

Folkbåtsnytt



NYHETSREVE FRÅN SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET, SFF • NO 1/MARS 2005

SVENSKA
FOLKBÅTSFÖRBUNDET



TRÄBÅTSSPECIAL

ORDFÖRANDESPALTEN

The heat is on! Vi har nu sjösatt var satsning på våra äldre folkbåtar som vi kallar CLASSIC FOLKBÅT-programmet. Du har fått en särskild brochyr om detta, och du finner det också på vår hemsida. Mycket annat är också på gång, inte minst på kappseglingens fronten. Det hela har en tendens att svälla ut, det är verkligen kul med det intresse man möter. Förhoppningsvis är inte programmen alltför omfattande det är ju synd att splittra upp på alltför många evenemang. Samtidigt är det ju kul att Folkbåtsförbundet och flottiljerna kan erbjuda ett så blandat program det borde finnas mycket för varje smakriktning.

Det har tidigare funnits en sammanställning av artiklar med tips hur Du sköter en träfolkbåt, mest gamla artiklar ur Folkbåtsnytt. Olle Lundgren, Sollentuna jobbar nu på att aktualisera denna så att vi kan sälja den till självkostnadspris framåt sommaren. Tanken är att samla en massa tips om träfolkbåtsskötsel i en och samma skrift. Som grund ska ligga Thomas Larssons bok: Träbåtsskötsel, att vårda och renovera ett kulturarv, som väl får anses vara bibeln inom detta område i Sverige för närvarande. CLASSIC FOLKBÅTS-handboken ska alltså ge Dig de tips utöver denna bok som är lite mer specifika för just Folkbåten.

I Varberg jobbar Tommy Landén på att få till en dokumentärfilm om Folkbåten ett avancerat projekt som det gäller att förankra hos lämplig resursstark producent. Vi får se om det lyckas får man döma av Tommys entusiasm finns nog vissa chanser....

Själv har jag blivit så entusiastisk att jag gått och köpt folkbåt F SWE 2 Jo-Jo, ett riktigt renoveringsprojekt. Jag ska berätta mer om detta senare, men om några år siktar jag på att ta SM med båten.....

På kappseglingens fronten är det verkligen ett glödhetår vi har framför oss. Hur hinna med allt roligt? De lokala serierna. Och Finnkamp, Internationellt SM, Sessanpokal i Berlin, Guldpokal i Malmö, San Francisco. Ja det rör verkligen på sig. Spännande också att se hur CLASSIC FOLKBÅTSSeglingarna slår. De flesta ägare av äldre träfolkbåtar har nog ett svalt intresse för kappsegling. Men ett arrangemang där kappseglandet mer är en del av det hela, och en möjlighet att segla ihop kanske lockar? Ja vi får se.

Folkbåtsförbundet jobbar på en motion att införa VM i Folkbåt. Saken har diskuterats fram och tillbaka, men jag tror Svante Svensson från Halmstad sa de förlösande orden på förra styrelsemötet: Jamen VM seglar man ju inte varje år. En viss tystnad infann sig. Kanske skulle det hela inte kollidera med de traditionella seglingarna om Guldpokalen som ju varit Folkbåten's inofficiella VM hittills och som jag tycker vi verkligen ska värna om. Efter en viss diskussion blev förslaget att byta ut Guldpokalen mot VM vart fjärde år. Vad har vi då att vinna på detta? Sannolikt ökat intresse och publicitet runt folkbåtsklassen. Oj, har Folkbåten fått VM kommer nog en del att säga. Kanske verkar VM häftigare på yngre seglare än Guldpokalen gör också vem vet? Vi vill ju gärna ha in lite yngre seglare i



Folkbåtsklassen.

Förslaget ska diskuteras i Flottiljerna och slutgiltigt dras på Folkbåtsförbundets årsmöte i sommar (vid SM i Sandhamn), innan förslaget sänds till NFIA (Folkbåtens internationella klassorganisation). Har Du åsikter om detta hör gärna av Dig.

Folkbåtsklassen växer för närvarande snabbt i södra England och det skulle inte förvåna mig om de kommer att arrangera Sessanpokalen endera året. I Holland har man just bildat en nationell Folkbåtsklubb och anslutit sig till NFIA.

Som sagt. The heat is on. Häng med det blir ett kul år vare sig Du seglar en äldre träfolka eller en hot kappseglingensfolka.

ANDERS OLSEN

F SWE 2 och F SWE 1289

Tommy Landén i Varberg söker gamla fotografier eller annan dokumentation för kommande dokumentärfilm om Folkbåten.

**Tommy Landén
Bäckgatan 8
432 44 Varberg
tel: 070-4050089**

**Redaktörer för detta nummer av Folkbåtsnytt är:
Hans Melcherson • Göran Svensson • Per Hörberg**

Nummer 2/2005 kommer i början av maj.

DEADLINE ÄR DEN 10 APRIL.

Välkommen med ditt bidrag.

WWW
www.folkbat.se

V Ä S T K U S T E N

Äntligen är våren här!

Båtmässan har genomförts med utställd folkbåt och många besökare. Nu känns det att säsongen närmar sig, trots de 30 centimeter snö som behagade komma ner under helgen.

Som en mjukstart inför sommaren bjuder västkustens flottilj in till följande aktiviteter för att inspirera till sommarens seglingar:

Träbåtskurs. En kväll i veckan under sex veckor är det träff. På programmet är det bland annat materiellära, byggteknik, duk och bordbyte. Starten planeras ske i mars. Kostnad ca 850 kronor (beroende på antal deltagare) Anmälan sker till: mats@atlant.org

Den 1 mars får vi genomgång av *kappseglingensreglerna* av Charlotte Greppe, i samarbete med LSS.

Den 21 mars *Tillbehörskväll* traditionsenligt på Viking Yachting. Vi får guidning av marknadens nyheter och extra bra priser.

Den 12 april är det "Trim och utrustningsträff". Anders Olsen delar med sig av erfarenheter när det gäller båt fart, riggtrim och annat av nytta.

Vi avslutar vårens aktiviteter med en *träningshelg*. Korta banor och mycket taktik. Rutinerad taktiker från GKSS hjälper oss att få ut det sista ur båtarna.

Västkustcupen består i år av följande hemmaseglingar:

21/5	Framnäsvalsen SS Fram
22/5	Vårregatta LSS
26/6	Kullaviksdagen KKKK
28-30/7	Marstrandsregattan GKSS
7/8	Framnäsdagen SS Fram
13/8	Johnnie Walker SS Fram
20/8	Tjörn Runt SSS
27-28/8	Augustiregattan GKSS
4/9	Höstregatta LSS
8-9/10	DM Folkbåt GKSS

Därtill kommer sedvanliga tisdagsseglingar på LSS och naturligtvis SM och Guldpokal.

Vi har haft lite svårt att få uppdaterat hemsidan men arbete pågår och förhoppningsvis har det hänt något tills detta blad har kommit ut.

KERSTIN BJÖREFJÄLL, F 1299

Välkommen till en härlig sommarkursvecka i skärgården!

Upptäck glädjen i att skapa med händerna under några intensiva försommardagar mitt i den sörmäländska skärgården. Upplev havsluft, tjärdoft och gemenskap!

Veckan efter midsommar (27/6 -3/7) erbjuder Stensund ett antal spännande båt- och skärgårdskurser.

Du väljer en av följande sex kurser att delta i på dagarna och har sedan tillfälle att träffa de andra kursernas deltagare kvällstid när vi fikar, dansar eller bastar tillsammans.

Alla kurserna välkomnar även nybörjare. Mer information om de olika kurserna kommer i februari.

Renovera Folkbåt

Under förra årets sommarkursvecka påbörjades renoveringen av Folkbåt nr 6.

Detta är en av de första Folkbåtarna som byggdes och som idag finns kvar i Sverige.

Tillsammans gjorde vi en renoveringsplan. Därefter kastade vi

oss in i arbetet

Vi kölade av, tillverkade en ny kölplanka, bytte bordläggning och bottenstockar.

Utöver allt arbete pratade vi mycket om Folkbåtar i allmänhet och delade med oss av varandras erfarenheter av segling och underhåll.

En eftermiddag testade vi även Folkbåtssegling i Trosa skärgård.

Under sommarens kursvecka kommer vi att fortsätta renoveringen.

Tillsammans reparerar vi akterstäv och knä, bordläggning och bottenstockar.

Förhoppningsvis kommer vi även i år att kunna segla Folkbåt och därför vill jag uppmuntra alla redan lyckliga Folkbåtsägare att komma med egen båt till Stensund.

Gratis bryggplats även i år!

Alla är välkomna att delta oavsett tidigare erfarenhet.

Kursledare, Ola Toresten
0704-646917

Andra kurser samma vecka:

Bygg en träbåt på en vecka - otroligt men sant!

Träbåtsrenovering

Akvarellmålning i skärgården

Skärgårdsegling i långbåt

Lär dig segla och ro en liten skärgårdseka

Praktiska upplysningar

Sista anmälningsdag är för samtliga kurser 20 maj. Därefter i mån av plats. Anmälan görs på blankett som kan beställas från skolan i februari.

Undervisningen är gratis, men en avgift för material tillkommer.

Bor gör du på campingen eller på vårt Bed & Breakfast. Mer information om priser kommer när sommarens prislista är färdig.

Stensunds Folkhögskola
0156-532 00
www.stensund.se

Nyheten för året är ju CLASSIC FOLKBÅT-programmet. Vi har ju i flera år arrangerat olika saker för dom lite äldre träbåtarna, t ex vinterträffar med båtbyggare och liknande. I år blir det dock en kraftigt utökning som Du ser av bifogade årsprogram. Det som ligger närmast framåt i tiden är följande:

4-13 mars

Båtmässan Allt för Sjön

Vi ställer ut Thomas Niejhrs vackra Williamsbåt Huldäs Karin (F SWE 777) på klassikeravdelningen eller annat lämpligt ställe. Besök vår monter och prata bort en stund välgörande för själen så här före seglingsäsongen. Båtmässan är också startskottet på vår CLASSIC FOLKBÅTS-satsning.

13-14 maj

Träbåtsträff med Lidingö Runt

Vi samlar ihop oss med våra båtar på fredagskvällen i Vikingarnas Segelsällskaps hamn på Djurgården (där djurgårdsbrunnskanalen mynnar). Kollektiv bilåkning eller buss 69 till stan. Vi ordnar grillar, och Du tar själv med en köttbit eller annat Du vill grilla. Vid dåligt väder får det bli stekpannan inne i klubbhuset istället. Vi får ligga gratis över natten på lediga platser som Du anvisas då Du kommer. Det kan bli trångt (vi hoppas på det), men det är en skyddad hamn för alla väder. Vi börjar grilla klockan 19.00, och har också då en liten genomgång av hur Lidingö Runt går till för Dig som ej varit med förr. Också en genomgång av basala väjningsregler om någon önskar. På lördagen startar man ganska sent (det brukar vara omkring klockan 12) på östra sidan av Lidingöbron, nedanför hotell Foresta. Starten är gemensam med vanliga folkbåtsklassen – Du anmäler Dig alltså till Lidingö Segelsällskap som "folkbåt". Det är alltså helt nära Vikingarnas Segelsällskap. Man seglar sedan motsols

runt Lidingö och går i mål på västra sidan av Lidingöbron. Vid dålig vind brukar dom avkorta banan så man går i mål norr om Lidingö. Seglingen brukar ta 3 till 4 timmar. Du stugar lämpligen snurran i ruffen så att Du tar Dig hem sen om dålig vind. Prisutdelning på OFK.s årsmöte i höst.

Det vore kul att se en massiv start med CLASSIC FOLKBÅTAR. Förra året var vi fjärde största båtklass – låt oss bli den största klassen i år. Anmäl Dig på www.lss.a.se (kolla senaste anmälningsdag i god tid!) och till 08/51230323 (för Classic-klassen och grillkvällen).

2. juni kl. 19.00

Invigning Stolp-Ekeby Träbåtsre-

covering
Särskild inbjudan kommer.

Stockholmsserien.

Närmare detaljer om anmälan mm finner Du i Stockholms kappseglingsprogram, eller ring 08/6693282, 08/51230323 eller www.folkbat.se

14/5

Lidingö Runt

Traditionell vårmanifestation. Även CLASSIC FOLKBÅT-klass med gemensam start för alla folkbåtar.

20-21/5

KSSS Saltsjöbadsregattan

Klassisk mark att visa framfötterna på.

18-19/6

Vikingaregattan

På Vikingarnas SS klubbholmen Ekholmen 5 n m utanför Vaxholm. Brukar vara generalrepetition inför SM. Är även Distriktsmästerskap.

27-28/8

Getfotsregattan

På SS Brunnsvikens trevliga

klubbholme mellan Lidingö och Vaxholm. Vanliga Folkbåtsklassen seglar bankappsegling som tidigare båda dagarna. Även CLASSIC FOLKBÅT-klass som seglar en distansbana endast på lördagen. Restaurant, bastu, levande dansmusik.

24-25/9

Vikingarnas Inbjudningssegling på Lilla Värtan

Traditionell säsongsavslutning och sista chansen att visa vem som verkliga är bäst.

Vad övrigt?

Ja massor förstås. Finnkamp + Internationellt SM i Sandhamn t ex 20-23/7. KSSS fyller 175 år i år, och Svenska Seglarförbundet 100 år. Man kan nog lugnt räkna med att det blir en seglarfest i Sandhamn som heter duga. Vi hoppas ju också på att många av våra Finska Folkbåtsvänner tar chansen att gästa oss och försöka återta Sven Saléns Pokal som vi tog med hem från Hangö för två år sedan. Vi hoppas också på ett flertal CLASSIC FOLKBÅTAR – SM är inte så farligt som det låter. Första dagen kommer vi att ha en särskild info-träff för Classicbåtarna också, och det är en övningssegling. Gemensam start för alla folkbåtar. Mer om SM och Finnkampen på tävlingssekreterare Donald Bratts sida.

STYRELSEN OFK

KASSÖREN HAR ORDET.

Du som ännu inte har betalt årsavgiften får med detta utskick en påminnelse i form av ett nytt inbetalningskort. När detta skrivs är det ett 100-tal medlemmar som ännu ej betalt.

Glöm heller inte att skriva namn på inbetalningskortet.

Göran Svensson

Call it a "mid life crisis"

if you like, whatever it was, I decided at the age of 56 to resign from my job as a surveyor and do something different. I enrolled on a ten month boatbuilding course at the Boat Building Academy, Lyme Regis, Dorset, UK which would lead to a City and Guilds qualification in boatbuilding.

As part of the course, I was permitted to build my own wooden boat and I wanted it to be an ambitious project and so I chose a Nordic Folkboat, I had always admired their honest, simple and elegant lines and sailing pedigree. The Nordic Folkboat has to be one, if not best looking small sailing yacht on the water

I bought the Class Measurement Rules and drawings from the UK Folkboat Association and commenced lofting in November 2003 with the help of three other students. After making the moulds, the French Oak keel, Mahogany transom, Oak stern post and stem post assembly was laid on the cast iron keel in December 2003, the Iroko floors laminated and bolted in with stainless steel bolts and the

moulds shaped and fixed on each station ready for planking.

After we lined the hull off, fixed the moulds to an overhead beam, stretched a piano wire below the beam to represent the centre line, we shaped and fixed the garboard. Of course the top edge of the line of the garboard sets the basis for the remaining 15 planks each side and had to be right.

Spiling and fastening the first few planks and chasing them into the each other fore and aft proved to be a steep learning curve. Little did I know what was coming later as the planks approached their full sheerline length!

Cutting the notches in the floors to receive the planks was the most difficult task. With hindsight we should have considered dropping the floors in after the planking was completed rather than plank round them.

At the end of the course, I had to move the boat only partially planked to plank 10 to Exeter City Canal Basin, Devon which

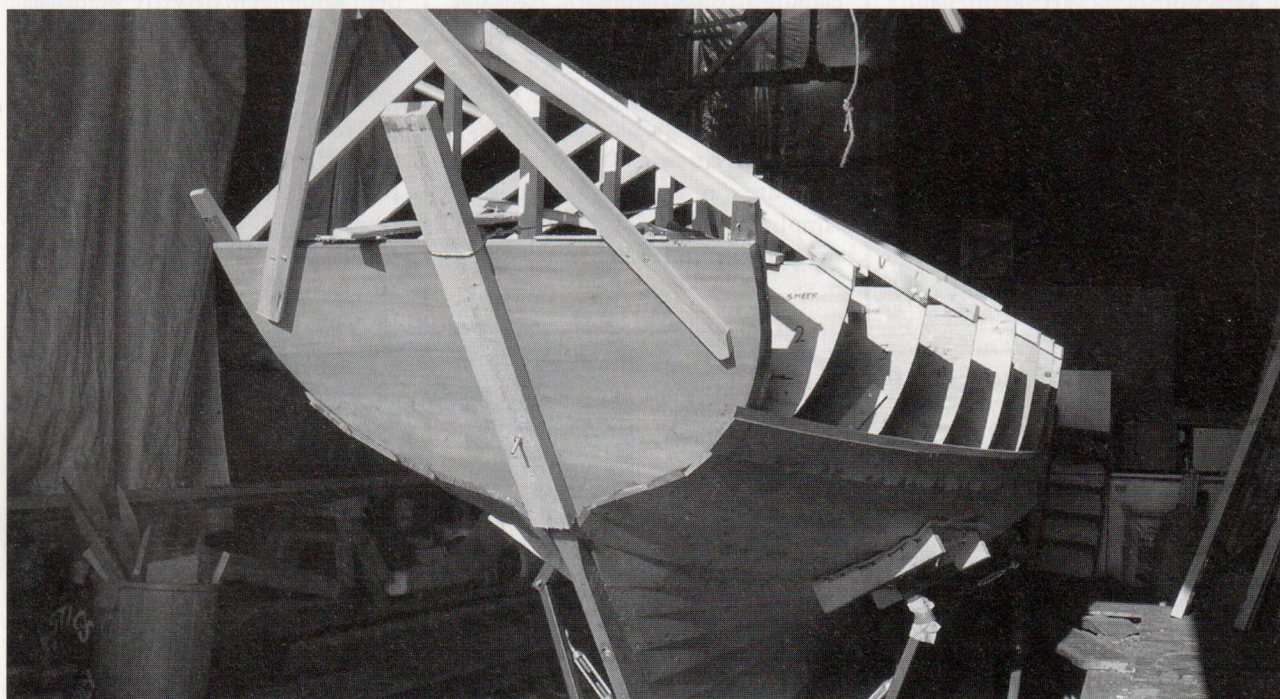
is where she is now and where we will be for some months until the planking and deck are completed.

I am fitting starboard plank 14 at present and I am looking forward to reaching the sheerline and then steaming and fixing the green Oak timbers (ribs). I have already made the spinnaker pole and will also make the wooden mast and boom, probably from Sitka spruce.

I estimate at least another two years of work left before her first race and I estimate the all in cost of materials at around £15,000. There are five stages of measurement required before a Measurement Certificate is issued and she has passed the first three. I intend to race her in the UK and perhaps aboard.

Building her is one of the most joyful, difficult yet therapeutically satisfying things I have done. If anyone reading this is tempted but reticent to make a similar journey my message is just do it!

David Gredley
Exeter City Canal Basin,
Devon,UK



Med knäna som insats

En dag meddelade jag sambon att jag ville ha ett barn. ”Kör till, men då vill jag ha en båt”, svarade han. Ett knappt år senare var båda sakerna i hamn, och sedan dess har vi fått ytterligare två barn och två båtar. (Dock har de gamla barnen inte sålts av när vi skaffat nya, såsom varit fallet med båtarna).

En sommar lovade jag att flyta med till Danmark i fyra dagar. Det var nåt mästerskap för folkbåtar i Tyskland, och det behövdes en gast en del av sträckan. Barnen skeppades iväg till släktingar och jag bordade skutan nere i Köpenhamn. Men det började inte särskilt bra. När vi skulle lämna den smala kanalen i den tidiga morgonen, försvann sambon plötsligt ur sikte. Han hade gått över på en annan båt, klivit baklänges ner i ett repförvaringshåll, ramlat omkull och vrickat foten. Dessutom hade han skadat ett revben, och klagade över intensiva bröstsmärtor.

Näväl, vi tog oss ut ur kanalen och satte kurs i något väderstreck; vilket kunde jag omöjligen avgöra. Tack och lov hade vi en följebåt (om än framför), och i den satt De Tre Trygga Sjöbusarna, ett gäng glada gamänger som också hade Halmstad som hemmahamn. Skulle kaos uppstå på vårt skepp, hade de lovat att en av dem skulle hoppa över till oss. I efterhand inser jag att det hade varit omöjligt under pågående seglats - såvitt jag vet är ingen av dem Jesus med förmågan att gå på vatten. Men skulle jag ramla av kunde de i alla fall plocka upp mig. Min egen kapten hade ju sitt revben och sin båt att tänka på.

Första stoppet var Dragör: gula stenhus, stockrosor, dejlighet och gemyt. Men nästa dag kom ovädret. Sambon hade utlovat ett stopp på Nyord, en ljuvlig ö i de förunderligt vackra Bögeströmmarna, men när vi kom så långt var allt ett enda töcken. De Tre Trygga Sjöbusarna försvann framför oss i diset och plötsligt var jag ensam med sambon och havet. Och båda var på dåligt humör. Blåsten och regnet tilltog i styrka och jag tvingades tjänstgöra som gast (= slav). Det innebar att jag skulle kasta mig åt ena hållet och dra i vinscherna (= vevar som man reglerar seglen med) varje gång vi slog (= bytte håll). Problemet var att jag krossade båda knäskålarna i durken (= golvet) redan första gången. Och när jag i denna hektiska situation började krypa under skotskenan (= tvärgående träribba med oklar funktion) röt sambon ”Skärp dig!” och spände sina elaka små ögon i mig. Men då var det kokta fläsket stekt, droppen hade urholkat stenen och dessutom fått bågaren att rinna över. Där stod jag, en vän liten tjej på etthundrasextiotreochenhalf centimeter över havet, genomblöt inpå bara kroppen, samt mycket svårt skadad, i nån eländig ström i Danmark. Att i det läget få höra ”Skärp dig” – när jag bara försökt hitta genvägar i sittbrunnen för att effektivisera vårt seglande – var kränkande. Självklart iscensatte jag ett systematiskt surande, som varade tills jag fått lämpligt antal ursäkter och lagom mycket beröm för tapperhet till havs.

När vi flera timmar senare närmade oss land i en helt annan hamn än den planerade, stod De Tre Trygga Sjöbusarna och väntade på kajen. Eftersom de visste att jag fick en släng av hystera varje gång vi skulle angöra en brygga, ställde de upp sig som mänskliga sköldar runt det minimala hål där vi skulle in. De höll undan de redan parkerade båtarna, och räddade därigenom vår familj från personlig konkurs. Väl förtöjda gick vi sedan upp till restaurangen, och över en Gammeldansk berättade en av Sjöbusarna en uppbygglig historia om en kappsegling som slutat med att en massa båtar fått söka nattlig nödhamn just där. Med andra ord: det är mer eller mindre synd om människorna.

Resten av seglingen gick utan katastrofer. Jag mönstrade av i Vordingborg och tog tåget hem till Sverige, medan Sjöbusarna och sambon fortsatte mot Guldpokalen. Det konstiga är att jag aldrig mer har fått frågan om jag vill följa med, och jag har heller inte propSAT på en repris. De Tre Trygga Sjöbusarna hejar alltid lika glatt, men de har aldrig frågat hur det är med mina krossade knäskålar. Om de hade gjort det, då hade jag sagt dem sanningen: de yttre skadorna har läkt, men de inre sårn blåder ännu. Det händer faktiskt att jag vaknar kallsvettig av att en demon står och gapar ”Skärp dig!” när jag förtvivlat försöker veva in en tamp som inte har någon ände.

ULRIKA AHLBERG



De Tre Trygga Sjöbusarna.



Kul att segla?

Ett nytt år har börjat, vi är nu inne i februari månad, och i alla fall här på Sydkusten har den relativa värmen och solen nästan givit vårkänslor. Om en eller annan månad är det dags att lyfta på presenningen, för oss med plastbåtar, seglar man trä kanske ännu tidigare.

I år har vi en mycket intressant säsong framför oss. Guldpokalen seglas i Limhamn, i Malmö Segelsällskaps regi. Det ger oss Sydkustare en unik chans att lufta våra segel gentemot våra kollegor från övriga delar av Sverige, och även mot Danskar och Tyskar. Med MSS som arrangör utlovas ett mycket professionellt arrangemang, inte enbart seglings-synpunkt, utan även beträffande kvällsaktiviteter, förtäring o.s.v. I fjol anordnades EM i J24 ett arrangemang som uppskattades mycket av deltagande J24 seglare.

Vi har gjort viss omarbetning av styrelsen inför det nya året. Bla har vi fått en ny ordförande, vilken är undertecknad av den här inlagan. Skälet till detta är vår förra ordförande Uno Kampmarks tragiska bortgång i somras. Att ersätta den drivkraft, glädje och karisma varmed Uno styrde flottiljen torde vara omöjligt att uppnå; för mig eller för någon annan. Jag skall dock försöka göra mitt bästa, även om mitt sätt att leda flottiljen kanske inte blir det samma som Unos.

Styrelsen i sin helhet kommer att presenteras här nedan. Först skulle jag vilja slå ett slag för möjligheten att träffas så många som möjligt, helst hela Skåneflottiljen, och snacka lite båt. För flera år sedan arrangerade vi en träff på en av pubarna i Limhamn där vi åt ärtsoppa tillsammans. Något program var inte spikat för kvällen, den gången. Men gissa om det snackades båt, och när de två och en halv timmarna var till ända, kändes det som vi hade kunnat sitta hela natten och prata. Jag vill minnas att ca 40% av flottiljen medlemmar var närvarande.

Vi kommer att anordna en sådan aktivitet under förvåren.

Denna gången kommer vi däremot att ha ett program, lite kappsegling och information inför Guldpokalen, lite övrigt, det viktiga är dock att vi träffas. Som ordförande skulle jag vilja att vi pratar lite om flottiljen verksamhet, jag vet ju att det finns både kappseglare och semesterseglare i flottiljen (är själv båda delarna), och det gäller att hitta en balans mellan aktiviteterna. Detaljer om mötet kommer att kungöras i separat artikel.

FÖR SKÅNES FOLKBÅTSFLOTTILJ
GUNNAR LINDQVIST

Styrelse Skånes Folkbåtsflottilj 2005 samt telefonnr att ringa.

Ordförande	Gunnar Lindqvist 040-472252, 0733-365062
Vice Ordf.	Bent Artur Cederholm 0708-685200
Sekreterare	Gösta Rehnstam 046-775630
Kassör/ Tävlingssekr.	Bengt Larsson 042-261170, 0703-681170
Webmaster	Per Steen 046-127479
Ledamot	Leif Persson 042-211716
Suppl	Nils Gårder 046-145253
Suppl	Lisa Lessing
Suppl	Jerker Lessing

FOLKBÅTSTRÄFF

Skånes Folkbåtsflottilj inbjuder till Folkbåtsträff i Malmö Segelsällskaps klubbhus *onsdagen den 30/3 kl 19:00*

Kvällens program

19:00-19:30	Allmän info samt säsongens preliminära program.
19:30-20:15	Krister Ahlqvist informerar om Guldpokalen
20:15- tills vi tröttnar	Vi tar en bit mat eller en fika och fortsätter att prata Folkbåt.

Vi vill gärna få in synpunkter från våra medlemmar om verksamheten och hur vi vill bedriva den. Observera att mötet inte enbart riktar sig till kappseglare, alla intressanta frågor kommer att behandlas och tas i beaktande inför sommarens och höstens program. Vi kommer att presentera Folkbåtsförbundets nya satsning:

"Classic Folkboat"

I år seglas Guldpokalen i MSS regi i Limhamn. För två år sedan seglades SM i Lomma. Vi var 11 kappseglande båtar från Skåneflottiljen, vilket var mycket bra. Nu vill vi bli ännu bättre. Du som ännu inte upplevt den puls, spänning och framförallt social samvaro som följer i kappseglingens spår ta tillfället och upplev den. Om Du känner Dig osäker inför regelverk etc; kom till mötet, det är bl.a sådana här saker vi skall prata om. Kanske skall vi hålla lite kurser i kappseglingsregler under våren. Träningsläger är en god ide, eller träna genom att medverka under sommarens kappseglingar (se separat artikel). Guldpokalen ligger ovanligt sent, så det finns en god chans att komma i form.

Om Du till äventyrs inte känner Dig mogen att ställa upp som egen skeppare, så finns en ytterligare möjlighet. Det finns många långväga gäster som gärna skulle vilja delta vilket av transporttekniska omständigheter ej medger. Ge de här seglarna en chans, ge plats i Din båt för två gästade besättningsmän och följ själv med som gast. En vad vi brukar säga "win win solution" Du lär Dig bli kappseglare och Din besättning får möjlighet att delta.

För ytterligare info samt anmälan. Ring:

Gunnar Lindqvist 040-472252, alt
0733-365062 eller
Bengt Larsson 042-261170 alt
0703-681170

VÄLKOMNA
SKÅNES FOLKBÅTSFLOTTILJ

KAPPSEGLINGSPROGRAM SKÅNE 2005

Sedan flera år tillbaka seglar vi i Skåneflottiljen om följande priser:

Bertil Lindahls pokal (Bästa bankappseglande båt i Öresund)

Skånerankingen (Totalt bästa Folkbåt i Öresund)

Halvmodellen (Bästa Folkbåt i Saltholm Runt)

I Bertil Lindahl pokal ingår följande seglingar:

21-22/5 Forstaedernas Bank Cup
Kastrup Sejlklub

28-29/5 Pokalegling i Lomma
Lommabuktens
Segelsällskap

11-12/6 Lagunen bansegling Cup
Båtsällskapet Lagunen
Malmö

9-13/8 Guldpokalen i Malmö
Malmö Segelsällskap

10-11/9 Amager Cup
Kastrup Sejlklub
DM nordisk Folkbåt*

*Plats och tid är i skrivande stund ej avgjord

I Skånerankingen ingår ovan nämnda seglingar samt dessutom räknas resultat från övriga lokala och nationella kappseglingar, således alltså Klubbseglingar och kvällskappseglingar.

Halvmodellen tillfaller bästa Folkbåt i Saltholm Runt.

Övrigt program 2005

Vi bedriver inte enbart kappsegling i Skånes Folkbåtsflottilj. Här nedan följer några av vårens aktiviteter.

15/3 Folkbåtsträff på MSS klubbhus i Limhamn
Läs mer på annan plats i tidningen

14-16/5 Träff på Ven
Vi träffas på Ven, denna pärla i Öresund, alternativt eskaderseglar vi dit. Mer info kommer att delges i nästa nummer av Folkbåtstidningen eller i separat utskick.

11-12/6 Träbåtsfestival Flakfort

Skånes Folkbåtsflottilj

Tävlings- sekreteraren

Efter ett spontant besök på båt-mässan i Göteborg är det helt klart – en ny säsong är på väg!

Lars Wramner hälsade välkommen i Folkbåtsmontern och satte som bäst upp Classic Folkbåt af-fischer.

Säsongen 2005 ser också väldigt fullspäckad och trevlig ut på pappret.

Förutom lokala begivenheter lockar Berlin med en Sessanpokal. Någon officiell inbjudan har vi inte sett än, men man kanske följer det bäst själv på arrangörens hemsida: www.vsaw.de/berlin.html

Det ser ut som man kan anmäla sig själv där.

Sedan följer de svenska arrangemangen, såsom SM och Guldpokalen (se tävlingskalendern).

SM firar 40-årsjubileum – många mästare blir det sedan Olle Westberg med döttrarna i besättningen vann första gången i Nynäshamn 1965. Meste mästare är den legendariske Thomas Jeppsson, begravningsentreprenören från Hammenhög. Otaliga är berättelserna om honom och hans fyra SM-titlar.

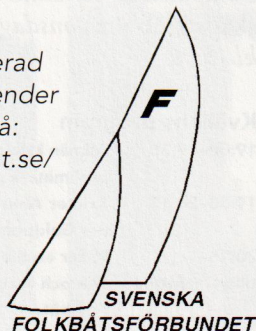
San Francisco verkar helt inne på att köra en San Francisco cup. Tre båtar är anmälda: F-SWE-1303, F-SWE-1323 och F-SWE-1358. Hoppas det blir av denna gång!

Hör gärna av Dig om Du har några synpunkter eller frågor rörande tävlingsverksamheten.

Seglarhälsningar,
DONALD

F-SWE-1358 "Sjöjungfrun"

En uppdaterad
tävlingskalender
finner Du på:
[www.folkbåt.se/
regattor](http://www.folkbåt.se/regattor)



TÄVLINGSKALENDER

Sessanpokalen i Berlin, 21-22 maj 2005

Mer info se

www.vsaw.de/berlin.html

Internationellt SM i Sandhamn, 20-23 juli 2005

KSSS har lagt SM under sitt 175 års jubileum inom ramen för Sandhamnsregattan. Vi kommer att dela bana med skärgårdsbåtar och 5:or. Folkbåtarna kommer att ligga litet lugnare ute på Lökholmen. Inbjudan skall vara klar till Båt-mässan i Stockholm.

Vi puffar för detta i Finland också och, om vi får över några seglare, så blir det landskamp också. Preliminärt program:

2005-07-20:

Tune up och Landskamp, invigning

2005-07-21:

3 seglingar, folkbåtsmöte

2005-07-22:

3 seglingar, fria aktiviteter

2005-07-23:

2 seglingar, prisutdelning och regattamiddag

En mer officiell inbjudan kommer att finnas hos KSSS i samband med båt-mässan i Älvsjö.

Guldpokalen i Malmö, 9-13 augusti 2005

Malmö Segelsällskap arrangerar Guldpokalen 2005. "Notice of race" finns på deras hemsida: <http://www.mss.m.se/>

Här finns det härliga möjligheter att jämföra sig med de bästa danskarna och tyskarna.

San Francisco Cup, 17-23 september 2005

Full fart i San Francisco – vi har för närvarande tre platser. Nya bekantskaper kommer att bli Irland och Holland. Riktigt internationellt minsann!

SM i Marstrand 2006

Göteborgarna har gjort en preliminär förfrågan till GKSS och det ser bra ut för ett SM i Marstrand 2006.

SM-VINNARE 1965-2004

Årtal	Ort	Båtnummer	Namn	Besättning	Klubb
1965	Nynäshamn	576	Friendship	Ole Westerberg	KSSS
1966	Barsebäck	1066	Ci-Ci	Sten Bertze	USS
1967	Sundsvall	777	Amica	Göran Carnbäck	Vikingarnas SS
1968	Marstrand	160	Fiorina	Lennart Rööck	
1969	Karlshamn	66	Varg	Kjell Andersson	
1970	Nyköping	1023	Zaritza	Bengt Kilsäter	
1971	Limhamn	712	Zorina	H. Karnfors	
1972	Sundsvall	1077	Tekla	Bengt Eklund	
1973	Marstrand	255	Flamingo	Lars Larsson	
1974	Grisslehamn	255	Flamingo	Lars Larsson	
1975	Karlskrona	255	Flamingon	Lars Larsson	
1976	Vadstena	756	Slaghöken	Nils Jönsson	
1977	Lysekil	1212	Skruff	Peter Sohl	Sölvesborgs SS
1978	Lomma	1247	Yatzy	Bert Andersson	Stenungsunds SS
1979	Nyköping	1249	Eskapad	Bengt Jarfeldt	Arendals SS
1980	Vadstena	1247	Yatzy	Bert Andersson	Stenungsunds SS
1981	Marstrand	1278	Spunk	Benny Karlsson	Nyköpings SS
1982	Karlshamn	1290	Sailor	Torgny Andersson	
1983	Sandhamn	1188	Veronica	Thomas Jeppsson	Simrishamns SS
1984	Karlsborg	1281	Clara	Klas Andersson	
1985	Kullavik	1279	Eldfågeln	Sven Thuresson	Björlanda Kile SS
1986	Ystad	1188	Veronica	Thomas Jeppsson	Simrishamns SS
1987	Oxelösund	1320	Susannika	Anders Ohlsson	Simrishamns SS
1988	Motala	1188	Veronica	Thomas Jeppsson	Simrishamns SS
1989	Träslövsläge	1188	Veronica	Thomas Jeppsson	Simrishamns SS
1990	Karlshamn	1254	Nyfiken	Hans Hamel	Karlshamns SS
1991	Oxelösund	1336	Lisett	Hans Persson	Karlshamns SS
1992	Marstrand	DEN-1049	x	Erik Andreassen	Kerteminde SK
1993	Vadstena	1306	Mörkblå	Hans Hamel	Karlshamns SS
1994	Malmö	1306	Mörkblå	Hans Hamel	Karlshamns SS
1995	Nynäshamn	1330	x	Mårten Hedlund	Malmö SS
1996	Halmstad	1335	Kryzz	Jan Nilsson	Halmstads SS
1997	Marstrand	1336	Chrichan	Christer Persson	Lommabuktens SK
1998	Karlshamn	1336	Chrichan	Christer Persson	Lommabuktens SK
1999	Ekholmen	1339	Blåtira	Klas Andersson	SS Vättern
2000	Vadstena	1260	Cavatina	Anders Lindholm	SS Vättern
2001	Stockholm	1358	Sjöjungfrun	Donald Bratt	Vikingarnas SS
2002	Marstrand	DEN-641	Grönskollingen	Kim Fogde	Kastrup SK
2003	Lomma	1289	Mathilda III	Anders Olsen	Vikingarnas SS
2004	Vadstena	1323	Olivia	Lars-Gunnar Lindberg	Vikingarnas SS



Donald med 4-faldige SM-vinnaren Thomas Jeppsson

Ole Westerberg vann SM i folkbåt

BERTIL LARSON



Huldaskarin tillhörde toppskiktet, men fick nöja sig med 6:e plats sammanlagt

Folkbåtseglarnas första officiella svenska mästerskap, som arrangerades i Nynäshamn 17-21 juli i samverkan mellan Nynäshamns SS och Ostkustens Folkbåtsklubb blev en glänsande introduktion av folkbåten som nationell mästerskapsklass.

Fina arrangemang

Arrangörsmässigt går tävlingarna till hävderna som en absolut fullträff. De idoga och gästfria nynäsborna hade inte skytt några medel för att bjuda titelaspiranterna all tänkbar service. Som exempel kan nämnas att man genom att engagera stadens radioamatörer kunde ge »bryggfolket» direktreferat ute från banan och sekretariatet slutresultatet i samma ögonblick båtarna passerade mållinjen. Tack vare detta kunde besättningarna serveras såväl dags- som sammanlagda resultatlistorna i samma stund de klev i land.

Tävlingsmässigt blev resultatet lika strålande, som den sol som alla fem tävlingsdagarna flödade över regattavattnet: Vältrimmade båtar och besättningar till ett antal av 38 från Sundsvall i norr till Kalmar i söder och Jönköping i väster (varför inga göteborgare?), regelkunniga och taktiska roresmän, disciplinerade och väl samlade starter (endast en allmän omstart) och inga protester gjorde seglingsnämndens arbete lättsamt och spelet på banan rent och sportigt.

Helt i linje med den perfekta yttre ramen korades en mästare så fullständigt suverän och hotad av ingen att man kan fråga sig om det någonsin under motsvarande förhållanden (37 skärpta konkurrenser i en trots allt ganska chansig sport) korats en lika odiskutabel mästare som årets svenske folkbåtsmästare Ole Westerberg.

Går över till drake

Efter att ha fått en 3:dje placering i första dagens segling plockade Ole Westerberg fram skiftnyckeln, stagade om hela

riggen och seglade hem fyra »spikar» i följd. Den förargliga 3:an räknades bort och med 4 poäng enligt Sätres förträffliga platsiffersystem kunde pappa Ole och hans två duktiga gastande döttrar på femte dagens afton hämta tecknen på sin värdighet - med 10 poäng tillgodo på ett så fruktat namn som Sten Bertze.

Speciellt imponerande är prestationen med tanke dels på att Ole Westerberg tidigare i år verkat ha svårt finna segermelodin efter förra säsongens »clean sweep» på ostkustbanorna och dels därför att vindarna alla fem dagarna var i mat-taste och därmed mest svårseglande laget.

Professorn - både »på riktigt» och som seglare - nådde genom sitt svenska mästerskap kulmen på ett sällsynt framgångsrikt tävlande med sin Friendship i folkbåtklassen - en epok som varat sedan 1959 och som avslutades med denna säsong: Ole Westerberg har gjort en beställning på en Börresdrake och tar alltså ett mycket intressant steg upp i en internationell klass, där hans förhävanden emotses med största intresse både av hans nya och gamla »klasskamrater».

Om det nu aldrig blev någon direkt kamp om mästerskapet, så var striden om silver- och bronsplatserna desto skarpare. Frejdige Sten Bertze, lugne Janne Björk från Jönköping, lättvindsspecialisten Alf Bernodt från Norrköping och jämne Åke Lundberg annonserade redan i första seglingen intresse för tätstrid. Öväntat blygsamt öppnade däremot Willy Svensson med en 22:a plats. »Den får jag räkna bort», resonerade Willy och kom igen med en 3:e och en 2:a och placerade sig därmed i toppstriden.

Efter tre seglingar och en borträknad var ställningen efter Ole Westerberg denna: Bertze 3, Svensson 5, Bernodt 7, Björk och Lundberg 10.

I fjärde seglingen spetsades ställningen till genom att både Willy Svensson och Sten Bertze halvmisade med resp. 9:e och 10:e placeringar. Bernodt gick med

en 3:e upp på andra plats och situationen inför den femte och sista seglingen var just så oviss som poängen visar (Westerberg fortfarande oräknad): Bernodt 10, Bertze 11, Svensson och Lundberg 14 och Björk 15 poäng.

Inte öväntat kom både Sten Bertze och Willy Svensson igen i sista »köret». De gick in som trea resp. fyra, medan Bernodt och Lundberg blev 8:e resp. 11:e och Björk fortsatte sin jämna men för absolut tätstrid otillräckliga serie och blev 5:a.

Slutresultat:

1) Ole Westerberg, 576 Friendship, KSSS, 4 poäng (3, 1, 1, 1, 1); 2) Sten Bertze, 602 Ci-Ci, USS, 14 p. (1, 2, 8, 10, 3); 3) Willy Svensson, 532 Mayett, VSS, 18 p. (22, 3, 2, 9, 4); 4) Alf Bernodt, 422 Jäntan, Bräv. SS, 18 p. (4, 11, 3, 3, 8); 5) Jan Björk, 601 Sirocco III, Jönk. SS, 20 p. (5, 6, 4, 5, 6); 6) Åke Lundberg, 777 Huldaskarin, Askrike SS, 21 p. (7, 4, 6, 4, 11); 7) T. Johansson, SSV Kalmar, 28 poäng; 8) R. Danielsson, Linköping SS, 32; 9) K. A. Agerberth, KSSS, 38; 10) T. Nyström, KSSS, 38; 11) R. Helgesson, KSSS, 41; 12) Ch. Egnell, KSSS, 42; 13) S. Jansson, SSSV, 54; 14) I. Fredriksson, Link. SS, 60; 15) N. Holmberg, Nynäsh. SS, 62; 16) O. Svensson, SS Roxen, 62; 17) B. Larson, Saltsjöb. BK, 62; 18) S. Asklund, Gävle SS, 68; 19) B. Lapidus, SSS, 68; 20) I. Sundin, Göta SS, 69; 21) G. Egnér, KSSS, 77; 22) N. Egefors, Nynäsh. SS, 78; 23) U. Danielsson, KSSS, 78; 24) B. Eklund, Sundsvall SS, 79; 25) R. Urbäck, Link. SS, 79; 26) T. Severbrink, NSS, 85; 27) Ege Johansson, NSS, 89; 28) K. G. Junström, LSS, 93; 29) Ch. Gladh, LSS, 95; 30) F. Johansson, NSS, 97; 31) L. Å. Svartz, NSS, 110; 32) L. Heyner, NSS, 112; 33) I. Linné, NSS, 118; 34) R. Lindh, NSK, 124; 35) P. Steiner, GÄSS, 127; 36) I. Hedqvist, NSS, 132; 37) L. Elg, SSR, 138; 38) K. Karlsson, NSS, 148 poäng.

Ur: Till Rors 1965 nr 16

Att bryggsegla är nödvändigt . . . eller kan åtminstone ibland vara det

In ancoris navigare necesse est.

Den har legat på nattduksbordet ett bra tag. Vi, jag och min fru, hade med den på stranden den där när vi satt i solstolarna på stranden (sammanfattning av sommarens väder?). Hon har läst den, men jag har inte kommit så långt som att öppna den. Jag pratar om Marie Blomqvists bok "Relationer ombord". Det skall bli intressant att läsa vad hon skriver.

Själv har jag lärt mig av första sommaren med en folkbåt att en positiv relation till båtlivet måste skapas långt innan man ens har klivit ombord. Särskilt om man har en partner som inleder båtägandet med dom uppmuntrande orden: "Jag vet då inte om jag ens kommer att kliva ner i den där båten!" Då förstår ni också genast vem som varit mest entusiastisk inför båt köpet.

När vi tittade till "Vackra Anna" första gången efter köpet, låg hon i tryggt förvar i sitt presentstäckta båthus, men jag fick redan där ett positivt erkännande från min kära hustru, att "Hon har fina linjer!" Ett första litet steg i rätt riktning, tyckte jag.

Det stora, viktiga och kanske avgörande steget för vårt fortsatta båtliv kom den 4:e september, alltså när i princip hela seglingssäsongen var över, men med ett helt underbart väder. Soligt, varmt och kav lugnt, då samma hustru (jodå, jag har lyckats behålla henne, trots båt köpet) helt spontant utbrast: "Nu måste vi bara lägga ut!"

Och det gjorde vi! Visserligen en liten runda för motor på en halv timme, men dock en början.

Det hade funnits dagar när förhållandena varit likartade men tiden inte varit mogen. Hade jag då pressat på och tyckt att det inte var nånting att vänta på, är risken stor att det hade bromsat mognadsprocessen för lång tid framöver. För det skall erkännas att det vid flera

tillfällen varit tarmvred i seglartarmen, men det avgörande var ju om man skulle nöja sig med att lite då och då ge sig ut ensam, eller om man ville bygga upp ett långvarigt gemensamt intresse. Vid vår ålder, runt 60, tycker jag det senare känns både viktigare och roligare.

På kvällen bjöd Väsby Kommun på en välbesökt Eldfest vid badet. Från 18.30 till 21.30 kunde vi i vår sittbrunn avnjuta fikon i konjak med vispgrädde, koka kaffe på det nyinköpta spritköket och lite senare värma en burk Bullens pilsnerkorv. Att varm korv kan vara så gott?! Det har kanske med sjöluften att göra? På lagom avstånd kunde vi äse en lysande! eldbåtsuppvisning och vid 21.30 avslutades det hela med ett magnifikt fyrverkeri.

Det är svårt att hitta en bättre avslutning på båtsäsongen, som för vår del i princip börjat samma dag, än att den 4. september sitta tre timmar i *shorts*, med god förplägnad, gratis underhållning och en blank vattenyta som speglar en stjärnklar natthimmel.

Vad som hänt dessförinnan, d.v.s. 30. maj, när jag seglade från Bullandö till hemmahamnen i Sättra/Väsby och den 4. september, var några luncher, ett antal middagar, bl. a. tunnbrörlulle med kokt, mosad potatis, rostbiff och grönsaker, enkelt och gott, kan varmt rekommenderas, och ett otal fikatillfällen, allt utan att lämna den trygga kontakten med bryggan.

För det finns även en tredje vilja med i spelet, nämligen vår boxerhane Nimbus, 7 år, som till en början inte var odelat positiv till det här med båtliv. Första gången lyftes han helt sonika ombord, 30 kilo hund, och mer eller mindre *släpades* på darrande ben ner i sittbrunnen. Sedan började vi locka med att alltid ha en boll i ruffen, och då ökade motivationen högst betydligt. Mot hösten hade det gått så långt att han till och med var

ivrig att själv ta sig ombord.

En fördel med hundproblematiken var att matte fokuserade mer på att få hunden ner i båten på ett bra och säkert sätt än att tänka på sin egen rädsla. Nästa säsong skall det bli intressant att se hur en nimbus går ihop med en folkbåt!

Den positiva upplevelsen den där septemberkvällen har varit en starkt bidragande orsak till att hustrun nu ser fram mot nästa båtsommar, och vi har tillsammans kunnat börja planera vilka vikar vi skall besöka på seglatsen upp till Sigtuna, 4,5 sjömil. Man ska inte ha bråttom i båt!

Med anledning av ovan anförda hävdar jag därför bestämt, även om många fritidsskeppare kan ha svårt att förlika sig med tanken, att ibland kan det vara rent av nödvändigt att bli en bra bryggseglare!

CURT-L. WIKLUND
FS-1190*, *Vackra Anna*

*(Ursprungligen, enligt mätprotokollet, FS-677. Är det någon som vet något om nummerbytet?)

TIPSSAMLING

På initiativ av Anders Olsen kommer vi under våren att ta fram en samling tips om hur man vårdar och sköter sin träfolkbåt. Det kommer dels att vara artiklar som tidigare har förekommit i *Folkbåtsnytt*, men dessutom förhoppningsvis nya tips och idéer från er som har erfarenheter att dela med er av. Tag gärna kontakt med redaktören för denna skrift, Olle Lundgren (F 1054 Cavat) som har adress olle.lundgren@home.se eller telefon 08-7543821 alt 0732-533737, om du har något som du tror kan platsa i denna tipssamling.



ENAR JOHANSSON SPECIAL OCH EN UTMANING

I detta nummer av tidningen inriktar vi oss på båtbyggarna Johansson. De var ju två bröder uppe i Norrtäljeviken som byggde ett antal båtar där och Enar blev ansiktet utåt.

Det vore kul att skriva om västkustbyggare och andra byggare i södra Sverige och inne i landet också. Men då behöver vi din hjälp! Gör som Göran Andersson inför detta nummer, sänd en epost till Per och berätta lite om ditt folkbåtsseglande. Ge oss tips om båtbyggare och annat! Undertecknad har visserligen gillat folkbåten i 40 år, men bara seglat den sedan 1999 och jag kan väldigt lite om träbåtarnas historia. Så låt oss nätverka!!

Utmaningen går till alla västkustseglare, sydkustseglare, inlandsseglare och norrlandsseglare. Låt oss visa att vår älskade Folkbåt finns och seglas lite varstans på svenska vatten! Hör av er!

Vänligen

Per Hörberg

per@navigatordialog.se

Vårt Folkbåtliv

Efter en längre tid på sjön i motorbåt bestämde jag mig för att pröva på det här med att segla. Motorbåtsåkande började kännas enformigt. Sitta och styra med en ratt, det kan jag nog lika gärna göra med bilen på någon väg, tyckte jag.

Jag hade ryckts med i windsurfingvågen i början på 80-talet, så intresset för segling fanns. Och med en kölbåt skulle det ju bli större möjligheter för fler att vara med.

Men det skulle vara något enkelt att börja med och framför allt något med vackra och stilfulla linjer, i trä förstås. Kärleken till fernissade fribord fanns sedan tidigare efter en kortare period med snipa.

Så det blev flera besök på olika bryggor och långa promenader i vår gästhamn. Snart stod det klart. Det ska bli en Folkbåt!

Efter att ha suttit och berättat om mina önskemål över en rast på mitt arbete, utbrister en av mina arbetskamrater:

- En sådan där båt har min svärson som han vill bli av med....

Sagt och gjort. Vi åkte ut och tittade på hans Folkbåt. Tycke uppstod och det blev affär. Jag blev ägare till Folkbåt 866 med namnet "Malin". Ett Enar Johansson bygge från 1964.

Året var 1985 och således har båten varit i min ägo i 20 år nu. Ja, tänk vad åren går då man har roligt!

Jag har alltid undrat vem egentligen "Malin" var. Hur min båt fick

detta namn? Den som lät bygga henne hette Sture Jansson från Enskede och var hemmahörande i Årstavikens segelsällskap, det står i mätbrevet.

Sedan vet jag inte mer än att båten hamnade på Gotland innan den till slut kom hit till Västervik. Och så långt som jag känner till är jag den 6:e ägaren.

Jag träffade min fru 1991. Man kan nog säga att det var båten som förde oss samman. Livet ombord, seglingen och detta underbara skärgårdsliv. Måste väl tillägga att jag hade tur med sommarvädret detta år, så att båtlivet kom till sin rätt från första början.

Sedan tog vårt gemensamma seglarintresse fart. All vår lediga tid gick åt till att segla. Kvällar, helger och semestrar. Turerna blev längre och det har nu blivit en vana för oss att varje sommar försöka att nå upp till Stockholms skärgård.

Vår favorit är nog Stora Nassa. Likaså "Söderö-arkiploten" mellan Biskopsö och Bullerö. Ett besök på Utö och dess gästhamn hör alltid till. Samt den fina seglingen genom Mälaren fram till Stockholm. Hur staden lummigt och grannväxer fram under resan fram till Hammarbysslussen.

Wasahamnen tycker vi om. Där brukar vi stanna några dygn, för att sedan via Baggenstaket, Flis-sundet och Strömman kanal nå ut till ytter-

skärgården.

När vi brukar göra denna resa brukar vi prisa Folkbåtens egenskaper vad det gäller djupgående och masthöjd. Att obehindrat kunna fortsätta under broarna vid slussarna där många andra får ligga och vänta på broöppning, samt passera alla grunda kanaler och sund smidigt med det ringa djupgåendet.

Vi tycker om enkelheten i vår Folkbåt. Lätt att segla, stadig och kursstabil. Ju mer det blåser ju roligare blir båten och samtidigt upplevs den som säker. Man revar ju inte gärna en Folkbåt.

Det är nära till vattnet då man seglar. Närheten till havet bara finns där. Man bara hänger ut armen för att känna, eller för att skölja ur kaffekoppen.

Det vi föredrar med vår båt är det enkla campinglivet. Vi klarar oss ju utan ugn och kylskåp och den där solcellen som andra båtägare för med sig. Det går att göra festmåltider ändå. Vi har i alla år klarat oss på kylklampar och några uppladdningar per säsong av vårt batteri till lanternor och kojbelysning.

Och vi klarar oss bra utan en toalett ombord. Mer rättframt än att gå på toaletten i en garderob i sovrummet, som man ju faktiskt gör i de större båtarna!

Visst blir det trångt ombord, men samtidigt är det trevligt att komma nära sina kära.

Och efter en månad i en Folkbåt, ja, då uppskattar man dessutom bekvämligheterna i land då man kommer hem desto mer.

Året 1996 föddes vår son. Hela tiden hörde vi kommentarer om att nu måste ni väl i alla fall byta upp er mot något större. Men vad då, det är ju inte många decennier tillbaka som Folkbåten ansågs vara en stor familjebåt i sammanhanget. Jag tror nog att om man bestämmer sig för att det är trångt och besvärligt ombord innan man åker hemifrån så blir det nog så.

Sex månader gammal var vår son när det bar iväg på första semestern och det fungerade förträffligt bra. Och på den vägen har det varit.

Det brukar vara en fröjd att se hur han träffar och får kontakt med andra båtungar i vikar och gästhamnar.

Visst blir det knorr regniga dagar under kapellet. Men efter regn kommer det sol. Vi tror nog att på något sätt, det är att lära ett barn att bli "ett med naturen" genom att leva ombord. Att slippa TV:n, kunna klara sig utan toalett och få vara ute tillsammans med familjen i en båt. Få vakna upp vid någon ö och ta för sig av bad, fiske och att göra upptäcktsfärder iland.

Vi brukar tillbringa våra fyra semesterveckor ombord. Och då blir det som sagt att vi går norr ut. Även våra lediga helger brukar vi tillbringa ute i skärgården. Det brukar bli trevliga veckoslut då vi bor som vi

gör med skärgården inpå knuten. Ofta brukar det bli kvällsturer mitt i veckan. Vi brukar då åka ut för att grilla och sedan glida hemåt i sommarkvällen. I snitt brukar det bli uppåt 40 övernattningar för oss på en säsong.

För mig har det här med folkbåt-livet blivit något av en livsstil. Det mesta kretsar kring båten året om. Renoveringsarbeten, förbättringar och sedvanliga underhållsarbeten osv.

Ofta får jag den vanliga frågan:
- Harrú börjat med båten ännu?
- Vad då, svarar jag, den har jag hållit på med sedan 1985.

Det är på något sätt för mig ett friluftsliv att under hela åka ut till båten för att putsa, fixa och pyssla. På lediga dagar och stunder, i min ensamhet, få hålla på och jobba med "Malin" under pressningarna i båt-huset. Att få gå där ute på varvet, tänka tillbaka på alla sommarminnen och planera nya utfärder med båten. Det tycker jag känns som en livskvalitet.

En annan del av att segla Folkbåt, som vi tycker är väldigt trevlig, är sammanhållningen då vi folkbåts-seglare möts. I farlederna vinkar vi och hälsar lite extra. Vi söker upp varandra i hamnarna och pratar oss varma om våra båtar. Det har blivit några kontakter genom åren på detta vis.

Ofta då vi ligger i någon fin naturhamn brukar vi gå över till andra



sidan och bara titta på vår båt. Vi ser hur den ligger där och speglar sig i viken och blir ett med naturen. Jag tror nog knappast att något sådant intryck skulle falla över mig om jag hade haft plastbåt.

Vi har deltagit i träbåtsfestivaler i Waxholm och Gustavsberg. Det var härligt att se vilket stort intresse vår lilla Folkbåt visade. Där finns ju gräddan av våra gamla och vackra yachter representerade. Vår båt verkade vara lite mer jordnära och väckte många minnen för somliga.

Hela tiden kom de nostalgiska kommentarerna:

"En sådan här båt har jag också ägt."

"Minns du hur man fick krypa där nere?"

"Tänk då vi kappseglade med folkbåten vi hade."

Många av de lite äldre seglarna verkar på ett eller annat sätt har varit förknippade med Folkbåten.

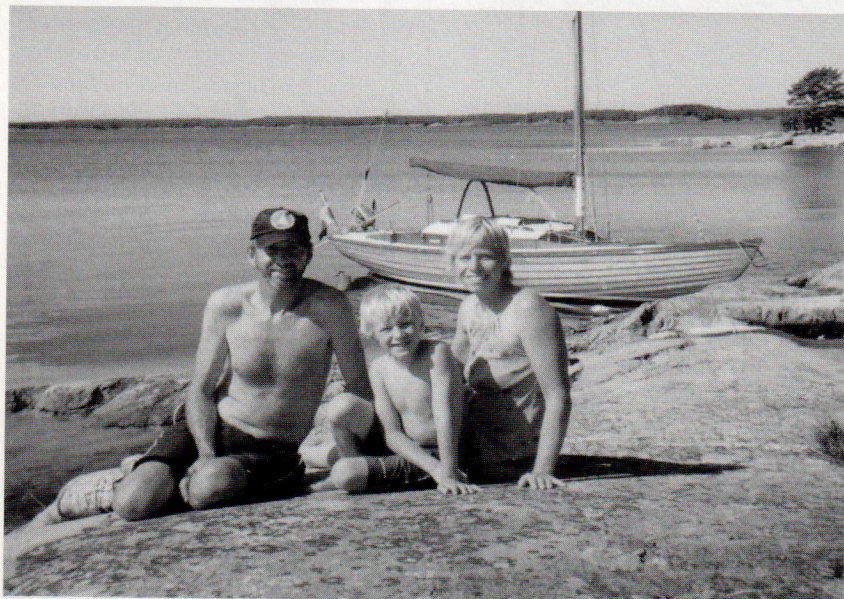
Vi ser nu fram mot det kommande "Classic Folkbåtsprogrammet". Det behövs nog något extra som lyfter fram våra gamla klenoder.

Det som vi fått från vårt förbund, ända tills nu, har ju mest varit kappseglingsreportage och resultatlistor.

Efter senaste numret av vår förbundstidning verkar det som att det har börjat blåsa en ny andå i vårt förbund, där även vi "semesterseglande träbåts-virtuoser" kommer att finna oss hemma.

Vi i F 866 hoppas på flera artiklar och presentationer om våra gamla träfolk. Kanske kan detta leda till att intresset höjs ytterligare, så att flera arrangemang och träffar växer fram.

Hälsningar från Göran Andersson och Folkbåt 866.



Skepparhistorier

Vinden var sydlig och frisk, 8-10 meter så där. F 1110 länsade i sex knop norrut förbi Byttan vid Biskopsön i Stockholms skärgård. På fel sida visade det sig. 15 man hade stått på Byttan och vevat med armarna för att förhindra katastrofen, men de glada gossarna ombord vinkade bara tillbaka.

”Att segla rakt in i lera och dy i sex knops fart gör inte ont”, säger skepparen Johan Almling. ”Men det suger”, tillägger han.

En av gubbarna i land skrek ut i vinden att det aldrig går att ta sig loss ur detta grepp. ”Ring en bärgningsbåt”, sa han och gick.

Som tur var stod de andra kvar och kunde ta emot en skarvad tamp. Alla 14 drog för kung och fosterland, men allra mest för ”Smaragd” som hon hette, Folkan. Efter en lång och seg kamp kom hon loss till allas jubel. Johan såg till att e fick ”Dagens ros” i Expressen lite senare.

”Vi var alltid välkomna, Smaragd och jag”, säger Johan med värme. ”Alla verkar gilla en träfolka. Många har sina första seglingsupplevelser i en folkbåt och nostalgin flödar. Jag har haft många äventyr under mina ensamseglingar och även med kompisar”, myser Johan.

Ett fint minne är seglingen i ytterskärgården söderut mot Sandhamn i Gotland Runt-tider. Handelsboden skulle stänga klockan tre och goda råd började bli dyra. Vid ångbåtsbryggan låg Storskär och tryckte med kraftiga strömvirvlar som följd. Johans satsade rakt in i den trånga viken, full av båtar, med bäge seglen uppe. Han siktade med god fart på nocken av en av de privata bryggorna, som han förr trott tillhöra en kompis. Nu visste han med skammens rodnad att det inte var så, men vad gör man när det är bråttom?

Ner med storen, ankaret och focken och fram för att knyta fast. Allt gick i en rörelse och Johan hann precis in i affären innan de stängde. På väg ut med de livsnödvändiga matvarorna möter han en bestämd, äldre herre.

”Är det där din båt?”, frågar han med myndig stämma och pekar på



F 1110.

”Ja”, svarar Johan blekt.

”Vad heter du?”, fortsätter mannen bestämt.

”Johan”, nästan viskar han fram.

”Efternamn?”, envisas mannen.

”Almling”, stammar Johan.

”Jag stod i aktern på Storskär och såg alltihopa. Får jag trycka din hand, bäste Johan Almling, det var den snyggaste tilläggning jag sett sedan 1930-talet när Wallenberg rev spinnakern precis där och gled in så snyggt. Tack ska du ha!”, säger den nu smått lyriske herrn och lunkar tillbaka mot ångbåten.

Johan sätter sig i sittbrunnen med en öl och njuter av livet.

I midsommartider ett annat år, var Johan på väg till Sandhamn igen, men ångrade sig och seglade till Björkskär istället. Det var proppfullt i hamnen med grundflaket inloppet och Johan kom seglande som vanligt utan motor i beredskap. (”Det är ingen sport att ta med motorn”, menar Johan.) I den ostliga vinden gled han in på riggen och hoppades på tur att hitta en plats. När farten var slut och platserna obefintliga, förbarmade sig några killar med varsin ”värstingmotorbåt”. ”Hello sailor, lägg dig mellan oss!”, ropade de och bjöd på Whiskey när det var förtöjt och klart. Det blev en trevlig midsommar minns Johan.

”Men våren var kall”, säger Johan och rister till. ”Marc från Canada och jag var ute tidigt på våren och njöt av ensamheten i ytterskärgården. Endast fåglar som sällskap och en och annan säl. Våra gamla sjökort visade inte att det var fågelskyddsområde och det skulle vi ångra rätt snart. Närmare bestämt när vi rände upp på en grundplåt i god fart. Båten klättrade upp en bit på grundet och stod hårt på. På vårarna hade jag motorn med och vi försökte ta oss loss”, beskriver Johan målände. ”Vi

gungade och skotade, men det var lönlöst. Och ingen båt fanns i närheten. Sjöräddningen? Nej, det kändes fel. Vi var ju inte riktigt i sjönöd, än...”

”Marc har svart bälte i karate, han fick offra sig. Det vill säga simma de 150 metrarna i iskallt vatten till ett skär med en lina skarvad med allt utom fallen. Sedan kunde vi vincha oss loss. Om Marc frös? Han skrek vid varje simtag ut till skäret och höll sig varm där genom att, i förd sin dräkt, göra olika karateövningar. Effektfullt mot den obrutna horisonten.”

Johan har ett grilltips för folkbåtsseglare. Ta en vanlig rund grill med tre ben. Kapa benen och använd grillfunktionen som vanligt vid matlagning. Lägg sedan lite drivved på kolen och låt det flamma upp och brinna för värmen och mysets skull (på högsommaren även för myggens skull).

Johan har också ett tips vid grundstötning när linorna inte riktigt räcker iland: Knyt ett par flytvästar med nyckstekar till ankaret och simma ut med det. Knyt loss, simma tillbaka, klättra upp och vincha dig ut på fritt vatten.

Måne är Johan en av de få som regelmässigt revade storen vid friska vindar. Skälet till detta var att han valde bort skotbänken för komfortens skull och kunde då inte släppa ned ledvagnen i lä när det tog i.

Som ensamseglare utan motor är det ibland mycket som ska ske samtidigt. Ankartampens ände var därför alltid fastknuten nere i en av stuvluckorna i sittbrunn. Så ankaret var bara att lägga i. En skåra fanns för tampen så att luckan kunde ligga på bra även med ankaret fällt.

Båten styr ju så rakt och fint med storen helt utsläppt, speciellt om man har spänt upp en chocord som håller rorkulten still i mitten!

Numera är Johan Almling bryggseglare, men folkbåtsseglatserna mellan åren 1988 till 1999 glömmer han förstås aldrig!

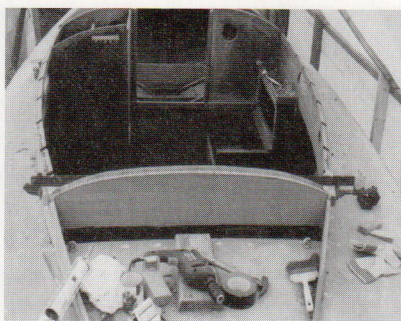
Fakta:	F 1110
Byggt av:	Enar Johansson 1967
Material:	Lärkträ
Namn:	Smaragd
Betydelse för Johan:	Frihet och kärlek

Räddningen

Som fågel Fenix seg kärleken upp ur askan och förvandlades till en graciös svan. Ja, för L'Amour hette vraket som legat tio år på landbacken med en sittbrunn som en höstkompost fylld med jord och sura löv. Askgrå som döden, tyst som graven och bortglömd under en gammal pressning hade båten legat år efter år. Men i Petra Lundbergs varsamma händer har kärleken renoverats och döpts om till Litorina. Nu är hon vit i skrovet med en väldesignad ruff i lackad mahogny.

Mars 2003 började det hela med att Petra köpte den gråa skapelsen för ett par tusenlappar. I juli 2004, lagom till högtrycket och efter ett drygt års arbete, skedde jungfruseglatsen ut mot Nämdö. Där väntade Fenix -en familjebåt som Petra hade seglat fem somrar med sin kompis, men nu lämnat för att hålla i pinn själv. Det omaka paret, Fenix och Svanen seglade eskader en vecka och trivdes fint ihop.

Med hjälp av kloka och hjälpsamma människor skred Petra till verket våren 2003. Hon är mycket tacksam över att så många engagerat sig i kulturgärningen. Jonas Capelles insats har varit ovärderlig. Han har följt renoveringsarbetet nästan från start. Pappa Jan, båtbyggare Pelle Axelsson och Anders Olsen har också varit till stor hjälp med sitt stora



kunnande. Även många vänner har visat intresse, inte minst Kaj Bruhn som var den som hittade båten.

Båten skrapades ren och det var ett segt jobb. Bordläggningen var inoljad och efter tio år hade mycket smuts fastnat. Men inga bord behövde i alla fall bytas. Rufftaket har helrenoverats. Stor möda har också lagts ned på tätningen av båten. Det arbetet underlättades av att träbåten ändå är relativt ny.

Mast och bom fanns inte. Begagnat inköptes. Men den måste kapas för att kunna stå på däck. Och ni vet hur det brukar bli – man vill inte ta för mycket, så det blir till att kapa flera gånger. Nästan olidligt spännande stundtals!

Varför köper då en 30-årig kvinna en Folkbåt? Och i det skicket?

”Jag vill lära mig att segla ännu bättre och då är det roligare att stå vid pinn i egen båt”, säger Petra. Hon är uppvuxen på Utö om somrarna och seglat en hel del i skär-

gården med kompisar. Folkbåten är vacker i sina former. Ovanligt snygga proportioner överlag. Inte överdriven åt något håll. Ja, jag menar som en del familje- eller kappseglingsbåtar kan vara”, förtydligar Petra. ”Båten var förresten vacker redan som askgrå!”

Men varför ett så stort projekt?

”Jag vill ha en semesterbåt som luktar gott! Och en träbåt som är genomgången från topp till tå gör det”, säger hon skrattande. ”Hela renoveringsarbetet är som en resa för att lära känna Litorina. Den finns med i välbefinnandet att äga en båt. Kan det vara samlaren, stenåldersmänniskan som tittar fram?”, undrar hon själv.

Petra, med intresse för naturgeografi, har lätt att ta till sig det kulturhistoriska värdet av att rädda en Folkbåt åt eftervärlden. Kanske finner vi här också svaret till hennes val av namn. Efter Baltiska issjön blev Litorina en benämning av det som vi idag kallar för Östersjön.

Berätta om sjösättningen och den första seglingen!

”En traktor drog Litorina mot sjön. Detta var min första sjösättning överhuvudtaget. Så lite pirrigt var det. Skulle hon sjunka som en gråsten?”, säger Petra med glimten i ögat.

”Men hon var tät!”, fortsätter Petra triumferande. Första natten på seglingen ut mot Nämdö, gick jag ned i ruffen bara för att lyssna på klucket. En gång gick jag ned bara för att njuta av alla ljuden från båt som möter sjö och vind. Känslan av hela renoveringen och av att den vita skrovfärgen fungerar som en hälsokur för hela båten.”

Till sist, vad är folkbåtssegling för dig Petra?

”Det är att segla omkring i en behändig, smidig och lagom stor båt. För mig är segling att leva ett friluftsliv. Jag gillar att leva det enkla livet. Allt blir som ett äventyr i miniatyr!”



Fakta	F 1158
Ägare:	Petra Lundberg
Namn:	Litorina
Byggår:	1969
Byggare:	Enar Johansson, Norrtälje
Material:	Furu på ekspant, ruff i mahogny
Specifikt:	Båt som lukar gott!

NFIA – just nu

Den internationella organisationen för Folkbåten, NFIA, har en styrelse som består av fyra personer. Det är ordförande, vice ordförande, kassör/sekreterare och teknisk ordförande. Dessa personer kommer från de fyra länder som har mest aktiva folkbåtsklubbar just nu, nämligen Sverige, Tyskland, England och Danmark. Alla medlemsländer har möjlighet att göra sin röst hörd hos NFIA, antingen via direktkontakt med någon i styrelsen eller vid det årligen återkommande årsmötet i samband med guldpokalseglingarna.

Uppgifterna för NFIA är att bevaka Folkbåtens intressen i de länder där den seglas, att administrera klassregeln, att verka för Folkbåtens status, att sörja för och fördela kappseglingarna Guldpokalen och Sessanpokalen samt att sprida information om Folkbåten.

För att utföra dessa uppgifter, samlas styrelsen några gånger om året i Hamburg, som är den plats som ligger mest lägligt till för alla inblandade. Vid dessa möten fattar styrelsen beslut och fördelar arbetsuppgifter till bland annat en teknisk kommitté (TK). Efter styrelsens och

TK:s bearbetning, skickas förslag om ändringar och annat ut till respektive lands folkbåtsförening. Därefter kan beslut fattas på årsmötet vid nästkommande Guldpokalsegling.

Nu har NFIA beslutat att ändringar i regeln bara får förekomma vart fjärde år. Detta skall infalla på samma tidpunkter som kappseglingsreglerna gäller. Nästa gång det kan komma en ändring blir således 2008, efter nästa Olympiad. Anledningen till detta beslut är närmast att vi inte vill att regeln skall arbetas sönder genom alltför ofta återkommande detaljändringar. Trots detta kan vissa ändringar komma till stånd, om nöden så påkallar. NFIA kommer att vara mycket restriktiv mot ändringar under fyraårsperioden.

De arbeten som just nu ligger på styrelsens bord, är bland annat metoden för mätning av focken. Vid senaste Guldpokalseglingen kom ett antal seglare med fockar som inte mätte in. Det visade sig att segelmakarna hade försökt att öka segelytan kring övre lattan. Styrelsen gav därför TK i uppdrag att se över denna del av regelverket, med sikte på att göra den enklare att tillämpa. Detta är ingen regeländring, utan ett sätt att göra gällande

regler tydligare.

Vissa mindre klarlägganden har också skett. Efter försök från seglare att bortse ifrån den nödvändiga "hinken", som skall finnas ombord, har styrelsen beslutat att i regeln klarlägga att denna skall vara sådan att den går att använda för att länsa båten vid plötslig vattenfyllning. Detta är en säkerhetsdetalj som är ett "måste" i en båt utan självlänsande sittbrunn.

Slutligen kan nämnas att man i Danmark och Tyskland arbetar för att få fler att segla med aluminiummast. Tyvärr har man inte lyckats få någon tillverkare att framställa den mast som man menar är den bästa och man har föreställningen att den mast som framställs av Benn's är för styv i toppen. Arbetet går vidare och NFIA styrelse sliter med frågan. Någon ändring av regeln kommer inte att ske inom de närmaste fyra åren. Däremot finns i nu gällande regel möjlighet att tillverka en mjukare mast, det gäller bara att hitta någon som vill satsa energi och pengar på ett sådant projekt.

*Arne Olson
Ordf. NFIA*

INBJUDAN: ESKADERSEGLING VÄSTERVIK SALTSJÖBADEN 1-5 JULI

I samband med Classic Yacht event 2005 inbjuds folkbåtsseglare till eskadersegling Västervik-Saltsjöbaden. Enligt planerna skall vi då segla i huvudsak inomskärs och inte via Visby som övriga deltagare i Classic Yachts eskadersegling.

Classic Yacht eskadersegling gör uppehåll i Västervik där det blir en del festprogram 1 Juli då båtarna väntas ankomma under eftermiddag och kväll.

Vi tänker oss då att vi träffas för första skepparmöte kl 12:00 i Västervik 1 Juli. Utifrån väderutsikter och andra förutsättningar bestämmer vi då om vi skall starta omgående mot Stockholm eller invänta Classic:deltagarna och vara med i Västervik under festligheter kvällen 1 Juli. Folkbåtsseglare är också välkomna att ansluta sig efterhand till oss uppefter kusten mot Saltsjöbaden.

Intresseanmälan och förfrågningar: l.bergstrand@telia.com

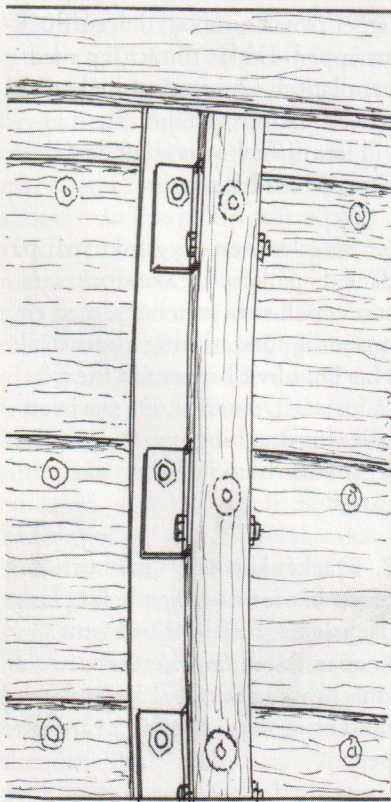
Lennart Bergstrand
Hällhult 1, 575 92 Hult

nås alltid på tel 070-2414626

RÖSTJÄRNE – EN ACHILLESHÄL

Infästningarna av röstjärnen är ofta i klenaste laget på många äldre träfolkbåtar. Belastningen är stor i princip ska ju infästningen hålla för lika mycket som wiren i vantet, ca 5 ton. Sannolikt blir det väl dock knappast större drag än 2 till 3 ton under värsta förhållandena, t ex en stenhård kryss i havssjö med tre tunga gaster som burkar. Märkligt nog finns inga föreskrifter i klassbestämmelserna hur själva röstjärnsinfästningarna ska utföras, bara att de ska sitta 280 till 360 mm akter om mastens bakkant (klassbestämmelserna 7.20). (Denna regel har nog kommit till ganska sent, för det varierar nog mer på många gamla båtar). Det har alltså varit upp till varje båtbyggare att konstruera och hållfasthetsberäkna. Det hela ska ju också hålla hela båtens livslängd.

Sålunda är röstjärnsinfästningarna gjorda på många olika sätt på olika folkbåtar. På många båtar är de bultade bara genom bord-



Röstjärnsinfästning med plåtinklar och bultar i både bordläggning och spant.

läggningen. På andra båtar sitter de bultade ovanpå eller på sidan av ett spant. Så länge båten bara utsätts för försiktig tursegling inomskärs brukar det inte vara några problem. Men om man t ex ska kappsegla båten i havssjö bör man absolut kontrollera sina röstjärn. Som tur är så är det ju ganska lätt att förstärka konstruktionen.

Det enklaste är kanske att bulta fast en förlängning nedåt så att kraften fördelas på några bultar och några bord till. Ett annat sätt är att tillverka små plåtinklar (se bilder) så att kraften överförs via bultar både till bordläggningen och till ett spant. Denna konstruktion har också den stora fördelen att bultarna genom bordläggningen då får en bärning både utanför (bordet) och innanför (plåtinkeln) röstjärnet.

Vill man göra helt nya röstjärn kan konstruktionen på bilderna rekommenderas. Röstjärn i rostfritt stål 5 x 35 mm. De tillverkas enklast genom att först göra mallar av masonitremsor på plats. Hålet för vantskraven får ej göras för stort, bara så att bulsten i vantskraven kan röra sig så mycket som behövs annars fås en svag punkt här. Röstjärnet ska gå ner över sju bord och fästs via 2 mm tjocka rostfria plåtinklar även i bredvidliggande spant med 5 eller 6 mm rostfri bult. På så sätt fördelas kraften på 14 bultar och Du kan segla tryggt med båten i alla väder hela dess livslängd. Glöm inte heller att röstjärnet måste ha en stum bärning mot balkvägaren och/eller plywooddäcket för att ta upp den horisontella kraften inåt. Om röstjärnet rör sig här blir det svårt att få tät.

Om Du vill förstärka upp en gammal gisten båt för kappsegling rekommenderas dessutom att på något sätt (bandjárn + vantskrut t ex) förbinda röstjärnen med mastfoten. Masten trycker ju nedåt med samma kraft som röstjärnet drar uppåt, d v s ca 2 ton. Dess-

utom hänger det ett ton järnköl under. Dragpåkänningarna vid hård segling i sjö blir avsevärda på ett skrov mellan röstjärnen och mastfoten.

AO

TÄTNING AV RÖSTJÄRN.

På båtmässan i Älvsjö våren 2002 lyckades Anders Olsen övertyga mig om fördelen med att köpa jubileumsboken "Folkbåten". Ännu icke båtägare, men med siktet inställt på en folkbåt ville jag gärna lära mig mer om båttypen, så jag tackar min lyckliga stjärna, d.v.s. i det här fallet Anders, att han lyckades "lura" mig. Jag har haft mycket nytta och glädje av den boken!

Som nybliven folkbåtsägare i oktober 2003, upptäckte jag vid vårustningen 2004 att det hade trängt in fukt vid röstjärnen. Jag hade läst ett tips i Folkbåtsboken hur man tätar dyligt på ett bra sätt. Eftersom jag har ett målat plywooddäck var det bara att ta fram skrapan och skrapa rent så mycket som behövdes. Att riva upp ett dukat däck hade känts betydligt tyngre, men det kanske inte är så märkvärdigt som jag tror?

Efter att ha torkat ut ordentligt var det dags att göra formen som skulle fyllas med Sikaflex. Det var nu jag kom på en idé som jag tyckte var smartare än originalet. Enligt den skulle man bygga upp en form av maskeringstape. Jag skar i stället till lämpliga bitar av frigolit, som hölls på plats med maskeringstape. Otroligt mycket snabbare och enklare, eftersom frigolit är lätt att skära till med en vass kniv. Små skönhetsfel var också enkla att justera på det färdiga resultatet.

Jag tycker synd om dom som inte har fått uppleva lyckan av att vara ägare till en folkbåtsbok, eller ännu hellre en folkbåt!

CURT-L. WIKLUND, FS-1190
"VACKRA ANNA"

RENOVERA – TILL VAD?

Har Du planer på att byta däckduk, duk på rufftaket, eller något annat större arbete på Din båt? Då kan det vara klokt att ta sig en funderare på hur Du egentligen vill att Din båt ska se ut efter renoveringen. Folkbåtens utseende är mycket beroende av detaljer som t ex relingslister, knapar och ruffluckor. Det är t ex intressant att jämföra en Folkbåt byggd i Danmark eller Tyskland med en som byggts i Sverige. I Danmark och Tyskland har man av tradition byggt sina Folkbåtar som yachter, medan man i Sverige haft ett mer robust allmogeutseende som ideal. Folkbåten är ju också till sitt ursprung en genial kombination av en yacht och en allmoge båt. Elaka tungor säger ibland att Danska Folkbåtar är eleganta emedan Svenska ser ut som fiskesmackar. Men det är väl att ta i – Folkbåten är ju en traditionell båt, och även det rustika har ju sin charm. Det är dock påfallande hur även små detaljer kan påverka helhetsintrycket av båten.

Renovera till originalskick?

De äldsta Folkbåtarna tycker jag definitivt att man ska försöka eftersträva originalskick på då man renoverar. Ofta handlar det om att återgå till originalskick efter någon tidigare mindre lyckad renovering. På 1940-talet hade man t ex ek i fotlist, relingslist och ruffsidor, inte mahogny. Sätter man på ett plywoodroder kan man ju låta en kunnig målare måla upp ek-ådring ovanför vattenlinjen – det kan bli förvånansvärt bra..

En gammal båt har ju ofta en hel del blåträ här och var. Skrovet målas då utvändigt. Folkbåtarna på 40-talet var oftast målade redan från början på friborden. Att fernissa furu kom på modet först senare. Renskrapar man sedan akterspegel eller ruffsidor, oljar ordentligt och fernissar snyggt, så kan man sedan lätt intala sig att lite blåträ är vacker patina på en äldre båt.

Läs Klassbestämmelserna!

Du bör absolut kasta ett öga i Folkbåtens klassbestämmelser innan Du börjar en renovering. Du kan lika gärna renovera båten till en Folkbåt som till en Folkbåtsliknande båt, det är sällan mer jobb. Det är trist att se båtar som av ren lathet renoverats på alla möjliga underliga sätt – originalet är oftast bättre. Vill någon kappsegla båten i framtiden uppstår också problem om Du ej följer klassbestämmelserna. Du finner Klassbestämmelserna på hemsidan www.folkbåt.se De kan tyckas lite tunglästa vid första ögonkastet, men är faktiskt ganska logiskt uppbyggda.

Renovera till yacht eller allmoge båt?

Ja, det är ju en smaksak. Du bör väl försöka hålla Dig till den stil som varvet byggde båten från början. Större folkbåtsvarv som Williams (Motala), Enar Johansson (Norrtälje), Jacobsson (Dragsmark) eller Lind (Danmark) hade ju sina egna stilar. Dock ska man komma ihåg att den som beställde en träfolkbåt från något varv ofta hade många egna önskemål, så även båtar byggda på samma varv kan skilja sig åtskilligt.

Här nedan några detaljer som ofta skiljer danska Folkbåts-yachter från Svenska Folkbåts-allmoge båtar. Numrena hänvisar till skissen nedan, och siffrorna inom parentes till klassbestämmelserna.

1. Relingslisterna påverkar starkt båtens utseende. De får vara av mahogny, ek eller teak. Byggs i Danmark på minimimått: Däcksliden 20 mm hög (2.217), avvisarlisten halvrund 13 x 26 mm med droppränna nertill 3 x 3 mm (2.218). Obs att det vid montering är jätteviktigt att det är helt fyllt med sikaflex (det finns brun sikaflex) under listerna. Stor risk för fuktproblem annars.
2. Förstaven kapas av horisontellt i höjd med fotlistens överkant.

En förstäv som sticker upp några centimeter till förstärker starkt utseendet av vikingaskepp eller allmoge båt.

3. Ingen halvrund list längs ruffsidornas överkant, eller kvartslist i vinkeln däck-ruffsidor. Är det duk på rufftaket limmas den ner 2 cm på ruffsidorna (men ej på rufftaket) istället och målas. Bättre är dock sannolikt att plasta upp ett epoxylaminat istället på rufftaket (2.32). Lamiinatet måste vara så starkt att det håller för att ribborna i rufftaket vill röra på sig. Beträffande däck och kvartslisten – se annan artikel i tidningen.

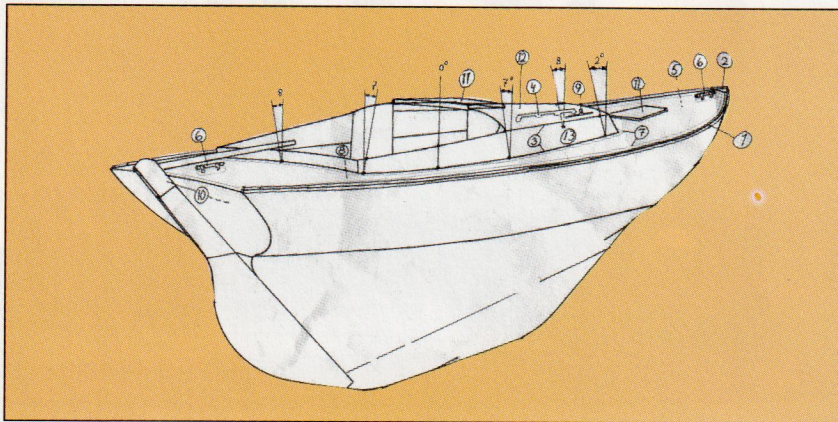
4. Relativt korta och smäckra grabbräcken på rufftaket. Eller inga alls. Man håller sig ju ändå mest i ruffluckans skenor på rufftaket.

5. Inga klumpiga och ineffektiva ventilatorer på fördäck eller ruff. Dom behövs inte. I hamn ska båten ha ett luftigt hamnkapell (som ligger över bommen) och ruffluckan öppen. Då fås tillräckligt med ventilation. Översta ruffluckan ska ha ventilationsspringor om man vill ha ruffluckorna stängda då man sover i båten.

6. Smäckra och snygga knapar på däck, ej pällare. De ska dock vara starka och sitta som berg, med en ordentlig förstärkning under däck. Har Du blivit bogserad i lite sjö så förstår Du varför. De ska även hålla för dragning uppåt – har Du legat länst fram i en sluss någon gång?

7. Däcket kan målas med ca 4 cm breda bårder i avvikande färg längs däckslister, ruffsidor och runt knapar. Båten får då ett lättare och smäckrare utseende. Lite jobb med maskeringstejp, men ofta värt jobbet.

8. Lätt, elegant och luftig sittbrunnsinredning. Här kan man se



många verkligt läckra exempel när man är på regattor i Danmark eller Tyskland. Normalt så har man en sittbräda för rorsman, och en sittbänk/stuvfack på vardera sidan i hörnet mot ruffskottet, inget mer. Endast fantasin sätter sedan gränser för hur man kan snitsa till detta. En snygg, lite arbetad skotbalk eller sittbräda kan verkligen höja båtens utseende. Även sittbrunnsturkarna kan snitsas till på olika sätt, t ex göras lite böjda uppåt skrovsidorna där rorsman står – bekvämt då båten lutar också. Durkarna får ej vara tjockare än 16 mm (3.41).

9. Fockskotpunkterna satt på 1970-talet mitt på skarndäck. 1990 satt dom längst in mot ruffsidorna på skarndäck. Nu sitter dom en bra bit in på rufftaket. Idag skotar man alltså focken betydligt närmare båtens mittlinje. Samtidigt skotar man lösare. En större twist fås alltså i focken, medans spalten mellan storen och focken en bit upp är ganska oförändrad jämfört med tidigare. En lämplig placering idag är att skenorna sätts ca 50 cm från båtens meddellinje på rufftaket. De ska börja 13 cm akter om rufftakets framkant och vara 40 cm långa (kan köpas från Folkebådcentralen t ex). En del danska båtar har dock kvar skenorna på skarndäck och har ett system med suggor på rufftaket istället som håller in fockskottet – en krångligare lösning tycker nog jag. Man måste vara noga då man fäster skenorna i rufftaket på en träbåt. det blir stora krafter då det blåser hårt och focken fladdrar. Skenorna fästs lämpligen med M5 maskin-

skruv genom de två främsta rufftaksbalkarna – var noggrann med borrningen så att de inte försvagas mer än nödvändigt. Resterande fästskruv genomgående i rufftaket – en 40 cm skena brukar ha 6 fästskruvar. Kontrollera att ruffbalkarna är betryggande infästa i ruffsidorna, annars görs någon mindre förstärkning här. Om rufftaket är belagt med epoxyväv håller det fast rufftaket effektivt i ruffsidorna. En liten nackdel med att flytta upp skotskenorna på rufftaket är att fockskoten ibland vill kinka sig på skotwinsharna, men det brukar man lära sig att undvika. Vid renovering av en lite äldre bräcklig båt skulle jag nog sätta skotskenorna längst in på skarndäck istället. Här får man lätt en stark infästning. –

10. En Folkbåt ska vara lätt i aktern. Den seglar då bättre och ser vackrare ut. Överdimensionera alltså ej roderhuvudet och annat baktill på båten. Man bör ej ha ett skott mellan sittbrunnen och akterutrymmet. Det är onödig tyngd, men ger framför allt dålig ventilation med risk för fuktskador på akterspegel och akterdäck. Bäst tycker jag är att ha endast en tröskel där, för övrigt tomt. En pilsnerback kan då surras i mitten och Du har en luftig förvaring av dragg, dragglina, bensintank och fendrar. Om Du gör ett nytt roder är plywood ett bra alternativ. Läs klassbestämmelserna! Plywooden kan ek-ådras över vattenlinjen. Ett plywoodroder är betydligt lättare än ett ekroder.

11. Rufftaksluckan och eventuell förlucka görs låga och utan tvärgå-

ende överliggande balkar.

12. Själva ruffen är ju svår att påverka om man inte bygger helt ny ruff. Dock några ord om ruffen eftersom danska och svenska båtar skiljer sig en del här. De danska är oftast lägre (tidigare tillät klassbestämmelserna ganska stora höjdskillnader på ruffen), och med ruffsidor som lutar ganska mycket inåt. Skissen visar lutningen på ruff- och sittbrunnssidorna på danska Lind-byggen. Observera att sittbrunnssargarna lutar lite utåt längst bak vilket ger ett bekvämt ryggstöd åt rorsman. De torderas sedan framåt så att de lutar inåt ca 12 grader mot vertikallplanet vid framkant ruff. Det ger en bekväm sittbrunn och en mycket elegant ruff. Endast i Sverige har båtar byggts med långa ruffen (ruffskottet flyttat ett spantavstånd bakåt).

13. Ruff-fönstren har stor betydelse för båtens utseende. Här kan man verkligen ha olika åsikter om vad som är snyggt och passar på en Folkbåt. Nyare danska träfolkbåtar har ofta (liksom plastbåtarna) ett enda långsmalt fönster. Det ger ett modernt och racigt utseende, men passar ju knappast på en äldre båt. Williamsvarvet har valt att ha två fönster som är lite bakåtsvepta – en ganska snygg lösning. På en äldre träbåt tycker jag nog man ska ha ganska traditionella fönster som matchar båtens övriga utseende. Om man faller in fönstren i ruffsidorna inifrån, utan rufframar, fås också ett modernare utseende, medans rufframar ger ett mer traditionellt utseende.

Ja det här var lite funderingar på olika detaljlösningar på folkbåten, speciellt såsom en jämförelse mellan den dansk-tyska traditionen och den svenska. Det hela är ju mycket subjektivt, men kan kanske ge Dig som renoverar en del impulser att fundera över. Det är ju också kul att en entypsklass som folkbåten ger så många möjligheter att ge varje båt en individuell karaktär.

AO



Ordföranden Anders Olsen under Vikingareggatan 2004. Foto: Jan Björnberg.

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande:

ANDERS OLSEN
Stolp-Ekeby 11
186 95 Vallentuna
Tel: 08-512 30 323 (hem)
a_olsen@swipnet.se

Vice Ordförande:

SVANTE SVENSSON
Fiskaregatan 1
302 38 Halmstad
Tel: 035-13 35 14 (hem)
svante.r.svensson@telia.com

Kassör och medlemsregister:

GÖRAN SVENSSON
Heleneborgsgatan 44 tv
117 32 Stockholm
Tel: 08-669 32 82 (hem)
Mobil: 070-592 01 26
goran.svensson@folkbat.se

Sekreterare:

GUNNAR LINDQVIST
Karl Smeds Gränd 2
239 35 Skanör
Tel 040-47 22 52 (hem)
gunnar.lindqvist@ebox.tninet.se

Teknisk ansvarig och mätchef:

SÖREN BÄCKMAN
Montörsgatan 5
587 37 Linköping
Tel 013-15 16 63 (hem)
backmansoren@hotmail.com

Tävlingssekreterare:

DONALD BRATT
Sjöviksvägen 9
144 61 Rönninge
Tel 08-534 40 332 (hem)
donaldb@algonet.se

Övrig Ledamot:

PETER KÄLLSTRÖM
Saltholmsgatan 27
426 76 Västra Frölunda
Tel 031-69 00 99 (hem)
peter.kallstrom@satpool.se

Redaktörer för Folkbåtsnytt:

GÖRAN SVENSSON
Se styrelse
PER HÖRBERG
per@navigatordialog.se
HANS MELCHERSSON

Ansvarig utgivare:

ANDERS OLSEN
Se styrelsen

KONTAKTPERSONER

Blekinge

PER-ARNE JOHANSSON
Erik Dahlbergsvägen 95
374 38 Karlshamn
Tel: 0454-164 86
paj@karlshamn.se

Halmstad

SVANTE SVENSSON
Se styrelsen

Ostkusten

GÖRAN SVENSSON
Se styrelsen

Västkusten

KERSTIN BJÖRFEJÄLL
Blankavägen 41
433 62 Sävedalen
Tel: 031-264428
parker@bredband.net

Vättern

SÖREN BÄCKMAN
Se styrelsen

Skåne

GUNNAR LINDQVIST
Se styrelsen
Bengt Larsson
bengt.a.larsson@sycon.se

Svenska Folkbåtsförbundet (SFF) är en ideell organisation som har till ändamål att tillvarata svenska folkbåtsseglares intressen i och utanför Sverige.

Förbundet är uppdelat i regionala Flottiljer, som skall verka lokalt för sina seglare. SFF är anslutet, dels som ett klassförbund till SSF – Svenska Seglarförbundet och dels till NFIA – Nordic Folkboat International Association, som är folkbåtsseglarnas internationella organ.