



# MARIEHOLM 20:AN

Medlemsblad för Marieholm 20 Eskadern

Nr 74 April 2019 Årgång 21



## Tankar i sittbrunnen

*Lugnare vatten, makligare sjö, och vid horisonten Lycksalighetens ö, vågorna häver sig i tysta, tunga kul-*

*lar havet är en moder som förbarmar sig och rullar.*

Undra om Kjell Höglund satt i en Marieholm 20 1979 när han skrev låten "lugnare vatten" det kändes nog tryggt då där han satt i så fall.

Finns det något som gör en mer euforisk än när båten kommer i sjön. Båten är i tipp topp skick och det är dags att ta sig an sommarens äventyr. Eller kan det vara efter 40 års slitage på motorn, på däck, på botten, alla hål som är borrade, alla

## Temamöte 2019

*Det är i februari sista skälvande minuter när vi samlas till årets Temamöte. Det känns som om våren är i antågande men kanske är det säkrast att inte ropa "hej" ännu?*

Ett 35-tal intresserade medlemmar hade tagit sig till Sea-Sea i Björlanda Kile för att lära sig mer om reparation av småskador i båten.

Vi hälsades välkomna av Albin från Sea-Sea som välvilligt ställde upp som värd för Temamötet.



Sedan tog Gunnar och Petter Malmgren från **Firma Nils Malmgren** vid. Först en genomgång av varför man ska reparera med epoxi istället för polyester.

Sedan en orientering kring olika mattor att armera med. Glasfiber finns som vanlig väv, utan särskild fiberriktning, samt som två olika vävda mattor med fibrerna i 90° vinkel mot varandra.

Glasfiberarmerad polyesterplast, som våra båtar är byggda med, är ett utmärkt material att bygga med men vid reparation är epoxi att föredra. Detta då epoxi

genomföringar som inte är bytta och sen på det riggen. Alla har vi våra demoner, kan det vara dags att göra något åt dessa?

Vi (läs styrelsen) har under de senaste åren tagit sig an de frågeställningar som vi fått från våra medlemmar som rör bl.a. motorer och rigg och belyst dessa. Nu är det dags att ta sig an skrovet.

När du läser dessa rader har vi haft ett temamöte hos Seasea i Björlanda, som redovisas i detta nummer. Vi har på träffen lärt oss om grunderna i plastarbeten om hur vi gör förstärkningar, lagar hål och allmän plastkunskap. Vi kommer i detta och kommande nummer belysa olika plastjobb och vi är givetvis jätteintresserade av just dina erfarenheter av plastarbeten och hoppas att du vill delge oss andra.

Vi verkar som förening fysiskt framförrallt på västkusten men vi har även många

har myckte bättre vidhäftande/limmande egenskaper. Vidare har glasfiberarmerad epoxi flera gånger högre hållfasthet än dito polyester vilket ger en god säkerhetsmarginal.

Avser man att reparera skador/hål under vattenlinjen rekommenderar man absolut att använda epoxi.

En reparation av exv. en kölskada efter en grundstötning kan i de flesta fall vara enklare att reparera med epoxi än polyester då man inte behöver lägga på många lager laminat utan spacklar upp till rätt nivå efter ett par lager epoxilaminat. Man använder då givetvis epoxispackel.

Malmgrens lamineringsepoxi "275" är en ganska universell produkt som även kan blandas upp med olika fyllningsmaterial som gör blandningen mer eller mindre trögflytande.



Peter blandade en sats av lamineringsepoxi. En liten del av denna blandning blandades med ett pulver som gör epoxin till ett spackel. Sedan användes de olika blandningarna till att enkelt reparera ett hål i en bit förberett laminat.

Som armering ska man absolut använda den glasfiber Malmgren säljer då

medlemmar utanför denna krets dels ett tjugotal i Stockholmsregionen och nästa lika många i södra Sverige. Vi ser det viktigt att delge och tipsa varandra om bra "motorrenoverare, riggare och tips på varv som kan hjälpa till att förlänga båtens liv och stilla oss i demonernas kamp om våra båtar. Vi kommer under våren försöka att hitta förbättrade arenor utanför västkustkretsen och hoppas att du som berörs känner delaktighet i vårt gemensamma arbete.

"Lycksalighetens ö" kommer vi angöra på vårens "bryggmöte" vid Kovikshamn där vi praktiskt försöker fokusera på förtöjning och säkerhet i naturhamnar och som du hälsas välkommen till i detta nummer av M20:an

Hälsar *Janne Fredriksson*

den är testad att fungera med deras epoxi. Glasfibermatta kan nämligen vara "bunden" på olika sätt, exv. pulverbunden eller emulsionsbunden.

Malmgren säljer också utmärkta produkter för att behandla båtar mot plastpest (osmosis).

Under hela föredragningen besvarade Gunnar och Petter välvilligt de många frågor som medlemmarna hade och man var aldrig svarslösa.

Malmgrens produkter kan antingen köpas hos Sea-Sea eller hos Malmgren i Kungälv's Ytterby. Besök gärna deras hemsidor: [www.seasea.se](http://www.seasea.se), [www.nilsmalmgren.se](http://www.nilsmalmgren.se). En YouTube-kanal som kan inspirera är "BoatworksToday".

Efter avslutad föredragning bjöd Sea-Sea på kaffe och Gunnar och Petter svarade välvilligt på ytterligare frågor.

Tiden går fort när man har roligt och nu var det dags att åka hem och planera vårens reparationer.

Tack alla medverkande!



*Clas*



## Gallmåven och jag

Det var det året när min dotter fyllde tio år. Vi hade haft en Smögen 45:a men tyckte att vi borde ha en lite större båt. Året var 1975 och jag var 37 år, idag är jag 80 - tänka sig

Det fanns en tidning, som hette *Motor* och där fanns det en artikel om en bra båt för bilister – den hette Marieholm 20 och hade inombordsmotor och stor sittbrunn. Året var 1975 och jag hade en sommarstuga vid havet på Tjörns insida.

Det visade sig att Catamarin i Askim, utanför Göteborg, saluförde båtarna. Väl där steg man in i en stor inomhus-hall och där stod beige, blå, orange och lindblomsgröna båtar till salu. Det var som att köpa bil på en bilfirma.

Jag tyckte väl att orange var lite iögonfallande och valde en mer diskret beige variant.

Vi gjorde upp om om priset 42000 kronor inklusive allt: motor, mast, segel, madrasser, sittbrunnskapell, bomkapell, fendrar och förtöjning. Nu var det bara att hämta pengar på banken, sedan kunde leveransen ske.

En dag i augusti månad kom en lastbil, med en beige MS 20 på flaket, till Mossholmens Marina på Klädesholmen /Tjörn. Det var ett stort ögonblick. Det var ju en stor båt på 20 fot med allt som behövdes och den var min.

Den hade segelnumret 442 och den lastades av på kajen för att senare sjösättas av Lars Rune Johansson och hans gubbar.



Det var snart dags för en leveranstur och allt fungerade perfekt. Den nya MD 6A dunkade på och alla segel var nya.

Det var först nästa vår, som seglandet började och som jag seglade! Först kunde jag inte utan tog det säkra före det osäkra men med tiden lärde jag mig.

Båtar skall ju ha namn och havstruten är ju typisk för västkusten, som ju varit norskt en gång i tiden. så det fick bli "Gallmåven" på bohuslänska

Med åren har det blivit många övernattningar i Gallmåven inte minst i hemmavatten men speciellt, när jag seglade ensam i elva dagar tur och retur via Väcker och Vak upp, till Strömstad.

En dag såg jag en båt på Mossholmen som hade en spännande vimpel i vantet - det var Marieholm 20 eskadern fick jag veta. Jag ringde direkt och anmälde mig och fick egen vimpel och medlemsnummer 16. Det blev ett lyft såväl för båten liksom för mig själv. En ny



Löser problemet med rep i propellern.

värld öppnade sig med eskaderseglingar, intressanta möten, styrelseuppdrag mm.

Jag har seglat med Eskadern till fjärran mål som Tistlarna, Vinga, Hällö, och Väderöarna.

Det har varit större hav och mer vågor än det annars skulle ha blivit. Disk och matlagning, trivsamma kvällar, nya kontakter och goda råd och utökade visioner.

Men nu är det slut. Jag har Gallmåven att tacka för mycket.

Nu är hon såld till Bertil på Långö medhemmahamn i Marstrand där hon skall gå som motorbåt till Långö och åter men kanske mest som fritidsbåt för bad och fiske

Vi fick 43 oförlömliga år tillsammans – jag önskar Gallmåven lycka till på "de sju" haven



Lars  
Nordström



Från Eskadersegling 2012.

## En säsong med elektrisk utombordare.

Vår S20:a, M1, har vi nu haft i 9 år. Redan vid köpet började vi prata om att byta motorn, en sex-hästars Johnson från 1976. När båten under ett par säsonger i början av vårt ägarskap vinterförvarades på ett varv ingick även skötsel av motorn i förvaringen. En vår frågade jag vad man gjort med motorn: Inte ett dugg var svaret, en sådan motor mår bäst av att inte röras! Och så fick det bli! På 8 år öppnade jag bara kåpan för att spruta in olja i insuget tills motorn kvävdes, medan den kördes i en balja med färskvatten på hösten. Det var allt underhåll den fick. Jag skruvade aldrig någonsin ur något av tändstiften och vid varje startförsök från vår till höst gick motorn igång på första eller andra rycket. Egentligen fanns alltså inte tekniska och absolut inte ekonomiska skäl att byta ut motorn.

Så vad skall man då hitta på för skäl för att byta motor? Jo ekologiska och ergonomiska! De ekologiska är uppenbara, något sämre än en 40 år gammal tvåtaktare ur den synpunkten lär inte gå att hitta! Och det som fick vägen att tippa över var ergonomin, såväl hustru som dotter tyckte det var tungt och krångligt att hantera Johnson på dess fäste på akterspegeln.

Så i januari 2018 beställde jag en Torqeedo Travel 1003 CL, som påstås ersätta en bensindriven motor på 4 hk när det gäller dragkraft och 3 hk när man pratar drivkraft, (vad nu skillnaden betyder?) Intressant nog fick jag motorn



levererad den 16 april, fyra dagar efter det blev känt att man skulle kunna få 25% i bidrag för elektriska utombordare. Ansökan är inskickad men jag har idag,

i mitten av november inte fått svar på om den blivit godkänd.

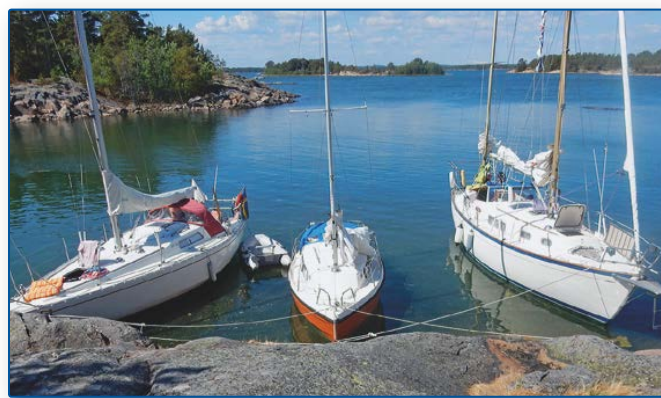
Årets första tur gick från sjösättningshamnen till hemmahamnen, en sträcka på ca 5 nm, i runt 4 knop och då tömde vi knappt halva batteriet. Enligt tillverkaren skall man kunna åka 18 nm på en laddning med en båt som väger 1,5 ton om man håller sig till 3 knop. Redan efter premiärturen uppskattade jag att det är en rätt stor överdrift, men eftersom vi har båten för att segla och motorn för att ta oss ur och i hamn och för att ta oss max 10 nm om det blir bleke, så kommer det att räcka för oss i alla fall. Och som nödladdning kan man ladda lite långsamt från ett blybatteri. Till försvar för tillverkaren kan man säga att de säkert testat med en välpolerad båt med minimal våt yta, inte en långkölad, långt ifrån polerad S20!

Det är härligt är det att glida fram utan buller, nästan som att segla. Under den första turen hann vi även konstatera att motorstorleken säkert kommer att räcka till. Den har betydligt större propeller, med lägre varvtal än den gamla tvåtaktaren och får ett helt annat "grepp" i vattnet. Och den driver på även när man backar med vilket ger en helt annan manövrerbarhet än den gamla motorn som bara vispade upp skum när man försöker dra på i backläge. Det är förmodligen det som är dragkraft?

Trots sjösättning redan i april, blev det av olika skäl endast kortare provturer med elmotorn under maj. Först den 2 juni blev det segling på "riktigt". Då blev det en dagstur till den skyddade lagunen på ön Svartskogsskär i Bråvikens mynning.

En perfekt seglingsdag, strålande sol från en klarblå himmel och 4-5 m/s sjöbris. Med vinden rakt emot i den 5 meter smala rännan ut från hemmahamnen är kryss inte att tänka på, utan det måste bli motor. När seglen väl var uppe hade vi förbrukat 4% av batteriet och sen blev det lätt kryss till målet.

Tilläggnings mot berget på välkända ställen kräver ingen motor, vi gick för storseglet in i lagunen och tog ner det när lämplig ankarplats lokaliserats. Sen är det bara att glida in, och kanske vicka ett par gånger på rodret för att komma i läge. Fortfarande 96% kvar i batteriet alltså!



Bad i lagunen, sedan lite mat och en promenad runt ön till de fina klipporna på öns västsida där det alltid går att hitta en egen badvik. Tillbaka efter promenaden fick vi njuta av den fina vyn med lilla M1 (uttalas Emmet) i lagunen, omgiven av idel fossildrivna dinosaurier!

Vägen hem blev ännu energisnålare än utresan! Upp med ankaret och sedan storen, en liten knuff med motorn, och sen var vi ute i sjöbrisen igen, där focken kunde hissas. Endast 1% ytterligare i förbrukning! Slör och läns hela vägen hem, ner med storen i hamninloppet, där den relativa vinden så gott som alltid blir lägre än båtens fart, så det går att ta ner i akterlig vind. Focken revs när vi närmast oss bryggan och sen gled vi lätt hela vägen in mellan bommarna.

Så efter det som kan betraktas som en ganska "normal" seglingsdag för oss hade vi 95% kvar i batteriet. Hyfsad marginal måste jag erkänna, och så har det fortsatt hela sommaren! Vi har aldrig varit ens i närheten av 50% kvar i batteriet så räckviddsångesten är botad för gott, med vårt seglingsmönster i alla fall. Och här kanske det finns en skillnad mellan S20 och MS20-kären? Med en utombordare, i synnerhet sådana som knattrar, drar man sig länge innan man startar motorn. Det är segling som gäller, både när det blåser mycket och när det blåser lite, men med inombordare är det nog lätt att bli bekväm av sig och starta motorn om det blåser för mycket motvind eller går för långsamt?

Tilläggs kan att jag laddade upp batteriet i eluttaget hemma efter turen mellan sjösättningen och hemmahamnen. Resten av sommaren har jag laddat från båtens blybatteri och det har i sin tur fått tillbaka sin energi med en liten solcell på 25 W, som jag ursprungligen skaffat för underhållsladdning av blybatteriet, men som alltså visat sig räcka för att "tanka" motorn också!

Sammanfattning: Härliga dagar med sol, vind och vatten hela sommaren!

*Ove Albertsson*

## En kappseglings död.

*I vårt sommarstugeområde Uttervik, i Bråvikens mynning, startade man i slutet av 1900-talet en liten distanskappsegling. Efter några år skänkte en klubbmedlem en stilig pokal och tävlingen fick förstås heta Uttervikspokalen. De första åren kunde deltagarantalet komma upp i 15–20 båtar men in på det nya seklet minskade antalet efterhand till ca tio. När vår Marieholmare kom in i bilden 2008 låg startfältet på 8–10 deltagare varje år.*

Vår (min fru Marianne och jag) seglingserfarenhet startade 1969 i Karlshamn med träfolka och för att lära oss segla på riktigt kappseglade vi från början. Oftast var det bara vi två i besättningen och motståndet innehöll alla typer av folkbåtsseglare från Svenska Mästare till blåbär i vår egen klass. Vi lärde oss mycket och lyckades ibland med konststycket att inte bli sist, och om

vi därmed slapp jumbopriset så fick vi istället pris för flest kvinnor ombord...

När familjen började växa växte även båtstorleken och takt med det minskade tiden för kappsegling väsentligt. Men 2009, med barnen utflugna och åter i liten båt, nu S20, så vaknade intresset igen framförallt för att Uttervikspokalen var lite opretentiös och inte krävde maxad utrustning. Om topplatserna på den årliga seglingen, alltid samma bana, ca 10 nm i varierande vindförhållande,



Pokalen

var det normalt tre båtar som slogs, en Smaragd, en S30 och en IF, men ibland var det en Maxi 68 som stack upp. Vi hölls i två år i de bakre regionerna och var nöjda med att vi inte blev sist. Banan kan närmast beskrivas som en något oregelbunden pentagon.

Tävlingen seglades med start i omvänt förhållande till Lys-talen, (som visst heter något annat numera?) de mindre båtarna startade först med uträknad tid så att första båt i mål oftast blev den som segrade, även ibland lite finräkning med hänsyn till vinden kunde behövas. Vi hade ofta nackdelen av att vara minsta båt och fick därför första starttid och efterhand drog båt efter båt ifatt oss. Att det var en nackdel att starta tidigt hänger samman med att tävlingen alltid genomfördes med första start kl. 11 den första lördagen i juli! Då har vi på Ostkusten så gott som alltid fint väder med vindstilla på morgonen. Sjöbrisen

sätter igång vid 13-tiden och därför hade vi inte något försprång att tala om när de stora båtarna släpptes loss. Vi fick alltså normalt kämpa för att inte tappa alltför mycket när det väl började blåsa. Vid målgång var vinden oftast sju-åtta meter per sekund.

Men så 2011 stämde allting: Vi hade köpt ny Genua, som hissades för första gången på kappseglingsdagens morgon, och det blåste en hyfsad slör för oss i starten. Vi hade alltså ett ganska stort försprång när de andra kom igång

och eftersom sjöbrisen även ändrade vindriktningen så fick de flesta kryssa där vi hade slörat. Under tiden hade vi kommit in på nästa ben och kunde bekvämt fortsätta vårt slörande. Men på det tredje benet råkade vi

ut för ett allvarligt missöde som kunde kostat oss placeringar: Jag lutade mig bekvämt tillbaka mot mantåget och njöt av läget, med följden att mantåget släppte (original wire-lås!) och jag for i vattnet. Jag lyckades dock hålla mig kvar i relingskanten och började gå armgång bak till badstegen medan Marianne förberedde sig för att ta ner segel. Jag tyckte dock inte det var nödvändigt utan bad henne segla på medan jag i lugn och ro klättrade ombord. Vädret var ju fint så ett kort bad gjorde inget, mitt största bekymmer var att jag bromsade farten rätt mycket medan jag låg i vattnet! Men vi hade snabbt god fart igen och fortsatte upp längs tredje benet. Sjöbrisen var åter på vår sida vi kunde slöra även efter rundningen till fjärde benet, övriga båtar började nu komma inom synhåll, men fortfarande långt bakom oss. Femte benet blev en "lätt kryssbög", med långa slag på ena bogen, avbrutna av några kortare på den andra, för att hålla upp mot målet.

På väg mot målgång insåg vi att vi hade ca tio minuter till godo på såväl Smaragden som S30:n och att de omöjligt skulle kunna slå oss, även om vindens styrka skulle varit grovt missbedömd vid uträkningen av starttiderna. Efter målgång hävdade några av kombattanerna att det var nödvändigt att finräkna innan segrare kunde koras, men räkningen visade att vår bedömning var riktig. Jag minns inte nu exakt hur stor segermarginalen blev, men det saknar betydelse, vår LILLA S 20 VANN!

Vi fick med stolthet motta pokalen och den prydde sin plats i vår sommarstuga resten av säsongen. Tyvärr har vi aldrig fått någon chans att upprepa bedriften. Året därpå och fram till och med 2018 har det inte seglats fler gånger om pokalen! Jag påstår att det beror på att ingen vågar möta oss igen.... Övriga seglare säger dock att det beror på minskat intresse och för få båtar anmälda. Enda smolket i bägaren för min del är att Marianne inte tycker att vi förtjänade att ha pokalen kvar hos oss, eftersom vi bara har en inteckning i den, medan de finns de som har både fem och sex stycken. Därför föreslog hon att den skulle stå i klubbstugan. Så där står den nu och väntar på att någon skall utmana oss!

*Ove Albertsson*

PS: Båten har numera nya mantågs-vajrar med pressade ändstycken, fast först efter ytterligare en incident som dessvärre krävde läkarbesök, men det är en helt annan historia! DS.



Provhissning av Genuan före start









*Vår klubbmästare och även kassör emeritus tog sådant intryck av vår Jubileumsfest i Flottans Mäns lokal på Nya Varvet att han beslöt att hyra den till sin åttioårsdag! Förutom släkt och vänner (Lars har fler kusiner än de flesta upptäckte jag...) så hade även vi i styrelsen fått inbjudan till den 22 november. Tyvärr var det manfall från vår sida; magsjuka och annat elände. Fast - på kortet ser du vilka i styrelsen som kom!*

***Tack för en mycket trevlig kväll Lars Ronny!***





## KALLELSE TILL ÅRSMÖTE I

# MARIEHOLM 20 ESKADERN

**ONSDAG 10 APRIL 2019 MÖTESSTART 18.00**

**Plats: Katrinelundsgymnasiet Sal 213, Skånegatan i Göteborg**

### § DAGORDNING

1. Godkännande av kallelse till årsmötet och utsänd dagordning.
2. Val av ordförande och sekreterare för årsmötet.
3. Val av justeringsperson att tillsammans med ordförande justera dagens protokoll.
4. Verksamhetsberättelse för verksamhetsåret 2018.
5. Ekonomisk redovisning verksamhetsåret för 2018.
6. Revisionsberättelse för verksamhetsåret 2018.
7. Frågan om ansvarsfrihet för styrelsen för verksamhetsåret 2018.
8. Årsavgift samt eventuella andra avgifter.
9. Valberedningens förslag:
10. **Val av:**
  - a) styrelserepresentanter 2år.
  - b) revisor 1 år samt revisorssuppleant 1år
11. Val av valberedning för 2019 års årsmöte.
12. Inkomna motioner.
13. Övriga frågor.
14. Avslutning av den formella delen av mötet.

### Klubbverksamheter

18.30 Efter årsmötet välkomnar vi dig att delta i en gemensam pratstund med fika om presentation av kommande verksamheter. **Bryggmötet** 22 maj i Kovikshamn, **Juniseglingen** 9 juni - 16 juni till Koster och **Augustiseglingen** 12 augusti - 14 augusti i Göteborgs södra och norra skärgård.

Därefter genomgång av enkät som vi gjort med nya medlemmar för att tillsammans forma eskaderns framtida verksamheter.

Vi visar även ett bildspel med inskickade bilder till årets almanacka samt bilder från 2018 års seglingar.

Välkomna önskar

*Styrelsen*

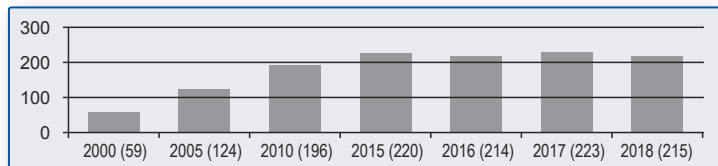
Ingen föranmälan - vi vet att du kommer!

På årsmötet tillhandahålls exemplar till var och en av kallelse/dagordning, årsberättelse och ekonomisk rapport samt anmälan till Eskaderns Vårsegling. Så du behöver inte ta med tidningen!

# Årsberättelse för Marieholm 20 Eskadern verksamhetsåret 2018. Eskaderns 20:e verksamhetsår.

## Medlemmar

Vid årets slut var antalet medlemmar 215. Medlemstalet har de senaste 5 åren legat runt om 215 medlemmar. Det tillkommer ett tjugotal nya medlemmar varje år, ungefär lika många som också lämnar föreningen.



Styrelsen har under verksamhetsåret 2018 utgjorts av:

**Janne Fredriksson**, ordförande

**Agneta Dalväg**, V. ordförande samt ansvarig för hemsidan

**Lars Nordström**, klubbmästare

**Björn Helgesson**, kassör

**Claes Andersson**, redaktör för M20:an

**Willy Nilsson**, registeransvarig

**Stig Björnör**, sekreterare

**Lars Pamp**, teknisk support

Vid årsmötet 2018 omvaldes Janne Fredriksson, Björn Helgesson, Willy Nilsson och Stig Björnör.

Till revisor och revisorssuppleant för verksamhetsåret 2018 valdes Stig Egnell, revisor och Martin Karlsson revisorssuppleant.

Till valberedning för 2019 års årsmöte valdes Bengt Johansson och Steve Dempe. Då Steve avlidit under året är Bengt ensam valberedare.

Styrelsen har haft 5 protokollförda möten den 8 januari, 28 februari, 26 april, juni, 29 augusti samt 22 november. Under året har också ett antal informella kontakter varit via arbetsmöten, e-mail och telefon för tryckning av medlemsinformation, utskick, planering av medlemsmöten, eskaderseglingar samt planering av jubileumsfesten.

## Medlemsavgift

Medlemsavgiften för 2018 har varit 200 SEK. För ny medlem tillkommer en inträdesavgift om 150 SEK i vilken det ingår nummerad vimpel samt plast och tygdekaler för båt och bil. För utrikes boende medlemmar är medlemsavgiften 250 SEK p.g.a. högre portoavgift.

## Medlemsmöten

Styrelsen har utöver årsmötet 19 april även genomfört tre medlemsträffar/möten, Tematräffen den 7 februari om dieselmotorer och i stället för Bryggmötet Jubileumsfesten den 23 maj i Flottans mäns lokaler på Nya Varvet i Göteborg samt Tekniska mötet den 24 oktober hos Erlandsons Brygga i Sisjön.

## Årsmötet 19 april

Ordföranden hälsade ett 25-tal medlemmar välkomna till Marieholm 20 Eskaderns årsmöte, för verksamhetsåret 2017. Årsmötet valde Janne Fredriksson och ordförande och Stig Björnör till ordförande respektive sekreterare för mötet.

Årsberättelsen upplästes och godkändes av mötet och styrelsen beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2017.

Medlemsavgiften för 2018 beslutades att vara oförändrad 200 SEK samt 250 SEK för utrikes medlemmar.

Inför Eskaderns 20-års jubileumsår hade styrelsen beslutat att på årsmötet utdela ett förtjänsttecken och intyg som hedersmedlem i Marieholm 20 Eskadern.

Till hedersmedlemmar utnämndes Steve Dempe, Göran Falke, Stig Egnell, Curt Almgren och Olle Larsson.

## Ekonomisk rapport

### MARIEHOLM 20 ESKADERN

#### Ekonomisk redovisning verksamhetsåret 1/1 - 31/12 2018

<b>Ingående saldo</b>	Plusgiro	39111,19
	Bankkonto SEB	5058,43
	Bankkonto Nordea	19832,60
	<b>SUMMA</b>	<b>64002,22</b>

#### INKOMSTER

Medlemsavgifter för 2018 (varav 11500:- betalades 2017)	44359	
Inträdesavgifter	2700	
Diverse material, försäljning	4576	
Övrigt	6900	
Räntor	0	
	<b>SUMMA</b>	<b>58535</b>

#### UTGIFTER

Mötesomkostnader	14248	
Papper och tryckkostnader	17835	
Porto	9352	
Webbkostnad	0	
Plusgiroavgifter	1126	
Kontorsmaterial	597	
Inköp samt övrigt	13155	
	<b>SUMMA</b>	<b>56313</b>

#### ÅRETS ÖVERSKOTT

	2222
<b>SUMMA</b>	<b>58535</b>

#### FÖRÄNDRING reserverade medel

(7650 - 11.500) **-3850**

#### RESERVERADE MEDEL

Medlemsavgifter avseende 2019: 7650

Utgående saldo	Plusgiro	29737,84
	Bankkonto SEB	12804,43
	Bankkonto Nordea	19832,60
	<b>SUMMA</b>	<b>62374,87</b>

Efter den formella delen och av årsmötet och kaffe fick mötesdeltagarna ta del av två mycket intressanta föredrag som båda både i ord och bild handlade om att "segla" kanal. Först berättade Ingeman Nordlund om sin kanalfärd med en Benetau CC med surrad mast på däck "seglade" genom Tysklands kanaler och flodsystem för att till slut hamna i Medelhavet. Därefter tog Birger Wahlman vid och berättade om sin hemseglat av nyinköpta "Lilleputt" en MS20 som köptes i Västervik och via bl.a. Göta Kanal seglades hem till Kyrkesund på Tjörn.

Temamötet den 7 februari hölls i Katrinelundsgymnasiet i Göteborg. Claes Andersson, Lars Pamp och Stig Björnör höll ett motorseminarium med fokus på dieselmotorn och dess problem med lösningar på problem.

Jubileumsfesten den 23 maj hölls på Nya Varvet i Flottans mäns lokaler. 55 medlemmar firade Eskaderns 20-årsjubileum med musik tal och god mat.

Tekniska mötet den 24 oktober genomfördes hos Erlandsons

Brygga i Sisjön. Ingången i mötet var förbättring och reparation av rigg Ett trettio vetgiriga medlemmar fick ta del av Erlandsons sortiment men även riggverkstad och svar och tips på många frågor om mast och rigg.

## Eskader och seglingsverksamhet

### Eskaderns junisegling 2018...

...med temat "jubileumssegling" blev kortare än planerat, då dåligt väder gjorde att starten fördröjdes i två dygn. Med lunchsamling i Mollösund på tisdag den 12 /6 blev första gemensamma natthamn i Lysekil. Onsdagen började med ett lärorikt föredrag hos SLU:s Havsfiskelaboratorium i Lysekil, därefter gick färden på eftermiddagen vidare inomskärs söderut till ny natthamn i Hälleviksstrand. På torsdagen och i hårt väder också i innerled gick färden till Mollösund. I Mollösund blev vi sedan inblåsta under två dygn. Vi fick tid till både till trevligt och lärorikt studiebesök hos Scanfjords musselodlig men också två gemensamma restaurangbesök varav ett på Lyrön där med bil Steve, Lars, Willy och Bengt slöt upp. Västkustmästerskap för Marieholm 20 avgjordes på fredagen på väg från Mollösund till Kyrkesund varefter Eskaderseglingen avslutades och alla kunde påbörja sin seglats till hemmahamn. Stolt vinnare av 2018 års VM för M20 blev Birger Wahlman.

### Augustiseglingen

Med samling och första natthamn på Fotö på söndagen den 19 gick färden vidare till andra natthamn i Marstrand. Kvällen bjöd på både på bad och gemensam middag på Wårdshusets terrass. Då sämre väder var att vänta på onsdag beslutades vid skepparmötet på tisdag morgon att avsluta augustiseglingen för hemgång och för de som ville, ta en tur ut till Pater Noster för lunchuppehåll och därefter avsluta. Totalt 9 båtar deltog under augustiseglingens tre dagar.

### Almanackan

Styrelsen har de senaste åren uppmanat alla medlemmar att bidra med fler foton till Eskaderns almanacka. Inför årets fototävling hade dock färre än förut uppmärksammat uppropet. Ur de inkomna 50-tal tryckbara foton utsåg fotojuryn, som utgörs av Eskaderns styrelse, årets vinnande bild. Den vinnande bilden är tagen av Åge Kotte från Brekstad i Norge. Åges bild med en MS20 med tända lanternor i natthamn utgör en värmande decemberbild i 2019 års almanacka. Styrelsen gratulerade Åge till vinnande bild och belönade Åge med ett väggur där urtavlan utgörs av årets bild.

**Hemsidan** som Agneta Dalväg skött sedan 2015 är föreningens ryggrad för information om föreningen och om båten till medlemmar men även för intresserade eventuella medlemmar. Här kan du alltid läsa vad som är på gång i föreningen.

**Facebookgruppen** har växt till 80 medlemmar och är i första hand tänkt som snabbt kommunikations forum för gruppens medlemmar. Några i styrelsen har till uppgift att agera moderator för att så snabbt som möjligt vidarebefordra eller svara på frågor som ställs inom gruppen.

### Medlemstidningen M20:an

Har under 2018 utkommit med fyra nummer I april kom nr 70 innehållande inbjudan till jubileumsfesten, samt bl.a. del 2 i artikelserien om dieselmotorn, medlemsmatrikel, kallelse till årsmötet och årsberättelse samt en praktisk flytande nyckelring som jubileumspresent till alla medlemmar. I juni kom nr 71 med diverse praktiska tips samt reportage från jubileumsfesten och årsmötet. om appar och från bryggmötet. I oktober kom nr 72 med reportage om sommarens olika seglingar samt del tre om dieselmotorn. Året avslutades decembernumret 73 som kom tillsammans med almanackan för 2019 och innehöll en

minnesruna över Steve. Praktiska motortips del 4 samt reportage från Tekniska mötet.

Claes Andersson har även detta år varit redaktör för M20:an. Claes som också är föreningens motorkunnige redaktör vilket visat sig i Claes olika reportage om motorer, motordetaljer och motorunderhåll. Den minnesgode har säkert sett har de flesta artiklar har varit skrivna av styrelsens medlemmar. Vi önskar att fler av föreningens medlemmar är delaktiga med reportage om båt och båt förbättringar men även seglingsäventyr.

## Slutord och utveckling av föreningen.

2018 var förningens tjugonde verksamhetsår och ett jubileumsår. Året började med att uppmärksamma jubileumsåret där flera avgångna styrelseledamöter aktivt deltog i planeringen för att i verksamhet belysa föreningens tjugoförsta verksamhet. Efter en trevlig jubileumsfest blev det i juni dags för jubileumssegling där ett flertal "nya" medlemmar kom för att delta i årets seglingar.

Tyvärr blev jubileumsåret också en påminnelse om livets förgänglighet då en av föreningens grundare Steve Dempe hastigt avled i höstas. Steve som säkert levde efter devisen "jag lever tills jag dör" var in i det sista aktiv i föreningens arbete med packning och utskick av M20:an och medlems information och då oftast hemma hos Steve.

Flera av våra äldre medlemmar som har varit med från bildandet av föreningen och som också aktivt deltagit i verksamheten har under senaste året avslutat sitt båtliv och sålt sina båtar.

Vi har under de senaste åren stadigt varit runt 220 medlemmar. Varje år tillkommer ett tjugotal nya medlemmar och lika många slutar av olika skäl. Det är tydligt att föreningen är inne i ett paradigmskifte och där vi från styrelsen aktivt och i dialog med alla medlemmar kommer att efterhöra önskemål om utveckling av föreningens verksamhet. Vi försätter att fokusera på kunskaper för att förbättra och utveckla båten samt hålla en trevlig och god kunskapsnivå på vår mötesverksamhet till sjöss och på land.

Marieholm 20 Eskadern med sina 215 medlemmar är en mycket aktiv förening nästan 30 % av medlemmarna är aktiva på våra olika möten och i vår seglingsverksamhet men tyvärr enbart på västkusten då det är svårt att få igång verksamheter på övriga platser runt om i Sverige. Vi hoppas från styrelsens sida att det finns intresserade medlemmar som gärna vill bilda aktiva flottiljer utanför västkusten. Hör i så fall gärna av dig till styrelsen om du har intresse och idé om ny verksamhet.

Som den aktiva förening vi vill vara ser vi gärna att fler medlemmar också vill berätta om sitt båtliv och båtägande med sin Marieholmare både på hemsidan och i M20:an. Vi vill också ha in fler tips på tekniska lösningar på just din Marieholm 20 och gärna med reportage och bilder på kluriga lösningar och båtförbättringar på din båt. Om du inte själv vill formulera, kontakta i så fall Agneta eller Claes eller någon annan i styrelsen.

### Hisings Backa den 24 januari 2018

<i>Janne Fredriksson</i>	<i>Agneta Dalväg</i>	<i>Stig Björnör</i>
Ordförande	V. ordf. Hemsida	Sekreterare
<i>Björn Helgeson</i>	<i>Claes Andersson</i>	<i>Willy Nilsson</i>
Kassör	Redaktör	Register
<i>Lars Nordström</i>	<i>Lars Pamp</i>	
Klubbmästare	Utvecklingsansvarig	

## 2019 års planerade Eskaderseglingar

Juniseglingen har i år två färdvägar och delas i två eskadrar efter gemensam start söndagen den 9 juni i Skärhamn.

Eskader: **HUNNEBO 9-14/6** gör en segling längs kusten med natthamn på Malmön och med vändpunkt vid Hunnebostrand. Därefter försöker vi ta oss till natthamn i Lysekil. Vi fortsätter till Karingön med lunchuppehåll i Gåsö-arkipelagen. Från Karingön tar vi oss mot Marstrand med ett eventuellt lunchuppehåll på Altarholmen. Denna eskader avslutas på fredagen den 14 juni vid Marstrand.

Eskader **KOSTER 9-16/6** siktar på Kosteröarna. Här blir det långa etapper med ca 20-25 nm om dagen. Om vinden är emot blir det motorgång och då krävs att motorn klarar fem knop längre sträckor. Natthamnar bestäms under färden. Denna seglats är för dig som kan och vill stanna ute upp till tio dagar. Målet är Koster och då kanske Kosterundet är ett lämpligt ställe. Agneta som är på plats på Koster hjälper oss tillrätta. Därefter vänder vi åter mot söder möjligen via Väderöarna. Eskadern avslutas när vi når Marstrand troligen på söndagen den 16 juni – men allt beror på W.P. (weather permitting).

Årets **AUGUSTSEGLING 11-14/8** har gemensam samling på Fotö västra hamn på söndagen den 11 augusti. På måndag morgon seglar vi gemensamt söderut förbi Vinga och över Hake fjord för att kanske kunna besöka ”karantänen” på Kängö. Vid vackert väder når vi även ända ner till Tistlarna. Eskadern avslutas på onsdag den 14 augusti.

Om du är intresserad men inte kan delta hela den planerade tiden för respektive eskader ser vi gärna att du sluter upp längs vägen och så länge du kan medverka.

Anmälan gör du till Björn mail: [bj.he@telia.com](mailto:bj.he@telia.com) eller mobil: 070 261 30 18

Vi ses på havet

*Björn Helgeson*



### Årets Bryggmöte...

...äger rum onsdag 22 maj kl 18.00 i Kovikshamn. Temat är att förtöja och ankra i naturhamn. Vi försöker dela med oss om allehanda erfarenheter och tips för en säker förtöjning.

När vi är klara blir det korv & bröd med fika.

Vägbeskrivning: I Kungälv tag väg 168 mot Marstrand. I Ytterby tag vänster in på Torsbyvägen. I Kärna tag höger därefter vänster in på Vedhallsvägen. I Tofta Vägskäl håll höger mot Kovikshamn så är du strax framme.

Välkomna önskar

*Styrelsen*



### Vårens och sommarens aktiviteter

#### Årsmöte

Onsdagen 10 April kl 18 träffas vi på Katrinelundsgymnasiet. Se kallelse och dagordning på sid 9.

#### Juniseglingen 9 -16 Juni

Se inbjudan här ovan.

#### Augustiseglingen 12-14 Augusti

Preliminärt datum. Vi återkommer med program.

Vi har glädjen att under perioden november 2018 – januari 2019 hälsa följande medlemmar välkomna:

Conny Crantz, Ödsmål; Roger Aronsson, Fjällbacka; Susanna Aronsson, Henån; Olov Brink, Långhem samt Lars Klintwall, Stockholm.

Vid periodens slut var antalet medlemmar: 211 st.



*Willy Nilsson*

Registeransvarig

### Material till tidningen och hemsidan

Vi tar tacksamt emot alla text- och bildbidrag för vidare publicering i **Marieholm 20:an** samt på vår hemsida: [marieholm20.com](http://marieholm20.com). Vi är nu 214 medlemmar men på hemsidan finns bara 67 av medlemmarnas båtar med. **Vi uppmanar alla som inte har sin båt med att sända in ett foto för publicering!**

Mejla bilden till webmaster. Ange ditt och båtens namn samt segelnummer. Webmaster Agneta: [adalvag@bredband2.com](mailto:adalvag@bredband2.com)

**För material till tidningen:** Kontakta redaktören på tel. 070-630 86 33 eller via e-post: [claes.andersson@telia.com](mailto:claes.andersson@telia.com)

### Inför 2020 års väggalmanacka

Ha med telefonen/kameran på båtturen. Ta många bilder för att få **DEN** bilden som vinner ära och pris.

När du mejlar så låt inte programmet slänga någon information, har du många bilder så mejla ett par i taget.

Mejla bilderna till: [claes.andersson@telia.com](mailto:claes.andersson@telia.com)