

Sluppen RUTH

Togtrapport for Sommertogt 2006

Januar 2007

Af
Niels Svarø
Skipper på sluppen Ruth

Til
Vikingskibsmuseet
Vindeboder
4000 Roskilde

Vedr.:
Sluppen Ruths togtrapport for Sommertogt 2006

Ref.:
Havarirapport 27 JULI 2006

Tillæg
A. Sejlplan
B. Togtets destinationer - havne og ankerpladser
C. Mønstringsliste

1. INDHOLD

1. INDHOLD
2. INDLEDNING
3. IDE OG PLANLÆGNING
4. SÆRLIGE OPGAVER OG FORMÅL
5. SEJLPLAN
6. BESÆTNING
7. SÆRLIGE HÆNDELSER
8. HAVARI OG ULYKKER
9. SEJLADSERFARINGER
10. KULTURFORMIDLING
11. EVALUERING

2. INDLEDNING

Ideen til Sommertogt 2006 opstod under Bådfælleslaugets møde i efteråret 2005 da Vikingskibsmuseet meddelte at man planlagde at tage Ruth på et længerevarende beddingsophold. Blandt laugets medlemmer opstod hurtigt tanken om en langt sommertogt som en rimelig kompensation for at Ruth ikke kom ud at sejle i sæsonen 2007.

3. IDE OG PLANLÆGNING

Da forslaget om et sommertogt på 3 ugers varighed blev kendt, indløb flere gode ideer. Peder, skipper på galeasen Vega, foreslog deltagelse i "Fyn rundt for bevaringsværdige træskibe" og efterfølgende sejlads i Østersøen.

Dette forslag rummede muligheder for spændende sejlads, kapsejlads med andre gamle sejlskibe, samvær med ligesindede sejlere, flotillosejlads mm. Det indeholdt også fordelene ved at have en slæber i nærheden hvis dette blev nødvendigt under anløb af fyldte provinshavne.

Gennem vinteren blev planerne diskuteret og især hvilke oplevelser man kunne forvente. Såvel "Fyn rundt for bevaringsværdige træskibe" som besøg på Christiansø var hyppige samtaleemner.

Med skibslaugets 7 medlemmer var det en klar forudsætning at der skulle hyres yderligere besætning. Ideen til en hvervekampagne blev lanceret og iværksat i Vallensbæk Sejlklubs Sejlerskole med det formål at skabe interesse for det gamle skib blandt skolens instruktører. En præsentation af skibet og dets historie med efterfølgende to dagsejladser på Roskilde Fjord vakte begejstring og medførte at 3 instruktører meldte sig til sommertogtet. Forhyring blandt Ruths Venner bragte den samlede besætning op på 14.

4. SÆRLIGE OPGAVER OG FORMÅL

Sommertogtet har dannet rammen for flere forsøg med ændringer i sejlføring og trim. Nye rutiner er også afprøvet. Formålet med forsøgene har været baseret på en trænet besætning og mulighed for bedre evaluering under sejlads med mere kontinuerligt præg end træningssejladser om aftenen i Roskilde Fjord.

Resultaterne er beskrevet under pkt. 9 - Sejladserfaringer.

4.1. Forsejl - ændring af facon

Afprøvning af tilpassede forsejl - stor klyver, mellemklyver, stormklyver og jager er modificeret således at sejlenes hule facon er ændret til et fladere sejl. Det er besætningens opfattelse at sejlene fra begyndelsen har været meget hule og ca. 10 års brug har medført yderligere hulning af især stor klyver.

4.2. Sejlads med Jager

Forsøg med forskellige trim af jager for aflastning af topstang. Erfaringerne med jageren har været begrænset til sejlads i let vind (max. 2-4 m/s). Problemet med dette sejl har været at træk-kraften påvirker topstangen så kraftigt at denne bøjede toppen fremover med ildevarslen-de knagen. Oprigning af en indhaler på jagerfaldet har flyttet belastningen længere ned og har dermed åbnet for nye trimmuligheder. Indhaleren er rigget som vist på gamle tegninger og malerier, fra faldbarmen til en blok ved foden af topstangen og videre til dækket.

Dette har medført at jageren kan nu føres i top i op til 5 -6 /ms uden synlig påvirkning af topstangen.

4.3. Dobbelte bomdirke

Afprøvning af nyt koncept med dobbelte bomdirke. Den oprindelige, enkelte bomdirk har kendelig indflydelse på storsejlet facon på den ene hals, uanset om bomdirken holder bommens position eller bomdirken er slækket helt af. Den giver et skarpt knæk i sejlet.

Sluppen RUTH

Togtrapport for Sommertogt 2006

Undersøgelser af gamle tegninger og malerier har vist, at sejlads med en luv og en læ bomdirk har været anvendt på skibe af sluptypen.

4.4. Storsejls hals

Storsejlets hals har hidtil kun været fastholdt af en halstalje der er fæstet på masten i kort afstand under bommen. Taljen kan i frisk til hård vind ikke holde halsbarmen ind til masten hvorved sejlets hulning øges i uheldig grad. Dette medfører ikke blot øget krængning men også farttab, fordi rorgængerens skal modarbejde skibets luvgerighed.

4.5. Ankring

Opankring og letning for anker for sejl. Ifølge "Manualen for Sluppen Ruth" er letning for sejl en endog meget vanskelig manøvre. En af dette års sommertogts opgaver har været at afprøve nye manøvre især ved letning for anker.

5. SEJLPLAN

Den oprindelige sejlplan med slutdestination Christiansø blev fravalgt. Dagejladser blev prioriteret høj og ved aftale med Vega som ledsageskib blev sejlplanen ændret efter sejladsen "Fyn Rundt" til Det Sydfynske Farvand, Lillebælt og Æbeltoft - se tillæg A & B. Den udsejlede distance er ca. 485 sømil.

6. BESÆTNING

Der har været i alt 14 besætningsmedlemmer involveret i togtet. Besætningens størrelse har varieret fra 5 - 8 mand med af/påmønstring i hver week-end - se tillæg C.

7. SÆRLIGE HÆNDELSER

Dette sommertogtet har budt på mange oplevelser af maritim karakter. Sejladsen fra Lyø til Als i frisk vind hvor Ruth loggede 8 knob over grunden og de efterfølgende kryds ind i den endog meget snævre rende til Dyvig i en let vind fra SØ og bare 4 meter til søbreden. Passagen i læ af Sejro i let kuling for fulde sejl og med en fart over grunden på næsten 9 knob. I kontrast hertil, det natlige indsejling i gabet mellem Rørvig og Hundested i let vind fra SV til anløb af honnørkajen i Rørvig Havn. Under denne sejlads meldtes skibets position fra GPS ned til skipper i kahytten som samtidig udsatte denne i søkortet og udstedte kommandoer til manøvrering af skibet. De passerede sømærker tjente som kontrol for navigationen.

Der har også været hændelse hvor Ruth har været i begivenhedernes centrum:

7.1. Et spektakulært anløb

Sejladsen til Kerteminde hvor fartøjer og skibe til "Fyn rundt for bevaringsværdige træskibe" skulle samles, forløb igennem et vindstille Storebælt med en slæber efter skonneren Maja. Kort før Kerteminde Havn holdt Maja baderulle og Ruth blev overladt til sin egen skæbne. Vi var dog kommet så tæt under land at en svag brise kunne fylde fok og storsejl. Landbrisen var af naturlige grunde vestlig og det krævede stor koncentration at sejle en meget spids bidevind kurs. Ved molehovederne begyndte den udadgående strøm at gøre sig gældende, men det lykkedes os at sejle ind i bassinet, svaje rundt og få en fortøjning i land. At det var lidt nervepirrende blev ikke opdaget af de mange mennesker der havde samlet sig på kajerne for at iagttage sejlskibenes ankomst.

7.2. En vinder på kapsejladsbanen

Efter ca. 4 timers forlægning fra Middelfart for slæb ned igennem Lillebælt nåede vi startområdet området syd for Årø. Trods sen passage af startlinien (20 min) sejlede Ruth op igennem feltet og gik i mål som dagens vinder i klassen for 20 BRT. eller mindre. Kapsejladsen forløb efter en fastlagt strategi og en motiveret besætning, opdelt i styrbord og bagbord vagt, hver 3 mand, samt rorgænger og skipper. Let vind og kursen fastmålt på mållinien gav fordelene i duellerne hvorefter Ruth passerede det ene efter det andet af fartøjerne i egen klasse og minsandten også de større skibe. Umiddelbart før passage af målstregen var der et betagende syn agterud hvor mere end 40 sejlskibe lå i eftermiddagens strålende solskin.

7.3. En "afgang med knas i"

Efter et par dage i Museumshavnen ved fregatten Jylland kastedes trosserne søndag kort før middag og Ruth svajede ud bassinet for fortrossen. Museets program var kanonskud med en skibskanon kl. 12:00 og den oplevelse ville vi gerne have med. Efter skuddet var rullet ud over havnen med et gevaldigt lysglimt var vi klar til at sætte fokken og stå ud af havnen. Men ak - blandt havnens øvrige gæstefartøjer var en moderne yacht med 5 sallinger (eller var det 7) og en dybgang på 4,5 meter ifølge skipperen. Han var også gået fra kaj efter kanonskuddet og stod før os ind i renden til havneudløbet. Her gik han desværre på grund og efter flere forgæves forsøg med kraftig frem/bak på skruen og manøvre med bovpropellen lykkedes det ikke at komme igennem renden.

Efter en halvtimes tid fandt jeg det betimeligt at praje skibet og anmode om passage. Ruth satte fokken, svajede rundt, hejste storsejlet og stod af havnen for en lænser, imedens vi vinkede til publikum på museet og til de champagnedrikkende gæster på den store yacht. Det var et stolt øjeblik.

8. HAVARI OG ULYKKER

I forbindelse med "Fyn Rundt for Bevaringsværdige træskibe" var arrangementet lagt i så faste rammer at Ruth var tvunget til at anmode om slæbeassistance ud til selve sejladsen og efterfølgende ind til den nye havn. Disse manøvrer forløb normalt uden problemer men under anløb af Fåborg hvor Ruth skiftede slæber gik det galt. Den kvitterede slæber, skonnerten "Fylla", manøvrerede for kraftigt med skruen og derved sugede Ruth ind langs sin skibsside hvorved topstang og salling blev revet ned - se ref. af 27 juli 2006.

Havariet medførte dog ikke ændringer i sejlplanen. Udover topstang og salling var der ikke skader på den øvrige rig. Der var ingen personskader, men en chockeret besætning. Efter nedtagning af de havarede dele, riggedes et nyt fald til jageren på undermasten. Den resterende del af togtet kunne gennemføres med jager men uden topsejl.

Sommertogtet har kun haft et enkelt tilfælde med personskade. Bådsmænden (Ask Nansen) trådte et stort søm op i sin fod på museets bro. Uheldet skete da han, barfodet, skulle bringe grejer i land fra skibet. Førstehjælp med brug af skibets medicinkiste iværksattes men for at imødegå evt. komplikationer blev han sendt til Roskilde Sygehus med en ledsager.

9. SEJLADSERFARINGER

9.1. Jageren

Sommertogtet har vist at jageren efter ændring af faconen har fået en væsentlig større udnyttelsesgrad. Tager man princippet om rebning som koncept for trim af jageren kan farten øges med op til ca. 1 knob. I praksis føres jageren højt(faldbarm halet til tops) i let vind og trimmes ned(faldet fires af og indhaler og skøde hales hjem) ved stige vindstyrke. Denne teknik har medført at jageren kan føres i vindstyrker op til hård vind(ca. 10 m/s) når skibet ikke hugger i søen. Ved denne vindstyrke danner jageren en vindtunnel i læ af klyveren og øger derved dennes trækraft. Ved vindstyrke på 6 m/s eller mere bidrager jageren til et vedholdende pres til en bedre afbalancering af roret.

Der har også været eksperimenteret med jagerens skødpunkter. Det oprindeligt anvendte skødpunkt ved klyverens skødpunkt benyttes nu kun ved ringe vind og skødpunktet flyttes agterover ved stigende vindstyrke. I praksis har kofilnaglen til bakstaget været skødpunkt for vindstyrker over ca. 4 m/s.

Jagerens skøde er nu et tov på ca. 35 meter fæstnet til skødbarmen med et lærkehoved på midten af skødet(manilla ø14 mm). Det lange skøde har da også givet anledning til problemer. Begge skøder skal være bemanded under stagvendinger for at imødegå at skødbarmen fisker i forstaget og skøderne skal være halet hjem under hele manøvren. I modsat fald vil jageren ikke skifte og skøderne slår med risiko for personskader.

9.2. Klyvere

Klyverskødets faste part er flyttet så meget agter som svineryggen tillader. Denne placering har sammen med de fladere sejl medført at vinden slipper sejlenes agterlig langt bedre end tidligere.

Udhaling af klyverens hals på klyverbommen har været genstand for flere forsøg. Halsbarmens positionen på bommen har indflydelse på sejlcentrets placering. Det har især betydning for mellem- og stormklyver. Erfaringen viser at mellemklyvers optimale udhal er ca. 1,5 - 2 meter fra nokken.

9.3. Dobbelt bomdirk

Tovværket - 50 meter ø22 mm. kunsthamp - er oplagt i to lige store længder og i bugten er der isat en kovs med bændselsel. Kovsen er monteret til bomnokken med en sjekel.

Tampene er skåret igennem hver sin skive i en to-skåret blok i undermastens top og ført til dæk hvor de er forsynet med en seksskåret gietalje. De seksskårne talje giver samme trækraft som på den tidligere bomdirkstrækker og med en gietalje opnås den fordel at den halende part er i det midterste hjul hvorved blokken ikke kæntre under indhaling. De to taljepar er anbragt agterst i styrbord og bagbord naglebænke i lønningen. Som taljer er 2 par skræddertaljer anvendt med tilhørende tovværk(25 meter ø14 mm. manilla). Længden af bomdirken er tilpasset ved opkortning således at gietaljernes vandring er ca. 2 - 4 meter.

Den dobbelte bomdirk har en klar fordel men den har også nogle ulemper. Den største fordel er større trækraft fra storsejlet foranlediget af en ubrudt facon. Med en luv og en læ bomdirk påvirkes storsejlets facon ikke idet bomdirkene trimmes individuelt og kan således tilpasses under alle vindforhold.

Den dobbelte bomdirk har flere ulemper. Når storsejlet sættes skal gaffelnokken vises ind imellem styrbord og bagbord bomdirk. Det kræver ikke blot ekstra opmærksomhed men at den læ bomdirk hales ud til gaffelnokken har passeret. En til tider vanskelig og tids-

krævende manøvre. Taljerne med tilhørende tovværk er med sin placering langs under-vantet ofte i vejen når man passerer forbi og flere besætningsmedlemmer har løbet hovedet ind i den løsthængende blok. Surrens blokkene vanskeliggøres sejlrulle især før anløb af havn.

9.4. Storsejls hals

Fixering af storsejls hals for at opnå bedre facon og flytte hulning længere mod agterliet er etableret ved en kæde der gennem halsbarmen er ført rundt om masten. Kæden fungerer lige som en mastering men dens længde kan justeres ved hjælp en sjekel.

Resultatet har positivt forbedret trim ved sejlads med vindstyrker på ca. 6 m/s eller mere med en fladere faconen i den forreste del af storsejlet. Desuden kan forliet bedre hales tot med halstalten. Arrangementet benyttes kun ved fuldt storsejl. Når der rebes forbliver kæden i halsbarmen selv om den i princippet kunne flyttes til nye halsbarm.

9.5. Sejlrulle

Under anløb af havn har der været eksperimenteret med to forhold til reduktion af skibets fart.

- Storsejls hals givet op med nedhaleren
- Storsejlet "skandaliseret" - pikfaldet firet af helt eller delvist.

Begge trim har givet overraskende gode resultater, især skandalisering har vist sig ganske effektiv til at afpasse farten under anløb af havnen.

9.6. Ankring

Forud for sommertogter lavede bådsmanden en katteline. Linen er ca. 4,5 meter ø16 mm. manilla med en kovs på den ene tamp og en krog på den anden. Katteline skal bruges til at katte ankeret, d.v.s. underbringe ankeret med pertyrlinen under kranbjælken og ankerets arm på svineryggen.

Under anløb til ankerpladsen skal farten løbes helt af før ankeret kastes. Kastes ankeret medens skibet gør fart gennem vandet vil ankerkæden vikle sig rundt om ankerstokken.

Det giver problemer når ankeret bjærges og skal kattes. En uheldig omstændighed under en manøvre som kræver hele besætningen og dens fulde opmærksomhed.

Når der lettes fra ankerpladsen er det en rutine at falde af for vinden med fokken. Oftest opstår der problemer efter denne manøvre eller som følge af manøvren. For at opnå bedre kontrol over omsvajningen for fokken, kan man ved hjælp af pikfaldet sætte storsejlet 2 - 4 meter på agterliet medens gafflen forbliver ved halsen. Når skibet er faldet af til kursen skal der blot hales lidt hjem på skødet for at få sejlet til at trække. Sejlet kan nu også sættes uden problemer. Derved undgås den panik der kan opstå hvis storsejlet skal sættes hurtigere end forventet. Delvis sætning af storsejlet giver også mulighed for andre manøvre end kun at falde af for fokken når der lettes fra en ankerplads.

9.7. Anvendelse af gummibåd med påhængsmotor

En oppustelig gummibåd med 25 HK påhængsmotor blev medbragt under togtet og var stuvet under styrbord forreste køje. Gummibåden blev under togtet benyttet til tre formål:

- Bådrulle
- Forlægning
- Landgangsfartøj

Bådrulle er et nyt tiltag som skal anvendes når sejlrullen "Mand-overbord" ikke kan iværksættes eller hvis forholdene kræve en båd i søen til bjærgningsopgaver.

Sluppen RUTH

Togtrapport for Sommertogt 2006

Under togtet har der været afholdt flere øvelser i hurtig oppustning af gummibådens tre luftkamre, ilægning af køl og trædørk, søsætning og montage af påhængsmotor og tank. Den hurtigste bådrulle med deltagelse af 4 mand var ca. 8 - 10 minutter fra varskoet "Mand overbord" til gummibåden var fremme ved det bjærgemærs som illuderede overbordfalden besætningsmedlem. For 2 trænede mand tager samme operation ca. 15 minutter. Formålet med øvelserne har været at opnå rutine men også at alle kan indgå i rullen på alle poster.

Forlægning af Ruth ved hjælp af gummibåd med påhængsmotor foregår med denne på en af skibets sider. En trosse fra motorbeslaget rundt om Ruth agterspejl fastgøres til modstående pullert. Gummibåden surres desuden med en forhaler og affendres. Med motoren drejet ca. 10 grader og halv kraft kan Ruth forlægge med 2 - 2,5 knob i vindstille. Forlægning i krap sø eller lidt sø med vindstyrke på 6 m/s bør undgås med det til rådighed værende grej.

Der har på togtet været 3 situationer hvor forlægning ved hjælp af egen gummibåd har været af vital betydning. I vindstille ved Sjællandsodde forlagde Ruth til en sikker kyst for opankring fra en position ved revet. Den valgte ankerplads ved Hjem viste sig at være meget udsat for voldsomme bølger fra flyvebådene til og fra Ebeltoft. I den lette vind ville en forlægning i sikker afstand til øens rev for sejl have krævet nogle timers arbejde og være forbundet med nogen risiko. Forlægning i vindstille og regndis til Museumshavnen fra Frederikssund.

Som **Landgangsfartøj** fra ankerplads med proviant og/eller besætning til havn eller andet skib. Denne funktion er vital for at kunne ankre op frem for et havneanløb.

9.8. Kabys

Til sejladserfaringer hører også resultaterne af de tiltag som iværksattes efter sommertogt 2005 foranlediget af brand i kabysen med personskade til følge.

Kabyssens to primusapparater er nu forsynet med slingregrej. Trælister er monteret på bordplader og fastholder apparaterne. Hvert apparat er forsynet med slingregrej til at fixerer kogegrejterne.

Optændingsmiddel til forvarme af brænderhoved er ændret fra flydende sprit til et faststof produkt.

Brandgrej i form af skumslukkere og brandtæpper er opsat.

Hovmesteren og hans medhjælper kan nu lave varm mad i søgang uden risiko for at primusapparaterne med kogegrej rovser på dørken. Optændingsprocessen er simplificeret og der findes ikke længere flydende brændbar væske i kabyssen.

Opsætning af brandgrej har øget sikkerheden i kabyssen med bevistheden om at hjælpen nær hvis der indtræffer en ulykke. En medicinkiste med det fornødne til behandling af brandsår indgår nu også i skibets udrustning.

De nye forhold har også medført mere bekvemme arbejdsforhold, f.eks. skal der ikke længere to mand til at tænde en primusapparat og man skal ikke længere være nervøs for primusapparaterne.

10. KULTURFORMIDLING

Det er vanskeligt at trænge igennem en mur af økonomiske interesser. Ikke blot de store skibe men også mindre fartøjer har betalende passager ombord eller er direkte chartret til dette arrangement. Disse forhold præger både sejladsen og aktiviteterne i havnene. Under Fyn rundt var det ikke muligt at lave direkte kulturformidling om Ruth. Med mere end 40 skibe og fartøjer var der stor trængsel i alle havne; det var umuligt at lancere omvisning eller fortælle om skibet og dets historie til en større forsamling. Formidlingen foregik derfor i mindre skala efter "fra mand til mand" princippet, hvilket også gav positive resultater idet denne direkte kommunikation gik rent ind hos de fleste. F.eks. blev vi ofte spurgt, hvorfor vi ikke havde startet maskinen. Den efterfølgende forklaring vagte altid stor undren.

11. EVALUERING

11.1. Generelt

Sommertogtet 2006 må anses for en succes, ikke blot for Skibslauget Ruth og inviterede gæster men også for præsentation af skibet i havne og på pladser hvor publikum normalt ikke forventer at møde en museumsgenstand fra Nationalmuseet.

Togtet har ansporet skibslauget til nye togter af længere varighed end blot en uge. Det giver ikke alene en større aktionsradius men giver også mulighed for at flere kan deltage. Det vil øge interessen for skibet såvel ude i landet som hos potentielle laugsmedlemmer.

11.2. Besætning

Den samlede besætning på 4 kvinder og 8 mænd har et aldersspænd fra 22 til 70 år, hver især med forskellig baggrund, uddannelse og social status. Det har bibragt meget forskellige erfaringer og et meget stort kompetanceområde.

Blandingen mellem laugsmedlemmer og nye gæster uden erfaring med sejladsen i så gammelt et skib har været gunstig. Aspiranter og "gæster" har indgået i manøvrering af skibet på lige vilkår som den faste besætning. Oplæringsprocessen har været lærerig for begge parter.

11.3. Skibet

Skibets tilstand og dets udrustning er generelt tilfredsstillende hvad angår sødygtighed, og manøvrering. Efter ca. 5 døgn i søen har træet i skroget "sat sig" og antallet af pumpeslag å 3/4 ltr. faldt fra 200 til 20 i samme interval(2 - 4 timer). Derimod er dæk og især kahytsruf meget utætte, møre og kræver reparation/udskiftning.

Sejlmagerens tilpasning af forsejlenes facon har forbedret sejlegenkaberne markant.

Anskaffelse af nye sejl er ikke længere aktuel; men fok og stor klyver bør fornyes inden for 3 - 5 år. Takkelagen er i god stand, dog bør vanterne trimmes. De seneste års supplement til udrustningen i form af blokke, manilla mm. har medvirket til togtets gennemførelse uden faktuelle mangler.

Den medbragte gummibåd og påhængsmotor som er privat eje, er gamle og nedslidte. En ny båd med en motor som er mere velegnet til forlægning er ønskelig f.eks. efter samme koncept som på Ottar.