



ÅRSBOK 1947



DEN NYA ENTYPSPÅTEN

Vid Mälarens Seglarförbunds 35:e seglardag som hölls i Uppsala föregående år med Ekolns Segelklubb som arrangör beslutades bl. a. instiftandet av en ny entypsbåt. Förslagsställare var Ekolns Segelklubb och Segelsällskapet Aros, vilka i en gemensam motion påpekade, att behovet av en ny, tidsenlig entypsbåt var stort. Motionärerna lämnade även en del tekniska data för att seglardagen skulle få en uppfattning om hur de tänkt sig båten. Beslutet blev att en pristävlan skulle utlysas, att förbundssällskapen till en viss angiven tid skulle insända sina önskemål beträffande båten till förbundet, att dessa önskemål jämte vad motionärerna föreslagit på ett förnuftigt sätt skulle av förbundsstyrelsen sammanjämkas till grundbestämmelser för konstruktionstävlingen samt att tävlingsbidragen skulle vara inlämnade i så god tid, att definitivt beslut kunde fattas på 1947 års seglardag.

För att förbundsstyrelsen skulle få än fastare grund för konstruktionstävlingen, lät båtbyggare Schelin på eget initiativ bygga en provbåt på sitt varv i Kungsör. Sent på hösten 1946 inbjöds förbundsstyrelsen att ingående granska provbåten dels när den stod på slipen och dels att efter sjösättningen provsegla den samma. Detta Schelins initiativ var förbundsstyrelsen till stor nytta vid utarbetande av bestämmelserna för konstruktionstävlingen och man emotsåg med spänning hur konstruktörerna skulle



Vinnaren av konstruktionstävlingen, ingenjör Erik Nilsson.

tolka begreppet »en bra båt, beboelig men ändock kappseglingssuglig och därtill en billig båt lätt att amatörbygga».

Allt gick programenligt och vid 1947 års seglardag kunde förbundsordföranden meddela, att tio förslag inkommit och att styrelsen enat sig om två av dessa av vilka »Mälarbåt» satts före »Birka». Detta blev även seglardagens beslut och namnsedlarna utvisade ingenjör Erik Nilsson, den kände SSS-aren, som segrare och marindirektör Tore Herlin som tvåa. Styrelsen och tekniska kommittén skall gemensamt utarbeta byggnads- och övriga bestämmelser.

Vari skiljer sig nu denna nya båt mot redan befintliga båttypen? Om man bortser från båtens linjer, de höga friborderna, den relativt stora bredden, det kraftiga förskeppet, den i för-



*Den först byggda båten
under god slör på Ekoln
den 4 maj 1947.*

hållande till båtens totala längd långa vattenlinjen och det väl disponerade utrymmet ombord, allt en följd av vår tids krav på en tidsenlig båt, blir lämpligast svaret på frågan: det förenklade byggnadssättet och systemet med byggsatser.

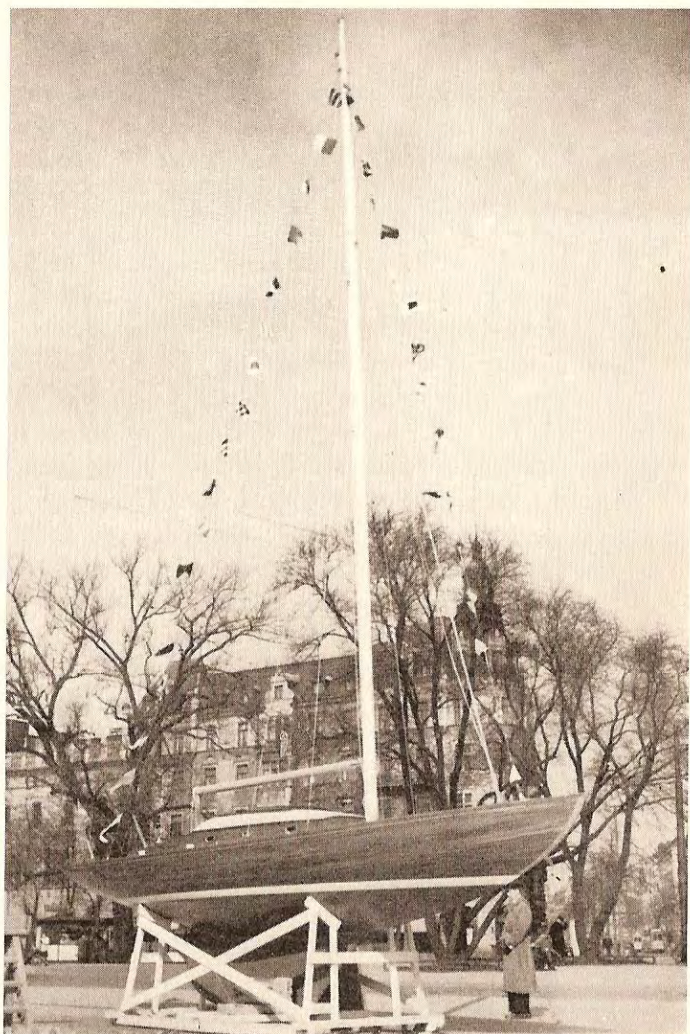
Båtbyggare Schelin, som offrat mycket tid och intresse på denna båt, kommer nämligen att lägga upp byggsatser av vilka det står var och en fritt att köpa vad han önskar. Man kan sålunda köpa en hel byggsats eller delar därav. Om någon exempelvis själv vill bocka erforderliga spant eller tillverka inredning, mast och bom, är det bara att utesluta dessa detaljer ur byggsatsen. Varje del av båten skall åsättas ett försäljningspris som skall delges allmänheten i form av en katalog med prislista. När detta skrives, slutet av april, är just denna katalog under utar-

betande och herr Schelin kan ej ange ett exakt pris vare sig på en fullt färdig båt eller på byggsatsens olika delar förrän katalogen är klar.

Det har framkastats, ja, en västmanlandstidning har t. o. m. insinuerat, att det hela skulle vara upplagt med sikte på en god affär för herr Schelin. Inget kan vara felaktigare och att påstå något sådant är att göra både förbundet och herr Schelin en stor orättvisa. När det gäller planerandet av en sak som denna, går det ej att vända sig till vilken båtbyggare som helst, det måste vara ett varv med resurser och med en ledare som sätter en heder i att leverera kvalitetsvaror. När förbundet har fördelen av att finna just detta inom sina egna led, är det helt naturligt att man med tacksamhet tar vara på denna chans. Finns det för övrigt något annat varv som har möjligheter, tid och lust att katalogisera alla detaljer på en båt, att lägga upp exempelvis 20 byggsatser med risk att ideligen få komplettera dessa därför att endast vissa delar efterfrågas? Nedskrivaren av dessa rader tvivlar starkt på detta.

Det är att observera, och detta torde alla göra klart för sig, *att båten får byggas på vilket varv som helst och den får amatörbyggas utan att någon detalj rekvireras från Kungsörs Båtvarv.* Endast beträffande kölen är man fastlåst vid ett och samma företag, Eskilstuna Gjuteri A.-B., som gjuter efter en modell som påkostats av ingenjör Nilsson och tillverkats av båtbyggare Schelin. Denna modell ställes gratis till förfogande.

Ännu en sak i detta sammanhang. Det talas ofta om, och det med rätta, att båtarna numera äro så dyra. Visst är båtarna dyra i förhållande till vad vi tidigare varit vana vid. Men en båtbyggare är inte nu som förr en välgörare, en man som är nöjd och tillfredsställd enbart med att följa en båt från kölsträckningen till sjösättningen, en man vars belåtenhet ökar i kapp med beställarens. Industrialiseringen har gjort sitt intåg även här. Man bygger ej längre i ett enkelt hopspikat skjul, man har fina varvsanläggningar med dyrbara maskiner. Båtbyggaren kalkylerar nu efter samma principer och med samma kalla siffror som industri-



»SSS 1947» på
Nybroplan.

mannen. Man har, för att kunna hävda sig, med eller mot sin vilja tvingats att flyta in i systemet. Med all säkerhet kommer man att fortsätta på den inslagna vägen, varför vi troligen aldrig kommer åter till de båtpriser som gällde före 1935. Av vilken orsak skall man för övrigt just missunna båtbyggaren att till-

lämpa samma beräkningsgrunder för sitt arbete som andra företagare? Det är visserligen olika priser på olika varv, men här liksom inom övriga branscher gäller: kvalitet kostar pengar.

Så något om båtens data. Namnfrågan är ännu ej klar, troligen blir det M 25 som ett komplement till M 22 och M 30. Båten bygges på järnspant, bordläggningen är valfri furu eller mahogny. Huruvida det är lyckligt att tillåta olika träslag till bordläggningen på en entypsbåt kan ju diskuteras. Frågan har varit till omröstning bland förbundssällskapen och majoriteten var stor för furu eller mahogny valfritt. Den klubb, signaturen representerar, röstade för att endast furubordläggning skulle tillåtas av det skälet, att entypsbåtar i största möjliga utsträckning bör vara likvärdiga inte bara när det gäller de fastställda måtten utan även beträffande allt material. Nu skapar visserligen inte en mahognybordläggning större snabbhet, men det är ändå svårt att komma ifrån känslan av, att man här fått fram två olika båtar inom samma entypsregel.

Det kan hända att detta tänkesätt inte är tidsenligt, att man för mycket biter sig fast vid det som varit och att det fattade beslutet är lyckligt. En sak kan man dock befara: furubåten blir dyrare genom beslutet att tillåta även mahogny. Vi vet, att en mahognybordläggning just nu fördyrar en M 25:a med omkring 500 kr. Mahognyn kommer av allt att döma inte att sjunka i pris men har väl däremot alla utsikter att stiga. Om ett halvår kanske priset på mahognyn fordrar en höjning av exempelvis 200 kr för samma båt. Furun har ej ökat, men skillnaden mellan mahogny- och furubordläggning är fortfarande, vi ha vant oss med detta, omkring 500 kr. Alltså har en fördyring av mahognybåten bidragit till en motsvarande fördyring av furubåten, ett förhållande som undvikits, om man tillåtit endast furu. Det hela är ju blott ett tankeexperiment, men det kan gå på detta sätt. Hur det blir får väl framtiden utvisa.

Bestämmelser angående segel o. dyl. är ännu ej klart, en nyhet är dock att spinnaker tillåtes. Båten har följande dimensioner:

Skrovmått:	Längd över allt	9,96 m
	Längd i vattenlinjen	7,28 »
	Djupgående	1,30 »
	Bredd, största	2,10 »
	Fribordshöjd vid 0-spant	0,58 »
	Järnköl (75 l. vattenficka)	1.125 kg
Segelmått:	Storsegel	17,50 kvm
	Förtriangel, hela	7,50 »
	Segelarea	25,00 »
	Storsegel plus akterbukt	20,50 »
	Kryssfock	7,75 »
	Genuafock	14,60 »
	Spinnaker	40,00 »

Masten, som står på däck, har en höjd över däck av 10,95 m, bommens längd 3,60 m, förtriangelns höjd 7,50 m, förtriangelns bas 2,00 m, storseglets mastlik 10,00 m, bomlik 3,50 m, basen på kryssfocken 2,35 m, genuafockens bas 4,25 m, lattornas längd får ej överstiga 0,70 resp. 0,90 m, latterfickornas djup får överstiga resp. lattas längd med högst 10 %.

Med sedvanlig påpasslighet beställde Stockholms Segel Sällskap den första båten av denna typ till lottbåt 1947. Det blev en grann mahognysak som väckte berättigat uppseende på båtutställningen och på de platser, där den senare utställts. Provbåten har inköpts av en ESK-medlem, en känd stockholmsseglare är i full gång med uppmonterandet av den första byggsatsen och man kan hoppas på många efterföljare, ty det är en trevlig båt både att bo i och att kappsegla med. Det förenklade byggnads sättet och möjligheten att köpa en byggsats öppnar förut oanade perspektiv för amatörbåtbyggaren. Nu gäller det för båtklubbar att ordna byggplats åt intresserade medlemmar, ty det är nog amatörvägen man har att vänta sig största antalet nybyggen. Blir det så, har man uppnått en av huvudmeningarna med M 25:an, den nämligen, att man med den egna arbetskraften som insats skall kunna skapa sig en bra och relativt billig båt.

Knop.