Marieholms 20:an

Medlemsblad för Marieholm 20 eskadern Nr 21 maj 2006

Bryggmötet 18 maj 2006 kl 19.00-21.00 ca

Vi samlas på Mossholmens marina, Tjörn.

Mossholmens marina ligger vid brofästet till Klädesholmen.
Vägbeskrivning : Tjörnbroarna, Krysset mot Skärhamn, Rönnäng , väg 169 till Klädesholmen.
Visning av Marieholm 20 båtar (det finns 4 stycken att bese).
Lars Rune Johansson visar Mossholmens marina och allt som finns där.
Efter alla visningar erbjuds enklare förtäring till självkostnadspris (öl, frallor, kaffe och kaka).
Arrangörer Lars Nordström och Bengt Johansson.
Tag gärna med intresserade vänner – ingen föranmälan behövs- vi vet att du kommer.

Övriga aktiviteter

Lördagen 15 juli, flottiljsegling. Information kommer från respektive flottiljchef.

Lördag-söndag 12-13 augusti, eskadersegling till Mollösund.

Torsdagen 19 oktober, tekniskt möte, plats meddelas senare.

Glöm inte MS 20:ans hemsida. www.Marieholm20.com

Årsmötet 2006

Eskaderns årsmöte ägde rum i Göteborg den 6 april med 25 medlemmar och 5 gäster närvarande. Att leda förhandlingarna valdes sittande ordföranden Steve Dempe.
Under mötet föredrogs års- och revisionsberättelserna för det gångna året varefter styrelsen beviljades ansvarsfrihet under denna period. Årsavgiften för 2007 fastställdes oförändrat till 120 kr vilket inbegriper kommande års almanacka.
Samtliga tre styrelsemedlemmar, Curt Almgren, Göran Falke och Björn Helgeson, vilkas mandatperiod går ut i år, omvaldes för en ny tvåårsperiod. För innevarande år omvaldes revisorerna Stig Egnell och Jarl Ljungqvist.
Mötet beslöt även att tillsätta en valberedning om två personer som skall representera flottiljerna och i första hand till nästa årsmöte föreslå två styrelsesuppleanter. Samtidigt utsågs Bo-Håkan Johansson och Bengt Johansson till valberedning.
Flottiljerna på västkusten utökades med ytterligare en för att möjliggöra bättre kontakter mellan medlemmarna vid båtmötena. Den nya sträcker sig från Strömstad till Soten.
Till flottiljansvariga vid båtmötena utsågs Anders Brandberg (Soten-Orust), Bo-Håkan Johansson (Tjörn-Torslanda) och Mats Jardin (söder om Göta Älv). Dessutom finns sedan tidigare Erik Hammarstrand (Arkösund) och Kjell Juhlin (Stockholm).

Därefter diskuterades aktivitetsplaneringen under innevarande år och fastställdes i enlighet med separat redovisad notis i detta nummer av M20:an.
Som en introduktion till sommarens kommande eskadersegling berättade Astrid och Gunnar Hagberg om Mollösund och om långafisket från denna ort.
Deltagarna gav styrelsen i uppdrag att utreda om medlemsförteckningen kan utökas med mobil- och sommartelefonnummer, ev. på bekostnad av bostadsadresser.
Under kluriga stunden berättades bl.a. om bordsskiva att placeras i rufföppningen samt om "Tea tree oil" som är desinficerande, luktar friskt och effektivt tar bort mögel. Studera gärna hemsidan för ytterligare detaljer.
Presenterades en klubbnål som kan bäras i knapphålet på kavajuppslaget. Ytterligare detaljer finns att få på hemsidan under rubriken "prylar", där även pris finns angivet.
Med anledning av att ordförande Steve nyligen fyllt sjuttio år uppvaktades denne med en hyllningstavla, eskaderbåk och dricksglas. Därefter kunde Steve förklara årsmötet avslutat och tacka för stort intresse.
Noterat av *Göran Falke*

Zinkanod ger beväxning

Beväxning med havstulpaner på skrov och propeller har blivit ett stort problem i samband med förbudet mot tidigare använda bottenfärger med obegränsat kopparinnehåll. Att beväxning på skrovet gör en båt trög är ju närmast självklart, men speciellt utsatta är naturligtvis propellerbladen. Bladens profil är noga utprovat för högsta verkningsgrad och en skrovlig havstulpanyta gör en propeller nästan värdelös. Tillåtet är att täcka skrovytor med kopparplåtar eftersom det inte är någon större beväxning på koppar. Legeringar med högt kopparinnehåll som t ex brons har samma egenskaper. Fakta äratt något tillverkat av brons räknas som det mestkorrosionshärdiga material som finns. Det tycks som om den oerhört låga avgången av kopparjoner hos brons utgör ett effektivt skydd mot beväxning.
När olika metaller på båten kommer i kontakt med vatten uppstår ofta galvanisk korrosion. För att motverka detta används oftast offeranoder av zink. Detta material är oädlare än de flesta andra metaller och förbrukas därför och utgör däregenom ett skydd mot enbart galvanisk korrosion. Elektrolytisk påverkan hindras ej av offeranoden.
Under ett antal år har jag använt zinkanoder och fått en kraftig tillväxt av havstuplaner på och kring propellern trots att denna tidvis varit målad i flera lager med bottenfärg. Genom zinkanoden flyter en galvanisk ström och det sker en transport av metalljoner i vattnet. Detaljer i brons och rostfritt skulle fortsatt att vara blanka om det inte vore för den okontrollerade tillväxten av havstulpaner. Man kan undra om zinken förutom att blockera kopparns påväxtförhindrande egenskaper även utgör någon form av "gödning".
Numera polerar jag propellern noga innan sjösättning. Under de senaste sex åren har jag struntat i zinkanoden och haft praktiskt taget fritt från havstuplaner på propellern och mycket ringa beväxning i övrigt. Vilka korrosionsskador kommer då att uppstå? Propellern är av brons och axeln av rostfritt stål. Under förutsättning att inga andra metaller är inblandade så blir det ingen nämnvärd korrosion. Metallegeringar är dock aldrig helt rena vilket kan innebära punktvisa angrepp på propellerbladen. Zinkanoden på propelleraxeln har ingen förmåga att skydda motorblocket då det är en lång och svår väg att gå för strömmen genom den rostfria axeln.
Sammanfattning: Ingen offeranod – ringa havstuplaner - inga märkbara korrosionsskador. Det vore intressant att höra andra båtägares synpunkter på detta.
Göran Falke

Intervju med Bo Södervall som produktionsdesignade båtarna i M-20-serien

Vilket år började du din anställning på Marieholms Bruk?

1963. Det är ett tag sedan, så jag reserverar mig generellt för ev. misstag pga 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 båtföretag med ca 200 anställda och övrig tillverkning avskild eller nedlagd

Var MS-20 ditt första projekt på Marieholms Bruk?

Nej. Före MS-20 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 MS-20 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 Vire, liknande Göta-motorerna, som jag tror fortfarande tillverkas. Motorn var liten och lätt med gott om plats i det avsedda utrymmet. Inredningen tror jag bestod av två kojer 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 noga 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. mm. Nej, diesel skulle det vara och gärna Volvo-Penta. Saken var klar, vi fick ta den ökade kostnaden.
En annan iakttagelse var att költyngden 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 MS-20?

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

I och med lanseringen av AC-20 och S-20 så gjordes en förhöjning av däcket runt kanten vid relingslisten varför genomfördes inte denna förbättring på MS-20?

Kostnadskäl. "Plugg" för avgjutning och nya formar 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 MS-20 (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. Jag tror några båtar tillverkades i prototypformarna som en förserie. I prototypen fanns fyra bänkluckor men ingen motorlucka. Luckan i bänken uteslöts och motorlucka infördes troligen när produktionsformar togs fram och stickkojen var beslutad. Det borde finnas fler båtar med detta utförande. Jag har ett svagt minne om kritik, i ett tidigt skede, att det inte fanns motorlucka.

Varför uteslöt man denna stickkojslucka på senare båtar med motorlucka?

I och med att stickkojen blev standard fyllde luckan ingen viktig funktion längre, den hade blivit kostnadsdrivande och utgjort en läckrisk in till kojen. Därför togs den bort när produktionsformar tillverkades.

Monterades alltid motorerna före däcket?

Ja vanligtvis, men inte alltid beroende på sena motorleveranser eller andra störningar. Vid montage i efterhand sänktes motorn ned genom ruffluckan med en telfer. Motorn ställdes på durken, telfern 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 med telfern. Motorn kunde då lätt manövreras i läge genom att telferkättingen 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 borrat hål, kanske idé om en lättare montering under pågående serie.

Varför olika motorer i samma årgångar?

Beträffande MD-1 varianter kan det ha berott på tillgång och pris vid olika tillfällen.

Vad var det som bestämde val av MD1-MD6?

MD-1 var standard men MD6 kunde fås mot extra kostnad. Den anses gå tystare och med mindre vibrationer, den är ju 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 det infördes ev. senare.
Kan även ha varit så att MS-backslag till en början var avsevärt dyrare. Jag tror MS-backslag blev

standard i båten när dom blev tillgängliga till en acceptabel kostnad. Tyvärr har jag inget rakt svar.

Det verkar förekomma tre olika master/riggar, varför?

Jag måste bli lite svävande här också. Vår dominerande återförsäljare på västkusten var Catamarin i Göteborg. Dom var även importör av Proctormasterna medan vi använde Seldénmaster. Efter överenskommelse levererades därför segelbåtar till Catamarin utan riggar och man utrustade dom själva med Proctormaster, även egna segel tror jag. Vi förhandlade med Seldén varje år om nästa säsongs 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 reklammationer har inte förekommit. Däcket är i huvudsak uppstyvat med Divinycell. På utsatta ställen som t.ex. vid vantinfästningarna finns kokfast marinplywood ilagd. Skrov och däck är ihopplastade 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-ruttnar. 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 stor. Rund färdig eller tillklippt plåtbit. Jag kanske överdriver men det är en tanke. Övervantfästena 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 massivt 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?

Marinplywood (furu), 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 däcket bucklade sig där rufföverbyggnaden slutar. Däcket 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 an 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 däcket ur formen. Ingreppet spacklades igen och målades över. Med tiden kan det i vissa båtar bli synliga sprickor i spacklet. 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 däcket, 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 innesluten.

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 ovana 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 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 separat. 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.

Produktutveckling: Under de år som M-20:an tillverkades gjordes väl vissa 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.

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

Listen är specialdesignad och tillverkades av "Jonssons Söner AB" i Limmared (nära Borås). Numera Primo Sverige, info@primo.se Tel: 0325-619400.
Jag hittade dom på nätet, dom har ett speciellt affärsområde för båtindustrin.

Vet du vart tog formarna vägen när produktionen lades ned?

Tillverkning fortsatte i liten skala under några år under namnet Marieholm Boats. Firman drevs av en mindre grupp tidigare anställda. Bl.a. MS-20 tillverkades under en tid. Dom kursade tyvärr i mitten-slutet av 80-talet. Formarna såldes troligen av konkursförvaltaren och jag gissar att dom, efter flera ägarbyten, står och samlar mossa på något industriområde. Ingen av mina gamla vänner i Marieholm vet.

Vad tror du att en nyproducerad MS-20 skulle kosta idag?

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

Vi tackar Bo Södervall för denna intervju och hoppas att han får glädje av sin S-20 många år till.

Claes Andersson