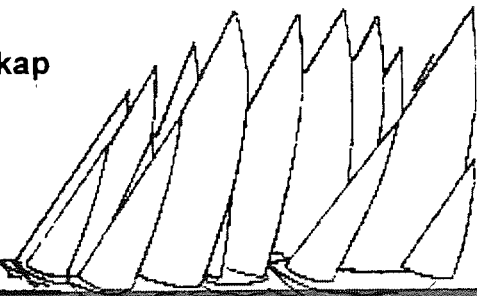


O | **X**
S | **S**

Medlemstidning för Oxelösunds Segelsällskap

Nr 4/98

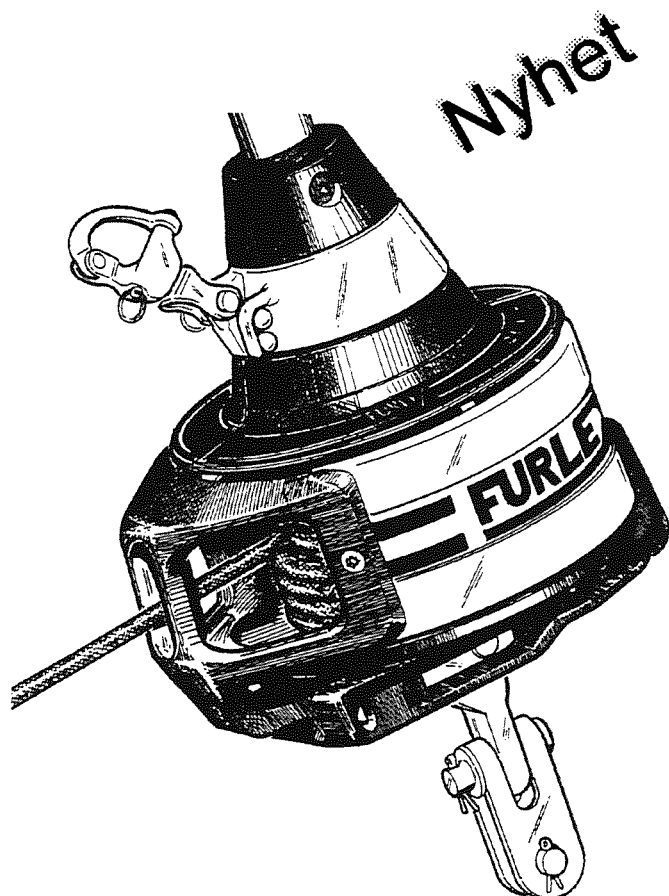
Seglar **Nytt**





Överlägset för-arbete

Nya Furlex rullflocks-system är gjort för seglare av seglare. Systemet finns tillgängligt i 3 storleksklasser, 100S, 200S och 300S, för båtar med 4 till 10 mm förstag. Gemensamt för alla 3 modellerna är den väl avvägda designen och en rad genomarbetade detaljer som bidrar till Furlex överlägsna funktion.



Furlex, världens mest sålda rullsystem, har fått en ny profil.

- Centrerat och isolerat förstag samt helt isolerade skarvstycken – lättare att rulla, minskar slitage samt eliminerar risken för korrosion.
- Unik, patenterad belastningsfördelare - rullar lätt, håller längre. Lätt fallsvirvel – mindre vikt i toppen minskar båtens krängning och rörelser längskepps. Syrafast, rostfritt stål SS2343 – ett starkt kort för ökad hållfasthet, livslängd och enkelt underhåll. Utvalda detaljer i komposit - hållbart och lätt.
- Halshorn med frivarv samt förstagsprofil i samma dimension från toppen, ända ner – ett jämt upprullat och effektivt revat segel.
- Linledarsystem i särklass – ordnar och centrerar linan samt fördelar den jämt på trumman.
- Helt inbyggd vantskruv finns som tillval till 200S och 300S – justerbar utan att påverka trummans höjd över däck eller profilens utformning.

Enars Segelmakeri
Mastvägen 19
613 35 Oxelösund

Telefon 0155-315 00
Telefax 0155-320 71
E-post tommy@enars.se

OXSS *Seglar* Nytt

Ansvarig utgivare:

Lille-Bror Rylander,
Oxelösunds Segelsällskap,
Box 8
613 21 Oxelösund
Telefon: 0155-312 55, 336 10

Redaktör & Info.ansv:

Steve Franzén
Trädgårdsgatan 5
613 32 Oxelösund
Telefon: 0155-361 94, 070 637 22 25

E-post:

steve.franzen@mailbox.swipnet.se

Oxelösunds Segelsällskap

E-post: oxss@oxelosund.com
Internet: www.oxelosund.com/oxss

Ordförande:

Lille-Bror Rylander,
Strandvägen 18
613 35 Oxelösund
Telefon: 0155-312 55, 336 10

V.Ordförande:

Ulf Larsson
Spjutvägen 15
613 37 Oxelösund
Telefon: 0155- 366 83

Sekreterare: Burt C Adolfsson

Vallsundsvägen 168
613 36 Oxelösund
Telefon: 0155- 374 04

Kassör: Eva Gustavsson

Måsvägen 7
613 36 Oxelösund
Telefon: 0155- 362 55

Jolleansvarig: Mats Olsson

Grönsaksvägen 63
611 45 Nyköping
Telefon: 0155/984 38

Förvaltning: Göran Karlsson

Nyponvägen 11
613 38 Oxelösund
Telefon: 0155- 303 69

Utbildning: Hans Gustavsson

Mastvägen 14
613 35 Oxelösund
Telefon: 0155- 363 80

Stugfogde: Rainer Björk

Jagarstigen 13
613 35 Oxelösund
Telefon: 0155- 353 90

OXSS Klubbhus

Telefon: 0155- 375 75, 305 85

Slutet Gott & Spännande Nytt År !

Hej alla seglarvänner,

sista styrelsemötet för året (1998) är avslutat, med många närvarande, det är skojigt. Som framgår av detta nummer har mycket hänt under året även om Sture (min gamla klasskompis från aftonskolan) är "sen" med inlämningen av sitt material...

OXSS var medarrangör till bildvisning och tillhörande föredrag av Anna Drougge i Culturum i grannstaden Nyköping. Enligt uppgift gick evenemanget ihop, det var drygt 200 personer närvarande... synd om er som missade.

Men för er skull har klubben köpt in en bok skriven av "Anna" och "Mange", den är väl värd att titta i, fina bilder. Nästan i "Steves" klass...

Eva i kassan (Gustavsson) har skrapat ihop inte mindre än 50.000 för -98, dock ligger några räkningar för energi och väntar men ett positivt resultat för året bådar gott. Största delen av vinsten kommer från sponsorer och Arkö Runt...

Klubben har erbjudits (genom Steve) att arrangera Östersjömaran under de närmaste 5 åren. Styrelsen har ställt som krav att en projektledning driver ärendet, (Steve Franzén och Göran Karlsson ställer upp) med stöttning av styrelsen, Ove Söder och Roger Eriksson.

Tidningen "Segling" är villig att skriva ett 5-årsavtal med OXSS att arrangera maratonsegling på två man (läs mer om detta i Fred Calmermans m.fl. beskrivning). Styrelsen tog efter ingående överläggningar beslut om att skriva avtal med Segling på 1 år och med förlängning i 4 år, om respektive part tycker det fungerar. Detta arrangemang tillsammans

med tidningen Segling ger oss många fina spaltmetrar under året... Vår sekreterare "Burtson" erbjöd sig att vara starter för att därefter hoppa i "Blixten" (Mälartjugofemman) för att vara först på Bornholm och i lugn och ro, vänta in de andra båtarna (om det nu blir Bornholm) och vara tidtagare i målet... fan trot...

Årsfesten ställdes in i höstas, men i stället ska vi försöka med en Taubafton, i mars med räkor och gott vin samt musikgruppen "Blandat" detaljer kommer senare... Du ställer väl upp... Visste Du förresten att gruppen "Blandat" har sitt ursprung från OXSS... Andra aktiviteter är att Årsmöte hålls V 9 -99 torsdag - med ärtor och Punsch...

Klubben har genom Lill-Burt Adolfsson ansökt om att arrangera SM i 606 år 2000... Klubben har avsatt runt 8-10.000 kr för inköp av en begagnad eller ny snurra (om pengarna räcker), företagen i regionen skall tillfrågas.

Styrelsen beslutade också att inhandla någon minnessak att överlämna till våra sponsorer.

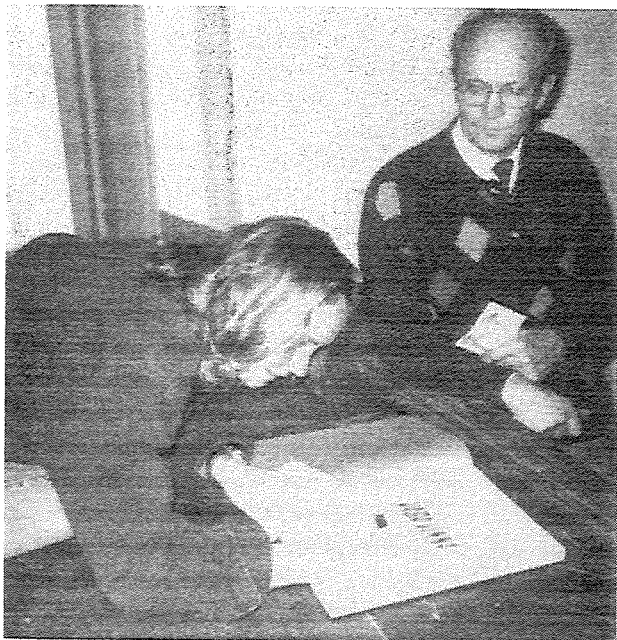
Jollesektionen är aktiv, (se artiklar på annan plats). När det gäller Sponsorer och riktlinjer för uthyrning av klubbhuset har regler fastställts av styrelsen, kommer att finnas tillgängligt hos styrelsen eller anslås i klubbhuset. Viktigt är att den som nyttjar lokalen skall också se till att iordningställa den i önskat skick... Det har varit litet si och så med den saken, skärpning annars skickar jag fru Björk på er...

**Till sist
från oss alla till
Er alla
en God jul och
Gott Nytt år...**

För styrelsen,
Lille-Bror

Innehåll

Tuff segling i Swedish National	sidan 6-7
JolleNytt	sidan 8
Burtson Lines	sidan 9
"Två meter sjöman" berättar	sidan 10-11
"Östersjömaran"	sidan 12-17
Taube-afton i mars -99	sidan 18



Sveriges tuffaste seglartjej underhöll på Culturum

Stig Sjödellius var en av dem som tog tillfället i akt att köpa ett signerat ex av boken Anna Drougge skrivit tillsammans med Magnus Ohlsson.

OXSS förvärvade ett ex som finns att läsa i klubbhuset.

Förhoppningsvis undgick det er inte att Sveriges tuffaste seglartjej, Anna Drougge, gästade Culturum i Nyköping i mitten av november. Arrangemanget anordnades av OXSS, NySS och SXX Sörmlandskrets tillsammans. Anna var en av tjeerna i EF Education's besättning bl a i kraft av segelmakare.

Vi som var där, drygt 200 personer, fick en trevlig afton med många fina bilder i form av video och dia. Anna berättade målande om de strapatser och hissnande upplevelser man råkade ut för under racet.

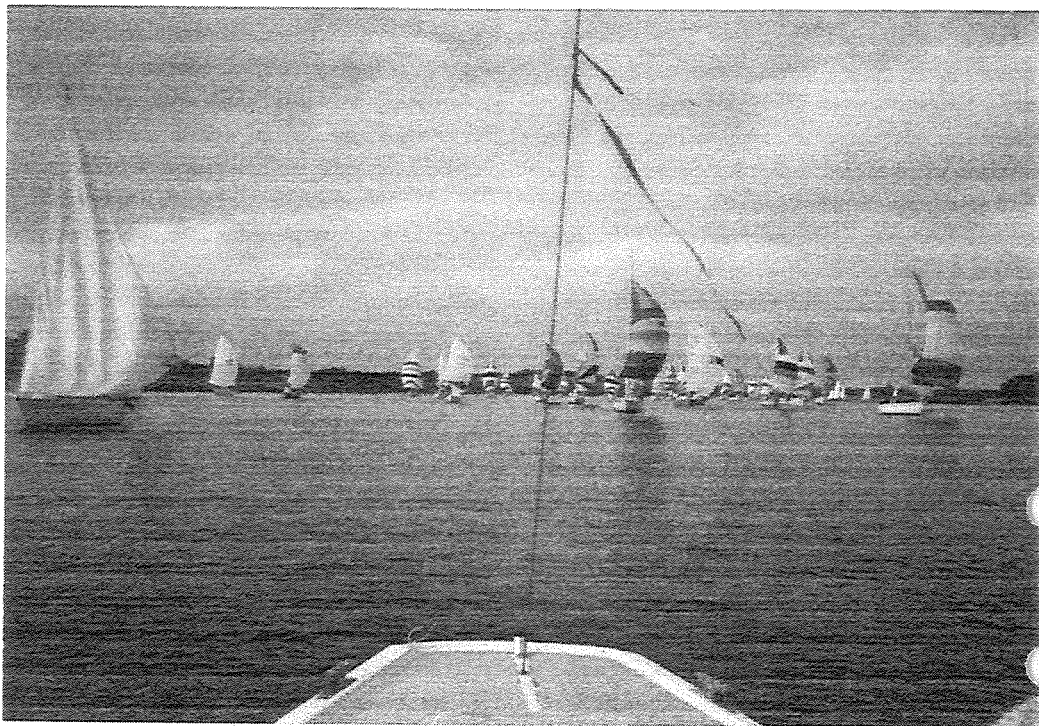
KAPPSEGLING

Året som gått har som vanligt innehållit upplevelser av många olika slag. För egen del har det inte inneburit kappsegling på annat sätt än att jag fotograferat deltagare under Arkö Runt. En del av dessa bilder publicerades i föregående nummer av OXSS-Nytt.

Bilden här intill är från årets "Byxelkrok Race" och fotografen heter Thomas Karlsson.

Herr Karlsson som även kallas "Krasse" befann sig ombord på en i våra trakter välkänd Rapid vars ägare är Tommy "Burk" Johansson.

Tyvär har inte redaktionen lyckats snappa upp något resultat från tävlingen. Men enl relativt säkra uppgifter skall OXSS ha varit väl representerat i toppen av listan.



Svaga vindar lär ha varit rådande stor del av seglingen vilket alla vet gör skärgårdssegling lite "lurigt". Trots tiden på året lockade "Byxelkroken" upp emot 130 båtar vilket får anses bra när de flesta tävlingar har problem med vikande antal deltagare.

En av regionens seglingar som bryter trenden är OXSS Arkö Runt även i år fått fler deltagare och ytterligare stärkt greppet som största seglingsevenemang.

Årets segling blev kanske inte en av de mest minnesvärda då många tyvärr inte fullföljde p g a stiltje. Några kommer säkert att minnas

och då kanske med fasa berätta om den åskby som fick en deltagande Hobie Cat 16 (kataran) att välta framlänges. Kullerbyttan slutade väl och besättningen fick snabbt assistans av OXSS säkerhetsteam att vända på ekipaget på rätt köl.

Efterspelet till incidenten pågår fortfarande och kommer förmodligen att leda till vissa restriktioner. Diskussionen gäller framtida deltagares utrustning och storlek på båt som kan komma att begränsas av säkerhetsskäl. I övrigt har klubben arrangerat "Tisdags-

seglingar med totalt 17 deltagare som gjort sammanlagt 51 starter. De flesta har deltagit vid en-tre tillfällen och fem båtar står för närmare 30 av starterna. (resultat på nästa sida)

Årets sista kökbåtsarrangemang var HARDOX RACE där 13 båtar deltog. (resultat på nästa sida) Det är några färre än för ett par år sedan men ändå ett ganska stabilt antal deltagare. Förhoppningsvis kan "kölbåtsåkarna" väcka liv i fler kollegor kommande år och på så sätt göra det ännu roligare och mer spännande på banan. red.

KAPPSEGLING

Resultat tisdagsseglingar -98

KI 1. Lys - 1,07

1. Burt-Åke Adolfsson, 606
2. Thomas Lidéhn, IF
3. Lars Jennebring, 606
4. Ulf Ringberger, 606
5. Rickard jacobsson
6. Fredrik Yngve, IF
7. Hans-Abert Lundqvist, My
8. Jan Norberg, Birdie 24

KL2. Lys 1,08 -


1. Mikael Lövgren, Express
2. Mårten Nordlund, J24
3. Tommy Johansson, Rapid
4. Hans-Åke Johansson, Soling
5. Urban Lagerström, Albin Nova
6. Fred Calmerman, 355XO
7. Stig Lidén, Cumulus
7. Henrik Wiese. Lady Helmsman
7. Stefan Enqvist, Comfort 30

Resultat Hardox Race -98

1. Mikael Lövgren, Express
2. Eva Asthage, Seniorita Helmsman
3. Stig Lidéhn, Cumulus
4. Urban Lagerström, Albin Nova
5. Fred Calmerman, 355XO
6. Jan Dalhäll, S-30
7. Johan Kindeborg, Banner 33
8. Roine Gävert, Maxi 77
9. Conny Adolfsson, Sveakryssare
10. Linda Kowallek, Rival 22
11. Sten Friberg, Nord 80
12. Hans-Åke Johansson, Soling
13. Henrik Blomé, IF DNF

1997 års resultat för tisdagar och Hardox finns hos Göran Karlsson på telefon 0155 - 303 69

**Välkomna för nya
utmaningar 1999**



"Grizzly Original", den perfekta "Åretrunt-jackan" för seglare och andra friskusar !

Södermanlands Seglarförbund erbjuder medlemmarna i OXSS att köpa en "åretrunt" fritidsjacka av hög kvalitet till ett mycket fördelaktigt pris. Jackan är vind och vattentät i sk unitech-material, 100% poyester, maskintvätt 40°C, tejpade sömmar och många smarta detaljer. Färgen är blå med SSF logotype tryckt på ryggen och OXSS logo på en av ärmarna.

Det tryck som syns på bröstet (se bilden i v) är inte aktuellt.

Storlekar XS-XXL (M motsvarar ungefär herrstorlek 48/50)
Pris: 665 kr inkl tryck

Hör av dig till Jim Qvarnström. tele 0156-261 19 bost, 0156-168 72 arb, fax. 0155-168 11 eller E-mail: jim.qvarnstrom@swipnet.se som gärna tar emot din beställning eller ev frågor.

OBS ! Det tryck som syns på bröstet (se bilden ovan) är inte aktuellt.



Från vänster i bild:
*Håkan Karlsson, Bo Parnin
 inlånad från Danmark, Märten
 Nordlund och Daniel Andersson
 vid prisutdelningen.
 En fin tredjeplats trots de tuffa
 förutsättningarna blev
 resultatet.*

Arets Swedish National inget för veklingar

Årets seglingar ägde rum i Åhus som är be-
 läget ca två mil norr om Simrishamn. Det
 var ett starkt internationellt startfält med
 båtar och besättningar också från Danmark,
 Norge, Tyskland, Holland och Frankrike. Da-
 niel och jag for ner redan på lördagen för att
 hinna förbereda båtar mm.

Väl på plats höll tyskarna som bäst på att
 vaxa botten (ingen bottenfärg där inte) när
 vi anlände. GER-50 Dresdner bank med L T
 Loose vid roret hade alldeles innan vunnit
 Tyska öppna mästerskapen, och fick väl

prova lite. Det blåste inte mycket knappt så
 att det krusade sig på vattnet, men vi hann
 med några timmar och det mesta verkade
 fungera. Håkan skulle komma ner senare på
 natten.

Race dag nr 1

Tre seglingar stod på programmet för dagen,
 vi satte upp genuan för att sticka ut på ban-
 nan. Det var en lång utsegling till ban-
 området, ett stort grundflak på flera sjömil
 skulle rundas
 innan man var där.
 Det fanns visserli-
 gen en genväg som
 var utmärkt med
 två bojar, men med
 grundskräck och
 inga bojar synliga
 var det bara att åka
 runt.

Det gjorde även
 de andra båtarna.
 Väl ute på banan
 hade vinden ökat
 och det blåste nu
 närmare åtta se-
 kundmeter. Vi be-

slöt efter långa diskussioner att byta till
 focken strax innan start. Fältet var splittrat
 hälften med fock och hälften med genua, hur
 skulle detta gå?

Banan som vi skulle segla bestod av en kryss
 länsbana med ytter och innerloop, eftersom
 vi seglade tillsammans med 505:erna. Dvs
 först iväg med 505:erna som sedan fick segla

på ytterloopen. Vi fick börja med en
 kryss och en läns på innerbanan, och
 sedan fortsätta med en kort halvwind
 till ytterbanan som övergick till en läns för
 att avslutas med en liten halvwind i mål.

Upp mot första kryssmärket började vind
 lätta och det verkade som att genua båtarna
 hade haft en liten fördel av detta. Vi rundade
 som 5:a och beslöt att byta på länsen till
 genuan.

Efter upprundningen mot andra kryssen be-
 jade vinden att öka igen, men vi gick fruk-
 tansvärt fort och högt med genuan och då-
 nade rakt igenom fältet. Vi rundade som för-
 sta båt och ledde klart minst med 50 meter
 före andra båt.

Vinden hade ökat så att det blåste ca 12 me-
 ter per sekund. Vi blev lite överrumplade på
 halvwinden av några kraftiga vindbyar, lagom
 när vi skulle sätta spinnaker. Detta belöna-
 des med en kraftig broasch och båten stan-
 nade helt.

Lagom när vi började få kontroll igen kom
 nästa broasch och nu låg vi helt plötsligt trea,
 som vi sedan kunde hålla in i mål.

Vinden höll sig nu stadigt runt 12 sekund-
 meter, så focken var det enda rätta resten av
 dagen. Vi rundade av dagen med en andra
 plats. Efter dagens tre seglingar låg vi nu på
 en total andra plats efter tysken GER-50 med
 Tom Loose som skeppare, och som tog
 spikar.

Race dag nr 2

Det blåste lite snett inifrån land, så det var
 svårt att få någon uppfattning om vindstyrka.
 Men vinden var starkare än dag ett, så upp
 med focken. Utseglingen börjar med en kan-
 nal ut genom Åhus hamn, vi halvwindar med
 endast storseglet uppe. Strax i lovart om oss
 ligger holländaren NED-24 med Franz
 Lampe som skeppare.

De skriker till oss, Vet ni hur man hittar
 genvägen? Nej, vi har ingen aning det skall
 vara några bojar men de går inte att hitta skri-



anses vara favorit. Söndagen ägnades åt att
 sjösätta samt rigga på, även inmätningen
 skulle klaras av. Det fattades fortfarande två
 team medlemmar, varav den ena fick häm-
 tas från Danmark Bo Parnin.

Han hade tidigare seglat match racing i Dan-
 mark och var gjuten på fördäck, men aldrig
 på en J-24:a. Vi tyckte det verkade bäst att
 sticka ut en sväng på söndagskvällen och

ker vi tillbaka. När vi passerar pirarna känner vi att vinden verkligen är mycket stark idag, långt över 10 sekundmeter.

Holländaren viker snabbt av och börjar kryssa i den hårda vinden. Ska han verkligen kryssa genom grundflaket? Spåret som han måste hålla är endast några båtlängder brett. Snabbt upp med kikaren för att spana efter bojarna, endast bränningar överallt. Han kan ju inte vara riktigt klok! Vi fortsätter runt tillsammans med de andra båtarna.

Vi hade börjat dagen med en 4:e plats, när det drog ihop sig för dagens andra segling. Vinden hade ökat under hela tiden under dagen, så det var svårt att hålla kontroll på båten. Det fullkomligt rök på vattnet av skum och stänk och det var svårt att se. 505:erna hade stora problem, och tippade lite var stans.

Vi kom iväg hyggligt i starten med full stor och fock, samma som de andra båtarna. Vindbyarna var nu så kraftiga att vi fick slacka ordentligt i både fock och stor. Det hjälpte inte mycket hur vi än slackade i seglen de bara fladdrade och masten skakade.

Båten krängde maximalt och bara drev i sidled. Vi fick försöka att samla oss mellan vindbyarna för att försöka att avancera mot kryssmärket. Nu handlade det inte om segling längre utan att överleva och hålla båten på rätt köl.

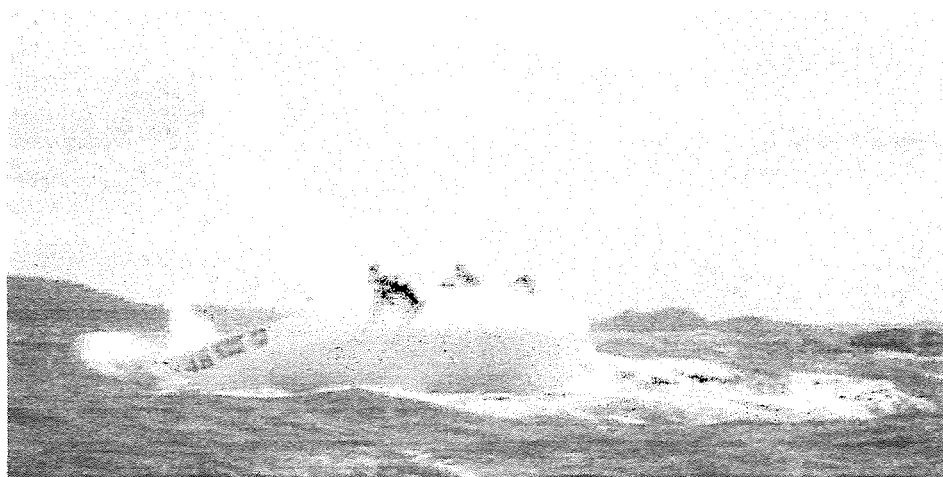
Enligt senare rapporter från startfartyget blåste det 20 meter per sekund i byarna. Vi gick ut på layline ganska tidigt för att hålla nere slagen i den starka vinden, kryssmärket närmade sig och det var tätt mellan båtarna.

Den omöjliga tysken ledde och vi andra låg båt efter båt i en rad. Vi låg på en sjunde plats. Tankarna riktade nu in sig på den efterföljande länsen, skulle vi våga hissa spinnaker? Eftersom vi inte låg först kunde vi låta de andra i täten välja först. Vi förberedde med bom, det gjorde även de andra.

Vindbyarna slog ner och båten krängde våldsam. Rodret hammade i turbulens, så båten skar hela tiden upp. Inte förrän alla segel är fullt utsläppta gick det att få tillbaka kontrollen på båten.

Skulle det överhuvud taget gå att falla av runt kryssmärket? Första tysken rundar och hissar spinnaker direkt vid bojen, nej! de tänker köra spinnaker det kommer inte att gå! Alla de andra båtarna följer efter. Länsbenet såg ut som ett slagfält båtar kappsejades, spinnakrar skörade kraftiga broaschar.

Vi fick till en perfekt sättning och drog iväg som ett skott. Accelerationen i byarna var enorm, bogvägen efter båten stäckte sig långt



Den omöjliga tyske hårdvindsspecialisten L T Loose

långt efter. Vi hade en båt alldeles i lovart, hela tiden fanns tendenser till uppskärningar och emellanåt var vi mycket nära lovartsbåten. Vi hade långa diskussioner om vi skulle gippa spinnakern eller inte. En misslyckad gipp och det kunde vara slutseglat för resten av veckan, för mycket stod på spel. Så vi bestämde tillslut med tanke på den kaos som rådde runt omkring, att ta ner spinnakern och sätta focken.

Gippen gick bra och jag sneglade lite på båten som vi hade haft i lovart. De hade spinnakern fortfarande uppe. Jag vände mig om igen, oj! Nu låg de på sidan med masttoppen som fastborrad i vattnet. Den fladdrande spinnakern höll envist kvar masttoppen i vattnet. Den resterande länsen var en enda lång planing mot länsmärket och vi gjorde ändå 14 knop med endast spirad fock och stor så vi var rätt nöjda med det.

Nere vid länsmärket hade fältet blivit så pass utspritt att vi inte hade några möjligheter att avancera så vi bevakade vår 8:e plats i mål.

De professionella tyskarna visade sin klass i den hårda vinden och blev 1, 2, 4, och 5:a. Det var endast Thomas Nielsen som lyckades att slå sig in bland dem med en 3:e plats. Den tredje seglingen för dagen blev inställd. I den avslutande bastun på kvällen undrade holländaren varför vi svenskar är så fega och inte vågar ta den där genvägen.

Var det du som genade? Vi såg en ensam båt i kikaren som kryssade fram och tillbaka mitt bland grunden, dundrade Thomas Nielsen i SWE-105. Lempe försökte förklara att det var världens enklaste sak, två bojar och sen var det bara att köra.

Ja, men man ser ju inte bojarna, vi har inte sett dem på hela veckan, sa jag! Du behöver inte se dem det är bara att köra de kommer fram efter ett tag, hur enkelt som helst. Så

här är det överallt i holland svarar han. Thomas och jag var inte alls lika övertygade.

Race dag nr 3

Tredje dagen blåste det betydligt mer, vi undrade om det verkligen skulle bli några seglingar, men inga signaler från sekretariatet. 505:erna hade bestämt sig för att inte segla sista dagen pga för hård vind, vindstyrkan låg runt 16m/s. Nu var det inte så svårt att välja försegel, focken direkt från bryggan. Holländaren tar i vanlig ordning naturligtvis genvägen, men nu hade han fått några följelagare som låg alldeles i kölvattnet. Vi valde ändå att segla runt.

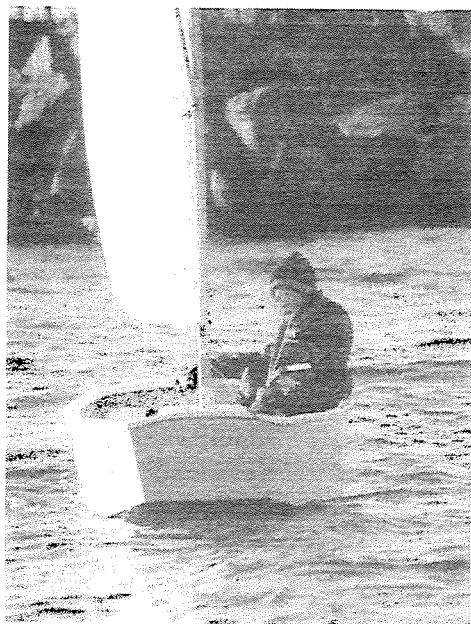
Vi låg trea inför sista dagen, och inledningen blev inte speciellt lyckad en 9:e och en disk för tjuvstart. Det kändes som om vi var påväg ner i resultatlistan. Sista seglingen skulle bli helt avgörande. Åt första och andraplatsen fanns inte mycket att göra, och bakåt var det väldigt tätt, så vi var tvungna att göra en bra segling.

Sista seglingen blev helt odramatisk, en bra start och vi rundade som trea vid första märket och höll det sedan in i mål. På inseglingen provoserade holländaren hela fältet genom att köra spinnaker i full planing rakt in genom grundflaket, och då kunde alla andra båtar följa efter fast då med endast storsegel uppe.

Sista seglingens tredje plats räckte för att vi skulle bli trea totalt strax bakom Thomas Nielsen från Malmö. Första platsen gick till Tyska L T Loose som totalt vann 6 delseglingar av åtta möjliga.

SWE-17 Mårten Nordlund, OXSS

JOLLENYTT



KM för OP och E-jolle

KM för OP och E-jolle seglades i ett strålande väder lördagen den 10 oktober 1998. Km:et samlade åtta optimistseglare och tre E-jolleseglare.

Vinden var "svenskt" lagom för alla deltagare ca 3 m/s och med sådan vindriktning att banområdet kunde förläggas direkt utanför Östersviken, väl synligt från stan. Tyvärr lyste, som vanligt, åskådarmassorna med sin frånvaro men vi som var med hade en trevlig dag.

Efter väl genomförda seglingar åts det pizza, dracks läsk och snackades segling. Alla deltagare fick pris, för några det första priset till en förhoppningsvis stor prissamling.

Resultat OP

- 1 Joakim Olsson
- 2 Josefin Olsson
- 3 Sara Kaufmann
- 4 Robin Lindgren
- 5 Sofia Steninger
- 6 Gustav Hedman
- 7 Patrik Steninger

Resultat E-jolle

- 1 Martin Söder
- 2 Ove Söder
- 3 Susanna Kaufmann

Efter KM tog de flesta seglare vinteruppehåll från seglingen, dock fortsatte några tappra entusiaster at segla in i november.

Regionläger

OXSS genomförde tillsammans med regiontränarna ett regionläger för E- och Optimistjolle den 7 – 8 november. Platsen var som vanligt jollebasen i Östersviken. Trots kyla och mörker kom 24 seglare och slet på sjön i två dagar.

Vädret var soligt men kallt 0-gradigt dagtid och -7 nattetid. Så på morgonen var alla skot och trimtampar stela som pinnar och fick brytas och knäckas för att börja fungera.

Trots flera timmars segling med stänk och vurpor så klagade ingen på att det var kallt. Istället tyckte flera optimistseglare att det var "hel ball" att segla under dessa förhållanden, det är skillnad mot sol, sommar och badbyxor.

Aktiviteter -99

Nästa år Stora händelser för jollesektionen i OXSS är bl a

24 – 25 april, regionläger E-jolle, Optimist

1 – 2 maj regionkval, E-jolle, Optimist

Under regionkvalet kommer det att finnas en båt till förfogande för nya seglare och deras föräldrar så att ni kan åka ut till banområdet och följa seglingarna på nära håll, program kommer senare.

Vi gör en ny satsning på att få in fler jolleseglare till klubben, ni som känner någon eller har småsyskon som är intresserade, värva dem till klubben och en rolig gemenskap. Många roliga aktiviteter för nya och gamla seglare kommer att finnas under 1999- års säsong.



Badhusaktivitet 13 december

Vinteraktiviteter: träff på badhuset för alla jolleseglare är bestämd till söndagen den 13 december 16.00 – 18.00, badhuset i Oxelösund. För de lite äldre seglarna finns Hyllan bokad. Vi samlas utanför kl 15.50.

*Jollesektionen önskar alla seglare
god jul och ett gott nytt år.*

Med vänlig vinterhälsningar,
Mats Olsson!

*Ps. Ryck upp mamma och pappa ur soffan
och kom till badhuset,
det blir en höjdare ds.*

Långa smala bruna båtar med tyg uppe på har blivit hos mej ett alltmer uppslukande intresse. Varför, efter 30 år med folkbåtskulten i handen?

Jo, och det visste ni förstås, dom smala långa går ju så underbart i sjön!

Mälarens krabba vågbildning återfinner man ju med stor likhet ut- a n - för våran sömmlandskust och speciellt ute på Bråviken. Mälarbåtens långsmala kropp famnar på nåt sätt över den här krabba sjön och GLIDER fram på ett annat sätt än Folkbåtens som gärna stannar kvar i en och annan våg till stor irritation för styraren med otåligt sinne.

Detta glidande över sjöarna har jag kunnat märka efter att mer eller mindre bott ombord på M25 Kimberly en höstmånad innan jag till slut tvingades torrsätta henne och flytta hem till Elfriede igen.

Om det var för den fattiga segelsommaren som jag fann septemberseglingen så njutbar vet jag inte men att segla M25:a var en stor upplevelse för en som knuffat runt i en folkbåt i 30 år. Men, förlåt, det är ju klart att man minns härliga seglingar i folkbåten också, förlåt igen.

Och skeppshunden Cello skuttar nu omkring ombord och verkar trivas han också. Vi får se vad som händer kommande sommar. I somras hann vi bara till 10;ans kaj med folkbåten innan han pekade - hemåt- med framtassen.

Dottern Pia och jag är flitiga museibesökare när pappa gästar Stockholm och så även denna gång. Men nu var det ett näraliggande intresse som drog oss bort till Djurgårn och Sjöfartsmuseet. Där pågick utställningen "Skärgårdstretian 90 år".

För mej var det i toftigaste laget att i bara ett enda rum se några halvmodeller av dom vackra gamla 30:or man mött i livet. Hade gärna velat se en uppställning vid entren i skala 1:1. Samt kanske några filmade inslag på själva utställningen. Men ok detta kanske ingick i det 2-dagars besök med guidning som

fanns att tillgå för intresserade. -För plötsligt dyker det upp välkända anleten med tillhörande ryggdunkningar omkring oss.!

Nyköpings Segelsällskap med ett 30-tal glada medlemmar hade nappat på erbjudandet "2-dagar i Stockholm med guidning på Sjöfartsmuseet". Och här var dom nu. Benny Tegeltak -inte

Burtson Line's

"Leffa Slangen" men väl "Ivar med rössten", "Eklund med Rivalen", "Eriksson Kurta -fortfarande upprätt" och sist och störst båtbyggaren och seglaren Elis Gustafsson 85 år och fräsch som en utlevad fyrtiåring. Elis och brodern Lennart byggde några Mälars 25:or åt sig på 50-talet så här fick jag svar på alla mina frågor om den båttypen.

Elis är dessutom en stor historieberättare. Han vill ha ett stort auditorium fram för sig när han uppträder gärna upp till 1000 pers och då är han svårslagen. Hans favorithistoria sägs vara när han arbetade med ett landfäste i Södertäljekanalerna. Arbetet pågick under vattnet och nu låter jag Elis fortsätta:

-Som vi slet och jobba råkade jag vända mej om och mot oss kommer en cykel vinglande, upprätt! Och på cykeln sitter en gubbe!! Jag vänder mej om till kompisarna och pekar mållös på figuren som av vattnets rörelser ser ut att vinka åt oss.

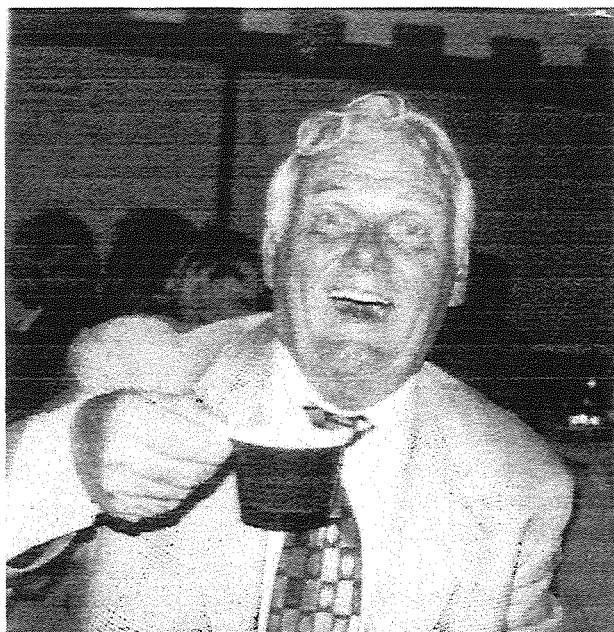
Så passerad han oss på sin färd med strömmen. Nära! Kanske bara några meter och då ser vi att han var dö'. Men av vattentrycket hålls han kvar i sadeln och med huvudet dängande åt hö-

ger och vänster försvinner han med cykeln under sej mot slussen.....

-Vi arbetade inte mer den dagen. Chockade klev vi upp ur kanalens vatten och bara tittade på varandra utan ett ord. Ni ska veta att det här är dagsens sanning och jag tar bror min till vittne på att det jag nu berättat är sant! Elis slutade där. Med övertygande gester och miner gjorde han klart för alla historiens sanningshalt.

Den här historien skall helst höras berättas av Elis själv så jag slutar här med att önska **GOD JUL** till Burtson Line's -läsarna samtidigt som jag även kan säga tack för tiden som sekreterare i OXSS styrelse. En rolig tid med kanske framförallt idesprutan Lille-Bror Rylander men även Ove Söder och Roger E, våra riktigt stora TROTJÄNARE utan vilka OXSS skulle gå en svår framtid till mötes.

På återseende 1999,
Burtson



"Burtson"
him self

"Skipper, are you sleeping !

Ensamsegling inte alls så enformigt eller trist många av oss turseglare tror

En av Oxelösunds stora seglarprofiler, Sture Forsberg, hittade tidigare i höstas en reseskildring han skrev för snart 20 år sedan. Sture tyckte att "Nyttets" redaktör kanske kunde "göra något av den" vilket alltså resulterat i nedanstående artikel.

För den som funderar på segling söder- eller väster ut kan Stures skrivelser kanske vara intressant läsning. För oss andra "drömmare" en stunds hjutning så håll till-godo.

Det var den 15 1980 november som jag satte segel och vinkade av mina vänner i Los Christianas fiskebåtshamn på Teneriffas sydspets.

Vädret var bra, måttlig ostlig bris och solsken. Cirka 2 800 sjömil (drygt 500 landmil) låg nu framför Deliahs stäv. Barbados var tänkt som nästa hamn i väster.

Jag kände mig lycklig och glad över att äntligen vara på väg. Samtidigt en lätt bävan, jag skulle ju tillbringa cirka en månad i ensamhet på min segelbåt. Ingen skulle jag ha att prata med, ingen att få hjälp och råd av. Skulle jag förresten hitta den lilla pricken Barbados på andra sidan av den stora oceanen? Frågorna var många.

Men situationen var alltför spännande, den var ju resultatet av många års planeringar. Den första kvällen ombord till sjöss denna resa blev nästan alltför fin. Fullmånen sken, en laber bris blåste från nordost, 25+ grader i luften.

Den kvällen satt jag uppe länge medan Delilah vaggade fram iklädd sin passadvindskrud d v s utbommade försegel och bottenrevad stor, en segelkombination vi nästan aldrig använder därhemma.

Under de följande dagarna etablerades dygnsrutinen. I allmänhet sov jag hela nätterna, var bara uppe då och då för att spana runt horisonten. Att bli nedseglad av ett lastfartyg är ju ensamsegelarens mardröm.

Vanligtvis var jag uppe i tidiga gryningen,



Sture Forsberg, t v, fick tillfälle att känna på det speciella "gunget" och doften i en långfärdsbåt när Staffan Jonsson, t h, gästade Oxelösund tidigare i höstas. Staffan som under en period arbetat som lots i Oxelösund var på väg hem efter en långsegling längs den norska kusten

bryggde kaffe och hade en lång, verkligt lång, frukost i sittbrunnen. Såg solen komma upp över horisonten och hur himmel och hav fick färg, en ny, dag tog sin början

Därefter var det dags för en inspektionsrunda på däck. Det gällde att se till att segel och rigg inte slets alltför mycket. Oftast fanns ett par flygfiskar på däck. De hade kommit flygande i nattens mörker, slagits knock out mot ruffsidan och fallit ner på däck. Stekta i olivolja var de en läckerhet. Men någon dorado eller ladyfish lyckades jag aldrig fånga. De fanns alltid i närheten men tycktes inte uppskatta mina drag som hela tiden släpade femton meter ester båten.

Delfinerna var alltid ett välkommet sällskap. Dessa glada "laxar" kom ibland så nära båten att jag kunnat klappa dem på ryggen om jag så önskat. Ibland kunde jag vakna på natten av deras gälla visselljud.

Det är lätt att tro att en ensamsegling över oceanen är enformigt och trist. Men det är inte så, dagarna är fyllda av allehanda göromål. Små och nära ting som att laga mat och städa, skriva loggbok och kanske några brev

till dem därhemma, kontrollera att frukt och grönsaker inte förstörs där de ligger i kylsvinet.

Navigationen tar kanske ett par timmar om dagen. Ibland satt jag på rufftaket med sextant och stoppur i högsta hugg, väntande på rätt tillfälle att mäta solens höjd över horisonten. Om dyningen var oregelbunden och besvärlig kunde det ta upp till en halvtimme innan en klar och tydlig horisontlinje visade sig. Resultatet av dessa ansträngningar blev en serie små kryss på sjökortet som började vid Teneriffas kust och gick i en elegant båge förbi Cap Verde-öarna och vidare västerut.

Efter 18 dagar till sjöss inträffade något märkligt, jag satt på rufftaket och balanse-rade med sextanten när jag plötsligt hörde och såg en liten helikopter. Den gjorde ett par svängar över mig och försvann sedan. Jag undrade först vad denna farkost gjorde så långt ute från land. Men en timme senare när jag satt i ruffen och läste fick jag plötsligt höra en högtalarröst som sade:

- Skipper, are you sleeping?

Jag flög upp först, och vad såg jag, jo ett amerikanskt krigsfartyg. Det hade helt en-

kelt smugit sig på mig. Skepparen på den amerikanska båten frågade om jag behövde något, vatten kanske?

Mitt svar var att jag inte behövde någonting, utom lite mera vind möjligen. Amerikanen tycktes inte ha någon brådska utan stannade kvar i nära en timmas tid, alltmedan frågor och svar skreks till varandra.

Den amerikanska befälhavaren frågade varför jag seglade på Atlanten och dessutom helt ensam. Jag svarade att det alltid finns konstiga människor som gör konstiga saker. Jag fick veta att jagaren var ute på rutinuppdrag och räknade med att vara tillbaka i USA någon vecka senare.

Så småningom blev det tid att skiljas och amerikanen frågade än en gång om det inte var något jag behövde, de ville absolut ge mig något. Vad kunde jag tänka mig, tja, lite färskt bröd kanske. En stund senare slängdes en lina över och jag kunde hala in en plastsäck innehållande bröd, smör, marmelad, coca-colaburkar, ölburkar, apelsiner och några paket cigaretter. Jag åt färskt bröd och färsk frukt den kvällen. Att segla på oceanen var sannerligen inte enformigt.

Därefter följde några dagar med mycket svaga vindar, framfarten blev irriterande långsam, men det skulle bli värre. En dag tog vinden helt enkelt slut. I många dygn låg jag i vindlöshetens inferno. Jag tror att det värsta en seglare kan råka ut för är stiltje. Storm är illa nog men stiltje är nog värre.

Det som räddade situationen var nog valen tror jag. Jag hörde den på långt avstånd, säkert en kilometer. D v s jag hörde det speciella blåsljud som valen ger ifrån sig när den undas. Den kom närmare och närmare och det visade sig att det var en stor kaskelotval, en bra bit större än Delilah.

När den var så nära som endast ett tiotal meter tartade jag motorn för att visa att Delilah taktiskt var en segelbåt, inte en valhona. Valen förstod omedelbart vinken, lyfte en enormt stor stjärtfena högt i luften och dök ned i djupet.

Jag kände mig lite knäsvag efter det där för hade han varit några meter närmare kunde han ju ha vispat ner hela riggen för mig. Men ett par droppar konjak till eftermiddagskaffet fick mina knän att sluta skaka

Ofta hör man historier om segelbåtar som fått svåra skador och t o m blivit sänkta av valar. Jag hoppas att stål båten Delilah ska stå emot en sådan konfrontation om den någonsin uppstår.

De sista tio dagarna fram till Barbados gick i

de svaga vindarnas tecken. Poeternas mångbesjunga jämt blåsande passadvind såg jag inte mycket av. För det mesta hade jag orkeslösa vindpustar, avbrutna av häftiga så kallade squalls, hårda vindbyar och störtregn. Det var en lättnad när jag efter 35 dygn på oceanen kunde ankra utanför Bridgetown på Barbados.

Men när jag väl fått ned seglen och snyggt till på däck kom reaktionen av den långa ensamheten på havet. Jag orkade ingenting längre, blev bara sittande i sittrummet.

En engelsman jag kände sedan Medelhavet och Kanarieöarna frågade om allt O.K. Jag försäkrade att jag kände mig i rätt bra form men det hela slutade ändå med att han samlade ihop resterna av mig och fraktade över dem till sin egen båt.

Där trakterades jag med en stor biff, färska grönsaker och färskt bröd. Det var skönt att vara bland människor igen. Min röst som jag inte använt på så länge lät minst sagt skrovlig och rostig. Som tur var hade engelsmannen en droppe västindisk rom att smörja den med.

Den första veckan på redde utanför Bridgetown gick i lättjans tecken. Solsken varje dag, 25-gradigt rent, klart vatten och minst lika varmt i luften, temperaturen understeg aldrig 25 grader, inte ens på natten.

Julfirandet blev förstås helt annat än vi är vana vid hemma i Sverige, ingen snö, ingen julgran, inga julklappar och ingen jultomt.

Istället hade vi grillpartyn på stranden, ett slags knytkalas där gästade seglare och lokalbefolkningen deltog. Det blev både gitarrmusik, dans och nattliga bad i de varma vågorna.

Men några dagar in på det nya året kände jag

mig pigg på att ge mig ut till sjöss igen, ön Antigua, cirka 50 landmil norröver var mitt mål. Jag ville se ön som gjorts ryktbar av lord Nelson.

Efter tre dygn kunde jag ankra här i English Harbour, som hamnen heter. Antigua är en grön och vacker ö. Hamnen är väl lika väl skyddad som en skärgårdsvik därhemma. Skillnaden är bra att här kan jag ro i land och hämta ett par kokosnötter till frukost.

Nästa mål blir förmodligen St Barthelemy, den gamla "svenskön" här i Västindien där huvudstaden fortfarande heter Gustavia.

Sture Forsberg
*Yacht Delilah

*
Numera såld till ett långseglande par som har för avsikt att segla söder ut nästa sommar.



Sture Forsberg som är född för ganska länge sedan växte upp på landet i trakten av Bränn Ekeby väster om Oxelösund. De första turema på sjön gjordes i Marsviken på en egenhändigt byggd flotte tillsammans med brorsan.

Efter att ha seglat div båtar såldes den då ägandes träbåten. Sture for därefter till Holland för att överta ett påbörjat stål båtsbygge. Avsikten var att med båten som bostad segla till Spanien för att arbeta ihop kapital för en längre seglats.

Det cirkulerar många historier om Stures äventyr men de flesta kan dementeras som grova överdrifter. Sant är däremot att han ibland lånade sjökort och ritade av dem på något som liknade "smörpapper". Vid ett annat tillfälle köptes en vaxad bordsduk för ca 60 kr där bl a Barbados och Antigua var påtryckt.

Med spritpenna ritades kördinaterna in på duken som sedan kunde användas som sjökort. Efter den ca åtta månader långa turen över Atlanten till bl a Barbados återvände Sture till Mallorca där han blev kvar ett antal år för att arbeta.

Numera bor och arbetar "två meter sjöman" inom oxelösunds kommun som snickerihandledare. Men när livet blir alltför inrutat brukar det bli en tur söderut på någon månad eller två. Behöver du hjälp med träbitarna i båten är Sture rätt person att kontakta.

red.

Östersjömaran - "triss i ess"

Årets mara hade samma bansträckning som den allra första för 4 år sedan: Nynäshamn – Bornholm (rundas i valfri riktning) – Nynäshamn nonstop, ca 600 dm, två mans (ingen dam deltog) besättning, autopilot tillåten, inget ansvar gentemot mätregler.

Detta innebär bl a att man kan hissa de segel man kan få tag på och tror sig (och båten) klara av. Det är ju egentligen ingen tävling, det är prestationen som räknas, men...



Från Oxelösund deltog "Cobra" (Norlin 34 MkII) med Kjell Andersson / Jan Jakobsen och "XLNC" (Facil 355XO) med Fred Calmerman / Per-Ove Svensson. Cobra-grabbarna gjorde sin andra mara, medan det var jungfru-maran för XLNC. Det gick åt några kvällars pysel med förberedelser. Säkerhetskraven är dom samma som t ex vid Gotland runt.

Lördagen den 6/6 ägnades åt registrering och besiktning samt att proviantera det sista. Ett antal huvudmål hade inhandlats hos restaurangskolan i Nykö-

ping. Där portionsförpackar man överbliven mat och fryser ner – 25 kr/portion – folieformar – skjuts in i ugnen bara. Ingen av dom på XLNC kan kallas för kock, så det var en bra lösning på den båten. Tvekan rådde dock om hur lång tid resan skulle ta, 4 eller 8 dagar? Bäst att gardera med konserver och torrfoder.

På kvällen var det invigning med något vitt mousserande och mumsbit. Orkester hade inhyrts, som spelade 60-tal. Det var dock lite trögt att få deltagarna till dansgolvet, dom tänkte

nog mest på kommande dans över vågorna. Oxelösundarna var naturligtvis flitigt uppbyggda.

Deltagare: 32 var anmälda varav 24 kom till start. Comfort 30, Scampi, Vindö 40, Albin Nova, Joson 35 (från Finland), Diva 35, Swan 36, 2 st Scanner 38, 2 st X-119, Cayenne, Regina 43 (säkert den bekvämaste av alla), Dragonfly Spec. (Gunnar Söderberg), BoR 38 (såg ut som en nedskalad W60 med fjällräven-märke i seglet och hette Raven) för att nämna några.

Söndag 7 juni

Första start kl 09.00 (30 – 33 fot) 09.10 (34 – 38 fot) 09.20 (39 – 43 fot) 09.30 (Dragonfly). Lätt ostlig bris 2 – 5 m/s.

XLNC: Vi valde genua 1, då vi såg att första start hade svårt att hålla sydlig kurs med spinnaker. Vi var en bit från linjen vid skottet, men kom iväg skapligt bakom Divanne (Diva 35) och LayOut (Scanner 38).

Raven trasslade med en spinnaker en stund, innan dom kom forsande. Då vi nådde öppet vatten hade vi 4 – 6 m/s och fältet började

sprida sig på longituderna. Vi la en punkt med GPS'n på Ölands norra grund och höll oss i mitten.

Raven och Dragonfly passerade oss i lä och höll sig närmare kusten. Vid 12-tiden var det dags för spinnaker: 115 kvm hissade till kaltoppen. Extra stagnering med hjälp av ett storfall till relingslisten midskepps och bredd med hjälp av en teleskopbom, utdragen till drygt 4,5 m mot normala bommens 3,7 m.

Kl 18 hade vi passerat lat 58.00. Positionen kl 08 och 18 varje dag skulle rapporteras till Sthlm Radio f. v. o. till tävlingsledningen.

Kojade 2 tim var och åt kyckling med ris till middag. Mellan kl 18 och 22 låg snittfarten på 7,2 knop. Vi började höra åskan mullra och när skymningen föll, kunde vi se att blixterna kom tätt över Småland/ /Kalmarsund/Öland. Vinden ökade till 6 – 8 m/s och vred med. Vi föll av lite och åkte vidare på nästan lätillans.

I skepparens öron ringde uppgiften: "Spinn-akern tål 10 m, men du skall passa masten". Masten stod perfekt när ridån föll, dvs 112 kvm vit spinnaker föll framför stäven och försvann in under båten, resterande 3 kvm satt kvar i masttoppen.

Gajarna sträcktes akterut. Den ena gick att dra ombord för hand, men den andra fick vi winscha upp till låringen och sedan dra ombord, en lång, lång vit blöt snodd. 115 kvm'n var

massakerad och hamnade som ett oformligt blött knytnäve på ruffdurken. 75 kvm hårdvindsspinnaker sattes tillsammans med teleskopbommen och vi bestämde att gå ost om Öland, för att slippa kämpa med åskvädren i sundet. Det blev midnatt och ett åskväder föreföll komma mera ostvart - i vår väg.....

Måndag 8 juni

Strax efter midnatt small det som ett kanonskott – vi hann aldrig uppfatta om det var en blixst samtidigt. Båda två hukade vi oss, där vi stod i sittbrunnen. Det fanns en tryckvåg från alla håll, på något konstigt sätt. Instinktivt tittade man sig omkring – båten fanns kvar – och riggen – och segel.

Vi tittade på varann, "De' va' de' jävl....."

Sedan vi samlat oss några sekunder, kunde vi konstatera att alla elektroniska instrument var tilt.

Efter omstart så tycktes allt fungera, utom v i n d -instrumentet. Det visar bara 1,5 m/s och ingen riktning, trots att vinden var åter på ost ca 5 m/s. Åskregnet som infunnit sig, gick inte av för hackor. La en waypoint ost om Ölands södra udde.

Ingen hade hunnit gå och lägga sig, då spinnaker-

bommen for in över för-däck och blåsan flög ut i lä – "Va e' de' nu då'?"

Spinnbommens ändbeslag hade gått sönder, ena delen av kroken var avbruten (Hur mycket skulle den hålla för?) Visst hade skärningen blivit brant, men det var ju inget märkvärdigt tryck i trasorna.

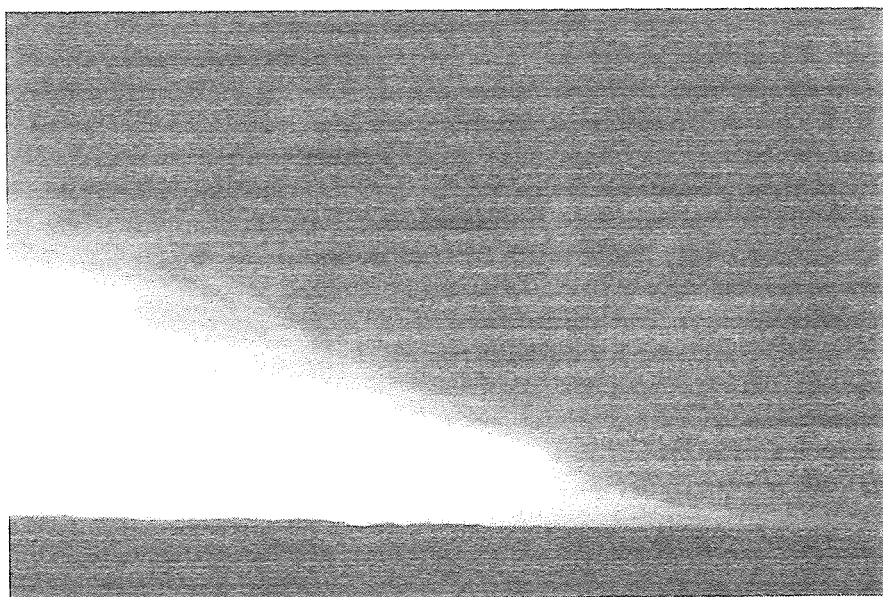
Det är inte dumt med spinnstrumpa ibland – dra i en lina – och sen är det en beskedlig korv som hänger där. Genua 1 upp, skotades utanför mantåg i relingen. P-O gick och kojade.

Han fick sova drygt en timme, då det började fladdra konstigt om genuan, den höll på att gå av, någon meter under fallhornet – Å' denna natt! Vi skiftade

fick göra några slag in mot Öland. Skepparn blev hastigt uppkallad ur sin sömn, då XLNC passade på att slå, medan P-O var på för-däck.

Det visade sig att autopiloten inte fungerade, visade rätt kurs, men gav konstiga signaler till rorkulten så att den snabbt tap-pade kursen och larmade. En hjälpande hand var förlorad och handboken gav ingen hjälp.

Vi hörde anropet från Gomorransol (Lady Hel-sman) då dom begärde hjälp eftersom dom "kört på Öland" i tät dimma i närheten av Sandvik. Sjö-räddningen sände dit en båt som drog loss, Gomorransol hade brutit. På förmiddagen friskade



till mylar 1. Turades om att sova ett par timmar i taget under efternatten/morgonen. Skepparn' tyckte sig höra att det prasslade om kölvattnet.

Kunde det sitta en bit spinnaker kvar under båten? Vinden vred över syd och upp mot sydväst. Vi

vinden i: 8 – 10 – 12 m/s och vi skiftade till G 3. Skepparen, vars morron hade känts lite tung, efter nattens materialslakt, fann ett glädjeämne i att G 3 och ett rev i storen fungerade bra.

Men sjön var kort och hög. P-O var hungrig när

han gick ner i ruffen, men skepparn blev snart erbjuden hans ena macka. Positionen kl 08 var mitt för Ölandsbron, vi hade gått ca 135 dm första dygnet.

LayOut (Scanner 38 från Bråvikens SS) dök upp mellan oss och Öland. Dom höll lite lägre kurs och var snart i lä och framför oss.

Denna morgon började kampen mellan XLNC och LayOut. Den skulle bli långvarig.

Under dagen/kvällen hade vi god hjälp av varann, att optimera höjd/fart på vår långa SB-bog. Vi lyckades tillskansa oss en liten ledning, under tiden som sjön blev längre och vinden avtog.

Mylar 1:an sattes vid kvällningen. Kursen var ca 190° över grund och taktiken var, att komma västan (som prognosen löd), så kan vi sträcka till Bornholms SO-spets.

Drömläget var, att det

skulle vrida mot syd – vi kunde ju inte se några fler båtar, än LayOut, på vår kant. Kl 18 rapporterade vi pos. Lat 55.46 Long 16.42 - vi var på väg ut i hörnet!

Strax före midnatt avtog vinden ganska snabbt – LayOut kom glidande ikapp och la sig något 10-tal meter ovan vår SB-låring. Vi växlade några ord och kunde båda konstatera, att vi inte fått in kvällens väderprognos. Fosterlandet hade försvunnit i fjärran. Vi fick börja falla av...

Tisdag 9 juni

Vi föll snabbt 30° - dags att slå – men – i detta hörn av södra Östersjön, fanns det en båt till och den låg i vägen. Som väl var, hade dom kommit underfund om samma åtgärd, så det blev inte så många meter åt fel håll.

Efter slaget kunde vi ganska omgående släppa ut och börja åka mot Bornholm S. Drömläget hade infunnit

sig. P-O väcktes till bruset av dryga 6 knop som snart blev 7. Vi lyckades åka igenom ett stim med fiskebåtar, utan att komma i vägen eller vise versa.

Natten var klar – månsken - sydlig vind – livet lekte. LayOut rann dock ifrån oss några hundra meter under natten/morgonen. Pos kl 08: ca 3 dm ost Bornholms södra udde. Sträckan utmed öns södra sidan är ca 20 dm. Vi släckte ännu mer på skoten.

Ungefär mitt på denna löpbog dök mötande båtar upp. Vi mötte Du Soleil (X-119) helt nära oss och kunde på avstånd gissa oss till Air (X-119), samt Agitsa (Cayenne), vilka gick längre från land.

Kortaste vägen gick mellan några bojar, som markerade utgrundning från

land och grund mer sydvart. Föreföll rejäla enl. kortet, men hur vi än spanade, kunde vi inte se dom.

När vi av en händelse studerade ett halvt kvastskaf, som vi uppfattat som en

fiskeflagg, fanns det ett litet topp-tecken på skafet och så var första "bojen" funnen. Dom hittar man



Fred Ola Calmerman, OXSS, ägare av 355XO XLNS

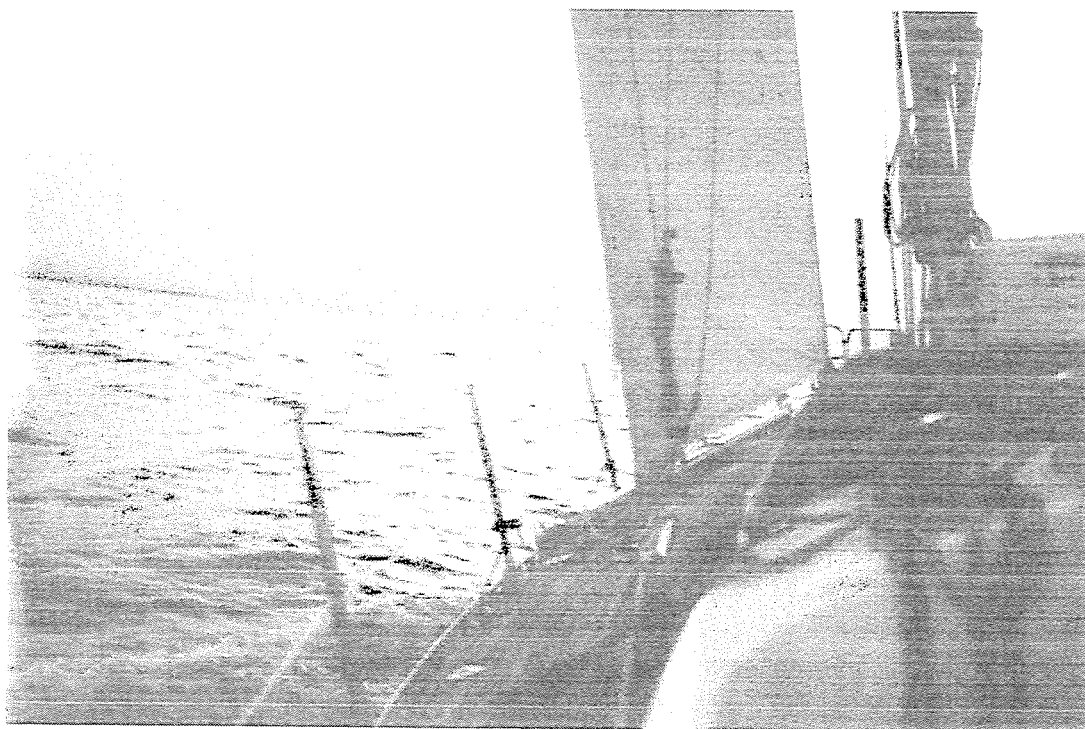
inte i mörker!

Rundningen av Bornholm skulle rapporteras, då flygfyrn vid Rönne var i bäring nord. Det var gott om master, så skepparn bestämde efter en stund: "Den masten är det". Rundning kl 10.58. Strax efteråt rundade vi västra hörnet på ön. Efter lite argumentation om vilken spinn som passade, röstade P-O fram den större, 85 kvm'n.

Resan till norra spetsen blev i häftigaste laget, då vinden snabbt ökade – plattläns – stäven i vattenytan – toppfart 14,4 knop trots att sjön inte hade hunnit bygga upp.

Vi var före LayOut igen. Dom hade skurit västvärt och gippade sedan tillbaka. 85:an åkte ner då vi nådde udden.

Hårdvindsspinn om 75 kvm åkte upp i sin korb, men då strumpan drogs, upptäckte vi att det var en reva i ena hornet. Troligen hade det gått mot pulpit, då



ändbeslaget på spinnbommen pajade. Spirad mylar 1, kafferast, åkte med sjön, som hade byggt en del.

Det blev lite avslaget en stund, men vi upptäckte snart, att vi hängde med LayOut ganska väl. Dom hade passerat och gick lite mer ostvart. Vinden avtog efter någon timme och 85:an åkte upp. Vi satte kurs på Utklippan.

Vinden vred mot OSO och avtog alltmer, så vi fick anpassa kursen mer nordvart, för att stämma med sjön. Ett tag såg vi en röd spinn, som vi antog var någon av X-119. Mot kvällen blev det väldigt tunt med vinden. Pos kl 18: 55.47 / 15.20 .

Vid 21-tiden passerade vi mellan Utklippan och Utlängan. LayOut hade gått i en båge syd och ost om oss, och tycktes ha kurs för att gå utanför Öland. Dom föll dock av och när vi kom in i Kalmarsund, var dom någon ½ dm före oss. Ingen syntes till akterut. Prognosen sa S-SV 8-12. Det blåste OSO kanske 5. Mörkret fall den tredje dagen.

Onsdag 10 juni

P-O jagade LayOut's akterlanterna. Den extra skärning som behövdes, förde oss närmare och närmare Öland. Gippen hängde i luften, så skepparn bäddade med några kuddar i sittbrunn och vilade sig lite. "Sov som en stock" hävdade P-O, samtidigt som

han begärde hjälp med navigeringen.

GPS'n är ett fantastiskt instrument – longituden tickade långsamt ostvart – och så var det dags att gippa – sten föröver – P-O på fördäck, blev missbelåten med att skepparn la om kursen, innan spinnbommen var på plats. Hellre det än sten.

Vi passerade Kalmar och Ölandsbron i tidig morgontimme. Vi hade säkert en knops medström. LayOut hade gått ifrån lite och var drygt en distans före. Fortfarande inget synligt akteröver.

Frukost och sen törnade P-O in (!) i dryga 3 timmar. Pos 08: 56.53 / 16.36 d v s strax söder om Borgholm. Där gick det riktigt lusigt under ett par timmar. Oj, vad vi saknade 115 kvm'n.

Vi hade testat med ett mellanstagssegel (en kycklinggul), som halsades i lovarts reling och skotades över storbommen. Spinn framflyttad med hjälp av teleskopbommen, som surrades till masten genom det trasiga ändbeslaget.

Den seglingsbara vinkeln blev inte stor, innan det ena eller andra seglet blev stört. Men visst gick det. Den gula åkte ner i samband med vindvridningar, väst Borgholm. Vinden kom

igen runt SO och vi nådde 5 knop, när vi byttes av i sittbrunn.

Telefonkontakt med land: "Grattis ni är först" – "Nja inte riktigt" blev svaret. Positionerna lades ut på Internet, kul för oss och för dom hemma, även lite kommentarer om vilka som hade brutit:

Wasa 410, Raven, Swan 36, Vindö 40 samt Scampi 30. Vi hade kl 08 legat 8 dm före Du Soleil (X-119). Det var stor risk att dom skulle hinna ikapp oss. Den gula åkte upp igen och vinden ökade till kanske 8.

Skepparn fick en 4 timmars vila och vaknade till brus av fart i båten. Upp mot 11 knop i surfarna. Snart var det över 12 och vid avlösningen vid pinn, hade skepparn haft 13,4 som topp.

Han hann knappt ner i båten, förrän P-O nådde 13,6 (näja, 13,59 för att vara exakt). Närmare 8,5 knop i snitt mellan kl 14 och 18. Då var pos 58.02 / 17.27 d v s nästan i jämnhöjd med Häradsöskär. GPS'n ansåg att vi skulle vara vid Landsort före midnatt.

Så blev det inte. Vinden avtog under kvällen och snart nog var det mer sjö än vind. Prognosen sa W 2 – 5 under natten. Vinden vred till S och mot SV.

Plötsligt fanns Dragonfly någon dm SO om oss. Vi gippande och hade ett bestyr med att hålla en kurs, som bar någorlunda åt rätt håll, i den svaga vinden och grova dyningen. Dis och

dimma kom smygande och vi förlorade kontakten med LayOut och även Dragonfly, som fortsatt ostvart. Strax efter kl 22 hade vi 16 dm till Landsorts Bredgrund.

Anrop från Stockholm Radio. Det var tävlingsledningen, som frågade när vi beräknade nå målet.. Dom trodde vi var först, för dom hade inte fått några rapporter från LayOut.

Strax före midnatt blev skepparn väckt av P-O, som hade svårt att hålla sig vaken. Dimman låg tät och vind och sjö tvingade oss till nordlig kurs, trots att vi ville gå 30°, 6 dm till Bredgrund.

Torsdag 11 juni

3 dm till Bredgrund – ingen fyr synlig – bara dimma – och regn – och mullret av ett fartyg, som närmade sig. Vattendropparna på kompassen gjorde det svårt att se kursen. Spinn var inne och snodde mellan mast och förstag.

En handGPS i sittbrunn pekade på bäring 30°. Kursen blev sällan bättre än N - 5°. Som bäst kom farten upp i 4 knop. Då svallen från fartyget kom, snurrade spinnakern sig kring förstaget. P-O fram på fördäck och drog i blåsan – den släppte och fyllde. Vinden vred och vi kunde gå mot Bredgrund.

LayOut ropade upp lotsarna Landsort, men dom bytte kanal, så vi hörde inte vad dom ville. (Dom hade



Per-Ove Svensson,
OXSS, segeltrimmare

frågat om det var fler fartyg på gång) 0,2 dm kvar till fyren och ändå kunde vi inte se den.

Sen dök den upp, strax om styrbord – röd sektor. När vi passerade, så pekade GPS'n hela tiden mot fyren. Vi fortsatte i 30° och gryningen kom – dimman tunnades ut runt oss – men låg tjock föröver.

När vi strök utmed land på Järflotta, var vinden mycket svag och tycktes vrida mot. Upp med genuan, men vindriktningen var konstant. Spinn åkte upp igen och fyllde.

Målgång skulle anmälas per telefon, 1 tim i förväg. Vi frågade om dom haft någon målgång – Nej — men man hade ringt från LayOut 3 dm till mål. Dimman sjönk ner mot vattnet och ur den reste sig LayOut's mast och segel. Dom var 1 dm före oss och deras spinnaker var fylld. Vi skulle inte hinna. Strax efter 04.14 fick LayOut skottet. Tutet för XLNC hördes 04.31. Det är ingen tävling, det är prestationen som räknas, men.....

När vi satt i bastun, en och en halv timma senare, kom skepparen på Air (X-119) in. När han fick veta att vi gått i mål, utbrast han: Va! Jag trodde vi var minst 4 timmar före er. Air och Du Soleil gick i mål 05.44 resp. 05.47

Vi bjöds på pyttipanna, som vi åt tillsammans med de tre andra besättningarna. Grabbarna på Du Soleil såg verkligen tröttkörda ut.

De berättade att de kört "stenhårt", i Kalmarsund, efter rapporten att de var 8 dm efter oss. Tio timmar senare fick de veta att de var 12 dm efter.

Förmiddagen ägnades åt sömn. Sen hämtade vi ner vår "toppflagga" (resterna av 115 kvm'n).

hållit.

Lilla spinn hade gått att tejpa om den varit torr, revan var i dragriktningen från hornet. Enligt Seldén: Spinnbommens beslag bröts p g a att ringen på masten var "för stor/ för klen".

Genuan föreföll att ha gått sönder i ett veck (köpt be-

igen. Efter genomförd segling erhåller var och en ett diplom som bekräftar utförd prestation.

Det kändes dock som det saknades en markering, av den **särskilda prestation** som besättning på LayOut, Ronny Quist/ Kjell Johansson utfört, genom att komma först i mål.

Eller den **särskilda prestation** som Gunnar och Per Söderberg på Yokozuna (Dragonfly) utfört, genom att genomföra 2/3-delar maran med bruten storbom och utan storfall. Det fanns säkert fler insatser som förtjänade en markering

Ett särskilt tack till Nynäshamns SS och tävlingsledningen för ett trevligt arrangemang.

Var detta den sista Östersjömaran? En överenskommelse mellan tidningen Segling och NSS omfattade fem maror.

Dessa har genomförts. Vem/vilka tar över och låter denna segling leva vidare?

Den som läst så här långt undrar kanske över rubrikens: "Triss i ess" = Segla, sova och spisa.

Fred Calmerman
och
Per-Ove Svensson,
355XO XLENS



Eftertankar.

Östersjömaran är en utmaning, som är både trevlig och lärorik att anta. Den borde passa både den tävlingsinriktade och den långfärdsintresserade. Den ger ett utmärkt tillfälle att verkligen lära känna sin båt och testa nya lösningar i dess handhavande.

Inse vikten av att hushålla med besättningens krafter. Vi ansåg oss duktiga på att ta till vara möjlighet till vila. Vi drabbades av för mycket skador. Stora spinn kan möjligen ha fått någon liten skada, vid tidigare tillfälle, annars borde den ha

gagnad och har troligen legat vikt i samma veck en längre tid).

Att jobba på däck, med säkerhetssele, innebär många tvärstopp.

Ofta ligger linan på andra sidan om någonting, eller att "någon" står på den, när man reser sig.

Bra att veta så mycket som möjligt om t ex sina instrument. Efter målgång och vid kontakt med service-avd, framkom att det fanns en reset-funktion på autopiloten. Stod inte i hand-boken.

Efter denna knapp-tryckning fungerade piloten

Östersjömaran, Sveriges tuffaste havssegling

Maran startade som tidigare från Nynäshamn. Årets bansträckning var Nynäshamn - ner och runda Bornholm - och tillbaka, cirka 600 sjömil. Kjell Andersson, skeppare på Cobra (Norlin 34:a) och Jan Jakobsen seglade vår andra mara, den förra året var Nynäs - rundning av märke nere i Danzigbukten - och tillbaka. Vi beslöt oss för att ladda upp som året innan, så vi seglade från Oxelösund redan på onsdag kväll, och tog det lugnt och vilade ut ordentligt innan starten på söndagen.

989607 kl.09¹⁰ startade vår klass, 34 - 38 fot. Vi startade med vind från ostsyd-ost omkring 3-5 m/sek med kurs på Knolls grund. Vi bestämde oss för att gå på utsidan om Öland för att slippa kryssa på natten genom Kalmar-sund. Valet var ganska lätt då väderrapporten var att ett lågtryck från sydväst med friska vindar och åska. Redan första natten fick vi ett mycket kraftigt åskväder med regn och 10-13 m/sek, så sömnen blev det inte så mycket med heller. När vi närmade oss Ölands södra udde blev det hård kryss med hög sjö.

Vi valde tidigt att gå motsols runt Bornholm, vilket senare skulle visa sig vara fel, ledarklungan seglade medsols runt. Flygfyren vid Rönne passerades kl.21³⁰ tisdag. Vi fick kryssa runt i mycket lätta vindar. När vi passerade Döeudde öppnade vinden och vi satte gennaker med fin fart mot Ölands södra. Vi stod nu åter för ett val, östra eller västra sidan om Öland. Vi gick på utsidan igen för att få mer lättnavigerat på natten. Det var nu som den riktiga maran började, ingen vind och gamla dyningar, 0-3m/sek med spinnaker, duggregn och dimma.

Vi närmade oss dock Landsort sakta men säkert. Målgång fredag kväll kl. 17⁴¹ i Nynäshamn. Då kändes det skönt att basta och få bli bjudna på den sedvanliga Pyttipannan i NSS fina lokaler.

Utav 24 båtar bröt 6 st redan första natten p.g.a. utmattning och grundstötning. Vi hoppas att Maran fortsätter på ett eller annat slag nu när NSS arrangerat det i de 5 år som man åtagit sig.

För man lär sig mycket under denna vecka till sjöss, bl.a. navigation, segling och en hel del annat.

Kjell Andersson/Jan Jakobsen, Norlin 34:an Cobra

OXSS Ungdomar testade segelbåtar åt tidningen BÅTNYTT



Sex jolleseglande ungdomar från Oxelösunds SS fick i uppdrag att testa båtarna.

I somras hjälpte sex av OXSS seglarungdomar tidningen BÅTNYTT med en test av små beagnade segelbåtar. Oxelösunds Båt & Motor tillhandahöll testobjekten som seglades en solig dag strax utanför Oxelösund.

Resultatet som redovisades i senaste upplagan av "BÅTNYTT" var kanske inte så väldigt positivt. Men små "billiga" och samtidigt bra båtar är inte alldeles lätt att hitta.

red.

Hjälp OXSS att hitta sponsorer !

Du OXSS medlem kan göra en insats för klubben genom att ordna kontakt med företag som skulle kunna sponsra klubben.

Ulf Larsson tillika V. Ordförande tar gärna emot tips och idéer som kan leda till avtal med företag eller instution.

**Ring "Uffe" på telefon
0155 - 366 83**

Årsmöte 4/3 -99 Ärtsoppa med varm Punch

OXSS Arrangerar ÖSTERSJÖMARAN -99

Måndag den 7/12 blev det definitivt klart att OXSS arrangerar ÖSTERSJÖMARAN 1999. Vid ett möte med Bengt Jörnstedt, Lille-Bror Rylander och Steve Franzén under måndagseftermiddagen uttryckte Bengt, som även är tidningen SEGLINGS redaktör

tillfredsställelse över att OXSS visat intresse för seglingen. Senare på kvällen gav OXSS styrelsemöte den nybildade projektgruppen uppdraget och mandat att arrangera den spännande utmaningen ÖSTERSJÖMARAN 1999.



KÖLBÅTSSEKTION, ska' vi ha det ?

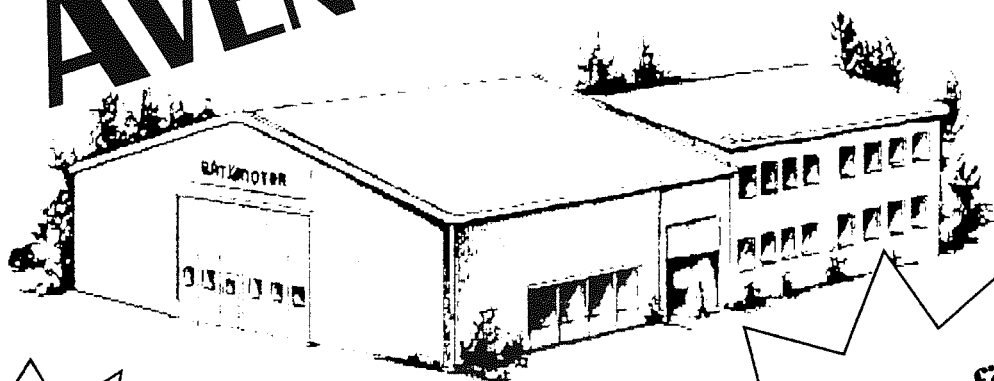
Fundera på det en stund så ses vi i februari - mars nån' gång för att snacka om saken.

Göran Karlsson, tele 0155 - 303 69

TAUB-afton med "Blandat" 12/3 1999

CENTRUM FÖR BÅTFOLK

ÄVEN 1999!



Stort sortiment
färger & båtvard
Till rätt Priser!

10 % rabatt för
Crew Card
Medlemmar

Alltid
lågpris på
GPS & Ekolod

Oxelösunds BÅT & MOTOR

Öppettider

1/9-31/3: Vardagar 10-17 lunch 13-14,

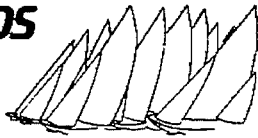
Lördagar 10-13, . Onsdagar stängt.

1/4-31/8: Vardagar 10-18, Lördagar 10-13
April och maj även söndagar 10-13.

0155-319 00

OXSS

**OXELÖSUNDS
SEGEL-
SÄLLSKAP**



Box 8
613 21 Oxelösund

**B FÖRENINGSS-
BREV**

Oxelösund 1
Porto betalt
P 3

Gunnarsson, Ralf

4

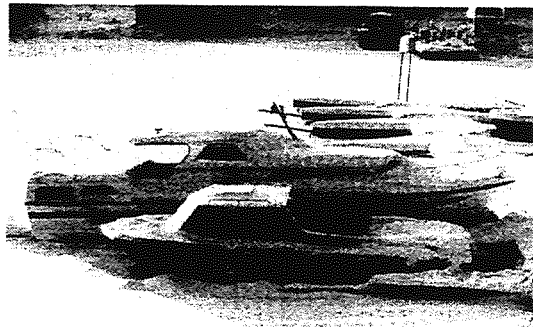
Klippvägen 4
61337 OXELÖSUND

ACCESS-kunnig söktes för ARKÖ-RUNT programmet.

Idag är det bara Ove Söder (som även gjort programmet) som behärskar koden. Det är utvecklat i Access för Office-95 (tidigare versionen för Office-97).

Aterstar är att göra det "helt" oberoende av Accesskunskap samt underhålla detsamma. Det uppfyller idag alla krav vi har.

Ove Söder tel 30057 hem.



Svenska Sjö är störst i Sverige på båtförsäkring. Svenska Sjö betalar de högsta skadeersättningarna, även för dig som kappseglar. Svenska Sjö har låga premier.

Din kontaktman: Steve Franzén

Svenska Sjö är Båtorganisationernas Egen Försäkring för medlemmarna i Svenska Båtunionen, Svenska Kryssarklubben, Svenska Seglarförbundet, Mälarens Seglarförbund, Navigationsällskapet, Kungliga Svenska Segel Sällskapet, Kungliga Motorbåt Klubben och Saltsjön-Mälarens Båtförbund.

Du blir väl inte insnöad?

Svenska Sjö skyddar dig bäst då olyckan är framme. Du får hjälp av professionella skadereglerare som ger dig bästa service. Tala med din kontaktman eller ring Svenska Sjö i Vaxholm.



försäkrar din båt bäst
Svenska Sjö AB, Strandgatan 3, 185 00 Vaxholm.
Tel 08-541 330 30. Fax 08-541 328 92.
www.svenskasjo.se

OXSS-Nytt
önskar
God Jul
och
Gott Nytt År



Förstärkning önskas !

Arkö Runt (Femöredagen)-kommitten önskar förstärkning med ca 3 personer för nya infallsvinklar mm. mm.

Hör av dig till Roger 33142,
Janne 08-841610 eller Ove (ovan) 300 57

Nästa **OXSS-Nytt** beräknas nedkomma i slutet av mars -99.

Manus stopp 10/3 -99

se **OXSS** på Internet

www.oxelosund.com/oxss