

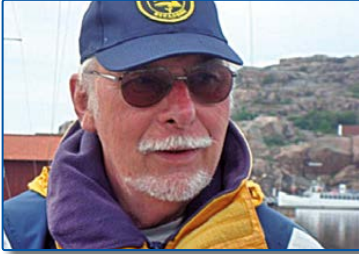


# MARIEHOLM 20:AN

Medlemsblad för Marieholm 20 Eskadern

Nr 58 April 2015 Årgång 17

## Ordföranden har ordet



**Välkomna tillbaka till ljusets halvår! Nu har båtmässorna klarats av och solen rullar åter lite modigare över himlavalvet.**

Vi var några som besökte båtmässan i Göteborg och beundrade alla nyproducerade båtar. Kanske är det med ålderns rätt, som vi inte förstår, att allting blir dyrare med åren – den krona vi refererar till inte är den krona, som man handlar för i idag.

När man ser alla nya båtar med perfekt finish och utsmyckningsdetaljer, så kan man bli grön av avund men då gäller det att tänka klart. Vi har jättefina båtar i Eskadern med motor, med segel, med kök, med britsar, med självstart, med stor sittbrunn och med enorm användbarhet oftast inköpt av dig för kanske halva summan av vad en "styrpulpet" kostar. Tänk bara på vad du kan använda den till i kombination; kortare långresor, fiske, rekreation, ögonfröjd och kamratskap med andra M20-ägare.

Det är just därför vi har en Marieholm 20 Eskader med just nu 210

medlemmar. Trevliga människor som gillar varandra och varandras båtar. Du har väl varit inne på hemsidan *marieholm 20.com*, där finns mycket att hämta. Det var Olle Larsson, som startade den, Claes Andersson tog över och uppdaterade den och nu har Agnetha Dalväg utvecklat och gjort hemsidan ännu proffsigare.

Lars Nordström har plockat fram en ny klubbtröja, som du kan köpa och visa upp att du är medlem i kanske den största båtklubben med mindre entypsbåtar. Helst skulle vi önska att alla medlemmar bar en sådan tröja i vikar och på bryggor såväl för igenkännande leenden och lite blygsamt skryt över att vara medlem och ägare till en fin båt. På annan plats i tidningen finns en annons om detta och om klubbkepsar.

Snart startar vårens och sommarens aktiviteter. På västkusten har vi många båtar och vi kommer att arrangera en *Eskadersegling* 7-13 juni.

Förra året var vi 14 båtar som gladda folk i hamnar och på havet då de fick syn på oss. Själva hade vi kul varje ögonblick under resan och trevlig samvaro stilla kvällar i hamnarna. Vi har målsättningen att bli 20 båtar i år – det är nästan max vad en hamn kan ta emot. Det vore kul om vi kunde få med några båtar från grannlandskapen också, det är bara att anmäla sig till [dempe@swipnet.se](mailto:dempe@swipnet.se) eller på de anmälningsblanketter vi

delar ut på årsmötet samt bryggmötet i Fisketången 20 maj. Kan du inte vara med i juni kommer det en ny chans i slutet av augusti.

Vi har lite svårt att arrangera sådana aktiviteter i övriga landet. Här behöver vi ha hjälp av dig som känner lite folk i grannskapet. Kalla samman några och planera några dagars båtgemenskap i sommar. Det kostar ingenting att försöka. Hör av dig till mig, så kan jag ge råd och tips.



Claes Andersson, vår redaktör, tar gärna emot synpunkter från dig om allt möjligt båtliv. Skriv lite om vad du hittat på med din båt, så skall vi sätta in det under rubriken "Nytt från våra medlemmar".

Detta nummer av Marieholm 20:an är omfattande med årsberättelse, medlemsmatrikel och lite övergripande båtmateriel. Vi tror, att du gillar denna utgåva och första numret varje år kommer att ha ett liknande utförande. Årsboken utgår därmed och ersätts på detta sätt.

Lycka till med värförberedelserna och dröm om båten och sommaren.

*Steve Dempe*



## Mats hederspris

Under våra eskaderseglingar har vi ibland, på ett lekfullt sätt, arrangerat kappseglingar.

Oftast har vi bara haft en rundbana och på det sättet undvikit besvärande kryssbogar.

De senaste två åren har seglingarna varit på Gullmarn utanför Lysekil och på vattnen ost Väderöarna utanför Fjällbacka.

Till en början utdelade vi bara blygsamma applåder som pris men vår medlem Mats Jardin, med medlemsnummer 97 och segelnummer 1040, har över-

raskat oss med ett ståtligt pris och nu har vi också en elegant låda att förvara priset i under transporter från båten till hedersplatsen i hemmet.

Vi är alla tacksamma för Mats donation och generositet. Det är bara ett problem – priset är elegantare än prestationen att vinna Marieholm 20 mästerskapet!

På bifogad bild ser du priset – däremot har vi ej presenterat vinnarna eftersom vi inte vill bli av med dem till Volvo Ocean Race Round the World.

*Steve Dempe*

## Renovering av en Renault RC8 och installation av densamma i en Marieholm S-20

1985 köpte jag en motor med båt. Båten var en skapelse från Australien, en Phoenixkryssare byggd 1964 av Otto Hallberg på Henån. Den förre ägaren av båten hade 1982 kommit över en ny Renault Marine Coach RC8D från generalagenten i Sverige KG Knutsson. Renaults slutade sin tillverkning av marinmotorer 1980. Renaults marin-motorer blev senare en del i Nanni Diesel.



Fri hösten 1990

Efter ett par plastekor och långt senare köpte jag 2007 en av mina drömmars båtar. Då pengarna inte riktigt räckte till en Colin Archer, blev det en Marieholm S-20 byggd -77. En härlig och trygg segelbåt med en utombordsmotor och som man kan segla ensam.

Motorn fungerade perfekt tills jag en tidig höstkväll 1991 fick en hummertina i propellern. Någon hade lagt tinor som sumpar inne i Skärhamns båthamn innan hummersäsongen. Tinan hade en lina fäst i en plastflaska strax under vattenytan. Propellern fastnade i linan, axeln drogs isär några cm i klämkopplingen, skar upp skäddan, vatten gick in i skäddan och vidare in i kölen. Försäkringsbolaget ville inte ersätta för följskadorna i kölen, båten skrotades motorn tog plats i garaget.

Efter ett par plastekor och långt senare köpte jag 2007 en av mina drömmars båtar. Då pengarna inte riktigt



Den för mig nya båten fick hemmahamn i Djupvik på Tjörn och till min förvåning upptäckte jag att min brygggranne, som även han har en S-20, sedan länge har en i efterhand varvs-



Brygggrannens Vire motorinstallation.

installerad Vire bensinmotor, extra intressant då det var Marieholms första inombordsmotor i MS-20 serien.

Några år senare och efter fundering om ny utombordare, den gamla var från sent åttiotal och i behov av att ersättas, började mina tankar om varför inte en inombordsmotor diesel eller elmotor typ Green Star. Efter mycket funderande bestämde jag mig för att försöka installera en inombordsmotor i min båt detta var inte längre någon utopi och efter att bl.a. ha studerat nätet, Claes A:s eminenta hemsida om "Krabaten" som beskriver både motorrenovering och motorbyte och inte minst vår egen hemsida M-20 med alla motortips, råd och bilder av motorer i MS och AC-20

Efter ett ordentligt studiebesök i brygggrannens S-20 när den stod på land kunde jag konstatera att en ny axel med hylsrör skulle komma till användning oavsett ny inombords diesel- eller el-motor. Om valet skulle falla på en el-motor skulle det inte heller vara något större problem att få plats med batterierna i stuvutrymmet under sittbrunnen.

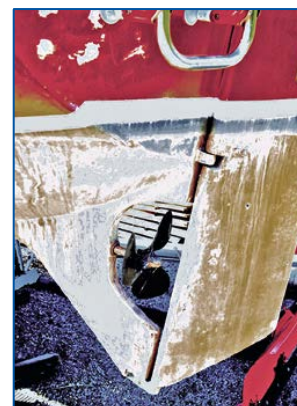
Tillbaka till verkligheten: Jag hade ju sedan 23 år en nu 32-årig Renault 8RC Diesel stående i garaget. Renaulten som stått till sig sedan 1991 hade under de senaste 10 åren även begåvats med fastrostad kolv och verkade tämligen "gådd". Min tanke blev -går den att renovera? -finns det delar? Renault Marine Coach RC8B är en encylindrig fyrtaktsdiesel på 265 cm<sup>3</sup> som ger 8hk och är i grunden samma motor som Tyska Farymann. Vid djupare efterforskning har det visat sig att motortypen fortfarande finns i produktion dock lite modifierad och uppborrad, nu även som då Farymann Marine diesel på 8 hk men även som en luftkyld Hatz industridiesel. Motorn har även funnits som BMW D7 marindiesel mellan 1977-1987.

### Januari 2014

Varför inte, som modig eller övermodig 60+ eller skam den som ger sig, utmana gränserna. Som sagt, kolv och cylinder satt fast. Efter samtal med min frus kusin Mats Maskin i Havstensund och hans råd, köp ny motor. Eller om inte, prova med ättika, tänkte jag -varför inte prova ättika. Bara att kavla upp de berömda skjortärmarna och börja.

Den 12 januari 2014 hissades motorn upp på verkstadsbordet (utrangerat köksbord) Jag började med att märka upp och demontera delar som spridare, slangar bränslerör m.m. Jag tog av vipparm, stötstänger samt lyfte av topplocket. Kolven var ca 2cm från övre vändläge vilket gjorde att jag kunde fylla övre delen av cylindern med ättika. Två veckor senare kunde jag utan större nämnvärt våld, få loss kolven. Cylinder och kolv kunde därefter demonteras.

Motorn hade inte gått mer än ca 200 timmar innan skadan så jag trodde att den kunde vara rätt hyfsat Ok. Topp och cy-





vara svårt att få fatt i en ny startmotor, men jag valde att plocka isär startmotorn och renoverade den med hjälp av en skrotad starmotor från en Renault 4L.

Nya impellerar till pumpen gick att beställa från den lokala båtaffären i Skärhamn

Lyckan var fullständig när jag i slutet av fe-

### Renoveringsobjektet

linderfoder verkade i gott skick. Inga större synliga rostskador i kylkanaler. Inga glapp eller skador på ventiler och ventsäten än lite sot och rost, inget värre än vad som skulle gå att åtgärda. Vevstake och vevstakslager verkade också Ok.

Nu till frågan – finns det reservdelar? Nätet är en underbar marknadsplats och efter lite googlande hittade jag en hemsida om Renault marinmotorer i England. Tony som har sidan och agenturen med delar till Renault, hjälpte mig med nya kolringar och topplockspackning. Efter en vecka kom till min förvåning ett paket från Frankrike. Det finns ett stort nätverk med intresserade och kunniga människor som

februari fick igång motorn. På garageuppfarten kunde jag göra fingerade resor i tid till Marstrand, Lysekil och Paternoster. Jag lät motorn gå timvis i fjorton dagar under mars. Backslaget som verkade helt ok kunde också provas. Jag bytte motorolja ett antal gånger under provkörningen, innan jag började montera och renovera övriga delar samt generator och pump. Motorn målades och allt kontrollerades att det fungerade innan montering av motorn i båten.

### April-Maj 2014

Nu till båten och efter alla konstens regler med att mäta och beräkna, hur montera motor i en Marieholm S-20? Med utgångspunkt från brygggrannens installation tittade jag runt



Nedplockad motor



Nyrenoverad topp, kolv och cylinder



Renoverad motor

vill hålla Renaultmotorn levande. Kostnaden för delarna var ungefär till samma pris som om det hade varit reservdelar till en Volvo Penta.

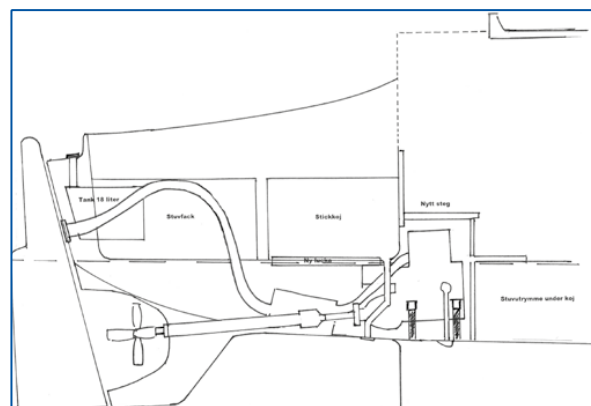
### Februari- mars 2014

Alla delar diskades i hetvatten i diskmaskin. Kylkanaler spolades rena tills all rost i kanalerna hade släppt. Allt synades och smordes in med finolja. Cylindern honades. Ventiler och ventsäten slipades om. Avgaskröken svetsades om.

Min tanke var att inte lägga för mycket pengar på motorn innan jag visste att den fungerade. Innan motorn monterades ihop sköljdes den ren invändigt ett antal gånger med diesel tills alla oljerester hade släppt. Efter hopsättning fylldes ny motorolja på. Rekommendationen jag fick från erfaren motorkunnig var att det var bra att använda mineralolja på gamla motorer, då den har en större klibbeffekt än syntetolja.

Spridarmunstycket som är av märket Bosch renoverades av Björlanda El & Diesel. Efter koll på nätet skulle det inte

på olika båtars installationer och valde det optimala för mig att få motorn ovanför köl och med åtkomlighet till motorn från ruffen. Motorns placering är ca en halv meter längre akterut än i MS-20



Inmätning av motorplacering samt ritning på tänkt installation.

Durklängden från förpikskojen till trappsteget för utgång till sittbrunnen är ca två meter. Genom att ta ca 35 cm i anspråk av utrymmet inne i ruffen samt en meter i utrymmet under sittbrunnen för motorinstallationen, kunde jag få en optimal och lättservad motorplacering. Själva motorn med generator



Bilder på uppsågning och placering av lucka i sittbrunn.

och vattenpump kunde servas från ruff. Backslag, ljuddämpare, startmotor och reglagekablar gick att nå från sittbrunnsluckan.

Med motorns gamla motorbädd som mått, började jag prova ut placeringen av motorn. Jag tog bort lucka och inredning till utrymmet under sittbrunnen sågade upp ett hål i durken i sittbrunnen för få plats med en lucka i sittbrunnen, viket också gav mig möjlighet att såga och borra upp botten för propelleraxelhylsröret.

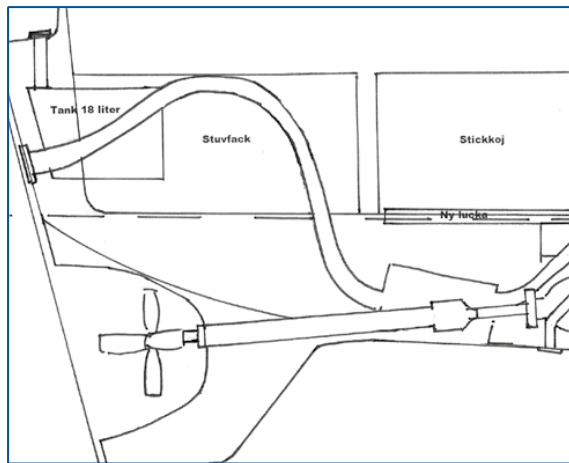
Jag sågade och flexade upp ett hål ca 10 x 60cm i botten av båten. Långborrade ett hål genom skäddan samt sågade ut

köpte jag en ännu dyrare men nödvändig hålsåg av märket Pro-fit. Det gjorde att med förlängaren, som också kostade skjortan, gick det att borra en ca 60 cm långt hål i skäddan och i glasfiberarmerad makadam (vilket ord), puuuuh! Utan hålsågen från Pro-fit och flex hade jag inte klarat av jobbet.

När möjlighet till sikthål genom skäddan till insidan av axelfästet på motorn kunde göras, var det lätt att förstå frågeställningen: Vad sätter jag först? Motorn eller propelleraxeln? Claes goda råd lydde: Anpassa motorn efter propelleraxelns läge. Claes har under hela tiden varit ett stöd och bollplank

i projektet. Många timmar senare efter sågande, borrande, flexande huggande samt filande kunde jag testa var propelleraxeln kunde anslutas till motorn. Nu återstod att anpassa motor och motorbädd till axelläget.

Motorn lyftes in i båten och fixerades provisorsikt för att



Hålsågen samt bitar av utsågade köldelar.

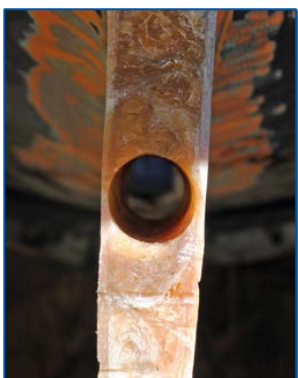
plats i skäddan för att rymma en tvåbladig foldingpropeller. Hela längden för propellern skulle få plats i skäddan för att slippa göra uttag för propellern i rodret.

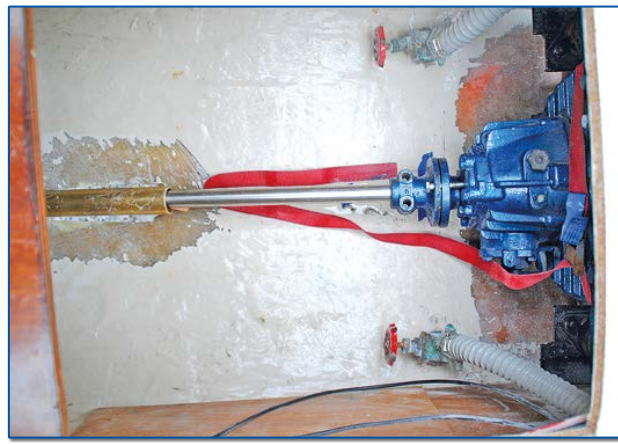
Propelleraxelhylsan blev en Craftsman med inbyggt cutlass i hylsan, röret är 40mm i diameter till skillnad från Volvo Pentas rör som är tjockare och som också kräver ett utanpåliggande stävlager med cutlass. Propellern var original från förra båten.

Borrning och sågning tog sin lilla tid då materialet i båten var som att borra i berg. För att minska kostnaden för glasfiberplast har Marieholms Bruk fyllt våra båtar med grus och finmakadam, något som syns på de utsågade delarna i nedkant av bilden. Detta märktes också väl när håltagningen och borring gjordes. Efter två förbrukade dyra Sandvik hålsågar

kunna passa in mot propelleraxeln. Efter att den nya propelleraxeln var inpassad i läge fixerades först axelns läge i hylsröret men även hylsröret med distanser och mallar av plyfa mot skrovet. Motorns läge märktes upp och motorn lyftes bort för att kunna gjuta in hylsröret i den uppborrade skäddan med polyester och glasfiberspäckel. Spacklet gjordes av polyesterplast, talk och riven och klippt glasfibernatta. Öppningen som sågades ur mellan skädda och köl var 60cm långt och 10cm brett. Innan igenplastning renslipades alla ytor 10 cm runt om hålet ned till polyestern. Ytorna tvättades med aceton. Detta för att få bra fäste för den nya polyestern.

En tunn aluminiumplåt (en offsetplåt som jag fick av Claes) gjordes till form som fästes underifrån med distanser som byggde 5 cm på utsidan av plåten detta för att kunna lägga spännband runt undersidan på skrovet från relingsida till





motorrummet med Topcote. Motorrummet ljudisolerades och självlänsarnas ventiler och slangar byttes innan motorn lyftes på plats. Finjustering av motorns läge mot propelleraxeln kunde senare göras genom den justermån som finns i motortassarna.

Originaltanken i rostfritt rengjordes

relingssida. Allt provades innan själva plastningen. Formen fick tjäna som typ korvbrödet i en halv special.

Innan montering av formen indränktes den med glasfi-

bermattor med polyester. Efter härdning av formen fylldes hålrummet igen från insidan med polyester med "hönemad" (granulat av plast som fungerar som utfyllnad vid plastgjutning) Efter härdning i ett dygn slipades in- och utsida med grovt slippapper, rentorkades med aceton, detta för att kunna lägga ytterligare fyra glasfibermattor på respektive in och utsida.



och fick plats i babords stuvutrymme tillsammans med bränslepump och bränslefilter. Genomföring för avgasslagen hamnade

Skäddan fick också fyra lager glasfiberväv på respektive utsida längs borrhkanalen för propellerhylsröret samt skäddans kanter som sågats upp för propellerutrymmet. Efter

också på babordssida om rodret för att få plats med svanhals och ljuddämpare i utrymmet under sittbrunnen. Styrbordssidans stuvutrymme fick rymma batteri samt instrument och styrreglage



Jag valde att behålla sjöattenkylningen av motorn och istället för vacuumventil tog jag ut en skvallerstråle, av dansk modell, genom att montera ett t-rör efter motorkylning och innan kylvattnet går in i avgasröret och låta en liten del

ytterligare härdning slipades och spacklades alla ytor jämna för att därefter målas med sex lager epoxifärg på utsidan och två lager topcote på insidan.

Motorn hade sedan tidigare en motorbädd gjord i plattjärn som innan inprovning hade svetsats om och anpassats till båtens form. Efter inprovning av motorläget i förhållande till propelleraxeln, plastades motorfästet fast på insidan av skrovet med sex lager glasfibermatta som sedan spacklades och målades. Slutligen målades hela

av kylvattnet likt en "pissestråle" mynna ut på akterspegeln. Arrangemanget gör att det inte kan bildas vacuum i avgas- eller kylsystem, samtidigt får jag en hint om att kylvattenpumpen fungerar.



Tank, filter och pump.



Batteri, reglage och instrument.



Ljuddämpare, reglagevajrar samt slangen till skvallerstrålen.



Avgasutblås samt skvallerstråle

Det som återstod var att snygga till motorinstallationen i ruffen. Jag hade sparat mycket av tränredningen från min förra båt, det visade sig vara en bra sak. Utifrån det sparade virket och marinplywooden kunde jag tillverka en motorhuv i plyfa som samtidigt utgjorde ett steg i utgången till sittbrunnen. Den enda synliga förändringen i ruffen är ett ytterligare steg upp till sittbrunnen samt att durklängden är 35 cm kortare.



Ny motorlucka i ruffen



## Juni 2014

Efter motorinstallationen återstod en av de snabbaste vår- rustningar jag gjort. Det var bara det nödvändigaste som gjordes. Nu var det dags för sjösättning! Allt hade prövats väl och noggrant på land och innan båten kom i vattnet. Motorn provades på land allt var ok under 15 sekunder sedan skar impellrarna i dubbelpumpen. Det blev till att renovera pumpen eller pumparna igen. Pumpen som var av en dubbelpumpsmodell, dels för kylning dels för pumpning av slagvatten inne båten, var delad mellan de två pumpkammarna med en kompositskiva som gjorde att vatten alltid smörjde



Motorlucka i sittbrunnen, se även bilden högst upp till vänster.



båda impellrarna. Kompositskivan var defekt och gjorde att pumpen inte sög vatten. Genom att kapa axeln och göra en ny gavel av mässingsplåt förvandlades pumphuset till en enkammarpump, med en impeller.

Nästa överraskning var vid sjösättningen. Vatten sprutade ur propellerhylsröret. Det visade sig att slangklämman runt "black jacken" inte tätade. Som tur var hade lastbilen, som sjösatte inte hunnit åka iväg utan med ett mindre lyft och där jag kunde tejpa med eltejp ett trettiotal varv runt gummihylsan för att få slangklämman att täta till.

Motor och båt provades några timmar på lördagen då mitt sikte var inställt på att på söndag middag gå mot Mollösund som var starthamn för Eskaderns årliga vårseglingsvecka och med Väderöarna som rundningsmärke. Motorn spann som en katt och efter tre timmar var jag framme i Mollösund. Väl i i hamn fick propellerhylsan en ny och andra slangklämman som hade inköpts på söndag förmiddag.

Det är en utmärkt idé att segla eskader då vissa mindre problem som uppstår utmed färdvägen och då speciellt med en nyinstallerad motor blir betydligt enklare att hantera än om man hade gått ensam, ett plötsligt motorstopp utanför Gullholmen och med ett vakande öga från Björn kunde jag konstatera att det var glapp i den nya batterinyckeln från Watski.

Nyckeln monterades senare bort och ersattes med snabbklämmor på batteripolerna. Ett konstigt vinande ljud som uppkom strax efter att vi lämnat Hunnebostrand kom från bultarna som höll på att gånga upp sig i axelkopplingen vid backslaget. Med hjälp av Steve som bogserade mig och hans gast Kent som styrde min båt, kunde jag under gång dels byta och dels efterdra alla bultar på motorns drivlina.

Motorn har fungerat jättebra hela säsongen med undantag av propellern som jag efter ett gott råd som jag fick, lämnades superpolerad och omålad med resultatet att badandet i år mest har bestått av att dyka ned och rengöra propellern från havstulpaner. Offeranoden "modell som kläms runt om axeln" och som efter ett tag hoppade omkring och lät som bara den, detta trots att Claes påpekande detta innan montering med kommentaren "skit i den" Bränsleslangar som vikt sig så att bränsletillförseln minskat. Läckage från gammalt renoverat finfilter som inte fyllde någon funktion men skapade luftläckage i bränslesystemet.

Den nya plastluckan för motorrummet i sittbrunnen införskaffad från Watski som skulle vara garanterad tät och trampsäker: Luckan sprack första veckan vid ett felsteg. Ny durkplåt i aluminium anskaffades från Bauhaus och anpassades till hålet. Nu återstår

en smart fastsättning och lucktätning samt anpassning av sittbrunnstrallen.

Sammantaget så här en vecka efter höstupptagning. En otrolig kul och intressant båtsäsong.

Å ena sidan: Nya egenskaper för båten, manövrering där tilläggning och manövrering blir en fröjd i förhållande till att



manövrera med utombordare och bara det med vikt-fördelningen. En 35 kilos utombordare hängande en halv meter bakom akterspegeln till att få en 80 kg:s klump i durknivå ovanför kölen förändrar båt-egenskaperna till det bättre. Lagg märke till hur båten ändrat läge i vattenlinjen.

Å andra sidan: En amerikan kom på idén att tillverka en motor som hade "all in

one" och utan stora omfattande installationer och håltagningar i båten fick han båten att fungera med påhängsmotor. Han kom ursprungligen från Norge och hette *Ole Evinrude*.

*Jan Fredriksson*



*Jag hade en båt med utombordare och fick ett fartyg med inombordsmotor.*

**Mitt arbete i form av blod, svett och tårar.**

### Arbetstid i timmar:

Planering.....	50
Motorrenovering .....	150
Plastarbete uppsågning, borrar, slipning mm .....	100
Plastarbete igenplastning, slipning spackling samt monterning av propelleraxelrör och motorbädd .....	200
Motorinstallation inklusive träarbete .....	150
<b>Total arbetstid .....</b>	<b>Ca 650</b>

### Kostnader:

#### Motorrenovering:

Utöver motor, propeller, tank, ljuddämpare	
Kolvringar, topplockspackning .....	1.800
Renovering spridarmunstycke .....	650
Delar startmotor .....	200
Svetsning avgaskrök .....	200
Anpassning motorbädd .....	200
Bränsleslangar, .....	350
Bränslepump .....	325
Kylvattenslangar .....	200
Avgasslang .....	400
Genomföringar och vattenintag .....	450
Bränslefilter .....	550
Slangkopplingar .....	400
Slangklämmor .....	400
Rostfri bult, brickor och mutter .....	600
Oljor .....	400
<b>Totalt motorrenovering .....</b>	<b>7.125</b>

#### Axelgenomföring:

Propelleraxel, axelrör samt black jack .....	5300
Färg, tape, slippapper, aceton mm .....	2000
Glasfiber ca 10 m <sup>2</sup> .....	400
Polyester ca 10 kg .....	1000
<b>Totalt axelgenomföring .....</b>	<b>8.700</b>
<b>Totalsumma: .....</b>	<b>15.825</b>











## Handsidad rorkult

### Tillverkning av en handskuren rorkult för MS 20.

Man börjar med att göra en skiss på ett rutat A4-papper med några böjar som ett yxskafte ungefär. Materialet är mahogny och tjocklek 50 mm. Längd enligt originalet. Höjd ca 140 mm. Man kan också använda smalare virke och limma på en bit för det stora huvudet för anslutning till rodret.

Så är det dags att hyvla ner ämnet till rätt mått att passa i roderhuvudet. Nu gäller det att rita på en rorkult på plankan. Börja med cirkeln på 145 mm för huvudet i ena ändan. Klädd sedan ämnet med 25 mm breda taperremmar kant i kant att rita formen på rorkulten och lättare kunna justera denna till önskad form. Nästa moment är att såga ut den avsmalnande rorkulten med en figursåg och komma ihåg tillägg för "krage och knopp" för handtaget. Med en 2-hands spånhyvel justerar man formen eller annat lämpligt verktyg.

Sedan är det dags att hyvla ämnet ovalt. För att fixa detta får man rita en linje på varje sida om hörnen – en finger

får fungera som strykmått. Nu har ämnet blivit 8-kantigt efter hyvling. Samma procedur igen och rorkulten är 16-kantig. Med tillgängliga verktyg formas den nu oval.



Nästa steg blir lite roligare. För att få fram spiralskärningen tejpar och lindar man ämnet med en kant utgående från huvudet enl. bild. När man har lindat ett

varv får man ha koll på att man har ca 75 mm mellanrum för 3 tejprensor d.v.s. rorkulten blir 4-slagen. Den första tejpren får man lossa, justera och trycka till igen åtskilliga gånger. Den andra tejprens får utgå från nästa hörne på huvudet och ligga kant i kant med den första tejpren. Detta jobb är lite pilligt - ibland kryper tejpren upp på varandra och ibland blir det en glipa.

Sedan fyller man i med en blyertspenna i skarvarna för att jämna ut linjen. Med ett fintandat bågfilmsblad sågas sedan ett spår på 1-2 mm djupt i blyertslinjen mellan de fyra tejprensorna och tejpren borttages. Nu är det dags för skarpa verktyg. Med kniv eller stämjärn skär man ner mot sågspåret från båda håll, först V-form sedan lite rundad kant. Ytterligare en omgång med bågfilmsbladet till 4 mm djupt och skära ner till det nya djupet. Hela tiden får man ha koll så man alltid skär i medträ. Sedan återstår slipning med sandpapper smärgelband i smala remsor.

Slutligen lackning; första gång med trettio procent inblandning av lacknafta. Vattenslipning efter andra strykning, sedan 6-7 lager lack.

*Bengt A*

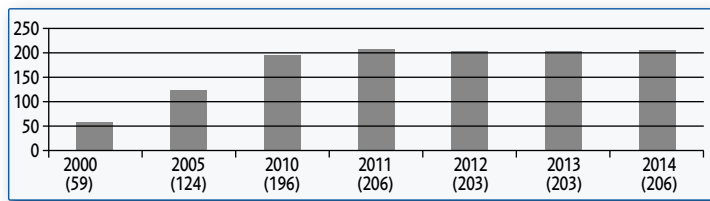
**Medlemsavgiften...**  
...ska vara betald före siste april!  
Om inte så stryks du ur registret!

# Årsberättelse för Marieholm 20 Eskadern verksamhetsåret 2014.

## Eskaderns 16:e verksamhetsår.

### Medlemmar

Antalet medlemmar var vid årets slut 205.



### Funktionärer

Vid årsmötet 2014 valdes följande personer fram till årsmötet 2016: Björn Helgeson, kassör. Willy Nilsson, registeransvarig. Jan Fredriksson, sekreterare.

Stig Björnor, utvecklingsansvarig som nyvald efter avgående Göran Falke.

För året 2014: Stig Egnell, revisor

Esbjörn Vannerus, revisorssuppleant

Bengt Johansson och Bo-Håkan Johansson, ledamöter valberedning.

Mandattiden för Steve Dempe, ordförande Agneta, Dalväg, vice ordförande Claes Andersson, redaktör samt Lars Nordström går ut vid Årsmötet 2015.

### Styrelsen

Styrelsen har under 2014 haft 4 protokollförda möten 18 februari, 7 april, 8 september och 12 november. Under året har ett antal informella kontakter varit via arbetsmöten, e-mail och telefon för tryckning av medlemsinformation, utskick, planering och ny hemsida.

### Ekonomisk redovisning

#### verksamhetsåret 1/1 - 31/12 2014

##### Ingående saldo

Plusgiro	5197.11
Bankkonto SEB	2475.70
Bankkonto Nordea	22253.80
<b>SUMMA</b>	<b>29926.61</b>

##### INKOMSTER

Medlemsavgifter (varav 400:- betalades 2014)	41900
Inträdesavgifter	3300
Diverse material, försäljning	3011
Övrigt	2348
Räntor	84
<b>SUMMA</b>	<b>50643</b>

##### ÅRETS UNDERSKOTT

<b>SUMMA</b>	<b>7074</b>
--------------	-------------

##### UTGIFTER

Mötesomkostnader	1181
Papper och tryckkostnader	33918
Porto	8595
Avgift domännamn www.marieholm20.com	1368
Diverse material ny hemsida och övrigt	12655
<b>SUMMA</b>	<b>57717</b>

FÖRÄNDRING reserverade medel (10300 - 400)	9900
--	------

##### RESERVERADE MEDEL

Medlemsavgifter avseende 2015:	10300
--------------------------------	-------

##### Utgående saldo

Plusgiro	14254.39
Bankkonto SEB	8666.33
Bankkonto Nordea	9832.60
<b>SUMMA</b>	<b>32753.32</b>

### Avgift

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

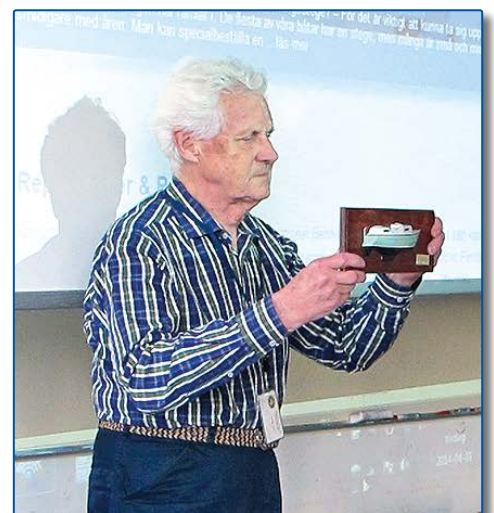
### Medlemsmöten



**I Appens år 2014**, den 4 februari och samtidigt med båtmässan i Göteborg bjöd Eskadern in till temamöte i Katrinelundsgymnasiet med ämnet: Är GPS smartare än smartphone Ett trettiotal medlemmar fick goda råd och många svar av Alf Häggkvist som rest från Värnamo för att berätta om sina erfarenheter att segla i medelhavet och navigera med smartphone.

Årsmötet gick av stapeln den 1 april på Katrinelundsgymnasiet. Ordförande Steve Dempe hälsade alla 27 närvarande medlemmar välkomna. Mötet valde Steve Dempe till ordförande och Göran Falke till sekreterare för årsmötet. Årsberättelsen godkändes och styrelsen beviljades ansvarsfrihet för verksamhetsåret 2013. Medlemsavgiften för 2015 beslutades att vara oförändrad 200 kr.

Efter Årsmötesförhandlingarna avtackades en av föreningens bildare, trotjänare och fram tills årsmötet 2014, "den ständige sekreteraren" Göran Falke för lång och trogen tjänst. Göran som valdes till sekreterare vid första årsmötet 1998 har varit med om att utveckla föreningen från de första 5 medlemmar 1998 till dagens 206 medlemmar. Detta tyder på ett aktivt, intressant och idogt föreningsarbete för skapandet av den förening vi idag är. Göran som avgick på egen begäran avtackades med en stilig halvmodell av hans fartyg "Ellen" en Marieholm AC-20. Modellen finns att beskåda i majnumret av M20:an. Efter tacktal överlämnade Göran sin "chief commander" -kops för att förvaltas av Steve.



**Bryggmötet** hölls den 22 maj i Kullavikshamn Ett tjugotal medlemmar träffades för att bevittna hur Göran Falke och Mats Jardin på ett enkelt sätt riggar och mastar på en Marie-



holm 20. Mats har skrivit en instruktion som ni hittar på FORUM under Medlemsinformation. Det blev en fantastiskt vacker vårkväll som avslutades med korvgrillning och kaffe med dopp.

**Årets vårsegling** startade på pingstdagen med uppsamling i Mollösund den 8 juni. Med 14 tillseglade båtar och ytterligare 2 båtar som anslöt sig under färden gick eskaderseglingen via Hunnebostrand, Väderöarna, Hamburgsund, Bohus Malmön



och med avslutning på Mossholmen söndagen den 15 juni.

### Eskaderseglingar/Flottiljdag:

Några få flottiljer genomförde seglingsträffar i respektive närområde under året. Kullavik 5 båtar, Tumlehed 0, Tjörn 0, Lysekil 1 båt samt Fjällbacka 4 båtar. Sammantaget och erfarenhetsmässigt: få deltagare som sluter upp av alla medlemmar som tillfrågas via telefon eller vykort. Flottiljdagen bör kanske fortsättningsvis ske i slutet av juli månad och kanske med samma datum för alla. Varje flottilj bör kunna bjuda på grillaktivitet och kanske också kunna överväga övernattningsplatser



**Höstseglingen** som planerades till den 12 augusti startade ett dygn senare än planerat p.g.a. hårt väder. Med samling för 5 av de 10 anmälda båtarna gick färden till Källö-Knippla på onsdagen och med rundning av Stora Pölsan och segling i Göteborgs norra skärgård med natthamnar på Rörö och Källö-Knippla, avslutades seglingen på fredagen den 14 augusti.

**Tekniska mötet** hölls den 23 oktober och blev en kväll med el-schema, hemsida och appar. Ett 25 tal medlemmar mötte upp på Katrinelundsgymnasiet. Claes Andersson inledde mötet med ämnet "El ombord" eller "nu är det på tiden att se över elsystemen i våra över 30-åriga gamla båtar" Därefter ägnades Agneta Dalväg talarstolen för att beskriva vår nya hemsida. Sist och inte minst presen-

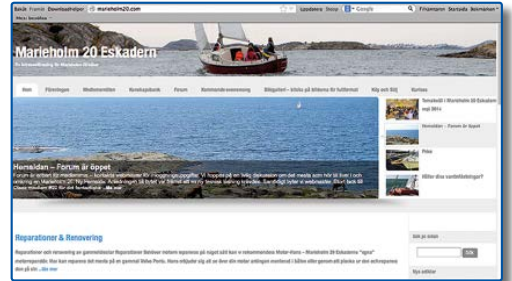


terade Stig Björnör bra "appar" att ha med sig på segelturen.

**Årskalender 2015** Styrelsen har uppmanat alla medlemmar att bidra med foton till Eskaderns almanacka. Ur de inkomna foton utsåg fotojuryn, som utgörs av Eskaderns styrelse, årets bild som pryder januari månad. Bilden var insänd av Christer Enerskog, ett stort grattis till Christer som tog bilden. Kalendern som ingår i medlemskapet kan köpas för 100kr/st i mån av lager.

### Hemsida och medlemsblad

Efter årsmötet i april bytte Agneta Dalväg och Claes Andersson arbetsuppgifter med varandra. Agneta Dalväg har tagit över rollen som



webbmaster och Claes Andersson fortsätter som redaktör för M20:an. Under året har 4 nr av M20:an utkommit april nr 54 i april, nr 55 i maj, nr 56 i september och nr 57 i december. I decemberutskicket bifogades även 2015 års almanacka

Under maj månad såg vår nya hemsida dagens ljus. Vår vice ordförande Agneta har tillsammans med sin son konstruerat Eskaderns nya hemsida, ett jobb som har tagit drygt ett halvår. Ett stort tack till Agneta för den nya hemsidan och ett stort tack till Claes för skötseln av den gamla hemsidan. Bytet var föranlett av att det gamla forumet och hemsidans konstruktion inte längre gick att använda för oss på ett optimalt sätt. Meningen med förändringen är att kunna få en mer aktivare forum och mer lättadministrerad hemsida.

### Göteborg den 4 februari 2015

Steve Dempe Ordförande	Agneta Dalväg V.ordf. Hemsida	Jan Fredriksson Sekreterare
Björn Helgeson Kassör	Claes Andersson Redaktör	Willy Nilsson Register
Lars Nordström Klubbmästare	Stig Björnör Ledamot	

### Allt du minns är bilder...

...var en slogan från en filmtillverkare som ännu blomstrade på 1990-talet. Den analoga kameran med film hade sin storhetstid men idag är det digital teknik som gäller.

Vid sidan om mitt båtägande har alltid funnits fotografering som hobby och födkrok. Vid varje tur med båten är kameran med. Vintertid är det uppiggande att titta igenom alla bilder och minnas, samt planera för kommande utflykter.

Ha med kameran du också; kanske kan du fånga ett motiv som kommer med i Eskaderns almanacka. Eller t.o.m. vinna denna uttagning!

### Datorsegla

Ofta planerar jag båtturer vid datorn. Jag brukar gå till **eniro.se** och klicka på **karta**. Zooma nu in på "ditt" område. Nu kan du växla mellan vanlig karta, sjökort och satellitfoto.

Ofta kan man på satellitfotot även se grund- och bottenförhållanden. Ibland kan man även få en fingervisning om lämpligheten av tilläggning.

*Claes*



# MARIEHOLM 20 ESKADERN

## KALLELSE TILL ÅRSMÖTE I MARIEHOLM 20 ESKADERN TORSDAG 16 APRIL 2015 MÖTESSTART 18.00

**Plats** Katrinelundsgymnasiet Skånegatan i Göteborg

**På plats** Klubbmästarens bod med tröjor och kepsar. Lars Nordström

Kvällens upplevelseprofil, Urban Edwardsson, visar film om *Ett äventyr i Antarktis*.

18.00 Stadgeenliga förhandlingar.

1 Godkännande av kallelse till årsmöte och utsänd dagordning.

2 Val av ordförande och sekreterare för dagens möte.

3 Val av justeringsman att tillsammans med ordföranden justera dagens protokoll.

4 Verksamhetsberättelse för 2014. Jan Fredriksson/Björn Helgesson  
Handlingarna finns tillgängliga i lokalen.

5 Revisionsberättelse för verksamhetsåret 2014. Stig Egnell

6 Ansvarsfrihet för styrelsen.

7 Förslag till ersättning för styrelsearbete. Steve Dempe

8 Val av styrelserepresentanter och revisorer.  
Valberedningens förslag föredrages. Göran Falke

9 Val av valberedning.

10 Inkomna motioner.

11 Flottiljcheferna presenteras.

12 Presentation av vårens och sommarens aktiviteter.

13 Flottiljseglingarna 26 juli. Steve Dempe  
Bryggmötet Fisketången torsdag 20 maj. Claes Andersson  
*Vår segling* - Eskader i Bohuslän, start 7 juni Steve Dempe  
och i augusti.

13 Nyheter; Hemsidan - Marieholm 20:an. Agneta Dalväg/Claes Andersson

14 Övriga frågor, som inte behandlats ovan.

15 Formella delen avslutas.

### Klubbverksamheter

18.35 Jan Fredriksson visar lite minnesbilder från sommaren 2014 års seglingar

18.50 Frågor, svar och anmälan till årets eskadrar - bikupeform.

Nytänkande och praktiska lösningar från medlemmarna presenteras.

19.15 ca Blir det kaffe och bullar. Lars Nordström

Möjlighet att köpa skrifter, kepsar, tröjor, dekaler mm.

19.45 ca Inledande anförande och film om ”*Ett äventyr i Antarktis*” Urban Edwardsson  
Vi har tidigare lyssnat till Urban. Då handlade det om Spetsbergen.

Tag gärna med och presentera kluriga lösningar och praktiska detaljer, som du själv kommit på.

Mötet beräknas vara slut 21.00.

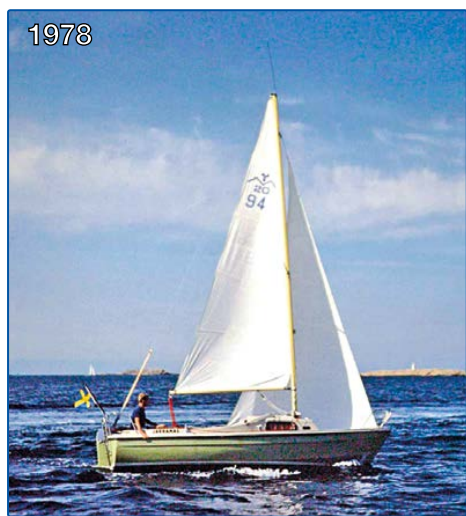
Välkomna önskar

*Styrelsen*

Ingen föranmälan - vi vet att du kommer!

## Mitt liv med MS20

Första kontakten med MS20 fick jag 1975. Då köpte min bror Leif en MS20 av årsmodell 1973. Vålscott och fin. Orange skrov och beige överbyggnad. Utrustad med MD1A, krysställ med genua och drifter, i övrigt standardutrustad. Båten döptes till NAJADEN och var i hans ägo i 31 säsonger för att då säljas till J-E Lindmark.



1975 var jag 18 år (40 år sedan) och fräste omkring med min Crescent 415 med en 20-hästars Mercury på akterspegeln.

Tre år kom och gick och så 1978 var det dags att bli MS20-ägare. Ringde på en annons till någon i Habo, men tyvärr var båten såld. Men säljaren berättade att han hade en kompis som skulle sälja sin MS20 men ej annonserat ännu. Fick numret till honom, en tandläkare Bror Reinulf vill jag minnas. Jodå, båten var till salu och hade inte varit i sjön på ett tag då säljaren köpt en HR-26. MS20:n var av årsmodell 1973 med segelnummer 94 och var döpt till KLUNKEN. Motorn var en MD1A.

Tid bestämdes för besiktning och så blev det en resa till Vättens strand. Säljaren bodde



i Habo men båten stod uppställd i en småbåtshamn norr därom. Jag var ju totalt grön som båtbesiktare så det var ren tur att allt var i sin ordning. Även båten var grön, med beige överbyggnad. Vi tog i hand på affären och kanske fick säljaren en handpenning. Lokala båttransportören engagerades och när båten skulle hämtas såg jag till att vara med vid lastningen och överlämnade då en postväxel till säljaren.

Efterhand gjordes arbeten och investeringar på båten som nu döpts om till JARRAMAS. Motorn användes nästan bara till att komma ur och in i hamn, segling var det som gällde. Ofta var jag ensam men ibland var polaren Kent med. Han var (och är säkert fortfarande) en hejare att segla, synnerligen taktisk. Han var rorsman och jag gästade.

Motorn utrustades om sidor med växleströmgenerator och färskvattenkylning med en hemlödad värmeväxlare. I början av åttitalet skrapades botten ren från ett antal lager med bottenfärg.

En släpplösa inhandlades till ett förmånligt pris. Vintern 85-86 vätblästrade brorsan och jag våra MS-20 i botten. Hans båt hade plastpest och jag gjorde en förebyggande behandling.

Av familjeskäl sålde jag min första MS20 sommaren 1986.



Köparen var en Örebroare med sommarställe i Fjällbacka och där skulle båten ligga på redan. Under några år såg jag då och då min gamla MS20 i Fjällbacka.

1996 var jag plötsligt nyskild. En ny kvinna dök snart upp i mitt liv och hon tyckte om båtlivet med tillbehör. Marknaden dammsögs men ingen MS20 hittades. Jag gav upp hoppet och sökte efter en motorsnipa istället. Alvarbåtar i Norrköping befanns ha en snipa men vad bättre var; de hade även en MS20 som såldes för kunds räkning.

På nyåret 1999 åkte frun och jag upp till Norrköping för att syna båten i sömmarna. En ganska ostädad och sönderborrad båt mötte oss. Ett par dagar senare gav jag per post ett bud på båten. Det blev affär. Åkaren som forslat hem min första båt ställde upp även denna gång och en tidig vårdag 1999 stod mitt livs andra MS20 på gården.

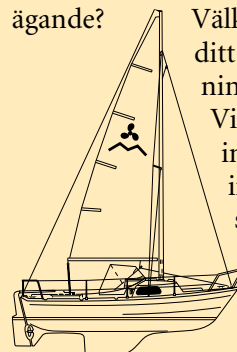
Den hel-beige båten döptes till KRABATEN och fick ganska snart en egen hemsida. Omsider hittade jag Marieholm 20 Eskadern på internet och blev medlem tidigt år 2000.

Ett omfattande städnings- reparations- och renoveringsarbete tog så sin början och detta arbete förtsatte oavbrutet tills jag sålde KRABATEN 2014.

*Elaes*

## Kanske har just Du...

...lust att skriva lite om ditt båt-ägande?



Välkommen med ditt bidrag till tidningen.

Vi tar även gärna in annonser, insändare, synpunkter och annat.

*Styrelsen*

## Tröja & Keps

Nu finns åter vår Eskadertröja att köpa i olika storlekar i tidlös marinblå nyans och med påtryckt klassiskt gult Eskadermärke. Pris vid våra möten eller vid avhämtning 350 kronor.



Önskar du den skickad tillkommer frakt/emballagekostnad 75:-. Förskottsbetalning rekommenderas för att undvika postförskottsavgift. Ange storlek S-XXL och din adress vid beställning. **Sista beställningsdag 20 maj.**

Keps 120:- med eller utan frakt, även den är marinblå samt har klubbmärket broderat fram till.

Kontakta Björn: 0702-61 30 18 eller bj.he@telia.com

## Praktiska prylar till båten



**RUFFDEKALEN** som sitter framför fönstret säljs i par för 60:-.

**TARGABÅGE** över sittbrunnen kostar 4.375:- och den kan lätt monteras även med båten sjösatt!

Kontakta Björn: 0702-61 30 18 eller bj.he@telia.com

## Komplettera ditt båtbibliotek

**Kompletterande manual**, 16 sid A5. Tips och trix 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.

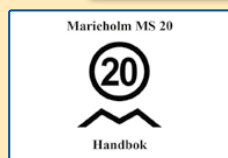
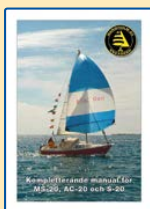
**Jubileumshäftet**, 32-sid A5, om Eskaderns första 10 år samt om hur MS-20 kom till. 130 kr.

**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 7:-.**

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



## Bryggmöte i Fisketången

Onsdagen 20 maj träffas vi i Fisketången för årets bryggmöte. Detta möte får karaktären av **Tekniskt Möte** då vi samlas hos Hedbergs Industri på Varvsgatan 19 i Kungshamn där Karl-Oscar Hedberg tar emot oss.

Karl-Oscar kommer att visa upp produkter ur bl.a. Holländska DeJssel Coatings sortiment. Omfattar polyuretanfärg och epoxi mm. DeJssel Coatings. tillverkar och säljer polyuretanfärgen "DoubleCoat" som är enastående om man önskar måla sin Marieholmare. Även båtårdsprodukter från 3M föredras.



Som vanligt bjuder vi på korb & bröd samt fika.

**Vägbeskrivning:** Från E6 tag avfart 101 och följ skyltning Kungshamn. Infarten till Kungshamn är en lång raksträcka med industribyggnader på båda sidor om vägen. Där raksträckan tar slut (precis innan Systembolaget) tar du vänster, skylt: FISKETÅNGEN. Följ denna vägen ned till hamnen och håll utkik efter klubbmärket. Har du navigator så lägg in adressen: Varvsgatan 19, Kungshamn.

Mellan motorvägsavfarten och målet är det 30 km.

Väl mött önskar

*Styrelsen*

Vi har glädjen att, under perioden november 2014 – februari 2015, hälsa följande medlemmar välkomna:



Bengt Clausen, Klampenborg, Danmark, Lars Hernroth, Brastad; Krister Andersson, Falkenberg och Claes-Göran Reibring, Göteborg.

*Willy Nilsson*

Registeransvarig

## Material till tidningen och hemsidan

Vi tar tacksamt emot alla text- och bildbidrag för vidare publicering i Marieholm 20:an eller på vår hemsida: **marieholm20.com**.

Vill inte **du** ha en bild på **din** båt på Eskaderns hemsida? Visst vill du det! Se till att knäppa en bild på ögonstenen. Mejla bilden till webmaster så lägger vi in bilden. Ange ditt och båtens namn samt segelnummer.

Redaktören: **claes.andersson@telia.com**

Webmaster Agneta: **edeni@bredband2.com**