

M-båten

Nummer 1-2 2013



Håtunaviken maj 1938

Ordföranden har ordet

När detta skrivs är både mässan och Seglardagen avklarade. Vår monter på mässan blev riktigt bra tack vare Erik Perssons och Ted Lundbergs gemensamma ansträngningar. Tack för det! Däremot gick det lite trögt med bemanningen konstigt nog. Det är rätt kul att stå i montern och träffa folk faktiskt. Till nästa år vill vi ha mera uppslutning. Vi fick en utomordentlig extra skjuts genom att Sjöhistoriska ställde ut en nästan färdigrenoverad M 22 med samborden borta på ena sidan så man kunde se konstruktionen. Perfekt PR!

Seglardagens stora fråga var samgående med Båtunionen. Det blev västgötaclimax i och med att Båtunionen röstade nej vilket dödade frågan. Jag framförde i debatten en del synpunkter:

På seglardagen deltog av 34 klassförbund med SM-status endast 14. Två saker tror jag har spelat in att intresset var svalt: För det första finns ingen kölbåtsklass kvar i OS trots att 80 % av all kappsegling försiggår i kölbåt. SFF:s måldokument anger två kategorier av kappseglare: Elit som omfattar OS-klasserna och Motionär som omfattar oss andra. Klubbarna betalar stora summor för att få vara med i Svenska Seglarförbundet och därmed kunna arrangera SM. Fler och fler lämnar förbundet. Det vore bättre att analysera situationen och förbundets inställning till oss "vanliga" kappseglare än att försöka inlemma Båtunionens motorbåtsflotta i Svenska Seglarförbundet vilket var den

uttalade avsikten. Samgåendet sprack men problemen kvarstår.

Med detta tidningsnummer får ni den reviderade matrikeln. När medlemmar som inte har betalt efter 2010 har rensats ut återstår 240 medlemmar inklusive Sivert Johansson som är hedersordförande. I dataregistret däremot finns alla kända båtar registrerade så vi har inte avhänt oss kunskapen om var båtarna befinner sig. Tack till Marie Larsén, Stikkan Kranberg och Michael Schyllberg för jobbet att revidera och ta fram matrikeln!

Årets SM går på Ekoln första veckan i juli. Vi har varit där förut, senast 2008 och arrangemangen har alltid varit av hög klass. Kom dit så många som möjligt! Även om ni som är nya i klasserna inte är så kappseglingsvana så gör den goda stämningen under SM att ingen behöver vara rädd för att göra bort sig eller vara i vägen. M 25:orna måste ta ett krafttag: Minst tio stycken vill vi se! I SM-klasserna lottar vi som vanligt ut genuor. Magnus har lovat att ta en nitlott i år hur det nu ska gå till.

Nästa år seglar vi i Arkösund, men 2015 är det en öppen fråga. Rasta är intresserade och Mälaren är aktuell om vi ska bibehålla vartannatårskonceptet.

Bo Stenström
ordförande i M-båtsförbundet

Godkända motioner

Motion gällande längre spirbom för M25 godkändes. Nytt mått 3150mm. OBS- Inte spinnakerbom.

TK fick i uppgift att tillsammans med Tord Bergman ta fram en mer rättvisande vikt på M30:an. Detta arbete har påbörjats. Några båtar skall vägas I samband med SM I Uppsala för att få det faktiska segelbåtsvikten. Segelförlikslängderna kortas för M22 och M30 till 5900mm resp 7150mm.

Detta då det inte går att göra högre segel pga fiolstagen.

Måtten på M30:an fock lämnas fria sänar som på ett LP-mått (skothorn vinkelrätt till förstaget). Då vant, skotpunkt och vantspridare plus fiolstag omöjliggör trixande med segelytan.

Tord Bergman

Håtunaviken i maj 1938



*Uppgifter: från
Ekolns Segelklubbs
fotoutställning ”
ESK Hundra år
av gemenskap”
.Fotografierna
skall enligt uppgift
från Ragnar Lind-
stedt vara tagna
av seglaren Knut
Fredling*

Bilden på första sidan handlar om M22:an Huliwili som i maj 1938 seglar hårdskotad för en byig västlig vind på 6-10m/sek. in mot Erikssund för babords halsar. Hon överraskas av en kastby, som på ett ögonblick kastar omkull båten, vilken vattenfylls och sjunker på ett djup av 4 meter. Det hjälper inte att ägaren, som själv sitter till rors, släcker på skoten,

eftersom bommen doppar i vattnet och skotar därigenom sig själv. Allt är ett ögonblicks verk. Dessbättre blir samtliga tre ombordvarande, som alla är duktiga simmare, efter att i 10 minuter legat i vattnet ombordtagna på en annan segelbåt. Båten bärgas dagen efter och befins helt utan skador.

Remissvar

Remissvar Måldokument 2013 till
RSSF 19 nov. 2012

M-båtsförbundet har tagit del av rubricerade måldokument och vill avge remissvar enligt ert mail av 25 oktober.

I huvudsak är vi överens med Svenska Seglarförbundet om fokusområden, målsättningar och huvudstrategier.

När det gäller Områden-Delmål och Delstrategier har vi följande synpunkter:

Mellan områdena Elit och Motionär saknas en nivå. Både M-båtar, skärgårdskryssare, Smaragder, Folkbåtar, Expresser, Drakar, H-båtar mfl klasser är givetvis inte att betrakta som motionsklasser. SM-seglingarna har hög status och drar många framstående seglare även om de flesta inte är att betrakta som elit på landslagsnivå när de seglar i de här aktuella klasserna. Våra SM-vinnarens prestationer står sig mycket väl i Mästarnas Mästare. M 22-besättningen gick exempelvis till semifinal i årets upplaga och våra klasser ligger genomsnittligt

i mittskiktet om man ser över tid. Begreppet "Motionär" förefaller över huvudtaget malplacerat i seglingssammanhang. Möjligen skulle man kunna beteckna deltagare i mindre SRS-seglingar till denna kategori. Inför alltså ytterligare en nivå mellan Elit och Motionär och ersätt gärna motionärsepitet med andra beteckningar.

Under "Motionär, delstrategi" anser vi att det borde inflikas att man skall få folk till utbildningarna genom att vara synlig och tillgänglig ex invid promenadstråk, låna ut båtar för matchrace nära folk mm.

Under "IT" anser vi att man ska utveckla en enkel GPS-utrustning som gör att man kan följa seglingarna på en datorskärm både under och efter racen och ge ut en enkel utrustningslista med instruktion så fler klubbar kan göra detta. Tekniken kan revolutionera intresset, deltagandet och träningen genom analys efteråt av den egna seglingen.

Bo Stenström, enligt uppdrag

Annonsera i M-båten

Kvartssida 250, Halvsida 500,- Helsida 1000,- Baksida 1200,-
Webb: 600,- fast per månad. (6000 besök i januari).

M-båten utkommer fyra gånger per år, ett dubbelnummer på våren och ett på hösten. Redaktör är Arnold Jeppsson, som är stolt ägare till M25-48, Aili.

Redaktören nås på mejladress arnoldjeppsson@hotmail.com

Inbjudan

Tävling: SM/KLM för Mälarbåtar och Neptunkryssare

KLM:

Klassmästerskap för M25.

SM:

Svenskt Mästerskap för M30, M22 och Neptunkryssare

Datum: 2013-07-03--06

Arrangör: Ekolns Segelklubb

1. Regler

- 1.1 Tävlingen genomförs i överensstämmelse med reglerna så som de är definierade i Kappseglingsreglerna (KSR) och med Appendix S.
- 1.2 Respektive klassregel för deltagande klasser gäller.
- 1.4 Alla båtar kan komma att, i enligt ISAF Regulation 20, föra reklam vald och tillhandahållen av arrangören.
- 1.5 En tävlande som lämnat land ska ha på sig personlig flytutrustning. Den här regeln gäller inte vid kortvarigt byte eller justering av kläder eller personlig utrustning eller när den tävlande befinner sig i hamn eller under däck. Våtdräkter och torrdräkter är inte personlig flytutrustning. Detta ändrar KSR 40 och KSR S17.2. En båt som bryter mot den här regeln kan varnas eller straffas på det sätt som protestkommittén finner lämpligt.

2. Villkor för att delta

- 2.1 För att ha rätt att delta i RF:s mästerskapstävlingar skall varje tävlande uppfylla kraven i ISAF Regulation 19.
Titeln Svensk Mästare kan erövas endast av den som är svensk medborgare eller som har varit bosatt i Sverige minst sex av de senaste tolv månaderna innan regattan genomförs. Vid mästerskapstävling med flera personer i besättningen skall en majoritet av besättningen (fler än 50 %) uppfylla kraven avseende titeln Svensk Mästare. Om så är fallet erhåller hela besättningen titeln Svensk Mästare.

**INFO FRÅN STOCKHOLMS STAD TRAFIKKONTORET TILL SJÖFARANDE ANGÅENDE
RENOVERING AV SÖDRA DANVIKSBRON****Kort bakgrund**

Körbanan på klaffen, ett asfalterat stäldäck, nu är så rostigt att kontoret planerar för byte i sommar, samtidigt målas stälkonstruktion. Detta kommer att innebära inskränkningar i sjötrafiken och vägtrafiken.

Tidsplanering, trafikpåverkan och framkomlighet

Arbetet med renoveringen av Södra Danviksbron kommer att äga rum under tiden 4 mars 2013 till och med 27 september 2013. Under den tiden kan klaffen inte öppnas. Den segelfria höjden kommer att vara som den är idag 10,8 m under hela renoveringen dock med viss inskränkning av farledsbredden. Farleden kommer att vara total avstängd ett fåtal nätter på grund av tunga lyft. Trafikkontoret kommer att hålla med en maskran på vardera sida om bron, en är belägen på Långholmen hos Göta segelsällskap den andra finns vid hunduddens varvsförening, kranarna kommer att vara tillgängliga från 20 april till och med 27 september. Vi återkommer med kontaktpersoner på Göta segelsällskap respektive Hunduddens varvsförening.

Roland Kolmodin
Lars Matz

Kontaktpersoner för Trafikkontoret

tel 08-50826346
tel 08-50826643

roland.kolmodin@stockholm.se
lars.matz@stockholm.se

Renoveringstips: Rutten bordsskarv Bladlask på Funkis

I år har inte nr 3, Funkis, fått så mycket pyssel. Insidan har lackats ett par gånger och så har två bordsskarvar som börjat läcka efter den hårda vinden på Utö i somras, bytts.

När jag köpte funkis 2006 var fyra bordsskarvar dåliga (ja, egentligen var ju betydligt mer än så dåligt innan helrenoveringen men det visste jag inte då). Jag åtgärdade det genom att på ett mer traditionellt sätt, utan något lim, byta en lång del av de två borden som möttes i den dåliga

skarven. På det viset gav ju varje åtgärdad bordsskarv två nya skarvar och tekniken innebar också att jag tog bort mycket friskt trä. Funkis verkar vara byggd av fint virke för träet är riktigt fint.

Nu var det dags igen. Under sommaren upptäckte jag att ett par bordsskarvar precis mitt emot varandra alldeles under vattenlinjen strax för om rorsmans plats, läckte. När jag började jobba med dem i vintras och tog bort laskbrickan med dess gamla

mässingsskruvar och kopparniten i de angränsande spanten fick jag av mina fantastiska båtskjulskompisar i "Mälarstian" tipset att jag skulle bladlaska skarven istället.

Sagt och gjort:

För att bladlaska behöver man först och främst två kilar i vinkeln 1:8 (1 cm lutning på 8 cm längd). Dessa kilar placeras på varsin sida bordet som skall bytas med spetsen mot den dåliga skarven. Fräsen förses med stöd som gör att den kan glida ned på kilarna och fräsa ut det dåliga bordet med lutningen 1:8. I bild 1 syns kilarna förs vid den aktre delen av skarven och sedan vid motstående sida.

Bild 1: Fräsning av de två dåliga bordsändarna

När det är gjort har man redan kommit långt. Nu är det dags att ta bort kilarna som skruvats grunt i skrovet. Kilarna placeras istället på något underlag där de kan skrivas fast med den nya bordssnutten – lasken, mellan sig. Man fräser bladlasken i båda ändar som i bild 2

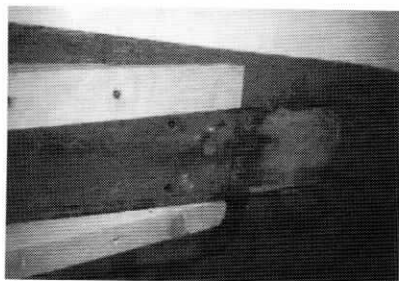


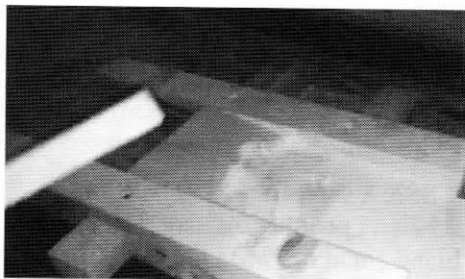
Bild 1: Fräs ut kilarna

Bild 2: Utfräsning av lasken med samma kil/mall som användes på båten

När man fräser den andra delen av den nya bordsdelen är det naturligtvis mycket noga att den får rätt längd. Ta biten och gå till båten, prova och markera noga var utfräsningen skall börja. Var den slutar ger sig själv eftersom den fräses efter samma mall som användes för att förbereda båten för den nya delen.

Sedan limmas lasken på plats och hålls fast av bultar i de gamla nithålen i spanten närmast "skarven". När limmet torkat försänks nitar på traditionellt sätt så att det blir fint på utsidan och insidan. Titta så fint det blir när den är på plats i båten. En skarv blir ingen skarv! Det är bara lite gammal mönja som kom fram när den gamla laskbrickan togs bort som behöver skrapas bort. Det skulle jag ha vetat 2006!

Eva Svensson Myrin



Fräs bladasken i båda ändar.

Emett – 22 M1 – ”prototypen”



Emett väckte berättigad uppmärksamhet på Båtmässan i Stockholm

De första Mälar22:orna, Emett och Emtvå, byggdes på Stockholms segelklubbs varv vintern 1929-1930 av båtbyggare G Olsson. De skulle bli klubbens lottbåtar och samtidigt introduceras som en ny kappseglingsklass. Byggena omgärdades av många förväntningar och villkor. Viktigast var prisbillighet, följt av seglingsförmåga, rymlighet, bebolighet, låga underhållskostnader och ett högt andrahandsvärde. Gustaf Estlander hade ritat en enkel båt, tänkt att byggas i inhemska material och med ekonomiskt överkomlig segelgarderob. För den nybyggda Emett betalade SSK 2800 kronor.

ISSK årsbok från 1930 beskrivs båten i positiva ordalag. Där står bland annat om M22:an att den har: ”ett fribord som garanterar en torr båt i snart sagt vilket väder som den

normalt kan utsättas för.” Man skrev även att ”Den är avsedd för den ekonomiskt svagare, för amatörbyggaren.” I dag känns det som att det omvända är vanligare. Många har råd att köpa en hyffsat dyr båt, men få skulle ge sig på att bygga en sådan här båt i trä.

Det ordinarie och nuvarande namnet Emett bör komma sig av nomenklaturen för märkningen i seglen mer liknade den hos skärgårdskryssarna. Då skrevs 22 M1 istället för som idag M22 1.

Under 50-60 tal låg Emett i Näsbyviken och ägdes av Forsman som gjorde en hel del arbete på henne. Bland annat nåtlimmning, nytt roder i teak och bytte roderstaven.

Senare ägare var Claes och Yvonne Siltberg som hade Emett i början

av sjuttioalet. Hon låg då i Göta och kappseglades flitigt. Emmet hade fått ljusblått däck ända ut till relingskanten och ljusblått rufftak. Paret var veteraner i Göta och duktiga seglare. Under den här tiden hette båten Pelican, men kallades ofta för prototypen. Paret Siltberg sålde Emmett till Christer Habbe, som ägde henne från mitten av sjuttioalet till början av åttioalet. När Habbe övertog Emmett fanns en hel del knäckta spant, läckage vid röstjärn och i aktern. Arbetet att byta spanten försvårades av att någon tidigare ägare passat på att fylla kölsvinet med någon beckliknande sörja som härdat och övermålat med blymönja:) Det här fick hackas med bort med järnspett innan spanten kunde fixas. Habbe tog även fram skarndäck och målade däck och ruff i en något mörkare blå kulör. Emmett gick bra i lätt vind och allra bäst när det närmade sig stiltje. I hårdare vind hände det att sönder likrännan i bommen slets sönder.

Vid kappseglingar på den här tiden var det ganska vanligt med incidenter. Som att någon båt svepte med en annans akterstag och rev ner masten. Emmetts röstjärn var lite rostade och ett gick av under segling. Masten klarade sig dock den gången och färden gick vidare för motor. Emmett hade en fin mast i spruce som var böjlig, kvistfri och lätt. Den knäcktes senare i fem delar av en Sexa som seglade upp mellan mast och vant.

I dag ägs Emmett av Sjöhistoriska muséet, som nyligen ställde ut

hennes på Allt för sjön. Hon drog till sig många nyfikna som kikade in i det gapande hålet i sidan och bedömde klassen på renoveringen. Emmett ställdes medvetet ut under pågående renovering och ett par väl valda bitar hade sparats till senare. Grundkondition hos båten är god, men hon har trots det fått genomgå en välbehövlig renovering under ledning av båtsnickaren Mattias Malmros. Hon har bland mycket annat fått ny kölplanka, akterstäv, skarndäck, duk och förlucka. Till vardags finns Emmett nu att beskåda i Nya Djurgårdsvarvet, som ligger mellan Gröna Lund och Beckholmen vid Djurgården.

Vissa kämpar dock för att Emmett skall få segla igen. Segla SM på Ekoln 2013. Om det blir verklighet får vi se den första veckan i juli..

M -30 eskaderchefen har ordet

För 80 år sedan byggdes de två första Mälartrettiorna. 1:an på Kungsörs båtvarv och 3:an av den skicklige hembyggaren Anton Tornberg. Dessa båtar lever ännu idag i all välmåga. Mycket få av våra träbåtar har till dags dato blivit upphuggna.

Konstruktören var Lage Eklund som arbetade hos Gustav Estlander till hans bortgång i början av 30-talet. Att båten till så stor del liknar M22:an kan nog tillskrivas detta faktum. Att vi alltid har haft mer samhörighet med M22:an är nog för att de är mycket lika varandra men också att de beställdes av Mälarens Seglarförbund. Dom blev M-båtsklasser tillsammans med M25 och M15.

Fem år senare ritade samma man Neptunkryssaren där man möjligen kan se på förens linjer att det rör sig om samma konstruktör. Mycket populär historisk SM-klass även det. Senare i historien skall han ha ritat Havsfidran vilken inte blev riktigt samma lyckade entypsklass. Där var inte ens stäven igenkännbar.

1:an var lottbåt i Uppsala 1933 och efter att Norges dåtida seglarprins Olav inspekterat och gillat den nya båten satte byggnationerna igång och de flesta träbåtarna kom att byggas före 60-talets början. Roy Sandgren konstruerade plastversionen i början på 70-talet och det var den som gjorde att hela klassen blomstrade upp. Nu

40 år senare har samma Roy skapat en plastversion av M22:an.

M-båtsmästerskap organiserades från 1974 och 1979 hölls det första Svenska Mästerskapet.

Noterbart är att flera av de ledande seglarna från slutet på 70-talet fortfarande kappseglar i klassen. Nisse Olsson gör sin tredje sejour med 123 Elise och Stene Thorold sin andra med Resolut- som f.ö. är hans tredje M30:a. Roffe Lindholm med Donna och Classe Gustafsson i 106 Chris seglar också flitigt sedan dess. Till skillnad från de flesta M22:or och Neppare så semesterseglas det fortfarande med M30:an.

I år hoppas jag att vi träffas på Skarholmen där Mälarbåtsveckan och SM går av stapeln 3-7/7. Även Neptunkryssarna seglar sitt SM så det blir två jubilerande båtklasser som samtidigt har samma konstruktör.

Ekolns SK firar 100 år och satsar hårt på att göra perfekta arrangemang för oss seglare. Skarholmen är en udde på fastlandet så det är lätt att nå för landbaserade besättningar. Samtidigt är det avskilt så att det känns som om man var isolerad på en ö i skärgården. Perfekt alltså!

Vi seglar som vanligt tillsammans i en eskaderkappsegling den sista biten upp mot Uppsala. Så har det gjorts de två tidigare gångerna vi haft SM där. Detaljer om detta på annan plats eller på vår hemsida senare under våren.

Den fortsatta sommaren kommer i år att bjuda på vackert väder, fina vindar och som vanligt fina seglingar med våra M30:or. Jag hoppas att våra övriga seglingar är välbesökta och att vi kan visa framfötterna på s.k. SRS-seglingar där vi visar att båtar kan vara både snabba och vackra. En inte helt vanlig kombination dessa dagar. Beträffande SRS-systemets förträfflighet kan jag meddela att i år kan man få upp till 2 procent lägre tal beroende på om man skaffar ett verifierat SRS-måtbrev. Detta på viktskillnaderna och den faktiska längden på genuans förlik.

Diskussionerna runt detta har var heta men min åsikt just

nu är att vi gör bättre reklam för båten om den kommer långt fram i resultatlistorna- lika med snabba båtar. I Västerås mäter vi in en båt och på våra mkt välbesökta övningsserie kommer det att vara gällande tal för alla M30:or. På en officiellt utlyst kappsegling fungerar dock inte detta men på hemmaplan ger det bra PR för oss. I och med detta får jag önska er alla en fin vår och en härlig seglingssommar 2013.

Eskaderchefen

Distansen 2013

Årets Mälarbåtsvecka börjar redan på tisdagen den 2 juli med start vid Eriksundsbron.

Därefter kappas vi under avslappnade former upp till Skarholmen där vi förläggs resten av SM-veckan.

Vi brukar samlas vis Sigtunas klubbhamn kvällen innan. Där går det lämpligt nog också att hitta en resturang eller pizzeria för en bit mat. Mer information kommer på M30-sidan.

Saltsjöseglingar i Stockholmsregionen 1. Vikingaregattan

15-16/6

2. Gäddisregattan se Kappseglingsskalendern

3. VSS Inbjudningssegling 7-8/9

Totte, för

M30 eskadern

Redaktörens ruta:

jag har inte gjort M-båts tidningen på typ tio år och har haft en del inköringsproblem, med nya program och otillräcklig utrustning. Nästa nummer ska bli bättre lovar jag

Arnold Jeppsson

M30 - FÖRESLAGNA SEGLINGAR I HALVMODELLEN 2013

M-båts Yachten (Bubbholmarna)	25 Maj
Vikingaregattan	15-16 Juni
Sundbyholmssregattan	15 Juni
Distansen*	2 Juli.
Tune-up (Uppsala)	3 Juli
SM (Uppsala)	4-6 Juli
Svearnas ordinarie:	24 Aug.
Vikingarnas inbjudningssegling	7-8 Sept.
Höst Rasta	14-15 Sept.

Andra seglingar kan självklart också ingå i halvmodellen men för att räknas så måste de som har deltagit i dessa seglingar själva rapportera in resultaten till M30 Eskadern (Ordf. eller Sekr.)

Vänligen kontrollera även datum för seglingarna vid anmälan. Fyra bästa seglingarna räknas. Poängberäkning i omvänd ordning t.ex. vid 5 deltagande båtar får första båt 5 p, andra båt 4 p o.s.v. Vid flera delseglingar plusas antalet seglingar på resultatet. Vid exempelvis 3 delseglingar får vid 5 deltagande båtar första båt 5+3 p, andra båt 4+3 p o.s.v.

*) Startplats meddelas på hemsidan

Detaljerad halvmodell av M25 till salu.

Skala 1:15 (bakgrundsplattan är cirka 80 cm bred)

Mahognyruff, vitt däck, skrov av mahogny, vit undervattens kropp.

Byggd 1996 av Modellsnickare Nicklas Skärlund.

Säljes av Klara Stina Rydberg

Telefon: 08-520 391 92, eller 073- 99 61 115

Pris 5 000:-