

NYTT FRÅN

OX
SS

OXELÖSUNDS SEGELSÄLLSKAP

VÄLKOMMEN
TILL

Nr 2

Årgång. 4 1973.

OXSS-NYTT.

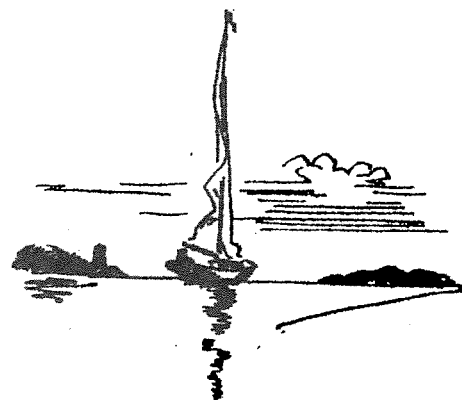
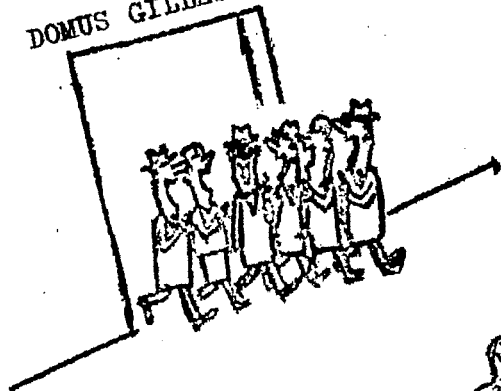
ÅRSMÖTE.

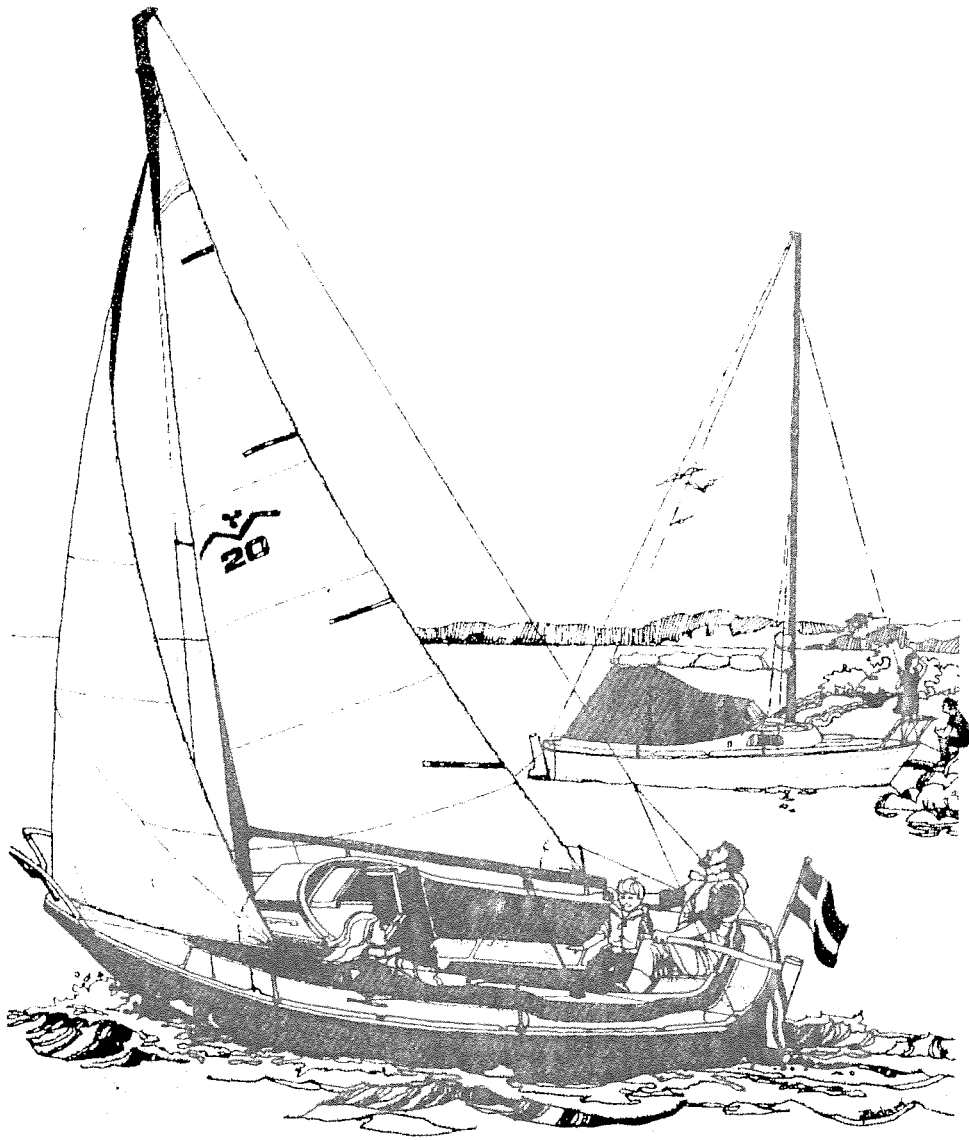
Onsdagen den 21 februari klockan 19.00 avhålls årsmötet i Domus Gillestuga. Förutom de sedvanliga mötesförhandlingarna med bland annat val av styrelsefunktionärer, står hamnfrågan på dagordningen.

Reservera därför den 21 och möt upp mangrant.

Styrelsen.

DOMUS GILLESTUGA.





Two men in a boat, or how to get on in the Göta Canal.

23.6-72.

Semestern har börjat, äntligen, frågan är bara vad skall man göra i år? Ingenting planerat, som vanligt, tänker dock att det har ju alltid tidigare ordnat sig, så varför inte i år? En början är ju alltid att ta bilen till Oxelösund, och se vad som händer.

Tur som vanligt. När jag kommer ner till Oxelösund träffar jag Tommie Eriksson, som numera bor i Göteborg. Han har varit hemma och för ett hyfsat pris inköpt "sköjtbåten" "Marianne", och nu söker han med ljus och lykta efter någon, som kan ställa upp och hjälpa till med att ta hem "Marianne" till Götet, via Göta Kanal.

Låter intressant tycker jag och anmäler mig genast som "arbetsvillig" gast. Midsommar etc. skall avfiras varför avfärd beslutas ske måndagen den 3.7 Vilket senare visar sig bli tisdag den 4.7. då utrustning etc. tog litet längre tid än beräknat

- 3.7-72 "Marianne" som är en J:22:a ligger för utrustning och trimning på det av skepparens far ägda varvet. Vi hade räknat med att efter att ha jobbat hårt över lördag och söndag komma iväg idag, men tiden räcker inte till, varför hela dagen går åt för kompletteringar och utrustningsarbeten, och naturligtvis proviantering och bunkring. Till i morgon återstår också ännu att fixa till en snurrställning. På kvällen installerade jag mig dock ombord och kojade in efter en arbetsam dag, jag hade beställt purring av varvsägaren Harry Eriksson kl. 07.00 nästa morgon.
- 4.7-72 07.00 brutal bankning på rufftaket, jag vaknade ur en god och stärkande sömn, och försökte somna om, men ingen pardon gavs, bankningarna fortsatte och det var bara att sätta sig upp och försäkra att jag var vaken. Hasade mig upp och åkte hem till Tommie i förhoppning om att kunna purra honom. Men icke, han låg bekvämt tillbakalutad i sängen och intog sitt morgonkaffe ompysslad av en öm moder. Så småningom lämnade han dock sitt viloläger och vi åkte ned till båten för att ta itu med de sista detaljerna, som drog ut på tiden varför en stadig lunch avåts i land innan det var dags att ge sig iväg när klockan hunnit bli 12 på dagen. Men det gick inte så lätt, varvsägaren antydde att åtminstone en öl borde det bjudas på innan vi lättade. Så skedde, och 12.20 kunde vi hissa på och länsa ut ur fiskehamnen. En rätt frisk vind blåste varför vi hade 4 rull på bommen, när vi satte kurs på Penningskärsbådan, till vilken vi sträckte upp med mycket knapp marginal. Första anhalten blev Arkösund, dit vi anlände c:a kl. 16.30. Ett bättre smörgåsbord dukades upp ombord och försvann lika kvickt i hungriga sjömän. C:a 19.00 lättade vi igen i avsikt att åtminstone komma upp i Slätbaken denna första dag. Den tidigare så friska vinden hade nu mojnats ut, så utanför Lönshuvud startades snurran och vi fortsatte "för maskin" mot Ettersundet. Mitt i sundet tog bensinen slut varför det blev att hissa på igen och försöka hitta lämplig natthamn. Klockan hade blivit 03.00, så det var faktiskt på tiden. På kortet hittade vi något som hette Ellholms udde där det verkade att vara bra lä. Lä var det nog, men långgrunt så vi kunde inte komma i land med en tamp, utan fastnade ett par meter från stranden, och så var det hela udden. Till slut tillgreps den radikala åtgärden att kasta ett ankare i land, och rätt så bra låg vi på två ankare och somnade gott.

5.7-72. Sent uppvaknande och lång meditation över frukostbordet i förhoppning att vinden skall vända, då det blåser rätt emot från Slätbaken. En fåfäng förhoppning, c:a 12.00 lättning och "bonnkryss" uppför Slätbaken förbi Stegeborg med kurs på Mem. C:a 16.30 förtöjer vi nedanförl slussen i Mem och då det är båtar på väg upp går vi genast och checkar hur man skall bära sig åt, det ser inte alltför komplicerat ut.

Vi beslutar att anskaffa bensin och fortsätta till Söderköping. I vår enfald hade vi trott att Mem skulle vara en brusande metropol knakfull av affärer och bensinmackar. Så var inte fallet, förekomsten av affärer och kiosker var lika riklig som oaser mitt i Sahara. Vad gör man nu? En vänlig dam, som vi antastade erbjöd sig att sälja 5 liter bensin, men visade det sig vid närmare studium var ren bensin, och vi måste ju ha oljeblandad till snurran. Nåja, problemet löser sig, vi håller Sveriges dyraste bensin i tanken. Kostnad 10:- kr. per liter! ! Hur lyckas med detta? Enkelt, gör som vi, rekvirera bensin från Söderköping per taxi. Totalkostnad för 5 liter 52:- kronor. Andra ev. kanalfarare varnas, bunkra i Stegeborg, eller se till så att Ni har bensin till Söderköping. Apropos bensin, tänk på att det är visserligen gott om samhällen o.dyl. efter kanalkantonen men på de flesta ställen finns inga mackar vid sjösidan, så det är klokt att ha en bensindunk i så där 20 litersklassen, som vi hade. Den räcker gott till att kånka på, har man större får man verkligen jobbigt, även om det i regel inte är så långt till närmaste mack.

Klockan har nu vandrat iväg och visar 18.00 när vi singlar slant om vem som, skall vara iland resp. ombord i slussen, när vi skall begå premiären. Till min lättnad skall jag vara i land, det ser lite mer komplicerat ut att vara ombord.

Slussningen går helt problemfritt, Tekniken är ganska enkel. En ur besättningen hoppar iland strax innan slussen, tar emot aktertampen lägger fast den, och sedan förtampen, under tiden stänger slussvakten porten bakom båten, och den, som, är i land av besättningen börjar att öppna den första slussluckan, slussvakten kommer och hjälper till med de tre övriga luckorna. Under tiden tar den, som är ombord hem på förtampen allt efter vattnet stiger, och samtidigt bär han av mot slussväggen så gott det går. När alla fyra slussluckorna öppnats strömmar det rätt så ordentligt i slussen, varför den som är ombord får ta i ordentligt när han tar hem tampon. Emedan "Marianne" saknade skotvinschar så blev det ganska arbetsamt. Har man vinschar på båten så går det mycket bra att utnyttja dem om man i förväg anbringat en ögla eller ett litet block föröver.

Vi konstaterade senare att det var så de verkliga kanalrävarna bar sig åt. Rejåla fendrar behövs också. Tro dock inte på en del skräckhistorier, som man ibland hör att hela båten måste kläs in i hö-säckar, bildäck el.dyl. Påståendet att bönderna i Mem lever på att sälja hö och säckar till båtturister är inte sant. På en båt av "Mariannes" storlek räckte det gott och väl med 4 rejåla fendrar ett par nummer större än dem man normalt använder i hamn. En fördel är att fendra av bägge sidor annars måste man, som vi fick göra ibland, fendra om från babord till styrbordssidan. Normalt när man kommer från öster går man in i slussen på babordssidan, men är det fler båtar i slussen så får ju några ligga på styrbordssidan också. Donna gång var vi ensamma och slussningen gick betydligt lättare än väntat.

När slussen fyllts så öppnar den, som är iland vänstra slussporten, går tillbaka lägger loss och man puttrar ut i kanalen.

Det tar inte lång stund innan man grips av tjusningen med att åka fram i ett "dike" mitt inne i "bonnlandet". För det är en upplevelse, som verkligen kan rekommenderas till alla, som funderar på att prova det. Lugnt och stillsamt glider man fram i knappa 5 knop. Högsta tillåtna hastighet är 4,8 knop. 4,8??? Ja just det, det gäller att ha bra logg. Annars har kanalbolaget underlättat det hela så att man kan kolla farten genom att checka de numrerade stenar, som står utefter kanalkanten, mellan varje sten är det 1000 alnar !!! Och tar det 4 minuter från en sten till nästa, så gör man 4,8 knop. Vi upptäckte att vår snurna, en trehästares Evinrude, verkade vara som byggd för Göta Kanal, för 4,8 det var exakt marschfart. Så småningom under resan upptäckte vi att fördelarna med att åka i kanal är många. Först och främst de obehagliga navigeringsproblemen är så gott som obefintliga, när man har kanter på bägge sidor, det finns bara två håll att välja på. Skulle man trots allt förlora orienteringen så finns det ju alltid skyltar på landsvägarna längsmed kanalen. Det klassiska sättet att skicka iland någon att köpa en påse skorpor kan också med fördel tillämpas.

Det är aldrig långt till land, som längst c:a 5-6 meter, om man plötsligt, av ett eller annat tvingande skäl behöver komma iland kvickt. En annan fördel är att man kan hålla en absolut förstklassig standard på mat och dryck. Såväl fast som flytande föda finns i regel alltid tillgängligt inom bekvämt gångavstånd. Sjögången är så gott som obefintlig, ett och annat litet svall från någon mötande båt det är allt. Enda nackdelen är egentligen att man inte kan segla, utan måste förlita sig på mekaniska apparater, men å andra sidan får man ju lite utlopp för sin seglingslusta på sjöarna, som så påpassligt är inlagda lagom när man börjar tröttna på att ta sig fram för maskin.

Även ur konditionssynpunkt så är det mycket lämpligt att ta sig fram

via slussar. Den fysiska träningen brukar ju inte bli så väl tillgodosedd på en vanlig semestersegling. Vevandet av luckor och slussportar i 30^o värme tar faktiskt på krafterna, och är ett ganska svettigt jobb, så bryggerinäringen får säkert ett inte förakligt tillskott från slussportsvevare. Vi upptäckte att slussning i sol och hetta är enormt pilsnerdragande.

Nu nog om detta, vi puttrade alltså på i sommarkvällen med kurs mot Söderköping, (någon annan kurs fanns inte att välja på, som sagt mycket lättnavigerat). Nedanföör oss kunde vi istället för som vanligt se havsvatten, åkrar och ängar och vi hoppades att kanterna skulle hålla även i år så att vi inte skall sköljas ut på åkrarna och färden kanske sluta i något kobås inne i en ladugård. Så småningom avverkade vi ytterligare två slussar i den eleganta stil vi tillämpat från början och kände oss redan, som vana kanalfarare.

Den sista av dessa slussar låg mitt i Söderköping, där vi beslöt att ta natthamn. Där upptäckte vi också en annan utmärkt fördel med kanalen. Man slipper hålla på slita med blöta trassliga ankartampar, då det är förbjudet att ankra i kanalen, då botten består av packad lera, som man helst inte skall göra hål i, varför man i alla hamnar får ligga på "långa" vid bryggorna. Bryggor och pirar ligger i regel en knapp halv meter över vattennivån vilket väsentligt underlättar ombord- och ilandstigandet, vilket uppskattas speciellt om man gjort sig en glad aften i land. Vi förtöjde mellan två andra yachter en amerikansk och en tysk. Folk på kajen hördes spekulera över vilken av dem vi kunde vara jolle till. Efter att ha intagit en bättre måltid beslöts att "roka" stadens nöjesliv. Det visade sig vara obehövt att gå i land, vi satt mitt inne i nöjeslivet. Det består nämligen till största delen av att gå och titta på båtarna i Göta Kanal. Det visade sig att i kväll var den stora aftonen när man firade orgier i nöjesliv, kanalbåten skulle nämligen slussa upp. Det evenemanget drog lika mycket folk, som forna tiders avrättningar och liknande folkliga nöjen.

En inföding anförtrodde oss att nu blev det inga muntrationer förrän på lördag när båten kom tillbaka. Vi beslöt oss i alla fall att gå och titta på stadens pub, som ju ingen svensk tätort med självaktning kan vara utan i dag. Se där ytterligare en fördel med kanalresa, puben visade sig ligga c:a 50 meter från vår förtöjningsplats. Sedan vi med rasande frenesi nedkämpat björnar, ugglor och örnar och div. andra smärre uppstoppade djur som puben var fullbehängd med, i avsikt att skapa den äkta rustika vildmarksstämningen, så kunde vi bänka oss, och tillsammans med ett mindre urval av ortsbefolkningen avnjuta den gamla hederliga rysaren "Franksteins monster", som vevades på en TV,

som var inklämd mellan några smärre däggdjur och smågnagare.
(uppstoppade). Sedan filmen slutat gick alla hem och en ensam
Gin & Tonic i en hörna anförtrodde oss att roligare än så här
blev det inte.

Så vi avtågade också lämnande gin & tonicen tankfullt stirrande
i sitt glas grubblande över något världsproblem, eller möjligen
kalkylerade om han skulle ha råd med en till.

Det var skönt att få koja efter en ganska ansträngande dag.

Fortsättning i nästa n:r av OXSS-Nytt.

Red.