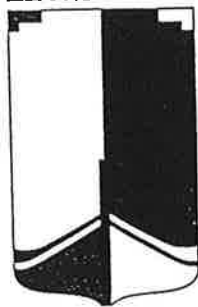


Forbundet
KYSTEN



Telemark kystlag
1982



Er èn åre nok?

Langesundsfjorden kystlag arrangerte en kystkulturuke i begynnelsen av september 2005 og tema på en av dagene var: "Båt uten motor!"

Lørdagens arrangement hadde ikke motor som hovedtema (i motsetning til året før..). Nå var det framdrift basert på vind og muskler som skulle demonstreres... Hvordan komme fram på sjøen uten bråkete motorer? Hvordan kom folk seg til bestemmelsesstedet for 100 år siden?

Vi hadde med kano, kajaker, prammer, rosjekter, seilsekter, moderne robåter og Norges første redningsskøyte (RS2 Langesund). Det var anledning til å prøve flere av disse og det ble avholdt en enkel regatta, uten regler..

Henrik Frisak, mangeårig medlem av Telemark kystlag, tilbød seg å informere om "vrikking". Med hensyn til dagens tema var dette midt i blinken. Vi hadde et par eldre prammer som brukes i kystledsammenheng. Selv om de var bygget for atskillige år siden, manglet de det karakteristiske "vrikkeskåret" på akterspeilet. Der har det nok sittet en påhenger i stedet.. Men Henrik ordnet vrikkeskår med riktige mål og påtok seg demonstrasjon av vrikking foran atskillige tilskuere.

Mange oppmøtte hadde ikke verken praktisert eller sett utført en slik måte å drive fram en båt tidligere. Det var derimot imponerende mange "voksne" som hadde litt kjennskap til metoden. De som er mer eller mindre oppvokst med småbåter, før utenbordsmotorene ble allemannseie, var ikke ukjent med vrikking.

Flere prøvde seg med pram og èn åre, men ingen kom opp mot Henrik når det gjelder fart og eleganse. Han har vært pensjonist i flere år og har drevet med båter bestandig. Han fortalte at når en ror og skal legge inn til en brygge eller en båt, kan roeren uten å flytte seg vrikke båten sideveis. I en havn hvor det er trangt og vanskelig å komme inn mellom andre båter, kan en med en liten slepejolle, holde i baugen på seilbåten med den ene hånden og med åren i den andre, trygt vrikke båten på plass.

Under den uhøytidelige regattaen, hvor kajaker, rosjekter, små seilbåter og prammer skulle konkurrere, viste det seg at den erfarne "vrikkeren" holdt hele 60 % av farten til en oselver bemannet med to spreke roere!

Vrikking før i tiden.

Henrik Frisak hadde kontakt med erfarne sjøfolk i sin ungdom. Han lærte sjømannskap av disse og har derfor førstehånds kunnskap om bl.a. seiling, roing etc. fra den "gode gamle seilskutetiden". Nedenfor følger en interessant observasjon av adferd fra denne tiden:

Seilskutene lå ofte for anker, gjerne med akterfeste til land. Brygger var det ikke overalt, og robåter og prammer ble brukt for å frakte mannskap til og fra. "Stylen" tilsa at kapteinen oftest ble rodd av mannskapet. Det tok seg ikke ut at han skulle ro selv.. Men det var et unntak! Det var akseptert at kapteinen kunne ferdes alene i en pram, stående og med vrikking som framdrift!

Hvordan gjør de det i fjerne farvann?

Når en ikke bruker seil eller motor til framdrift, er det åra som gjelder. Med vår båtkultur er det roing med "åresymmetri" som brukes mest. I en liten robåt eller færing bruker vi to årer pr mann. Konkurransébåter og store tradisjonelle båter har noen spesielle opplegg med bare en åre for hver roer. Galeiene i middelhavet hadde kanskje flere roere for hver åre. Likevel er disse metodene å oppfatte som varianter av tradisjonell roing. Dette var, og er, selvsagt effektivt og vi har jo vikingenes frakommelighet som bevis på det.

Men indianernes kanoer, med padleteknikk, var også en effektiv måte ta seg fram på, både på store vann og i elvestryk. I dag er det mange som bruker samme teknologi og padlemetode. Under fjerne himmelstrøk brukes store kanoer, ofte med utrigger. Der sitter mannskapet med forskjellige varianter av padleårer.

Hvordan klarer en person å få gondolen framover i Venezia? Det kan ikke være annet enn samme teknikken som vi bruker på prammen. En åre er nok!

Japanerne hadde svært effektive krigsskip for noen hundre år siden. De tok seg fram med stor fart, uten å heise seil. De hadde mange årer på hver side. Slik sett lignet de på vikingskip og galeiene i Middelhavet. Men hvilken roteknikk brukte de? De la årene relativt parallelt med skipet og vrikket!

I Vietnam og kanskje andre nærliggende land hadde de en nærmest umulig teknikk for å flytte en farkost med en åre. Jeg vet ikke om den brukes nå. "Båten" var ikke noe annet enn en tradisjonell "balje". Omtrent som en tønne delt i to. Diameter ca to meter. Hadde jeg ikke sett det på film, ville jeg ikke trodd at denne kunne forflyttes av en person med en åre. Men med en spesiell vrikketeknikk får de en utrolig fart! De har en slags åregaffel og åra står nesten loddrett. De har ikke åra akter, hvis en overhodet kan snakke om foran eller akter... De bruker like gjerne åra i fartsretningen! Dette er ikke noe en lærer på en time eller to.

Kystkultur og roing.

I mange av kystlagene er nye og gamle robåter, basert på tradisjon, stadig i bruk. Noen lag organiserer regelmessig bygging av tradisjonsbåter og det arrangeres regattaer og sosialt samvær basert på båter uten bråkete motorer. Kystledhyttene blir det flere av og mulighetene for flotte opplevelser i nær kontakt med naturen er i høyeste grad til stede.

Denne artikkelen fokuserte på variasjonen av frakommelighet basert på "åra". Konstruksjonen av åra må være svært gammel, siden den i dag er nesten identisk med de som eksempelvis lå i gravhaugene i Vestfold. Personlig har jeg sett en endring i tilstanden på årene i dag og de vi brukte for 40 – 50 år siden:

- I dag ligger det to årer av tradisjonell utforming i kanskje 80 % av små båter, enten de er av tre plast eller aluminium. De har liten eller ingen beskyttelse mot slitasje.. Hvorfor skulle de det? De blir bare brukt hvert jubelår når utenbordsmotoren streiker eller barn pliktskyldigst må lære å ro – før de får bruke motoren. I skjærgårdsjeoper er det ofte ikke tradisjonelle årer.
- Før påhengeren gjorde sitt inntok, med høy fart, bråk, bølger og oljeutslipp, ble det rodd.. Det var en nødvendighet, hvis en skulle komme seg fram, for barn og andre som ikke hadde anledning til å bruke seil eller motorsnekka. Årene hadde en begrenset levetid. Selv med lær som beskyttelse mot slitasje fra tollepinner eller keiper, ble årene av og til så tynnslitte av de bare hadde en tredjedel av styrken igjen. Det hendte absolutt at en åre brakk.. Det var av og til litt dramastisk, for så vidt det samme som når en åre gle ut av tollepinnene. Vi er mange som fikk litt panikk da vi skulle klare oss med en åre! Jeg var ikke noen ekspert på vrikking, i vår 17 fots rosjeke fra 1937. Derfor er jeg innprentet med en sikkerhetsregel som går på at "du må ha minst tre årer om bord". Jeg har fått bruk for reserveåra flere ganger. Det var ofte ei avkortet gammel åre, men fullt brukbar for å berge seg.

De som har anledning til å bruke kroppen til en rotur oppfordres til å prøve det kommende sesong. I sol og fint vær er dette oftest en fantastisk opplevelse og det er god mosjon. Vi har observert spreke karer på hytter ute på øyene som kaster seg i jeepen med 50 hk og raser inn til fastlandet for å jogge en tur! Full fart tilbake igjen. Finnes det et alternativ?

Langesund januar 2006

Karl Tore Gabrielsen
Karl Tore Gabrielsen

