

Sluppen RUTH

Togtrapport for Sommertogt 2008

August 2008
2 Udgave

Af
Niels Svarø
Skipper på sluppen Ruth

Til
Nationalmuseet
Vikingskibsmuseet

Vedr.:
Sluppen Ruths togtrapport for Sommertogt 2008

Tillæg

- A. Togtets destinationer - havne og ankerpladser
- B. Mønstringsliste
- C. Supplement

1. INDHOLD

1. INDHOLD
2. INDLEDNING
3. PLANLÆGNING
4. SÆRLIGE OPGAVER OG FORMÅL
5. SEJLPLAN
6. BESÆTNING
7. SÆRLIGE HÆNDELSER
8. HAVARI OG ULYKKER
9. SEJLADSERFARINGER
10. KULTURFORMIDLING
11. EVALUERING
12. DEN LØBENDE RIG
13. SEJLADS I RUM SØ
14. SLÆBEASSISTANCE OG FORLÆGNING MED GUMMIBÅD

Medlemmer af besætningen har efterfølgende fremsendt supplerende bemærkninger og kommentarer til enkelte punkter som er medtaget i nærværende udgave.

2. INDLEDNING

Formålet med Sommertogt 2008 har været at besøge Hirsholmene igen. Delvist på grund af en stående invitation fra øens beboere, men også for at de laugsmedlemmer og aspiranter, som ikke fik lejlighed til at besøge øgruppen i 2007, kunne få mulighed til at opleve denne særlige lokalitet.

Sluppen RUTH

Tograpport for Sommertogt 2008

3. PLANLÆGNING

Dette års sommertogt har været planlagt til uge 31 – 32 med Hirsholmen som slutdestination og med Anholt og Læssø som mulige anløb eller ankerpladser. For af- og påmønstring har havnebyerne Grenå, Sæby og Frederikshavn været nævnt som de foretrukne dog uden fast aftale.

4. SÆRLIGE OPGAVER OG FORMÅL

Der har ikke været nye opgaver til dette års sommertogt. Dog har det været et længe næret ønske at for et overblik over fartøjets fartpotentiale og afdrift. Måleudstyret har således været medbragt men ikke anvendt. Der har ikke været den fornødne sejltid og mandskabsressourcer til at gennemføre regulære testsejladser.

For at højne sikkerheden og som supplement til navigationen har Ruth lånt en GPS kortplotter af Helge Ask. Denne har, bortset fra nogle kryds i Læssø Rende i kraftig modstrøm og en lænser fra Asaa til Hundested Rende, ikke været anvendt til analyse af fartøjets sejlegenskaber.

Der har været anledning til at anvende og udbygge erfaringer med at anløbe havn med reduceret sejlføring i jævn til frisk vind (6 – 8 m/s). Resultater og erfaringer er beskrevet under afsnit 9.

Som noget nyt medbragte Ruth en kombineret brand- & lænsepumpe. Pumpen med tilhørende slanger var venligst udlånt af Ottar.

Der blev afholdt brandrulle med følgende erfaringerne med grej og rutiner:

- Pumpen skal have to af hinanden uafhængige startmuligheder
- Manuel snorestart må anses for risikobetonet
- Pumpe uden selvansugning giver problemer

Der har været en betrykkende foranstaltning at have denne pumpe med ombord, især p.gr.a. den forøgede vandindtrængning.

5. SEJLPLAN

Der har ikke været en konkret sejlplan for dette sommertogt. Anløbne havne og ankerpladser fremgår af tillæg A. Af- og påmønstring har været fastlagt til at finde sted i week-end'en 2 – 3 august.

6. BESÆTNING

Der har været i alt 9 besætningsmedlemmer involveret i togtet. Besætningens størrelse har varieret fra 5 - 7 mand med af/påmønstring – se tillæg B.

7. SÆRLIGE HÆNDELSER

7.1. Vandindtrængen i skroget

Under sæsonens første sejladser konstateredes en større uregelmæssighed af den indtrængende vandmængde i skroget end tidligere år. Det har ikke været usædvanligt at lænse 600 – 800 liter pr. døgn under de første sejladser, men efter nogen tid sætter træet

Sluppen RUTH

Togtrapport for Sommertogt 2008

sig og vi har lænset typisk 20 liter pr. døgn under normale forhold og op til 50 liter pr. døgn efter sejlads i frisk til hård vind.

Dette forhold har ændret sig markant i 2008. Allerede under forlægning fra beddingsopholdet i Hundested lænsedes hvad der svarer til 19 – 45 liter pr. time (ca. 1080 liter pr. døgn). Denne vandmængde aftog ikke som forventet i løbet af sommertogtets første uge. Her lænsedes tilsvarende for sejlads i let til jævn vind i Kattegat. At der er mere vand i skibet nu end tidligere bekræftes af, at når der er lænset tomt f.eks. om morgenen, kan der efter ca. 5 – 10 minutter lænses yderligere 30 – 50 pumpeslag, svarende til 50 – 80 liter vand. D.v.s. at der har stået 50 – 80 liter vand under garnering og mellem ballastjern.

På vej hjemover i Det sydlige Kattegat løb Ruth ind i en hård til stormende kuling. Allerede før vinden nåede op på kulingsstyrke lænsedes 90 – 125 liter pr. time (ca. 2.200 – 3.000 liter pr. døgn). Efter nogle timer tiltog vinden i styrke og vi mindskede sejl, men skibet var noget uroligt i den medløbende sø. Den indtrængende vandmængde, såvel under som over vandlinen steg herefter markant til 145 – 175 liter pr. time (3.500 – 4.200 liter pr. døgn) Indtil dette tidspunkt lænsedes hver time, herefter hver halve time og senere hvert kvarter. Efter ca. 2 timer under disse forhold overgik vi til mere kontinuerlig lænsning; idet der konstateredes "blankt" vand på dørken.

Inspektion af klædningsbord og fribord afslørede ingen skader eller direkte lækager i den del af skroget som udgør skibets lastrum. Dog kunne der flere steder ses vandindtrængen imellem bordene i SB og BB midtskibs især ved røstjernene i SB og vandet stod op imellem garneringsplankerne midtskibs. Et besætningsmedlem beretter at han kunne mærke vinden igennem nodderne i fribordet i midterste SB køje.

Tilsyn ved lænepumpens sugerørsstuds viste ingen tegn på fragmenter af værk, beg eller træstykker.

Med kontinuerlig lænsning kunne den indtrængende vandmængde pumpes ud og vi havde ikke længere "blankt" vand på dørken under den resterende del af sejladsen. Under denne del af sejladsen blev anvendelse af den medbragte brand- & lænepumpe overvejet. Pumpens sugesi er imidlertid af en sådan størrelse og form at den ikke umiddelbart kan placeres i bunden af skibet. Da vi ved nogenlunde kontinuerlig lænsning kunne pumpe den indtrængende vandmængde ud og derved holde dørken tør, fandt jeg det ikke påkrævet at brække dørken op for at anbringe pumpens sugesi et passende sted. Desuden var storlugen skalket og det var således ikke var muligt at føre sugeslangen ned i lastrummet til laveste sugested. Desuden nærmede Ruth sig Sjællands kyst og dermed renden ved Hundested – den kraftige rullende sø aftog og vi kunde se frem til et mere roligt farvand og læ for den kraftige vind.

7.2. Skibskompasset

Skibskompasset (spritkompas) har under sommertogtet givet stærkt varierende kurser. Tidligere har dette kompas haft en deviation på op til 6 grader og været stabilt og ensartet over hele kompasrosen. Ved sammenligning med den medbragte GPS udviste skibskompasset i år nu afvigelse på op til 16 grader og disse afvigelser var desuden fuldstændig uregelmæssige, d.v.s. ved sejlads på gentagen kurser viste skibskompasset ikke samme kurser Ny deviationstabel kunne ikke tilvejebringes ved at sammenligne skibskompasset og GPS-kursangivelsen.

8. HAVARI OG ULYKKER

Ruth har ikke haft havari på skrog/rig eller været udsat for større søulykker.

BB lanterne er beskadiget af en løsgående blok i bakstaget under sejladserne i Det sydlige Kattegat – se pkt. 9. Den er nu afleveret for reparation og forventes tilbage i fuld funktionsdygtig tilstand.

Et besætningsmedlem har i forbindelse med sejlrullerne pådraget sig en dårlig ryg. Skaden har efterfølgende fået diagnosen ”forstrukket muskler” og patienten har fået pålæg om at forholde sig i ro indtil videre.

9. SEJLADSERFARINGER

Sommertogtet har givet anledning til at udbygge erfaringerne med nogle sejlruller og manøvre der ikke har været anvendt særlig ofte. I de aktuelle situationer har netop disse sejlrulle r/manøvre været eneste mulighed.

9.1. Bomning i hård kuling

Undersejladserne i Det sydlige Kattegat for en hård til stormende nordvestlig kuling – Anholt målte 21 m/s – sejlede Ruth agten for tværs/læns med kurs mod renden ved Hundested. Storsejlet var rebet til 2' reb og klyveren var bjærget. Farten over grunden varigerede mellem 6 – 7 knob. På grund af 2 – 4 m sø var storsejlsbomnokken hævet ca. 1,5 – 2,0 m højere end normalt for at undgå at bomnokken blev fanget af en sø og derved forårsage havari på riggen.

For at undgå bomning holdt vi vinden lidt agten for tværs i stedet for ret agter. Derved anduvede Ruth Sjælland lidt vest for renden til Hundested. I et forsøg på at vende over stag måtte vi konstatere at i den i aktuelle situation kunne skibet ikke fuldføre manøvren. Vindretning og styrken og især den rullende sø tillod ikke skibet at gå igennem vindøjet. Under disse forhold var en bomning eneste mulighed for at komme over på den anden halse og væk fra kysten.

Efter varsko for bomning haledes storsejlskødet tot, hvilket var lettere end normalt på grund af den kraftigt hævede bom. Da roret blev lagt i borde reagerede skibet først langsomt men villigt og til alles forbauselse gik først storsejlet over og derefter bommen uden de kraftige ryk der forventes under disse forhold. Grunden til at sejlet ikke slog kraftigt over skyldes formentlig det meget slække agterli, fremkommet ved at hale hjem i bomdirkstrækker. I modsætning til et strakt agterli bryder dette ikke vinden som en flyvinge. Derved undgås at vinden med fuld styrke kan blæse frem over begge af sejlets sider.

Efter nogle sømil skulle Ruth atter skifte hals og en tilsvarende bomning gennemførtes uden problemer. Vi har efterfølgende praktiseret denne sejlrulle og må konstatere at Ruth bommer villigt og sikkert i såvel let til frisk vind som hård til stormende kuling.

9.2. Havneanløb med vinden halv eller foran for tværs

Det lille uheld under anløb af Roskilde havn med en last øl har givet anledning til mange overvejelser om et bedre og et mere sikkert anløb end blot at løbe ind for opskuddet.

Sluppen RUTH

Togtrapport for Sommertogt 2008

Anløb med fuldt storesejl er for ukontrollabelt og risikabelt og anløb med fok giver afdrift og ikke altid den fornødne styrefart.

Før anløb af Hirsholmen havn i let vind (4 m/s) fra sydøst og med vinden på SB fra agten for tværs til halvvind og foran for tværs, sænkedes peaken til vandret, og med et fuldstændig slægt skøde gik det meste af trækraften ud af sejlet – se figur 1. Under hele manøvren gav storejlet ikke anledning til de kendte problemer (begrave rorgængerens og blokkører rovpinden) og vi skulle blot hale lidt hjem i skødet når farten blev for lav.



Figur 1 Sluppen Ruth anløber Hirsholmen havn med sænket peak.

Anløb af Sæby havn med 6 – 8 m/s vind fra sydøst gennemførtes med nedrebning til 4' reb i storejlet samt fok. Dette sejlstel valgtes til denne vindstyrke når havnen skulle anløbes på en agten for tværs, halvvind og efterfølgende læns i selv havnen. Efter en noget besværlig klargøring med 4' reb forløb manøvren uden problemer. Sejlstellet gav den nødvendige styrefart igennem havnehullet trods kraftig nordgående strøm (ca. 1,5 knob), men ikke mere end hækankret kunne bringe skibet til standsning tæt ved kajen.

9.3. Stagvending med bakket storesejl

Til tider giver sluppens fyldige forskib vanskeligheder med at stagvende. At bakke forsejl, fok såvel som klyver, giver for det meste den fornødne hjælp med at passere gennem vindøjet. Vi har imidlertid oplevet situationer hvor dette ikke lod sig gøre og desværre ofte i kritiske øjeblikke, især under afsejling fra Museumshavnen i nordvest til nordlige vindretninger.

Sluppen RUTH

Togtrapport for Sommertogt 2008

Som en sidste udvej har vi forsøgt at bakke storsejlet; men dette store og tunge sejl kan ikke bakes på samme lette måde som forsejlene. Løsningen fandtes lige for, idet en trosses splejsede øje lægges om luv agter pullert og tampen føres rundt om bommen til samme pullert, hvor 2 – 3 mand haler hjem. I jævn til frisk vind kan denne sejlrolle bringe skibet igennem vindøjet; men vi må også konstatere at agter pullert er hårdt belastet.

10. KULTURFORMIDLING

Dette års sommertogt har vist at der bliver lagt mærke til skibet. I Sæby, Asaa og på Hirsholmen kunne folk fortælle at de havde observeret Ruth til søs og at de glædede sig over synet at det gamle sejlskib. Havneanløbene har ligeledes tiltrukket publikum og det er uanset om det sker for sejl eller under bugsering. Den spektakulære indsejling i Hirsholmen havn med sejlene oppe som det ses på fig. 1, betog de mange feriegæster på øen og dens faste beboere.

Besætning kunne ikke undgå at bemærke at der blandt publikum i det nørrejske også var mange som huskede Ruth fra besøget sidste år.

Som et bevis på interessen for gamle sejlførende skibe, fik vi en direkte opfordring fra Asaa havn til at deltage i havnens arrangement "Asaa havn i gammel tid", som er et projekt hvor man vil søge at samle skibe i havnen og genskabe miljøet i havnen som det var i sejlskibenes tid. Projektet er berammet til primo september i år. Desværre måtte vi afslå med henvisning til manglende besætning.

Interessen for Ruth medførte også en artikel i den lokale avis, Østvendssyssel Avis. Kort tid efter vor ankomst til Asaa mødte en reporter op som fotograferede og interviewede besætningen. Fra en bekendt i omegnen har jeg senere fået oplyst at denne artikel er blevet læst med stor interesse af avisens læsere.

11. EVALUERING

11.1. Generelt

På baggrund af dette togt's oplevelser med en markant større vandindtrængen end tidligere i skibets skrog, såvel under som over vandlinien og i begge sider, finder jeg det ikke længere forsvarligt at sejle med Ruth i rum sø under de nuværende forhold. Sejlads uden for renden ved Hundested anser jeg således ikke længere for forsvarligt idet vejrlig som hård vind til kuling forekommer i et farvand hvor søen også rejser sig og derved påvirket skibets skrog i grad hvor der i dets nuværende tilstand er en betænkelig risiko forbundet med sejladsen.

Den store vandindtrængen har også medført at det nu må konstateres, at der er klamt og fugtigt i skibet; trods den sædvanlige udluftning.

11.2. Besætning

Sommerens togt har bevist at en besætning på i alt 5 mand er den mindste besætning som kan sejle Ruth i rum sø. Denne størrelse giver mulighed for at gennemføre alle ruller og manøvrer fuldt forsvarlig og er en tilstrækkelig besætning såfremt der skal etableres vagthold i forbindelse med sejlads gennem flere døgn.

11.3. Skibet

Nodderne i skibets yderklædning, såvel under som over vandlinien kræver et nærmere eftersyn og formodentlig udskiftning af værk.

Anskaffelse af motordrevet brand- & læsepumpe med tilhørende slanger. Etablering af fast sugerør i bunden af skroget og med tilkobling af sugeslange på eller ved dækket. Denne installation gør det muligt at lænse under alle forhold, også når lugerne er skalket.

Trods ihærdige forsøg med at tætne nodderne i dækket med en blanding af savsmuld og tapetklister er dækket stadig meget utæt. Flere af de faste køjer har ikke kunnet anvendes p.gr.a. vandindtrængen og i kabys/privantrum er det utætte dæk også en ulempe.

Den tiltagende fugt i skibet kan medføre nye svampeangreb.

Skibets kompas bør efterses af en kompasmager.

Sluppen RUTH

Togtrapport for Sommertogt 2008

Tillæg A

Togtets destinationer – havne og ankerpladser

Lørdag	26/07	Museumshavnen til ankerplads nord for Rørvig havn
Søndag	27/07	Til ankerplads mellem Korshage og Nyrup bugt
Mandag	28/07	Let fra ankerpladsen
Tirsdag	29/07	Til ankerplads vest for Vesterby(Læssø)
Onsdag	30/07	Hirsholmen havn
Fredag	01/08	Sæby havn
Onsdag	06/08	Asaa
Fredag	08/08	Afsejling fra Asaa
Lørdag	09/08	Til ankerplads vest for Frederiksværk n. for Jydegrund Let kl. 20:00 for gummibåd & påhængsmotor til Kronprins Frederiks Bro
Søndag	10/08	Kl. 10:00 For slæb gennem broen til Frederikssund havn Afsejlede for slæb til Museumshavnen

Sluppen RUTH

Togtrapport for Sommertogt 2008

Tillæg B

Mønstringsliste

Uge 30 26 – 27 juli

Niels Svarø – skipper
Torsten Hald (kun 27/7)
Poul Heiede
Søren Werk
Lis Dahl Christensen
Lennart Larsen
Søren Laursen

Uge 31 28 juli – 3 august

Niels Svarø – skipper
Torsten Hald
Poul Heiede
Søren Werk
Lis Dahl Christensen
Lennart Larsen

Uge 31 4 – 10 august

Niels Svarø – skipper
Torsten Hald
Poul Heiede
Axel Skovgaard Miethe
Jens Peter Hansen

Sluppen RUTH

Togtrapport for Sommertogt 2008

Tillæg C

Supplement

12. DEN LØBENDE RIG

Forud for sommertogtet udskiftedes klyverfaldet, til trods for at dette tovværk kun har været i brug i to år og allerede endevendt efter første år..

Topsejlsskøde er kappet 2 meter på tampen til skødbarmen. Tovværket var slidt og var med kinker i kordellerne.

Topsejlsfald er meget forstrukket og bør skiftes ved næste oprigning.

Ovennævnte problemer med manilatovværket har givet anledning til at få undersøgt tovværkets styrkeegenskaber.

13. SEJLADS I RUM SØ

Dette års sommertogt gav anledning til en sejlads hvor Ruth var udprovianteret i samlet 4 døgn med en 6 – 7 mands besætning.

14. SLÆBEASSISTANCE OG FORLÆGNING MED GUMMIBÅD

Dette års sommertogt har atter vist at Ruth er til tider meget afhængige af slæbeassistance. Ikke blot i forbindelse med anløb og afsejling af havne men også med besejling af Roskilde Fjord.

Uden slæbeassistance havde det ikke været muligt af afgang fra Hirsholmen havn, idet kraftig nordgående strøm ville give store problemer i den ringe vindstyrke. Farvandet uden for havnen er snævert og består af mindre holme og lavtvandsområder. Den sikreste, farbare sejlroute er mod syd, men da Ruth ikke kunne holde sikker fart imod strømmen, tilbød stationsfartøjet på fuglereservatet at slæbe os ud i rum sø.

Anløb og afsejling af Asaa var ligeledes betinget af slæbeassistance. Under sejladsen fra Sæby til Asaa konstaterede vi en kraftig nordgående strøm på ca. 1,5 knob, som til stadighed forhindrede en sikker beholden fart. Da Ruth nærmede sig Asaa aftog vinden og med tordenbyger og omskiftende vinde drev vi mere end vi sejlede. Jeg fandt det derfor nødvendigt at gøre brug af en tilbud om slæbeassistance, som jeg havde fået af veteran-skibet "Brødrene", hjemmehørende i Asaa. Det var overordentlig påkrævet, da det viste sig at indsejlingen til havnen består af en meget smal rende med en meget stærk tværgående strøm. Afsejlingen skete for slæb med havnefogdens fiskebåd.

Sommertogtet har atter vist at Ruth ikke blot er afhængig af slæbeassistance men også af skibets gummibåd til forlægning. Gummibåden var således årsagen til at Ruth kunne lette fra ankerpladsen ved Frederiksværk, da kulingen aftog, og forlægge til anlægsbroen nord for Kronprins Frederiks Bro, inden vinden gik i syd og øgede til hård vind.