



F

FOLK
BÅTS
NYTT
2 • 90

VÄSTKUSTENS

SYDKUSTENS

VÄTTERNS

OSTKUSTENS

FOLKBÅTSKLUBB

90-talets folkbåtssegel

Alla folkbåtssegel från Elvströms Sails har en hög fartpotential. Och den utförliga trimanvisningen som medföljer varje segelleverans gör att du snabbt, själv, kan omsätta den inbyggda potentialen till max fart.

Utvecklingen av Elvströms folkbåtssegel bygger på ett aktivt och mångårigt kappseglande i såväl folkbåtsklassen som i andra klasser.

Ge dig själv en chans. Ring i dag för omgående leverans.

ELVSTRÖM SAILS

Elvströms Sails Sverige
Idrottsvägen 42 374 30 KARLSHAMN
tfn 0454 - 193 00 fax 0454 - 176 04

ÅTERFÖRSÄLJARE: Göteborg Klas Mattsson tfn 031 - 26 54 39
Västervik Peter Salomonsson tfn 0490 - 343 50, Hudiksvall Mats Båtbyggeri tfn 0650 - 938 10



-all over
Europe.

FOLKBÅTSNYTT

Organ för Svenska Folkbåtsförbundet med anslutna klubbar

SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET

ORDFÖRANDE SFF

Jan Lybeck
Långåsliden 9, 412 70 Göteborg.
Tel: arb. 031-56 01 00, hem. 031-40 60 13

MÄTCHEF SFF

Per-Arne Johansson
Dalgången 11, 292 00 Karlshamn.
Tel: 0454-131 48

KONTAKTMÄN

Västkusten

Göran Börjesson
PL 2978, 423 55 Torslanda.
Tel: 031-92 64 53

Ostkusten

Göran Svensson
Heleneborgsgatan 44, 117 32 Stockholm.
Tel: 08-69 32 82

Sydkusten

Martin Johansson
Paulsgatan 8 A, 214 46 Malmö.
Tel: 040-19 45 47

Vättern

Bertil Gustavsson
Strandvägen 26 C, 591 36 Motala.
Tel: 0141-515 82

Detta nummer av Folkbåtsnytt är sammanställt av Sydkustens Folkbåtsklubb och tryckt i 1200 ex.

REDAKTIONSROUTEN

Välkommen till ett nytt nummer av Folkbåtsnytt. När vi här på Sydkusten började dra upp linjerna för detta nummer var det med ambitionen att försöka producera en upprätsad version av tidningen. Folkbåtsnytt har ju gått i samma spår sedan början av 70-talet, så varför inte försöka utveckla den nu. Och med tanke på att hela den svenska Folkbåtsrörelsen behöver ta nya tag (se bl.a. sid.5-6) så är det ju ett lämpligt tillfälle.

En märkbar skillnad ser du direkt på omslaget, som för övrigt visar Per-Erik Gustavsson till rors någonstans på Kattegatt i augusti 1985. Men jag hoppas också att du finner det redaktionella innehållet tilltalande. Tyvärr har tidningen blivit försenad igen. Ursprungligen gällde den 15 maj som utgivningsdatum men vi är nog framme i månadsskiftet juni/juli innan du hinner få den i din hand.

Det är fortfarande svårt att få in bidrag i rätt tid och överhuvudtaget. Och det har tagit tid att genomföra förändringar i lay out och produktionsätt. Mycket återstår ännu till nästa nummer, vänta och se! Men jag hoppas ändå att Folkbåtsnytt 2-90 ska bli en trevlig läsning i kojor under semestern.

Slutligen vill jag tacka Lotta Knutsson som svarat för det fina originalarbetet på sin Macintosh, Ingo Schütte som gjort det nya omslaget, Per-Erik Gustavsson som svarat för fina bilder, Anders Carlzon som sålt annonsplatser (040-15 45 19) och svarat för tryckerikontakterna, alla som bidragit till innehållet och slutligen min hustru Lone som hållit ordning på alla papper och kommit med uppmuntrande tillrop.

Malmö den 17 juni
Martin Johansson

ORDFÖRÄNDE- SPALTEN



Så står vi inför en seglingsäsong igen. Vintern har varit varm och blåsigt. Hop-
pas att sommaren blir detsamma, inom
rimliga gränser förstås.

Jag vet inte hur det skulle kännas att se
fram emot en säsong utan kappsegling.
Det är ju härligt att glida omkring på
havet ändå, och familjen kanske trivs
bättre som båtturister än som winscha-
por. Men nog är det kappseglandet som
sätter den verkliga kryddan på tillvaron.

Och eftersom Folkbåten är en utmärkt
kappseglingsbåt, är det inte fartkänslan
som är det viktiga. Och inte förhopp-
ningen att visa dom andra (inte bara i
alla fall). Utan just att kappsegling, helst
i entypsbåt, är den mest allsidiga sport
jag känner till.

Den kräver koncentration på styrning
och segeltrimning, uppmärksamhet på
vindar, strömmar och konkurrenter,

kunskap om de tekniska och aerodyna-
miska aspekterna, styrka och uthållighet
att skota och burka, skarpsinne att fatta
de rätta taktiska besluten, insikt i regler-
na och förstånd att utnyttja dem, allt i en
miljö som av de fåvitske bara ses som en
tjusig inramning till semesterturen!

Kort sagt: om du hittills nöjt dig med
att bruka din Folkbåt till turseglatser,
kan du mångfaldiga lyckan i seglingen
bara genom att börja kappsegla!

Och du kan göra det i din egen båt,
utan större konstigheter. Du får stryk i
början, men du lär dig. För det är svårt att
kappsegla Folkbåt, paradoxalt eller hur,
det är ju så lätt att segla Folkbåt! Och det
är sådant som är svårt och krävande som
ger den fulländade avkopplingen, den
som vi ju söker när vi seglar.

Sätt igång, så ses vi på havet!

JL

KAPPSEGLINGS- KALENDER 1990

OSTKUSTEN

12.5	Lidingö Runt	Lidingö SS
24-27.5	Saltsjöbadsregattan	KSSS
16-17.6	Vikingaregattan	Vikingarnas SS
18-19.8	Getfotsregattan	SS Brunnsviken
8-9.9	ÅSS Öppna	Årstavikens SS
15-16.9	SSS Höstseglingar	Stockholms SS

Totalt 18 delseglingar, varav de 9 bästa räknas, ingår i
"Folkbåtscupen" i Stockholm.

Kontaktperson: Göran Svensson, 08-6693282

SYDKUSTEN

12-13.5	Karlskrona Cup	Karlskrona SS
25-25.5	KD Cup	Kastrup Seglklub
3-4.6	Karlshamn Cup	Karlshamns SS
	Syd SM	Vakant
4-5.8	Martini Cup	Kastrup Seglklub
	DM Skåne	Vakant
1-2.9	DM Blekinge	
15.9	Höstcupen	Karlshamn

Kontaktperson: Martin Johansson, 040-194547

VÄTTERN

9.6	Coca Cola Race	Motala SS
15-17.6	Vadstenaregattan	Vadstena SS
18.8	Siken Race	Hjo SS
1-2.9	Ludvig Ohlins Minne	Motala SS

Kontaktperson: Bertil Gustavsson, 0141-51582

VÄSTKUSTEN

19-20.5	Vårfyren	Kullavik SS
2.6	LSS Vårregatta	Långedragss SS
16-17.6	Team Rutgersson Cup	Marstrands SS
1-2.9	Björlanda Höstregatta (med Rorsmanspokalen)	Björlanda Kile
8-9.9	DM	Långedragss SS

Kontaktperson: Göran Börjesson, 031-926453

MÄSTERSKAP OCH ANDRA STÖRRE REGATTOR

2-7.7	Svenska Mästerskapet	Karlshamns SS
2-6.7	Danska Mästerskapet	KAS, Köpenhamn
25.8-2.9	Tyska Mästerskapet	SCE Eckernförde
10-13.7	Finska Mästerskapet	Uusikaupunki
17-23.6	Kieler Woche	Kieler Yachtclub
14-15.7	Sessanpokalen	Uusikaupunki
20-28.7	Guldpokalen	LYC Travemuende
4-5.8	Martini Cup	Kastrup Seglklub
16-18.8	English Team Racing Ch.	Isle of Wight

Kontaktperson: Martin Johansson, 040-194547

FÖRSTÄRKNING AV SSF's RESURSER.

Alltsom oftast blir tyvärr ideella verksamheter (som ex.vis Folkbåtsseglande) överkörda av kommersiella intressen därför att man saknar tillräckligt med muskler.

Det handlar om såväl ekonomiska som personella resurser. Och det handlar om tyngd i sitt agerande gentemot myndigheter och näringsliv.

Vi är några stycken i Folkbåtssverige som under vintern har jobbat med de frågorna. Det började egentligen på SM-mötet i Träslövsläge, i somras, där jag föreslog att vi som förstärkning till förbundstyrelsen skulle tillsätta en s.k marknadskommitté för att under vintern jobba fram olika aktiviteter.

Under resans gång och fram till vårt senaste möte i Göteborg den 31 mars stod det alltmer klart att den kraftigaste resursförstärkningen fanns att hämta i en omorganisation av hela förbundet och i sättet att jobba. Bara det faktum att man gör en tydligt markerad förändring ökar resurserna åtskilligt.

Vi håller alltså på att utarbeta ett omorganisationsförslag för slutlig presentation på SM-mötet i Karlshamn den 5 juli. Nedan följer en kortfattad redogö-

relse för huvuddragen i dessa förändringar, som var och en har sin väl underbyggda och vettiga förklaring.

STARK FÖRBUNDSTYRELSE.

I stället för den resurssvaga förbundstyrelse på 2 personer som finns idag bör vi samla våra nationellt bästa resurser i samma styrelse. Det är en mycket bättre idé än att som nu låta varje distriktsstyrelse göra halvdana insatser på så gott som alla områden. Samlar vi proffsen inom en och samma nationella förbundstyrelse skulle vi nog t.o.m kunna hantera danskarna.

En av idéerna med den nya styrelsens sammansättning är också att vi i stället för de traditionella "styrelsetitlarna" utrustar styrelsen med tidsenliga befattningar som vi behöver i arbetet. Ex.vis marknads- och PR-ansvariga, tävlingssansvariga etc.

REGIONALA FLEETER.

I stället för de 4 distriktsklubbarna som finns idag och som för det mesta ändå inte kan administrera verksamheten i hela sitt upptagningsområde, vill vi på

känt manér från andra klasser starta fleeter på naturligt lämpliga platser.

Initialt är det lämpligt att helt enkelt låta de nuvarande distriktsklubbarna övergå i fleets men på lite sikt skall det naturligtvis finnas fleeter på många fler platser, som ex.vis Västervik, Nyköping/Oxelösund, Karlshamn etc. Man ska inte ens vara främmande för att vi kan ha flera olika fleeter både i Stockholm och Göteborg.

Som ni alla förstår är det viktigt att en sån här övergång inte skall gå ut över de lokala aktiviteterna och att det absolut inte får finnas någon som helst motsättning mellan nationellt och lokalt varken nu eller i framtiden.

Vi tror att vi med en sån här omorganisation kan marknadsföra Folkbåten ännu bättre, ge oss själva en bättre PR, få vara med och dela på sponsorkakan, producera en bättre förbundstidning, kunna agera starkare i internationella sammanhang, skapa en nationellt starkare kappseglingsverksamhet, förbättra internationellt kappseglingsutbyte mm.

Det kommer alltså att bli roligare att segla Folkbåt och vi kommer få bättre resurser för att möta 90-talets krav.

FOLKBÅTSNYTT.

I dag produceras Folkbåtssnytt växelvis av de regionala klubbarna, utom höstnummret varje år, som görs av OFK. Systemet har många alvarliga nackdelar:

A. Resurser att producera tidningen blir oftast bristfälliga.

B. Det går inte att få någon bra ekonomi vare sig produktionstekniskt eller annonsförsäljningsmässigt.

C. Redaktionellt material uteblir därför att man inte så noga vet vem som för tillfället är redaktion.

D. Man får en ojämn och oprofessionell kvalitet på produkten, som i sin tur negativt påverkar både nyrekrytering och presumtiva annonsörer. Vi vill utse en redaktör/redaktion som fungerar över en längre period.

Dessutom bör utgivningsplanen både utökas och förändras, så att den åtminstone passar seglarna. Är den dessutom bättre anpassad till segelmakarnas produktionsperioder (det är den inte nu!), så kanske dessa blir mer intresserade av att annonsera.

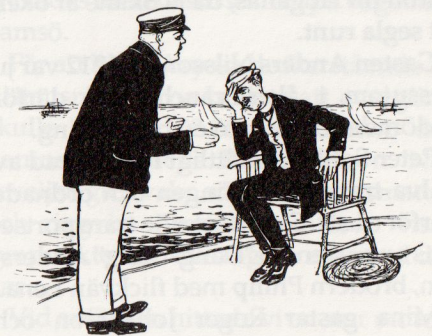
Avslutningsvis vill jag berätta att vi till SM-mötet givetvis kommer presentera en mer utarbetad motion, även innehållande förslag på personer till de olika posterna.

Hälsningar
Per W.

PS. Arbetsgruppen består f.ö av Janne Lybeck, Lars Wramner, Per Nilsson och Bertil Gustavsson. DS.

Där har du eländet!

Huru ofta skall jag säga dig,



==== drick ====
aldrig någon annan punsch än

von Bergens Carlshamns Punsch!

WESTESSONS POKAL

VINNANDE BIDRAG I TÄVLINGEN OM BÄSTA TURSEGLINGSBERÄTTELSE 1990.

TILL GULDPOKALEN I HORSSENS 1979.

Efter att ha varit gast på FS1212 "Skruff" under 1977-78, vilket bl.a. innebar en Guldpokalvinst, beslöt undertecknad att pröva lyckan på egen köl.

Så under 1979 skulle bl.a. Guldpokalen seglas med den då nya FS1274 "Panik". Denna segling skulle hållas i Horsens på Jylland och denna berättelse kommer mest att handla om seglingen dit, då vägen som bekant är mödan värd.

Efter diverse plansmidande med bl.a. skepparen på 1212 Peter Sohl, som ju var titelförsvarare, och tillika nybliven fader, beslöts att båtarna skulle gå med lastbil till Höganäs, då ju Skåne är öken att segla runt.

Gasten Anders Nilsson på 1212 var ju dessutom i åkeribranchen så därför bedömdes detta som en bra lösning.

Peter Sohl var måttligt intresserad av själva transportseglingen och ordnade därför så att "Skruff" skulle transportseglas av gästen Bo "Dang-Dang" Andersson, brodern Philip med flickvän Lena.

Mina gästar Roger Johansson och George Crafoord ville också ta sig till Jylland för egen och snabbare maskin, så därför skulle undertecknad med nybliven fru Annika segla "Panik" till Horsens

i sällskap med "Skruff".

Detta bedömdes som en trevlig semestertripp på ca. 100 nm från Höganäs räknat, dessutom i danska farvatten med trevliga övernattningar i gemytliga hamnar.

Efter en eftermiddags jobb i Höganäs med lossning och riggning var sedan allt klart för avfärd. Så skedde också, och första etappen gick till Gilleleje i måttligt väder och en vacker kvällssol följde oss över sundet.

Nästa morgon var det lite tuffare väder med ca. 10 m/s stark vind som blåste rakt i från nästa anhalt som var Oddens Havn vid Själlands Udde. Vi lät oss dock inte avskräckas (man är väl Folkbåtsseglare!) utan började kryssa i en tilltagande vind. Sjön växte snabbt och det blev snart ganska fuktigt.

Efter några timmar blev vi naturligtvis hungriga då ju sjön som bekant suger, och mat försökte ätas. En tugga macka med avblåst pålägg och en mugg kaffe hanns med innan allt smakade likartat (salt). Matfrågan fick lösas med ett halvt kilo danska vingummi som turligt nog inköpts innan avfärd.

Efter ca. 12 tim. var vi framme i Od-

dens Havn, och undertecknad som tidigare pumpat sig fram genom seglings-tillvaron i FS153 "Siro" skulle naturligtvis krypa runt i den nya båten och kolla så allt var tätt, vilket inte hade varit fallet i den gamla. Allt verkade till belåtenhet och endast två droppar kunde hittas på madrasserna. Vid masthålet nere i kölsvinet var det dock en skvätt på ca. 3 dl som skulle svampas upp.

Hand plus svamp stoppades ner i kölsvinet i vad som vissade sig vara batterisyra från ett kapsejsat batteri under förkojerna. En viss sveda i skepparens hand uppstod, som inte blev mindre av Danmarks salta vatten i vilket den anfrätta handen nedstoppades. Sprinterlopp till färskvattnet utbröt och efter endast 6 tim i färskvatten kunde handen begagnas igen.

Lena på "Skruff" som nästan aldrig seglat tidigare fick frågan hur hon tyckte att det var. "Inte så farligt. Jag ligger mest i läkojen och läser." Lyckligt okunniga människa som inte ens känner till att man ska bli sjösjuk.

Nästa dag blev en förhållandevis behaglig segling till Sejerö, som ligger i Stora Bält. Vi hade på två dagar seglat över halvvägs och hade fem dagar på oss, så alla var vid gott mod och drack Hof, käkade rundstycken och hade allmänt mysigt.

Här var dock turen slut och den värsta

stormen i mannaminne utbröt (Ett mannaminne är den lugna period som infaller mellan två blåsiga). Vi blev inblåsta här i fyra dagar, och vi hörde på radion att Guldpokalen var framflyttad en dag, för många båtar låg inblåsta lite här och där.

En dag mötte vi två danska folkbåtsseglare, som också var inblåsta där, när vi var uppe på ön och promenerade Annika och jag. Vindhastigheten gjorde att vi hade en något framåtlutad stil, och då sa en av danskarna, "Så du är ute och vädrer din kone."

Dagen innan seglingarna skulle börja lyckades vi komma ut ur hamnen och segla till Samsö. Ny rotblöta. Per-Lennart Westesson hade också anslutit sig till oss som inblåst på Sejerö, och han lyckades dränka sin snurra på vägen till Samsö.

För att hinna kryssa de återstående 25 distansminuterna beslöts att avsegling skulle ske ca. 02.00 från Samsö där hamnen f.ö. hette Ballens Havn. När reveljen gick vaknade vi av regnsmatter och riggvind. Annika framförde vissa synpunkter om husvagnar eller vad det var.

Vid avfärden hittade vi en stor motorbåt med ett bra räcke att förtöja i, så vi kunde hissa på liggandes i vindögat. Mitt under dessa något slamriga manövrer kom det upp en något yrvaken eng-

elsman iförd morgontofflor och siden-
morgonrock ur motorbåten och frågade,
"What on earth are you doing?" Bosse i
1212 blev så nervös av den väckte utlän-
ningen att han bräckte focken åt fel håll
och for med 6 knops fart in i världens
minsta hamn bassäng, och endast Bosses
unika förmåga att göra handbromsvänd-
ning med en Folkbåt räddade fiskeflot-
tan i den lilla hamnen.

Då önskade vi engelsmannen "Good
morning!" och stack iväg. Ett mummel
om "Swedes..." ackompanjerade vår
avfärd.

När vi närmade oss Horsens mötte vi
länsande (vi kryssade naturligtvis fort-
farande) Folkbåtar som var på väg ut till
första seglingen och stressen ökade något.
När vi kom iland slängdes tält, vatten-
dunkar, hustru, samt övrig tyngande ut-
rustning iland och fräscha gästar ombord-
togs.

Nåja, efter fyra dagar i Horsens vän-
tande på oss och drickandes danskt öl
var fräschheten något diskutabel, men
skepparen var något mosig också efter
den tidiga starten.

Full fart ut till banan, dit vi kom precis
i tid för att göra en perfekt lästart och
sluta som 2:a i första seglingen. Därefter
tog inspirationen slut och vi slutade som
15:e och bästa svenska båt i denna Guld-
pokal.

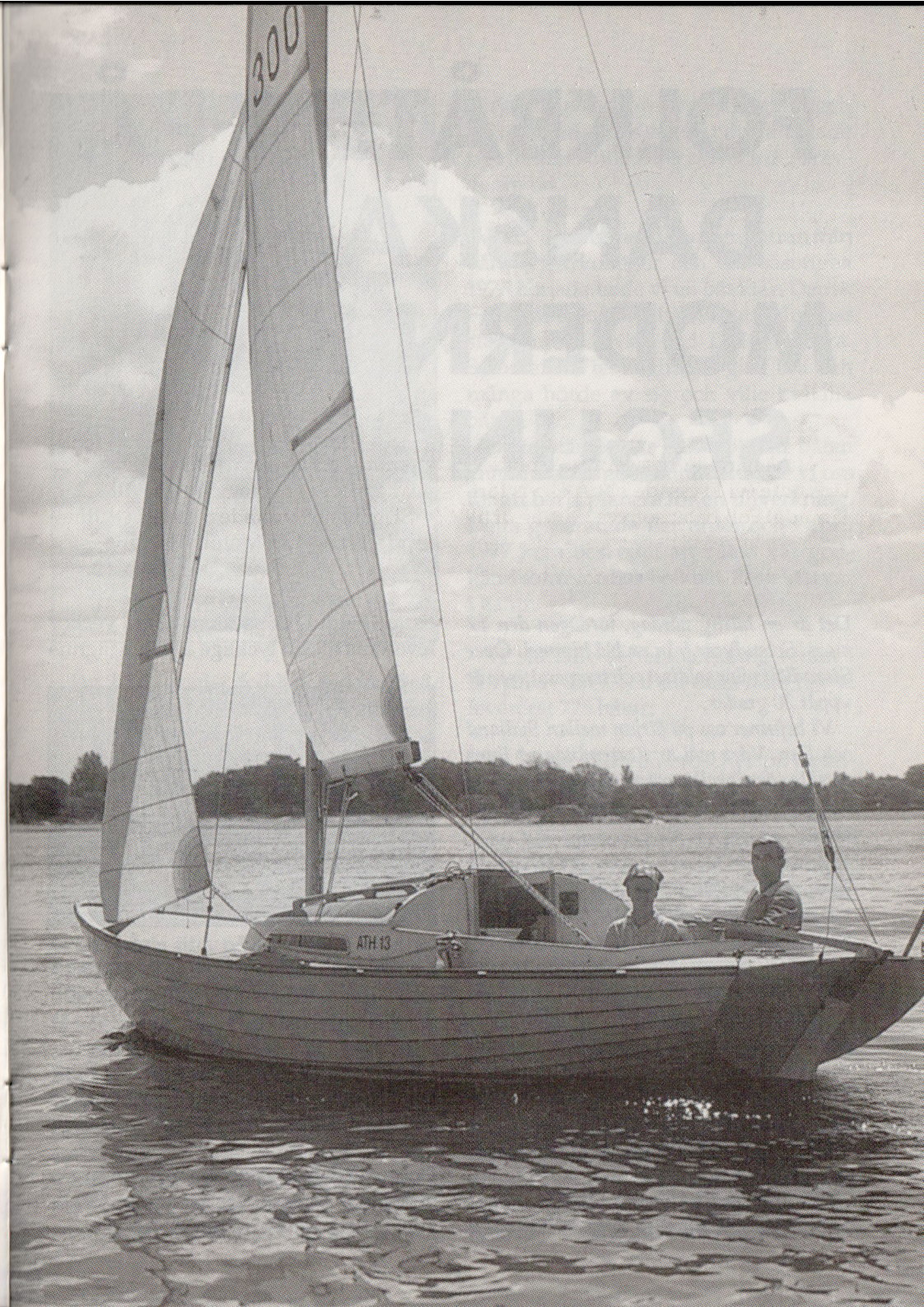
Hemresan då? Sex dagar till Karlshamn
med behagliga dagsetapper i medvind
fick oss att glömma ditseglingen. När-
minnet är behagligt kort.

Sista hamnen innan Karlshamn var
Hanö där middag skulle ätas. Precis när
vi kom fram till ön vände vinden till NV
och ökade hastigt så vi fick plattläsa in
i hamnen i full karriär, göra en snabb U-
sväng, riva trasorna och glida till kaj.

Ett gäng förundrade människor tillhö-
rande Edenryds Motorbåtsklubb, som
hade utflykt till Hanö, frågade oss om vi
hade fel på drevet. De var nämligen över-
tygade om att det inte gick att lägga till
en båt utan motor, och såg på oss som
Kamikaze-piloter eller något liknande.

Om någon undrar så är jag fortfarande
gift med Annika.

/PAJ.



FOLKBÅTEN PÅ DANSKA – EN MODERN KAPP- SEGLINGSBÅT.

Det är en härlig vårdag, lördagen den 17 mars. Solen lyser från en blå himmel. Över Stora Bält vilar soldiset och temperaturen är uppåt 20 grader.

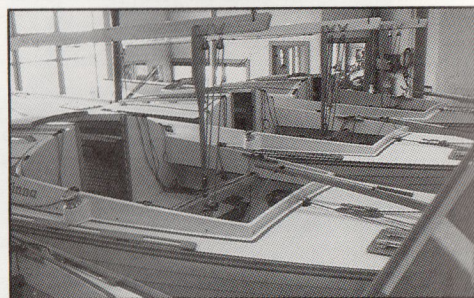
Vi befinner oss på färjan mellan Själland och Fyn. Vårt mål är Kerteminde på Fyns ost sida där vi skall besöka Folkebådcentralen, den största tillverkaren av nya Folkbåtar i dag.

När vi svänger in på gården utanför varvet ser vi sex nya båtar som står och väntar på leverans under sina presenningar. Vi parkerar bilen och stiger in genom dörren till monteringshallen. Här står ytterligare fem båtar, mer eller mindre färdiga.

Erik Andreasen, grundare och innehavare av Folkebådcentralen hälsar oss välkomna och leder oss in i utställningshallen.

Här står fyra båtar till, färdigutrustade, glänsande i läckra färger. Närmast

oss en helgul båt som om några veckor levereras till sin lycklige ägare, Magnus



Ulvsbäck i Malmö. Lite längre bort en vit välutrustad som så småningom går till Jan-Erik Josefsson i Stockholm.

Med hjälp av sin egendesignade "enhandsölöppnare" öppnar Erik några öl och vi tar plats runt en liten bardisk.

Det var Erik Andreasen som tillsammans med Poul Ankjaer tog fram den första Folkbåten i plast i mitten av 70-talet.



- Jag hade seglat folkbåt sedan 1968, berättar Erik. Min första båt byggde jag själv (Erik är utlärare båtbyggare). Sedan köpte jag FD 541 "Tibbe", byggd hos Torkel Lind i Middelfart. Jag trivdes fint i klassen men kände att utvecklingen var på väg neråt eftersom nybyggnationen minskade.

Jag motionerade i Dansk Folkebådsklubbs generalforsamling 1972 om att man borde börja titta på en plastversion av Folkbåten. Men jag fick inget stöd för idén. Jag kom igen 1975 och lyckades då få några med mig. Det kändes som om vi var på rätt väg. Med is i magen bestämde Poul och jag oss för att, trots att man inte beslutat om utveckling av en plastbåt, gå hem och bygga en. "Tibbe" fick tjäna som plugg.

Det var ett hårt arbete att få henne i perfekt skick så att en form kunde tas fram. Båten torkade och sprack och jag

började fundera över vad jag egentligen höll på med. Vid den här tiden arbetade jag i min fars möbelsnickeri och det krävde sin tid.

- Vi fick dock en hel del uppmuntran från våra seglarkollegor och när säsongen 1976 började hade vi en båt klar. Dansk Folkebådsklubben beslutade att låta oss starta utom tävlan vid DM i Åbenrå. Sommarens testseglingar gick bra och många hörde av sig och ville beställa båtar.

Detta stärkte oss och trots att båten ännu inte var godkänd beslutade vi oss för att börja planera för en tillverkning. Detta genererade fler order och i april 1977 kom beskedet att båten var godkänd som Nordisk Folkbåt. Projektet var i hamn.

- Vi startade serietillverkning redan i början av 1977 och till dags dato har vi levererat 725 båtar.

Erik lägger fram en broschyr på japanska på bordet.

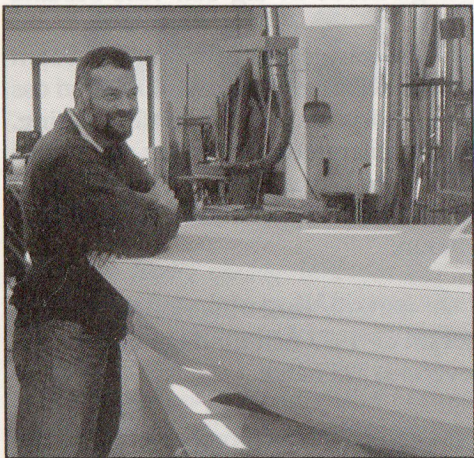
- Jag har levererat till 11 länder, säger han. Till Danmark, Tyskland, Sverige, Finland, England, Holland, Schweiz, Italien, USA, Japan och Nya Zeeland. Störst är efterfrågan i Danmark och Tyskland, men andra marknader växer också.

I början levererade vi mest självbyggda båtar men idag vill de flesta ha sin båt färdig från varvet.

Skrov och däck byggs på LM-varvet i Lunderskov. Kontrollen där är noggrann och skroven har en perfekt finish när de kommer till Folkebådcentralen. Här arbetar 7 båtbyggare för fullt. Fram till

midsommar kör man på övertid för att kunna täcka efterfrågan. Man monterar kölar, inredningar och beslag. Man lägger teakdäck och gör i ordning master. Allt görs med största precision och varje detalj är noga utprovad och testad.

- Jag seglar mycket och testar alltsjälv, från båtar och detaljer till segel och master, säger Erik. Folkbåten är i dag en mycket modern kappseglingsbåt. Vi följer noga



den senaste utvecklingen vad gäller material, produktionsteknik, beslag och trimning.

Och kanske är det just det faktum att Erik Andreasen själv är en så duktig folkbåtsseglare, som har gjort att han fått förtroendet att leverera hela 725 båtar. Erik känner de flesta seglarna i klassen och han är med på alla de stora tävlingarna. Hans meritlista är lång.

- Jag har seglat 22 Danska Mästerskap, berättar Erik. Av dem har jag vunnit ett och blivit tvåa sex gånger.

Han har seglat Guldpokalen 20 gånger

och vunnit tre. I Kieler Woche har han varit med 17 gånger med fem segrar och sex andraplatser som resultat.

- I år skall jag ta Guldpokalen igen. Vänta bara, säger Erik med glimten i ögat.

En ny Folkbåt från Folkebådcentralen kostar idag 170-190.000 kronor beroende på utrustning. Det hörs mycket för våra öron, men en kontroll av priserna för likvärdiga båtar, t.ex. H-båt, visar att Folkbåten idag kostar som vilken annan modern kappseglingsbåt som helst.

- Prisnivån på en begagnat i Sverige är alltför låg idag, säger Erik. Medan en bra träbåt i Danmark ligger mellan 60-80.000 och en 10 år gammal plastbåt runt 110.000 kronor, så säljer man båtar i Sverige till betydligt lägre priser.

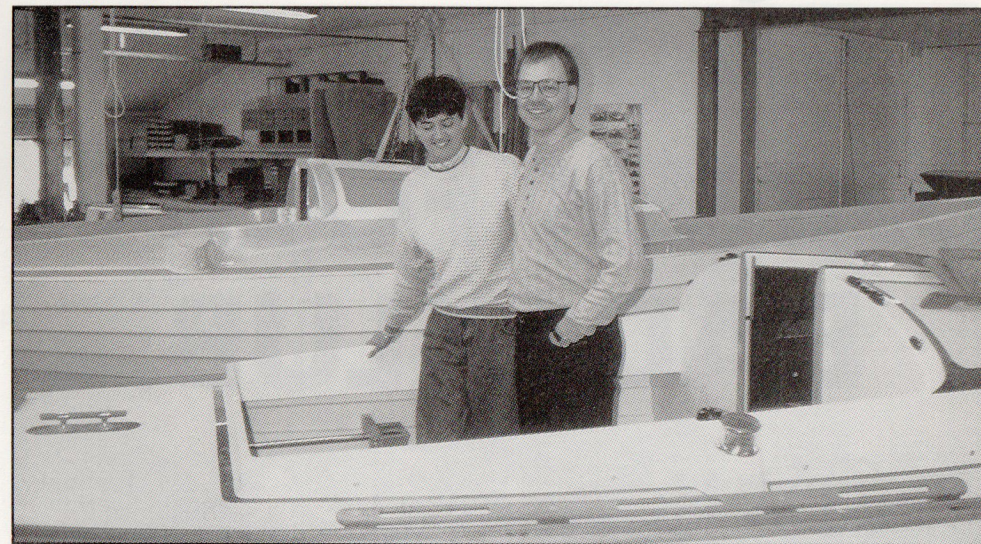
Men blir det bara ny fart på klassen i Sverige så lär priserna på begagnat stiga igen.

Medan vi sitter och pratar kommer ett ungt par in. Det är Sören Dolberg och Tine Evert från Odense. De är nyblivna folkbåtsägare och går och väntar på leverans och sjösättning.

- Tidigare hade vi en 32-fotare, berättar Sören. Men den var för jobbig att segla på två personer. Och det var alltid ett slit att hitta gästar. Dessutom kostade den mycket pengar.

Vi tyckte det verkade trevligt i folkbåtsklassen. Bra gemenskap och många båtar i kappseglingarna. Och vi kan lätt klara båten tillsammans, till och med på kappsegling, eftersom vi inte använder spinnaker här i Danmark.

Så vår historia är väl lik många andra nyblivna folkbåtsseglares.



- Jag tror att det är just det här enkla i att segla Folkbåt som tilltalar många människor, säger Erik, och visar upp några färska annonser som han kört i danska och tyska båttidningar. Annonser med mer eller mindre välkända personer som bytt till Folkbåt därför att de tröttnat på andra klasser och större båtar.

- Personligen tycker jag att man bör vara mycket restriktiv med alla förändringar i klassreglerna som gör båtarna dyrare. Aluminiummast är ett exempel på fördyrande utveckling. Och den enkla segelföring med bara stor och foc, som vi har i Danmark och Tyskland, är nog en viktig faktor bakom Folkbåtens framgång här.

Vi tar en tur i hamnen. På uppställningsplatsen står 30 Folkbåtar i rad. Man poletrar fribord, slipar bottenar och spacklar kölar. Det är varmt och skönt och det känns att säsongen står för dörren.

- Folkbåtsklassen är mycket aktiv här i

Kerteminde, säger Erik. Vi är alltid en 25 båtar på kvällskappseglingarna. Alla tycker att det är viktigt att vara med. Man seglar ofta med fru och barn som gästar. Och saknar man gästar en dag så går det lika bra att segla ensam.



Tiden lider och det är dags att börja hemfärden. Vi tar farväl av Erik Andreasen och styr mot färjan i Knudshoved. Vi känner oss inspirerade, längtar efter seglingssäsongen och har svårt att få de vackra nybyggna ur tankarna.

Text: Martin Johansson FS-1325

Foto: Anders Carlzon FS-662

SÅ JOBBAR DANSK FOLKE- BÅDSKLUB.

Med anledning av diskussionerna kring en omorganisation av Svenska Folkbåtsförbundet, bad Folkbåtsnytt Carlo Boldreel, styrelsemedlem i Dansk Folkebådsklub, att skriva några rader om varför just Folkbåtsklassen är så stark i Danmark. Carlo skriver:

"HEJ SVENSKA FOLKEBÅDS- SEJLERE!"

Hermed fremsendes en "Hvidbog" i afholdelse af DM for Nordiske Folkebåde.

Jeg har lige lagt sidste hånd på værket. Vi har aldrig haft et sådant redskab i Dansk Folkebådsklub før. (Dansk Folkebådsklubs "hvidbog" kan av utrymmes-skäl inte återges i detta nummer, men en kopia har vidarebefordrats till SFF's styrelse. Red's anm.)

Desuden er vores sejlingsbestemmelser lagt ind som side 2. De er ligeledes lige blevet færdige.

Det er to vigtige redskaber i at sammenholde Folkebådssejlerne, på den måde, at de klubber som påtager sig at afholde

et stævne, er fuldt orienteret om omfang og basale krav, som vi, Folkebådsklubben og den medlemmer, forlanger som et minimum, belært af dårlige erfaringer fra DM i Kalö Vig 1989.

Desuden har vi fremlagt en komplet plan for duelsejlad, med sejladsbestemmelser, en anden plan om afholdelse af et sommertræf 1990, hvor en klub er vært, og alle som ikke sejler DM-sejlad kan sejle hen, som et mål for sommerferien, det kan du læse mere om i vedlagte Folkebådsnyt. (Återges på sidan 20. Red's anm.)

Årsagen til, at vi her i Danmark kan holde sammen på Folkebådssejlerne er følgende:

Et godt blad. Kontaktpersoner i de fleste regioner, hvor Folkebådssejlerne er i pænt tal. Kontaktpersonerne har frihed til at afholde Folkebådsaftener med forskellige aktiviteter, det kan være foredrag, sejlmager / mastefabrikant, trimaften, videos fra DM, San Fransisco Cup, dommer / regelkurser osv.



De kan blot ikke disponere over økonomien i sådanne arrangementer uden at Folkebådsklubbens formand eller kasserer er kontaktet ved rørende tilskud m.m.

Vi afholder bestyrelsesmøde 2 gange om året, samt en generalforsamling midt i DM-ugen, hvor bestyrelsen naturligvis også er samlet. Vi tager medlemmernes kritik / ros alvorligt, og prøver at rette op på disse.

Desuden har vi Englænderpokalen, en pokal som uddeles for den bedste turberetning.

Årbogen er en bekostelig affære, men den samler Folkebådssejlerne under et, så alle kan følge med i, hvad der rører sig i klassen. Desuden er buggebestemmelserne nøjagtigt beskrevet her.

Det er med til at sikre, at ingen "fusker" i klassen. Desuden har vi forbudt spiler til kapsejlad, idet det er en fordy-

rende foranstaltning for den enkelte sejler, som ønsker at være med konkurrencebasis.

Byggebestemmelserne er ved at blive revideret af et 3-mandsudvalg for det har vist sig nogle unøjagtigheder med hensyn til cockpit indretning, dimensioner på apering m.m. Det bliver helt klart inden for 1990. Vejning af kapsejlende folkebåde med målerbrev er obligatorisk, og bliver påført målerbrevet, som udstedes af Dansk Sejlunion.

En klassemåler i de enkelte regioner står til rådighed med en elektronisk vægt, som udskriver en bon med vejaltet. Bonnen er din kvittering. Stikprøvekontrol ved DM er helt obligatorisk.

Med det ovenfor beskrevet står der megen respekt om Dansk Folkebådsklub, og ingen gniderier og nidkærhed sejlerne imellem, alle er lige for klubben på denne måde. Der kan ikke fuskes i klassen mere. Alle nye tiltag skal god-

kendes af Dansk Folkebådsklub efter skriftligt forslag og indlæg.

Ökonomisk klarer vi oss godt. Folkebåden kan holdes rimeligt kapsejlingsklar, samtidigt med at brugtbådsprisen holder sig fint. Alle de gamle Folkebåde holdes i fin stand, pga det høje aktivitetsniveau i klassen, samt den høje moral i Folkebådsstyrelsen.

Årskontingenti Folkebådsklubben er 100,- kr. Vi smider rask væk rester ud med det samme, det gör det attraktivt at være med.

Vi smed 140 personer ud så vi kun var 520 tilbage, men de meldte sig ind igen og tog flere nye med sig. I dag er vi oppe på 710 medlemmer.

Duelsejlad i regionen sker gennem udtagelsessejladser ved de enkelte klub-

bers aftenmatcher, og det endelige hold stiller op til Larchmontpokalsejladsen, f.eks i Öresundsregionen.

Vi har dog en landsdækkende duelsejlad på beddingen, hvor det vindende hold fra hver region skal dyste mod vinderne fra de andre regioner. Dette skal foregå det kommende forår, og hvert hold skal dog kun bestå af 2 besætninger, i modsætning til regionalduellerne, hvor der deltager 3 besætninger på et hold.

Med disse ord håber jeg, at I nu har noget at arbejde med i forsøget på att opbygge en ny struktur, som kan virke inspirerende på de svenske Folkebådssejlere, og som igen vil sætte gang i klassen hinsidan.

De bedste sejlerhilsner
Carlo



SAXAT UR



Reelle priser på Folkebåde.

Læste du Politiken lørdag den 25. november 1989, fik du et totalt forvrænget og forkert billede af prisudviklingen for den Nordiske Folkebåd.

Erik Andreasen, der som bekendt sælger Folkebåde, giver en helt anden professionel vurdering:

Priserne på brugte Folkebåde i glasfiber er støt stigende, men det skal erkendes at priserne på træbåde - der næsten alle er over 20 år gamle - ikke længere er stigende, måske endog faldende. Der er imidlertid et klart prishop fra træ- til glasfiberbåde. En prissammenligning

mellem flere år er derfor total irrelevant, hvis man ikke samtidig adskiller træ- og glasfiberbåde.

Priserne på glasfiberbåde har endvidere stor sammenhæng med årgang - fx. var så godt som alle bådene fra 76, 77 og 78 selvbygget.

Folkebådcentralen har i 1989 handlet nednævnte brugte både, hvor udstyrsgraden naturligvis også har spillet en rolle for prisen. Da der er tale om realiserede salgspriser, er disse sikkert af interesse for potentielle købere/sælgere.

Byggeår	Mat.	Apteret	Udb. motor	Pris	Solgt til:
1964	Træ	Værft/Lind	ja	64.000,-	DK
1969	Træ	Værft/Lind	ja	71.000,-	Tyskl.
1977	Glasf.	Selvb.	nej	90.000,-	Tyskl.
1977	Glasf.	Selvb.	nej	91.000,-	England
1977	Glasf.	Værft/Lind	ja	110.000,-	Tyskl.
1979	Glasf.	Selvb.	ja	100.000,-	DK
1982	Glasf.	Værft/FC	ja	125.000,-	Tyskl.
1983	Glasf.	Værft/FC	ja	128.000,-	DK
1984	Glasf.	Værft/FC	ja	144.000,-	Tyskl.
1985	Glasf.	Selvb.	ja	138.000,-	Tyskl.
1986	Glasf.	Selvb.	nej	135.000,-	Tyskl.
1986	Glasf.	Værft/FC	ja	140.000,-	Tyskl.
1986	Glasf.	Værft/FC	ja	159.000,-	Tyskl.
1987	Glasf.	Værft/FC	nej	168.000,-	DK

Sommertræf 1990 ?

1000,- kr. på højkant til den klub som påtager sig værtskabet.

Folkebådsklubbens bestyrelse har gennem nogen tid debatteret hvilke aktiviteter klubbens tursejlere har.

Kapsejlerne har en hel del regionale kapsejladser og som hovedattraktion, Danmarks mesterskabet for Nordiske Folkebåde. Dette går på skift mellem Nordjylland, Sydjylland/Fyn og Sjælland.

Jeg vil med dette indlæg prøve at skabe en kreativ holdning til en helt ny og mere systematiseret aktivitet i Folkebådsklubben, nemlig et godt gammeldags Folkebådstræf....!

Det er ikke meningen, at bestyrelsen skal være den bærende kraft. Det skal aktive Folkebådssejlere, der synes om ideen. Lad os se på, hvordan sådan noget kan føres frem til en realitet:

Begynd med at analysere din egen klub med hensyn til antal Folkebådssejlere. Kan du forvente støtte og hjælp fra dem. Hvis ikke, må du motivere dem til at hoppe med på ideen. De vil måske være afstandtagende eller virke lidt sky, men rend og hop. Det er fordi, de har ligget i dvale alt for længe, de har ganske enkelt fået lov til at passe sig selv.

Hvad med en stjernesejlads, hvor man sejler efter poster som er udlagt i stjerneform efter søkort, og på hver post skal du fiske en opgave op af en bøtte/flaske, og løse den på vej til næste post etc. Det samme kan arrangeres i land, hvis der er en skov eller plantage i nærheden, som er godt kortlagt, en rigtig familievandring. I kan også lade fartøjerne passere en dommerkomite, som så skal bedømme og præmiere et eller flere fartøjer. Folkebådsklubbens bestyrelse kan evt. henlægge overrækkelse af Engländerpokalen til denne begivenhed, også videregående videre....

Som du kan læse, er det kun fantasien der sætter grænser, men husk under alle omstændigheder - DET ER IKKE JER, SOM SKAL SKABE AKTIVITETERNE, I SKAL BLOT SKABE IDEERNE, GRUNDLAGET OG RAMMERNE.

Et lille visk i øret! Det vil nok være smart, hvis det er en klub som har:

1. En del folkebådssejlere iblandt.

Hvad skal vi lave og hvornår?????

Jo hvornår - det kan passende være i uge 27, den første eller anden week-end Ja hvad skal vi lave???

IKKE ret MEGET!!!!

Dan en gruppe, et ideudvalg og planlæg ud fra de kreative tanker, hvad der skal foregå og send så en annonceindbydelse til vores redaktør, som vil sætte den i Folkebådsnyt i maj nummeret. Udvalget skal ikke underholde, det skal sejlerne selv, men i skal blot sørge for at sejlerne bliver modtaget og igangsat, resten er op til disse gæve Folkebådsfolk.

Hvad kan så være samlingspunkter for sådan et træf?

Musik af egen avl. Der skal nok være nogle som kan spille et eller andet instrument. Sange efter sangblade, så alle kan synge med på teksterne. Folkedans, lejrball m/snobrødsbagning, sækeløb, tovtrækning, sketches, skuespil, revy, oplæsning af digt eller noveller og meget, meget mere. Vi kan også grille. Det kan gøres på flere måder. Fx. egen grill, fælles grill, entrere med en slagter om levering af helstegt okse eller gris og til det hele salat og brød, vin, øl og vand.

2. Som ligger nogenlunde centralt på Danmarks "Inderside".
3. Som ligger måske ikke så langt væk fra DM det pågældende år. (I 1990 K.A.S. København).

Det er af vital betydning for klassens udbredelse, at skabe nye aktiviteter. Dette eksempelvis vil stå frit til afbenyttelse af enhver, hvis vej falder forbi eller er planlagt at gå forbi. Under alle omstændigheder vil det være et delmål for sommersejladserne.

Lad mig lige høre hvad du kære læser mener om et FOLKEBÅDSTRÆF... og hvem kommer først ud af tænketanken og griber ideen med et tilsagn

Tilsagn tilstilles skriftligt til bestyrelsen ved formanden

God iderigdom.

Carlo Boldreel

BÅTSTANDARD

Folkbåt En verklig pärla.
Byggt 1958. Självläns, spray-
hood, pulpit. Många segel, snurra
4 HK. Kan ses på land 19 500:-
~~0701 120 00, 06 04 22 72~~

Folkbåt i lärkträ -69 Snabb, gott
skick, ny stor, bomtält 4,5 hk
Mercury 35 000:- ~~06 04 00 10~~
~~07 00 20~~

Folkbåt nr mkt fint skick,
fullst utr, vagg, täckställning,
utombordsmotor 6 HK, båtplats
finns 30 000:- ~~07 00 20~~

Folkbåt -50 välvårdad, Johnson
6,5. bomtält, fock, genua,
spinnacker, pine-däck. 27 000:-
~~06 04 50 00~~

Folkbåt -53 fernissad furu, teak-
däck, 5 segel, motor 4 HK.
20 000:- ~~06 05 10 00~~

Folkbåt Byggt -56 fernissad
furu fint skick, 5 segel, nytt bom-
kapell m fönster Mariner 5 HK,
kompass mm. 34 000:-
~~06 04 05 00~~

Efter att ha läst annonser i fack- och dagspress under våren, kan listan på begagnade Folkbåtar göras lång. Det jag ofta får höra och läsa, är att svenska Folkbåtar har lägre priser än de i Danmark och Tyskland. Jag har studerat respektive lands båtbestånd, och det kan konstateras att de svenska båtarna över lag håller lägre standard.

Vid en rundringning till ett antal svenska folkbåtssäljare, om båtens skick och utrustning, blir svaren genomgående att båten är i nyskick och att det medföljer rikligt med utrustning. De flesta båtarna har beslag, stående och löpande rigg från sitt byggår. Seglen är 10 år eller äldre. Gamla master och bommar med fula torr-sprickor, otidsenliga träknappar och stora klumpiga, rostfria beslag som fiolinfästning. Många båtar är utrustade med winchar så små, att de skulle kunna användas som spolar i de flesta symaskiner. Klumpiga motorbeslag, där även den häftigaste torpedbåt från Kungliga Flottan skulle bli grön av avund.

Skulle dessa båtar utrustas med nya segel, stående och löpande rigg, är detta en investering runt 30.000:-. Då skulle

våra fina träbåtar från 50- och 60-talen närma sig de prislägen som finns i våra grannländer. Jag har i många år seglat i danska kappseglingar och där är de tävlande båtarna överlag mycket välutrustade. Ofta kopior av de senaste båtarna från Folkebådcentralen.

Glöm nostalgien. Folkbåten är idag en modern och levande entypsklass. Jag ser allt oftare Folkbåtar uppallade på land under seglingssäsongen. Ofta med en trasig presenning över. Dessa båtar blir bara fler för varje år.

Om inte folkbåtsägarna och klubbarna gör en insats kommer vårt bestånd av Nordiska Folkbåtar att halveras på 10 år. Med tanke på det lilla antal registrerade båtar de senaste åren (47 st) kan det konstateras att den en gång så stora kappseglingssklassen i Sverige, en gång dominerande, är på utdöende. Så bäste folkbåtskollega, vårda din båt. Ser du en båt som blir kvar på land så tala med ägaren. Hjälpt andra att spåra ägaren.

Vi behöver varenda Nordisk Folkbåt.

Anders Carlzon
FS 662

Funderar du på en ny Folkbåt?



Efter 14 år och över 700 båtar vet vi hur man bygger en bra Folkbåt. En båt där inget lämnats åt slumpen. Där både material, utrustning och trimdetaljer optimerats. Där hela vår erfarenhet från båtbyggeri och tävlings-

segling finns samlad. För att ge dig de bästa förutsättningarna på kappseglingsbanan eller på semesterseglingen.

Ring eller skriv så skickar vi vår broschyr eller tillbehörskatalog.

Beställ färdig båt nu till 89-års pris, för leverans våren -91, så får du fritt färgval och 6 HK Johnson på köpet!

**FOLKEBÅD
CENTRALEN AS**

Folkebådcentralen A/S. Grönlandsgade 10. DK-5300 Kerteminde. Danmark.
Telefon: 00945-65 32 32 32. Telefax: 00945-65 32 32 26.

ATT SÄLJA EN FOLKBÅT.

Man har ju hört hur det brukar gå till. Först en annons, och sen annons igen. Så ringer folk och frågar och frågar. Flera lovar att höra av sig. Men inte ett ljud från de flesta. Fast så småningom dyker faktiskt en och annan upp på varvet och granskar klenoden kritiskt.

- Jaså, babordskojen är bara 1.74 lång. Inte bra.
- Och titta, ett fotogenkök som varit med i 33 år.
- Kan inte vara mycket att ha.
- Och kika i aktern, en gammal Seagull! Borde vara på museum.

En del vill gå lös på skrovet med kniv, men det lyckas man kanske avstyra. Man vill ju inte ha sin kära båt sönderhackad. Till slut blir det fråga om priset, och då utbryter den stora prutningen. Kanske blir det affär av. Kanske inte.

När det gäller min Iona har det dessbättre gått annorlunda till. För snart två år sedan var en av förre ägarens söner i telefon och frågade om jag hade kvar båten. Och det hade jag ju.

-Säg till Nisse och mig, sa han, när du tänker sälja den, för vi vill så gärna köpa den.

- Det låter trevligt, sa jag, men inte förrän efter sommaren 90 har jag tänkt göra mig av med den.

-Det gör inget, sa Ville i telefon, vi väntar så gärna. Nu i somras träffades vi ombord, Ville, Nisse och jag. Bröderna kände sig som hemma.

- Titta, det är ju precis samma som på Pappas tid! Samma tyg på dynorna och samma gamla fotogenkök! Och vilken härlig motor!

Förtjusningen var allmän. Också när jag kom med lite negativa saker, t.ex. att det brukar läcka lite ibland på babordssidan, så var kommentaren bara:

- O ja, det gjorde det på Pappas tid också. Så kom vi till priset, och jag nämnde en summa.

- Nej, men det är väl för billigt, blev svaret. Och så la de på ett par tusen.

Man kanske kan kalla det omvänd prutning? Visst kommer det att kännas lite sorgligt, när jag en gång i slutet av sommaren kommer att se Iona segla iväg med sina nya ägare ombord. Men samtidigt kommer jag att vara väldigt glad över att hon kommit i så goda händer.

Edward Bear

FOLKBÅT Nr 51.

Världens första Folkbåt i toppskick, utställd 1992 på olika båtmässor. Bredvid står en ny plastfolka från Folkebådcentralen i Danmark. Det vore väl något att ta sikte på, eller hur? Men då är frågan, finns hon kvar, och var i så fall? Är hon i behov av renovering? Samtycker båtägaren? Om så är fallet är det dags att börja nu. Att renovera tar tid.

Jomenvisst kan detta förslag bära. Men det kräver tid och kapital. Bara en tia från varje folkbåtsägare ger en bra grundplåt att stå på. Några sponsorer vore också bra att ha. En segelmakare kanske? Vad säger Stefan V? Om förslaget faller i god jord, vem tar tag i bitarna?

Jan Hedin, FS 952

ALUMINIUMMAST PÅ FOLKBÅTEN?

En fråga för 90-talet. I förra Folkbåtsnytt påtalade Per Wettergran att en ny trämast från Mats Båtbyggeri kostar 12.000 kronor. Är denna prisuppgift riktig så är det ett mycket allvarligt hot mot en framtid med trämaster på våra Folkbåtar.

Med tanke på trämastens lite högre vikt, mer underhållsarbete och kortare livslängd måste priset på trämaster ligga under aluminiummaster. Till Mats och andra trämasttillverkare vill jag säga: - Att sortera fram kvistrent granvirke ur staplarna tar tid. Bygg masterna i två kvalitetsklasser. En granmast med lagom mycket pärlkvist försämrar inte hållfastheten nämnvärt. Högst marginellt alltså. Prisnivån för denna mast bör kunna ligga

under motsvarande aluminiummast.

- Om du sen, Mats, bygger bygger även kvistfria master till våra Folkbåtar, är det utmärkt. Somliga av oss är säkert beredda att betala mer för den kvistfria masten.

En del av charmen med våra träfolkbåtar är väl ändå att de är så vackra och rejäla träbåtsbyggen. Till den bilden hör förstås den vackra ljusa granmasten, eller hur? Ett adelsmärke för Folkbåten skulle man kunna säga.

Jag vill gärna påstå att det är ett allvarligt stilbrott att överge trämasten för aluminium. Rösta för trämast!

J. Hedin, FS 952



OSTKUSTEN

Det här skulle egentligen varit 90-talets första nummer (om inte jag blivit så försenad med det förra). Därför vill jag först av allt önska OFK's alla medlemmar en god fortsättning på det nya decenniet. Och sen ska man som ordförande ha lite visioner att presentera (helst då för hela 90-talet).

Vad jag tänker mest på i den vägen är hur vassa vi Stockholmare och Ostkustare blivit som kappseglare på sistone och vilka visioner det skapar. Jag ser en Stockholmare överst på prispallen, i alla fall vid något av 90-talets mästerskap. Kanske inte i år, men säkert vid något av de kommande mästerskapen. För några år sen gnällde jag i den här spalten över att vi inte var tillräckligt bra här i Stockholm och nu tycker jag nästan att motsatsen gäller. Jag är säker på att vi på SM-90 blir bästa region om man nu räknar 5-bästa placeringarna. Jag tror t.o.m att vi får in våra 5 bästa bland de 10 bästa. Så tufft har det blivit här uppe.

Sen har jag visionen att Stockholm Cup blir den där härliga vårsamlingen och fina propagandan för folkbåtsegling som vi tänkt oss.

Och sen det där med fler tjejer på banan! Folkbåten är en av de bästa kölbåtar som finns för tjejer att kappsegla i. Den är snäll för det allra mesta men ändå tuff. Och det är den tryggaste båten som finns. Så sätt igång och kappsegla, tjejer. Ni är ju smartare än oss grabbar och stark behöver man inte vä i Folkbåt.

Till sist vill jag att vi sponsorsvägen får råd att göra någon av våra stora Stockholmsregattor till en nationell stortävling. Antingen med inhyrda båtar från



regionen eller via subventionerade transporter.

Och när vi är inne på transportproblematiken vill jag presentera en idé som väl inte kan vara helt ny: Jag har i många år tänkt att man skulle köpa en trailer som klarar av våra rätt tunga båtar. En sådan trailer är i första hand användbar för transporter till SM eller till stortävlingar, typ Kieler Woche, Guldpokalen eller Kastrup Cup och den gör folkbåtslivet ännu mer njutbart.

Dessutom får man ju ett helt annat perspektiv på sina semestrar. Vad sägs t.e.x om Medelhavet, Svarta Havet eller Norska kusten? Svindlande tankar eller hur? Kostnaden för en ny trailer ligger runt 25', vilket är snabbt intjänat om man betänker vad lastbilstransporterna kostar. Är du intresserad av att dela kostnaden i ett sånt projekt kan du väl höra av dig till mig.

Ha ré så bra tills vi möts på banan.
Hälsningar PW

VÄTTERN

Nu stundar en ny folkbåtssäsong i Vätternregionen, med, får vi hoppas, Mycket segling, fint väder och lagom med vind.

Den rekordtidiga våren för väl med sig att många folkbåtsseglare varit igång länge när detta nummer av Folkbåtsnytt kommer ut.

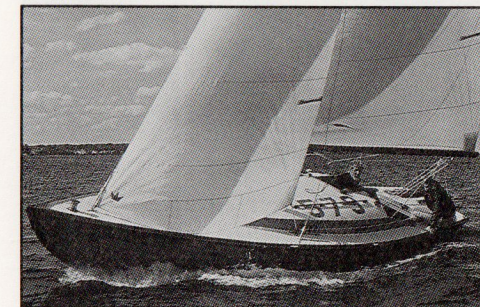
Några direkta nytillskott av båtar inom regionen kan vi tyvärr inte rapportera om i år. Däremot har medlemsantalet stigit under senare år, om man ser tillbaka. Och det är ju positivt.

Trenden har ju faktiskt visat att folk med stora båtar gått över till båtar i den mindre klassen, typ Folkbåtar och Drakar. Det är ju idag svårt att få ihop besättningar på 4-6 personer vid flera tillfällen under en säsong. Byter man ner sig, så att säga, blir det problemet mindre, för att inte tala om den ekonomiska biten. Vi får naturligtvis hoppas att den trenden sprider sig till vår region också.

Plockar man sedan bort spinnakern, som det talas om idag på flera håll, kan det medföra ett rejält uppsving för klassen. Många folkbåtsseglare här på Vättern och Sommen har ju idag gastproblem. Titta på danskar och tyskar t.ex. De lyckas få många deltagare i både stora och små regattor. Kanske är detta den rätta medicinen?

I år hoppas vi att samarbetet med Vadstenaseglarna ska mynna ut i något bra. Bengt Lundstedt i Vadstena, som är vår kontaktman där, har idéer. Herrar Sören Bäckman och Krister Lars-

son från Linköping, som på årsmötet fick i uppdrag att göra ett förslag till aktivitet liknande Stockholm Cup, kommer alldeles säkert med något bra, idéer finns redan uppskissade.



Tyvärr kommer Motalaregattan (MSK) att utgå i år av olika skäl. I stället för den kommer Motalas folkbåtsseglare och A22-seglare själva att ordna en endagssegling i Motala. Preliminär datum är 9 juni och tävlingen går nu under namnet Coca Cola Race.

Vilka rankingseglingar som gäller visar vi i kappseglingsskalendern på sid 5. Tyvärr ingår inte så många tävlingar i vår ranking.

SM går i år som bekant i Karlshamn. Förra gången vi seglade SM där var 1982 och vi som var där kan alla intyga att tävlingarna var mycket välarrangerade och trevligt genomförda. Bara detta borgar för ett mycket lyckat SM även i år. Man kommer snabbt ut till SM-vattnen utanför Karlshamn från en väl skyddad hamn.

Så ni Vättern- och Sommenseglare som tänker tanken, tänk inte längre.

Anmäl er!

VÄSTKUSTEN



I vanlig ordning! Innan jag började skriva dessa rader läste jag igenom min rapport från sommaren 1989 i förra numret av Folkbåtsnytt. Den innehöll uttryck som "i vanlig ordning" och "som vanligt" på minst fem ställen. Detta speglar kanske såväl skribentens bristande uttrycksförmåga som att aktiviteterna inom klubben är sig lika från år till år.

Visst kan det kännas tryggt för en gammal seglare att allt är sig likt. När det gäller antalet kappseglande båtar och nyrekryteringen till klassen är det däremot dags för lite nytänkande. Jag har inget universalrecept för detta men en viktig väg är att ta hand om alla nya folkbåtsseglare på ett aktivt sätt.

Glädjande nog har både nyrekryteringen som antalet kappseglande båtar ökat det senaste året. På de sista regattorna förra säsongen deltog flera nya båtar. Flera av dessa seglare har deltagit i vinterns kurs i folkbåtssegling i klubbens regi. De hälsas hjärtligt välkomna till klassen. Själva kursen har omfattat tre kvällsmöten. Första mötet handlade om utrustning och riggning av Folkbåten och hölls i Viking Yachtings affär. Andra och tredje gången träffades vi i Färjenäs klubbhus i Björlanda och avhandlade

allt om trimning respektive taktik.

Förhoppningsvis kommer vi även att ha ett träningsstillfälle i maj. Klassen har allt att vinna på att kunskaperna om hur man seglar fort i folkbåt blir allmänna. Årets rankingserie på västkusten är inte "som vanligt". Vi har minskat antalet regattor från åtta till fem. Säsongen blir därför inte lika späckad som förra. Dessutom har vi prioriterat regattor som erbjuder riktiga olympiabanor. Förhoppningsvis kommer detta att leda till ett ökat deltagarantal på seglingarna. I kappseglingsskalendern på sidan 5 redovisar vi de ingående seglingarna. Totalt ingår 18 delseglingar.

Dessutom är det kvällsseglingar på tisdagar i Långedrag (definitivt som vanligt) och på torsdagar i Björlanda. Kappseglare från andra delar av landet hälsas välkomna. Kontakta någon i styrelsen så ska vi försöka ordna en lånebåt. Årets seglingshöjdpunkt blir säkert SM i Karlshamn. Intresset från Västkusten verkar stort. Låt oss hoppas att vi blir största kölbåtsklass på SM i år. Resultatet från västkustrankingen-89:

1. Peter Abeloe S-1244	8. Sven Thuresson S-1279
2. Lars Wramner S-1301	9. Lars Nilsson S-1273
3. Jan Albinson S-457	10. Lars-Erik Almholt S-1276
4. Ingmar Fredriksson S-1299	11. Gillis Wendt S-1314
5. Hans Nilsson S-763	12. Göran Börjesson S-1280
6. Börje Wennersten S-1258	13. Per Björfjäll S-788
7. Jan Lybeck S-1272	

Ytterligare 5 båtar deltog i enstaka seglingar. Per Björfjäll tilldelades Gåsungepokalen till bästa debutant. Vi gratulerar. Hans Nilsson deltog tillsammans med 2 andra svenska båtar i Guldpokalen i Danmark.

Lycka till med kappseglandet i sommar. Lars Wramner, FS-1301 Olga

SYDKUSTEN

Årets höjdpunkt på Sydkusten är SM i Karlshamn. I skrivande stund pågår förberedelserna som bäst och Per Nilsson och hans kollegor har utlovat ett SM utöver det vanliga.

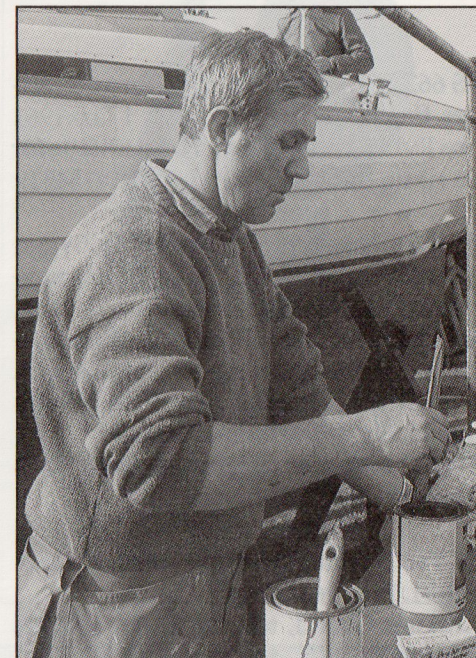
Undertecknad har till och från följt förberedelserna och jag tror att kamraterna i KSS tänkt på det mesta. Redan i vecka 8 hade man detaljerade planer för vad som skulle ske och exakt vid vilken tidpunkt. Minut för minut. Det kan man kalla planläggning. Hoppas bara inte någon behöver en extra kissepaus. Skämt åsido, allt talar för ett perfekt SM i vatten utanför Karlshamn.

Målsättningen är 50 båtar och det skulle föra Folkbåten tillbaka till tronen som största kölbåtsklass på SM. Något som vi såväl behöver efter de senaste årens sviktande deltagarantal.

SM i Karlshamn innebär också att dragningskraften i folkbåtsklassen ökar här på Sydkusten. Under de senaste månaderna har åtskilliga seglare ringt mig och frågat efter begagnade båtar till salu. Det har inte hänt på flera år.

Vi har också fått en splitterny plastbåt i Malmö. Det var några år sen sist. Välkommen Magnus Ulvsbäck. Hoppas vi får se dig på banan snart. Totalt har Sydkusten kunnat räkna in ett 10-tal nya medlemmar senaste halvåret. Så visst känns det som om klassen är på väg uppåt igen. Kan vi sedan skapa större lokal aktivitet i de olika hamnarna inom Sydkusten, kanske genom att utse lokala kontaktmän i varje hamn, så kan vi nog se framtiden an med tillförsikt.

Och det stundande 50-årsjubileet är ju ett ypperligt tillfälle att propagera ytter-



ligare för klassen.

Detta nummer av Folkbåtsnytt har många inslag med dansk anknytning. Det är naturligt eftersom vi åtminstone här på Öresundsidan har mycket kontakt med danskarna. Men det beror också på att vi har mycket att lära av den framgångsrika Dansk Folkebådsklub.

Och förmodligen är det så att ett större internationellt samarbete framöver är en av lösningarna till en starkare folkbåtsklass. Och en internationellt aktiv klass har också större dragningskraft på seglare i andra klasser. Seglare som kan tänka sig att skaffa Folkbåt och bli en del av gemenskapen.

Ha det bra i sommar. Bilden visar folkbåtsveteranen Arne Lindahl.

Martin Johansson, FS 1325.

FOLKBÅTSTORGET

SÄLJES:

FS 662 "Minna" är till salu. En av Sveriges finaste träbåtar. Byggd i lärk 1961 hos Ryhl i Åhus för export. Ett tillfälle för en riktig träbåtsälskare. Tel. 040-154519

FS 549 säljes efter SM i Karlshamn. Byggd 1958/59 av Bröderna Johansson, Dragsmark. Blåmålad fur, nyrenoverat däck, god kappseglare. Säljes pga utlandsvistelse. Standardutrustad med Mariner 5, bomtält, kapell, Wallasvärmare (omonterad), Elvström Sails-89 m.m. Pris: 32.000:-. Donald Bratt, tel: 08-191424 (arb), 08-356881 (hem)

FS 760. Mycket fin i träet (fur). Blixtsegel-81. Pris: 36.000:-. Christer Grund, tel dagtid 031-505730, kvällstid 031-241446.

FS 942. Byggd 1965. Pris: 25.000:-. Inga Britt Rutberg, tel 0523-22454, säkrast vardagar efter 17. Fiskebäckskil.

FS 1181. Byggd i Saxemara 1971. Välskött, sjösatt. Prisidé: 35.000:-. Tel 0532-15821.

FS 729 säljes. Byggd 1962. Fernissad och i mycket fint skick. 3 st segelställ, 2 st spinnakrar, elektronisk logg, kompass, diverse kapell, täckställning samt diverse övrig utrustning. Motor: Mercury 4.5 hk. Pris: 33.000:-. Lars Lundqvist, tel: 011-136563.

FS 236. Fernissad pärla. Nyanskaffningar under 80-talet: ny supstuga, ny mast (dansk), ny rigg, ny motor, nya segel, omdukad. Prisförslag: 30.000:-. Ring 0155-37404 efter klockan 20.00. Burt Adolfsson.

FS 1108. Byggd i Uddevalla 1966. Furu. Fullt utrustad. Evinrude 6 hk. Fint skick. Finns i Söderköping. Lennart Gustavsson, 0141-12747.

Mast, segel m.m. säljes! Plastroder (Marieholm) som nytt. Suunto racingkompass 350:-, Mast (Börresen) som ny 6.500:-, Stor och foc (Hamlet Sails) sydda-82 men nästan inte använda. Priset 50% mot nya. Per Wettergran, 08-7327045 (dagtid).

FS 1155, komplett kappseglingsutrustad, byggd 1972 av Torkel Lind. Utombordare, obetydligt begagnad. Bertil Nordahl, 0413-16 558.

KÖPES:

Folkbåt i plast eller lärk. Leif Ahlquist, 08-877761 eller 0176-34686.

ÖVRIGT:

Gäst söker båt. Nybliven folkbåtsägare önskar gasta på Folkbåt i Stockholmsområdet. Jag är 25 år, läser ekonomi och är hyfsad seglare. Ring Micke mån-tors 019-184736, fre-sön 08-822918.



Seglare!

Köp alltid Edra cigarrer

hos

Letterstedt



MP Segel

BO KOGERFELT

Skorstensvägen 176
S - 393 63 KALMAR
Tel. 0480 - 737 66





Folkbåtsnytt!

Ring, så får du veta mer!

De bästa dukarna, överlägsen teknologi och noggrant hantverk ger dig segel för PRESTANDA OCH LIVSLÄNGD.

NORTH SAILS

WIN MORE RACES THAN ANY OTHER SAILS IN THE WORLD.

NORTH SAILS (SCANDINAVIA) AB

Adress: Filaregatan 23, S-442 34 Kungälv, Sweden. **Telefon:** 0303/105 08.

Bankgiro: 960-5791. **Postgiro:** 287337-0.