTUR" MED NATTSEILING	46
GJENNOMGANG AV HELE TUREN.....	48
VEILEDERNE/HØVEDSMENNENE DRØFTER ERFARINGENE.....	49
Å ØVE DET VANSKELIGE	51
PRØVESEILING	52
REGELVERKET	58
LITTERATUR	60



Forord

Denne boka er utarbeidet av forbundet KYSTENS Høvedsmannsutvalg. Utvalget ble oppnevnt av flere grunner. Det viste seg at en stor del av virksomheten med tradisjonelle bruksbåter etter bokstaven var å regne som "passasjertrafikk" og dermed havnet under samme regler som all annen slik. Krav om sertifisering av båtene og formell utdanning av mannskapet skulle få helt urimelige konsekvenser for opplæring og kulturformidling i tradisjonelle båter. Utvalget har i denne sammenhengen fort samtaler med myndighetene om dispensasjonsordninger og et nytt regelverk. Dette ser ut til i bli et langvarig arbeid som vil innbefatte kontakter og samarbeid med andre nordiske land.

På den andre sida hør det absolutt stilles krav såvel til bruksbåtene som til oss som seiler. Krav om materialvalget, den håndverksmessige utførelsen og vedlikeholdet av tradisjonelle båttyper. Krav om realkompetanse, vurderingsevne og godt sjømannskap hos høvedsmenn og mannskap.

Et godt sjømannskap var før noe en vokste inn i gjennom dagliglivet ved en værhard kyst. Samtidig var det noe hver og en måtte streve etter å utvikle, i et samspill med båt, vær og arbeidskamerater. Nå er det brudd i overføringen av kunnskaper, prosedyrer og ferdigheter. Ikke alle "vet hva de driver med".

Uhell og ulykker resulterer gjerne i krav på detaljregulering og formell utdanning. Innen kystkulturbevegelsen tror vi mer på ei bevisstgjøring av høvedsmannens ansvar og kravene til realkompetanse.

Dette er ingen lærebok i seiling med bruksbåter, og heller ingen utdanningsplan for blivende høvedsmenn. Det er et innspill til de miljøene som arbeider med tradisjonelle bruksbåter. Vi inviterer til en diskusjon om hva godt sjømannskap i tradisjonelle bruksbåter innebærer. Vi vil stimulere til ei drøfting om hvilke krav vi nå kunne stille til en høvedsmann. Vi vil tydeliggjøre noen av de grunnprosedyrene som i konsentrert form rommer århundres erfaring av disse båtene. Vi vil gi mønster for hvordan en kan drive med organisert opplæring og med egenutvikling av kunnskaper og ferdigheter knyttet til bruk av båtene. Derfor ber vi om tilbakemelding og synspunkter.

Det vi håper på er ei mer planmessig kompetanseheving i ulike skoleslag og organisasjoner, i kystlag, båtlag, kameratgrupper og seilende familier. Felles deler vi alle ansvaret for å føre videre til nye generasjoner de kunnskapene og det handlingsmønsteret som hører med til de tradisjonelle båtene.

Hilsen

Forbundet KYSTENS Landsstevne i Kabelvåg, juli-august 1998

Høvedsmannsutvalget

Jon Bojer Godal, Wiggo S. Larsen, Einar Matre, Olav Tømmerstigen, Vegard Heide, Jan Ove Solstrand, Bjørn Tordsson.

Å lære å seile - og å lære andre

Ikke stol på fiskeriinstruktør Axel Borg!

I romanen "I havsbandet" har August Strindberg skildret den ensomme intelligens-aristokraten, som av forakt for den folkelige kulturen og dens "overtro" melder seg ut av fellesskapet - og går til grunne.

I innledningskapitlet blir den nyutnevnte fiskeriinstruktøren., intendant Axel Borg, seilt ut til sin nye tjenestebolig ytterst i skjærgården. Vinden friskner, seilet begynner å leve og intendanten vender seg til rormannen med en stemme "som mera liknade en kvinnas än en mans":

- Var så god och segla lite forsiktigare!
- Är instruktören rädd? svarade rormannen gäckande.
- Ja, jag är rädd om mitt liv, för det håller jag på, svarade intendenten. Och segla är en farlig sysselsättning, i synnerhet med råsegel.
- Såå! Då har herrn seglat mycket med råsegel förr?
- Aldrig i mitt liv! Men jag kan ju se var vinden anbringar krafter, kan rekna ut hur mycket motstånd båtens tyngd kan göra och förstår mycket väl att bedöma, när seglet slår back.

Så kommanderer intendanten seilet ned og årene ut. Han tar selv over roret. Glacehåndskenen sprakk umiddelbart i tommelen, men gjennom. logikk, likninger og naturvitenskapelig utdannelse kunne intendanten - påstår Strindberg - snart forstå "sjoarnas harmonilara": kunne skille dønningen fra skavlen og lirket båten gjennom brottsjøene med "en lätt tryckning på rorkulten". Med en hastig blick akterover hadde han målt ut avdriften og i kjølvannet regnet ut strømsettingen og slik visste han presis hvordan han skulle holde for ikke å drive ut av kurs. Alle sanser var improvisert til "meterologiska och nautiska instrument", koblet til det store "hjärnbatteriet". Intendanten beregnet og kalkulerte seg frem mellom sprøytende brudd inn i havn, hvor han sank sammen, utmattet av den intellektuelle anstrengelsen, i akter-skotten.

Slik kan aldri noen lære å håndtere en båt. Selv om båten kom trygt i havn, så havarerte romanen. (For første og eneste gang kjørte Strindberg seg fast i arbeidet på en bok. Manuskriptet ble liggende i lang tid før han ble klar over at romanfiguren ikke var troverdig.)

Kunnskap i handling

Å lære å seile er ikke hoderegning: å mestre abstrakte likninger om krefter, motstand, vektorer og resultanter. Den som er vant til å fungere ensidig abstrakt - analytisk må utvikle helt andre evner for å kunne seile.

Bruksbåttradisjonen er, i likhet med det meste av folkelig kunnskap, en i all hovedsak skriftløs kultur. De før oss har lært å bruke båten gjennom å vokse opp i båt: leike seg med gammelføringen i strandkanten, dra på fiske med far allerede fra fem-seks års alder, ro til skolen sammen med søsken, ro fiske som skårunge - midtromskar - halskar - høvedsmann. Men ingen må derfor tro at folk flest improviserte seg frem til seilingskunsten gjennom

individuell prøving og feiling. Faste rutiner, prosedyrer og normer sammenfattet århundrer av erfaring og ga sikkerhet og effektivitet. En svært nyansert og presis språkbruk ga ord for det øyet skjelnet og tanken ville bære frem. De lærte i og gjennom å leve med båten, sammen med eldre med mer erfaring. Forandringer og nyvinninger skjedde trinnvis og ble utprøvd og tilpasset rådende skikk og bruk.

Det finnes arter av kunnskap som bare kan føres videre fra menneske til menneske gjennom samhandling i levende situasjoner. Det er den kunnskapen som vi nå risikerer å miste. Ikke bare er samfunnet et annet, teknologien en ny og de kulturelle mønstrene endret. Også synet på hva kunnskap er, er blitt forandret i vårt århundre. Høgere utdanning er, heldigvis, blitt tilgjengelig for alle. Men samtidig er det dannelsesidealet og det kunnskapssynet som før hørte hjemme hos noen få kondisjonerte - de som ikke trengte å arbeide med kroppen! - det er blitt så å si alenerådende. Boklig dannelse, teoretisk innsikt og abstrakt tenking - fiskeriintendanten Axel Borgs kunnskap - har kommet til å dominere og bestemmer i stor grad den enkeltes fremgang i skole og karriere.

Det vi mister er ikke bare en mengde tradisjonell innsikt og ferdigheter fra kulturarven vår. Vi risikerer også å legge brakk ei rekke menneskelige evner, som ikke er "teoretiske", men direkte knyttet til handling: å ane, å føle, å sanse, å skjelne, å se for seg, å begripe: evner som gjør det mulig å handle helhetlig i samspill med, omverdenen.

Kanskje er det også fordi vi får bruk for alle disse evnene, at dette med å bruke tradisjonelle båter fanger oss så dypt. Vi får del i ei annen tid og levemåte, som - på tross av mye slit og elendighet - allikevel eide noen av de kvalitetene som vi ofte mangler i vår tid. Gjennom å ta opp deler av den tradisjonelle kystkulturen kan vi få hjelp til å leve ut andre, viktige sider av oss selv.

Gamle båter i ny tid

Men hvordan kan disse båtene, disse kunnskapene og ferdighetene, denne kulturarven og utfoldelsesgleden, få en plass i vår tid? Svarene er mange, og et av dem er: gjennom friluftsliv.

De gamle bruksbåtstypene er åpne og lar oss komme nær bølger og vind. De er sikre og trygge, bygget for å håndteres med menneskekraft og tilpasset elementene. Vi kan ro og seile, fiske med snøre og sette garn. Vi har rom for det utstyret vi trenger, vi sitter godt og trygt og kan ha ungene med ombord. Vi kan søke oss til farvann og uthavner som kjølbåter må seile utenom. I stedet for dacron, glassfiber og kjemiske forbindelser, får våre sanser oppleve tjæret tre, barket bomullsduk og hampetau.

Vi vinner mye og mister lite eller ingenting ved å velge en tradisjonell bruksbåt til friluftsliv ved kysten. Gjennom friluftsliv kan vi ta vare på de tradisjonelle bruksbåtene, slik at vi fortsatt kan gledes over dem og det livet som de ble utviklet for. Vi kan bruke båtene for turer og for hjemmefiske. I vår hverdag kan vi beholde viktige deler av kulturarven vår, på en konkret og meningsfull måte, og uten helt å fortape oss i virkelighetsflukt og nostalgi.

Friluftsliv er for de fleste av oss et del-liv, et fritidsliv. Vi nærmer oss noe som er blitt fremmed og uvant, og trenger hjelp og veiledning.

Så er vi da i den situasjonen, at vi gjennom mer eller mindre systematisert opplæring, ja endog gjennom læretekster, må prøve å vise noen av de ferdighetene, som før ble formidlet i dagliglivet som en kulturs dåpsgave. Da er det en risiko for at vi, likt fiskeriinstruktøren Axel Borg, tror at teori kan erstatte erfaring. Vi må innrømme at selve i n om ei læretekst om hvordan vi lærer oss selv og andre å bruke en båt, kan bli selvmotsigende: Et tegn på at oppfatninga, at kunnskap hører sammen med tekst og teori, gjør ennå et innhogg i den tradisjonsbårne kunnskapsforståelsen.

Hvordan lære seg?

Det kystliv som vi leiker oss med er noe helt annet enn å berge sitt daglige brød året rundt i alt slags vær, mange ganger helt på grensen til det menneskelig mulige. Likevel - et av målene med vårt friluftsliv ved kysten må være å få litt innsikt i, og å bevare noen av ferdighetene fra, den tradisjonelle kystkulturen. Ellers risikerer det hele å bli overfladisk romantikk og effektmakeri.

Hvordan kan vi føre noe av kunnskapsarven videre? Vi har ulike virkemidler til rådighet.



Vi kan søke til farvann og uthavner der kjølbåter må seile forbi...

Å lære seg.

Hvilke råd kan vi så gi til den som ønsker å "kuinn å sæggel"? Vi må gjerne veksle mellom å seile i stor båt og liten båt. Vi bør seile sammen med folk, som har tilegnet seg riktige rutiner og handlingsmønstre - og helst ikke sammen med mange andre nybegynnere. Vi. må lære oss å iaktta og å herme, å lære gned kroppen, men samtidig søke å forstå hva som skjer, hvorfor og hvordan. Drille inn rolige, effektive bevegelsesmønstre og prosedyrer.

I den lille båten., som svarer raskt, kan vi også prøve og øve på egen hånd. Presisjon, perfektjon. Finmanøvrering, finnavigering. Prøve å nærme seg det best mulige.

I tillegg til erfaring er faste prosedyrer og mønstre svært viktig, og vi kommer tilbake til dette flere ganger i heftet. Ved sommerlige forhold, i maksvær og smult vann, har det kanskje ikke så mye å si om det skulle ta ti minutter å få heist toppseilet eller om vi glemmer takkelet. Men blir vi værende på det nivået, har vi gitt opp å lære å seile. Da får vi ikke inn i kroppen de handlingsmønstrene som gjør at vi kan komme videre - for å kunne gjennomføre mer krevende turer - eller å ha noe å gå på når været uventet slår om.

Det er nemlig et poeng i vår tradisjon at det er svært lite av spesielle rutiner i forbindelse med særlig krevende forhold. Normalprosedyrene skal.

være slik, at vi til daglig øver inn håndgrep og handlingsmønstre, som også holder mål når det virkelig røyner på. Det er nettopp derfor vi må stille krav til kvalitet og forbilledlighet selv i grunnleggende opplæring. I heftet finner du forslag til hvordan vi kan øve såvel det hverdagslige som det mer krevende.

Et trent mannskap.

Kulturarv er ikke bare noe vi overtar, men også noe vi gjenskaper og nyskaper. Ei av hovedsmannens oppgaver er å dyktiggjøre mannskapet sitt. Det farligste mannskapet er det som har vært med på mye, menn som aldri har gått inn, for å lære. Derfor bør hver situasjon være en læringssituasjon, og hovedsmannen har rett til å kreve at hver og en tar ansvar for å lære. En av oppgavene til hovedsmannen er også å bevisstgjøre oss om det vi har lært. Dette kommer vi tilbake til. Her er noen merknader:

Vi anbefaler at de som pleier å seile sammen lager en plan for opplæring. Båtlaget bør sette opp delmål for turer, ferder og seilingssesonger. Vi bør sammen reflektere over hva som kreves av den som skal seile, og hvordan alle i båtlaget kan hjelpe hverandre for å utvikle kunnskaper og evner. Videre bør vi gjøre det klart for alle hvilke arbeidsoppgaver hver og en bør ha ombord.

En god ordning for å lære i ei gruppe er å fordele tema mellom gruppas medlemmer, for så å lære av hverandre.

Erfaringene viser at tradisjonelle kjønnsroller har lett for å slå igjennom og ofte får jentene altfor lite ansvar og dermed tynn erfaring. For å bøte på dette har båtlag og grupper ordnet spesielle jenteseilaser. Stor suksess, såvel sosialt som læringsmessig, blir det rapportert. Vi ønsker fortsatt fremgang med tiltakene.

Særlig ved langturer er det ikke fullgodt at bare en i mannskapet har erfaring nok for å ta ansvar fullt ut. Særlig ved familieseiling kan dette være et problem. Også i familien bør vi derfor ha

læringsmål for seilingen og en plan for å dyktiggjøre barna og andre som kan ha mindre erfaring.

Også for at ungene skal trives i båt må de ha ei oppgave ombord. Alder og styrke spiller selvsagt ei rolle for hva de kan klare. En stor fordel med våre åpne bruksbåter er jo at ungene kan delta aktivt og at risikoen for at de skal falle overbord er liten. Vi kan bruke godværsdager til å la barna få prøve seg. Det kan være i en færing eller ei jolle med enkel rigg.

Dagbok.

"Loggbok" heter det i uteseilertradisjonen, "dagbok" i kystseilertradisjonen. Fiskerne førte gjerne dagbok over fangst og vær.

Tradisjonen for å føre loggbok/dagbok er ikke så sterk som den kunne være i miljøet knyttet til åpne bruksbåter i dag; ber er skøytefolket flinkere. Men dagboka er et utmerket redskap for å systematisere og bevisstgjøre erfaringer og observasjoner. Det er nå en gang slik, at det er refleksjon som gjør at opplevelser blir til den bevisste erfaring, som igjen gjør at vi virkelig lærer noe av det vi har vært med på. Dagboka hjelper oss å oppøve evnene våre til å observere, sanse, å bli var. Stille spørsmål, oppsummere erfaringer.

Vi anbefaler mer flittig bruk av dagboka, såvel i opplæring som ved styrking av egenferdighet og egenerfaring. Saklige notiser om fart, tid, posisjon, distanser, vær, bølger, seilføring, avdrift og annet, dokumenterer båtens egenskaper og mannskapets vurderinger.

Kappseiling

kan være en utmerket måte for å fintrimme båt og øve mannskap. Men risikoen kan være at vi legger vekt kun på et begrenset utvalg av de ferdighetene og kunnskapsområdene som hører med til disse båtene. Vi kan fristes å tilpasse båtene slik at de mister sin allsidighet: overriggede leketøy med dacronseil, bermudarigg, senkekjøler og blyballast. Da forandrer vi de båtene vi skulle verne gjennom bruk.

Helst burde vi trene alle de manøvrene og prosedyrene som hører med til båttypen i kappseiling: å sjøsette, legge ballast, mastre, ro, varpe, vedlikeholde og reparere - ideelt sett også fiske og føre last...

Vi håper på fantasi og kreativitet i båtlag og kystlag for å utvikle nye former for kappseiling.

Kurs i avgrensede emner og temaer, for viderekomne.

Kystlagenes virksomhet gir eksempel på tema som egner seg for studieringer, helgesamlinger og liknende. For eksempel knuter, seilsyng, vedlikehold og restaurering, båtførerprøva, tradisjonelle fiskemetoder.

For å heve nivået kan kystlag og kameratgrupper systematisk gå inn i temaer som navigasjon, kullseilingsøvelser, kameratredning og førstehjelp, kjennskap til vær og vind, prosedyre ved prøveseiling. Eller hvorfor ikke bruke en hardværsdag til skarpseiling under kontrollerte forhold - med redningsbåter til stede (og ei teltbastu på land)?

Det er svært positivt at det i det siste har vokst fram samlinger og uformelle seminar langs kysten - fembøringstreff, skøytetreff etc. Vi har godt håp om at dette blir en. tradisjon.



Vi tar ballast om bord, og lærer hvorfor.

Kortere kurs i bruk av bruksbåter.

Slike blir gitt i ulike sammenhenger skole, leirskole, folkehøgskole, åpen kursvirksomhet, foreningsliv, kulturformidling etc. De fleste har til vanlig omtrent ei uke til rådighet. For nåtidsmennesker, som er vant med høgt tempo og mange sensasjoner, kan dette være lang tid. Men skal vi lære og ikke bare å oppleve på overflata kan ei uke bare gi en overfladisk innføring i noe som vi ikke en gang i et langt menneskeliv kan lære å kjenne til bunns. (Ungguten fikk heller ro fiske med bestefar enn med far. Det var den gamle som eide erfaring. Den gjorde ham til den mest kyndige læremesteren.)

Vi kan ha som mål for et ukekurs å oppøve ferdigheter som gjør deltakeren skikket til å være til nytte som mannskap ombord på en tradisjonell bruksbåt ved gunstige forhold. Vi kan gi et grunnlag for på eiga hand å lære videre. Disse våre begrensede muligheter og ambisjoner bør vi gjøre klart for deltakerne.

I opplæringssammenhenger er det hensiktsmessig å bruke båtene allsidig, og så mye som mulig likt den bruken som båtene er utviklet til. Vi ror, setter garn og fisker med line, seiler og drar på langtur med lastet båt. Er det motor satt inn i -båten prøver vi å glemme den. Bare slik kan vi få øye på de kvalitetene de tradisjonelle bruksbåtene egentlig rommer. Vi kommer tilbake til hvordan et slikt "skårungekurs" kan legges opp.

Organisert formell opplæring til høvedsmann

i tradisjonelle bruksbåter finnes ikke - skjønt ulike skoleslag og andre virksomheter har egne, mer eller mindre formelle ordninger for intern godkjenning, og noen ganger for å angi kvalifisering til fremtidige arbeidsgivere. Høvedsmannsutvalget ser det ikke som ønskelig å arbeide for en felles formell utdannings- eller kvalifiseringsordning, i hvert fall ikke foreløpig. Såvel i kysten vår som kystkulturbevegelsen er altfor mangfoldig til at det er mulig å sette opp felles standarder. Prøveformer, eksamen og andre formelle godkjenningsordninger kan vanskelig presist nok fange de kvalitetene og egenskapene som kreves av en høvedsmann på en tradisjonell bruksbåt.

Vi ser allerede i dag at formell opplæring altfor lett overser det vesentlige. For å kunne føre større båter i det som defineres som passasjertrafikk kreves godkjent eksamen. Dette innebærer at det finnes ansvarshavende ombord på større seilbåter og mindre seilskip som har slik eksamen, men med svært begrenset seilerfaring - seil hører jo ikke med til moderne sjøfart. I blant opereres det derfor med en "formell" og en "reell" skipper - noe som kan resultere i uklare ansvarsforhold. - - - Men med dette er det på ingen måte sagt at den kompetansen som etablerte eksamener gir er unødvendig eller uvesentlig. Den er bare ikke tilstrekkelig.

I stedet for formell utdanning i bruk av tradisjonelle båter ønsker vi å bevisstgjøre kravene, og å oppfordre til systematisk å heve den kompetansen som kreves for aktuell kyststrekning, båttype og virksomhet. Slike skreddersydde krav til kompetanse og program for opplæring og kvalifisering er mange steder allerede i gang, ikke minst innen lokale grupper med større lagsbåter, som ikke alle medlemmer uten videre klarer av å være høvedsmann for. Vi håper at dette heftet kan gi noen innspill til hvordan kvalifisering kan skje. Høvedsmannsutvalget hjelper gjerne til med kontakter og gir tips til grupper som arbeider med konkrete prosjekter.

HØVEDSMANNEN - krav og kompetanse

Høvedsmannen - den som har ansvar

"Høvedsmann" er det tradisjonelle navnet på den som til vanlig styrer, og som, i kraft av denne posisjonen har det ytterste ansvaret ombord, som den fremste av likemenn. Høvedsmannen har sine oppgaver, halskaren og midtiromskaren sine og så videre.

Særlig i større båter er det i dag vanlig at "høyisen" overlater roret til en, rormann. Slik arbeider vi i dag ofte i forbindelse med opplæring. Selv i små båter får en av kursdeltakerne overta roret, enten for å styre, eller for å prøve seg på rollen som høvedsmann.

Men først som sist er det høvedsmannen som er ansvarshavende om bord. Dette ansvaret er udiskutabelt. Lovverket og gjeldende bestemmelser gir romslig plass for livet med tradisjonelle bruksbåter innen friluftsliv, opplæring og kulturformidling, men plasserer tydelig ansvaret hos høvedsmannen. Selv den høvedsmannen som har frivakt og sover dypt er ansvarshavende om bord.

Derfor stilles det så vel juridiske som moralske krav til den som er høvedsmann. Krav til kunnskap, ferdigheter, vurderingsevne og ikke minst holdninger. Mye av dette ligger nedfelt i begrepet *sjømannskap*.

Det er i tråd med tradisjonen at benevnelsen høvedsmann blir knyttet til begreper som etablert kyndighet, godt sjømannskap, skikk og bruk. En høvedsmann er en tradisjonsbærer, og har som er slik ansvar for å leve ut og formidle en god del av kyst- og seilertradisjonen. Vi ønsker derfor å gi innspill til en diskusjon om hva en høvedsmann bør stå for; hva vi må kunne forvente av kunnskaper, evner og holdninger. For å unngå strammere formelle krav må vi tydeliggjøre de kravene vi stiller til oss selv.

Det som følger er mest ei huskeliste over momenter som det er aktuelt å arbeide med. Det er lett å ramse opp enkelte ferdighetsmomenter og kunnskapsfragmenter - vanskeligere å fange inn de mer holdningsmessige og handlingsmessige egenskapene som oftest er helt avgjørende. Kanskje kan oversikten likevel hjelpe den enkelte til å se egne sterke og svake sider. En kommentar til alle seilende kvinner (og menn): Når vi i den språklige konsekvensens navn kaller høvedsmannen, halskaren og andre for "han", så er det ikke fordi vi mener at tradisjonelle båter og tradisjonelt språkbruk må kombineres med tradisjonelle kjønnsroller. Vi trenger flere jenter som høveds "menn". *Mann* har ikke



kjønnsespesifikk mening, men har rot i det engelskmannen kaller "man" - menneske. Mannaætta - som det heter på eldre norsk, består av karer og kvinner. Ordet høvedsmann har altså ikke med kjønn å gjøre. Det har derimot halskar. Når jenter seiler bør det hete høvedsmann og halstaus. Ordet taus står for kvinne i arbeid. For noen er det kanskje like naturlig å si "halskvinne". Det faller liksom best i munnen. å si "halstaus". Det heter kar og kvinne, dreng og taus - så dette er kanskje et språklig spørsmål vi bør drøfte nærmere.

Å være sjøklar

Ordet sjøklar er et nøkkelord, som vi også finner igjen i lovverket. At båten er sjøklar innebærer at båt og mannskap er i orden, utstyrt og klargjort for den turen, vi skal ut på. Det er høvedsmannens oppgave å sørge for at båten er sjøklar. Hva som kreves kan variere med båttype, vær, årstid og forholdene ellers, men følgende er uansett aktuelt:

- Skrog, rigg, "seil og reie", årer, betøying (fortøyingstau), styrjern/rorbeslag og annet skal være kontrollert og i orden.
- Alt nødvendig utstyr med: kart, kompass, dregg, lykt, rednings- og kommunikasjonsutstyr, brannslukkingsutstyr etc. Verktøy, materialer og kunnskap for å kunne reparere båten underveis.
- Mannskapet må vurderes: erfaring og kompetanse, arbeids- og rollefordeling i forhold til turens krav.

Kommentarer

Båtens tilstand:

Vi seiler til dels i svært gamle båter i varierende stand. Den som er "heldig" er ofte helt enkelt den som holder båten i god stand, kontrollerer, reparerer småskader og skifter utstyr i tide - slurver vi med dette blir vi "uheldige". Vi må, huske at mange små feil og skader, som hver for seg ikke trenger å ha noe å si, sammen kan innebære at båten ikke er sjøklar. Det finnes i våre kretser båter som er så jevnt over slitt, at de bør bli tatt ut av bruk...

Reparasjoner:

Det gjelder å oppnå den opprinnelige styrken, hverken mer eller mindre. Den tradisjonelle bruksbåten er sterk fordi belastningene fra sjø og vind fordeler seg jevnt i båten. Ikke lag konstruksjoner eller reparasjoner som forrykker balansen. La originalen gi svar på dine spørsmål og ta vel vare på båten.



Skroget: En båt kan tåle en del råteangrep før det går på sikkerheten løs. Men ved festepunktene for riggen tåles ingenting. Dessuten er disse stedene ofte særlig utsatt grunnet gjennomføringer og innfestninger av ulike slag. Kontroller og smør disse stedene ekstra godt.

Årer og keiper:

Disse må holde. Svakheter blir avslørt hvis vi med jevne mellomrom sprengror båten. Skaut (slitelasker) på årer, keiper og tolleganger gjør at vi slipper å skifte vitale deler.

Rigg:

Det tradisjonelle er å ta ned masta når en skal ro, fiske eller la båten ligge i havn en tid. I vår tid får masta ofte stå og slite i riggen hele sesongen. Selv om vi har litt føling med hvor godt tauverket er i den løpende riggen, blir den stående ofte glemt. Samtidig er det nettopp her at svakheter kan føre til de alvorligste konsekvensene.

Ta derfor som regel å gå over den stående riggen et par ganger i året, og alltid etter store belastninger. Slitasje og skamfering? Festepunkter, bendslinger, spleiser og rørfinger? Råteangrep (ofte hvor tau ligger mot tre eller metall)? Tilstrekkelig smurt? Utstrukket?

Tauverket:

Tauverket er på mange måter båtens livsnerver. Det må beskyttes med smøring/kledning og tåler ikke skjodesløs behandling. Med jevne mellomrom, avhengig av kvalitet og behandling, må tauverket skiftes. Vær mistenksom heller enn optimistisk. Noe slitt eller utstrukket tau kan gjenbrukes på mindre vitale plasser i båten (tamper). Dårlig tau kan bli fender eller liknende.

Seil:

Seilet må ganske enkelt ikke være råttent. Kontroller særlig seilgarnet i liket, detaljer for reving, innfesting for kauser. Små hull og skader må bøtes før seilet kan tåle belastning. Hold seilet godt barket eller impregnert på annen måte, og hold seilene mest mulig tørre. Husk aldri å pakke sammen fuktige seil til oppbevaring.

Ror/styre:

Rorhavari kan gi dramatiske konsekvenser. Kontroller rorjernet for slitasje og rust, også under vannlinjen. Undersøk klinksaum og annen innfesting til skroget. Løft av rorkult/styrvol når du ligger fortøyd, og hekt av roret når båten skal ligge på vannet lengre tid enn over natta. Selv på de 50 fot store lofotbåtene fra Trøndelag ble styret som regel tatt av om natta og når de lå i garnlenka.

Vi må naturligvis også kunne gjøre båten sjøklar. Minimumskrav bør være at en høvedsmann klarer dette:

Tauverksarbeid:-	vurdere tauverkets kvalitet, takle/røre, spleise, kle og bendsle.
Seil:	bøte seil, vurdere kvaliteten på seilet
Årer:	tilpasse, skaute, skifte hamlebånd og tollepinner
Skrog:	reparere bord-reve (skikkelig tein), skifte saum, skifte trenagler.

Vurdering av mannskapet:

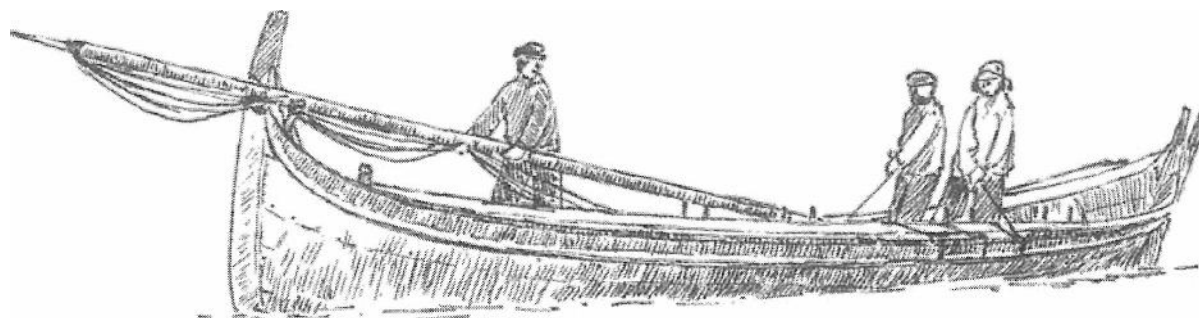
Begrepet "sjøklar" innebærer at høvedsmannen. må kunne vurdere tur etter evne: å sørge for at en har forutsetninger til å hamle opp med "enhver tenkelig situasjon", som lovverket uttrykker det. Vi må evne å saklig vurdere ferdenes krav (vær, temperatur, avstand, havner, navigasjon etc.) opp mot egne forutsetninger (båt, mannskap, utstyr, tid til disposisjon etc.), med god margin mot det ukjente.

En av høvedsmannens oppgaver er å dyktiggjøre mannskapet. Her er tre momenter viktige. Det ene er "progresjon". Det innebærer at vi må bruke alle situasjoner som lærings situasjoner for å bygge opp og bevisstgjøre den erfaring som kreves for mer krevende turer. Det andre er en klar rolle- og arbeidsfordeling. En slik må til dersom alle skal kunne gjøre nytte for seg. Hold på plassene i båten, og unngå at de mest erfarne farer frem og tilbake for å utføre alle oppgaver. Det tredje er klare prosedyrer og rutiner, det vil si at en gjør tingene så å si likt hver gang. Vi kommer tilbake til dette.

Gjennom å holde på disse momenter kan høvedsmannen få en realistisk oppfatning av hva mannskapet kan og ikke kan. Ellers risikerer vi at epler viser seg først i en kritisk situasjon, når alle må handle riktig og raskt.

I en sjøklar båt må førstehjelpsutstyr og -kompetanse finnes ombord. En selvfølgelighet: båt som ikke er rusfri er heller ikke sjøklar.

Å håndtere båten



Vi øver å reise og felle riggen.

Det er ikke nok å kunne seile. Fortsatt må vi gå ut fra at vi skal kunne mestre "enhver tenkelig situasjon". Følgende er aktuelt:

Å mastre og felle mast.

Ved roing - særlig i motvind - ved fiske, landligge etc. er det tradisjon for å ha masta nede. Dersom vi jevnlig reiser og feller mast får vi rutine for å holde riggen i orden. Mannskapet må lære seg å kle på rigg og seil raskt og effektivt. En selvfølgelighet er at alle mestrer aktuelle knuter, og veit hvor de skal bruke hvilken.

Å trimme båten.

Det gjelder å få båten til å seile optimalt etter forholdene: på rett sett, i balanse, trimme rigg og seil. Å forstå og kunne forklare prinsipper for seiling og trimming, og kunne gjøre seg nytte av disse i praksis.

Å gå inn og ut av havn -

under alle tenkelige forhold. Her kreves klare prosedyrer, samordning, rytme, presisjon. Fortøye godt til kai, brygge, fjell, for dregg og spring, på svai. Manøvrering i havn med roing, forhaling og varping.

Å manøvrere båten:

Å følge faste handlingsmønstre og prosedyrer (se eget avsnitt om råseilprosedyrer og avsnittet om "Skårungekurs" for sneseil): Vi må kunne heise seil uten å fange vind; for så å ta vind i seilene først når vi ønsker det. Stagvending, kuvending, vending med seilet nede (ro den rundt). Ta søft/rev med seilet oppe, med seilet nede. Kunne stoppe opp og legge bi. Mann/utstyr-overbord-manøvrer for ulike vinder. Kunne krysse seg inn i havn i kuling.

Å ro riktig.

Såvel sprengroing som langroing. De tradisjonelle båtene er med få unntak minst like mye robåter som seilbåter. Kan vi ro riktig og har godt utstyr er det ei glede å ro. Vi må bruke klare og gode handlingsmønstre for å ta ut og inn årene, slik vi, gjør ved overgang årer-seil og omvendt.

Kommentarer:

For å forbedre vår evne til å håndtere båten må vi trene. Det er for seint å øve på det mer krevende når vi virkelig trenger det. Da skal daglig rutine og vane gi sikkerhet. Løsninga er å øve mer vanskelige momenter ved gunstige forhold, streve etter presisjon og perfeksjon, slik at vi har noe å gå på. Vi bør nytte de anledningene som byr seg til å øve: krysse seg gjennom trange sund, la viere å bruke motor ved manøver inn og ut av havn etc. I et senere avsnitt finner du forslag til hvordan du kan øve det mer vanskelige.

På samme måte må vi øve slikt som å improvisere bølgebrytere (f eks. toppseil på rå, lett dregg, tau), å styre uten ror med tau etc.

Uhell hører livet til. En høvedsmann må være mentalt forberedt på hva som kan skje, vite hvilke faremomenter som kan oppstå i ulike situasjoner.

Øv deg gjennom egen mental trening - "hva gjør jeg nå hvis skjøtet brister... halsen løsner... roret ryker...?".

Vi trenger å ha innarbeidet prosedyrer for kullseiling, grunnstøting, mann over bord - og lære opp mannskapet i disse.

Spesielt redningsutstyr er vel og bra – dvs. dersom mannskapet kjenner bruken og det finnes rutiner ombord. Ellers gir nødpeilesenderne, flåten, raketene og annet først og fremst en falsk sikkerhetsfølelse.

Å kjenne kysten: vær, vind, strøm og sjø

Innen værmeldinga kom ferdig i radio var evna til selv å forutsi været utviklet til allmenn kunnskap på et høgt nivå. Tegn og værmerker ble lært inn allerede fra tidlige år. Fiskerne møttes gjerne på "værhaugen" i grålysinga. Ei felles vurdering av værutsiktene for dagen var et fast ritual før de ga seg ut til havs.

Nå bør vi lytte til værmeldinga og være svært tilbakeholdne med å overprøve den. Er vi i tvil kan vi telefonere til daghavende meteorolog (nærmeste flyplass, via kystradio eller los). Men siden værmeldingen ikke alltid slår til, kan vi ikke la evna å tyde skybilder, vindretning og annet helt gå i glemmeboka.

Teoretisk kunnskap om vær og systematisert erfaring er til god nytte. Da kan vi sammenholde værmeldinga med egne iakttakelser. Skybildene (gjerne høye meieskyer) kan varsle at en varmfront kommer raskere enn meldt. Hvis vindretning og vindstyrke er konstant kan dette røpe at vi må vente lengre på oppklaring enn radioen har lovet; ellers skulle vinden ha dreid med sola.

Det er viktig å ha et aktivt forhold til været, merke seg tegn til omslag i tide. For å øve iakttakelsesevne og konsekvenstenking må vi prøve å bevisstgjøre egne erfaringer: "hvordan kunne jeg se i morges at været var i endring?"

Den som seiler må også ta høyde for slikt som ingen værmelding gir beskjed om. Ved kysten er det ofte lokale forhold og "effekter" som er avgjørende for hva vi vil møte. Du må rett og slett lære ditt område av kysten å kjenne. Hvordan samvirker havstrøm og tidevann? Hvor pleier strømmen å gå, og når pleier den å skifte? Hva skjer når vind og strøm går not hverandre? Hva skjer med vindstyrke og vindretning ved odder og i sund? Hvor høye bølger må til for at det skal bryte over grunnene? Hvilke vindretninger pleier å være jevne og hvilke er rossete? Hva skjer når det er særlig kaldt? Hva skjer når det er særlig varmt?

Ut over å høste og bevisstgjøre egne erfaringer (dagboken!) kan vi lære av eldre fiskere og annet kystfolk. Det finnes også litteratur, såvel om lokale forhold som om generelle trekk.

Helt grunnleggende er å vurdere hva været tilsier for hvordan vi må te oss i båten. Den moderne meteorologien bruker abstrakte talemåter og begreper - "meter per sekund". Den tradisjonelle ordbruken bygger på sansekvaliteter og rommer instruksjoner om hvordan vi må handle: "seggels vind", "to klørs vind", "søftvind" etc.

Navigering

Grunnleggende ferdigheter og kunnskapsmomenter er lette å liste opp: kunne lese kart, bruke kompass, ta peilinger, føre bestikk; taksere fart med ulike metoder, vurdere avstand, fart og tidsbruk. Så har vi dette med avdrifta: å nede for å vurdere hold = å ta peiling over land for å vurdere båtens kurs" over grunn". Særlig ved lengre overseilinger må vi også kunne korrigere en kompasskurs for misvisning, deviasjon og beregnet strøm.

Selvfølgelig må høvedsmannen kunne dette og mere til: navigering i mørke etter lei og "på tvers av" flere leier, sjøveisregler, komplisert navigering utenfor oppmerket lei etc.

Det avgjørende er å ha et aktivt forhold til alt dette: kunne tenke fremover, planlegge rute etter vær og forhold ellers, så vi ikke kommer opp i ei knipe. Ha kontroll, unngå overraskelser, kjenne seg igjen fra kartstudiene.

Igen er dette et spørsmål om øvelse. Selv ved lite krevende forhold bør vi stille krav til oss selv om presisjon: øve krysspeiling, vurdere fart, tidsbruk, avstand - og la virkeligheten vise at vurderingene stemmer. Vurderer havner ut fra kartet - undersøke. Seile på kompass, fart og tid selv i klarvær, for å ha gode vaner når tåka kommer sigende. Øv også på å vurdere deviasjon avdrift og strøm.

Alt dette er samtidig en viktig del av opplæringsansvaret ombord. Særlig ved lengre overseilinger bør navigatøren jevnlig gjøre peilinger og notere posisjoner, kurs og vurdert fart. Å navigere er morsomt, utfordrende, lærerikt - og ikke minst tradisjonelle ferdigheter som er verd å ta vare på. Særlig i tradisjonelle bruksbåter må vi akte oss for å erstatte navigasjonskunsten med alskens elektronisk utstyr... Slikt utstyr kan være et tillegg, men ikke komme i stedet for!



Oversikt og vurderingsevne

De av mannskapet som er uvant må ha lov til helt å konsentrere seg om den enkelte oppgava. Høvedsmannen må ha mannskapets tillit og kunne "håndverket seiling" så godt, at han kan rette oppmerksomheten mot helheten: oversikt, overskudd.

Hvordan beskrive de evnene som trengs? Åpne sanser kunne være et moment. Å rette oppmerksomheten ikke bare mot hva vi selv gjør, men mot hva som skjer. Årvåkenhet, tilstedeværelse. "Avslappet konsentrasjon" - vi må kunne samle oss i lengre tid, når dette kreves. Klare å ta inn - og sortere - mange inntrykk på en gang.

Vurderingsevne krever at vi stadig fortolker situasjonen, er i forkant av det som skjer, tenker på ulike alternativ og handlingsmåter hvis forholdene endrer seg. Hvis vi har tatt forbehold kan vi tenke og handle raskt uten å miste sinnsro.

Men vurderinga må også være ei selvevaluering. Hva klarer jeg med overskudd i behold - hva tåler båten av vind, bank og slag - hva har mannskapet godt av? - Her må vi kunne planlegge

med god margin. Mange av de episodene som blir til "gode historier" røper i virkeligheten slett sjømannskap ...

Ansvar for opplæring og turllederskap

I dag er ei av høvedsmannens viktigste oppgaver nettopp å dyktiggjøre mannskapet. Ansvaret gjelder såvel kunnskap og ferdighet som sed og skikk.

Så å si alle om bord må vi behandle nettopp som mannskap. I vår tid risikerer vi at kulturarven blir omgjort til en del av underholdningsindustrien. Det finnes (til dels grusomme) eksempler på at gamle båter og seiling blir brukt som stemningsskapende ramme for firmafester og liknende. Slikt undergraver respekten for kystkulturbevegelsen. Vi driver med opplæring, kultur- og verdiformidling - ikke med underholdning for mennesker som vil prøve alt, men ikke engasjere seg i noe.

For å luke vekk noen avarter burde vi være enige om følgende: Ved opplæring og seriøs kulturformidling i tradisjonelle bruksbåter skal det ikke serveres alkohol ombord. I tilfelle alkohol handler det om passasjertrafikk, med alle de krav som da må stilles til båt og mannskap.

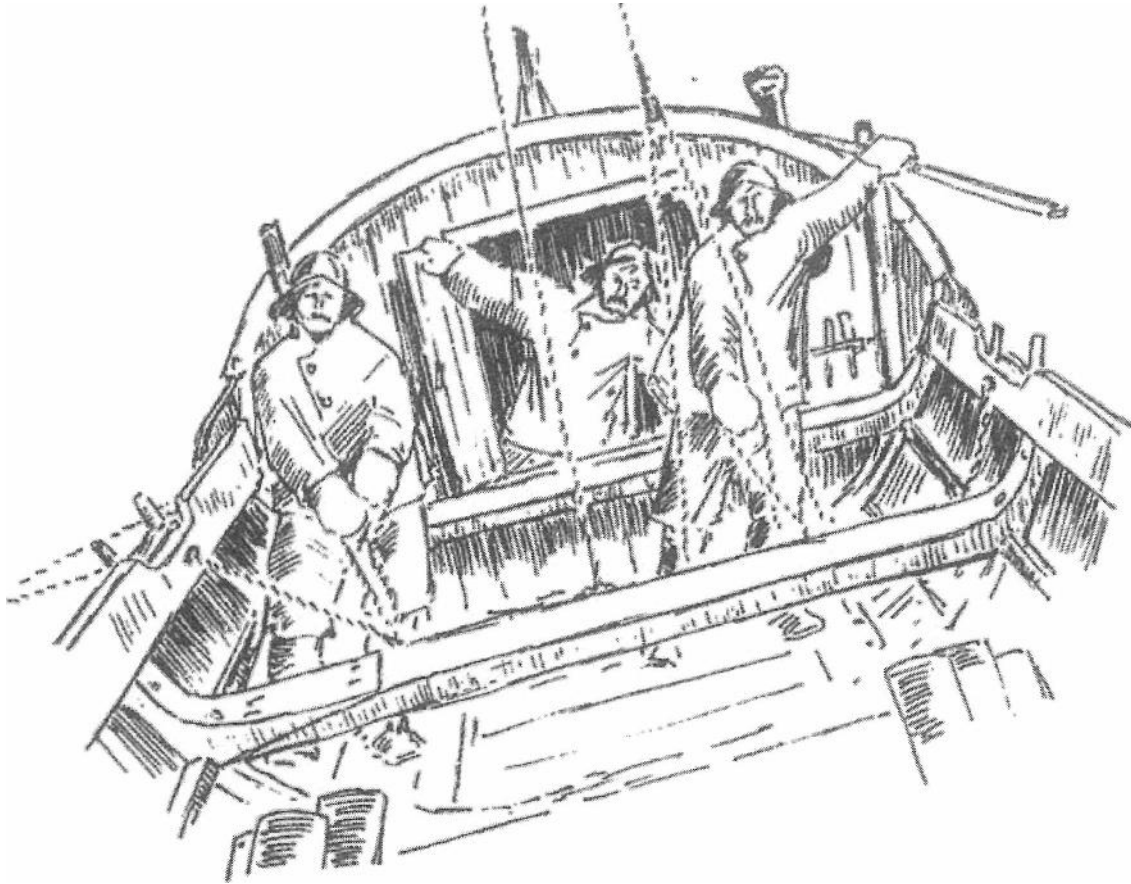
Høvedsmannens oppgave er altså å hjelpe mennesker som ønsker å lære og å gjøre nytte for seg ombord. Dette stiller krav til evna å organisere, kommunisere og forklare. I senere avsnitt finner du så vel forslag til hvordan du kan lære bort og forklare såvel enkeltmomenter, som mønster for et mer sammenhengende kursopplegg. En del av de personlige og pedagogiske sidene ved dette å ha ansvar for sikkerhet, opplæring og trivsel ombord blir også berørt.

Her vil vi gjenta noen forutsetninger for læring ombord.: Progresjon - å bruke alle situasjoner som læringssituasjoner, trinnvis bygge opp erfaringer og ferdigheter. Klar ansvars- og rollefordeling - klare "plasser" i båten og en tydelig fordeling av oppgavene mellom plassene. Klare prosedyrer og handlingsmåter., som vi følger i alle situasjoner. Videre: en god og tydelig kommunikasjon i båten.

I tradisjonelle båter er organisasjonen "flat". Høvedsmannen er "den beste blant likemenn", hver og en løser sin oppgave, effektivt og samordnet med de andre. Stadig detalj kommandering med brautende og brokete beskjeder er unødvendig, uhensiktsmessig - og i strid med tradisjonen. Men når det trengs er høyisen "nest Vårherre". Høvedsmannen må kunne skjære igjennom - handle, raskt og effektivt, og få andre til å handle.

I praksis er høvedsmannen også ofte en turlleder, som må ha blick for besetninga som gruppe og som enkeltindivider. Til de praktiske oppgavene hører slikt som å pakke båten, organisere mannskapet i vakter og matlag, finne ei rute, døgnrytme, matrytme, innkjøp og bunkring.

Å ha hånd om disse praktiske detaljene er samtidig ei sosialoppgave: det gjelder å finne en god og varm tone mellom turdeltakerne, la gruppa slippe til, lære, lykkes og å utvikles gjennom felles opplevelser.



Høvedsmannen er fremst blant likemenn, og sørger for at mannskapet får ansvar å vokse på.

God språkbruk

En viktig del av kystkulturen er språket. Det ordner vår verden, bærer tanken og knytter forståelse og handling til hverandre.

Tradisjonell norsk språkbruk knyttet til kyst og båt er overraskende enhetlig og har satt dype spor også i internasjonalt sjøspråk i hele det kulturområde, hvor en gang vikinger ferdes med sine råseilbåter. Et ord eller et uttrykk kan romme presis informasjon, som det ellers skulle ha krevd lange setninger for å få fram.

Det sjøspråket som nå vinner hevd i bøker og kurssammenhenger er et litterært språk, med røtter dels i en vitenskapelig kultur, dels uteseilertradisjonen og dels i sjømilitær opplæring. Mange ganger blir nyspråket slapt og upresist. Her bruker vi derfor norske ord som vi ellers til vanlig ikke finner i båt litteratur, men som vi ønsker å holde i god hevd. For forklaringer vil vi vise til den omfattende ordlista i bind 4 i verket "Nordlandsbåten og Åfjordsbåten". Vern av kystkultur bør også være vern gjennom bruk av et tradisjonelt språk, som er konkret, presist, handlingsrettet og rikt på sansekvaliteter.

Bevisstgjøring av egen erfaring

En høvedsmann må være utholdende i å bygge opp kompetanse fra egen erfaring. Du bør bruke en stund for deg selv til oppsummering og selvransakelse etter å ha vært på sjøen. Spør deg selv - gjerne også dine seilkamerater - for eksempel dette:

- Engasjerte du mannskapet i værvurdering, navigering, seiling og annet på en slik måte at de fikk utvikle seg?
- Var rolle- og arbeidsfordelinga god? Ga du god tilbakemelding? Ga du folk ansvar til å vokse på? Har de lært noe? Opplevd noe?
- Var det noen situasjon som kan tyde på mangler i erfaring og kunnskap som du bør gjøre noe med hos mannskapet?
- På hvilken måte vurderte du båtens sjødyktighet? Var du, sikker på at båten var sjøklar når dere la ut?
- Var marginene slik at dere kunne ha tålt et uforutsett uhell? Hva kunne ha skjedd - og hvordan kunne du/dere ha handlet da? Har det vært en tur etter evne? - over eller under evne?
- Har du opptrådt slik at mannskapet har følt seg trygge? Er det noe du ville ha gjort annerledes?

Grunnprosedyrene i en råseilbåt

Prosedyre er konsentrert erfaring

Tradisjonen omfatter mange sider av dette å seile. Vi har fått denne tradisjonen som ei gave fra de som levde før oss. Alt som de kunne har vi ikke fått tak i, men en del.

Vi har fått noen båttyper, en del om hvordan de er bygget, litt om utforminga og hvor nøye de er stemt inn mot den naturen som båtene skal fungere i. Vi har fått en del av selve seilingsteknikken og noe av språket som hører til. Vi har fått en del av den pedagogiske tradisjonen og noen av de grunnleggende prosedyrene.

Når vi gleder oss til å seile de gamle båtene er en del av den leken vi leker nettopp å ta del i denne omfattende tradisjonen. Båten er bare tumlelassen. Det vi skal bære med oss i den er noe mye mer.

Handlingsgangen ombord, prosedyrene, står for en konsentrert kunnskap om dette å seile, uttrykt i konkret handling. En moderne språkbruk ville kanskje kalle prosedyrene for et "innøvd sett av betingede reflekser". Poenget er imidlertid at disse prosedyrer sammenfatter generasjoners erfaring og gir oss trygghet, oversikt og effektivitet. Vi skal ta for oss de grunnleggende prosedyrene slik de har levd i århundrer i råseiltradisjonen, fra færing til jekt.

Tradisjonsbærere vi har vært i kontakt med presiserer at det ikke "kommanderes" ombord i en båt, men det blir "varskudd". Mannskapet får ikke "ordre", men "signal". Vi snakker derfor om signalord, varselord og meldinger. Dette har med ansvar å gjøre. Alle er ansvarlige, men vi trenger et varsko for å vite når vi skal gjøre visse deler av vår oppgave

"Nu vett vi"

Uttrykket "nu vett vi" har mer eller mindre i samme form vært benyttet fra Finnmark til i hvert fall så langt sør som Sunnmøre. Å "vetta segl" er å heise det. Når vi bruker ordet å vinde (vitt vatt votte, eventuelt formene å vetta vett vatt votte), skriver uttrykket seg fra den tiden de heiste seilet med vinde, med spakespill. Da er vi tilbake i middelalderen. Ordet tilhører altså de utgamle uttrykkene, og vi må regne med at den tilsvarende prosedyren har samme alder.

Når meldinga ørn å vette kommer er det tidligere sagt "kvar med sitt". Det kan også lyde "grei med seilet og rake åt". Når det så heter "nu vett vi" er det en hel del ting som ska skje raskt, presist og kontrollert. Det viktigste er at halsen allerede er på plass. Noen av de gamle løste aldri fortøyninga i havn uten at halsen var fast. Deretter må bolina, brasen og raketrossa være klare til bruk. Skautet på plass, men løst. Båten tvers av vinden. Om noe var i uorden framme kan det hende halskaren, når han er klar, kvitterer og sier "greit her". Så starter vindinga.

Halskaren holder fram telna stram. Dette sikrer at seilet kløyver vinden, slik at den ikke får legge makt i seilet. Seilet blir, skautet er løst og priarne slik at seilet ikke fanger vind. Er seilet stort tar framromskarlen bolina, så snart dette er mulig, og hjelper til å holde seilet stramt. Hvis noen akter har en hånd ledig tar han brasene og hjelper til å styre seilet slik at det kløyver vinden.



Nu vett vi!

Vindinga går nå for seg mest mulig i et sammenhengende drag til råa er "pikreist". Den peker altså opp bakover og det blir diagonale rynker i seilet. Så snart det er oppe blir bolina halt dor (dvs. gjennom blokka), og satt. Prior og skaut blir sakte halt hjem slik at seilet står godt etter den retninga vi skal seile. Ikke skaut inn for fort; båten må komme i sig og høvedsmannen må kunne kjenne etter at båten bærer seilet. Boline, eventuell pente og bras blir satt til passe støtte.

Hele denne prosedyren skal sikre at "hann ikkje tek meg med eg vitt". Når vi vinder seil er situasjonen "død" og ei rosse kan være farlig hvis den får tak i seilet. Ettersom det bare er framkanten som er stram, så kan dette ikke skje (med mindre vinden tuller så mye at seilet blåser på masta). Når seilet blir får vi heller ikke framdrift; vi trenger ikke å tenke på å styre. Båten ligger i ro til seilet er oppe. Dette er viktig, siden det ikke er noen til å holde utkikk når seilet går opp.

Prosedyren sikrer også at seilet står fast når det er oppe. Halsen var fast før vi heiste. Med en gang vinden tar tak kan, vi stille seilet og seile dit vi vil. Dette er særlig viktig når vi må legge

oss på kryss med en gang. Vi merker også umiddelbart om seilet er passe stort og vi er klar til å ta i hop eller trekke klør, hvis det skulle trenges.

Framfor alt sikrer prosedyren at seilet blir stående godt. Det er avgjørende for kryssing med råseil ikke å ha "bjørn på råa". Framliket må altså være stramt og råa peke ned framover. Prosedyren røper altså at det er Framliket som har prioritet. Såvel ved stagvending som under den jevne seilingen er det Framliket det dreier seg om.

Arbeidet med bras, skaut og Boline har til hensikt å, lette arbeidet i halsen. Halskaren har prioritet fordi han har det tyngste og mest ansvarsfulle arbeidet under seiling med råseil. Når seilet er oppe sitter halskaren på den plassen han skal ha under seilinga. Han er klar til å duve, halse og live. Han har utsyn over sin del av utsynet framover og ser det høvedsmannen ikke kan se fordi seilet står i veien.

I det enkle "nu vett vi" ligger altså det meste sogn hører med til å seile med råseil. Kan du vette seil og det som knytter seg til dette signalordet, så er det nesten bare dette med å styre som står igjen før du er en seiler.

"Ta i hop"

Å "ta i hop" er søm signalord like utbredd og kanskje ennå mer konsekvent sagt ombord som "nu vett vi" . Eilert Sundt sier det slik:

" Løs tale og konversasjon bør i regelen være bannlyst fra båten, og når det rønner mest på, bør det ikke høres andet end høvedsmannens komando-ord, udtalte i en bestemt tone, der ikke etterlade den mindste tvil om øieblikkelig lydighet, men med en rolighed, som under ingen omstendigheter lade tanken hen på en overhengende fare. Når høvedsmannen udtaler sit: "Tag ihop", idet en voldsom rosse styrter mot båden, må det skje i et tonefald som når han befaler: "Tag ihop" i det han legger til land;.. "
(Folkevennen 1862)

Handlingene ved "ta i hop" er i prinsippet de samme som ved "nu vett vi" men i den omvendte rekkefølge. Det starter med ett "kvar med sitt" - - - det vi si: om det trengs; til vanlig sitter mannskapet på sin plass i båten og valser ikke rundt så lenge vi er under seil. Når vi seiler med eldre tradisjonsbærere er det sterkt å være vitne til hvor tyst det er ombord og hvor fast de holder seg til sin. plass. En så streng disiplin er det vanskelig å holde på i dag. Vi seiler mer av sosiale grunner og praten går livlig ombord. "Kvar med sitt" er et varsko som vi ofte må gripe til nå for tida.

Håndgrepene knyttet til "ta i hop" er slik: Båten blir lagt for halv vind. Framromskaren løyser (pente og) boline, trekker den gjennom blokk/pothank til lo og henger seg i, slik at han hjelper halskaren med å dra framkanten ned. Framteina skal klyve vinden, seglet skal bla. Halskaren trekker i framliket alt han orker. Skautkaren/høvedsmannen løsner skaut og bras. Midtromskaren stikker i priaren, om den er for stram, og henger seg i rakketrossa. Nå løser høvedsmannen draget og setter seilet (lar det gå ned) så fort som halskaren klarer å følge med- Råa skal hele tida peke ned forover, slik at vinden kommer oppå og ikke under seilet. Kommer den under kan det hele stoppe opp, selv på så små båter som en liten fembøring,

hvis vinden er sterk. Så snart framromskaren, ser at han kan, går han over til le og trekker le kant av seilet fram og inn i båten.

Skautkaren bærer fram skautet, går framom seilet og haler le kant av seilet inn og fram i båten. Det skal framom råa. På store seil kan bolina være til hjelp når en skal flå det fram og inn. Det er viktig at de som berger seilet i le hele tiden ligger litt etter i nedhalinga. De skal ikke hale mer enn at det hele tiden er framteina som får klyve vinden og resten av seilet skal bla.

Er det bare to ombord blir håndgrepene de samme. Halskaren må løse bolina og klare telna alene. På mindre båter enn fembøring sitter han oftest med bolina eller penta i fanget når det er hard seiling eller det snart skal tas i hop. Om det er travelt får seilet gå i sjøen på le side.

Det avgjørende med "ta i hop" er at framkanten av seilet er stram og råa skal peke ned. fram. Vi har opplevd at dette ikke skjer, og da har seilet låst seg. Vi har også opplevd at seilet er kommet nesten ned, men så har halskaren sluppet av eller høvedsmannen firt for raskt, slik at vinden kom under seglet. Seglet blåste opp igjen. Det var lite hyggelig.

"Ta i hop" står for en prosedyre som bærer den samme forståelsen av råseilet og vinden som "nu vett vi". Samtidig er varselordet og håndgrepene sterkt "ritualiserte". Dette gjelder særlig halskarens arbeid og samspillet med høvedsmannen som setter (firer).

Råseilet har den fordelen at det er raskt å fa ned. Dette er viktig i fallvind, kastevind og tollende rosset. For at seilet skal komme ned fort må prosedyren ta i hop fungere. At mannskapet kan ta i hop på skikkelig måte kan ha med livet å gjøre.

Uttrykket "ta i hop" er slående. Enten det er et lite råseil eller et stort, blir det nettopp tatt i hop. På store vikingskip blir seilet krøllet sammen under råa med hjelp av gyrdlinger (gordinger). Færingseilet blir dratt fram og inn i båten og tullet inn i seg selv, slik at det er pakket med en gang det kommer ned. På storbåter og jekter blir det også dratt framover når det er nede, men vi duker det ikke før råa ligger på rekka.

Å vende med seilet nede

Dette er det normale i råseilbåter fra og med fem roms båter og mindre (14 nye alen, ca 30 fot, liten åtring, femrøring, storfyring og mindre). På vanlige fembøringer (17 nye alen, 38 - 40 fot), er vending med seglet nede en del av normalprosedyren i trange farvann når vinden er sterk. I kritiske tilfelle kan det være aktuelt å vende med seilet nede på storfembøringer (20 alen) og større storbåter, torskegarmsbåter, lofotbåter. Det kan være for lite plass til å kuvende, og vinden er ofte rossete og utilregnelig oppunder land, men sjøen kan være smul slik at det er mulig å ro båten rundt.

Flere momenter kan være avgjørende. Båten er mindre seilstiv når den har lite fart. Sterke rosset midt i ei vending er derfor farlig. Når vinden tuller, slik at seglet "kler mastra", kan det være vanskelig å få ned.

Resultatet kan, bli ei uventa bakoversegling. Under bakoversegling har vi svært lite kontroll med det som skjer og båten er mindre stabil enn når den går framover.

På jekter er det ikke aktuelt å vende med seilet nede. De vender så raskt at vi alltid kan "gå under". Om det blir umulig å få til vending, er eneste alternativet å ta i hop og legge seg for

anker eller å varpe seg opp. Varping er aktuelt også på de større båtene, men vi går ikke gjennom prosedyrene for dette her.

Prosedyren er bygd opp av fem deler: Skjære opp, ta i hop, ro over, vending av seglet og "nu vett vi".

Fase en: Pass på

Høvedsmannen varsler "Pass på!". Ved opplæring eller dersom mannskapet er i tvil, kan han supplere med et "Vi går over!". Halskaren tar av signalet (om det er på) og flytter det til andre sida. Den som skal ro over (se nedafor) gjør klar ei åre. Høvedsmannen skjærer opp i vinden og skværer råa enda mer langskips for at seglet skal stå (uten å skjevle) lengst mulig. Vi skal høyest mulig opp i vinden før seilet tas ned.

Fase to: Ta i hop

er som alltid ellers.

Fase tre: Ro over

På færing er det høvedsmannen som kan være raskets ute med åra. I smult og rolig vær er det derfor "han atte" som ror rundt. I hardere vær kan det hende at også halskaren lyt hjelpe til. På treroring er det midtironiskaren som ror. På større båter er det den som sitter fremst.

Tradisjonsbærere vi har hatt kontakt med hadde litt ulik praksis. Vær og sjøgang har nok avgjort.

Det er om å gjøre å holde farten og rotasjonen i båten, slik at den ikke stopper opp. Da er det vanskeligere å ro den over. Så snart båten er gjennom vindøyet tas åra inn.. Båten vil nå legge seg til for rett hals av seg sjøl, mens resten av arbeidet blir gjort.

Fase fire: Vende seglet

Halskaren knytter av bolina, tar av penta. Så tar han halsen av stikka og langer det nye skautet utenom vantet og inn i hammelrommet. Så går han over på motsatt side, drar fram seilet og setter seg på framtofta og bak seilet. Der legger han den nye halsen fast på stikka og trer skautet i første ledige klo, igjen under stikka og legger så skautet i fanget. Nå knytter han bolina (med kavlknote) i bolinekloa og/eller huker i penta, legger tampen over fanget og smetter den gjerne mellom beina. Nå sier han: "Fast!"

Det første høvedsmannen gjør, er å ta ut skautet og gi det fram til halskaren på det som blir lo side. Deretter legger han om styret og fester brasen med brasstikk på vant eller nagle. Så snart halskaren har fast kommer "nu vett vi".

Fase fem: Nu vett vi

er som alltid.

"Vi går over" - stagvending

Uansett om råseilbåten er stor eller liten blir den i prinsippet seilt på samme måte; det som skiller er mannskapets størrelse. Færing, seksring og firing blir gjerne seilt av to eller tre, mens en fembøring helst har et mannskap på fem. I små båter var stagvending med seilet oppe lite vanlig og ble ansett som usikkert, i hvert fall i vind av mer enn laber bris styrke. Den som seiler med færing og seksring og ønsker å vende med seilet oppe, bør bruke kuvending - se senere.

"Å gå over stag" med seilet oppe hører altså med til storåttringer, fembøringer og større båter. Vi tar utgangspunkt i arbeidsfordelinga på en fembøring. Ei klar fordeling av roller og oppgaver er svært viktig.

Vi seiler bidevind for styrbord eller babord halser. I hammelrommet står høvedsmannen og skautkaren.

Høvedsmannen står til rors og passer brasene, mens skautkaren vett seil og passer skaut.

I midtrommet har midtiromskaren/klobæren ansvar for priar, raketrosse og toppseilskaut. Ansvar for raketrossa er svært viktig - skal seilet raskt ned må midtiromskaren være oppmerksom.

Midtiromskaren bærer også fram kloa, dersom båten ikke benytter smett/framhaler.

I baugen finner vi halskar/-taus og skottkar/-taus.

Halskaren er å regne som, en nestkommanderende ombord. Han/hun passer seglstikka og eventuelt smetten, halsen og bolina i vendingene. Skottkaren er hjelpesmann for halstausa. Det kan være tungt å hale hals, og det er nødvendig å samarbeide om jobben med bolina, hals og eventuelt signat.

Vendingen kan deles i fem faser:

Fase en: Pass på!

Høvedsmannen varsler "Pass på". Ved opplæring eller hvis mannskapet er i tvil kan han supplere med et "Vi går over". Om det trengs faller vi litt av for å gi båten fart inn i vendinga. Alle gjør klar til vending på sin plass. Halskaren/-tausa tar av signatet og flytter det over til andre sida. Det var vanlig at skottkaren gjorde ei åre klar for å hjelpe til å ro båten opp i vindøyet. Høvedsmannen styrer opp i vinden. Framromskaren passer på at priaren er høvelig satt. Særlig i mye vind er det viktig at priaren står høvelig; ikke for stram, men heller ikke helt løs.

Fase to: I vindøyet

Seilet skjevler/blafrer og tar vinden inn på framsida. Skautkaren løsner skautet og klobær bærer det framom vanta, eller halskaren haler det tilsvarende fram med smetten. Halstausa frir halsen, slik at seglet bare henger på bolina. Skautkaren haler halsen om lag bak til mastra. Båten stopper. Da legges roret over i motsatt side.

Høvedsmannen samler begge brasene i hendene, men holder råa så mye langsetter som råd. Når seilet står langskips blir det lite bakoverkraft og mye sidekrefter framme. Dreier båten dårlig og det ikke blir skikkelig bakk i seglet, kan det være aktuelt å brase inn bakk. Skottkaren tar inn eventuell åre som er ute, og alle er klar til neste fase:

Fase tre: "La gå"

Når båten er gjennom vindøyet og langt nok over til ny side kommer han med det avgjørende varsku: "La gå!" og skottkaren kaster straks laus bolina. Seglet er vendt, og nå er det den nye halsen det gjelder. Alt arbeidet går ut på å få den så raskt og godt på plass som råd. Alle gjør sitt for å lette arbeidet i halsen. Alt det som står i avsnittet nedafor går for seg samtidig: Høvedsmannen braser rundt, men gjør luvart bras stiv (strammer i luvart bras) i øyeblikket før seglet fanger vinden fra ny side. Skottkaren haler i bolina. Han står like foran halstausa slik at



Fast!!

han kan henge i bolina og hjelpe til å få seilhalsen ned så snart seglet er framme. Halstausa, eventuelt i samarbeid med midtiromskaren (klobær) får halsen på stikka og knuten nedåt. På båter med smett, haler han smett og legger fast. Det skal skje i samme øyeblikk som høvedsmannen stiver brasen og mens skottkaren henger i bolina. Så snart halsen er fast, varskur med et klart: "Fast!" Halsen skal nedåt. Dersom det ikke lykkes, kan seglet "duves" (dras ned i framkanten) med signatet. Prosedyren er da å gå, litt opp i vinden og stikke ut litt på skjøtet og eventuelt på priaren slik at seglet skjelver. Når det er lite krefter i seglet kan halsen settes (dras nedover) Om nødvendig hjelper skottkaren til med bolina og/eller penta.

Fase fire: Seiling på ny hals

Skottkaren haler bolina dør (dvs. gjennom bolinblookka) og setter den fast. Deretter huker han i eventuell pente. Halstausa får på signatet. Det skal avlaste halsen slik at begge er like stramme. Etter hvert som vi kommer i fart, haler skautkaren hjem på skautet. Bras, boline og priar kan bli justert for at seglet skal stå så godt som råd på den nye halsen.

Fase fem: Seilet står godt

Når hals, skaut, boline, bras og priaren er satt ser høvedsmannen etter at halsen er satt godt nedtil, at bolina ikke er så stram at den "knekker" seilet, at halsen ikke henger på signatet slik at det blir en jevn bue i underliket og at det ikke er "bjønn på råa".

Stagvending er ikke å anbefale på større råseglbåter i mer vind enn liten kuling. Til vanlig tar vi også det første "løftet" når vinden kommer opp i denne styrken på bidevind.

"Vi går under" - kuvending

Kuvending krever noe mer plass, men er tryggere med uøvd mannskap i mye vind. Kuvendingen er også roligere og behageligere for store og små passasjerer ombord. For ikke å tape høyde er det viktig at kuvendinga går så raskt som mulig. Fullt utslag på roret og minst mulig krenkning er avgjørende. En logjerrig båt (for mye mennesker eller tyngde framme i båten?) vil gjøre kuvendinga vanskeligere.

Mannskapet om bord bar de samme oppgavene som ved stagvending. Straks beskjeden "Pass på" (evt. supplert med "Vi går under") blir gitt, gjøres signatet fri framme. Samtidig legger hovedsmannen roret over og så kan skottkaren gjøre fri bolina. Brasen løsnes og skautkaren stikker i skautet.

Framrom skaren ser etter priaren. Det er viktig at den står fast, ellers kan seilet blåse fram og opp i staget. Seilet dreies gradvis med skaut og bras etter hvert som båten faller av, og straks før vinden er rett bak blir halsen gjort fri.

Framromskar/klobuer bærer halsen fram - eller halskaren haler fram med smetten - og halskaren setter fast på den nye siden. Skottkaren hjelper. Det er viktig å få halsen fram og fast tidlig. Det blir tyngre for hver sekund vi somler, "Ta det når det kjæm" heter det. Vi setter fast når vinden er mest mulig rett unna.

Med et øvd mannskap trengs ingen beskjeder i løpet av kuvendinga, men, ved opplæring kan det være på sin plass å varsle når vi skal gjøre fri bolina, halsen etc.

Ritualet er avgjørende

Handlingene som er knyttet til "nu vett vi", "ta i hop", "vi går over" og "vi går under" er ikke noe vi tilpasser været, situasjonen eller egne forestillinger. Handlingsmønsteret har heller karakter av et ritual som vi utfører hver gang. Det er et system av innøvde reflekser som blir utført i samme rekkefølge og på samme måte, enten det er stille vær inne i havna eller vilt vær i en fjordkjeft. Ritualet sikrer at håndgrepene kommer som de skal også når situasjonen er slik at det er vanskelig å konsentrere seg.

Gjennom det helt faste og felles mønsteret for handling, sikrer vi at hele kystavsnittet er samseilt. Hver og en i mannskapet vet hva som skal gjøres. Gjennom å øve inn handlingsmønsteret som en refleks og et udiskutabelt ritual sikrer vi også at de avgjørende delene av dette å kunne seile, blir ført videre fra generasjon til generasjon, uten å bli plukket i av folk som ikke generasjon fullt ut ser meningen med detaljene.

Til slutt sikrer ritualet at vi ikke er avhengig av en autoritær struktur ombord for at båten skal kunne fungere. Båtene krever en nesten flat struktur og jevnbyrdig innsats fra alle. Bare da kan vi seile trygt under alle forhold.

Hovedsmannen har ei sentral rolle. Han skal ha overblikk over situasjonen, han skal styre og gi signalordene når det trengs. Men hovedsmannsrollen, hverken gir eller forutsetter personlig

autoritet, eller at høvedsmannen sosialt står over de andre. Når han roper "ta i hop" er det ikke for å kommandere, men for å varsle.

Han taler på vegne av vinden og på vegne av livsoppholdsdrifta i oss alle. Han gir et varsku hentet ut av en høyere autoritet enn det noen av oss hver enkelt kan stå for. Vi reagerer spontant og med kraft når ropet kommer.

Derfor er det også slik at hver enkelt ombord har med å rope "ta i hop" når vi ser at en kritisk situasjon holder på å oppstå.



Å lage et " skårungekurs "

Innen og utenfor skoleverket blir det drevet med organisert opplæring i bruk av tradisjonelle bruksbåter. Det trengs da en plan og en arbeidsmåte som fungerer. Nedenfor blir det presentert ei skisse til mønster for et slikt formidlingsopplegg. Fra "skårungekurset" kan du også hente eksempel på hvordan du kan sette ord på og forklare ting, drive opplæring av mannskap generelt og sikre at det ikke har "huller" i de grunnleggende kunnskapene.

Et mønster betyr ikke at formidling av friluftsliv ved kysten bør standardiseres. Hver pedagogisk situasjon er i prinsippet unik, og vi bør tilpasse vår veiledning etter gruppas forutsetninger, naturens krav og de muligheter og begrensinger som rår i den aktuelle situasjonen. Gjennom å ha en plan og en oversikt på hva vi ønsker å komme inn på, kan vi improvisere aktivt og benytte de mulighetene som vær og forhold ellers byr på.

(På kysten kan vi - som kjent - bli nødt til å kaste om på alle pene "program" og planer. Vi har jo et ord nettopp for de egenskaper som den som bor ved kysten må utvikle: evnen til å ta et "skippertak". Vi rår ikke over vær og vind, men vi rår over hvordan vi bruker tida. Tilsier været landligge har vi tusen ting å ta oss til, som også hører med til det å holde båten sjøklar: lage øsekar, knytte fender, gå over skroget, lage varåre (reserveåre), kaksåre (minere) osv.)

Det er vanskelig å skille mellom "faglig innhold" og "pedagogisk form". Hvordan du formidler noe er avhengig av hva du formidler - og motsatt. I kommentarene nedenfor finner vi ei rekke helt elementære ting om seilteknikk og annet. De skal selvsagt ikke leses som skisse til ei lærebok i seiling. For den som skal tenke på å være høvedsmann må alt dette være velkjent. Men nettopp derfor er det godt å ha en oversikt over hva vi må huske på å bevisstgjøre, når vi skal formidle videre til nybegynnere og skårunger.

Vi tenker oss disse forutsetningene: Målgruppen er ungdommer uten spesiell erfaring av friluftsliv i tradisjonelle båter ved kysten. Vi har en drøy uke til rådighet. Vi bruker en større gaffelrigga båt med fire seil: storseil, fokk, klyver, toppseil. I tillegg har vi en eller flere færingar eller seksæringar med spriseil og fokk. I den store båten skjer opplæring, på omgang. I mindre båt kan deltakerne øve på eiga hand.

Innen friluftsliv snakker vi om veiledning/rettleiing som en arbeidsmåte for formidling av friluftsliv til ei gruppe. Veiledning/rettleiing innebærer at deltakerne kan høste egne erfaringer i "ekte" situasjoner, sammen med ei] veileder/rettleider, en "bestefar" som deltar sammen med gruppa og kan gi forbilder, råd og hjelp. Ved kysten kan vi gjerne kalle veilederen for høvedsmann.

I skolen har vi lært oss at teorien er overordnet praksis, og teorien kommer først, praksis etterpå. I friluftslivet bør vi snu dette om. Vi lærer mest mulig i og av "autentiske" situasjoner. Det gjelder da å oppsøke situasjoner, som vi lærer av, i en rekkefølge som innebærer at det ene bygger på det andre i en god progresjon sogn gir trygg ferdsel. Slik kan vi unngå ei ensidig fokusering på det snevert tankemessige, og i stedet legge til rette for at den enkelte høster erfaring med alle sanser og evner. Lærer å handle gjennom å handle. En daglig gjennomgang etterpå belyser ulike erfaringer, avklarer spørsmål og setter tingene inn i en teoretisk sammenheng.

Første dag:

Vi ror og fisker

Den første dagen - går vi ut fra - ligger vi i basisleir der hvor vi har båtene. I første rekke gjelder det at deltakerne blir litt vant med båtene. Da passer det å bli kjent med å sjøsette, ro, bruke roret og sjøkartet. Rigg og seil lar vi ligge igjen.



Vi begynner med båten når den er på land.

Vi begynner gjerne med båtene på land. Legger lunner ned i fjæra, lærer gode grep med strake armer og bruker legg- og lårmusklene. Lærer å trekke og samtidig løfte litt - ikke rykke - og trekke samtidig. Større båter løfter vi gjennom å vende ryggen til båten å ta tak om bordkanten. En båtsang hjelper:

"Mann dokk attåt kara
Ta samse tak
Lik mang på kvar se si
Så tar vi i
Å Herre vi, å hå - åååå(vi bærer/trekker båten)
Så setter vi., å hååååå - Og sett" (vi setter ned og hviler)

Så ombord - vi trår midt i båten, og ikke ut i borda. Første økt blir å ro en tur. Problemet er at de fleste mener at dette med å ro, det kan de. Få er åpne for å begynne med å få en demonstrasjon. La da gjerne gruppa få ro seg litt slitne i den rotakten som spontant utvikler seg. Da - når deltakerne har tunge armer og er lei av dunk i ryggen - er de mer motivert for å lære å ro (hvis de ikke er helt utslitt, da...). Noen momenter i det vi prøver å få til:

- Årene ut og inn av tolleganger og keiper på effektiv og sikker måte. Øv flere ganger.
- Årene utfra og inn (hvis båten er i ro), hamlebandet på innsiden. Stramt hamleband.
- Beina på tiljene eller mot innveden - ikke opp i borda. Godt spenntak. Bruk musklene i bein, legger, lår og rygg.
- Strake armer. Markert hviletak ("årene i fanget") så musklene får slappe av et øyeblikk før årene føres tilbake over vannet.
- Ikke ta i med full kraft før båten er kommet i sig - hvis du ikke vil lage ei ny åre.
- Lange gode tak: bøy godt framover (trekk inn korsryggen), sett ned årene mykt, og ta åretaket helt ut.

Mange får problemer med å unngå å slå i ryggen, til, roeren foran. Et trenings spørsmål. Sitt litt ulikt langt ut til siden, strak rygg, samordnede bevegelser. Den som er lengst til akter på styrbord side bestemmer rotakten.

Er båten fullbemannet kan vi gjerne ro "mann i år" (to på toften). Til å begynne med kan vi gjerne ha roret på, selv i en liten båt, slik at deltakerne kan bli kjent med roret under lite krevende forhold. Vi gjør klart at regelen er at den som har roret hele tiden følger med på sjøkartet – eller sørger for at en annen ser til at båten går i rent farvann. Ellers skifter vi plass - forsiktig - slik at alle får ro, alle bruke roret og alle navigere.

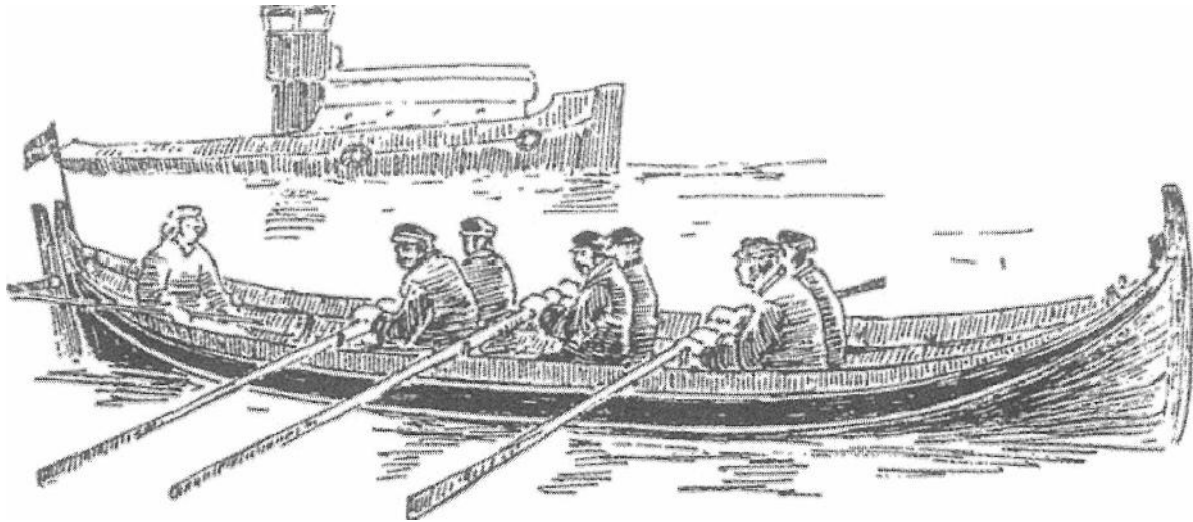
Så var det dette med redningsvester. De fleste tar spontant på seg redningsvester før man går i båt. Etter en stund oppdager vi at vi blir fort svette når vi ror med vesten på, og så kommer spørsmålet om det er greit å ta den av. Det ligger an til en samtale om trygg ferdsel - som vi sparer til kvelden. Foreløpig kan vi si at når vi ror i stille vær trenger vi ikke vesten, hvis vi kan svømme, men vi bruker den konsekvent når vi seiler, i mørke, i kulde og i frisk vind. De som ikke kan svømme skal beholde vesten på.

Vi ror oss gjerne ut til en nærliggende fiskegrunne og prøver med snøre. Da får vi også øvelse i å se og holde oss på et mè. Vi bytter på å fiske og å andøve - holde båten på meet med lange jevne lette åretak. Vi passer på å øve på å få inn og ut årene på en rask og effektiv måte. På vei hjem tar vi av styret og øver i å holde båten på kurs med årene. Rormann får trene på å gi beskjed til dem som sitter ved årene om å steike, hamle og ro. I tillegg har vi kanskje litt vind fra ei eller anna side. Vi legger merke til hvordan båten vil dreie i forhold til vinden, og drøfter/prøver hvordan vi kan kompensere dette med vekta i båten.

Vel tilbake skipper vi ut av båten, legger lunner på plass og trekker båten opp på land. Selvfølgelig tar vi, vare på fisken vi har fått.

Gjennomgang av dagens erfaringer

Vi spør oss hvorfor vi begynte med båtene på land. Norges kyst er værhard og har store tidevannforskjeller. De vest- og nordnorske båtene er laget for å kunne trekkes opp på land (og inn i naust) av båtens eget mannskap. Båtene er laget for allsidig bruk - roing, fiske og seiling, og for å være så enkle som mulig i bruk. Det er mulig å lage bedre seilbåter enn bruksbåtene, men da mister vi enkelhet og allsidighet. Gjennom at vi har sjøsatt båtene fra land, rodd i dem og fisket fra dem har vi fått tak i andre kvaliteter enn om vi skulle ha begynt med å seile.



Vi ror "mann i år" ...

Dermed er det aktuelt å ta en nærmere titt på båten, og sette navn på forskjellige delene. I samme forbindelse drøfter vi hvorfor båtene ser ut som de gjør.

Kjøll - ikke dyp kjøll da båten skal være lett å ro, lett å vende, lett å trekke på land. Hvis tung sjø og/eller kraftig vind kommer fra siden skal båten skrense (slippe vann under kjøllen, skli til siden) i stedet for å legge seg over. Stråkjøll/drag - til å ta slitasjen når båten trekkes opp og ned og for å gi mindre avdrift ved seiling.

Til en fangline eller (tilfeldig) fortøying med dobbelt halvstikk. Alle får prøve. brede og tynne med få sømmer - gir en myk båt som føyer seg etter bølgene. Risteprøve. Omlegget mellom to bord. Tettet med si- hår/garn og tjære. Klink/kravell. Hamleband. Åre-skaut. Årenes forskjellige deler. Band, rong, tofter. Beter. Trenagler. Vi øver på å feste dreggtauet med pålestikk til akterrongen. Til å tråkke på. Ikke tråkke i bordgangene/sidene. Plikter i skottene. *) Helrom og halvrom. Fram.- og bakskott. Svikt og mykhet i åra. Det skal være en glede - ikke et slit - å ro.

Navnene øver vi og repeterer på forskjellig vis. Vi må kunne navnene: i en båt må vi samarbeide raskt, samordnet og uten å tvile. Hos oss er alle mannskap, ingen er passasjerer.

Vi prøver å finne anledning til å justere hamleband, høvle til åreskaut, klinke utett saum, kanskje skifte en trenagel etc. Vi oppdager at en av kvalitetene med bruksbåtene er at vi selv kan vedlikeholde og reparere dem med enkle midler. Materialer har vi i verktøykassa eller finner i skogen. Hvis noe ryker på en moderne familiebåt må det oftest kjøpes i spesialforretning eller bestilles fra fabrikk.

Så en titt på sjøkartet. Vi går igjennom det vesentligste. I første rekke på grunner og skvalpeskjær, staker og sjømerker. Vi regner på dette med nautisk mil og knop. Vi har tatt tida på vår rotur, og kan regne ut hvor mange knop båten gjør for årer.

Temaet om trygghet/sikkerhet)

Om kvelden passer det med en samtale om trygghet og sikkerhet, i anledning av dette med redningsvestene. Vi finner at det å falle over bord til vanlig er en lite aktuell problemstilling i en åpen, udekket båt. Men selvfølgelig kan det skje at vi kullseiler. Propagandaen for redningsvest har reddet mange menneskeliv - men vi bør lære oss realistisk å vurdere spørsmålet om hva som egentlig gir trygghet. I vår tid oppfattes gjerne "sikkerhet" som at vi må kjøpe spesielt "sikkerhetsutstyr" - raketter, bluss, nødpeileapparater, overlevelsesdrakter.

Noe av dette bør vi selvfølgelig ha med og lære å bruke (i tillegg til det som hører med til det klassiske utstyret ombord i en båt: sjøkart og kompass, verktøy, dregg etc). Men vi finner at det viktigste er noe så enkelt som å være kledd sånn at vi greier å falle i vannet uten å fryse i hjel; oftest er det nedkjølinga som tar liv. Særlig viktig er dette om våren og forsommeren, når det er varmt i luften men fortsatt vinter i vannet. Hvis vi ferdes da er seilerdrakter eller overlevelsesdrakter svært mye bedre alternativ enn flytevester.

Videre er det viktig å ha med noe til å tømme en vannfylt båt med. Da må vi kunne kvitte oss med mast og rigg, for å få båten til å flyte på rett kjøll.

.:) Trygghet og sikkerhet er ikke helt det samme. Sikkerhet har med påregnelighet og regularitet å gjøre. Trygghet betyr at det vi gjør ikke er farlig. Vi skal, sette tryggheten i høgsetet. Regularitet og påregnelighet er bra, men, ikke avgjørende. Vi kommer gjerne for sent når det er tryggest!

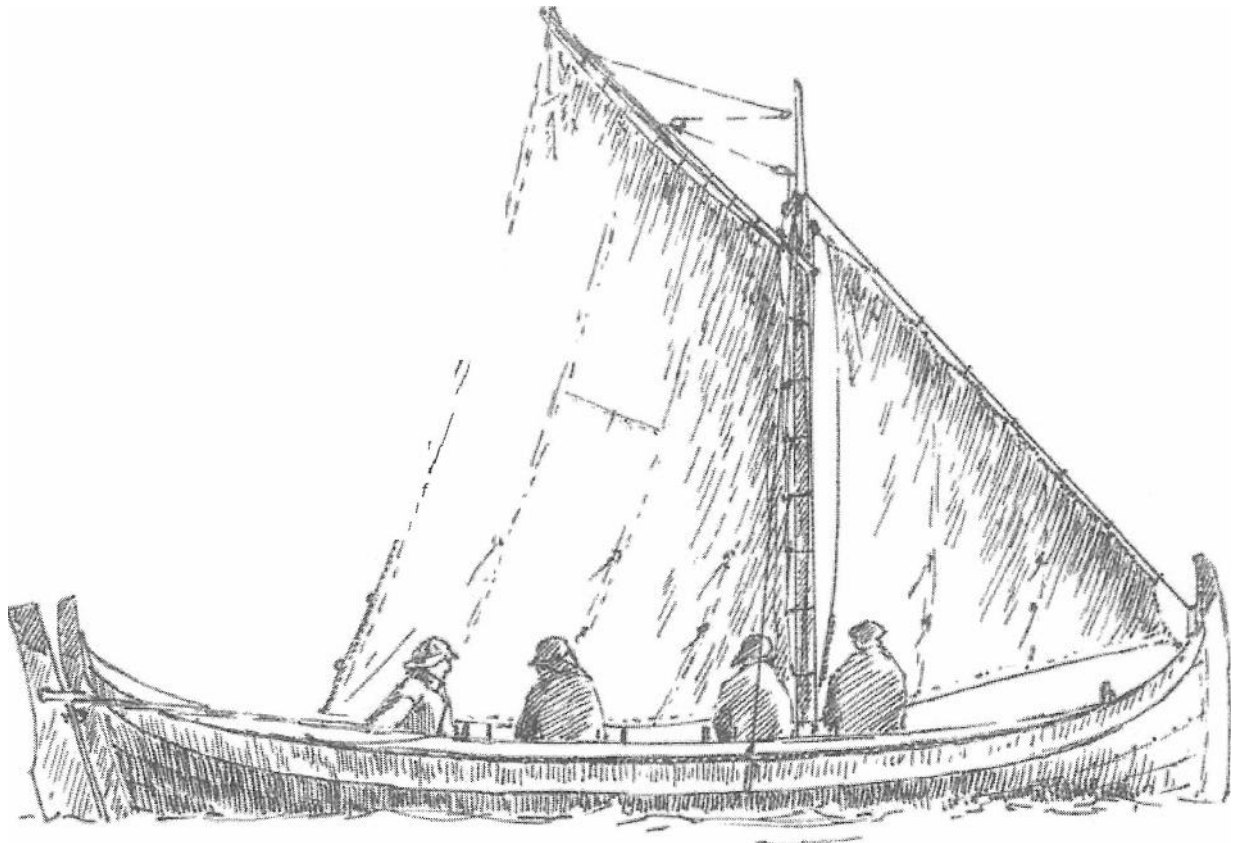
Vi minner også om at drukningsstatistikken viser at mange ulykker skjer fra små båter, i fylla og med buksesmekken åpen...

De tradisjonelle bruksbåtene er svært trygge ved rett bruk. Selv ganske små båter ble brukt til vinterseilaser selv på den værhardeste strekningen som er fra Stadt til Rørvik. Men vi har ikke de gamles ferdighet og daglige rutine. Vi må derfor planlegge med en mye større margin enn i forrige århundre, når jordmor måtte hentes en februar natt... eller når de risikerte å miste bruk, som de hadde kjøpt på kreditt med naboen som kausjonist...

Vi må selvfølgelig ha lov til å utforske grensene - men da under trygge forhold. Det er en forskjell mellom å gjøre det vanskelige fordi det er vanskelig - og å gjøre det fordi vi har den ferdigheten som gjør det naturlig å gjøre det vanskelige. Vi gjør kystkulturen en titjeneste, hvis vi lar oss friste til å utvikle bruksbåtseiling til en risikosport. Opplæring må ikke minst bestå i å trekke alle deltakerne inn i en realistisk vurdering av krav og forutsetninger, men også rett og slett å hevde normen om trygg ferdsel. Den er ikke så selvfølgelig lenger, etter at "risikotaking" er blitt idealisert.

Helt avgjørende er altså at vi kan velge tur etter evne, slik at vær og vind ikke kommer som en overraskelse på oss.

Dermed er det aktuelt å spå været for morgendagen. Vi bør få med oss å skille mellom vinder (og skyer) i forbindelse med solgangsbris, og ditto som varsler en frontpassasje, slik at vi kan være oppmerksomme på forandringer. I tillegg lytter vi til værmeldinga/sjørapporten i radio og lærer oss å sammenholde egne iakttagelser med det som radioen forteller.



Sneseilbåt.

Andre dag:

Vi begynner å seile

Også denne dagen går vi ut fra at vi vender tilbake til basisleiren til kvelden.

Vi tar fram riggen og setter navn på de forskjellige delene alt etter som vi setter dem på plass:

Mast mastofte/seglbete, mastefot (klyverbom) spristake/gaffel: pigg, klo
Forstag, vant, vanefeste / røstjern, jomfruer, takkel (=stående rigg)

Storfall,
(klofall/piggfall),
fokkefall, klyverfall,
skjøter, halser (=løpende rigg)
Seil lik/kvarde/telne, forskjellige hjørner, lissing/masteringer

Navnene repeterer vi. Vi tar gjerne opp og ned riggen flere ganger for å øve inn rutinene. På en liten båt hører det med å ta ned riggen når vi skal ro eller fiske, og opp igjen når det skal seiles.

Da må det gå systematisk. Til rutinene hører da å legge sammen mast og rigg ryddig. (Løpende rigg i kryssholtene, stående rigg i noen halvstikk utenpå løpende rigg.)

Når vi rigger passer vi på å lære aktuelle knuter og stikk. Vi lærer at vi klarer oss med et lite antall, men at vi må kunne slå dem raskt og på forskjellige måter. (Og vi må vite hvor vi skal bruke hvilken knute. Derfor er vi nøye med å lære ut knuter og stikk på helt rette plasser, i "riktige" situasjoner, og med rette tau.

- Båtsmannsknute Skjøter to tau som er like tykke. Fester seilet til rå/gaffel ("råbandsknute"), til revseisninger etc.
- Dobbelt flaggstikk (skjøtestikk/skautstikk): Kan skjøte to tau med ulik tykkelse. Fester skjøtet til fokka.
- Pålestikk gir ei løkke som ikke glir. Fester dreggtauet i rangen, piggfallet til piggen, fokka til fallet etc.
- Fiskerslikk skjøter to tau på en sikker måte. For eksempel et langt spring, slipptau etc.
- Dobbelt halvstikk brukes mye til fortøying. Vi må kunne legge det på forskjellige måter: rundt et tre - over en. påle/stevntopp gjennom en ring. ("dobbelt halvstikk om. e part"). (Hvis halvslaget kan bite seg fast bruker vi i stedet for eksempel bøyestikk.)
- Vanteknuten fester vantene og hører med til, basisferdighetene i små båter.
- Slippestikk er en viktig fastgjøringsmåte for løpende rigg.

Vi viser ellers hvordan vi belegger på en kryssholt - ikke med halvstikk, skal være lett å ta opp - og kveiler opp løsender (med sola). Det er viktig at seilet kommer opp - og ned! - på en rask og effektiv måte. Vi kan gjerne øve flere ganger før vi drar av gårde.

Dagen bruker vi til å seile i skjermet farvann. Ballast tar vi med: helst runde steiner. Vi ror oss ut og heiser seil. Rutinene bør være klare: fokka skal normalt opp først, slik at vi får styrefart og kan seile omtrent halv vind; storseilet deretter. På gaffelrigg må klofallet helt opp før piggen strekkes. Sørg for orden i båten. Løse tamper kveiles. All løpende rigg skal ligge over årer og last.

Arbeidsfordelingen i en båt varierer selvfølgelig med båttype og båtstørrelse. I en færing har vi gjerne to mann: høvedsmann og halskar - en parallell til råseilet. Høvisen sørger for roret, storseilskjøtene og evt. takkel, og har ansvar for navigeringa. Halskaren reiser riggen, heiser seilene, skjøter fokka og bakker i fokka - og holder utkikk.

Med økende størrelse på båt og besetning så blir disse arbeidsoppgavene fordelt på flere: høvisen får hjelp med storseilskjøter og takkel av en bakromskar/skautkar og en, navigator kan overta sjøkartet. Halskaren får hjelp av en eller flere i midtirommet, midtiromskar, som har hånd om forseilskjøtene og heiser toppseilet. Vi definerer roller i båten og fordeler oppgaver etter hvor vi sitter når vi ror. Faste plasser gir entydighet i ansvar.

Bidevind

Vi begynner med å seile mot vinden, i "bidevind", eller framvind som det heter i Vest- og Nord-Norge. Det gir ferdigheter med stor overføringsverdi til andre vinder, og dessuten har vi lett for å ta oss hjem når vi skal tilbake (forutsatt at vindretningen holder seg). Vi skifter plass i båten slik at alle får holde roret, skjøte forseil, skjøte storseilet. De som havner på en ny plass

får hjelp av dem som er vant, så lærer vi av hverandre. Hele tida har en av oss ansvar for å se til at båten går i reint farvann. En hver bør få lov til å prøve seg fram. Men veilederens oppgave er å få deltakerne til å oppdage følgende:

Vindlusa: Framre del av storseilet skal være parallell med vindlusa. Det gjelder å holde "høgste gange" mot vinden, men seilene må ikke leve, eller båten miste fart. En vanlig feil er å holde for høgt. Vi lærer å stige langsomt opp og falle raskt når vi hvis vi kommer så høgt at farten minsker. Etter hvert passer vi på at rorutslagene blir mindre og mindre: opp litt i rossene for å vinne høgde, ned for å vinne fart når rossen blåser ut.

Seilene må skjøtes i forhold til hverandre. Altfor stramme forseil gir bakslag i storseilet.

Grunnregelen ved seiling i bidevind er at vi holder så høgt som mulig, og kompenserer endring i vindretningen med roret, ikke med skjøtinga. Jo hardere vind, jo strammere skjøter og jo høyere mot vinden kan vi seile.

Hvis det kommer ei sterk rosse lar vi altså båten luffe opp mot vinden, eller - hvis rormann er sein - stikker vi i skjøtene, for å få vinden ut av seilene, slik at båten ikke legger seg for mye over.

Dette er bare småtips på hva vi kan tenke på når vi seiler. Viktigere er å øve opp følelsen for når båten seiler godt og når noe ikke er som det skal. Derfor bør veilederen sørge for at båten er godt trimmet. Deltakerne må få oppleve at båten seiler godt som "det normale, for så å reagere når ting ikke er i harmoni.

Det er mye vi må kunne før vi kan seile det er lett å gjøre deltakerne forvirret gjennom å ta alt på en gang. Ta tak i ett tema om gangen og la mannskapet få konsentrere seg om det.

Når vi skal baute bør vi gjøre det så tidlig at vi har flere sjanser hvis det første forsøket skulle mislykkes. Båtrop: "klar til vending/baut!" (rormann) "Klar!" (de andre). Rormann kan falle av en tanke for å skyte fart. "Vi slår"/"ror i le"/"vi bauter"/"vi vender"/ "me gjeng øve". Rormann legger roret over. Kanskje må vi stikke litt i fokk (evt. også i klyver) i det vi skal opp i vindøyet. *)

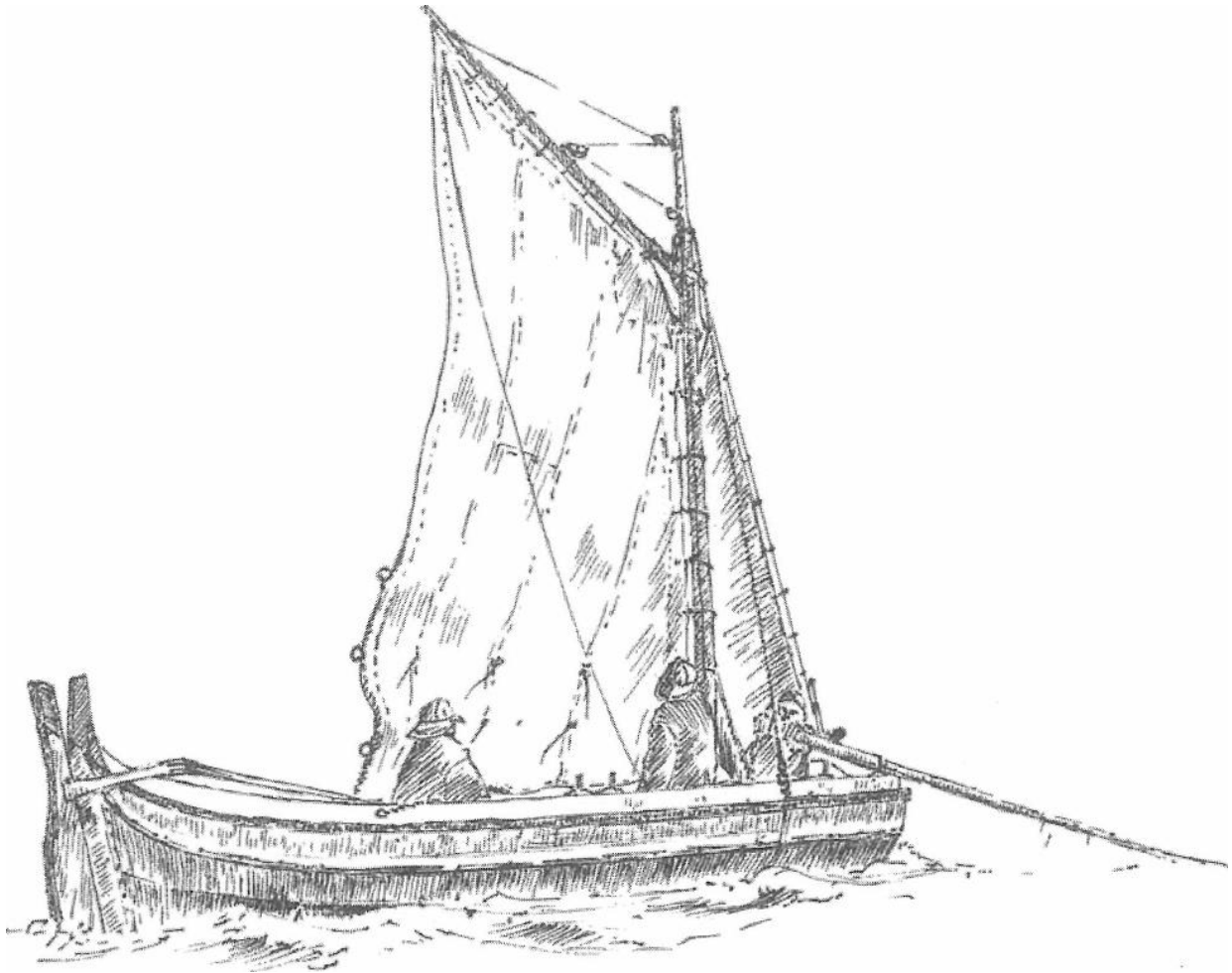
I en god og lettvendt båt lar vi alle seilene trekke. Storseilet går over av seg selv. Fokk og klyver skjøtes over når de selv vil over. Rormann faller litt av for å få ny fart men loffer opp så snart båten skyter fart igjen. Har vi takkel slurver vi ikke med å stikke og stramme i disse.

Det vi her kaller "båtropa" svarer til det vi i gjennomgangen av råseiltradisjonen har kalt "varsku" eller "signalord". De orda vi for sneseplet er henta fra litt forskjellige kaner og ikke fra definert geografisk områder/båttyper slik som for råseplet sin del.

En viktig del av arbeidet i kystlaga vil være å samle den lokale tradisjonen for språkbruken ombord dog videreføre den.

En treg båt vil gjerne stanse i vindøyet. Vi får bakk i fokken. Hvis dette ikke hjelper siger båten bakover. Da legger vi om roret for å få akterenden til å skjære opp mot vinden.

Ei uvant besetning tar gjerne ei åre til hjelp i stagvendinga. Det er inga skam å ha ei åre parat på lesida for sikkerhets skyld. Derfor bør ett årepar ligge i båten med bladet vendt forover, for lett å få åra i vannet foran masta.



Vi tar gjerne ei åre til hjelp i stagvingningen.

Når vi øver stagvendinger gjør vi det klart at manøveren skal gå så raskt og elegant som råd. Delt er når båten ikke har fart, men alle seilene er fylt av vind, at det er størst risiko for at båten legger seg over og tar vann over ripa. Fart bærer båten. Hver og en gjør det som skal gjøres, samordnet, men normalt uten kommandering eller "støy" utenom "prosedyreordene" ovenfor. Å vente på beskjeder for enkeltkommandering av hvert håndgrep tar tid og passiviserer den enkelte.

Slør/halv vind/lens

Vi lærer navn og ordbruk i de aktuelle situasjonene. Hvis vinden kommer rett fra sida så seiler vi for halv vind. Hvis den kommer skrått aktenfra så sløren vi. Vi skjøter seilene i forhold til vinden som når vi, seiler bidevind. En altfor vanlig feil er å skjøte seilene for hardt. En tror gjerne at en da får mer kraft i skjøter og seil - men det blir bare mer krengeing, avdrift og båten legger seg "død". Høvedsmannen får gruppa til å notere farta, avdrifta og trykket i roret når seilene er for stramme - og forskjellen når vi slipper seilene godt ut, tillike før de begynner å leve.

Halv vind., slør og lens kaller vi åpne vinder. Da kompenserer vi ikke endring av vindretningen med roret som ved seiling mot vinden. Vi holder stø kurs og justerer for vinddreining med skjøtene. Høvedsmannen gjør klart at det altså er de som passer skjøtene som må være våkne og

hele tida gi akt på vinden. Den som holder skjøtet handler selv, men det er rormannen som føler båtens trim på roret. Derfor kan beskjed være på sin plass: "stikk i fokka", "ta inn på storseilet".

Ved lens: Seilene settes maksimalt vinkelrett mot vinden. Fokk og storseil står til hver sin side. I litt ujevn vind og i bølgegang kan det være vanskelig å få fokka fylt. Å spri fokka med ei åre eller en båtshake er selvsagt en mulighet - men da er seilet låst. Det kan være farlig dersom vi skulle få en plutselig rosse på skrå. Hvis vi i stedet skjøter fokka stramt midt i båten med begge skjøter, så letter dette styringa, samtidig som vi unngår at fokka lever.

Vi minner om risikoen for å få ukontrollert jibb når vi lenser. Det er fristende å surre storseilet med, ei åre, særlig hvis vinden er frisk og ujevn, men det er så vel tryggere som raskere å seile på slør og baute med vinden.

Vi skiller mellom kontrollert og ukontrollert jibb. Ved ukontrollert jibb slår seilene langt fra den ene siden til den andre. Dette sliter på riggen og vi risikerer å seile den over bord.

Ved kontrollert jibb sørger vi for at skjøtene er stramme, slik at seilet bare kan slå et kort strekk. Vi loffer og strammer skjøter og takkel, holder godt tak i skjøtene, faller av og bremser rykket. Så stikker vi raskt i seilene og i le takkel. Ved jibb i frisk vind bør vi felle piggen eller ta ned spristaken for å minske seilflaten. Er vinden hard gjør vi stagvendning, selv om vi seiler unna vinden.

Båtropene/prosedyrene er seg lik her også: "Gjør klar "Vi går under" (=går under vinden).

Å gå i havn

Også når vi skal inn til hjemmehavna skal vi tilegne oss gode vaner. I havn har vi gjerne publikum - kanskje eldre fiskere som vet å vurdere hva vi går for som brukere av tradisjonelle båter...

Hvis det er mulig går vi fra bidevind opp i vindøyet og siger med blafrende seil mot målet. Ved halv vind kan vi stikke i seilene, slik at farten minsker, og sige inn med blafrende seil. Har vi akterlig vind går vi først opp i vindøyet og tar i hop storseilet, for så å sige inn med ei løst skjøtet fokk, som vi holder parat til å ta i hop. Helt riktig i små båter er selvfølgelig også å gå opp i vinden, ta i hop seilene og deretter ro inn.

Båtropet for å ta ned seilene er "ta i hop". Normalt tar vi i hop storseilet først og fokka deretter, men har vi toppseil og klyver ute tar vi disse først og i god tide. "Halskaren" løsner fallene og den som er i midten samler seilene i båten.

En liten båt trekker vi til vanlig opp på land, så høgt at den ikke kan bli tatt av flo sjø. Tiljer og/eller kastlunner kan støtte i sidene. Vi sørger for å tømme båten når den ligger på land. Særlig ferskvann/ regnvann gir lett soppangrep.

Sammendrag: seilteori i praktisk ordbruk.

Dagen har gitt mye erfaring. Ut fra deltakernes forskjellige spørsmål prøver vi å systematisere dette med å seile. Nå kan det være på sin plass med litt seilteori. Disse forklaringsmomentene kan gi holdepunkter for forståelse:

- Vi har overtrykk på vindsida og undertrykk på "baksida" av seilet.
- Det er først og fremst undertrykket som gjør at båten siger framover. Det er altså ikke så mye vinden som skyver båten framover, som at båten trekkes framover av undertrykket, spesielt på bidevind. Det er blant annet derfor båten kan seile (skrått) mot vinden. Seilets form, busen, er avgjørende for hvordan vinden beveger seg forbi seilet, og dermed for kreftene og effektiviteten.
- Vi får en luftspalte mellom forseilene og storseilet, som øker den farten
- som vinden får på baksida av seilet, og dermed øker undertrykket og sugekreftene.
- Båtens form under vannet motvirker at båten sklir til sida.
- Båtens trim og sett er viktig. Skulle vi laste båten framsett - -framtung - så vil den søke seg opp mot vinden. Vi sier at båten er logjerrig. Det skyldes en enkel. balanse mellom det som er over vannet (seilene og vindgang av skrog og rigg) og det som er under vannet: storseilet får akterenden til å blåse vekk fra vinden, samtidig som baugen ligger dypt i vannet og ikke lar seg flytte så lett. Hvis vi i stedet har mye seil framme og laster båten godt ned akterover, blir den avfeldig.
- Gjennom å stikke i fokka (minske vindpresset forover) og/eller øke
- tyngden framme (sette den dypere, slik at den ikke så lett siger til sida) vil båten gå høgere opp mot vinden. Dette gir en mulighet til å trimme.
- Gjennom å stramme og gi ut i skjøtene kan vi altså også styre båten.
- Skal vi gjøre en skarp sving med vinden stikker vi i storseilskjøtet og strammer forseilene. Skal vi gjøre en skarp sving mot vinden strammer vi storseilet og gir ut i forseil. Slike manøvrer trener vi gjerne gjennom mann-over-bord-øvelser, som bør komme som neste trinn i progresjonen.

Om kvelden repeterer vi også ord, uttrykk og termer. Vi snakker om vind forhold til båten og hvordan båten seiler i forhold til vinden. retninger i Vi. repeterer også grunnleggende termer for manøvrer, og båtropene.

Hvem gjør hva og når?:

"Kvar med sitt" - arbeidsfordelingen i båten

"Nå vett vi"

Loffe/Stige / "gå opp i vind" / "gå høgere i vind"

Falle av / "gå ned i vind" / "kå lavere i vind"

"ta hjem seilet" / "stikk i skjøtet" / "gi litt i seilet"

Stagvending, baut, jibbe - gå over stag, gå under stag,

"Ta i hop"

Kanskje vi rekker å sette garn for kvelden, innen vi spår været for morgendagen.

Tredje og fjerde dag:

Mann over bord og dagstur

Hvordan ble været? Hva slags fisk fikk vi i garnet?

Formiddagen bruker vi til ei økt hvor vi nettopp øver på å bruke seilene aktivt for å gjøre krappe svinger. Vi øver det gjennom mann-over-bordmanøver. Slik kan vi lære oss å plukke opp en lue som blåser over bord, eller en kamerat, hvis det noen gang skulle bli aktuelt. Men framfor alt får vi øve på å beregne ei stagvending, snu og styre båten med seilene og få vinden ut av seilene for å stoppe opp.

Vi plukker først opp en redningsvest - senere også en halvfull vannkanne av den større typen. En i gruppa får i oppdrag å hele tida holde øye på "havaristen". Vår oppgave blir innen et par minutter å ha plukket opp havaristen - i le og uten fart i båten.

Når ting skal skje raskt og samordnet, oppdager vi på ny hvor viktig det er å øve inn faste mønster og vaner. Vi kan si at tryggheten ligger i prosedyre. Det vil si at vi strever etter å gjøre tingene så å si likt hver gang; at vi holder oss til ei klar arbeids- og rollefordeling i båten; at håndgrepene blir innøvd på lik måte hver gang; at vi holder på plassene våre i båten. Dermed blir det daglige arbeidet i båten en del av en trygg og uanstrengt rytme.

Nå begynner vi å få litt tak på dette med å seile, men det er mye å repetere og øve før alle mestrer det godt. Vi bruker resten av dagen til en dagsseilas, og i den forbindelsen sørger vi for å ha med mat og klær slik at vi, kan klare ei ikke planlagt overnatting ved et annet sted enn hjemmehavna vår.

Vi tar fram sjøkartet og planlegger seilassen. I den forbindelsen prøver vi å ta opp følgende momenter:

- Vi forklarer alle aktuelle tegn på sjøkartet.
- Vi markerer de forskjellige kursene på sjøkartet, regner ut og noterer kompasskurser, setter en ring rundt aktuelle sjømerker etc.
- Vi sørger for at vi finner alternative strekk og havner i tilfelle værromslag.
- Distanser, fart, vindstyrke - hvor lang tid beregner vi?
- Lokale vindeffekter og bølgedannelser ut fra kartet, kvakkel ("trakteffekt i sund), hjalm ("hjørneeffekt" rundt odder og nes), vindendring ved en bratt fjellvegg. Vindendring før og etter en regnbyge, solgangsbris etc.).

I planlegginga prøver vi å huske de erfaringene gruppa har fått fra tidligere liknende situasjoner.

Vi prøver å få de tunge sakene midt i båten, og i første rekke under toftene. Vi pakker i sjøsekker eller rammeløse ryggsekker - rammesekker har en ubehagelig vane å feste seg i tauverket. I framskotten legger vi bare lette ting, ellers vil båten stampe i bølgene og det blir tungt å seile og ro.



Vi sørger for å ha med mat og klær slik at vi kan klare en ikke planlagt overnatting ved et annet sted enn vår hjemnehavn

Mat, kikkerter og fotografiapparater får plass i ei, lita sjøskiste.

Erfaringene våre fra mann-over-bord-manøveren kan vi bruke til å trimme båten. Hvis vi laster båten slik at den ligger like dypt i akterenden som i baugen vil den være litt logjerrig: den vil søke seg opp mot vinden, hvis vinden kommer fra sida. Vi kan forklare det med at baugen sitter fast, kiler seg inn i vannet, mens at det rundt akterenden dannes virvler, som gjør at den sitter løst og blåser til siden. Ved seiling mot vinden er det en fordel at båten er en tanke logjerrig. Hvis det blir for mye blir båten hard på roret. Da kan vi legge mer last akterover, eller å trimme masta/riggen mer forover. Ved seiling unna vinden, særlig i litt høg sjø, er det en fordel at båten er litt attsett. Da er det lettere å holde båten på rett kurs.

Så drar vi av gårde. Hittil har sikkert veilederen - høvedsmannen vært den som har gitt beskjeder i båten. Nå må vi arbeide inn ei god arbeids- og rollefordeling. Alle handler selvstendig, men samordnet med klare og korte beskjeder, i første rekke fra rormannen, som har best oversikt og kjenner båten på roret. Veilederen bør da henvende seg til rormannen når han/hun mener noe bør gjøres.

Vi er ikke redde for å ro. Selv om vi naturligvis kan øve på å krysse i lett vind, tilsier tradisjonen at en "ror seg opp" til en får "stående vind". Bruksbåtene går såvel lavere i vinden som langsommere i lett vind sammenliknet med moderne seilbåter. Så snart det går raskere å ta seg fram med årer, så ror vi. Når det går raskere å seile, eller når det blåser så mye at vi ikke har makt med årene, da seiler vi. Og bruksbåtene er rigget slik at vi fortsatt kan seile når vinden friskner til. Vi noterer oss ikke minst muligheten til å seile trygt selv i meget sterk unnavind med bare forseilene og en litt attsett (aktertung) båt.

Vi bør gjøre det klart at når vi seiler, så seiler vi. Selv svært erfarne seilere - særlig de! - pleier å være tyste og konsentrerte i båt. Det trengs øvelse for å bli vår at vind og bølger endrer seg hele tida og krever vår fulle oppmerksomhet, skal vi seile best mulig. Viktige beskjeder skal ikke drukne i "sosial støy". "Kvar med sitt! "

Vi bør motivere hvorfor vi legger så stor vekt på det ferdighetsmessige. En båt bør seile så godt som mulig av minst to grunner. Den ene er tryggheten. En båt som seiler godt seiler sikkert. Farten er en trygghetsfaktor, den gir stødighet og bærer. Hvis ikke båten seiler best mulig er vi i ubalanse. Den andre grunnen er opplevelsen. Hvis vi seiler godt er vi i harmoni med båt, vind og bølger. Vi føler oss frie med båten og ikke bundet av den.

Kappseilas og kapproing hører ikke bare sammen med moderne konkurransesport. I det gamle fiskersamfunnet gjaldt det å komme først til gode fiskeplasser og først til havn for å få godt pris på fangsten. Konkurransen og karstykke var et middel til å fintrimme ferdigheter og vurderingsevne. Det gjaldt å vise seg fram som en dyktig seiler.

Når flere båter slår følge bør vi selvfølgelig benytte anledningen til å kappes. Fintrimme båten, strekke fall og stag, endre vekten og skjøtepunktene. Sjøveisreglene lærer vi og følger: hver gang vi møter en båt spør vi oss hvem som har vikeplikt, uansett om det er fare for sammenstøt eller ikke. Men selvfølgelig holder vi i lag. Den raskere båten får øve på å legge bi - enklest å gå opp i vindøyet og vente med blafrende seil. Mer effektivt er å seile bidevind, skjøte fokka i lovart og legge roret opp mot vinden. Båten siger langsomt fram og tilbake. Men metodene for bilegging kan variere fra tilfelle til annet og er noe som høvedsmannen må ha prøvd for den aktuelle båten.

Vi øver også forskjellige måter å minske seil på. Hva skjer med balansen når vi tar ned fokka eller feller piggen/spristaken? Vi øver på å reve seil og drøfter hva som er å gjøre hvis vi skulle renne på en grunne.

Om kvelden har vi tid for gjennomgang av de momentene vi har vært inne på. I tillegg bruker vi ei økt til takling/røring, spleising, reparasjon av sømmer i seilene og en repetisjon av knutene.

Femte og sjette dagen:

"Langtur" med nattseiling

Nå skulle vi til vanlig være forberedt på en lengre seilas, hvor vi får benytte de erfaringer som vi har høstet. Hittil har vi hatt et svært mannskap ombord, og vi har presset det slik at alle har hatt en oppgave. Kanskje vi bør dele opp gruppa, hvis båt og mannskap er stort nok for det, i to vakter, slik at rormann får hånd om såvel sjøkart sona ror og storseilskjøte, "halskaren" har hånd om alle forseilskjøtene etc.

Vi planlegger turen med tanke på å seile tilbake i mørke - hvis sted og årstid gjør dette mulig. Generelt er det viktig å oppøve evna til å vurdere hvor vi kan dra, slik at vi kan ta oss hjem innen rimelig tid. Regner vi med at vindretningen vil holde seg, så krysser vi gjerne ut for å få medvind hjem. Så seiler vi da, og repeterer de tingene vi allerede har vært innom alt ettersom vi møter dem. Ikke minst legger vi vekt på navigeringa.

De som har lest håndbøker og instruksjonsbøker opplever gjerne dette med navigering som svært komplisert. Her har den teoretiske/analytiske kulturen virkelig fått utfolde seg. I våre sammenhenger har det lite for seg å begynne med teoretisk navigasjon og eksersis med regnestykker, strømtrekanter, deviasjon etc. Dette har jo sjelden særlig mye å gjøre med å finne fram i skjærgården.

Vi lærer at den tradisjonsbårne kunnskapen var å kjenne seg igjen, å kjenne leia. Langs kysten vår, Norge, er navnene "individuelle", sier stedsnavnforskerne: hvert sted er i seg selv et seilingsmerke, med sitt ofte beskrivende navn. Senere ble seilingsmerker og mø forbedret med varder, malte flekker; stenger/staker og andre sjømerker. Først i sen tid ble merkingen beregna også på trafikk av fremmede sjøfarere.

Det er ingen grunn til å begynne med å gjøre navigeringa innaskjærs mer komplisert enn den er. I dagslys gjelder det å følge med på sjøkartet, identifisere sjømerkene. Som ved vanlig orientering er det en god vane å lese kartet høgt, etappe for etappe. Det hjelper å rette kartet i nord-syd, å dele opp strekningen i etapper og markere holdepunktene med en blyant. Kompasset får kontrollere veivalg og retninger.

Når vi seiler oppdager vi at båten har avdrift - forskjell mellom "hold" og "høgde", som det heter på det folkelige språket. Vi oppdager at strøm og tidevann faktisk er realiteter, og vi lærer oss å forutsi forholdene når vi for eksempel vurderer om vi kan seile gjennom trange sund. Vi ser hvordan vi og den som vil kan gjerne fal more seg med å regne ut avdrifta.

En høvedsmann må ta navigeringa på større alvor. Særlig ved lengre overseilinger må vi kunne korrigere kurset for misvisning, avdrift og strøm, samt deviasjon hvis det er aktuelt. Vi må kunne vurdere båtens fart med ulike metoder, og kunne ta ut korrigererte kurser med transportør. Skjærgårdsnavigering er forholdsvis ukomplisert - men den som ønsker å oppøve ferdighet for lengre turer bør bruke alle turer til å bli trygg på å navigere.

Etter en lang dagseilas er det aktuelt å søke havn. Har vi tidligere dratt båten opp, er det aktuelt å bruke ei økt på dette med fortøyning, hvis vi nå bruker en litt større båt. Vi øver oss i å søke på

kartet etter ei havn som virkelig gir le, ikke bare for vind, men også for bølger. Nok dybde med hensyn til tidevannet.

Veilederen bør vite at mange uvante har en merkelig tro på at dreggen/ "ankeret" gir den sikreste fortøyinga. Bedre er å prøve å fortøye med alle tamper i land, hvis mulig, og med båten parallelt med vindretningen. Det er praktisk å prøve å gå mot en liten odde, laste ut av båten, og siden trekke den til side. Vi husker på å ha tilstrekkelig lange tamper og spring, slik at ikke fjære sjø sprenger fortøyningene.

Særlig viktig er det å legge båten på langs med vinden hvis vi må fortøye på dreggen. I første rekke prøver vi å få dreggen i le, og landfortøyning til lovart. Hvis vi må ha dreggen mot vinden, legger vi ut langt dreggtau, forsikrer oss orm at ankerbunnen er god og at dreggen virkelig sitter. Vi minner om at i trange havner med mange båter i ferietida, kan det være vanskelig å få ha lange dreggtau i fred for andre båter - for ikke å snakke om disse "barnevaktsjollene"...Husk: Søkketau i dreggen!

I mange havner må vi fortøye båten på svai eller halvsvai: Et eller gjerne flere spring i land fra baugen til siden og dreggen ut til den andre siden, også den fra baugen. Da kan båten selv legge seg parallelt med vinden.

Så planlegger vi seilas i mørke. Her må vi minne om at det tradisjonelle egentlig er å ferdes om dagen, og ligge i ro nattetid i den mørke delen av året. Ved seilas i mørke er vi avhengige av å ferdes i leia med lykter, og vi må ta hensyn til annen trafikk.

Det passer oss kanskje best ikke å seile hele natta, men gjerne gi oss av gårde i skumringa til ei havn, som vi vet er trygg.

Været har selvsagt mye å si. Venter vi jevne vinder, vindstille eller har været vært ustabil tidligere? Generelt kan sies at en varmfront kommer raskere, hvis været tidligere har vært skiftende. Et høgtrykk som sakte bygger seg opp tegner for en stabil periode.

Er det derimot en god del vind, kanskje frontpassasje, bør vi heller starte i lysninga og ro/seile oss mot dagslyset. Er det solgangsbris med i bildet har vi gjerne de mest rolige vindforholdene like før sola har steget et stykke opp på himmelen.

Vi bruker dagen til å hvile og planlegge. Vi tegner inn leia på kartet, planlegger etappe for etappe, noterer fyrkarakterer etc. Ut fra tidligere erfaringer prøver vi å forutse hvilke vind - og bølgeforhold vi kan komme til å møte. Hvis flere båter skal slå følge bør vi holde tett sammen. Hvis ikke må vi avtale møtesteder i godt ly underveis. Det er overraskende hvor lett det er å miste kontakten i mørke. Vi bør derfor avtale hva vi gjør, hvis vi ikke skulle finne hverandre ved møtestedene.

I mørke må vi ha lanterner, eller på en mindre båt i hvert fall kunne vise hvitt lys synlig rundt om. Mest effektivt er å lyse på seilet. Har vi ikke lanterner må vi å holde oss unna annen trafikk. Og nattetid bør vi gå ut fra at annen trafikk er yrkestrafikk, som vi under alle omstendigheter må være oppmerksom på.

Vi sørger for orden i båten, varme klær, matpakke og drikke.



Å "sjå i vèret".

Gjennomgang av hele turen

Etter turen er det mye praktisk som skal tas hånd om. Seil på tørk, utstyr og båter i naust etc. Før dette er gjort er ikke turen slutt. Enkle reparasjoner og jevnlig vedlikehold hører også med til turens oppgaver.

Gjennomgangen bør gi alle anledning til å sette ord på sine erfaringer og opplevelser. Vi kan gjerne dele den inn i tre momenter:

- Hva har vi lært (ferdigheter, natur, kultur etc.)
- Hva har vi opplevd (verdier, kvaliteter, spesielle situasjoner og i trykk)
- Hvordan har vi lært og opplevd {gjennom. å gjøre, progresjon, bevisstgjøring, oppsummering)

Slik kan vi bekrefte og drøfte hva vi har lært., hvordan vi har hatt det og hvordan vi har lært. Vi får ei oppsummering og vurdering av opplegget, og vi har selvfølgelig lov til å legge vekt på de beste sidene av det vi har opplevd. sammen.

Så pleier ofte deltakerne å få oss til å si noe av hva vi mener at de kan eller ikke kan. De - og vi - går gjerne ut fra at det er formell opplæring som gir kompetanse.

Vi minner om at det selvfølgelig ikke er noen snarveier til en realkompetanse når det gjelder bruksbåter. Hver og en må skaffe seg mer egenerfaring, "fartstid", bruke kysten under varierende forhold.

Men - for virkelig å lære hjelper det ikke bare å la ting passere. Vi må aktivt bruke egne sanser og erfaringer, bevisstgjøre hva som skjer, systematisere og reflektere over det vi opplever - slik som vi har prøvd å skissere gjennom opplegget. Dette å lære mer bevisst og systematisk av egne erfaringer er noe de færreste har lært i skolen.

Og her kan det være aktuelt å ta opp noen av de tankene som fikk innlede dette heftet.

Kunnskap i handling - som å seile en båt - kan hjelpe oss å utvikle egenskaper som til vanlig ligger brakk. Vi åpner våre sanser, blir det som skjer rundt oss og med oss. Vi lærer ikke bare å skjønne, men å handle, i samspill med båt, vind og bølger. Vi føler oss friere. Det er evner som gjør oss rikere som mennesker og som vi kan fa bruk for også i hverdagen.

Veilederne/høvedsmennene drøfter erfaringene

Ved et formidlingsopplegg er vi til vanlig flere høvedsmenn som har hatt ansvar for hver sin båt. Ofte er også noen av høvedsmennene "under opplæring". Da bruker vi våre aktuelle erfaringer til å drøfte spørsmål om pedagogikk, faglig innhold og krav og kvalifikasjoner til høvedsmannen.

Gang på gang får vi bekreftet at det viktigste for deltakernes utbytte - også rent faglig - er det sosiale klima som vi i fellesskap kan skape i gruppa. Hver og en må bli møtt som en verdifull deltaker - ikke bare hele tida som en mer eller mindre dyktig "elev". Vi lærer best i situasjoner hvor vi opplever at vi duger til noe. Opplegget bør gi rom også for den som ikke er båt vant til å komme med sine bidrag til gruppelivet. For eksempel gjennom å spørre, slik at hele gruppa kan bli bevisst det som skjer.

Samarbeidet og rollefordelinga i en båt kan gi et bilde av samspillet i en hvilken som helst gruppe. I en båt må vi "spille" sammen, improvisere sammen. Det må finnes en struktur for dette samspillet, og vi har opplevd at høvedsmannen/rormannen har ei samordnende rolle. Hvis ikke den rolla finnes fungerer samspillet dårlig. Da seiler vi ikke i samme båt.

På samme måte må hver gruppe ha en grei og klar struktur for at et godt samarbeid skal kunne utvikle seg, hvor alle kan være deltakende og medansvarlige. Den som har i oppgave å skape denne strukturen i formidlingsopplegget - veilederen - i å fylle den oppgava på en god måte, med selvtillit, smidighet, tydelighet og åpenhet.

Et godt lederskap handler for en stor del om å tilegne seg noen enkle teknikker. Men bak disse ligger noe som ikke er teknikk. Slikt som ansvarsfølelse, omsorg for andre, opplevelse av at ting faktisk spiller ei rolle.

Dette er helt grunnleggende. Den som utvikler disse holdningene, den utvikler også evner og teknikker som innebærer at omsorg kan få praktiske uttrykk. Til disse hører:

- Å prøve å få overblikk over en situasjon. Å se helheten. Hvordan er det med oss, med deltakerne som gruppe, med den enkelte? Hvor står vi i forhold til målet med opplegget?

- Å tenke framover. Hva må vi tenke på nå, straks, i løpet av dagen, for å få gjort det vi ønsker. Organisasjonsevne. Evne til å benytte tida, uten hverken stress eller "dautid".
- Å spørre seg hva jeg kan gjøre nå, for at helheten skal bli så bra som mulig. Evne til å ta initiativ. Evne til å skjære igjennom og handle på egen hånd og ved å ta ansvaret, når trygghet og/eller viktige menneskelige verdier står på spill.
- Evne til å samle gruppa. Tydeliggjøre et problem ved å engasjere deltakerne i det og la ulike synspunkter få komme fram. Skissere ulike muligheter og få gruppa til å bli enig om en løsning. Gi klare beskjeder når slike må gis.
- Evne til å angi en god tone, og til å la andre slippe til.
- Evne til å spørre seg om hva som er overordnet og underordnet. Å vurdere og prioritere ut fra dette. Situasjonsfornemmelse.

Pedagogisk har vi i det som står ovenfor prøvd å skissere en progresjon og noen viktige momenter. Men hver og en må utvikle sin egen stil ut fra egen personlighet og egne erfaringer. Vi bør være oppmerksom på risikoen for at man lett ureflektert kopierer den læringsforma vi har erfart i skolen. Som for eksempel å gi lange teoretiske forklaringer, før gruppa har fått den erfaringa som gjør det mulig å henge med.

Pedagogisk sett er det helt avgjørende at veilederen/høvedsmannen kan sine saker, rent faglig. I all formidling virker vi som forbilder - positive eller negative. Vi påvirker ikke bare med hvordan vi "underviser", men med hele vår måte å være på.

Ei viktig oppgave for en veileder er derfor å utvikle sin egenferdighet til et høgt nivå, men også å utvikle sin holdning til den naturtype og gren av friluftslivet, som han driver med. Og ikke minst: holdningen, til andre mennesker. Å la de beste sidene av en person få komme til uttrykk. Dette å arbeide med andre mennesker er en form for selvoppdragelse, hvor vi stadig har muligheter for å komme videre.

Trygghet er en ting, opplevelsen av erlen til dels en annen. Det sistnevnte er også viktig. Den som er uvant med sjøgang og vind i liten båt kan - selv om situasjonen objektivt sett er trygg - oppleve utrygghet og redsel. Vi bør ha i mente at vår oppgave ikke bare er å formidle ferdigheter, men også å gi gode opplevelser av kystfriluftslivet. Vi skal jo bidra til vennskap med kysten. Kystnatur og kystkultur trenger venner.

Å øve det vanskelige

Det er slett ikke noe nytt, dette å systematisk øve det svært krevende eller å drive med "seilgymnastikk". Fra Stadsbygd blir det fortalt at folk leika seg med å fiske 120-literstønner inn i båten under fart: "De frakastan høgg da berre tak i spunsen med. ein finger og veppa de inn".

I Rissa er det et sagn om storseileren Jakop:

"Han begynte å leke med Sjøblomsten der borte i fjorden, liksom med en gummiball. Han seilte den full, og han seilte den tom igjen, han jaget den opp i vinden og reiste den opp, og gav den hele seilet og la den overende slik at den for enhver annen synder ville ha kantret som et. fingerbøl"
(Johan Bojer: Gamle historier.)

Tilsvarende finner vi overalt hvor folk har seilt. Øvinga, leiken og utprøvinga ga sikkerhet. De visste hva båten og de selv evnet. Dette er nok forklaringa til redningsbragder som kan synes sogn røverhistorier i dag. Som å seile over kvelven i storm og i fart hive ombord ei havarert besetning. Eller å seile en vannfylt båt opp av sjøen. Å ri kvelven eller styre med tau akterut når en har mistet styret.

Gjetordene om de særlig framragende ytelsene hadde ikke bare funksjon av underholdning. De ga også det som i dag kalles "mental trening". Vi vet at fortellingene ble ført videre, detaljert og nøye. Skulle lytteren selv en dag møte det særlig krevende sto han ikke rådløs. Den som hadde levd seg inn i ekstreme situasjoner fikk på en måte selv del i erfaringene.

I våre dager har vi ennå større grunn til å øve systematisk. Overføringene av kunnskap og holdninger er brutt. Dagligdags vane er blitt uregelmessige avbrudd i hverdagen. Vi må derfor være mer aktive for å lære.

Vi har allerede nevnt dette med å veksle mellom stor og liten båt; å seile med og å herme etter de mer erfarne; å se problem på forhånd. Likeens å glemme motoren og å utnytte de utfordringene vi får servert under gode forhold. Vi gjentar dette med faste og gode prosedyrer for det som alltid er aktuelt: få inn og ut årene, opp med dreggen, å trekke klør, ta søft/rev og ta i hop. Skal vi improvisere i en krevende situasjon må vi ikke bruke oppmerksomhet og energi på, basisferdighetene.

Også følgende kan gi livsforsikring:

- Å trø en småbåt rundt og prøve å ri kvelven. Etterpå snu båten og ause den tom.
- Å trekke nugla ut, ause med bøtter og øskjer - hvor lenge skulle vi orke å holde det gående ved en real lekkasje? Overbrytende sjø?
- Det mer krevende kan vi til dels øve uten å risikere båt og helbred. Med kanner, blåser, joller og tau kan vi lage en øvelsesbane som får simulere en trang molo, kai etc. Her kan vi øve for eksempel dette:
- Ro seg bare akkurat så langt fra land som helt nødvendig før en vett. Hvor raskt kan vi komme under seil og i sig? Hvor stor er avdrifta?

- Å komme seg inn i havn for ulike vinder, få vinden ut av seilene og å stoppe opp like ved "kaia".
- Uhell simulert gjennom "sabotasje" - noen sørger for at halsen "ryker", rorkulten "knekker", nedhaleren "løsner" og liknende.
- Øke stressnivået - stå i veien, mase, falsk alarm om grunne etc.
- Ekstremt vanskelig manøvrering mellom "grunner" og "brott".

Ellers er mann-over-bord-øvelser svært nyttige. Øv i alle vinder og såvel med "døde" som med levende markører. Mannskapet får trening i en rekke viktige momenter: krappe svinger, beregning av avdrift og strøm såvel på markøren som båten, presis seilhåndtering, tydelige varselord og en ryddig og samstemt ansvarsfordeling. Øvelsen kan gjøres enda mer krevende med markerte "grunner" og "odder".

I slike situasjoner blir det åpenbart at det ikke bare er rormannen som seiler. Hele mannskapet må være våkent og aktivt. Rollefordelinga blir tydeligere demonstrert og innøvd enn under maksværseiling. Hver deltaker må oppøve sansen for sammenhengen mellom helheten og den enkelte oppgava.

Når vi øver slik blir det gjerne en del rot og somling. Skal øvinga bli effektiv må vi gå igjennom - gjerne såvel hver og en for seg som sammen - hvordan det gikk og hva som kunne blitt gjort annerledes. Vi må lage oss et tydelig "mentalt bilde" av hvordan ting skal skje - og øve til det hele fungerer som refleks.

Prøveseiling

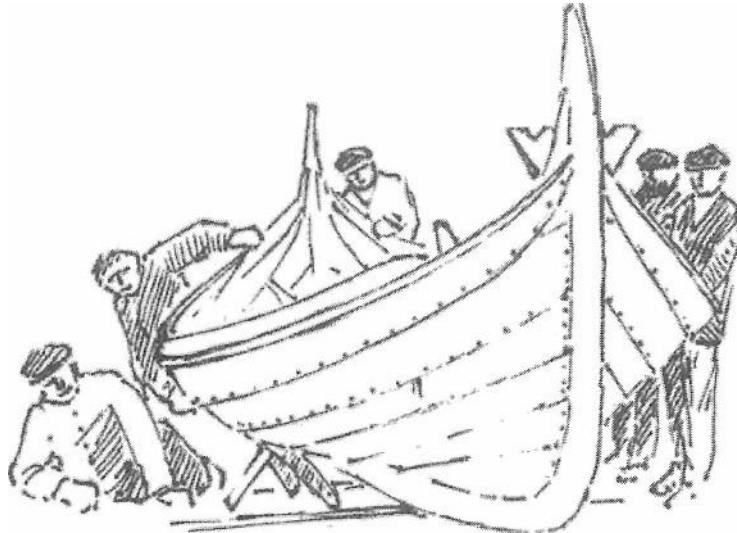
Nå som før innebærer det å bygge en tradisjonell båt en umoralsk forpliktelse.. Materialvalg, dimensjonering, form og håndverksmessig utførelse skal være i samsvar med en tradisjon, som stiller presise krav. Vi må kunne stole på at båten fungerer slik den skal.

(Derfor bør vi i dag skille mellom båter som er bygget i tråd med en overlevert tradisjon, og rekonstruksjoner eller kopier av båter, hvor overleveringen av kunnskap mer eller mindre er brutt. Seriøs bygging og bruk av de sistnevnte hører med til eksperimentell arkeologi. Bruken av slike båter må forholde seg til at vi har mange flere spørsmål enn svar når det gjelder opprinnelig utforming.)

Også et tradisjonelt nybygg må prøves og tilpasses, om vi skal få så mye glede og nytte av båten som mulig. Prøveseilinga er vilkår for trygg båt. En bruksbåt er ikke et ferdig industriprodukt, hvor det ene eksemplaret er det andre lik.

Det finnes en klar tradisjon for å prøve en ny båt. Når nybåten var levert fra båtbyggeren gjensto et omfattende arbeid, som ofte ble ledet av spesielle prøveseilere. De ble gjerne kalt båtkjennere. Båtkjenneren var en viktig person i grenda. Han skulle finne ut om båtens individuelle egenskaper, få båt og rigg til å fungere best mulig, og å gjøre eier og mannskap klart for hva båtens egenheter gikk ut på. Den tradisjonen trenger vi å ta opp igjen.

Det som følger bygger på tradisjonen nordafjells, knyttet til råseilbåter. Informasjoner fra båtkjennere og prøveseilere er koblet til rimelig omfattende personlige erfaringer. Vi har listet opp 12 punkter som er den normalprosedyren som vi har holdt oss til når det gjelder større skip



Å "skø båten".

og båter, men i hovedtrekk er prinsippene de samme for alle seilbåter. Selv om vi har en sneseilbåt eller en større skværrigger er prosedyrene i det som følger relevante. Med flere seil i den samlede seilflaten er det mulig å kompensere for mangler og svakheter med last og sett, men i "verste tilfelle" er vi avhengige av at alt er perfekt.

Prøveseiling er et omfattende arbeid. Ofte dukker det opp uforutsette ting som vi må ha med oss som åpne forutsetninger underveis. Rett som det er må vi gå tilbake i rekkefølgen når vi kommer over noe som ikke stemmer. Derfor må vi ofte på sjøen flere ganger, og det blir en god, del praktisk arbeid på land mellom de gangene vi er utpå.

1. Sikte båten

Det gamle var å dra nybåten på "båthaugen" og "sikte" eller "skø" den. Alle de eldste og mest erfarne, sammen med båtkjøperen, nysgjerrige og unger, møtte for å se på nybåten. Det var først og fremst bunnen de så på. Ut fra det de så, avgjorde de om sett og foreløpig plassering av rigg etc. Til vanlig var også tilpassing av åremner, laging av tiljer og annet, båtkjøperens ansvar.

2. Laste båten til normalt sett.

Normalt sett er $\frac{5}{4}$ attsett og så mye lastet at minst halve og som hovedregel $\frac{3}{5}$ av hm er under vann. (hm = bordhøgd midt innvendig, målt fra toppen av kjølen (kjølfjæra, kjølbordet) til overkant av ripsbordet. Målet gjelder til ripa, selv om det er bordet på med skvettganger/vaterbord). Denne lasteregelen kan vi følge fra informanter i vår tid og så langt tilbake som til den islandske lovboken Grågås. Regelen er gyldig for langkjølte farkoster, men neppe for kortkjølte. Ei jekt skal trolig ha samme nedlastning men setten ser ut til å ligge mellom 2 og 3.. Hvilken sett den enkelte farkosten skal ha er noe av det vi finner ut gjennom prøveseilinga.

3. Kontrollere at farkosten går beint

Dersom båten er ubein må vi kompensere for dette. Det vanlige fra gammelt er å slå på en, sugende kloss lengst bak på kjølen eller på lottet på den siden som båten viker til. Det er også mulig å rette den ved hjelp av stråkjølen/draget eller ved å høvle litt av kjølen.

4. Roprøve

Roprøven går ut på å se at farkosten er rett på sett for roing (eller gang med motor). Styret skal i prinsippet være av. Båter blir rodd og skip skjøvet eller kjørt med midtstilt motor. Farkosten skal gå rimelig beint såvel mot som med og på tvers av vinden. Svinger farkosten til vinds må den bli mer attsett. Faller den av må lasten framover. Det beste er å ha båten så framsett som mulig, uten at den søker til vinds (blir logjerrig) i sidevind.

Å finne ut av dette er avgjørende for trygg seiling. "Du skal segle han som han blir rodd" sa de gamle.

Vi ser også på "ekcja", faret bak båten i sjøen. Drar den med seg" hele havet" eller slipper den? Det kreves trening å kunne vurdere ekkja. På båter og roskip bruker vi også Toprøva til å kontrollere at årene er passelig lange og passelig tynne. Vi finner ordninger for manøvrering med årene (inn og ut av båten) og trener på å ro i aktuelle rotakter etter situasjon, vær og farvann. Etter første rotur blir årene skautet, slik at de tar sjøen rett. Etter skauting blir de prøvd på ny. Det blir som regel mye arbeid i land i løpet av denne prøva.

5. Kontroll av styret

Nå er farkosten bein og rett på sett. Vi kan derfor kontrollere at styret virker som det skal. Første kraver at midtstilt styre skal styre båten beint fram. Svikter dette, må vi øke suget på den side som farkosten svinger til. Deretter må vi se etter at styret virker like godt til begge sider. Med et like stort utslag skal det svinge like godt til styrbord som til babord. Om ikke må styre og/eller oppheng justeres. Denne testen er særlig viktig på farkoster med sidestyre.

6. Reise riggen.

Vi ser at alt ligger som det skal og at mastra kommer godt opp. Viktige detaljer er kjerring, masterspor og heiseinnretningene. Mastra skal stå loddrett på sjøen og ha en svak kryll attover. På mange båter og noen skip er det naturlig å trene på reising og felling av riggen.

Vi ser over stag og vant. Vi setter riggen så stramt vi kan. Det vanlige er først å stramme staget og så ta etter på vantene. Når mastra kommer akter om loddrett, eller krylen minsker for mye, tar vi etter på staget igjen. Slik må vi holde på minst i en måned etter at en ny rigg er reist.



7. Kontroll av utstyr

Før farkosten kommer under seil skal alt utstyr være på plass. Vi legger ikke under seil uten å ha med det som trengs til ankring og fortøyning under ulike vilkår. Dertil tar vi med det mest nødvendige verktøyet, reservedeler og materialer for rask vøling av ting som kan ryke. Dessuten nødutstyr, kommunikasjonsutstyr og hjelpeframdriftsmiddel, (for eksempel årer og/eller motor, eller flåte med motor, eller hjelpebåt som kan slepe). Vi går gjennom nødprosedyrer og metoder for å skyve/slepe. I tillegg prøver vi metoder for ankring og letting avanker.

8. Prøve seil og løpende rigg

Vi går igjennom de grunnleggende prosedyrene for heising og plating av seil. Vi trener på "nå vett vi" og "ta i hop". Etter forholdene kan dette bli gjort ved, kai eller utpå.

Vi ser etter at alt som gjelder den løpende riggen er trødd rett og virker som, det skal: seil og toppseil, skaut, bras, rakke, rakketalje, priar, evt. gyrdlinger og gitau, løft, søftband, råløkker, håndsofte, bonetter og bonettlisser, klør, hals, smett, boline, gå seil (fokke). Vi kapper alle ender som er for lange, og takler/rører alle løse ender. Mast, rakke og bonettlisser blir talget.

9. Første fase i seilingen

Den første seilturen bør gå for seg i lett vind. Vi kjenner etter at båten er på sett - svinger like lett både til og fra vinden for begge halsene. Vi er meget oppmerksom på at stående rigg ikke gir etter mer enn det som godt er, og setter den når det trengs. Så snart som det er rimelig prøver vi på vendinger, først under stag og så over stag. Vi trener på å ta i hop og å vette straks etter. Vi merker oss alle detaljer. Denne første seilturen varer sjelden mer enn omkring en time. Det er mange småting som må rettes på.

10. Andre fase av seiling og utprøving av prosedyrer

Først ser vi til at rettingene fra den første turen virker som de skal. Nå er det spørsmål om seilet er rett plassert, om det er rett skåret og passelig stort. Seilet skal stå pent. Få cm flytting av halsen kan avgjøre. Vanlig feil er å tøyse halsen for langt fram. Da får vi "heng". Kommer halsen for langt bak står seilet for mye på tvers. Når vi sikter forbi mastra og loddrett inn i et vanlig firskåret seil, skal seilets midtstav stå omtrent parallelt med mastra.

Det kan skje at beste sett for roing ikke passer for seilet. Da er det plasseringa av seilet som må justeres. Noe annet kan være direkte farlig. Vi kan stage mastra fram- eller bakover. Vi kan flytte mastersporet. I verste fall kan vi bli nødt til å skjære seilet smalere eller legge inn en ny midtstav.

Vi kan endre fasongen på seilet gjennom å gjøre midtstaven trekantet, slik at seilet blir mer eller mindre trapesformet enn det var før endringa.

Vi kjenner etter at letten er rett. Vi kontrollerer at vendingene går greit så vel med som mot vinden. Vi kan seile "dit vi vil". Etter hvert kan vi tåle mer vind.

Nå kan vi gå løs på de prosedyrene som er spesielle for det fartøyet vi har for oss. Oftest finnes det tradisjon knyttet til båttype og -størrelse, men av og til må vi selv finne effektive, lettvinde og trygge handlingsmønstre. Vi tar utgangspunkt i det vi vet fra tradisjonen og kobler dette til

de praktiske erfaringene vi gjør om. bord. Hele tida er det "det sterkeste tenkelige været" som er orienterende for det mønsteret vi legger opp til.

Vi ser på hvor stort mannskapet trenger å være i lett så vel som i tyngre vær. Ofte overbemanner vi farkostene, særlig på kurs og seminar. Prøveseilingene tar allikevel sikte på å avklare prosedyrer for minste mulige mannskap. Derfor bør vi bytte på å være "kritiske passasjer".

Etter hvert ser vi om seilene er rett skåret eller om vi må "trøkk i hop tærnan". I verste fall må seilet skytes om (telna/liktauet må syes fast på ny). Det blir mange seilturer og mye arbeid på land under dette punktet.

11. Prøving av/trening på verste situasjon

Før eller seinere kommer alle farkoster ut i en situasjon hvor det dreier seg om å gjøre det rette for å hindre forlis. Derfor går vi gjennom det som farkosten byr på av vilkår for living og krymping av seil, heising av stormseil, tilrigging av nødrigg, felling av master i nød, olje, tau og seil på sjøen, ankring i kuling og storm, prosedyrer ved grunnstøting og forlisfare for forlis. Alt blir prøvd og øvd.

12. Hardseiling

Når alle punkt er prøvde, repeterte, korrigerte og prøvd igjen, er vi etter hvert klare for hardseiling. Det er tre forhold vi nå prøver ut:

Tåler farkosten fart? Blir den logjerrig eller avfeldig av farten? Dersom båten ikke er god på dette punktet kan det være feil med plassering av rigg, eventuelt at seilet er for bredt eller for smalt. Men helst er det at kjøll, løp, lotting ikke er som de skal. Noe kan vi da korrigere med å høvle av eller legge på kjøll/lott. Det siste er enkleste åtgjerd.

Hvordan ter seg farkosten i høg sjø? Vi krysser, seiler rømt og unna vinden. Særlig kjenner vi etter at letten er god og at farkosten renner beint. "Ver han seg" (verger han seg i sjøen) eller er det et "vaskarfat"?

Den viktigste delen, og den som krever mest erfaring, er å vurdere om farkosten holder eller slepper. Har den passelig sett? Er det tendens til for mye sett, at han vil grave seg ned akterover, da må lasten framover. Er det tendens til å ta løst må lasten bakover.

Ved prøveseiling i hardvær kan det skje at vi kommer fram til en annen sett enn den vi har lagt oss på tidligere. Det kan bli slik at vi må tåle en farkost som ikke er på sitt beste i godvær, fordi vi må kunne stole på den når det røyner på.

Det kan også bli aktuelt å endre på selve skrogformen. Mange gamle båter bærer spor av slike endringer og tilpasninger etter bygging. De løsnet på naglene og la kiler eller klosser under bandene framtil eller akterover, alt etter hvilken feil båtene hadde.

Endringene kan føre til at vi må gjøre om hele prosedyren. Olav Dolven fra Hitra fortalte at båten kunne komme både to og tre ganger på båthaugen før karene var sikre på at han gikk som han skulle i alt slags vær. Vi kan få oss ei arbeidskrevende økt.



Vi er etter hvert klare for hardseiling.

Uforutsett

Til slutt må vi på ny minne om at det kan dukke opp uforutsette problem. Disse må vi ta dersom og når de kommer og på den måten som situasjonen krever.

Erfaringene viser at uforutsette ting gjerne går på styrken i skrog og rigg. Nye båter er ikke alltid laget med samme krav til kvalitet i materialer og sammenføyninger som de gamle. Derfor må vi holde øye med at alt holder slik som det skal. Vi har også opplevd at skrogforma på nye båter er endret i forhold til opprinnelige måleregler. Dette kan i verste fall gi forlis. Vi har opplevd slike.

Regelverket

Å kommentere eller fortolke lovverk og foreskrifter er en oppgave for jurister, men heller ikke de kan alltid gi klar beskjed. Saka må i tilfelle prøves i domstol. Når vi nå gir oss inn på å skissere det formelle regelverket er det derfor all grunn til å være forsiktig og ta alle forbehold: få ting av det vi skriver nedenfor er absolutt og skråsikkert. Allikevel: lovene gjelder for oss alle, og vi er skyldige å kjenne og følge dem.

Det har rådd stor uvisshet om reglene for kulturell aktivitet på sjøen. Selvfølgelig får hver og en drive et utstrakt friluftsliv i tradisjonelle bruksbåter, sammen med familie og venner. Mer uklart er det når vi tar betalt for opplegg, kurs og turer. Etter ei forskrift fra Sjøfartsdirektoratet av den 1.5. juni 1987 kan deler av den virksomheten som blir drevet av kystlag, folkehøgskoler, leirskoler og museer forstås som passasjerfart. Da blir det i utgangspunktet stilt samme krav om sertifisering som ved annen passasjertrafikk. Skipper og mannskap må ha sertifikat, båten skal oppfylle samme krav som en hvilken som helst passasjerbåt etc.

Regelverket har aldri hatt til hensikt å vanskeliggjøre seriøs kulturell virksomhet med norske båter i Norge. Men det er uklart hvilken virksomhet som bestemmelsene egentlig omfatter. Derfor har dette slått tilfeldig ut langs kysten. Noen tiltak i farvannet mellom kulturformidling og turisme har fått oppleve motbør, andre har fått svevende og uklare svar på henvendelser, og andre igjen har fortsatt med å seile i smutthull og gråsoner til skipskontrollørens gode mine.

Utsiktet har altså myndighetenes arbeid for større sikkerhet på sjøen kommet til å så tvil om lovligheten i tiltak, som egentlig har et helt annet siktemål enn passasjerbefordring. Forbundet KYSTEN har - etter hvert i samarbeid med Folkehøgskolerådet og Kirke- og undervisningsdepartementet - tatt saken opp med Sjøfartsdirektoratet.

I samarbeid med øvrige nordiske land prøver vi nå å skape nye regler, som skal gi rom for kulturformidling, opplæring og opplevelsesrelatert virksomhet i tradisjonelle bruksbåter langs kysten. Arbeidet tar tid, og så langt har vi bare midlertidige regler å forholde oss til. Disse er å finne i et skriv fra Sjøfartsdirektoratet av 7.7. 1995:

"Instruks til Skipskontrollen om dispensasjon fra kravet om passasjersertifikat/tillatelse til begrenset passasjerbefordring for enkelte fartøy som pr. definisjon fører passasjerer"

Om noen er i tvil om lovligheten i den virksomhet de driver bør de altså kontakte Skipskontrollen i det distriktet de tilhører, og søke om dispensasjon fra kravene til sertifisering. Instruksen sier at slik dispensasjon kan bli gitt når visse gitte krav er oppfylt:

- Hensikten med virksomheten kan for eksempel være "offentlige etater, skoler, leirskoler og liknende for føring av egne ansatte, egne elever eller andre som arbeider i eller er direkte knyttet til virksomhetens primære oppgave". Denne oppgava kan være for eksempel undervisning/opplæring. Det kan også være opplevelser med spesielle farkosttyper, og her nevnes roing og seiling med nordlandsbåter og vikingskip som eksempel.

- Det skal ikke være mer enn 12 personer totalt om bord, pluss "fører"

- Farkosten skal være i god stand. Den må ha høvelig lenseutstyr, kommunikasjonsutstyr og - hvor det finnes brannfare - slukkingsutstyr. Videre må det finnes personlig redningsutstyr til alle om bord.

- Farkosten skal, ha kvalifisert og tilstrekkelig bemanning, og den må brukes i farvann og under vilkår som den er skikket for.

Videre blir det slått fast at ansvaret for drift, vedlikehold og sikkerhet hviler på eier og fører.

Vi ser at kravene i de midlertidige instruksene er rimelige og at muligheten for dispensasjon gir åpen vind for kulturformidling og opplæring. Det gjelder nå å vise at vi er tilliten verdig. Dette er ikke minst viktig med tanke på at nye og permanente bestemmelser er i vente.

- For det første skal vi søke om dispensasjon, dersom vi har mistanke om at vi driver med en virksomhet som etter paragrafen er å forstå som passasjerfrakt. At muligheten for dispensasjon foreligger er ikke ensbetydende med at dispensasjon er gitt.
- For det andre må vi holde grensen klar mot det som er passasjerfart. Reglene gir oss ikke lov til fordekt passasjertrafikk fordi vi seiler under et "kulturelt" flagg. Si heller nei en gang for mye enn å spre uvisshet om hva som egentlig foregår. Er du i tvil - kontakt Skipskontrollen og/eller Høvedsmannsutvalget.
- Sist og framfor alt må vi vise godt sjømannskap. Dette heftet skal leses som et innspill fra Høvedsmannsutvalget om hva godt sjømannskap og "kvalifisert bemanning" innebærer.



Litteratur

Generelt om bruk av tradisjonelle bruksbåter:

Gunnar Eldjarn og Jon Godal:

Nordlandsbåten og Åfjordsbåten, bind 1-IV. Lesja, ISBN 82-90795009. Svært detaljert og utfyllende om materialvalg og bygging, båtbruk og vedlikehold, med fokus på råseilbåter. Spennende avsnitt også om naturforhold, vær og vind. Også en meget verdifull og omfattende ordliste over tradisjonelt kystspråk.

Ole Crumlin-Pedersen og Max Winner.

Sailing into the past. Vikingskips-hallen i Roskilde, ISBN 8785180-11-4. Om rekonstruksjoner og utprøving av historiske båttyper. Avsnittet "Propulsion by sail" tar fordomsfritt og kunnig opp seilteoretiske emner og ulike riggtyper.

Vikingskipshallen i Roskilde:

Nordlandsbåten. ISBN 87-480-0275-5

Arctandrias skrifter nr 4.,

Rapport fra seminaret om bygging og bruk av nordlandsbåt, Håkøybotn, august 1988, ISSN 0333-2802 / ISSN 0802-314X. Gode artikler om emnevalg, utforming, seilteori, tauverk etc.

D. Liseth:

Sunnmørsåtringen. Sunnmøre Historiske lag 1911. Artikkelen forteller om sunnmørsåtringer og seiling av slike.

Johs. Kronborg:

Fra småårsfolkets liv under væreier og værtvang. Nordmøre Historielags årsskrift 1959 og 1960. Om geitbåt og seiling av geitbåt.

Vær og vind, lokale forhold ved kysten:

Statens kartverk; Norges Sjøkartverk:

Den norske los, bind 1-9. Dyrt bokverk, men svært innholdsrikt, saklig og nyttig, dels om generelle forhold ved kysten (bind 1: Allminnelige opplysninger), dels detaljert om hele kyststrekningen, stykke for stykke. Nyttige seilingsbeskrivelser og konsis navigeringskunnskap.

David Houghton:

Vær og vind. ISBN 82-09-10474-8. Dreier forlag. Generelt god om vær og vind i båtsammenheng. Mye stoff om lokale vindeffekter.

Petter Dannevig:

Sjøboka. Vær, vind og sjø på Norskekysten. Godt om typiske trekk for ulike deler av kysten. Gode tabeller. Nyttige avsnitt om strøm og bølger.

Meteorologi for privatflygesertifikatet, kurs 1093.

(Kjøpes fra Luftfartsbrevskolen/ANK, Postboks 3869, Ullevål Hageby, 0805 Oslo, tel 22 93 03 00). Utførlig om vær og vind, også om lokale effekter.

Vær og klima

(tidsskrift), ISSN 0803-3293:

"Kuling i utsatte fjellstrøk" nr. 2.1991

"Fjellbølger" | 2.1994

"Litt om føhn, den varme fjellvinden" 2.1991

Noe om lokale vinder 4.1983, 2.1984, 3.1979

Richard Creagh-Osborne:

Dette er regattaseiling. ISBN 82-05-09318-0. To aktuelle kapitler om vær (mye om lokale effekter), strøm og "seiltaktikk" i forhold til vind.

Navigasjon etc.:

Ola Storruste og Olav Tysnes.

Navigasjon. Kystskipperkurset, NKS, bok I

Olav Tysnes:

Kommentarer til sjøveisreglene. Kystskipperkurset, NKS, studiebok 2.

Olav Storruste.

Skipslære. Kystskipperkurset, NKS, studiebok 3. Nyttig om krengeing, stabilitet og sikkerhet

Seilteknikk etc.:

Sigurd Lorenzen:

Båt og seil; praktisk og teoretisk handbok i seiling med nordlandsbåt (Hefte, 58 sider)

Håløylaget, Nordal Bruns gate 22, Oslo 1.

Grunnleggende om seiling med åpen båt med sneseil. Generell seilteori på lettfattelig måte. Avsnittene om råseil, og begrepsbruken, er ikke like godt.

Vegard Heide:

Seiling med fembøring og tilsvarende råseglbåter. (Norsk standard). Notat på 4 sider om prosedyrer og båttop. Fosen Folkehøgskole, Rissa.

Erroll Bruce:

Seiling i hardt vær. ISBN 82-09-01895-7

Dick Kenny:

Trimming av seil og rigg. ISBN 82-09-10529-9. Skrevet for moderne regatta, men har mye overføringsverdi (ikke minst avsnittet om spinnaker for råseil)

C.A. Marchay:

Aero-hydrodynamics of Sailing. ISBN 0-229-11835-6. 700 sider og dermed grundig om seil og skrog. Teoretisk tilnærming.

Båtstell, tauverk etc.:**Helge Nilssen:**

Stell av nordlandsbåtens skrog og rigg. I Nordlandsbåten. Ottar nr 2. 1984 utgitt av Tromsø Museum, ISSN 0030-6703

Per Træholt.

Seilduksyng. ISBN 87-418-1998-5. Grunnleggende om, seilduksarbeid, også noe om tauverk. Håndbok i praktisk sømandskap I-II, ISBN 87-14-28284-4. Skrevet av en seilskuteskipper. Omfattende og grundig, dessuten morsom å lese. Mest nyttig om rigg- og tauverksarbeid.

Kaj Lund:

Knop, stikk og spleis. ISBN 82-527-0399-2. Utfyllende, praktisk rettet og detaljert om tauverk og wire om bord i båt.

Litterære skildringer etc.:**Arnfinn Aune:**

Hitterværing i ver og vind. I Årbok for Fosen Historielag. 1992

Ivar Aasen:

Storm og stille (novelle). I Halldis Morten Vesaas (red): Nynorsk novellekunst, Det norske samlaget 1965

Finn Myrvang:

Att i ariblå. ISBN 82-90030-84-3 (sidene 100-124 om stormseiling og forlis)

Ivar Toften:

Stormdagen 25. januar 1893. I Arctandrias skrifter nr 5. ISSN 0802-314X.

Johan Bojer:

Den siste viking. (Mange utgaver)

Olav Duun.

Tredje gongen og andre forteljingar. ISBN 82518-0464-7. Aktuelle stykker: "Gode grannar", "Han Sefanias Bruraskare", "Ruskeveir"

Førstehjelp:**Norges Røde Kors Hjelpkorps**

utgir læretekster knyttet til kurser i førstehjelp. Disse anbefales sterkt, liksom kursene.

Tidsskriftet KYSTEN

kommer ut med 4 nr/år og rommer svært relevant stoff om de tema som er tatt opp her. I sammenhengen vil vi særlig vise til følgende artikler:

- Ubehandlet tre må beskyttes, nr 2, 1981
- **Kort veiledning i puss og vedlikehold av fiskerbåtens skrog, maskin og tilbehør**, nr 2-1986, 3-1986, 1-1987
- **Leiarskapsstilen undra mange**, nr 2-1990. Jon Godal om rollen som høvedsmann i åpen båt.

Forbundet KYSTEN



For bevaring og bruk av eldre fartøyer og kystmiljø.

Adresse: Forbundet KYSTEN, Øvre Slottsgate 2b, 0157 Oslo.
Tel 22 42 42 84. E-post: forbundet@kysten.no