

nummer letas fram. Tillverkningsnumret blev vad det blev.

För att hålla reda på det hela infördes så småningom att på typskylten i båten angavs tillverkningsnummer och segelnummer separerat. Även färgnummer på skrov och däck angavs. Allt infördes i administrationen. Ägare av senare tillverkade båtar kan kolla på sin typskylt. Färgnumren avser Jotuns gelcoat. Tyvärr har alla båtar bleknat med tiden så nyanserna stämmer ändå inte riktigt.

**Under de år som M-20:an tillverkades gjordes väl vis-sa förbättringar t ex med anledning av reklamationer. Är det något som vi med äldre båtar bör se upp med eller tänka på?**

20-båtarna var ganska lyckade från början och jag kan därför inte påminna mig några väsentliga modifieringar föranledda av kvalitetskäl. Dom mindre ändringar som gjorts har varit av "kosmetiska" skäl eller för kostnadsbesparingar. Jag har själv en S-20 och en bror till mig har en MS och båda fungerar bra. Se även föregående tankar kring vantinfästningarna, som är personliga reflexioner.

**Relingslistan: Varifrån köptes den? Är det tänkbart att någon har verktyget kvar?**

Listen är specialdesignad och tillverkades av "Jons-sons Söner AB" i Limmared. Anm: Vid en försäkrings-reparation valde varvet list nr 5630 från SeaSea. Den är grövre än originalet men passar tillräckligt väl som ersättning.

**Vet du vart tog formarna vägen när produktionen lades ned?**

Tillverkning fortsatte i liten skala under några år under namnet Marieholm Boats som drevs av en mindre grupp tidigare anställda. Bl.a. MS20 tillverkades under en tid. Dom kursade tyvärr i mitten-slutet av 80-talet. Formarna såldes troligen av konkursförvaltare och jag gissar att dom, efter flera ägarbyten, står och samlar massa på något industriområde. Ingen av mina gamla vänner i Marieholm vet.

**Vad tror du att en nyproducerad MS20 skulle kosta idag?**

Det vågar jag inte gissa. Troligen alldeles för mycket. Båten var arbetsintensiv och kostnaden för material och utrustning har rusat iväg.

**Vi tackar denna gång Bo Södervall posumt för intervjun och våra tankar går till hans nära och kära.**

Claes

TYPE	MS-20
MODEL	1973
MFG. NR.	77
REG. NR. SAILS	66
COLOUR HULL	421
COLOUR DECK	301
MADE BY <b>MARIEHOLMS BRUK</b> 330 33 HILLERSTORP SWEDEN	

## MS 20 27.000:-

Nyhet för året. Motorseglare med plats för 4-5 personer. Fenköl med barlasten 400 kg. Utanpåliggande roder. Ruffen håller två personer i V-form, bord samt pentry med spritkök och vask. Stora stuvutrymmen, 25 liters vattentank. Rymlig sittbrunn med stora stuvutrymmen. 2-meters bäddbara bänkar i brunnen. Full stöjhög under speciellt bomtält. Som extra utrustning finns pulpit med mantåg, genua och vagg.

Längd (löa): ..... 6,0 m  
Bredd: ..... 2,20 m  
Djupgående: ..... 0,90 m  
Deplacement: ..... 1,1 ton  
Segelyta (krysställ): ..... 16,75 m<sup>2</sup>  
**Urustning i priset:** Sprayhood, bomtält, pentry, dynor, krysställ, mast och bom i aluminium. Rostfri rigg  
**Standardmotor:** Volvo-Penta MD1A, 7 hk. Fart ca 6 knop  
**Tillverkningsmetod och material:** Handupplagd glasfiberarmerad plast.  
**Tillverkare:** Marieholms Bruk AB, Hillerstorp



Så här presenterades MS20 i "Båt '72". Båten på bilden är prototypbåten med Bo Södervall till rors. Foto från sommaren 1971. Denna båt fick aldrig något segel- eller serienummer. Enligt uppgift fanns båten i modern tid i Norrköping och hade då ännu Vire-motorn.



Bild från reklamfolder.

Som kuriosita kan berättas att när det såldes som mest båtar hann inte Marieholms Bruk med att leverera färdiga båtar. En stor återförsäljare var Alvarbåtar i Norrköping. Dit leverades färdiga skrov med monterat däck men allt annat levererades löst för montering på plats. Motorer skaffades och monterades av Alvarbåtar. Just dessa båtar fick Yanmar YSM-8 som originalmonterad motor. Hos Alvarbåtar hamnade också det absolut sista MS20-skrovet men utan däck! Alvar själv hade för avsikt att bygga en öppen sprirelriggad variant av detta skrov.

## Infästningar vant

Som vi kunnat läsa om i intervjun med Bo Södervall är, framförallt de inre, vantinfästningarna en akilleshäla på våra båtar. Men först efter många år!

Vi rekommenderar alla att lossa de fyra vantinfästningarna i däck för kontroll av täthet och ev vatteninträning. Det kan man förresten gärna göra med alla beslag!

1. Öglebultarna är gängade M8 och har muttrar med nyckelvidd 13 mm. Ta bort muttern och dra ur öglebulten.
2. Avlägsna gammalt tätningsmedel och kontrollera noga att plywooden, mellan skikten av glasfiberarmerad plast, är helt torr.
3. Är allt som det så kan du återmontera men passa på att, i alla fall på innervanten, montera ett par vinkeljärn enligt Bosses rekommendationer.
4. Skulle det vara så illa att vatten trängt in och plywooden runt hålet ruttnat måste allt ruttet bort. Detta kan man göra genom att sätta en insexnyckel i bormaskinen och med insexnyckelns vinklade ände, i utrymmet mellan plastskikten, fräsa rent från murken plywood. En dammsugare är också bra att ha till hands.

5. Med tanke fortsättningen är det OK att göra hålet i däck större för att komma åt, men inte mer än nödvändigt.

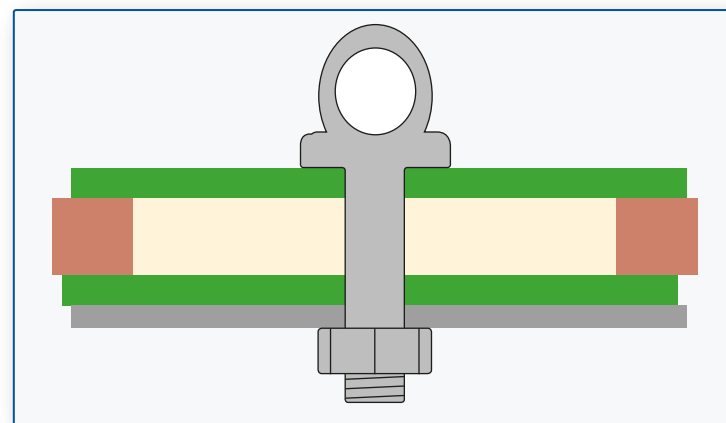
6. Om man lyckas få bort all rutten plywood är det viktigt att den kvarvarande friska, men säkert fuktiga, plywooden får torka ut ordentligt innan nästa steg.

7. Sätt en rejäl tejpbit för hålet inne i ruffen. Fyll nu utrymmet med epoxiplast. Den kan du köpa på **Sea-Sea** i Björlanda Kile eller hos **Firma Nils Malmgren** i Kungälv's Ytterby.

När epoxyn härdad kan du fortsätta enligt punkt 2. Som nytt tätningsmedel kan rekommenderas Sika-Flex, med detta kan du också limma fast förstärkningarna av vinkeljärn mot undersidan.

Själv använde jag vinkeljärn av vanligt stål och ej rostfritt. Se bild på sid 4. Jag sågade, filade och slipade tills jag fick rätt form och inga vassa kanter fanns. Sedan en noggrann ytbehandling.

Claes



Ovan: Skiss av hur däck kan se ut i genomskärning vid en vantinfästning. Det gröna visar glasfiberlaminatet. Det bruna visar distansmaterial Divinycell och det ljusgula plywooden. Mellan muttern och laminatet en bit passande stål. Till höger: Verkligheten.



Marieholm 20:an. Medlemsblad för Marieholm 20 Eskadern. Redaktör: Claes Andersson, Stenhuggaregatan 26, 453 34 Lysekil, claes.andersson@telia.com. Ansv. utg: Janne Fredriksson. PG 159 35 30-7, BG 479-7551 Tryck: www.carla.se

## Bränslefilter

Alla marina dieselmotorer förses vid nyinstallation med ett sk **förfilter**. Avsikten med detta filter är att det ska vara **vattenfrånskiljande** och dessutom filtrera bränslet.

På motorn är monterat ett sk **finfilter**. Detta filter tar hand om de sista ev föroreningar som kan finnas kvar efter förfiltret. Som original saknar våra båtar ett förfilter men en primitiv vattenfrånskiljare med sil finns, oftast monterad i motorrummet.

Alla filterbyten innebär en risk att föroreningar tar sig in i bränslesystemet med ev risk för smuts i insprutningsmunstycken. Det räcker med en smutspartikel på en tusendels millimeter för att problem ska uppstå.

Man bör därför snarast byta ut original "glaskopp" till ett modernt förfilter med vattenavskiljare. Själv föredrar jag nr 7109 från Sea-Sea men även andra modeller kan vara bra.

Man bör dock sträva efter så få packningar och så lite plast som möjligt.

Det är bra att montera ett förfilter på ett svaltt ställe, inte i motorrummet alltså.

Med en kulventil på tankens "slamficka" blir det enkelt att då och då dränera ut ev föroreningar och vatten som samlats i tanken.



Ovan ett mycket uppdaterat bränslesystem. Ny rostfri tank på 30 liter. Förfilter av "spin-on" typ med vattenfrånskiljare. Bränsleledningar av kopparrör. Kulventiler på fram- och returledningar samt på pejlror och tankens dränering. Systemet är även jordat.

Till vänster original sil med glaskopp.

Claes

## Inför 2021 års väggmalnacka

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 mejl-programmet slänga någon information, har du många bilder så mejla ett par i taget.

Mejla bilderna till: claes.andersson@telia.com



# MARIEHOLM 20:AN

Medlemsblad för Marieholm 20 Eskadern Nr 79 Sommar 2020 Årgång 22



## Tankar i sittbrunnen

Hej på er alla medlemmar! Våren blev en lång lång, lång väntan på något. En väntan på vad? En längtan till det normala kanske? När? Många trodde nog att när sommaren kommer blir det bättre, jo, ja kanske lite bättre man kan ju alltid vara ute på sjön.

Trött på alla radioprogram med corona som tema får det bli spotify i hörlurarna. Jag lyssar på Lahles senaste låt i när jag bättrar på bottenfärgen inför sjösättningen. Budskapet från Lahle är tydligt. Sluta inte leva. Tro på en bättre framtid, det kommer bli bra!

Om jag går vilse  
Få mig att hitta tillbaka  
Visa mig havet igen  
Det som fanns före och är större än jag

Flytta på stenar  
Lär mig nåt mera  
Barnen dom sjunger  
Vi har alla svar

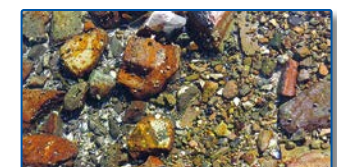
Dom växer som träden  
Snart äger ni världen  
Ni får mig och tro  
Ni kommer klara er bra

Jag är bara en sten i havet  
Det är inte värre än så  
Så, så, så, några ringar på ett hav  
Är allt vi lämnar kvar

Du är bara en sten i havet det är inte värre än så  
Så, så, så, vad var det ni sa? vad var det vi sa  
Det kommer bli bra, det kommer bli bra

Båten sjösatt och riggad. Längtan är starkt efter våra gemensamma eskaderseglingar. Ur led är tiden kan tyckas "men det kommer bli bra" trots att sommarens gemensamma seglingar är inställda. Om ändrade rekommendationer från folkhälsomyndigheten kommer finns det i så fall en möjlighet till gemensam augustisegling i Göteborgs skärgård. Vi ska dock inte utmana coronan då många av våra aktiva medlemmar är i 70-plus ålder. Vi är en förening med många äldre och med det måste vi tillsammans tänka på varandras välbefinnande vid våra möten. Inget hindrar oss dock att vi enskilt nyttjar våra båtar och umgås på kabellängds (185,2 meter men nu finns det även nätverkskablar på 3 meter) avstånd på sjön. Med nätverks-kabellängds avstånd menas att inte tappa kontakten både socialt och fysiskt. Många av oss kommer kanske göra dagseglingar men även lite längre seglingar med övernattning i naturhamnar eller i gästhamnar längs våra kuster, tänk då på nätkabellängds avstånd.

Vill man inte vara helt ensam, vilket man troligen inte vill, kan man alltid annonsera ut sin tänkta tur i FB-gruppen för att eventuellt nätverka med någon eller några som vill slå följe eller träffas ute på sjön. Glöm inte att ditt nätverk finns i förra M20:an nr 78 och som du med ett enkelt tunggrepp kan riva loss och få ett komplett medlemsregister med segelnummer och mobilnummer som du kan ha i din båt. Allt för att underlätta



nätverksmöten till sjöss eller med medlemmar som du kanske träffar på under sommarens seglatser.

Styrelsen har ställt in all verksamhet men hoppas att kunna återstarta med årsmötet som vi planerar att kunna genomföra i slutet av oktober.

Vi i styrelsen är ett "silvergrått" gäng där alla är "plus" i ålder men inte äldre, äldre. Vi önskar att några av våra yngre medlemmar, som inte är plus, brinner för att hjälpa till att föra föreningen framåt. Vill du engagera dig i styrelsearbetet kan vi lova ett härligt nätverksarbete tillsammans. Kan du tänka dig? Vi brukar träffas fyra till fem gånger utöver medlemsmöten och seglatser. Det viktigaste är engagemang. Ta i så fall kontakt med någon av oss i styrelsen. Vi har alla ett gemensamt ansvar att ta föreningen och båten framåt till nästa generation.

Med hopp om en snart normaliserad vardag! Härliga sommadagar på sjön och kanske en gemensam augustieskader. Tänk bara nätverkskabellängds avstånd när du är ute på sjön eller umgås i hamn eller som Lahle sjunger "Det kommer bli bra"

Härliga sommarhälsar önskar ordförande:

Janne Fredriksson

Vi har glädjen att under perioden februari - juni 2020 hälsa följande medlemmar välkomna:

Michael Jäderholm, Stockholm; Farzad Boramand, Nacka; Ragnar Thor Mikkelson, Trondheim, Norge; Kent Dahlin, Djurhamn; Simon Alerås, Kungälv; Märten Jepsen, Gyllinge, Danmark; Tore Rehnberg, Henån; Håkan Sandell, Karlskrona; John Ingius, Västerås; Bo Suneson, Ronneby; Lena Danielsson, Kullavik samt Kurt Schmidt, Kastrup, Danmark.

Vid periodens slut var antalet medlemmar: 216 st.

Willy Nilsson  
Registeransvarig

## Komplettera ditt båt bibliotek

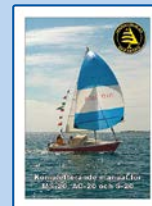
**Kompletterande manual**, 16 sid A5. Tips och trix som ej anges i originalhandboken. För den som vill ta hand om sin båt på ett bättre sätt. 65 kr.

**Original handbok**. Nytryck av handbok, A5, häftad, 36 sid. 130 kr.

**El ombord i din Marieholmare**; 24-sid A5, om förslag på förbättringar och ombyggnation av båtens elsystem. 100 kr.

**Vid beställning av två häften: fraktfritt. Annars tillkommer porto om 11:-.**

Sätt in beloppet + ev. porto 11:- på PG 159 35 30-7 och märk med titel.



## Intervju med Bo Södervall som produktionsdesignade båtarna i M20-serien

*Denna intervju publicerades första gången i M20:an nr 22 år 2006. Eftersom Bo lämnade jordelivet i oktober 2019 tycker vi att det passar att publicera den igen. Det var Bo som med Enderleins ritningar och skisser såg till att M20 blev som den blev.*



Bo och Margareta i sin S20

### Vilket år började du din anställning på Marieholms Bruk?

1963. Det är ett tag sedan, så jag reserverar mig generellt för ev minnesfel.

### Hur ung var du då?

Jag var 25 år. Min befattning på Marieholms Bruk det första året rörde inte båttillverkningen. Företagets huvudprodukt var elektriska kontaktdon för försvarsindustrin.

Jag blev efter ett år tillfrågad att ansvara för båttillverkningen, i samband med att dåvarande befattningshavaren slutade. Båttillverkningen var en sorts biprodukt med ca 20 sysselsatta av företagets totalt ca 175. Produktionen omfattade mest mindre öppna båtar. När vi blev nedlagda 1978 var vi ett rent båtforetag med ca 200 anställda och övrig tillverkning avskild eller nedlagd

### Var MS20 ditt första projekt på Marieholms Bruk?

Nej. Före MS20 tog vi under min ledning fram flera nya båttyper: Sea Cat, ruffad segelbåt 6,50m konstruktör Pelle Pettersson. Catalina, befintlig motorbåt 6,00m

förlängdes till 6,50m och designades om helt. Skrovkonstruktör Einar Runius.

Övrig design jag själv. IF båten, konstruktör Tord Sundén. Vår största och mest välkända produkt. Concorde, motorbåt 4,90m. konstruktör Halvor Rosenbaum. Cardinal, salongsmotorbåt 8,30m. konstruktör Halvor Rosenbaum.

På den tiden svarade tillverkarna oftast helt för strukturell uppbyggnad, dimensioneringar och utrustning. Konstruktören svarade för utformning och riggning samt allmän rådgivning.

### Hur lång tid tog det att utveckla MS20 från Enderleins ritningar till första prototypen?

Från beslut till sjösättning av prototypen ca 10 mån.

### Hade du ofta direktkontakt med Enderlein?

Ja, vi träffades personligen några gånger och hade ett antal telefonkontakter.

### Berätta lite om prototypen, motor färg mm. Ev ändringar mellan prototyp och seriebyggda båtar.

Prototypen var lätt begietonad tror jag. Avsikten var att båten skulle ha ett måttligt pris så vi försökte hålla igen på allt kostnadsdrivande. Därför fick den en



Finsk bensindriven tvåtaktsmotor av fabrikat Viré, liknade Göta-motorerna, som jag tror fortfarande tillverkas.

Motorn var liten och lätt med gott om plats i det avsedda utrymmet. Inred-

ningen tror jag bestod av två kojor och ett provisoriskt pentry. Vi var förmodligen lite osäkra på hur utrymmet bäst skulle disponeras och vad kalkylen tillät. Jag provade båten grundligt under min semester. Färden gick från Färjestaden på Öland, där mina föräldrar hade sommarstuga, längs ostkusten och via Göta kanal till Huskvarna. Under resan visade jag båten för några återförsäljare och en hel del nyfikna som jag träffade i gästhamnarna.

Jag noterade nog alla synpunkter jag fick plus egna iakttagelser. Främst fick motorn tummen ned av mig själv och av folk i allmänhet. Den var otillförlitlig. Startsvårigheter, backslaget hängde upp sig, osäkerhetskänsla för brandfarlig bensin, tvåtaktsrök, osäker service med udda fabrikat, mm. Nej, diesel skulle det vara och gärna Volvo-Penta. Saken var klar, vi fick ta den ökade kostnaden.

En annan iakttagelse var att kölvikten var i minsta laget. Vid hårda vindbyar under bidevind kunde båten

kränga så man tappade roderverkan. Det resulterade lätt i en ofrivillig stagvändning, ganska obehagligt med mötande trafik. Lärde mig snart att släppa på skotet när det blev kritiskt. Tyngre köl alltså.

### Varför gjorde man fördäckslucka på denna lilla båt?

Säkerhetsskäl. Särskilt eftersom båten från början var avsedd för bensinmotor.

### Hur lång var produktionstiden för t ex en MS20?

Från sprutning av gelcoat i formen till slutkontroll ca tre arbetsveckor.

### I och med lanseringen av AC20 och S20 så gjordes en förhöjning av däcknet runt kanten vid relingslistan varför genomfördes inte denna förbättring på MS20?

Av kostnadskäl. ”Plugg” för avgjutning och nya former hade kostat en hel del, produktionsbortfall för att sysselsätta personal med detta, ett antal båtar med det gamla utförandet hade måst säljas billigare. Företaget var aldrig särskilt lönsamt och vi behövde undvika alla extra kostnader.



### En tidig MS20 (nr16-1972) saknar motorlucka men har en lucka ned i stickkojen. Var detta ett enstaka experiment eller fanns fler av denna variant?

Jag minns inte säkert. Det kan vara ett exemplar ur en förserie. Efter att ett serieutförande fastställdes brukade vi modifiera aktuell prototyp så mycket som var praktiskt möjligt och sedan sälja den billigare.

Gissningsvis i detta fall motorbyte och en seriemässig komplett inredning. Luckan i bänken uteslöts och motorlucka infördes när produktionsformer togs fram. Ev. kan det finnas fler båtar med detta utförande om en kort förserie tillverkades i prototypformarna. Minns tyvärr inte. Numret kan bero på att prototypen blev stående ett tag och sedan stoppades in i serien senare.

### Monterades alltid motorerna före däcknet?

Ja vanligtvis, men inte alltid, beroende på sena motorleveranser eller andra störningar. Vid montage i efterhand sänktes motorn ned genom ruffluckan med en traverskran. Motorn ställdes på durken, kranen kopplades om till en hävstång med en kort ände (ca 30 cm) och en lång ände (ca 1,5 m). Motorn kopplades till den korta änden och en man höll jämnvikt i den långa änden när motorn lyftes. Motorn kunde då lätt manövreras i läge genom att krankättingen inte längre fanns direkt ovanför motorn.

### Funderade man någon gång över servicemöjligheterna på motorn, de flesta sevicepunkter är ju inte speciellt lättåtkomliga?

Ja, men åter igen en kostnadsfråga. Vi ansåg oss inte kunna göra något som var bättre (dyrare) än som var praxis i branschen. En lätt demonterbar tät och ljudisolerad inbyggnad blir kostnadsdrivande. Åtkomligheten är normal jämfört med de flesta segelbåtar.

Utrymmet var även från början avsett för en mindre motor. Som jämförelse finns historier om båtar där man för att göra första rutinservicen, för att motorgarantin ska gälla, har måst sticksåga upp hål i skott och sedan montera egentillverkade luckor.

### Varför sitter kylvattenintaget på olika sidor?

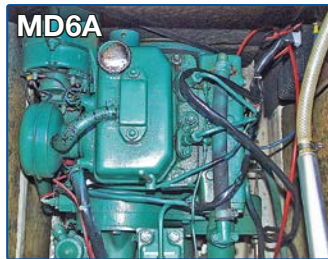
Vet inte, kan bara gissa. Kanske misstag, bättre dra om slangen än att plasta igen ett felaktigt borrar hål, kanske idé om en lättare montering under pågående serie.

### Varför olika motorer i samma årgångar?

Beträffande MD1 varianter kan det ha berott på tillgång och pris vid olika tillfällen.

### Vad var det som bestämde val av MD1-MD6?

MD1 var standard men MD6 kunde fås mot extra kostnad. Den gick tystare och med mindre vibrationer, då den är tvåcylindrig.



### MD1B förekommer ibland med RB- och oftast med MS-backslag, varför hade man inte MS-backslag på alla MD1B? Det var ju en fördel med enspaksreglage.

Jag tror att tidigt fanns inte MD1B med MS-backslag. MS-backslag blev troligen standard när de blev tillgängliga till en rimlig kostnad. Tyvärr har jag inget rakt svar.

### Det verkar förekomma tre olika master/rigggar, varför?

Jag måste bli lite svävande här också. Vår dominerande återförsäljare på västkusten var Catamarin i Göteborg. De var även importör av Proctormasterna medan vi använde Seldénmaster. Efter överenskommelse levererades därför segelbåtar till Catamarin utan riggar och man utrustade själva båtarna med Proctormaster, även egna segel tror jag. Vi förhandlade med Seldén varje år om nästa säsong utförande och priser. Då infördes säkert varianter både i förbilligande och förbättrande syfte.

### Vantinfästningen: Har några hållfasthetsberäkningar gjorts? Hur tänkte man? Blev det några reklamationer?

Ja, Seldén dimensionerade beslagen i masten och rekommenderade vantdimension. Resten beräknades och dimensionerades sedan, för likvärdig hållfasthet, med marginal uppåt. Några reklamationer har inte förekommit. Däcknet är i huvudsak uppstyvat med Divinycell. På utsatta ställen som t.ex. vid vantinfästningarna finns marinplywood ilagd.

Skrov och däck är ihop-plastade och vid övervantfästena finns extra lager av glasfiber ilagda under skarndäcket och en bit ned på bordläggningen för att överföra och sprida ut belastningen. Så här långt i efterhand kan man fundera på om det ev. finns risk att det kan läcka in vatten vid öglebulten på däck och orsaka att plywooden mjuknar-rutttnar.

Rekommenderar därför att om misstanke finns täta om öglebultarna och byta till en större och tjockare bricka på undersidan. Förslagsvis t=3 mm och 40 mm Ø. Rund färdig eller tillsågad plåtbit. Jag kanske överdriver men det är en tanke. Övertant-fästena är testade i samverkan med mastbalken, med stor marginal. Tyvärr verkar det som lasten i undervanten har blivit något underskattad.

Jag har sett att det på några båtar förekommer en liten uppbuktning i skarndäcket och en del sprickor i gelcoaten vid öglebultarna. Om man har dom tendenserna så rekommenderar jag en avlastning med t.ex. ett rostfritt vinkeljärn ca 25x25x3 ca 250 långt, monterat på undersidan, längs skarndäcket, under öglebultens mutter.



Det finns ju en del trä inbakat här och var, kan du säga ungefär var och vilken kvalitet på virke som användes och var det impregnerat/rötskyddat på något sätt?

Furuplywood av marinkvalitet, inte massivt trä, finns inplastad på alla ställen där belastade beslag är monterade t.ex. pollare, halkipar, mastfot, grabbräcken, osv. Den är inte impregnerad på något sätt utom den plast den suger åt sig vid tillverkningen. Bottenbalkarna består av kantställd marinplywood som är inplastad.

Balken i rufftaket under masten: Hur är den konstruerad och infäst? Kommer den att kunna försvagas med åren?

Mastbalken har en kärna av kantställda ihoplimmade marinplywoodskikt. Kärnan är sedan inplastad i ett ca 8 mm tjockt glasfiberskikt. Balken är teoretiskt beräknad som en lådbalk av enbart glasfiberlaminat, d.v.s. som om träet inte fanns. Den är vidare praktiskt provad genom att en T-formad balkkonstruktion kopplades till övervantfästena och förstagsfästet. En hydraulisk domkraft med manometer placerades på mastfoten under balken. På så sätt kunde en kontrollerad tryckkraft ansättas på mastfoten.

Det visade sig då att däcknet bucklade sig där rufföverbyggnaden slutar. Däcknet är ju vekare där p.g.a.

lucköppningen. Genom att införa en kompletterande liten balk i akterkant på lucköppningen löstes problemet. Många undrar kanske vad denna lilla balk ska vara bra för.

Provet gjordes med kraftig överlast ansatt några dagar i sträck. Några siffror minns jag inte. Balken borde inte p.g.a. ålder kunna försvagas nämnvärt. Samma konstruktion finns i Sea-Cat och IF-båten. Balken kan med tiden deformeras något om man sätter in riggen mycket överdrivet. Ev. deformation går tillbaka så småningom t.ex. under vintern då båten är avriggad.

Ett par påpekanden: Under en tid gjorde personalen ett litet ingrepp i balkens sidor vid mitten, för att kunna anbringa ett verktyg som underlättade att lyfta däck-ur formen. Ingreppet spacklades igen och målades över. Med tiden kan det i vissa båtar bli synliga sprickor i spacket. Jag har detta själv i min S-20. Det är ingen märkbar försvagning som kräver åtgärd.

Jag fick nyligen en fråga om möjligheten att installera fönster med aluminiumram. Då krävs en ganska jämn materialtjocklek i fönsteröppningen. Vid inplastningen av mastbalken har materialet oftast flutit ut lite så att det är lite tjockare vid fönstrets framkant. Då kan man behöva slipa ner lite så tjockleken blir lika runt om fönstret. Gummilisten sväljer skillnaden men inte aluminiumramen. Var alltså beredd på detta.

### Använde man balsa eller divinycell som distansmaterial. Är det något som kan bli ett problem på grund av fuktinträngning eller åldrande?

Divinycell i princip hela däcknet, de plywoodbitar som nämnts tidigare kan skadas om beslagen, som sitter monterade där, läcker. Divinycellen har slutna celler och påverkas inte av fukt, dessutom ligger den normalt helt inneslutet.

### Färgvarianter, vem/vad bestämde färgvalet av båtarna?

Policyn varierade. Vissa år en standardfärg och önskad specialfärg kunde fås mot beställning. Standardfärgen kunde variera något mellan årsmodellerna. Försäljarna hade en tråkig vana att ofta lova specialfärger, ibland med en omöjlig leveranstid. Detta orsakade ideliga problem i produktionen. Så småningom införde vi sex standardfärger, begievit, ljusgrön, blå, röd, orange och gul. Färgerna valdes i samråd med försäljarna. Tillverkningen planerades efter en prognos och kunderna fick sedan välja i mån av tillgång på båtar med önskad färg.

### Varför förekommer båtar med olika segel- och skrovnummer?

Seglen beställdes långt i förväg nummermärkta i en bestämd serie. En del kunder ville av olika skäl ha ett speciellt nummer i seglet. Försäljarna hade stor undfallenhet för såna önskningar precis som med specialfärger. När det var dags för leverans fick segel med rätt