



Välkommen ombord
i
Sofia Linnea

Mars 2010

Inledning

Detta lilla häfte är ingen lärobok i segling. Det belyser bara sådant som är unikt på vedjakten Sofia Linnea och som dagens seglare ej är bekanta med.

Sofia Linnea har ingen motor, inga vinchar, maskiner eller annan kraftbesparande utrustning, som flertalet nutida seglare är vana vid. Den mäktighet och de krafter hon sätter i rörelse är det besättningens uppgift att tygla så att hon gör det vi vill hon ska göra. Att skjuta på detta tunga skrov i 8-10 knop, vilket inte är en ovanlig fart, skulle kräva en motor på 200-300 HK. Denna effekt har alltså hennes segel om de sköts rätt.

Innehåll

Vedjakten	Sid 3
Vedjakten Sofia Linnea	Sid 3
Ideellt arbete	Sid 4
Besättning	Sid 4
Livet ombord	Sid 4
Säkerhet	Sid 5
Man överbord	Sid 5
Rigg och segel	Sid 6
Segel	Sid 7
Detaljer ombord	Sid 8
Koffernaglar och knapar	Sid 9
Sätta segel	Sid 10
Bärga segel	Sid 11
Minska segel	Sid 11
Stagvändning	Sid 12
Gipp	Sid 13
Ankring	Sid 13
Lätta ankar	Sid 14
Förtöjning vid kaj	Sid 15
Utnyttjande av Puffen	Sid 16

Vedjakten

Störst, vackrast, snabbast.

Kring sekelskiftet fanns cirka 600 större roslagsjakter - sandkilar, klyvarskutor och vedjakter - på vattnen kring Stockholm. Det var kulmen på en 700-årig seglation mellan skärgården och huvudstaden.

Med piggeskutorna och vedjakterna kom sand till byggena, ved till kakelugnarna, hö till hästarna, fisk och potatis på borden i det växande Stockholm. Båtarna gav färg och vitalitet åt miljön kring kajerna.

Vedjakterna var de största av Roslagens fraktseglare inomskärs. De var anpassade till fjärdarna, de grunda vattnen och de trånga sunden.

Toppseglet på en smäcker rå 30 meter upp mot natthimlen fångade minsta bris och gav fartyget några knop i blanka vatten mellan tysta strandskogar.

Å andra sidan, med det lätt drivna skrovet och den stora segelmassan, drev en frisk vind upp en vedjakt i farter som i dag är praktiskt taget oslagbara av varje seglare i skärgården.

Nu är alla dessa fartyg försvunna. Deras uppgifter har övertagits av lastbilstrafiken och en betydelsefull epok i vår huvudstads historia var på väg att försvinna i glömska. Den sista jakten under segel, Sofia av Länna, sågs så sent som 1946 och den senast byggda, Greta Linnea av Yxlan, sjösattes 1921 och finns nu endast kvar som modell på Sjöhistoriska museet.

Vedjakten Sofia Linnea

Projektets Sofia Linnea målsättning är att åter levandegöra denna sjöfartsepok i Stockholms historia och samtidigt föra vidare en tradition och ett seglingskunnande från segelsjöfartens tidevarv. För detta ändamål har vi återskapat det genuina segelfartyget Sofia Linnea, som är en nybyggd rekonstruktion av vedjakten - den största, vackraste och mest välseglande typen av roslagsjakter.

En segling med Sofia Linnea erbjuder alltid lika fascinerande upplevelser, vare sig det gäller att fånga den lätta nattbrisen eller forsa fram med mäktigt bogsvall under frisk nordväst!

Ideellt arbete

Projektet Sofia Linnea är ett ideellt och kulturhistoriskt initiativ utan vinstintressen. Du kan vara med och stödja projektet genom medlemskap i **Föreningen Sofia Linnea**. Årsavgiften och eventuellt stöd inbetalas till föreningens plusgiro 60 36 18-0. Som medlem i föreningen får du tidningen "Sofia Linnea Nytt" samt erbjudanden att delta i anordnade föreningsseglingar, kurser och föredrag. Du är också välkommen att hjälpa till med vården av fartyget.

Besättning

Sofia Linnea bemannas under hela sommarsäsongen av ideellt arbetande besättningsmedlemmar, som utan ersättning är glada och stolta att få segla och vårda denna klenod och få ta hand om alla som vill känna på denna unika miljö.

Befälhavaren har det totala ansvaret ombord.

Båtsman leder det praktiska arbetet på däck och svarar för det löpande underhållet ombord.

Kocken svarar för intendentur, mathållning och för ordning under däck.

Skeppslaget utgörs av de 10 - 12 gäster som deltar i segling. Skeppslaget utgör fartygets besättning och sköter framförandet av detsamma (segling, navigation m. m.). Skeppslaget står även till båtsmans och kockens disposition för diverse andra uppgifter.

Livet ombord

Livet ombord är som sig bör primitivt. Var och en har dock sin egen koj och sin egen flytväst. Toalettbestyr görs lämpligen på däck. En torrtoa med ett minimalt sötvtattenbestyckat handfat finns under däck.

Säkerhet

Sofia Linnea saknar det mesta av de anordningar som ger den moderna människan den bekvämlighet och den säkerhet hon är van vid. Vi måste med block, talja och list få vårt fartyg att röra sig dit vi vill. Allt är tungt och det är stora krafter i rörelse. Mycket kan gå fel. Men med omdöme och ett lugnt och metodiskt arbete ombord är riskerna små. Regeln ombord är således att tänka sig för innan man gör något och att inte stå i vägen om något börjar löpa. En hand för båten och en hand för dig själv är en gammal sjömansregel värd att minnas.

- Repetera alla order.
- Om du är osäker på vad som händer om du gör en viss åtgärd så fråga. Mer bråttom är det aldrig.
- Stå inte på tågvirke som ligger högar eller i bukter. De kan börja löpa ut.
- Försök inte rädda en situation genom att greppa en löpande lina med bara händer om det inte är uppenbart att du kommer att lyckas. Brännskador i handflator är tyvärr inte ovanliga.
- Säkerhetssele ska användas vid äntring upp i masten och vid arbete på peket under gång.
- Livväst ska bäras av besättningsman i Puffen och vid arbete på peket under gång.
- Rökning är endast tillåten på däck och då i lä.

Man överbord

Den som uppräcker att någon gått överbord ropar högt och ljudligt ”**Man över bord om styrbord/babord!**” och håller ögonkontakt med den överbordgångne och pekar hela tiden mot denne. Övriga upprepar ”Man över bord om styrbord/babord”.

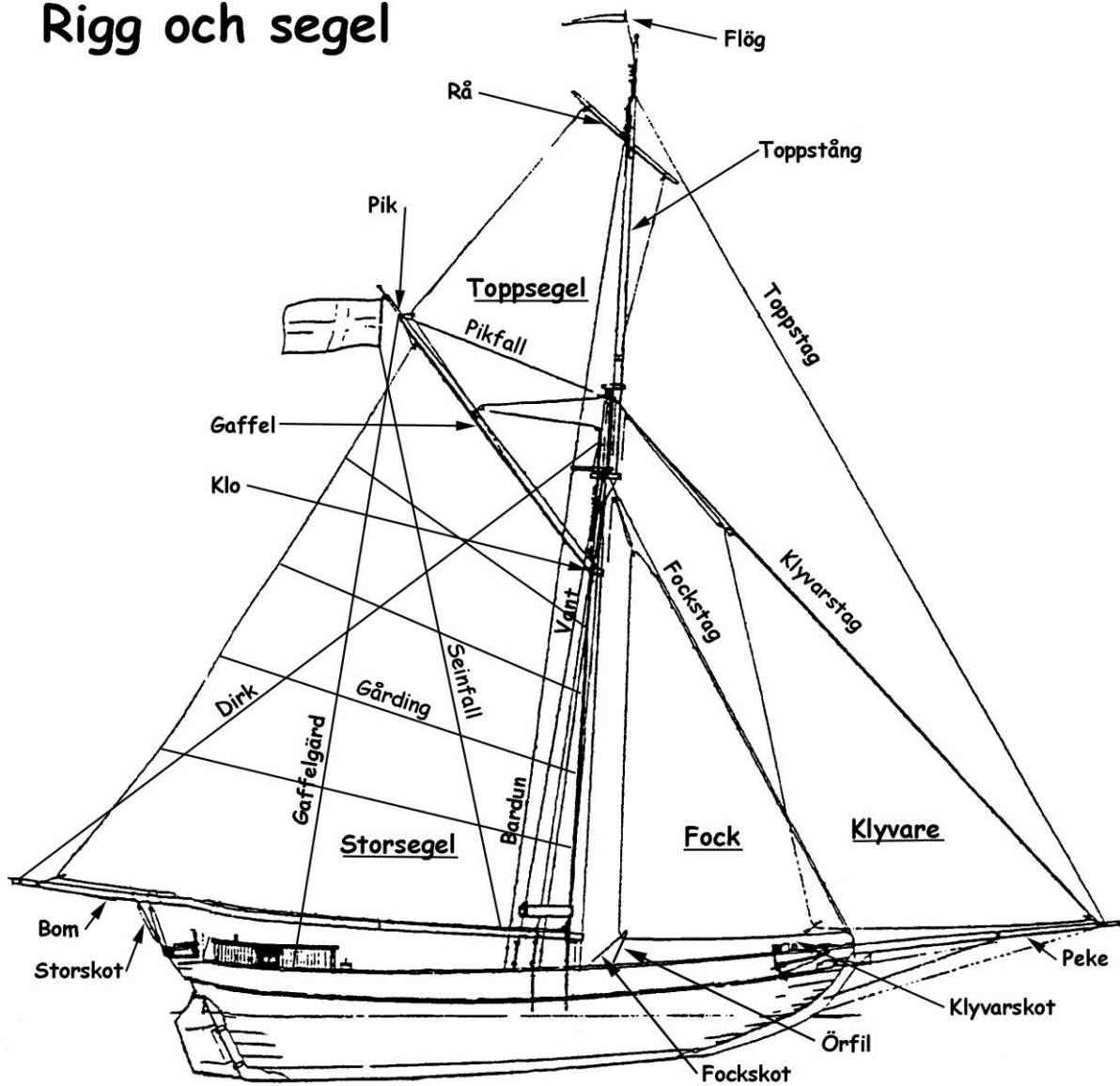
Minst en livboj kastas mot den nödställda.

Puffen bemannas och den överbordgångne hämtas hem.

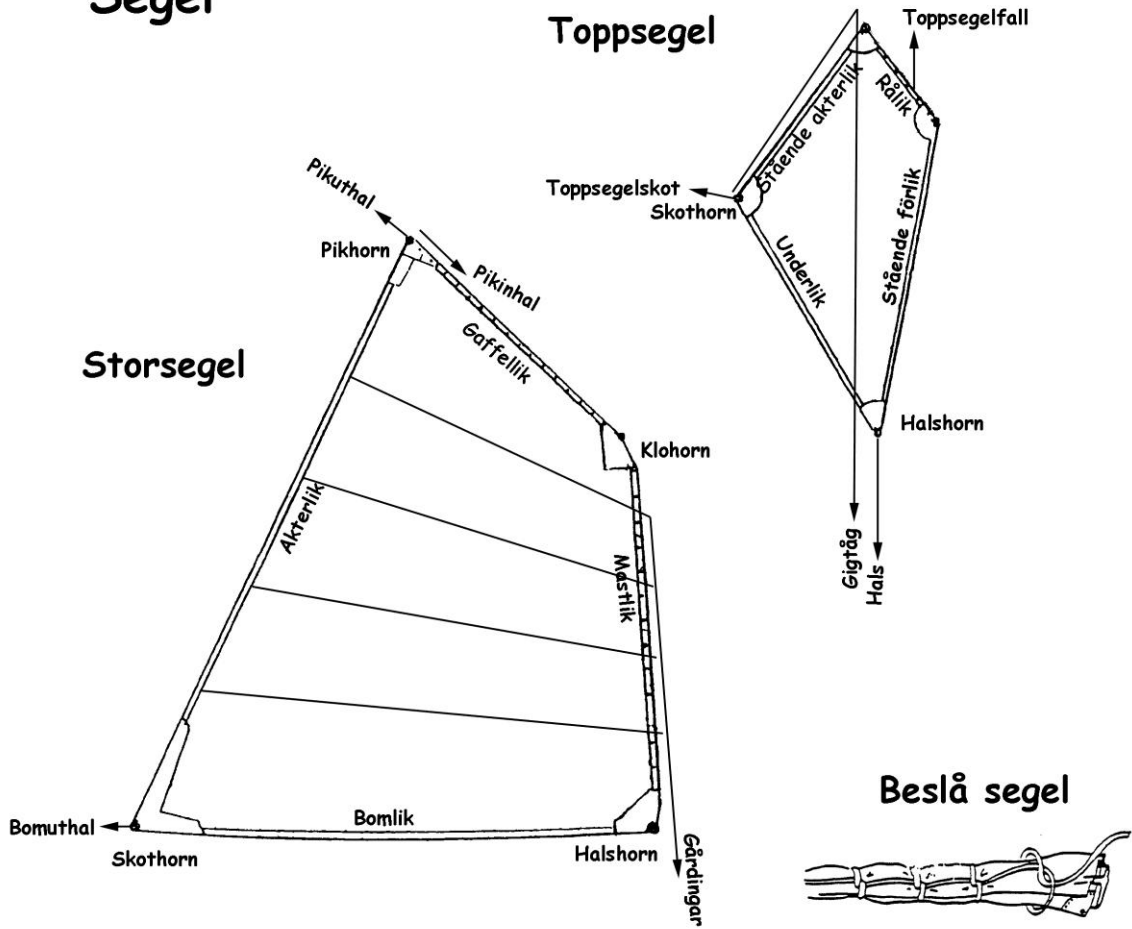
Sofia Linnea upphäver farten, drejar bi eller vänder.

Lämplig slinga eller sele iordningställs för den händelse den nödställda är skadad och måste hissas ombord.

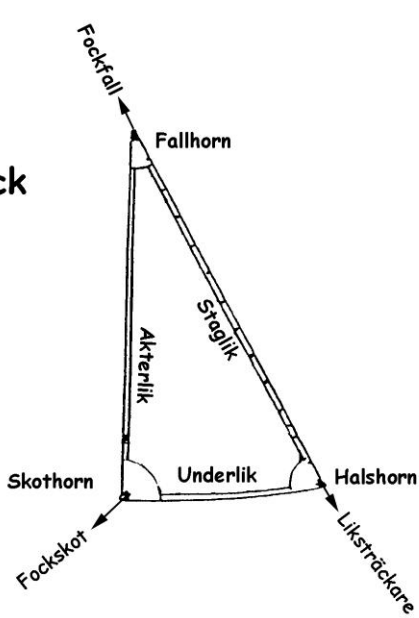
Rigg och segel



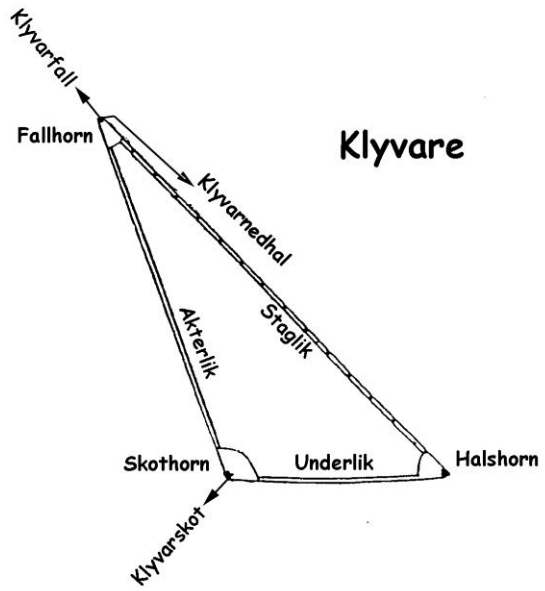
Segel



Fock

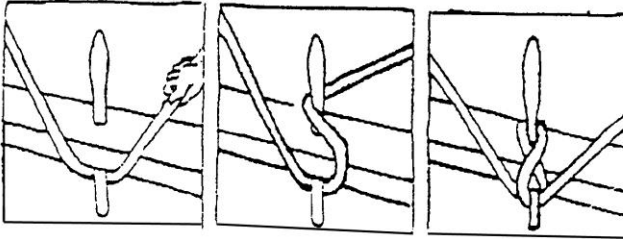


Klyvare

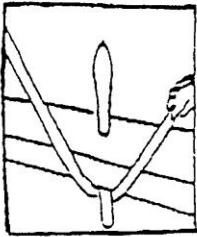


Detaljer ombord

Att lägga fast på nagel

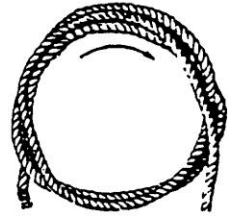


Tre varv räcker, Avsluta aldrig med halvslag.



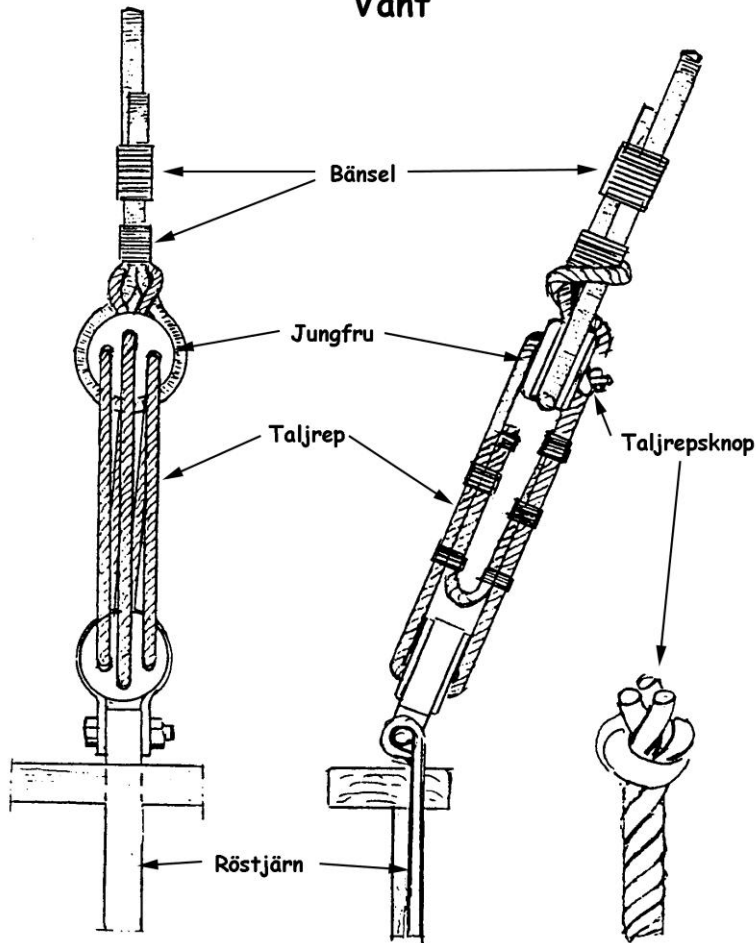
Avhåll.

Att skjuta upp tågvirke



Kvaja medsols

Vant



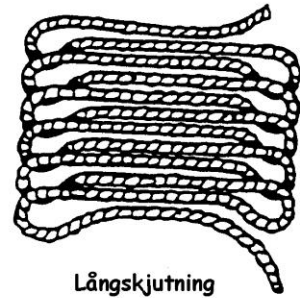
Bänsel

Jungfru

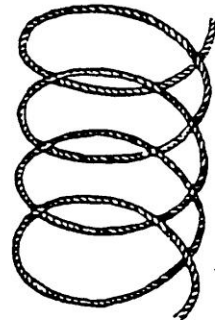
Taljrep

Röstjärn

Taljrepsknop

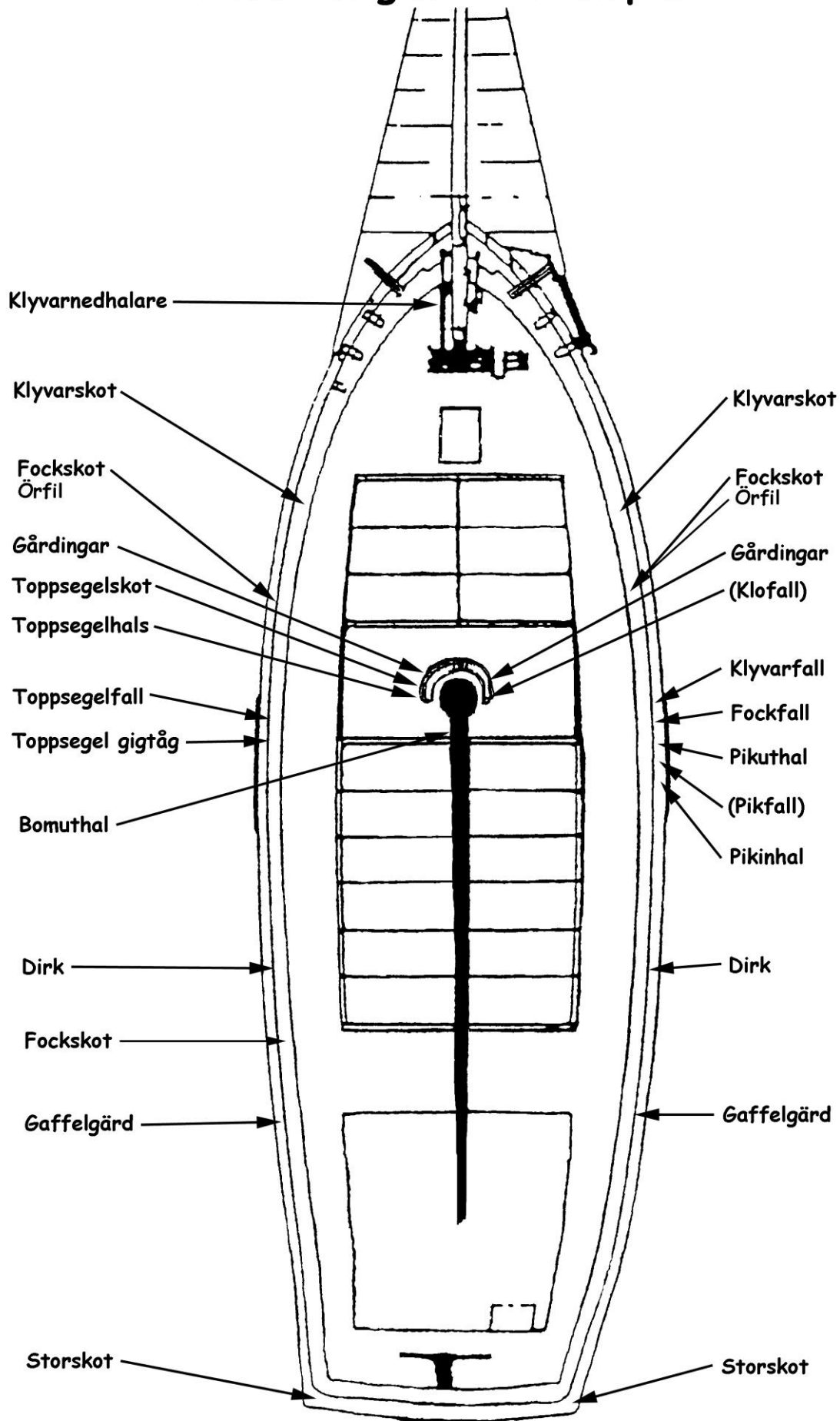


Långskjutning



I franska bukter

Koffernaglar och knapar



Sätta segel.

Vedjaktens rigg är en gaffelrigg med stående gaffel vilket innebär att gaffeln ständigt är uppe och storseglet beslås invid masten och hålls på plats av gårdingar. Vid segelsättning dras storseglets bomlik ut längs bommen till bomnocken och gaffelliket ut till gaffelnocken.

På kommando **"Klart att sätta storseglet!"** görs följande:

Beslagsband tas bort. Bommen dirkas högt och bomsaxen viks undan. Storskotet överhalas. Gaffelgårdarna hålls lagom spända. Fartygen styrs mot vinden.

På kommando **"Sätt storseglet!"** görs följande:

Gårdingarna läggs loss. Seglet dras ut längs bommen med bomuthalet. Gaffellikets pikinhal lösgöres. Seglet dras ut längs gaffeln med pikuthalet. Dirkena släcks så seglet står snyggt. (OBS en av dirkarna måste hela tiden bära bommes hela vikt då seglet ej håller för denna belastning.)

Fartyget faller av till kurs. Storskotet tas hem. Lä dirk lösgöres och överhalas så att den ej nöter mot seglet. Lä gaffelgård anpassas så att den ej hindrar bommens eller seglets rörelser. Lovarts gaffelgård anpassas så gaffelns vinkel mot vinden blir något större än storbommens.

På kommando **"Klart att sätta focken!"** görs följande:

Beslagsband tas bort. Fockskotet knopas fast i sin ögla på styrbordssidan.

På kommando **"Sätt focken!"** görs följande:

Seglet hissas. Stagliket sträcks upp med liksträckaren. Seglet skotas i lä. (OBS: Fördäcket är en farlig arbetsplats vid segelhissning. Örfilen kan vara elak. Blocket som löper på ledvagnen kan vara farligt för huvud, fingrar och händer.)

På kommando ”**Gör klart att sätta klyvaren!**” görs följande:
Beslagsband tas bort.

På kommando ”**Sätt klyvaren!**” görs följande:
Nedhalaren läggs loss. Seglet hissas. Seglet skotas i lä.

På kommando ”**Gör klart att sätta toppseglet!**” görs följande:
Beslagsbanden lösgöres. Toppseglets hals förs runt babords aktra bardun till nagel vid stormasten.
Segelsättningen styrs från däck med fyra linor. Fall och Hals jobbar mot varandra, Fallet hissar - Halsen firar. Skot och Gigtåg jobbar mot varandra, Skotet drar skothornet mot gaffelnocken - Gigtåget drar skothornet mot rånocken.
Sättningen görs lättast under segling på styrbords halsar då seglet blåser ut från riggen och trasselrisken minskar. Efter varje åtgärd klaras däckets upp.

Bärga segel.

Vid bärgning av respektive segel sker i princip samma moment som vid hissning men i omvänd ordning.

Minska segel

Sofia Linnea seglar bäst i vindar upp till cirka 6 m/s och alla segel satta. Hon seglar bra även utan toppsegel i dessa vindstyrkor.

Ökar vinden kan behov uppstå att minska segel. Då revning av de segel som sitter uppe ej går blir alternativet att ta ner ett eller flera segel. Toppseglet är det som först bärgas. Därefter står klyvaren på tur. Med storsegel och fock seglar Sofia Linnea hyggligt i vindstyrkor upp till cirka 10 m/s men blir då mycket lovgirig.

Ökar vinden mer krävs ytterligare segelminskning. Då kan man segla ”på smiten” vilket innebär fock och halvt storsegel. Storseglet dras därvid ej ut på gaffeln utan pikhornet blir kvar vid gaffelns klo. Seglet blir ett trekantsegel med något skrynkligt akterlik. Sofia Linnea tar sig fram med denna segelföring. Att segla bidevind går men grov sjö, som oftast förekommer vid dessa vindstyrkor, kan vara besvärande. Puffen som hänger där bak bromsar under dessa förhållanden avsevärt och kan göra att en stagvändning misslyckas. En god idé kan då vara att ha Puffen bemannad och ge fartyget lite extra styrfart genom vindögat.

Stagvändning (Vändning genom vinden)

Stagvändning innebär att fartyget styrs upp mot vinden och tvingas genom vinden med fladdrande segel för att därefter falla av på ny kurs.

På kommando ”**Klart att vända!**” eller ”**Klart att vända genom vinden!**” bemannas följande funktioner:

Lä klyvarskot, Lovarts klyvarskot, Örfilen, Lä dirk och Lovarts dirk.

På kommando ”**Loss klyvaren!**” lösgöres Lä klyvarskot och klyvaren tillåts flyga fritt under hela vändningen.

På kommando ”**Ror i lä!**” lägger Rorsman dikt roder. Rorsman avslutar giren cirka 100 grader från föregående kurs.

På kommando ”**Låt focken gå över!**” lösgörs örfilen och focken skotas i nya lä. Klyvaren skotas i nya lä.

Under vändningens gång ska dirkarna skiftas. Dvs gamla lä dirk ska sträckas och bli nya lovarts dirk och gamla lovarts dirk ska släckas och överhalas för att bli nya lä dirk. Under denna manöver får inte vid något tillfälle bägge dirkarna vara slacka. God kontakt mellan dirkbemannarna är nödvändig!

Efter varje åtgärd ska däcket klaras upp.

Gipp (Vändning undan vinden)

Gipp innebär att fartyget styrs undan vinden till den nya halsen. Denna manöver kan sluta olyckligt om den görs oavsiktligt.

På kommando **”Klart att gippa!”** eller **”Klart att vända undan vinden”** görs följande: Storseglet skotas hem hårt. Lä gaffelgård tas hem så mycket som bedöms tillräckligt för att gaffeln ska passera vindögat.

På kommando **”Gippa!”** eller **Vänd”** görs följande: Rorsman faller av ytterligare. Omedelbart innan bommen går över ropar rorsman **”Pass upp för gipp”** varvid samtliga håller sig ur vägen för allt som rör sig. Lovarts gaffelgård släcks tills gaffeln har lämplig vinkel mot vinden. Storskotet släcks tills storbommen har lämplig vinkel mot vinden. Förseglen skotas i nya lä.

Efter varje åtgärd klaras däck upp.

Ankring

Tre ankare finns ombord. Ett huvudankare, ett stockankare på 250 kg upphängt på styrbords bog, ett lunchankare på 150 kg upphängt på babords bog samt ett plogankare liggande på fördäck som nödbroms eller som hjälp vid varpning.

Vid segling är normalt styrbords ankare förberett för användning såtillvida att kätting finns upptagen på däck.

På kommando **”Gör klart att ankra!”** görs följande: Kontroll att tillräckligt med ankarkätting är upplagd på däck och lagd i bukter. Ankaret lossas från fartygssidan, hängs i kranbalken och frigörs från fånglina och säkerhetskedja.

På kommando **”Låt ankaret gå!”** slås sliphaken ut, ankaret ramlar i vattnet och kättingen rusar ut. (OBS håll undan för de upplagda kättingbukterna).

Då ankaret tagit tas lodskott och om behövt matas mer kätting ut.

Lätta ankar

Ankaret tas hem med det handdrivna ankarspelet.

På kommando **"Gör klart att lätta ankar!"** görs följande:

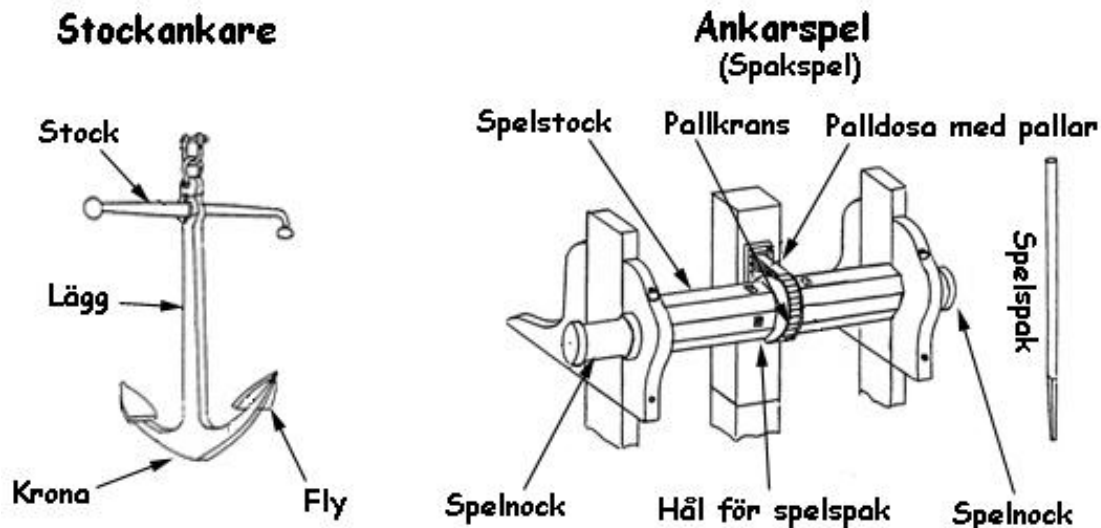
De två spelspakarna sätts på plats och bemannas med minst två personer. En tredje person har kättingkroken med uppgift att tillse att kättingen ej trasslar sig på sin väg genom trumman.

På kommando **"Lätta ankar!"** görs följande:

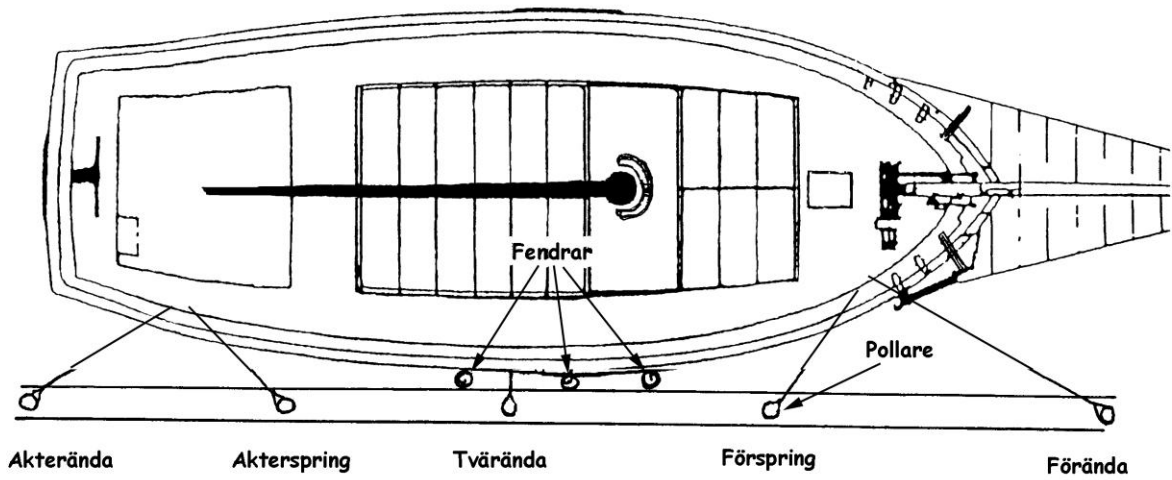
Ankarkättingen vindas hem. Då ankarkättingen står rätt upp och ner och ankaret ännu inte brutits loss från botten avbryts hemtagningen och rapporteras akteröver **"Rätt upp och ner!"**.

På kommando **"Vinda lätt!"** återupptas hemtagningen med fart och kläm. Det är nämligen önskvärt att ankaret tappar taget i rätt ögonblick så fartygen faller av åt rätt håll. När ankaret syns i vattnet rapporteras detta.

Efter denna manöver ska ankaret åter hängas på bogen och kättingen klargöras för nästa ankring, d v s tillräckligt med kätting tas upp på däck och läggs i bukter.



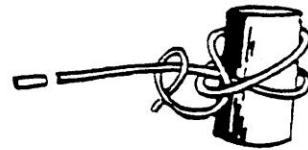
Förtöjning vid kaj



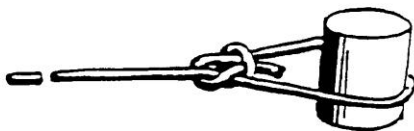
Knopar för förtöjning



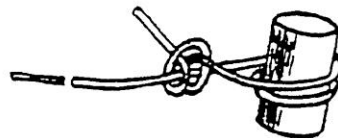
Avhåll medelst enkelt halvslag



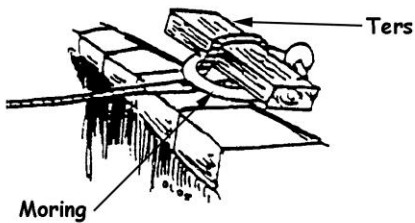
Dubbelt halvslag med enkelt halvslag om egen part



Pålstek



Rundtörn med dubbelt halvslag om egen part



Förtöjning av två förtöjningstrossar

Utnyttjande av Puffen

För Sofia Linnea, som saknar motor, är Puffen med skicklig förare en viktig del för säker framfart. Hon är robust, väl avfendrad och försedd med en kraftig utombordsmotor. Puffen bemannas normalt av två besättningsmän och utnyttjas bl a till:

- att genomföra transporter till och från Sofia Linnea
- att finnas till hands och eventuellt biträda vid manövrar
- att puffa alternativt bogsera Sofia Linnea då vinden uteblir
- att bärga överbordgången personal eller materiel
- att biträda i nöd

Samband mellan Sofia Linnea och Puffen sker med tecken, med rösten eller med handhållen VHF. Vid bogsering, puffning eller manöver nära Sofia Linnea hålls ständig ögonkontakt.

Olika sätt att med Puffen förflytta Sofia Linnea

Normalt puffar Puffen mot Sofia Linneas akterspegel. En säker metod som ger god manöverförmåga åt Sofia Linnea.



Traditionell bogsering kan vara äventyrlig om Sofia Linnea av någon anledning passerar förbi Puffen.



Bogsering långsides kan utnyttjas i lugnt väder. Puffen kan lämnas utan besättning. Säkerhetslina mellan Puffens nödstopp och Sofia Linnea måste ordnas.

