

Kolfiberrodret 2022

I juni hoppade jag på Mälar 25 S4 i Märsta för färd mot skärgården och kappseglingen Kolfiberrodret.

Seglingen är öppen för båtar med två mans besättning och i år var det närmare 140 båtar anmälda.

Banan började vid Gällnö i mellanskärgården, med start efter lunch. Därefter gick banan kors och tvärs över Kanholmsfjärden under eftermiddagen, och fortsatte därefter ut mot Korsö för en sväng söder om Sandön.

I skymningen bar det så av mot Björkskär med ett antal rundningsmärken på båda sidor om

Björkskärsfjärden, och när det var som mörkast under en blygrå himmel gick vi igenom Björkskärs skärgård. Här gällde det att ha koll på navigeringen!

På väg västerut mot Möja kunde vi i mörkret se en lång rad med gröna lanternor från båtarna på väg mot en rundning på utsidan av Harö, en annan rad med röda lanternor från de som redan rundat och var på väg mot Björkskär, och slutligen ett stort gäng blandade lanternor från båtarna bakom oss.

Nu var det riktigt mörkt och regnet hade börjat falla. I frisk vind blev vi omseglade av de snabbaste

båtarna som startat sist. Då och då blänkte ficklamporna till på de båtar som hade svarta segel, för utan belysning var det inte lätt att se hur seglen stod när både de



Johnny Rudolf innan mökret la sig.

och himlen var svart!

Vid Lökaön kom det rikligt med regn och mycket vind när vi kryssade mot Möja för att sedan ta en sväng norrut på Rödlögaleden. Men nu hade det ljusnat och vi började kunna se fram emot lite lugnare segling ner mot Kanholmsfjärden.

Efter några avslutande svängar in mot Sollenkroka var det målgång utanför Jolpan. Vi klarade av den 105 Nm långa banan på knappt 21 timmar.

Och hur det gick i seglingen?

Jo, vi kom på 34:e plats av 140. Resultatet speglade inte ambitionen vi hade före start. Vi skyller dels på nästintill stiltje under de första timmarna från start, som gjorde att många som startade efter oss hann ifatt, dels på alldeles för gamla segel. Men den nya spinnackern stod fint på undanvinden.

Trots stundtals dåligt väder var Kolfiberrodret en väldigt trevlig segling. För hur ofta seglar man i ytterskärgården mitt i natten annars?

Text: Johnny Rudolf.

Om kolfiberrodret

Kolfiberrodret är en fantastisk SRS-segling att vara med på! Den pimpade M25-3 Nea med aluminiummast och större segelyta på alla segel än klassregeln tillåter var också med, så Nea kan man bara kappsegla i SRS med eget

mätbrev för båten.

Robert Dybeck och Per Hansson seglade bra med Nea, de blev 10:a. M30:an med Henrik Edberg och Ulrika By ombord placerade sig på plats 21.

Fotnot. SRS står för svenskt respitsystem och är ett handikappsysteem som används för att olika båttyper med varierande prestanda ska kunna kappsegla mot varandra på någorlunda lika villkor.



Nea och Felicia

Kul att få visa upp M-båtarna och att dessa klarar av få framskjutna placeringar totalt. Så haka gärna på nästa år med fler M-båtar. Ett nytt storsegel är beställt till Felicia av undertecknad inför nästa säsong.

Det är en fantastisk upplevelse att se hela armadan av olika båtar kappsegla i skärgården under en årstid då nästan hela natten är ljus!

Kolfiberrodret startade efter lunch fredagen den 17 juni. Man blir rätt mör efter alla timmarna ombord utan sömn men det är det värt!

Text: Kjell Gustafson



M-BÅTARNA

"MÄLARENS VINTHUNDAR"

EN BOK AV



Bo Stenström



Ulf Engblom



PRIS 250:-

Swish M-båtsförbundet

1232641314

Än finns exemplar kvar av den omtalade boken, passa på att läsa ett stycke svensk segel- och fritidsbåtshistoria.

Beställes direkt via mejl till bo.e.stenstrom@gmail.com. Frakt tillkommer.

Ted – ett lysande undantag?

En återkommande fråga för M-båtsförbundet har länge varit och är fortfarande att locka yngre personer att köpa och segla målarbåt. I det avseendet sticker Ted Wänerstrand ut. Med sina 19 år är Ted den i dag yngste ägaren av en målarbåt, närmare bestämt M22-67 M:a.



Ted Wänerstrand

kompisen Isak Widstrand, vars storebror Teodor Widstrand har förhinder för dagen. Litet glitter i vattnet och i ögonen på besättningen livar ändå upp den korta seglatsen med många och snabba slag.

Bröderna Widstrand är trogna gästar ombord på M22-67. Vid SM 2021 deltog bägge bröderna men på SM 2022 endast Teodor. Ted och Isak

växlar ledigt mellan sysslorna ombord och det märks att det är två som sin ålder till trots är vana att segla.



Johan Hultgren
M22-44

Samma dag som vi ses, ska de ut i skärgården för några dagars segling. Skottkärran är full av sovsäckar, bananer och tunnbröd. Vad mer kan man väl önska sig för en segling?

M22-67 är en vacker båt i gott skick. Den har hittat tillbaka till familjen och ägdes för 15 år sedan av Teds pappa, Roger Henriksson. Arbetet med att byta laskbrickor, en meter bordläggning, nåtning och fernissa insidan av ruffen tycks inte ha avskräckt Ted från att köpa båten.

Om artikelförfattaren får gissa kan det möjligen vara ett stöd att ha hjälp från vänner och familj i just dessa sysslor. Om jag säger att M22-67 ligger och speglar sig i SK 95 Marga så förstår nog många att kunnandet om träbåtar finns på mycket nära håll.

Bristande kunskaper om hur man sköter en äldre träbåt kan nog i dag annars avskräcka många ungdomar från att köpa och segla bl.a. mälarbåt.

Hur är det då med bankappseglingen? Det gick visst bra på SM i år? Teds bakgrund som seglare innehåller förhållandevis litet bankappsegling vid sidan av barndomens jollesegling. Utöver deltagandet i SM 2021 framhåller han en Gäddisregatta i 12 års åldern tillsammans med Stefan Hultgren.

Att det trots allt har blivit segling och bankappsegling verkar ha berott på hans pappa och kanske på familjen Widstrand, som ju för många är väl kända i sammanhanget. Och på min fråga om målet för SM är svaret mycket blygsamt, nämligen att ha kul och att varje position är en vunnin placering. I efterhand skulle det nu visa sig att Ted tog ett tecken i SM och kom på tredje plats.

Med två SM i ryggen känns det sannolikt att vi får se Ted igen vid nästa års tävlingar, då efter fullgjord militärtjänstgöring. En vecka efter SM ryckte Ted in för tio månaders militärtjänstgöring i Boden. Man kan

anta att drömmen om nästa sommars seglingar snart kommer att hägra.



Ted med Isak Widstrand

Men varför mälarbåt?

På väg hem kommer jag på att glömt att ställa den viktigaste frågan, nämligen varför M22. Jag kommer då att tänka på vad Lennart Ohlsson (M22-88 Colibri) svarade på samma fråga när förbundet ställde den i en enkät på 80-talet: "Finns det någon annan båt?" Och kanske får det räcka som svar.

Det ska i sammanhanget tilläggas att en än yngre seglare möjligen står i begrepp att köpa en M22 under hösten 2022, vi kanske får anledning att återkomma till detta i ett senare nummer av bladet. Ser vi en ny, positiv trend eller är det bara tillfälligheter?

Nybygge av M22 i plast

Jag tänker inte fäkta med argumenten för plastbåtar, utan tror nog att de flesta av oss anser att inga nybyggen är dåliga nybyggen och iallafall jag har i svaga stunder ibland undrat om det inte bara vore bättre att bygga en helt ny båt istället för att trööstlöst försöka hålla jämn takt med underhållet av en åldrande träbåt och kanske är jag inte ensam om det?

I vilket fall har jag under sommaren därför försökt uppskatta vad det skulle kosta i tid och pengar att bygga en ny M22 i plast och ska här redogöra för detta.

Skrov: Som bekant finns formar till M22:an oss Janne Björnberg och under försommaren gjorde undertecknad ett besök där och förutom en del rengöring och förberedelser (som alltid bör göras innan plastning) så är dessa i fullgott skick för användning.

Kostnaden för material har överslagsberäknats med hjälp av en båtbyggare till ca 46 000 kr vid tidpunkt för artikelns publicering.

Tid beror i hög utsträckning på erfarenhet men vid bygget av Neptunkryssare

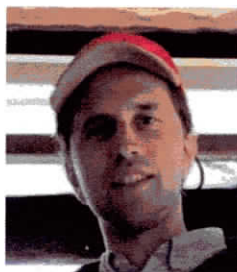
268 lades ca 500h ner för att få ett

färdigt skrov/däck etc redo för montering av köl och kanske är en rimlig uppskattning av vad man som glad amatör kan räkna med? Den här uppskattningen är baserad på glasfiber och polyester.

Köl: Denna borde gå att få tag på i det närmsta gratis om du är lite driftig och kan få loss den eller vet var de finns nergrävda eller så har du kanske redan en?

Mast: En ny trämast, utan beslag, kostar ca 15-50 000 kr beroende på virke och vem som tillverkar den. Godkänns aluminiummaster till M22 på kommande årsmöte kan man också hitta en begagnad mast från en Drake, här har jag dock inte hittat någon prisuppgift.

Stående rigg 7-8000 kr enligt uppgift från Benns.



Gabriel Johannesson
M22-85

Segel: Ca 34 000 för helt nytt storsegel och genua av kappsegelings-standard, prisuppgift från Gransegel.

Beslag: En stor fördel med M22 är dess enkelhet och tack vare detta behövs relativt få beslag och block. Man kan naturligtvis spendera i princip hur mycket som helst, heller tråla blocket efter fynd. En renodlad Harken setup skulle kosta uppskattningsvis ca. 40 000kr men det finns såklart en stor variation i hur komplexa trim du vill ha. Vinschar, Andersen 10 ca 4 700kr ink handtag.

Övriga beslag som t.ex. motorvagn är ca 3 500kr (3 år gammal prisuppgift)

Summeras allt ovan nämnda hamnar man på uppemot 170 000 kr, mycket beroende på vad mast och beslag kostar. Kan dessa återvinnas från någon skrotad M22 är mycket vunnet. Tillkommer gör t.ex. lokalkostnader, verktyg och förbrukningsmaterial.

En intressant jämförelse är den till nybygget av neptunkryssare 268 där det finns en dokumenterad

byggprocess med bilder och text. Rekommenderad läsning som hittas på neptunkryssarförbundets hemsida under "berättelser".

För att summera gick det åt ca 1000h för färdig båt varav 50% låg i att plasta skrov/däck etc. Total kostnad segel, motor, vinschar och köl var 109 000 kr vilket motsvarar ca. 160 000 kr i dagens penningvärde, eller alltså ca 200 000 kr med segel och vinschar.

Inte helt oväntat är det ganska dyrt jämfört med inköpskostanden för en M22 i trä, och kanske även jämte ett uppskattat marknadsvärde, så det finns nog inget affärslogiskt skäl till att bygga en, men det föreligger väl aldrig till att ha en båt överhuvudtaget?

Frågan bör också ställas hur bäst förbundet kan vara till hjälp vad gäller att få igång nybyggen och vore en intressant diskussionspunkt på årsmötet.

Är du intresserad av att eventuellt bygga en plast-M22 eller har andra ideér/synpunkter - hör av dig!

M25:orna firade 75 år i Sigtuna den 11 juni

Vi hälsades välkomna av Sigtuna BK som lät oss lägga till vid utrustningsbryggan, längst in i hamnen där båtarna låg tryggt och skyddat från vågor och vind.

På fredag eftermiddagen efter att M25-4 anlänt så anslöt också M25-8 Lennart Angeli som seglat från Stockholm tillsammans med kompisen Mikael Erixon. På lördagen anlände också M25-28 med Dick Joelson och Solweig Ilmrud, samt M25-42 Johan Schelin

och Maggie Angeberg.

Stor flaggning med signalflaggorna, samt M-båtsförbundets flagga hissades i masten på båtarna, gjorde att M25:orna syntes väl. En miniatyriställning med stora bilder på M-båtar visades intill, vi delade ut exemplar av M-båtens senaste nummer till intresserade (frivillig avgift för tidningen), och försökte att sälja M-båtsboken, så några kronor kom in via swish till förbundet.



Kjell Gustafson
M25-4



M25 firar 75 år. Foto Joel Ilmrud

Stadsvandringen arrangerad av M25-klassen med inhyrd guide startade vid tvåtiden (se separat artikel av Johanna)

Besättningarna till M22 140

Johanna Rosenlind och Christoffer Clevhammar med dotter Filipa, samt Stig och Birgitta Kranberg (M25-11), och Joel Ilmrud (M25-17), Michael Schyllberg (M25-18), Camilla Gustafson och barnen Moltas och Herman (M25-31) Frank Baumfalk och Dörte (M25-43), anslöt via landvägen till Jubileet. Hoppas jag inte glömt att nämna någon?

Några före detta M25 och M15 seglare överraskade oss med att dyka upp, Anders Tengstrand flerfaldig Klassmästerskapsvinnare (M25-60), Henry Lindahl (M25-22), Lars-Ola Larsson (M25-44), samt Roland Cederblad (M15-10), ett trevligt återseende efter många år, med mycket prat om minnen från förr, kul för oss alla!

På kvällen var det bokat för oss M25 seglare och några medlemmar från Sigtuna BK

i ett eget och trevligt rum för en utsökt tre-rätters middag på Hotell Kristina.

Om jag inte minns fel så var menyn enligt följande:

Förrätt: Vit sparris, rökt röding, hollandaise, forellrom, kavringkrutonger och örter.

Varmrätt: Torskrygg med örtslungad potatis grönärtskräm, brynt smör med citron, spetskål, Gotlandspotatis, rökt sidfläsk och krasse.

Dessert: Rostad mandelkaka med citronkräm, rabarber, jordgubbar, jordgubbsglass och vit choklad. Goda drycker till maten och kaffe serverades efter valfria önskemål. Det verkade som att alla var mycket nöjda med maten.



På nattkröken seglade M25-28 hem till Märsta BK en distans på 3 nm.

På söndagsmorgonen hade M25-42 tidigt lättat ankar för seglats till Vikingarnas SS i Stockholm. M25-18 seglade iväg på förmiddagen mot samma hamn en sträcka på 30 distansminuter. Vackert seglat av de två båtarna!

Provapåsegling för Jolleungdomarna i SiBK

Vid elvatiden på söndagen dök det upp c:a 10 jolleseglare, knappt någon äldre 13 år. Det var frisk till hård vind på fjärden, det blev två turer för att alla skulle få prova på. Några pep lite när de värsta körarna blåste till, kan båten välta? Jag lugnade dem med att så inte var fallet.

De hade lite erfarenhet av segling så de kunde styra mot vindögat medan jag hissade och tog ned storseglet.

De tackade för turen och tyckte att det var jättehäftigt och att 25:an



Prova på-segling med M25

seglade så fort, och att båttypen de fick segla på var 75 år. (Vi får väl se om några av dem blir blivande M-båtsseglare)

Kul att ta en sväng med kidsen och se deras glädje, och lite nervositet i den hårda vinden, och så de fick lära sig lite nya termer ombord.

Ett stort tack också till SiBK och Anders T Thellberg som var klubbmästare och bokade upp plats kostnadsfritt för oss i hamnen och såg till att middagen på lördagskvällen blev superb.

Det blev ett bra 75-årsjubileum, hade givetvis varit kul med lite fler M-båtar! De hade fått plats.

Kan det vara av intresse att skapa en tradition att segla till Sigtuna och umgås och äta gott i den årstid som är den ljusaste och som gör det enkelt och trevligt att segla även långa sträckor? Kanske liten distanssegling på någon timme på Sigtunafjärden kan bli kul, med defilering förbi Båthuset restaurang och hamnen.

Ta en funderare om detta kan vara intressant också för er som seglar M15, M22 och M30.

Slå en pling till mig, så kanske vi kan få till det i Sigtuna även 2023.

Kjell Gustafson M25-4

Stadsvandring i Sigtuna – Sveriges första stad

Den 11 juni bjöd M25:orna in till 75-års jubileum. I samband med jubileet organiserades en historisk stadsvandring genom staden som bjöd på fantastiska fynd. Några exempel på saker som kom upp under vandringen är formen av de historiska tomterna som man delvis kan urskilja idag samt intressanta namn på kvarteren som härur de professioner som varit verksamma där under historisk tid. Klockstapeln som är tre kyrkklockor ovanför varandra har under senare tid restaurerats efter en hemsk brand som ödelade hela stapeln.

Vem grundade Sigtuna, egentligen?

Sigtuna är en intressant plats men hela dess historik är inte helt känd för nutiden. Det är omdiskuterat om det var Erik Segersäll eller hans efterträdare Olof Skötkonung som grundade Sigtuna, även om



historiker med största sannolikhet uppfattar Erik Segersäll som den egentliga grundaren.

När historikerna lägger ett pussel av olika historiska sammanhang som de landar i den slutsatsen. Det som lyfts fram som det starka skälet är att Erik Sägersäll betraktas som en framstående administratör och som insåg den kommunikations-strategiska roll som Sigtuna kunde spela och därför flyttade dit handelsfunktioner som tidigare varit belägna på Birka¹.

För att förstå betydelsen av att ha möjlighet att resa vattenvägen kommer här ett utdrag från När Sverige blev ett rike²:

"En passage av Adam av Bremen

kan illustrera svårigheterna att ta sig fram landvägen under förhistorisk tid. "Från danernas Skåne kan man segla på fem dagar till Sigtuna eller Birka: ty de ligger nära varandra. Men om man reser landvägen från Skåne genom götarnas land och över Skara, Tälje och Birka, når man Sigtuna först efter en månads förlopp."

Att resa vattenvägen var ett så pass effektivt resesätt att man kunde förkorta restiden till ungefärliga 17 procent i just de här regionerna. Då kan man förmoda att dåtidens segling spelade en viktig roll för framfarten på vattendragen.

Sammanställt av Johanna
Rosenlind Rosenlind M22-140

Från butiken - Vimplar och mastmärken



Behöver du nytt mastmärke eller ny vimpel, kontakta Totte Bergman, M30-1, Tfn 0707-804 566. Mastmärket kostar 60 kr och vimpeln 100 kr

Köpa segel till M-båt!

Utifrån klassreglerna för M-båtarna där vissa max och min-mått finns uppställda, kan seglen optimeras på flera sätt.

För att undvika de fällor som finns kan det vara bra att prata med de segelmakare som har erfarenhet av att sy M-båtssegel. Vilka de är brukar de som kappseglar känna till. Vilka som kappseglar känner de klassansvariga för respektive klass till. Vilka de klassansvariga är hittar du på sidan 2 i tidningen.

På vår hemsida www.m-batsforbundet.se under Teknik hittar du klassbestämmelser med angivna maxmått, godkända material i segelduk mm. Där hittar du även alla andra bestämmelser för entypsbåtarna i M-båtsförbundet.

Det är dock inte så lätt att bara läsa inantill i klassbestämmelserna för att få till ett optimalt segelställ.

Genua

När det gäller segelmått för M25 t. ex, har jag fått erfara att det angivna förliksmåttet på 7200 mm för genua är allt för långt, det är en kvarleva

från de allra första M25-masterna vilka saknade fiolstag. (Man ändrade ganska omgående regeln och masterna till ett tunnare och lättare utförande med fiolstag, då den första masttypen blev alltför tung.)

Med måttet 7 200 mm tar akterliket i genuan i fiolen vilket ger en felaktig form på seglet. På Felicia har jag valt ett förliksmått som är 6 850 mm på genuan, och då får ju segelmakaren minska även akterlikets längd så att det går att skota hem seglet.

Kryssfock

I bestämmelserna anges ett förliksmått på 7 200 mm för kryssfocken, vilket kan fungera om man vill ha en högt skuren fock. Så sydde man fockarna förr, max akterlik 6 600 mm, underlik 2 350 mm.



De flesta vill dock ha en modernare, lågt skuren fock, vilket ger lite mer segelyta. Se skiss.

Den lågt skurna focken jag beställde 2022 är jag mycket nöjd med. Den har bra bredd, (inget urskuret akterlik) och stående lattor, för att kunna rullas in på förstaget! Underliksmåttet minskades till 2310 mm, vilket ger ett perfekt akterlik som ligger ett par cm från spridaren. Akterlikets maxmått blir 6 600 mm och förliket c:a 7 000 mm.

M30 har helt annan regel för

kryssflock, och de övriga andra mått. Se närmare i de ovan nämnda klassbestämmelserna.

Slut gärna upp på träffar och seglingar för M-båtar. Där ges det tillfälle att dryfta frågor liknande dessa avseende de välseglande M-båtarna.

Kjell Gustafson M25-seglare sedan 1976



M25 Felicia med lågt skuren fock.



I stället för dirk

Det är många fall och skot och hissar och nedhal på en båt. Behövs alla dessa kan man undra ibland. Jag tröttnade på att behöva tänka på dirken var gång jag skulle hissa eller fira storseglet. Så jag tog bort den.

Men då rasar ju bom ned i sittbrunn, väl? Ja, om man inte monterar en bomstötta, eller boom strut som den kallas på utrikiska.

En bomstötta är i princip en fjäder (eller två) i glasfiber som håller uppe bommen. Den finns i olika storlekar beroende på den kombinerade vikten på bommen och seglet.

Jag valde Bartons 44020 för min M25, vilket visade sig passa utmärkt.

Tyvärr är monteringsanvisningarna bitvis missvisande då de föreskriver ett montage innanför bomnedhalet, vilket är dumt eftersom då hamnar bomstöttans fäste i bommen närmare masten vilket ökar trycket på bommens infästning i masten helt i onödan.

Som synes på bilden funkar det utmärkt att låta nedhalet gå innanför bomstöttan. I övrigt är det bara att följa monteringsanvisningarna.

Den enda modifieringen som behöver göras är att sätta en spärr för bommen att röra sig uppåt i mastfästet. Bomstöttan trycker ju bommen uppåt och utan spärr kommer bommen att åka ur fästet.

Text & foto Michael Schyllberg

