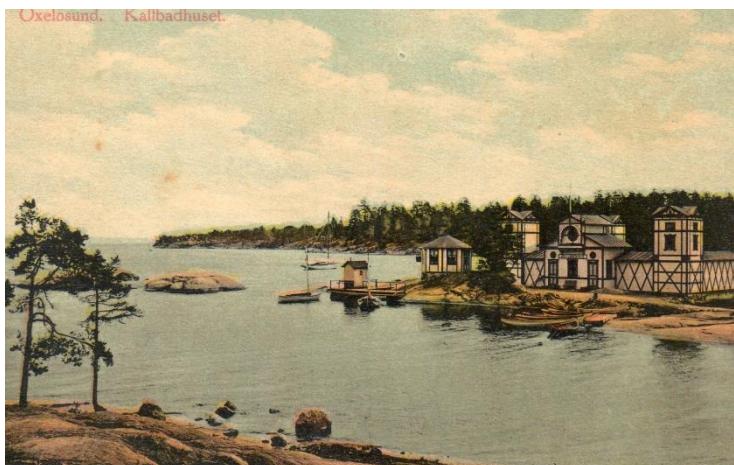
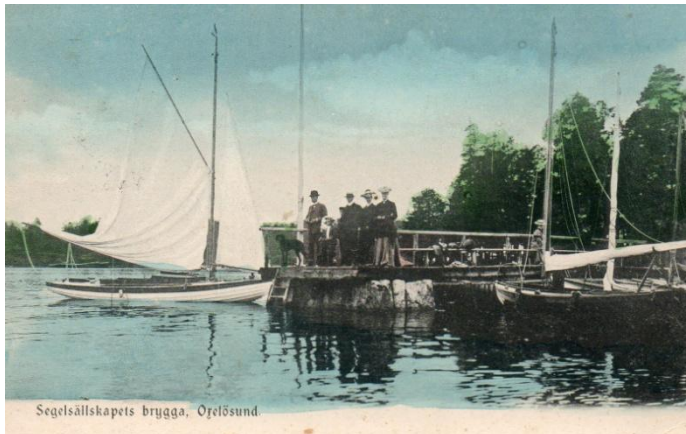
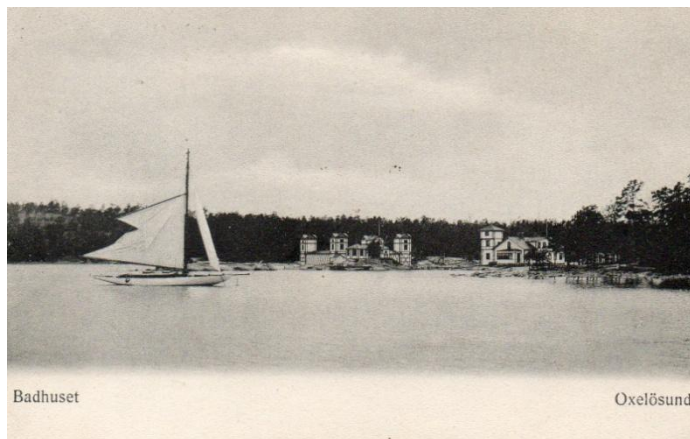


## Ur Boken om Oxelösund

Till de förnöjelser som Oxelösund om somrarna utöver badlivet kunde bjuda på var seglingen. Oxelösunds Segelsällskap, som bildades 1884, anordnade varje år kappseglingar där lotsarna under de första åren blev klara favoriter. Dessa kappseglingar utvecklade sig till veritabla folknöjen som lockade många människor från både Nyköping, Norrköping, Södertälje och Stockholm till Oxelösund. De som sökte andra möjligheter att roa sig hade tillgång till dansbana, tivolin och någon kringresande cirkus som gästade samhället. Konsul Percy Tham Oxelösund, och direktör Olle Lindeberg i Nyköping, som hörde till de stora seglarentusiasterna, såg till att ryktet om Oxelösundsregattorna spred sig över landet, med påföljd att många båtar från både syd och nord och ibland från grannländerna ställde upp





## Ett haveri på kappseglingsbanan.

Det där halva löftet jag givit, att skriva ned något om mina minnen från seglingar och kappseglingar, ger mig litet bekymmer. Det är länge sedan jag hade någon upplevelse på området, och det är alltså så rasande mycket annat att ordna med, innan jag i övermorgon ger mig ut på den längsta sjöresa, jag hittills gjort och knappast vågat hoppas på att en gång få göra.

Men Nyköpings segelsällskap fyller nu snart fyrtio år och jag anser mig då böra i min mån bidra till den festskrift, som i anledning därav kommer ut. Jag ger mig således in på frågan och lämnar härmed redaktionskommittén full frihet göra med prestationen vad den för gott finner.

Segelsporten är enligt min mening den noblaste av sportens alla grenar. Den väl hållna kuttern, under bidevind med väl sträckta och skickligt skotade segel, representerar ett skönhetsvärde som söker sin like inom sporten. Det tycks också inverka på rorsmännen i den riktningen att deras blick också öppnas för dessa värden. Det har jag mångfaldiga gånger haft tillfälle iakttaga, när jag vid mina motorbåtsfärder till och från Källskären möter kuttrarna med en förtjusande besättning. Men det finnes också andra värden den sporten för med sig, och det är spänstighet i sinnet, snabbhet i omdöme och handling. Allramest sättes detta på prov vid kappseglingar.

De första kappseglingar vi gamla Nyköpingsbor varit med om voro förlagda till Oxelösund. De började antagligen redan i slutet på sjuttioalet och upprinnelsen till dem utgjordes egentligen av de sommarfester O. F. V. järnväg ordnade för den nya järnvägens popularisering. Dessutom till reklam för den nya badorten Oxelösunds havsbad. Det var andra tider det. Den första kappsegling jag deltog i var 1885. Fem år förut hade Oxelösunds segelsällskap startats av några Nyköpingsbor, som sommartiden bodde därute. De priser som utdelades voro skänkta av järnvägsbolaget och enskilda och lockade seglare från Norrköping och från lotsstationen. Nästan uteslutande var det öppna båtar, och banan kunde därför de första åren ej sträckas längre ut än runt Klasön. Så småningom kom det något större indäckade båtar, kanske mest

beroende på konkurrensen från Norrköping. För egen del hade jag efter många funderingar bestämt mig för att sälja den gamla uppriggade f. d. livbåten och beställde en modern heldäckad. Jag hade gudbevars blivit ordförande i segelsällskapet och det medförde min själ förpliktelser. Den där livbåten skulle jag nog icke sakna. Visserligen hade jag tagit åtskilliga pris med den, det första jag fick var, vill jag minnas, en vacker bricka med tolv portvinsglas och både de och portvinet bereda mig ännu glädje, men jag ansåg att de där första priserna som alltid bestod av pokaler av riktigt silver, borde jag komma upp till. Och det gjorde jag. I tidning för idrott, som jag den tiden slukade sida efter sida, hade jag sett en ingenjör C. O. Liljegren, Göteborg, ge konturerna av huru en modern yacht skulle se ut. Han ritade en åt mig. Den byggdes på Kummelnäs och seglades av mig och de på varvet hem till Oxelösund i början på juni 1891. Vi voro skrudade i Kungl. Sv. Segelsällskapets uniform. Den tretungade flaggan under gaffeln jämte den reglementsenliga standerten i toppen förhöjde det hela. Man gick inte av för hackor. Att slåss med den båten skulle nog för norrköpingsborna medföra en viss förändring på näsorna.

Det blev kappsegling i slutet av juli och i början av augusti skulle "Eol" provas på Trälhavet och på "Kanholmen" med stockholmarne. I Oxelösund omkring segelsällskapets dyrbara brygga, sedermera en som det kan tyckas, välkommen men ofrivillig donation från det arma segelsällskapet till det rika grängesbergsbolaget, i badhusviken hade på lördagskvällen samlats ett 20-tal kuttrar. Mättningskommittén hade redan börjat sitt arbete och räknar ut klassificeringen efter regeln, längden gånger djupet dividerat med 131 — eller något i den vägen. På badhotellets restaurang därovanför hade gästerna börjat samlas. Där ordnar fru Andersson från "Rådhuskällaren" med mat och dryck till allas belåtenhet och den s. k. societetssalongen dekorerats till morgondagens gemensamma middag efter kappseglingens slut. Startlinjen hade flyttats ut från inre hamnen fram till Ljungholmen — Bjurshalsudden. Vi hade övergått till flying start för de större båtarna och kl. 11 gick startsignalen upp. Vinden var fortfarande västlig, frisk och byig som alltid, under de tre dygn den har för sed att blåsa. Det är en rackarvind förresten. Den magasineras i Bråviken efter att ha åkt fram längs Kolmårdens branter. När den kommer ned mot vattnet roar den sig med att rusa fram i 45 graders vinkel och fortsätta med det i all sin nyckfullhet fram förbi

Oxelösund. Den blev därför besvärlig vid kappseglingar, särskilt då för tiden då riggningen icke moderniserats efter nutida begrepp. Den tidens modernisering bestod i toppseglets nya form, som givetvis också kom till användning på "Eol".

"Toppen" var försedd med rå, som skotats intill gaffeln och sträckte sig en god bit utanför aktre liket. Det var ett förbaskat arbete att få upp den och inte stort bättre att få ned den. Nåja, "Eol" låg där, färdig för start, vit och fin, med alla segel uppe och väckte helt visst intresse och förväntan, det senare inte minst hos ägaren. De byiga, västliga vindarna hade jag slagits med förut och jag visste att segelstället, väl skutat, stod så väl att jag gott kunde skära av de alltför hårda byarna om så skulle behövas. Att minska segel efter starten det skulle knappast gå för sig.

Startlinjen passerades på sekunden och avdelningens båtar bli alltmer efter. Bidevindsseglingen var "Eols" styrka och snart skulle första märket rundas. Skoten lättas och ballongtoppens lätta duk fylles i all sin härliga form för att efter några ögonblick försvinna bakom storseglet, tager gaffeln med sig ner och ligger till hälften på däck och till hälften i vattnet. Masten har gått av vid salningen och det finnes intet annat att göra än att lämna banan och med halvt storsegel länsa in i hamnen. Där plockas grejerna in och undersökning göres om anledningen till haveriet. Den massiva masten, andra fanns inte på den tiden, var långt ifrån kvistfri, och intill en av dessa hade genomborrning gjorts för en bult. Där hade brytningen skett. Missödet var ju hårt i och för sig, men hur skulle det gå med de gjorda anmälningarna för kappseglingarna i Stockholm inom de närmaste dagarna? En ångbåt som passerade Oxelösund på aftonen tog "Eol" med till Stockholm och den påföljande söndagen tog "Eol" årets kontanta nybyggnadspris, silverpokal samt medalj åt rorsmannen. Kappseglingen ägde rum på Trälhavet. Det var inte vidare frisk vind den dagen och de femton minuter "Eol" klädde de andra på kunde befaras bero uteslutande på att den vore endast en lättvindsbåt. Söndagen därpå visade det sig att så inte var förhållandet. Då blåste också den där hårda västliga, men utan Kolmården. Tidsskillnaden blev då inte nämnvärt mindre än den förra seglingen.

"Eols" besök på kappseglingsbanorna i Stockholm upprepades under de närmaste åren, inte utan fortsatt framgång. Den lockade också ned båtar från Stockholm och från andra håll till kappseglingar i Oxelösund. Oxelösunds segelsällskap hade härigenom under flera år en rätt så god högkonjunktur. Här fanns ju också alla



förutsättningar, god hamn, stor, öppen bana, badhotell och restaurang. De förstnämnda förutsättningarna finnas ju kvar, men de senare ha tidens s. k. krav slopat. Järnvägsbolaget hade intresserat sig för att få Oxelösund till en badort. Det sålde tomter till den som ville bygga sommarvillor, det byggde hotell och restaurang i badhusparken, och allt var ordnat till trevnad och glädje för alla. Inte endast vid kappseglingarna var Oxelösund en omtyckt anhalt. Knappast någon sommardag gick utan att någon eller några långfärdsseglare kastade ankar i badhusviken för att på en välskött restaurang få omväxling gentemot matförhållandena ombord. Men järnvägsbolaget tröttnade på det evinnerliga bråket om rättigheter och rev till sist ned alltihop. Nykterhetsrörelsen hade vunnit seger. Huruvida nykterheten vunnit på det är osäkert. Att trevnaden förlorat på det är det enda vissa. Kanske någon skulle vilja intervjua mig i dessa frågor, då jag om några veckor vänt åter från förbudslandet?

När jag om sommaraftnarna någon gång sitter där nere på redan, ser jag ännu framför mig den vackra tavlan av de främmande båtar, som där lagt sig till ankars, väl rustade för den förestående kappseglingen. Det är ändock en väsentlig skillnad mot det nuvarande. Nyss förut har jag kanske sett Nyköpings segelsällskap vid och omkring Tobaksholmen, och den tavlan är en helt annan. Den är om möjligt ännu vackrare. Riggarnas resning är smäckrare, men ändå mer imponerande. De många bardunerna på alla sidor om de spetsiga storseglen ge visshet om en rent matematisk beräkning över de olika delarnas belastning, och i all sin smäckhet verka de fullt övertygande om hållfasthet. Jag har sett och beundrat hur väl de skötas i alla olika väderleksförhållanden. Och jag skänker rorsmännen och därmed Nyköpings segelsällskap min oförställda hyllning.

Nyköping den 24 mars 1929.

*Otto Lindeberg.*

