

Å hej ... å hå – allt om rodd

Text: Erik Imamura

Bild: Martin Wande

Långt innan man började segla var rodden det vanliga sättet att ta sig fram till sjöss. Ombord på Helga är rodden lika viktig som seglingen. Att manövrera Helga under rodd är ibland ungefär som att köra en jättelik kundvagn!

I Skandinavien finns inga belägg för att man använt segel förrän mot slutet av järnåldern. Längre var alltså våra skepp avsedda enbart för rodd. Det 23 meter långa Nydamskeppet från 300- eller 400-talet, som uppvisar en del likheter med Helga Holm, var ett roddskepp. Gotländska bildstenar från sen järnålder visar också stora roddfarkoster.

Rodden var viktig innan motorerna kom. Alla seglande allmogebåtar var även mer eller mindre avsedda för rodd. Det berättas från Stockholms skärgård att fiskarhustrur kunde ro en hel dag, från tidig morgon till sen kväll, för att komma från sin ö ute i havsbandet till marknaden i Stockholm. Från Norge känner vi till berättelser om riktiga ”maratonrodder” där fiskare som haft anledning att komma fram snabbt har suttit vid årona ett par dygn i sträck. Vi får förmoda att det var lika enkelt och självklart för dessa människor att ro som det är för en vältränad och van vandrare att gå.

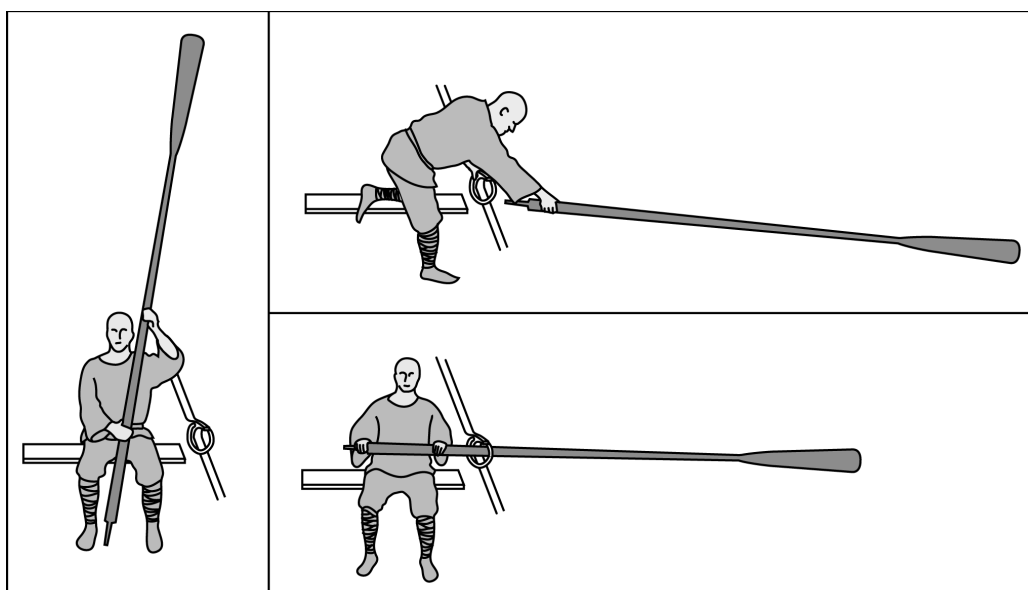
”Hur fort går det?” är en vanlig fråga i samman-

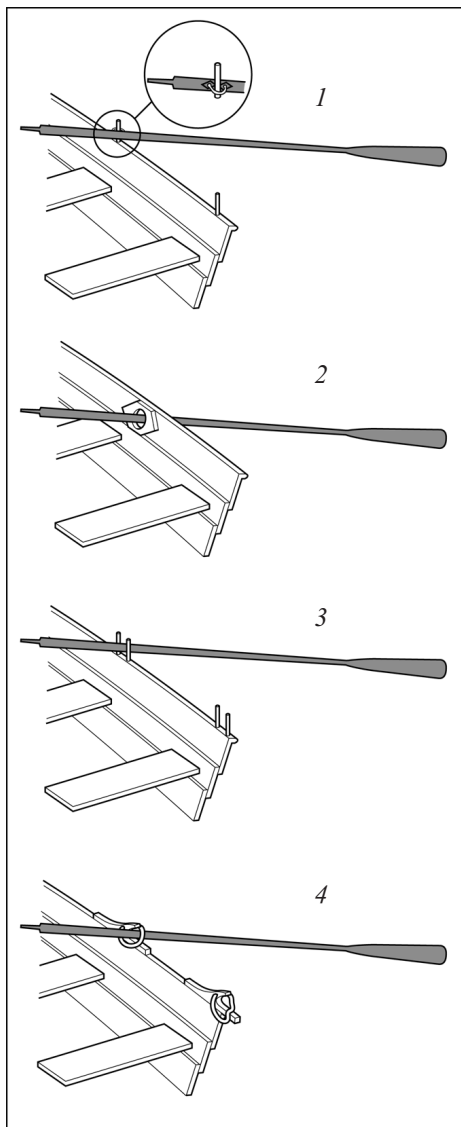
hanget. Med sitt stora luftmotstånd i form av rigg och höga stävar och med sitt relativt lilla antal åror hör Helga inte till de snabbaste roddfarkosterna, även om hon naturligtvis är snabbare än de årförsedda små handelskepp och bondeseglare som förekom under medeltiden. En någorlunda van besättning kan få upp Helga i en hastighet över fyra knop i korta spurter. Det är tänkbart att en riktigt vältränad besättning av skickliga roddare skulle kunna pressa upp henne i fem eller sex knop. En vanligare snitthastighet vid normal rodd är ca två knop.

När motvinden friskar i gör det stora luftmotståndet att det blir tyngre. Någonstans runt 7–10 m/s orkar man inte längre ro mot vinden. Då återstår bara att sätta segel och börja kryssa eller att lägga sig och vänta på bättre väder.

Årtullar

Helgas årtullar är av en typ som kallas håar. I en hå är själva relingen utformad som ett stöd för åran. En tamp som kallas håband håller åran på plats. På vissa båtar läggs åran först i hå, sen knyts håbandet om den. Helga däremot har fasta håband i vilka åran träs in. Detta gör man utifrån och in, se bilden.





Det finns ett stort antal olika typer av årtullar. Några av de vanligaste är:

1. En tullpinne. En ögla av trä, metall eller läder håller åran på tullpinnen. Förekommer bland annat på allmogebåtar från Gotland.

2. Århål. Vanligt på vikingatida båtar med lite högre reling. Det är inte en helt idealisk lösning. T.ex. är det lätt att oerfarna roddare skadar relingen om de inte lyckas hålla takten och ”fastnar” med åran i vattnet. När man inte rör täcks århålerna på en del båtar av luckor. Dessa är svåra att få täta och har en tendens att läcka in vatten. Många båtar har inte luckor för århålerna och då forsar naturligtvis vattnet in om man skulle kränga så hålerna hamnar under vattenlinjen.

3. Två tullpinnar. En flexibel och bra lösning, vanlig över hela Skandinavien, inte minst på senare tiders allmogebåtar.

4. Hå. Helgas årtullar är av denna typ. En vanlig årtull, framför allt på äldre båttyper. Det ovan nämnda Nydamskeppet hade håar. Notera håbandet som håller åran på plats. Det löper över åran på utsidan och under åran på insidan av relingen. (Se även bilden på tidningens baksida.)

Roddteknik

Vid rodd använder vi oss vanligen av fyra kommandon. *Ro* innebär vanlig rodd framåt. *Hamla* betyder att ro baklänges (det som inom flottan heter stryk). *Hamla* är ett gammalt ord som bevarats i vissa dialekter, t.ex. i Nordnorge och i delar av Stockholms skärgård. *Årorna ur vattnet* eller *vila på årorna* innebär att eventuell rodd upphör och man lyfter åran ur vattnet och avvaktar. *Årorna i vattnet* innebär att man sänker åran i vattnet och håller den still så att man bromsar farten.

Vid normal rodd i marschfart gäller det att hitta en vilsam teknik som tillåter effektiva, kraftfulla årtag utan att vara uttröttande. Det är viktigt att använda rätt muskelgrupper. Under större delen av årtaget är det rygg-, sätes- och benmuskler som arbetar. Armarna är helt raka och avslappnade, som en bit tågvirke mellan handen och axeln. Det är först mot slutet av årtaget, precis innan åran lyfts ur vattnet, när kroppen befinner sig i en kraftigt bakåtlutad position, som armarna bidrar till årtaget när de hjälper till att lyfta upp kroppen i upprätt position.

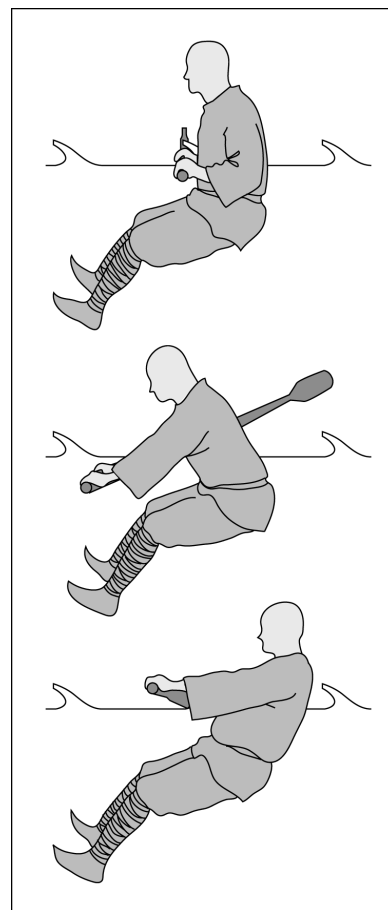
För att kunna ro på detta sätt är det viktigt att man har stöd för fötterna så man kan ta spjärn. På Helga kan man sätta upp fötterna på framförvarande tvärbalk eller toft.

Ska man orka ro längre sträckor är det viktigt med vilotag. Precis när årtaget är avslutat och årbladet lyfts över vattenytan stannar man till ca en sekund. Man sitter så i en relativt avslappnad, upprätt ställning med händerna intill kroppen. Detta ger kroppen en viktig paus som gör att en erfaren och vältränad roddare kan ro långa sträckor utan att tröttnas.

1. Vilopausläge mellan årtagen.

2. Armarna sträcks ut för ett nytt årtag.

3. Under större delen av årtaget är det ryggen och benen som arbetar. Armarna är raka och avslappnade.



En annan viktig sak är takten. Rodden blir effektivare om samtliga roddare är helt synkroniserade. På Helga, liksom på de flesta roddfartyg, sitter dessutom årorna så tätt att det med full besättning är nödvändigt att hålla takten, annars börjar man krocka med varandra. *Riktkarl* eller taktkarl kallas den aktersta roddaren. Vanligtvis är det ju en roddare på var sida, det blir då den som sitter på styrbords sida som är riktkarl. Det är denne som anger takten för hela besättningen. Om riktkarlen av någon anledning gör ett uppehåll i rodden så blir automatiskt den person som sitter bredvid ny riktkarl.

När allt stämmer i rodden, när man hittat rätt teknik och hela besättningen håller en jämn och kraftfull takt, då blir rodden tillslut ingen ansträngning. Man kommer in i en suggestiv rytm där tiden, liksom vattnet under kölen, passerar lätt och fort.

Det är vanligt att man får blåsor i nävarna när man inte är van att ro. Handskar är förstås ett bra skydd. Ett annat sätt är att smörja in händerna med färtalg eller annat fett. Det är också bra att försöka att skifta grepp om åran vid vilopauserna mellan årtagen.

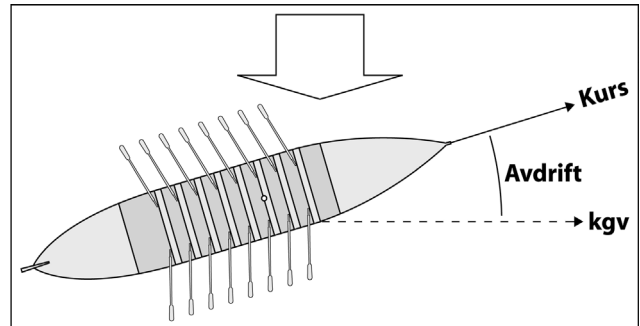
Åror är väldigt mångsidiga redskap. På grunt vatten kan man använda dem till att staka istället för att ro. Man sätter då handtaget i botten eftersom det tunna årbladet är lättare att skada.

Manöver vid vanlig rodd

När man ror är det är vanligen ganska enkelt att styra Helga med roddret. Det brukar inte vara något problem att kompensera om ena sidans roddare tar i lite hårdare. Helga är ovanligt kursstabil tack vare sin storlek och extremt långsmala form. I trånga kanaler, där det inte riktigt finns plats för årorna, kan man till och med lägga in årorna på ena sidan och bara ro på den andra. Så länge man håller god styrfart går det ändå att hålla kursen med hjälp av roddret.

Att Helga är kursstabil innebär också att hon girar ganska långsamt. Vill man göra en tvär gir under rodd kan man låta inre sidan i giren vila. För att ytterligare förstärka effekten ger man kommandot årorna i vattnet för denna sida. Vill man gira riktigt tvärt låter man inre sidan hamla. Med hjälp av årorna går det att minska girradien till noll och bokstavligen vända på en femöring men den manövern är inte särskilt snabb. Man måste först stoppa farten helt och därefter låta ena sidan ro medan den andra hamlar.

En faktor att ta hänsyn till vid sidvind är avdriften. Detta innebär att skeppet inte går rakt fram utan driver av en aning i sidled när vinden trycker på (bilden högst upp i nästa spalt). Fören pekar åt ett håll ("kurs")



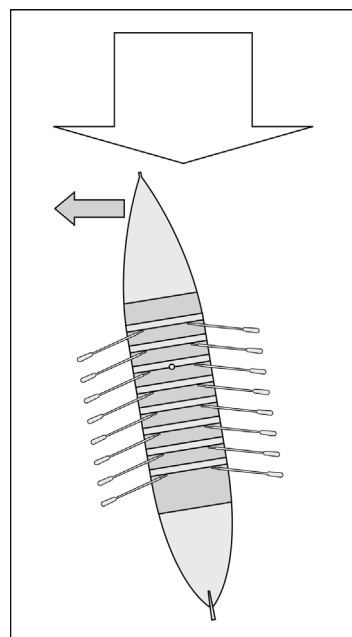
men vägen genom vattnet går några grader ner mot lä ("kgv" – kurs genom vatten).

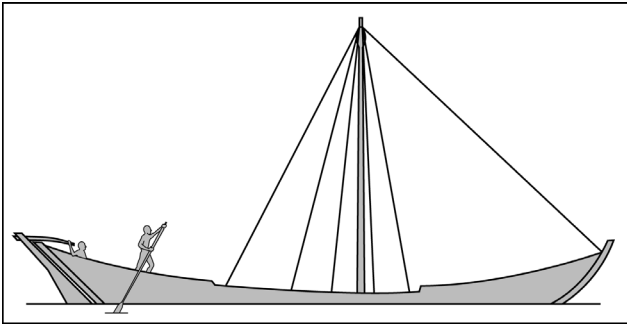
Vid rodd innebär hårdare vind automatiskt större avdrift. Dessutom ger lägre fart större avdrift. Vid riktigt hård sidvind kan man tvingas hålla upp för avdriften tills man går snett mot vinden. Farten minskar då drastiskt och avdriften blir mycket stor. Ökar vinden ytterligare i det läget går det inte att fortsätta ro.

Hårt väder

Vinden ger inte bara avdrift och minskad (eller ökad!) fart. Den vill även vrida skeppet så att det lägger sig med sidan mot vind och sjö. Vågor förstärker denna effekt. Att styra rakt mot hård vind kräver därför stor uppmärksamhet. Vinden vill ta tag i förskeppet och pressa bort det. När man ror med vinden akterifrån är effekten inte alls lika påtaglig. Detta kan ha flera förklaringar. Akterskeppet är lägre än förskeppet och fångar inte vind på samma sätt, men framför allt blir farten högre och därmed rodderverkan bättre.

Härav följer att det är lättare att gira med vinden än mot vinden om man ligger med vinden från sidan och ska vända helt om till kontrakurs.



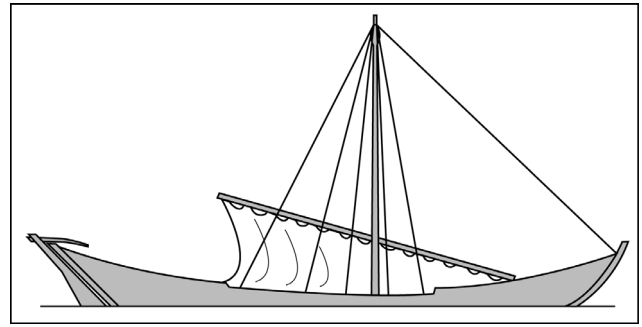


En åra som extraroder på styrbords sida

Ett sätt att förstärka roderverkan som med fördel kan användas vid hård motvind är att använda åror som extraroder (bilden ovan). Man kan använda förtöjningspollaren på akterdäck att vila åran mot. Det gäller sen att ro akterskeppet i sidled snarare än att bara hamla. Metoden kan även användas i hög fart, t.ex. när man vill gira snabbt under segel. Då orkar man inte ro i sidled utan det är bara att hänga sig med sin tyngd på åran och låta den fungera som ett effektivt extraroder.

Vill man ha särskilt mycket extra verkan och är besättningen stor nog, kan man naturligtvis lägga ut fler åror efter varandra på detta sätt. Eftersom det bara finns en förtöjningspollare på akterdäck så kan man istället låta en besättningskamrat sätta en fot på relingen som extra hå. För att åorna ska ha effekt bör de vara så långt akterut som möjligt, att göra så här för om akterdäck ger inte mycket effekt.

Vid riktigt hård sidvind kan det hända att vind och sjö håller skeppet i ett järngrepp. Ena sidan ror och andra sidan hamlar men hon girar inte alls. Om besättningen är så stor att man har en handfull erfarna seglare som inte sitter vid åorna kan man prova att använda seglet för att komma ur dödläget. Man hissar upp rån ca två eller tre meter utan att kaja ut den. Därefter



Förliga rånocken nere, Helga vill lova upp.

drar man t.ex. ner förliga rånocken om man vill lova upp. Aktre rånocken åker då upp så att en stor segelyta uppstår akter om masten vilket hjälper till att pressa ner akterskeppet (bilden ovan). Vill man istället falla av kan man dra ner aktre rånocken.

Tilläggnig vid kaj

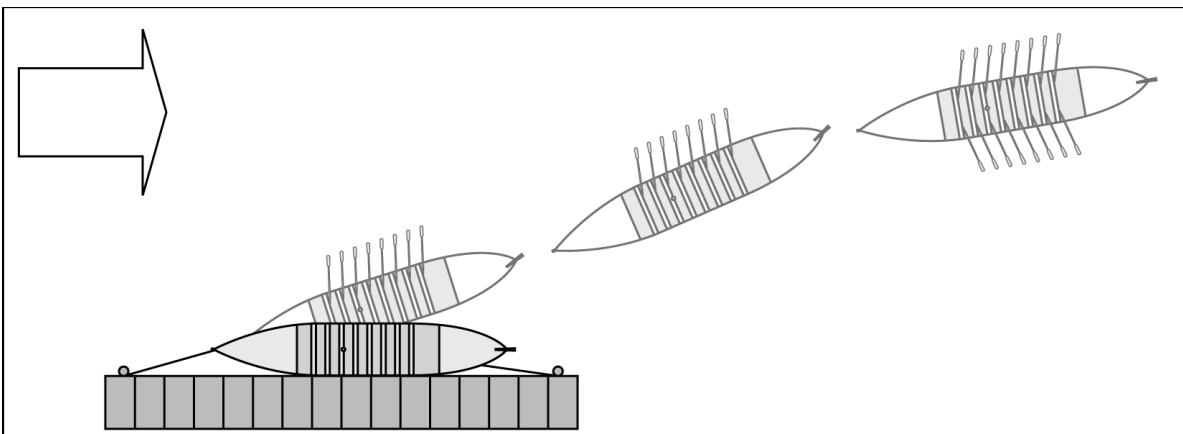
Tilläggnig med långsidan mot kaj eller brygga kan gå till så här (bilden nedan):

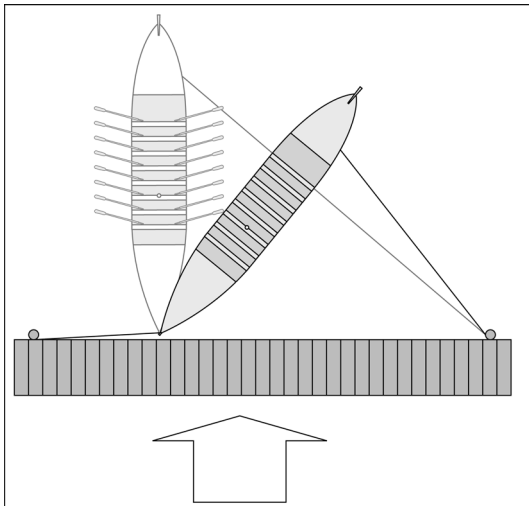
1. Inta utgångsläge. Lagg till med fören mot vinden. Se till att förtöjningarna är klara. Skeppet har god fart. Bägge sidor ror.
2. Bägge sidor vilar. Babord sida (i det här fallet) lägger in åorna. Gira eventuellt styrbord.
3. Styrbords sida hamlar. Detta bromsar farten och hjälper samtidigt till att trycka in akterskeppet mot kajen.
4. Skeppet ligger stilla vid kajen.

I hård motvind kanske man inte behöver använda åorna för att bromsa farten. Man bör då anpassa utgångsläget och roderföringen så att man kan styra sig in i rätt läge vid kajen utan att hamla.

Ibland kan det vara säkrare att gå in i riktigt brant vinkel mot bryggan och sen hala in akterskeppet med

Tilläggnig vid kaj eller brygga, fören mot vinden





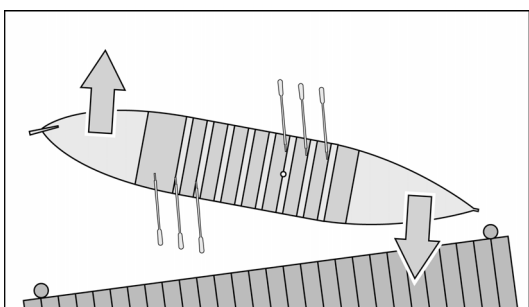
en lina. Om man ska lägga till vid frånlandsvind i riktigt hårt väder kan det vara bäst att gå in rakt emot vinden och sen hala sig in (bilden ovan).

Manöver i trånga utrymmen

Hur fungerar en stor båt som Helga när hon manövreras för åror i trånga utrymmen? För de som är vana att köra bil gäller det att tänka om. En bil kan bara röra sig fram och tillbaka, inte i sidled. Den kan bara svänga medan den är i rörelse. Helga sitter inte fast i vattnet utan kan glida fritt i alla riktningar. Dessutom kan hon rotera (gira) medurs (styrbord) eller moturs (babord) med eller utan fart. Man kan säga att hon snarare beter sig som en kundvagn i jätteformat. En kundvagn som dessutom hela tiden påverkas av vinden, även av de små skiftande vindpustar som brukar leta sig in i hamnarnas lä.

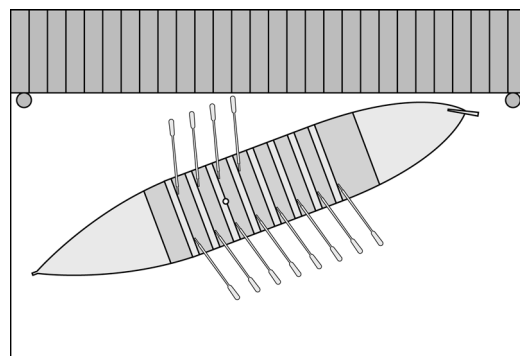
När skeppet girar medan det ligger stilla eller nästan stilla innebär det att det kommer att rotera runt en axel som befinner sig vid skrovets centrum, strax akter om masten. Vid en styrbordsgir innebär det att skrovet för om rotationscentrum går åt styrbord medan det akter om rotationscentrum går åt babord.

Om skeppet ligger bredvid en brygga som på bilden nedan räcker det med ett eller två hammeltag på styrbord kombinerat med roddtag på babord för att få in förskeppet till bryggan. När förskeppet glider nå-



gon meter åt styrbord går samtidigt akterskeppet åt babord. Om skeppet låg stilla från början och inte påverkats av t.ex. vinden kommer skrovet vid rotationscentrum inte förflytta sig alls.

Om man ligger som på bilden nedan och vill få ut förskeppet från kajen är det närmast lönlöst att ro på styrbord och hamla på babord. När akterskeppet inte kan röra sig åt styrbord är det inte lätt för förskeppet att röra sig åt babord. Rotationscentrum måste ju då förflyttas från sin naturliga position till aktern vilket leder till att mycket större kraft krävs för att få till en effektiv gir. Det bästa är att gå sakta fram och samtidigt gira så mycket det går utan att låta aktern röra vid kajen. Skrovet kan då röra sig fritt kring sitt naturliga rotationscentrum.



Som sagt kan skrovet förflytta sig i alla riktningar och man kan räkna med att det sakta glider i vindens riktning. Det är viktigt att inte underskatta denna avdrift. Ibland kan man behöva gira runt ganska mycket, t.ex. för att komma i rätt läge inför en tilläggning. Blåser det hårt hinner skeppet då förflytta sig långt medan giren pågår. Även en svag vind kan ställa till en del förtret om man inte räknat med den och det gäller att hela tiden vara uppmärksam på små vindpustar när man manövrerar i trånga utrymmen.

Till sist...

Jag har försökt att ta upp några vanliga och några inte så vanliga situationer i den här texten. Jag hoppas att det ska komma till användning när du väl står där på akterdäck och ska dirigera roddarna för första gången. Det bästa sättet att lära sig är dock att delta och öva. Ta alla chanser att vara med på akterdäck eller att få kommendera rodden på mindre båtar. Titta och iaktta. Till slut är varje situation unik och det är bara erfarenhet som kommer att hjälpa dig till lyckad manövrering. Och kom ihåg att en säker manöver är en snygg manöver! Blir du osäker mitt under en tilläggning är det bästa att avbryta, backa ut och göra ett nytt försök. Lycka till!