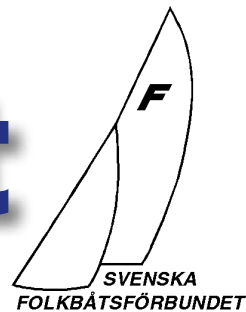


Folkbåtsnytt



NYHETSREVE FRÅN SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET, SFF • NO 1/MARS 2007





En folkbåt-seglare ger sig ju inte.
Han grillar i alla väder, eller hur.
Göran Andersson, F 866



Keep renovating????



Folkbåt. Nu även i Norge!!!
Var är kicktaljan?

ORDFÖRANDESPALTEN

Medlemsvärvning.

Vi är ca 400 medlemmar i Folkbåtsförbundet, det är vi ganska nöjda med. Dock tror vi att det finns många folkbåtsägare som inte känner till oss, och som skulle tycka att det är kul att vara med. Därför trycker vi några hundra extra ex av det här nummret av tidningen och delar ut. I folkbåtar som ser lite ensamma ut, i klubbhus osv. Kanske får Du som redan är medlem ett extra ex i Din båt – vidarebefordra gärna den till någon klubbkompis som inte är medlem då.

Och till Dig som inte är medlem: Välkommen att bli medlem i vårt gäng av Folkbåtsseglare. Här följer en liten presentation av vår verksamhet.

Kort presentation av Folkbåtsförbundet.

Först och främst är folkbåtsförbundet till för att utöka glädjen att ha en folkbåt. En folkbåt är inte bara en pryl. Det är kul att vara med i en gemenskap som har samma intresse vare sig man mest använder båten till kappsegling eller till tursegling. Eller kanske gillar det här med träbåtar, att snickra, måla och renovera.

För folkbåtsseglarna är verkligen en brokig samling med ganska skilda seglingsintressen. En del

gillar kappsegling. Folkbåtsklassen kan erbjuda kappsegling på avancerad nivå. Räkna med att det tar några år att nå toppen om Du inte är mycket erfaren bankappseglare tidigare. Samtidigt är ju folkbåtens grundidé att vara "basic" – det ska vara lätt att kappsegla folkbåt. Det är en nisch där få andra båtclasser konkurrerar, och vi är idag en av nordeuropas mest aktiva kölbåtsklasser. Och det finns ett rikt utbud av större och mindre kappseglingar. Det internationella utbytet är stort i hela nordeuropa med en extra knorr i San Francisco som grädden på moset.

Vill Du vara med och tävla lite mer på kul med en äldre träfolka, men inte lägga ner det jobb som behövs för att slipa botten mm. Då har vi "tävlingar i tävlingen" på många ställen i "Classic Folkbåt" med särskilda priser. Ofta kombinerat med bryggssnack och annat umgänge. Den sociala biten är alltid viktig i Folkbåtsklassen.

Är inte kappsegling din grej så har vi också en hel del att erbjuda tycker vi. Den här tidningen Du har i handen utkommer 3 gånger per år. Våra flottiljer på Ostkusten, Västkusten, Sydkusten, Halmstad och Blekinge ordnar diverse träffar med olika teman, eller också träffas vi bara i vintermörkret och tar en bärs. Att underhålla och renovera vårt kulturarv av äldre träfolkor tycker vi är viktigt. Det har vi ofta träffar om, och vi har satt ihop en uppskattad pärm med tips för vård och renovering av våra träfolkor.

Den här tidningen hoppas jag ger en bild av vår klubb. Ett tips är också att köpa den nyutkomna boken "Folkbåten – en modern klassiker" med Bert Höjer m fl som författare. Finns hos välsorterade bokhandlare.

Sammanfattningsvis: Folkbåten är inte bara en pryl. Häng med på aktiviteterna runt båten – välkommen!

Classic Folkbåt.

Vad är en "Classic Folkbåt" har

jag ibland fått frågor om. Finns det några klassregler?

Syftet med det hela: Dels att stimulera till underhåll och renoivering av vårt kulturarv i form av äldre träfolkor. Men det hela ska vara kul, annars tror jag inte något blir gjort. Dels finns "Classic Folkbåt" för att möjliggöra och stimulera till kappsegling och andra gemensamma aktiviteter på sjön med våra äldre båtar. Det ena ger nog också det andra: Har man gjort sin båt fin är det roligt att visa upp den för andra. Och träffar man andra med äldre träbåtar så får man en kick att göra den fin.

Reglerna för att kappsegla i Classic Folkbåt-klassen är följande: 1: Båten ska vara byggd senast 1975. (De första plastbåtarna kom 1976 så det handlar alltså bara om äldre träbåtar). 2: Båten ska inte vara trimmad eller rustad för kappsegling (Välkommen i det vanliga kappseglingsgänget då!). En lätt träbåt med välslipad botten, racingroder och nya racingsegel hör alltså inte hemma i Classic-klassen. I princip väljer du dock själv om Du vill vara med och segla om priserna i Classic-klassen. 3: Om någon mot förmodan dock envisas med att segla med en vältrimmad båt, och kanske vinner det mesta i Classic-klassen, kan Flottiljstyrelserna "tvångsförflytta" båten till det vanliga kappseglingsgänget.

Det var det hela. Jag tror inte vi ska komplicera tillvaron med att göra en särskild regelbok för Classic-klassen. Det blir i vart fall rättvisare än LYS-segling. Vi har nog sjå med att hela tiden jobba med de vanliga klassreglerna, kontrollera kappseglingsfolkor osv. De som kappseglar är oftast ett gäng som känner varandra väl, och sånt här går säkert att lösa utan större problem.

Nu – fram med målarpenseln och vaxtrasan – det våras. Vi ses på de glittrande fjärdarna!

ANDERS OLSEN

Redaktörer för detta nummer

av Folkbåtsnytt är:

Hans Melcherson

Göran Svensson

Per Hörberg

Nummer 2/2007 kommer

i början av maj.

DEADLINE ÄR DEN 10 APRIL.

Välkommen med ditt bidrag.

Dags att börja krypa fram ur vinteridet. Rusta båten och planera för sommaren. Som vanligt kan folkbåtsklassen erbjuda ett stort antal varierande aktiviteter. Så många att en del kollisioner tyvärr ej kan undvikas. Vår Finlandeskader sammanfaller t ex med SM. Det verkar dock som om detta kommer att lösa sig ganska bra. Vi är så många aktiva nu att det räcker till båda arrangemangen.

Först en kort tillbakablick:

Årsmötet på gamla hurtigruttbåten Rygerfjord vid Söder Mälarstrand var som vanligt välbesökt och gemytligt. Ca 30 folkbåtsseglare kände pytt i panna med avec, diskuterade, bevitnade prisutdelning och njöt av Bert Höjers fina diabilder. Rygerfjords matsal och försalong är verkligen pärlor att ha sådant här i.

PUB-aftnarna har väl inte helt stabiliserat sig än, men på den första träffades 5 folkbåtsseglare. De är väl inte så dum idé att snacka bort en vinterkväll över en bärs och en matbit.

Båtmässan är inte helt färdigplanerad i skrivande stund. Som vanligt är ambitionsnivån hög, men frågan är om vi orkar med ekonomiskt att ha en båt på mässan nästan varje år. Tufft för en ideell förening. Vi får se om det löser sig i år.

Framtiden då:

27/3 18.30: Kurskväll: BÖRJA KAPPSEGLA. En snabbkurs för Dig som vill börja kappsegla. Vi lär ut följande: Så går en kappsegling till. De viktigaste väjningsreglerna. Grundläggande taktik. Grundläggande båttrim. Vikingarnas SS klubbhus, Djurgården, Stockholm. Kaffe/öl, macka till självkostnadspris. Anmäl några dagar innan till 08/51230323.

3/4 19.00: Vinterns sista PUB-kväll. Fartyget Kronprinsessan Märta mitt på Söder Mälarstrand. Ingen anmälan. Ta en bärs och kanske en matbit med andra folkbåtsseglare.

11/5 ca 19.00: Grillen är tänd i Vikingarnas SS hamn kvällen före Lidingö Runt. Lite snabbmat mitt i

båtruset.

Duka däck. Under försommaren kommer Folkbåt n.r 2 att få ny duk på ruff och däck. Vill Du vara med på ett hörn och lära Dig- kanske börjar det bli dags att byta Din egen däcksdud. Anmäl Ditt intresse till a_olsen@swipnet.se. Arbetet är planerat till försommaren och ske mest dagtid onsdag till fredag, men även lite kvällstid. Du får meddelande via e-mail om tidpunkter så är det bara att hänga på när Du har tid. Vi kan vara högst ca 10 samtidigt. Plats: Stolp-Ekeby Träbåtsrenovering, Vallentuna. Vägbeskrivning: www.stolp-ekebytrabatsrenovering.se. 25/6 -1/7. Renovera Folkbåt.

1 veckas renoveringskurs på Stensunds Båtbyggarskola (vid Trosa). Här kan Du verkligen med egna händer lära båtbyggeriets konst. Dessutom mycket trevlig vecka med olika alternativ på mat, boende och därmed pris. Vi fortsätter renoveringen av Folkbåt n.r 6 med att fintrimma och sätta dit den nya akterstaven, och ta bort den nedre halvan av förstaven och göra en ny. Dessutom följer vi parallellkursernas arbete med bordbyten, nitning, basning mm. För info och anmälan kontakta Stensunds Folkhögskola: www.stensund.se (klicka: kurs och konferens/sommarkurser/Renovera Folkbåt) eller 0156/53200.

30/6: Finlandeskader med landskamp, Hangöregatta och Öppet Finskt Mästerskap. Du väljer själv vilka delar av det hela Du vill vara med på. Obs även för turseglare. Kanske vill Du tursegla, och sedan gasta? 30/6 på morgonen lämnar vi alltså Granhamn (alldeles utanför färjehamnen Kapellskär), och ankommer Hangö 4/7. 5

7/7: Hangöregatta, Östra hamnen, spinnaker.

8/7: Landskamp HangöUdds Segelsällskap, norra sidan av Hangöudd, spirbom.

9-11/7: Öppet Finskt Mästerskap, HUS, spinnaker. Hemseglingen bestämmer var och en själv - ingen organiserad eskader.

Vid pressläggningen verkar ca 7 båtar klara för äventyret, varav ca 2 trailar över. Men fler är välkomna. Anmäl Ditt intresse till eskaderledaren Anders Olsen - 08/51230323.

Stockholmsserien:

12/5: Lidingö Runt. Även Classic-Folkbåtsklass som tävling i tävlingen. På kurskvällen 27/3 (se ovan) får Du reda på allt Du behöver kunna. Traditionell vårpremiär. Ska vi slå Expresserna och bli största båtklass i år?? www.lss.a.se.

26-27/5: Saltsjöbadsregattan. KSSS. www.ksss.se.

Vikingaregattan på Vikingarnas klubbholme Ekholmen alldeles utanför Vaxholm. Även Distriktsmästerskap. Bra generalrepetition inför SM, Finland, Guldpokal mm. www.vss.nu. 08/993416.

18-19/8: Gäddisregattan. Nyhet för året! Gäddvikens Segelsällskaps klubbholme Lilla Skratten straxt utanför Vaxholm. Classic Folkbåtsklass som tävling i tävlingen. Kom dit med Din Classic Folkbåt även om Du inte vill kappsegla. Bankappsegling på lördagen och distanssegling på söndagen. PUB, grill, dans till levande musik. www.gaddviken.se. 070/7789975.

15/9. Höstcupen. KSSS' intensivkör med 4 snabba kör på Baggensfjärden på lördagen, och söndagen fri för familjen. www.ksss.se.

22-23/9. Vikingarnas SS' inbjudningssegling. Vid VSS hamn, Djurgården. Sista chansen att visa att Du faktiskt är bäst. www.vss.nu. 08/993416.

Classic Folkbåt:

Som framgår av ovanstående ett rikligt program både för renovering och segling. Vore kul med många Classic-båtar på Lidingö Runt och på Gäddisregattan. Visa upp Din fina båt! Trä är ändå trä, sen får plastknuttarna säga vad dom vill.

STYRELSEN OSTKUSTENS
FOLKBÅTSKLUBB

OSTKUSTEN

AVSPÄNDA SEGLINGS- TILLFÄLLEN 2007

Kommande sommar: Tänkte mana alla ägare av träbåtar i Stockholm att komma med till Ingmarsös Sådrod-den, som är en avspänd tillställning första lördan i juli. Man seglar runt denna ö i mellanskärgården, vilket kan ta ett par timmar om man inte fastnar på någon genvägssten. Förra året vann Hans Thorlen före två andra Folkor. Planen är att segla och sedan trivas till tonerna som Ingmarsö Hafsbands mässingsgång trumpetar ut. Samling brukar vara vid Erikssons Båtbyggeri. Lördag 30 juni.

Dessutom kan roliga Runmarö Runt rekommenderas. En mängd udda små och stora båtar seglar runt och varje gång är mållinjen lika förvirrande placerad. Men det brukar spela noll roll vilket håll man går i mål - båda brukar räknas.

Senast var vi tre Folkbåtar och på kvällen ställer RYC till med ”regattamiddag” i bygdegården med god musik. Första lördan i augusti och mans tartar och går i mål på östra sidan. Lördag 4 augusti.

Helgeskader skulle vara kul att göra bara för att få segla mera. Ett okänt trevligt ställe på södra Näm-döfjärden är Rögrund med en liten hamn, en liten servering, ett vandrarhem och solnedgångsläge. Den som såg omslaget till Skärgårds-natur 2006 såg hur fint där är och att en Folkbåt låg där.

Till Rögrund kunde vi segla, inte bara kappsegla i maj. Hör av er för en an-norlunda sällskaplig Folkbåtsseglat.

CURT GELIN
S 449 ANTIGUA

Kurskväll: BÖRJA KAPPSEGLA.

Tisdag 27. mars 18.30 i Vikingarnas SS´ klubbhus på Djurgården i Stock-holm.

VSS kappseglingsskommitté och Ostkustens Folkbåtsklubb inbjuder till en kurskväll för Dig som vill lära Dig grunderna i kappsegling: Så går en kappsegling till. Viktigaste väjningsreglerna. Grundläggande båt- och segeltrim. Grundläggande taktik.

Öl/kaffe och macka till självkostnadspris. (Obs: Alla välkomna, ej endast Folkbåtsseglare)

Anmälan senast 23. mars till 08/51230323, 070/3917522.

Johan Rasin
VSS´ kappseglingsskommitté

Anders Olsen
Ostkustens Folkbåtsklubb



SKÅNE

I skrivande stund är det 2 grader ute och ett härligt strilande regn..... Man skulle kunna tro att det en klassisk novemberdag här nere i Skåne!

Vi ser framemot en intressant säsong med en höjdpunkt vecka 27, då Int. SM går av stapeln på Råå i norra Öresund. Se också den officiella inbjudan i Folkbåtsnytt. SM blir av modell 3-3-2, dvs kappseglingar torsdag-lördag. Mer info hittar ni på www.rhss.m.se, där löpande information kommer att finnas när våren närmar sig.

Det har och kommer att ske en del ändringar 2007. Jag har tagit över efter Gunnar Lindqvist som Ordförande i Skånes folkbåtsflottilj. Självklart kommer Gunnar att vara kvar i vår styrelse som sekreterare. Erfarenhet från erfarna seglare ska man ta vara på. Vår hemsida får ett nytt utseende inom kort, dels mer effektiv och framför allt så slipper vi dom hem-

ska "bannerna i miljön"! Ett ok på våra axlar har släppt.....snart. Vår nya webmaster Ole Formare står för värdefull kunskap och ett intresse som gör det möjligt.

Vårt kappseglingsprogram 2007 är:

- 1). Pokalseglingarna i Lomma 12-13 maj
- 2). Lagunen Cup (i skrivande stund ej fastställt)
- 3). Int. SM på Råå 5-8 juli
- 4). Hven runt Bankkappsegling 12 augusti
- 5). Saltholm runt 25 augusti

Det seglas om Bertil Lindahl's pokal, dvs bästa bankkappseglande båt i ovan nämnda seglingar och Ranking Skåne, Skånes seglarförbund's pokal för

bäst seglande båt totalt över året. Där finns såsom Guldpokalen, klubbseglingar och även andra riks/region kappseglingar.

Vårträffen i år infaller onsdagen den 11 april kl.19.00 på Råå. Vi ses på museet för en titt som varar ca 1 timma. Därefter går vi till RHSS's klubbhus för en fika och får där information angående sommarens stora begivenhet, SM! Flottiljen står för entré och fika. Anmälan sker till Patrick Öberg på patrick_oberg@yahoo.com eller 0704-258219. Samäkning kan ordnas vid problem med transport. Vi välkomnar seglare från andra flottiljer att delta på vårträffen.

Bästa hälsningar,
Patrick Öberg
Swe-1300 Grevinden
Lommabuktens seglarklubb



V Ä S T K U S T E N

Vad händer på västkusten i februari?

Jag tänker direkt på två saker: Båtmässan och sportlovet.

Sportlovet har precis börjat när jag sitter här och skriver men båtmässan pågår för fullt.

I år blev det ingen plats för någon folkbåt men en snygg poster hänger i Västkustens seglarförbunds monter. Mitt emot står några jollar. Snyggast av jollarna är en ny OK-jolle som är gul med ett fantastiskt trädäck, det var nog ingen som gick förbi utan att känna med handen på det däck! En liten bit därifrån har Västkustens träbåtsförening sin utställning. Bland alla båtar i möbelskick sitter en tjej och renoverar sin andunge. Frågan är väl bara hur mycket hon fick gjort egentligen med alla som stannar och frågar vad hon gör. Jag får ju erkänna att jag frågade jag också, bara lite... Nytt däck skulle på samt renskrapning invändigt.

I de större hallarna står folk i kö för att kliva på och titta in i stora segel och motorbåtar.

Här kan man få en del uppslag till nya projekt, en motorbåt jag tittar in i har en stjärnhimmel gjord av lysdioder i taket, två duschar, två platt TV, GPS plotter både ute och inne samt ett elektrisk justerbart fotstöd på förrarplatsen. Här ligger jag lite efter med min fotogenlampa, vattendunk, radio, pappers sjökort och manuell rorkultsförlängare. Får jobba lite på det...

Vad händer innan båtmässan?

Vi hade årets första pub kväll på GKSS (sista fredagen varje månad). Vi som kom hade trevligt, åt en bit och lyssnade på kvällens band.

Vi pratade en del om årets storm, som någon döpt till Per. Jag tror de flesta var väl förberedda med förra stormen fortfarande i minnet. Jag såg i alla fall inga större katastrofer i hamnen när jag skulle kolla båten efteråt.

I slutet av november hölls årsmötet. Vi pratade om sommaren som gått, kommande aktiviteter under 2007, prisutdelning och avslutade med en bildvisning av många fina bilder tagna under SM på Marstrand. Årets cup vinnare blev SWE 1359 Pelle Fälth, Peter Källström och Max Maupoix. Gåsungens pokal till bästa debutant erövrades av SWE 1361 Michael Kjellberg.

Planerade aktiviteter under vintern (även på hemsidan):

Regelkväll med Charlotte Greppe på LSS torsdagen den 29/3 kl 18.30.

VIP afton på Viking Yachting onsdagen den 21/3 kl 18.30

After work på Restaurang Långedrag fredagen den 23/2, 30/3 och 27/4

SEGLARHÄLSNINGAR
PER BÖRJESSON, FOLKBÅT 771

KASSÖREN HAR ORDET.

Du som ännu inte har betalat 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 betalat.

Göran Svensson

DET RYKTAS

- att GYS (=Gaff Yacht Society) har vissa planer på att införskaffa en träfolka för kappsegling. Ska bemannas av ungdomar.....

- att Klas Heglert i Östersund är på gång att köpa plastfolka igen.....

Classic Folkbåt Samlade tips och idéer



Hur skall man sköta och underhålla sin folkbåt på bästa sätt? Det finns förmodligen lika många idéer om detta som det finns folkbåtsägare. Men för att underlätta, inte minst för nyblivna folkbåtsägare, har vi samlat ihop och sammanställt ett antal artiklar om underhåll och reparationer av träfolkbåtar.

Ett måste alltså, för alla nyblivna folkbåtsägare, men också en användbar dokumentsamling för gamla erfarna folkbåtsrävar. Hur man fixar sitt slitna däck och vad man skall göra åt dåliga röstjärn är bara några av de cirka 20 artiklarna. Med tiden hoppas vi att det skall bli många fler genom att fånga upp goda idéer och genomförda projekt hos medlemmarna.

Du som inte redan har beställt, kan nu få ditt exemplar för omgående leverans genom att sätta in kronor 160:- på plus(f.d.post)-girokonto 4375845-7, Svenska Folkbåtsförbundet. Priset är självkostnad för framställningen och inkluderar porto. Ange "Tips och idéer" på inbetalningen och glöm inte namn och adress.



Folkbåtens vinge av stål

Sören Bäckman har i många år hållfastberäknat SAABs flygplan. Det var bakgrunden som beräkningsingenjör som fick honom att envist hålla fast vid sin vision - att förse folkbåten med en stark vinge att hissa segel på!

- Jag mötte ett visst motstånd, säger Sören lugnt en varm novemberdag år 2006. Tio års processande med skeptiska folkbåtsvänner från Tyskland, Danmark, USA och annorstädes. Men efter att ha gjort en profilritning och byggt en demonstrationsmast med rätt vikt- och styvhetsfördelning från fot till masttopp, så var stenen i rullning.

- Min idé att ta fram en aluminiummast som var likvärdig med en bra trämast, fortsätter Sören och tillägger: Och det lyckades jag bra med! Lasse Järv, safirseglare var behjälplig med viktiga deformationsberäkningar. Det är jag tacksam för, säger Sören glatt.

Från år 2001 seglar så allt fler folkbåtar med aluminiummaster som det går att vinna SM med. Kanske också guldpokal och annat på den internationella arenan så småningom. Reglerna är mycket mer strikta för aluminiummasten, än för trämasten. Ett exempel är att en aluminiummast ska läggas med bockar under mätmärke 1 och 3. En tyngd om 25 kg sätts vid mätmärke 2 och kontrollen gäller hur mycket masten böjer ut. Detta ska motsvara den trämastnorm man utgått från.

Men varför hamnade du just i en folkbåt, Sören?, undrar Folkbåtsnytt.

- Pappa hade en skärgårdskryssare och en av hans kompisar



Sören Bäckman, alumastens fader

seglade folkbåt redan på 40-talet. Detta ligger nog i botten som en inspiration, minns Sören.

- Jag har seglat folkbåt i 50 år och då på 1950-talet föll jag för rymden i denna stora båt! Jämförelsen gjordes mot min första segelbåt, draken. Sedan, fortsätter Sören, var det ju så att folkbåten var en stor klass i Linköping på den tiden. Med en skarp elit som gjorde det svårt att placera sig väl!

- Vi familjeseglade under 1960-talet i Östergötlands skärgårdar och sedan blev det ett fritidshus vid norra Vättern. Då blev det mest dagseglingar med folkan.

Sörens tre folkbåtar sedan 1950-talet har varit 729 "Selona", 165 "Bärlan" och 1251 "Min och din 2". Den senare såld samma dag i november 2006 som intervjun gjordes! Sören har nu avgått som aktiv i folkbåtssammanhang, men han är glad att sonen Björn har kvar sin folkbåt. Så det lär bli en tur då och då!, hoppas Sören.

Tack för din historiska insats Sören så att "folkboats forever" ska kunna gälla bortom formen av en slogan. För folkbåten i tiden - en vinge i stål!

PER HÖRBERG

fjäder, som gått av. Den går att laga provisoriskt och vi är med i matchen igen!

Så börjar nästa äventyr, nämligen att försöka få tag i reservdelar till denna vinsch. Något artikelnummer går naturligtvis inte att hitta på den. Folkbåtscentralen anger inte heller vilken vinsch det är på hemsidan, men Erik Andreassen upplyser om att Folkbåtscentralen använder Andersen Winch Classic 102 (ett noll två). Andersen vinschar säljs också genom den svenske agenten Navimo Nordic AB i Henån.

Titta gärna på Andersens hemsida, så får ni en uppfattning vilken djungel detta med vinschar är: <http://www.andersenwinches.com/Winches/Classic/Intro.aspx>

Med hjälp av en större skiftnyckel och en gummiklubba kan man ta isär vinschen och upptäcker en enkel men robust konstruktion - se bild.



Olyckligtvis är det en glipa mellan toppen på vinschen och trumman och där kan det komma in vatten. Det är säkert inget större problem normalt, men där står någon centiliter vatten för jämnas och den ovannämnda fjädern kan, om man har otur, stå i vatten en hel vinter. Det finns också en läsklack till vinschen och den tar också en hel del stryk. Alltså, inspektera Din vinsch i vinter och se till att den inte har vatten stående i sig. Torka ur och olja in istället!

Om olyckan varit framme, kan man köpa en ny fjäder för ca 125 kronor/styck eller en sats med fjäder och klack för ca 350 kronor. Till detta kan det vara klokt att införskaffa en extra läsbricka, som kan gå sönder om man håller på att meka med läsklacken.

DONALD BRATT
Numer expert
F-SWE-1358 Sjungfrun

Vinsch-strul

Livet leker när man seglar höstregatta i 3-5 sekundmeter och Amanda, Grådask, Majolica, Matilda, Olivia, Slow motion och de andra surrar som bälgetingar runt Sjungfrun.

Vad kan då ta ner en gammal

folkbåtsseglare på jorden igen? Jo, vinschen slutar plötsligt att fungera. Att jobba med en folkbåtsflock med handkraft är inte så lätt skall det visa sig.

Efter att ha skruvat isär vinschen, så upptäcker vi en liten

Varför seglar vi folkbåt?

I förra numret av Folkbåtsnytt efterlystes bidrag på ovanstående tema.

Jag känner mig kallad att föregå med gott exempel och uppmanar läsaren att tipsa mig även om dina skäl till att segla folkbåt, så att jag får intervju dig!

Som sjöscout seglade jag Stortriss, Monark 44 och 540 efter att ha vuxit upp med diverse segeljollar. En av ledarna, Bengt, hade en träfolka. Vit, elegant och så snabb att han bara kunde ha stören hissad och ändå segla ifrån oss andra. Hissnande!

Men i karriären ingick inte bara klättring i yrket – här skulle det seglas i allt större båtar i alla möjliga sammanhang. Norlin 34 i ett antal Gotland Runt, 3/4- tonnare i VM, Joule 44 och Arconor i ändå fler Gotland runt, 50-fotare i Västindien, 80-fotare och trimaraner i skärgården.

Drömmen om en egen 40-fotare fanns där mest hela tiden. Men familjen var inte lika sugen och jag fortsatte att segla med andra. Härligt och bekvämt, men det saknades något.

Sommaren 1999 gled vi förbi en hel drös av IF-båtar på Mysingen och jag kände en längtan efter något mindre, mer behändigt. I augusti samma år ringde Donald och behövde en gast till Getfotsregattan. Det var väl meningen helt enkelt.

Mycket kappsegling blev det och bra gick det. Men två episoder avgjorde nog mitt val att äga en egen folka. Angöringen av Marstrand 2002 och hemseglingen från Hangöregattan 2003. Någon dag före första start på SM seglade Torben och jag Donalds båt, tillsammans med ett par tonåringar, från Stenungssund till Marstrand.

OSO 16 m/s och vi kryssar in söder om Kråkrona, söder om Åstol. Där det är som värst är det bara 200 meter mellan klipporna på Pjäskan och de låga skären syd Kråkorna. Havsbotten grundar upp bra innan detta sund och vå-

gorna från havet tornade upp sig. De var höga, riktigt höga. Det kändes som att om ett flockskot skulle lägga sig i beknip om vinschen, då var det klippt!

Vi kryssade friskt genom detta sund och föll av mot Norra inloppet som adlade sjömän!

Hemseglingen från Hangö, sommaren efter, blev en premiär för mig. Att segla en längre sträcka själv. Efter en god middag med gänget drog jag iväg vid 19-tiden i strålande sol och frisk vind från nord. Det gav sjölä och ett utmärkt utgångsläge för att segla långt på natten. Först några slag i den trånga leden nordvärt, efter ett slag drog leden västerut och jag slackade på skoten och njöt.

När jag passerade Jurmo i gryningen var jag trött, men lycklig. Genade in mot Kökar och la ankar där i ett sund några timmar. Sedan vidare i svagare vindar mot Rödhamn där jag la mig som ”en vanlig seglare” och sov skönt en hel natt.

Efter ett antal sköna år tillsammans ombord på ”Sjöjungfrun” kändes det helt nödvändigt att äga en egen folka. Detta förstärktes av att såväl dotter som son seglat mycket IF på sina konfirmationsläger med KSSS under åren 2000 och 2002 – och gillat det. Det är klart att familjen skulle ha en folkbåt!

I folkbåten sover jag
härligt om natten

Mot klinkbyggda borden
hörs kluckande vatten

Och sömn utan kluck
kan till sjöss jag ej få

Och kluck utan klink
kan omöjligt uppstå

Evert Taubes Folkbåtsvisa

Med hopp om en snar vår
PER HÖRBERG

WWW-TIPS

Våra mätbrev finns hos
Seglarförbundets hemsida:

www.ssf.se/tk/matning/matning.html

Där kan man även adressändra
och göra ägarbyte. En annan sida som
kan vara värt att besöka är:

<http://www.blur.se/fordommar/>

och läs vad folk anser om Folkbåts-
seglare (och andra seglare med för
den delen)

TRÄBÅTSSEGLARENS VÅR-KOMIHÅG.

Vill Du att Din båtbottn ska uppnå pensionsåldern? Här då en lämplig vår-rutin - ca 1 eller 2 timmars arbete:

Några veckor före sjösättningen:

Håll en matsked rå linolja längst förut och längst akterut i varje land. Och komplettera där det inte rinner vidare i landet. Det ska rinna ända till midskepps, annars är det skit under spanten - rensa.

Sätt en trasbit i våghålen i förligaste bottenstocken i kölsvinet, och höll i minst 5 liter (gärna 25 liter) rå linolja för om den. Låt den suga in i alla sprickor minst några timmar. Flytta trasan till nästa bottenstock - oljan rinner dit. Vänta minst några timmar - flytta trasan till nästa bottenstock... osv. Längst bak i kölsvinet får oljan ligga kvar minst en vecka.

Någon dag före sjösättningen:

Ös ur oljan och torka torrt med en rulle hushållspapper. Samma olja kan användas år från år. Oj vad kölplankan och hela bottenkonstruktionen blev glad! Linoljan tränger in i alla springor där annars vatten skulle ha trängt in. Mindre risk på sikt att botten fryser sönder och ruttar.

För övrigt: Tät alla glipor och läckageriser i däck och rufftak med t ex Sikaflex. Runt röstjärn, ruffhorn och liknande utsatta ställen t ex. Se Classic Folkbåts-pärmen.

Ja sen är det bara att måla på lite färg och fernissa så båten blir riktigt fin.

ANDERS OLSEN

Classic Folkbåt

Mina kolleger i Holland på tidningen Waterkampioen har fixat sig ett drömprojekt - renoveringen av Marina Folkbåt nr 1 i Holland byggd 1946. Dom ska komma med en rapport om bakgrunden och nuvarande status. Men jag var ombord i höstas och kollade och oj oj vilken dröm. Men dom har ju haft en båtbyggare på att få den i skick. Det går också att läsa om man hajar holländska på www.waterkampioen.nl I vinter ligger hon i sjön i en insjö och har klarat alla stormar.

Curt Gelin S 449 Antigua

Folkboat Marina, 1946

The first Dutch folkboat ever begins her second life thanks to the Dutch yachting magazine Waterkampioen

Marina was the first Dutch folkboat ever built. It was mister Aten, who had a big merchandise in Scandinavian timber, who appointed in 1946 Scheepswerf Kraaier in Zaandam to build the boat for him. Aten managed to buy a beautiful piece of Russian pine in the second world war and decided to keep the tree to celebrate the end of the war by building a folkboat from it.

As the folkboat was not a class of its own in Holland, Kraaier – who was not only a shipbuilder, but also a designer – decided to alternate the rig of the boat. In stead of the original rig with a relatively small jib, Marina got a rig with one pair of spreaders and a big genoa. This way the boat would fit bet-

ter within the RORC-rules which were common used in Holland by that time. Kraaier did a good job, because Marina won a lot of prizes in the late forties and fifties. In the early fifties the boat was sold to mister Van der Waals, who owned her for a long time and was a very good racing-sailor. She won the ‘Verbondsbezem’ (which is the highest annual prize for a class, given by the Dutch Yachting Association) several times. Van der Waals also made big journeys with Marina. Most of them to Britain and Scandinavia, where he used to put her on a freighter that brought the boat back to Holland. (In those days holidays of three weeks were considered to be long.)

After Van der Waals, Marina had a lot of owners, which is never a pro for the maintenance of a yacht. The Dutch magazine Waterkampioen found Marina in 2001 and decided to buy the boat.

The magazine just sold its former yacht, a grp Contest 30 from the early seventies and wanted to have a wooden boat in stead of a polyester one as a successor.

Although Marina was inspected by an expert, the state of the boat proved to be much worse than expected. Marina was transferred to Rexwinkel Jachtbouw, an expert on building and restoring wooden yachts. After stripping the boat it became clear that a lot of work had to be done before she was ready to sail again. The goal at that time was to get her – at least – sailing for the Dutch Classic Yacht Regatta (the biggest regatta in Holland for classic boats) in 2003.

First the iron ballast was removed, than the whole structure of the boat (stern, keel and stem) was renewed. The – not original – plywood deck was removed and all of the frames were renewed. All the planks under water were removed and replaced by new ones, a new deck was layed and the cabin was restored to its original shape. All the work was done by Rexwinkel Jachtbouw with – where possible – the help from the editorial staff of the Waterkampioen-magazine. In this way the restoration of the boat was completely covered in the magazine over a period of two years.

By 2003 Marina indeed was ready to take part in the Dutch Classic Yacht Regatta. However there was no interior in the boat, the cockpit was completely empty (with a few ‘emergency-seats’ for the crew) and the mast was still not original (deck-stepped). She also carried her old sails: a set from the fifties, made by Ratsey and Laphorne, from the days that Van



Classic Folkbåt

der Waals won many regattas with the boat. Only one day for the races started, Marina tasted water after a period of almost three years ashore. It was a small miracle that the hull proved to be watertight. At least: when she did not heel. During the first race the next day water poured in through the old planks above the waterline. However the Waterkampioen-crew managed to keep the boat sailing and as dry as possible. After three days of racing Marina ended second in her class and second overall. A superb result in a field of over 150 racing yachts.

After the races Marina was taken to Rexwinkel again. A few planks above the waterline were replaced, an interior was made (to the original drawings and in solid mahogany and oak), and the woodwork in the cockpit was finished. Also the deck-stepped mast was altered to a mast that goes through the deck. After finishing, the Waterkampioen-magazine used Marina for sailing tours around Holland and testing of equipment. The ultimate goal however was the 2005 edition of the Dutch Classic Yacht Regatta. For this edition Marina got a new set of sails. Made by te Dutch sailmaker Van Vliet in Dacron, but with an authentic look. In the sails also the new number of Marina: NED 1, given to her by the Dutch Folkboat Association, which was founded two years before. In the 2005 edition (with a lot of wind; one of the yachts even sank) Marina ended first in her class and second overall!

2007 is the year of the 10th anniversary edition of the Dutch Classic Yacht Regatta. Of course Marina will be there. Because the ultimate goal still stands: to take first position overall... And maybe in the future it will be possible to do some international racing with the boat. Therefor the Waterkampioen-staff is considering a second, folkboat, rig. There are also plans

for an IRC-rating of the yacht.

Restauration of the Marina of course has been an expensive job. However, because the boat is owned by the Waterkampioen-magazine and therefor a 'company boat', you cannot compare it with a restauration job done by a private person. The cost of the job is only little lower than the cost for a new wooden folkboat. But there is also another side to it. The whole 'Marina-story' provided the magazine up till now with over 200 pages in total. And when you

divide the cost over the subscribers of the magazine (50.000; Waterkampioen is a two-weekly magazine) you will end up with 25 cents per subscription per year... For that amount of money it would have been a shame to have Marina finished in someones wood-stove. Last year Marina was officially appointed 'Sailing Monument' by the 'Dutch Sailing Heritage Society'.

JAN BRIEK,
editorial staff Waterkampioen



Websites

www.waterkampioen.nl
www.rexwinkeljachtbouw.nl
www.folkboot.nl
www.dcyr.nl

JO - JO. MYCKET KONSTIGT FOLK.

Renoveringen av Folkbåt n:r SWE 2, Jo-Jo – världens näst äldsta Folkbåt – fortskrider. Faktiskt i ganska hög takt eftersom vi var två som jobbade på den i höstas, se nedan. Skrovet är nu helt klart och även nytt rufftak. Följande har bytts: Kölplanka, förstäv, akterstäv, akre knät, 7 bottenstockar, 13 spant, 35 meter bordläggning, samtliga skruvar, balkvägarna och listerna på rufftaket. Båten är helt renskrapad, så när däcksplanken är påspikade kan oljning och lackning göras invändigt. Sittbrunn mm täcks då med plast så att det blir helt dammfritt inne i båten. Parallellt med ytbehandlingen invändigt kan då dukning och övrigt göras utvändigt.

Men detta är världsiga ting. Den här gången tänkte jag skriva om alla märkliga och härliga människor man stöter på när man gör en sån här grej:

Sven Matton. Tack för att Du ställde dit rikthyvel (till nöds också planhyvel), bandsåg med fällbart bord, bordssåg, bänkbandslip mm i min verkstad. "Dom kan stå där så länge – jag har ändå inte plats för dom". Vilket erbjudande – vilken nytta jag haft av dom. Vilken väldigt trevlig liten rikthyvel t ex. Nästan lika trevlig som Sven. (Kan man vara lika trevlig som en rikthyvel – det låter lite svajigt?) Sven som är storfixaren inom GYS lever verkligen upp till sitt rykte att vurma för vårt kulturarv av gamla träbåtar.

"Det här är Mattias på Livsutveckling AB. Vill Du ha en praktikant?" Först trodde jag han ringt fel, men efter ett tag hade vi snackat ihop oss, och sedan jobbade Lasse ihop med mig halvtid nästan hela hösten. Gratis. Dealen var att jag skulle lära Lasse båtbyggeri mot att jag fick den hjälp det innebär att ha en praktikant. 50-åriga Lasse hade tröttnat på att vara

brevbärare, och magen krånglade. Finsnickeri med lite båtbyggeri instoppat hägrade. Det hela satt som gjutet eftersom jag just blivit av med min båtbyggarhjälp – Eric båtbyggare måste ägna sig heltid åt studierna på KTH och hade inte tid längre att hjälpa mig då och då. Vissa moment måste man ju vara två om, t ex nitning. Vi trivdes bra ihop, Lasse och jag, och han lärde mig det mesta om gamla flipperspel, cigarettändare, och gud vet allt som han samlar på. Tyvärr var jag inbokad för jobb på Färöarna som vanligt på vintrarna, annars hade väl båten varit klar nu.

Det finns alltid någon som kan. Även dom mest udda saker. Gamla Seagull-motorer t.ex. Magnus är flygmekaniker, men har Seagull som sin hobby. Kan allt om Seagull. Och delar fixar han från England eller nån annanstans ifrån. Den gamla Seagullen som följde med båten helrenoveras nu alltså och ska gå som en klocka och glänsa som guld. Däremot ingen ommålning – gamla antikviteter målar man inte om. Den blir nog pricken över i när båten är klar.

Galvade och splitsade vant och stag – var får man tag på sånt? Pille Repmakarn i Stockholm ruskade på huvudet. Omöjligt. Men man

vet ju aldrig med Pille, han har ont i lederna och kan vara lite tjurig ibland. Negativt besked från Viking Yachting i Göteborg också. Och Toplicht i Hamburg. 7 mm wire ska det vara till råga på eländet. Varför inte 6 eller 8 mm??

På "Vonin" i Fuglefjord här på Färöarna fick jag dock napp. Vonin tillverkar och servar fiskeredskap. Stora grejer! Man höll just på och trollade över en snörpvad till en större fiskebåt. Stor som några fotbollsplaner. Dom fångar sill med den. Letar upp ett stim, kör runt det, snörper åt, och pumpar sedan upp sillen med stora pumpar. Tur att Atlanten är stor. Bogi hade naturligtvis bara 6 och 8 mm wire hemma, men kanske kunde leverantören sända en stump 7 millimeters. Wiretrummorna dom köper är på 1000 m wire, så jag är ju inte nån storkund precis. Man får köra med att man är doktor, då brukar folk göra som man säger. Man blir ju lite härdad att vara besvärlig också när man håller på med såna här udda grejer.

Men tacka vet jag lite udda och konstiga människor – vad tråkig världen skulle vara annars.

Keep renovating!

ANDERS



Classic Folkbåt

FOLKBÅTAR I FOLK- REPUBLIKEN KINA

När jag skulle åka på jobb i Kina var det allmänna skämtet att jag skulle hitta ett Folkbåtsvarv i Kina.

15 år senare blir det verklighet. Varvet heter "Chen's wooden ship workshop" och ligger i staden PuTuo på ön ZhouShan litet söder om ShangHai. Denna provins heter ZheJiang och är mest känd för silkesvaror. I staden NingBo har Ericsson byggt en av de första AXE-växlarna i Kina.

Varvet har traditioner från i början i av 1900-talet och bygger dessutom djonker (!) och diverse modellbåtar och halvmodeller.

Jag har haft kontakt med Mr. Chen på varvet. Han svarar prompt på email: censhichuanye@yahoo.com.cn

En nybyggd folkbåt i trä ligger på mellan 250-300.000 kronor, lite beroende på träval och i vilken omfattning båten färdigställs i Kina. Mr Chen kan sätta på beslag och dyliskt på båt och mast, men det mesta måste skickas från Europa. Sannolikt lönar det sig att göra de arbetena hemma. En köl kan dock gjutas i Kina. Roder gör man också få från Kina. Frakten går på mellan 20-25.000 kronor.

En fråga om lokal mätman kvarstår dock.

En tysk Folkbåtsseglare har slagit till på en båt med teakdäck – se bilder.

Detta kan vara en möjlighet att få en träfolka till rimligt pris.

DONALD BRATT
F-SWE-1358 Sjöjungfrun



International Swedish Championship Nordic Folkboat and IF-boat

Råa Helsingborg Segelsällskap, July 4 – 7 2007



/OPTIMERA/

BILTEMA Scandlines

HOLMS

SEGLINGSBÅD
ankaret
FOLK

af marlin

www.rhss.m.se

Allmän information

Inboxering

Inboxera som kan bokas på Sandegården, tel 042-10 20 00
Helsingborgsvandrarhem, tel 042-13 11 30
Förteckning över hotell finns på Helsingborgs turistinformations, www.helsingborg.se, tel 042-10 43 50.
Fåll Camping, Fållsvädd, ca 2 km från hamnen, tel 042-10 26 00
Tält kan placeras i anslutning till RHSS klubbhus.
Begränsad möjlighet att ställa upp husvagn och husbil på utvisad plats i hamnen. Dusch och WC finns på klubbhuset och i hamnen

Mat och ölserver

Fållvägen, ölserver
Förservering Ankaret, Råå ca lördagskvällen, tel 042-26 22 02.
Träsk på Råå, Rååvägen, tel 042-26 29 28.
Fåll Yndibar, Gamla hamnen, tel 042-26 22 56.

Rättor, segel och tillbehör

Hjertmans på Fåll
Li-Mann
Lind-Segel, Norta hamnen Helsingborg, tel 042-29 02 45.

Rättigt

Holmsvare, + 46 42-26 81 40
Spelman, + 46 703-85 35 44

Om du har några frågor angående mästerskapet, kontakta:

Lars-Eric Pettersen	+ 46-40-657 81 87
Bengt Larsson	+ 46-703-85 11 70
Patrick Schander	patrick@schander.org
RHSS kansli	+ 46-42-26 17 68

KAPPSEGLING

Förberedelserna för den kommande kappseglingssäsongen börjar komma igång. För kappseglarna kan det bli ett mycket intensivt år! Det finns möjligheter att segla på alla Folkbåtsvatten jorden runt – Finland, Danmark Tyskland och USA.

Först en större ändring av programmet – Guldpokalen har flyttas till Folkbåtarnas Mecka – Kerteminda. Svendborg drog sig ur och Kerteminda Sejlklub tog över. Detta får nog räknas som en fördel, då det faktiskt går att ta sig från

Råå, Helsingborg, till Kerteminda med båt på 2-3 dagar.

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

Seglarhälsningar,
DONALD
F-SWE-1358 "Sjöjungfrun"

PS. En uppdaterad tävlingskalender finner Du på:

www.folkbat.se/regattor/index.html

TÄVLINGSKALENDER

Int. SM i Råå (Helsingborg) 2007.07.04–08

Råå-Helsingborgs SS har aviserat att de kommer att arrangera 2007 års internationella SM. Detta blir ett samarrangemang med IF-båtarna. Nu är vi tillbaka till den klassiska v27. Se inbjudan i tidningen. Mer detaljer på hemsidan framöver:
<http://www.rhss.m.se/>

Hangöregattan, Landskamp och öppna finska mästerskapen 2007.07.05–11

Anders Olsen skriver mer om detta evenemang i detta nummer av Folkbåtstnytt.

Man måste, naturligtvis, inte ta hela paketet, men för landskampen behöver vi veta hur många vi blir. Hör av Dig till Anders Olsen om Du är intresserad.

Guldpokal i Kerteminda, Fyn, 2007.08.15–18

En större förändring i programmet – Kerteminda tar över ansvaret för Guldpokalen. På grund av det korta varslat, blir tävlingen litet kortare än vanligt, med två seglingar inplanerade per dag.

San Francisco Cup 2007.09. 16–22

Två anmälningar har kommit in till våra tre platser. Vi har meddelat att vår tredje plats står till förfogande för arrangören. När detta går i tryck har anmälningstiden gått ut, men hör av Dig om Du är intresserad. Eventuellt går det att ordna!

Sessan Cup i Jägerspris (Danmark) 2007.09.22–23

Sessan Cup ser ut att återuppstå – trevligt! Vi har inte fått någon inbjudan, men preliminärt verkar den seglas 22 och 23 September, 2007. Tyvärr verkar den krocka med San Francisco cup. Vore ändå bra om Sverige kunde få med ett lag. Eller så tar man sig direkt från Kastrup till Jägerspris...

Finding the sailor within you – and a Nordic Folk Boat

AV DAVID KETTLEWELL

Varför Folkbåt? Jo, havet lockar!

Sista söndagen i augusti blev Dagmar och jag bjudna av Esa, en finfin finländare jag har lärt känna, på en dagstur i sin Folkbåt av trä.

Jag hade inte seglat sedan 30 år tillbaka, då jag hade en egen liten segelbåt i England. Jag hade inte ens ägt en båt sen 20 år, då jag bodde i Norge. Jag kunde inte riktigt uppleva den tidsvattensfria Östersjön som riktigt seriöst, efter att ha blivit van att fiska egen föda i Nordsjön. Men det är klart att när man en gång bott på en liten fiskarö så saknar man havet, och kroppen kom ihåg precis allting som om det vore bara igår.

(Folkbåten är förresten samma båt som användes i filmen, 'Att angora en brygga' - du vet, en riktig segelbåt...)

Esa var så pass generös att jag fick vara styrman under 8 av de 9 timmar vi seglade. Det är helt enkelt det bästa som har hänt min kropp sen hjärtinfarkten för fyra år sen, ja, kanske t.o.m. i livet över huvud taget...

Esa höll på att leka med tanken att sälja sin båt. Det hade aldrig fallit mig in att nåt sånt skulle kunna vara inom min 'köpkraft', men priset han nämnde som gängse var en tiondedel av det som jag hade väntat mig, och plötsligt föddes tanken att på ett eller annat sätt skulle jag kanske kunna ha råd med en själv. Till slut skulle han inte sälja, vilket är bara fint, så jag började titta på annat håll.

Så började de hemska kvalen i valet mellan trä och plast. De flesta menar ju att det är för mycket att bestyra med trä, men plastversionen av samma båt kostar två eller tre eller fyra gånger så mycket och var helt enkelt ur sikte för mig. Jag kände att jag skulle kunna klara av att stryka en gång om året, men att skrapa var helt enkelt inte realistiskt.

Då var det plastbåtar på 5-6 meter som gällde: de är fina på sitt sätt, priserna är överkomliga och de skulle säkert tillfredsställa mina behov av motion och frisk luft, men de var helt enkelt ingenting som när jag känner skulle vilja vistas i under en dag eller två, och när man en gång upplevt 8-metersvarianten, så visste jag att om det överhuvudtaget fanns en möjlighet att skaffa en för mig själv, så skulle inget annat vara rätt för mig.

Och så plötsligt fanns hon där på en webbsida: Lotta Svärd: en av bara två som fanns till salu i hela norra Sverige, byggd på Ulvön, däckat målat i min älsklings faluröd, i Järnasklubb nära Nordmaling, bara ett par timmars bilväg härifrån, priset på 25.000 kr. Kunde jag precis klara med hjälp av ett lån från JAKBanken - ingen ränta, de bekostar lånet genom att jag sparar lika mycket pengar som jag avbetalar, också det utan ränta, men det blir bra ändå, och jag får inte bara lånesumman utan när det är slut får jag samma summa igen som sparbelopp.

Så Dagmar och jag tog en dag för att åka upp och titta: och ja! - hon var allt jag kunnat önska mig av en båt - stor och rymlig med kök och fyra bristar, men lätt att hantera, stabil, snabb, repen nötta till mjukhet men inte slitna, yfernissan lite nött, men allt som allt helt sjösäker, t.o.m. motorn startade vid första försöket, nåt jag var aldrig med om under min tid som motorbåtsägare i Norge

Men viktigast av allt för mig var att Peter - förra ägaren - hade skrapat bort den vita färgen på utsidan och ersatt den med tjära, linolja och terpentin på det gamla viset, så att framöver behöver man bara stryka på samma blandning utan att skrapa ... Och Patrick, kontaktpersonen på båtklubben jag håller på att gå med i, själv

snickare och tidigare båtbyggare, säger så uppmuntrande, 'Allt det där med träbåtar, vet du, det är lite överdrivet: man håller på så mycket man orkar och sen får det vara bra'.

Så vi använde Peters dator för att överföra pengarna som Dagmar skulle låna mig tillfälligt för att köpa Lotta, och si! jag var segelbåtsägare igen. Dagmar och jag åkte tillbaka till hamnen och bara var där ett par timmar innan vi körde hem för att ordna det praktiska.

Vännen Keith är utbildad friluftsläro och erfaren seglare, bergsklätrare, grottforskare, kanotist och allt sånt där, och han tyckte det skulle vara kul att vara med och segla ner Lotta till hennes nya hem. Han hade fyra dagar, torsdag till söndag, det borde ta bara två, men denna 100% marginal kändes bra att ha.

Keith och jag träffades med två bilar i Mjällom, lämnade hans där och körde i min till båten vid Järnasklubb, med ankomst på torsdagskväll för att sova i båten och komma i gång tidigt nästa morgon.

Väl ute bland vågorna, upptäckte vi snart att vi drog fördel av 'tampen' av den kulning som vi viste blåste längst uppe i Botenviken, vilken gav oss en stadig stark bris på kanske 8 m/s, och vågor som var 2 m höga. Det såg ut som sånt som man ser i engelska filmsnuttar som ska göra att man ger en donation till Sjöräddningssällskapet, men Lotta bara rider ovanför allting på det mest otroliga sätt - rörelsen är kontrollerad och regelbunden, ingen stänk kommer in i båten, två gånger på sex timmar kände jag en enda droppe vatten på kinden, det finns helt enkelt inget som skrämmer, vinden var så pass stadig att vi fick slå en enda gång på dessa sex timmar. Är jag helt ärlig efteråt, så höll det fak-

tiskt på bli det allra minsta aning tråkigt, det mest intressanta var att iakttä hur siluetterna av fyren och Husums massafabrik ändrade vinkel, kom så småningom närmare, för att sen bit för bit försvinna i fjärran bakom oss ...

Jag hade inte behövt oroa mig för att ha tråkigt: Skagshamn var resans mittpunkt, vi stannade till för en paus och för att utnyttja toan, övervägde att tillbringa natten där och bestämde oss för att inte göra det, men precis när vi höll på ge oss av igen, så såg Keith plötsligt att förstaget, det som håller upp masten framifrån och från vilken focken (förseglet) flyger, hade kommit löst och bara hängde i luften till ingen nytta.

Tiden som det tog att fixa detta och komma i gång igen innebar att det såg något tveksamt ut om vi skulle klara vår tilltänkta landkänning för natten, det f.d. traditionella fiskarsamhället Trysunda, innan mörkret föll. Kort efter solnedgången började jag blir lite orolig, var inte övertygad att det vi såg omkring oss stämde särskilt bra med det vi såg i sjökortet, och jag hade velat få repet anknutet till ankaret, ända tills Keith sade att han faktiskt kände igen Trysunda ön, så att det enda vi behövde göra var att följa kusten runt tills vi kom till viken, hamnen och byn. Och, vet du, det är faktiskt inget problem att segla när det är mörkt, man ser helt tydligt vad som är

vägen, i det ständiga gungande man upplever när man kommer på land så hade jag inte märkt att stigen hade vänt ...

Jag tyckte det var lite dystert att de hade låst toaletterna för vintern; och inte lite snålt att ens på sommaren, trots att man kan få bastu och dusch och kök och t.o.m. tvättmaskin för sina 100 kr. per natt, du måste få in allt det där mellan kl. 15 och 19 för att annars är det stängt ...

...och så kom färjan, så spännande, nästan lik den på Ona där jag bodde i Norge ute i Moldes havsgap, den tutade glatt för att berätta för alla att den hade kommit, sen efter dess 180-graders varv i hamnen tutade på ett annat sätt



Det hade varit lätt att känna panik, men vi var ju fortfarande i hammens skydd, vi höll på köra med motor snarare än under segel, och Keith är helt enkelt den allra bästa människa att ha med i en sån situation, lugn och kunnig. Samtidigt kändes det rätt mycket av en chock att sånt kunde hända på vår 'jungfruseglats'; men förnuftet säger att det måste ha varit någonting som höll på hända under en längre tid och Peter sade, han hade bara inte haft anledning att iakttä det.

land och vad som är vatten, du kan läsa sjökortet med en lampa för att se om det finns nåt grunt att akta sig för, och när man kommer fram så är allting upplyst i alla fall.

Så vi förtöjde i Trysunda för natten, med ankaret för att hålla aktern bort i från kajen för att undvika det eviga dunkande som det annars blir. Vi gick längs hela byn så att vi slutade 180° ifrån där vi hade startat, d.v.s. rakt över viken från där vi båt låg, jag trodde vi hade bara gått en tredje del av

för att berätta för alla att eftersom ingen hade kommit ner till kajen så skulle den vidare utan att lägga till denna gång

I märklig kontrast till gårdagens kulnings'kamp', nu på morgonen var det helt vindstilla: men motorn startade precis på en gång och så satte vi fart igen i en mycket annorlunda stil. Jag hade förstätt att alla menade att motorn egentligen inte hade mycket verkan, man skulle inte känna att man kom nånvart, det var mest ett sätt

att hålla undan problem när det inte fanns vind: men så var det inte alls - Lotta fungerar också helt OK som motorbåt!

Nästa anhalt - en livtidsdröm blev verklighet, att anlända i ett riktigt levande ö-samhälle med egen segelbåt.

Man kan berätta för dem som inte kan svenska att 'ulv' motsvarar engelskans 'wolf', liksom mansnamnet 'Ulf', så att det kanske är 'Wolf Island', om än ingen tänker på det som så.

För den som inte känner dem, så är de faktiskt två - öarna, vill säga - norr och söder, med en mycket smalt, mycket vackert sund emellan dem, och samhället Ulvöhamn står grensle över vattnet med hus på såväl norra som södra ön, fastän idag de flesta finns på norrsidan.

Vi kom fram bara några få minuter innan middagsfärjan, folk på kajen visade var vi skulle förtöja oss ur vägen för den, fast fortfarande strax bredvid. Så gott som på en gång startade Skepparen Arne ett samtal med orden 'Jag tycker ni får en hiskelig fart på eran båt! Fint att se en äldre träbåt ute på sjön ...'

Vi hade inte varit där en halvtimme innan en gubbe kom med full fart emot oss i en liten motorbåt och ropade 'Var inte den här båten byggd här på Ulvön?!'

Han kände faktiskt igen stilen hos de lokala båtbyggarna, han hade varit båtbyggare själv, i såväl trä som plast, och fastän han verkade tycka att plastvarianten var mera praktisk, så var han överlycklig att se Lotta i farten - alla andra hade ju gett sig när sommaren tog slut, och detta var mycket bestämt hösten - och berättade att fastän bröderna Norgren som hade byggt henne hade gått bort, så var familjen och verkstaden kvar, och de skulle vara jättegla om vi hälsade på. Fast det måste vara en annan dag, eftersom det är i byn Fjären på norra öns västsida, och vi är på väg söderut nu.

Vi kom iväg från Ulvön kl. 14.15, efter lite mankemang med motorn, och tog oss rakt över sträckan - rätt så bred och öppen,

fast den är i lä från Södra Ulvön - som i mitt huvud jag betraktar som 'The Minch', vattnet mellan de Inre och Yttre Hebriderna. Jag vet inte varför jag förknippar havet runt om här med Hebriderna, det kan vara efterklanger från visorna som min mamma brukade sjunga när jag var liten och vi bodde i Skottland.

När klockan var fyra hade vi passerat alla de småvikarna längs fjärdkanten och vinkade - på behörigt avstånd - till gubben som höll på lägga nät och vi befann oss faktiskt i Mjällomvikens mynning, bara 10 minuter motorfärd från hamnen längst inne där Lotta skulle bo: men ett till telefonsamtal visade att de inte kunnat åka ännu, fast Lonny sade att det fanns ett-och-ett-halvt barn i bilen och även om han inte visste precis var Karin var i pratande stunden, så kunde hon inte vara så väldigt långt borta.

En besvikelse, onekligen. Men det var inget att göra åt det.

Eller var det det? Jo visst, det var någonting jag kunde göra åt det!

Jag slog av motorn och vi seglade, om du kan kalla det för att segla, det var mera som att driva med seglen uppe, de sista några hundra meter och lyckades förbruka en hel timme på det sättet och ge ett nästan trovärdigt intryck av att segla, åtminstone tillräckligt övertygande för att flickorna blev heltända när de såg oss från bilen, kvar i viken och helt synbarligen under segel, och de fick komma fram först och - ja! - de kunde vinka in oss för att fira ankomsten efter vårt stora äventyr ;-)

Vi som var ombord var inte mindre upphetsade av att vi lyckades tajma det hela så pass väl.

Flickorna hjälpte oss förtöja Lotta och tog på sig sina livvästar och så vällde alla in i henne och klättrade i fören och i aktern och på styrbord och på barbord och i ruffen och under däck i förens stuvningsutrymme där de kanske kan sova nästa sommar om de inte får cellskräck fast givetvis kan de ha tält också om de vill det.

Själv hade jag ingen aning att min lilla Lotta var så stor och rymlig

Klockan var fortfarande bara fem på eftermiddagen, så iväg var vi nedanför viken med motor på en en-och-en-halv-timmes fjärdtur, var och en kände sig fri att röra sig överallt och undersöka de olika känslorna i de olika delarna av båten, oftast var de tre i sittbrunnen och tre på fören, i bland fyra i sittbrunnen, i bland t.o.m. fem, det kändes ändå inte trångt och Lotta uppförde sig så fint som en trogen och lycklig gammal arbetshäst.

Till slut styrde Keith sin kos hem till Janet i Härnösand, flickorna och deras föräldrar åkte hem till brorsan Edwin och mormor Ulla; det var meningen att jag skulle få skjuts med dem till bussen och hämta min bil i Nordmaling, men jag kände verkligen inte för att återgå till livet på land ännu, och i stället sov på båten, med tanke på att ev. få segla lite ensam på morgondagen och så lifta till E4-an och bussen.

Så TACK! var och en som har varit inblandad - det här är helt enkelt det bästa jag har varit med om på årat, kanske nånsinn.

www.new-renaissance.com/folkboat/

ÄR DU MEDLEM I SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET?

Om inte, bli medlem och Du denna trevliga tidning 3 ggr per år. Dessutom får Du information från flottljerne runt landet om lokala aktiviteter. Årsavgiften är bara 200:-

För att bli medlem: Mejla ditt namn och din adress till goran.svensson@folkbat.se, så skickar vi inbetalningskort tillsammans med övrig information. Eller ring 070-5920126.

SEGLA FOLKBÅT – jackan



Du kan även i vår köpa SEGLA FOLKBÅT – jackan till Dig själv eller hela Din besättning, s k teambuilding. Viss färgavvikelse kan ske vid trycket av tidningen.

En vindjacka som finns i fem färger – matchar de flesta Folkbåtar. Material: Nylontaslan – ett slitstarkt smidigt nylontyg, som är vind- och vattenavstötande. Bomullsfoder i bål, och även ärmarna fordrade. Blixtlås och knäppning fram. Innerfickor för plånbok och telefon. Dold huva i kragen. En snygg och rymlig vindjacka som Du även kan få in en rejäl tröja och seglarflytväst under (är Du osäker på storleken, välj i så fall den större storleken). "SEGLA FOLKBÅT" tryckt på vänster sida av bröstet.

Storlekar: XS – XXL (Svart och Marin även i XXXL).

Unisex	XS	S	M	L	XL	XXL	XXXL
	03	04	05	06	07	08	09
Herr	46	48	50	52	54	56	58
Dam	36	38	40	42	44	46	48
Krag storlek		37-38	39-40	41-42	43-44	45-46	47-48
Byxor	C46	C48	C50	C52	C54	C56	C58
Livvidd	80	84	88	92	97	102	108

Färger: Royalblå, Marin, Vit, Röd, Svart.

Pris: 470 kr/st. 3 stycken eller fler: 420 kr/st. Inkluderar moms, tryck och eventuell frakt hem till Dig (inom Sverige).

Beställs genom att sätta in pengarna på pg 4375845-7, Svenska Folkbåtsförbundet. Ange färg, storlek och antal – använd gärna bifogat inbetalningskort. Skriv fullständig adress + alla tel.

Senaste beställningsdag denna gång är 15 april 2007. Jackorna levereras under april/maj. (Vi måste samla ihop ett antal för trycket och för att få rätt pris).
ihop ett antal för trycket, och för att få rätt pris).



Hela styrelsen samlade för ett styrelsemöte i Jönköping

Från vänster: Per-Arne Johansson (PAJ), Per Hörberg, Anders Olsen, Kerstin Björfjäll, Donald Bratt, Göran Svensson, Svante Svensson och Gunnar Lindqvist.

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande:

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

Vice Ordförande:

SVANTE SVENSSON
Norra vägen 9
302 31 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@tetrapak.com

Teknisk ansvarig och mätchef:

PER-ARNE JOHANSSON
Erik Dahlbergsvägen 95
374 38 Karlshamn
Tel: 0454-311 62
paj@karlshamn.se

Tävlingssekreterare:

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

Övrig Ledamot:

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

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
Se styrelsen

Halmstad

SVANTE SVENSSON
Se styrelsen

Ostkusten

GÖRAN SVENSSON
Se styrelsen

Västkusten

KERSTIN BJÖRFJÄLL
Se styrelsen

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.