

## Förbundsstyrelsen

### Ordförande:

Arne Olsson, Lillvägen 3, 161 36, Bromma.  
Tel: 08-25 57 57 (hem)

### Vice ordförande:

Sören Bäckman, Montörsgatan 5,  
587 37 Linköping. Tel: 013-15 16 63 (hem)

### Kassör och ansv. för medlemsregistret:

Göran Svensson, Heleneborgsgatan 44,  
117 32 Stockholm. Tel: 08-669 32 82 (hem)  
el. 070-592 01 26.

e-mail: [goran.svensson@mailbox.swipnet.se](mailto:goran.svensson@mailbox.swipnet.se)

### Mätchef:

Per-Arne Johansson, Dalgången 11,  
374 37 Karlshamn. Tel: 0454-131 48 (hem)

### Tävlingssekreterare:

Peter Källström, Solhöjdsgatan 27,  
426 76 Västra Frölunda. Tel: 031-29 70 19 (hem)

### Övr. ledamot resp. adjungerad:

Roger Thein, Villa Nostra 4, 302 37 Halmstad.  
Tel: 035-21 14 43 (hem) el. 070-518 68 43

### Redaktör för nyhetsbrev och årsbok:

Per Wettergran, Karpvägen 34, 181 30 Lidingö.  
Tel: 08-731 75 21 (hem), e-mail: [pw@sic.se](mailto:pw@sic.se)

Årsavgiften i Svenska Folkbåtsförbundet är 150:-.

Postgirokontot: 437 58 45-7

## Utgivningsplan och deadlines för nyhetsbrev och årsbok:

### NYHETSBREV:

Utkommer:

Sista tidpunkt att lämna material:

nr 1

februari

15/2

nr 2

april

15/4

nr 3

oktober

15/10

### ÅRSBOKEN:

Utkommer en gång om året, i december. Artiklar, bilder till årsboken måste vara redaktören till handa senast den 15 september, för att kunna komma med!

## Ordförandespalten.

Seglingsssäsongen är nu till ända, i alla fall för dom flesta av oss. Förberedelser för kommande säsong är i full gång. SFF styrelse har haft sitt årligen återkommande höstmöte i Jönköping. Mötet informerades om de förberedelser som pågår för SM 1997 i Karlshamn. SM:et infaller mellan den 27:e juni och 1:e juli. Det finns alltså möjlighet för deltagarna att segla till Guldpokalen i Lübeck, som går den 4-11 juli. Förhoppningsvis kommer många seglare att ta denna chans att träffa duktiga och trevliga seglarsvänner. NFIA, vårt internationella förbund, har ställt frågan till oss om vi kan arrangera Sessan-pokalen 1998 och eventuellt Guldpokalen år 2001. Frågan går vidare till Ostkusten, vad gäller Sessan-Pokalen. Undersökningar pågår att arrangera denna segling på Riddarfjärden i Stockholm, som

säkert skulle passa många av våra vänner i Danmark och Tyskland. även vänner från Finland skulle ha goda möjligheter att enkelt komma till oss.

Guldpokalen bör arrangeras i närheten av Danmark och Tyskland, med hänsyn till att de flesta frekventa kappseglare finns där. Därför har frågan om detta arrangemang gått till Halmstadsflottiljen. Halmstad ligger för övrigt bättre till för seglarna från Karteminda (Danmarks fokbåtsnäste nr. 1), än vad Öresundsregionen gör. Våra erfarenheter av Halmstadsflottiljens utomordentligt trevliga SM 1996, talar för att Guldpokalen skulle kunna bli mycket lyckad. Frågan är om Flottiljen har möjlighet. Vi väntar på svar och hoppas på det bästa.

Med vänliga seglarhälsningar,  
Arne Olson / Ordf. SFF.

## Kassören har ordet.

### Årsavgiften 97/98.

Hösten är här, ännu ett år har passerat. Det är därför återigen dags att betala medlemsavgiften. Bifogat finner Du ett inbetalningskort för årsavgiften 1997/98. Avgiften är oförändrat 150:-, varav 30:- går vidare till din flottilj. Vi ber dig fylla i uppgifterna på inbetalningskortet, framför allt ditt namn och din adress, då det är omöjligt att spåra en anonym inbetalning. Uppgifterna på inbetalningskortet läggs in i vårt register som är bas för den båt- och medlems-matrikel, som kommer senare i höst.

OBS! Du kan beställa vår standert genom att betala 85:- utöver medlemsavgiften. Betala alltså 235:- så skickar vi en standert.

### Många besökare på vår hemsida!

I slutet av juni lades vår någotsånär färdiga hemsida ut på Internet. Fram till den 15 oktober har vi haft ~2300 besökare. Responsen har varit väldigt positiv, många som knappt hört talas om Folkbåtsförbundet, hör av sig och vill bli medlemmar. Mycket återstår naturligtvis att göra, bl.a så saknas flottiljernas egna sidor. Visst är det väl en facinerande tanke hela världen kan läsa hur det gick i Stockholms Serien. Och inte har det kostat förbundet ett enda öre. Om Du har möjlighet, gör ett besök på hemsidan!

Adressen är: <http://home4.swipnet.se/~w-43470/>

## SM -98

Som vi tidigare berättat har vi valt att lägga SM:et i Karlshamn. Se senare inbjudan!

### Dagarna ser i alla fall ut som följer:

27 juni	Ankomst.
28:e	Segling I
29:e	Segling II + III
30:e	Segling IV+V
1 juli	Segling VI+VII

### SM 1999:

Preliminärt hade vi tänkt oss att förlägga 1999 års SM till Vikingarnas SS' klubbholme, Ekholmen bara nån timmes segling från Djurgården.

### SM år 2000 och 2001?

Ingenting är ännu bestämt men det är väl dags nu för Vättern och Vadstena och år 2001 är det väl dags för Skåne igen (se GP år 2001!)

## Lag-SM -98 i Stockholm

Nu är det bråttom att hitta definitiv plats och datum för nästa års Lag-SM. Och med tanke på allt tråkigt, som hände i form av skador på årets tävlingar, så ska vi testa med skärpta regler för besiktning av båtarna mellan seglingarna samt måste vi kräva de olika lagen på nån slags buffertsumma redan vid anmälan etc. etc. Vi återkommer om detta!

Platsen då? Med hänsyn till att det krävs min. 6 båtar +1 reservbåt, så finns det bara 5 platser att vara på: VSS i Stockholm, Göteborg/Långedrag, Karlshamn, Vadstena och Malmö. Egentligen är det Stockholms tur att arrangera, men p.g.a att VSS har fått förfrågningar om att någotsånär samtidigt arrangera individuella SM i vissa andra klasser, så kanske man inte också kan förlägga ett Lag-SM till dessa vatten. Vi har dock bestämt oss för Vikingarnas men är ännu inte säkra på vilken helg. Kristi Himmelfärd eller Pingst.

### Lag-SM -99 och år 2000?

1999 ska det preliminärt ligga i Göteborg och år 2000 i Karlshamn.

## Sessan Cup -98

NFIA vill att vi svenskar ska arrangera Sessan Cup 1998. En tanke, som vore både festlig och säkert locka våra europeiska vänner är att kanske förlägga dessa seglingar till Riddarfjärden mitt i centrala Stån. Kanske som en riktig propagandagrej för Folkbåten, under det årliga evenemanget Segelbåtens Dag.

Vad sägs om det?

## Guldpokalen -98

### Preliminär inbjudan från

### Lübecker Yacht-Club och NFIA:

Kappseglingarna äger rum i vattnen utanför Lübeck-Travemünde den 4 - 11 juli. Centrum för tävlingarna är Lübeck Yacht Clubs klubbhus och deltagande båtar har bokade platser i "Passat-Hammen".

### Program:

4 juli	Öppningscermoni.
5:e- 10:e	Races
11:e	Sista race + Prisutdelning.

### Så här kommer du dit:

(Bil). A1:an Hamburg-Lübeck.

(Flyg): Flygplatsen Hamburg Fuhlsbüttel ligger ca 70 km från Lübeck-Travemünde.

(Båt): Tre reguljära färjor från Sverige: Malmö-Travemünde, Göteborg-Travemünde och Trelleborg-Travemünde.

#### Boende:

Kontakta Kurverwaltung Travemünde

Tel: +4502-8 04 32. Fax: +4502-8 04 60.

Även camping i tält el. husvagn är möjlig.

#### Extra festligheter:

Lübecker Yacht-Club firar sitt 100-årsjubiléum med massor av receptions och parties, öppna för alla deltagare.

#### GP-99 och år 2000

1999: Haderslev på Södra Jylland) och år i Eckernförde.

#### GP år 2001

Vi svenskar har av NFIA blivit tillfrågade om vi vill arrangera GuldPokalen år 2001. Det tror vi givetvis att vi vill. Och just nu har vi ett förslag som heter Halmstad. Men ännu är ingenting bestämt. Helt klart är dock att vi måste arrangera någonstans i Öresund och dessutom lägga vårt SM på ett näraliggande ställe samt förmå danskarna att även lägga sitt DM nära.

## Rapport från NFIA.

Sedan den förra NFIA-rapporten i vårens Folkbåtsnytt har i anslutning till Guldpokal-seglingarna i Thisted 97.07.12 ett styrelsemöte samt 1997 årsmöte avhållits.

Jag ger här en sammanfattning av vad som avhandlats och beslutats på dessa möten men utesluter ämnet aluminiummast som jag i stället kommenterar under en egen rubrik.

#### Styrelsemötet:

Avsikten med detta styrelsemöte var att förbereda det direkt efterföljande årsmötet. Dock behandlades några frågor som inte togs upp på årsmötet.

Det föreligger oklarheter angående licensiering av formar för GRP-skrov. NFIA har fått ett brev från Flemming Nielsen Dansk Sejlunion, där han fastställer(?) att alla formar ska tillverkas efter originalpluggen (som ägs av Erik Andreasen, Folkebådcentralen). Detta är kontroversiellt eftersom det försvårar för nya tillverkare (speciellt utanför Europa) att "komma in" Det strider också mot den skrivning av reglerna som gäller i dag. Vi har i dag i stort sett bara en tillverkare och det är inte bra. NFIA vill underlätta så mycket som möjligt för nya tillverkare.

Nu är det ändå så att Erik Andreasen har erbjudit sig att överlåta pluggen till NFIA.

Lars Braedstrup fick i uppdrag av styrelsen att kontakta Erik för en diskussion.

Beslutades att klassbevisen ska få ett likformigt utseende inom alla nationella förbund. Och eftersom Gold Cup, Sessan Cup, Walcon Cup och San Francisco Cup blivit godkända som internationella evenemang, beslutades att regler för dessa evenemang ska införas som appendix till NFIA:s stadgar.

#### Årsmötet:

Följande nationsförbund var representerade på mötet: Danmark, Storbritannien med Irland, Sverige och Tyskland.

Finland och USA hade meddelat förhinder.

#### Styrelsen valdes enl. följande:

Ordf: Andreas Cristiansen, Tyskl.

(ett år återstår på mandattiden).

V ordf: Sören Bäckman, Sv.

(två år återstår på mandattiden).

Tekn ordf: Jan Mattiesen, Dan.

(nyval efter det att Braedstrup tackat nej).

Sekr/kassör: Peter Ament, Storbr.

(ett år återstår på mandattiden)

(Det ska redan här nämnas att Jan Mattiesen tragiskt nog omkom i en arbetsplatsolycka i augusti vilket innebär att NFIA i dag saknar teknisk ordförande.)

Kassarapporten visade ett överskott för 1996 på £ 663.21.

Beträffande Gold Cup och Sessan Cup fick under tecknad i uppdrag att undersöka möjligheten att i Sverige arrangera Sessan Cup 1998 och Gold Cup 2001. Man vill gärna se Sessan Cup i Stockholm hösten 1998. Detta är framfört till SFF:s styrelse, som arbetar med frågan. Beträffande Gold Cup nämnde jag (utanför protokollet) att Halmstad är en lämplig plats. Detta både av geografiska och arrangörsmässiga skäl. Jag ber alltså Halmstadsflottiljen ta till sig denna information och fundera på saken.

#### Aluminiummast:

SFF:s motion om införande av aluminium, som ett alternativt material i mast och bom behandlades på årsmötet.

Följande beslut fattades:

De danska, svenska och tyska förbunden inbjuds / uppmanas att provsegla och utvärdera master, tillverkade enligt regelförslag "Draft July 1997" (se nedan). De ska konas från toppen ner till mätmärke nr II.

Masterna (bommarna behöver inte testas) kan levereras av BENN'S AB i Stockholm med

referens till offert lämnad till NFIA. Varje nationsförbund förhandlar och köper direkt från BENN'S och står givetvis efter avslutade tester som ägare till masterna.

Varje nationsförbund beslutar om hur testerna ska utföras men förväntas kunna rapportera resultat på årsmötet 1998 där motionen slutgiltigt ska behandlas. Eventuellt kommer ett extra möte att inkallas senare under hösten för det slutgiltiga beslutet. Detta för att kunna utnyttja hela säsongen för testerna.

Om motionen godkänns av NFIA 1998 kommer regeländringsförslaget att föreläggas Skandinaviska Seglarförbundet för formellt beslut mars 1999.

Det framkom under årsmötet att danskarna inte ansåg sig kunna delta i testprogrammet. Man saknar ekonomiska möjligheter för att i förbundets regi inköpa master. Möjligen kan någon privat tillverkare tänkas ställa upp. Danskarnas agerande är förbryllande med tanke på att seglingstester ursprungligen var ett danskt förslag.

En sammanfattning av läget ger följande:

1. Aluminiummaster kommer under 1998 att seglingstestas i de svenska och tyska förbundens regi.
2. NFIA kommer slutgiltigt behandla SFF's motion under 1998.
3. Om NFIA godkänner motionen kommer regeländringen att fastställas av Skandinaviska Seglarförbundet i mars 1999.
4. Det skulle alltså, i bästa fall, vara möjligt att kunna segla med en godkänd aluminiummast säsongen 1999.

SFF har beställt två master från BENN'S. Styrelsen kommer under hösten att fastställa ett program för hur och var testerna ska genomföras.

## **NORDIC FOLKBOAT CLASS RULES**

### **"Draft July 1997"**

#### **6.1 Mast general.**

The mast shall be made of either one kind of wood or aluminium alloy.

##### **6.1.1 Timber mast.**

(Paragraphs 6.1.1.-6.1.14 shall be valid for the timber mast and shall not be changed.)

##### **6.1.50 Aluminium mast.**

All dimensions shall comply with dimensions stated at the general rigging drawing and in the rules for the timber mast with exceptions for dimensions and material stated below

**6.1.51 The mast shall be constructed** out of one continuous drawn extrusion with a section weight of not less than 3.40 kg/m and shall comply with Mast drawing No 1.

**6.1.52 The section shall be tapered** from the top to a point min 2250 mm below the lower edge of MB No III. The taper may extend to a point above the lower edge of MB No II. The section at MB No III shall comply with Mast drawing No 2. The taper shall be convex or straight. However local hollows not exceeding 3 mm in depth will not be considered as contravening this rule.

**6.1.53 For keel stepped masts it shall be possible** to circumscribe the section with the diameter of 110 mm at deck level (ref Mast drawing No 3).

**6.1.54 The fore and aft dimensions** of the mast section may be reduced by the depth of the luff groove to the diameter  $100 + 10 / - 0$  mm between the heel and a point below 600 mm above the upper edge of MB No I.

**6.1.55 The weight of the mast** including fixed fittings, jumper struts standing and running rigging (turnbuckles, excluded) shall not be less than 16 kg (16.5 kg for the mast stepped on deck) when weighed at MB No III and supported at MB No I. If the mast is found to be underweight at MB No III a corrector weight shall be permanently fixed inside or outside the profile with its CG above the lower edge of MB No II so as to bring the weight at MB No III up to permitted minimum. For the purpose of the measurement the halyards shall be in sailing position and the standing rigging secured along the mast. The ends of the rigging below MB No I may rest on the ground or be removed so as not to affect the weight at MB No III.

**6.1.56 The method of attachment** of standing rigging is optional.

**6.1.57 A hinge is permitted** between deck level and 500 mm above deck level. The hinge shall in sailing position be locked and have the same strength and stiffness as the mast section at the actual point.

**6.1.58 The jumper struts shall be made of** either wood, stainless steel or aluminium.

**6.1.59 Arrangement of halyards** inside the mast profil is prohibited.

## **6.2 Boom in general.**

The boom shall be made of either one kind of wood or aluminium alloy.

### **6.2.1 Timber boom.**

( Paragraphs 6.2.1.-6.2.6 are valid for the timber boom and shall not be changed.)

### **6.2.20 Aluminium boom**

All dimensions shall comply with dimensions stated at the general rigging drawing and in the rules for the timber boom with exceptions of dimensions and material stated below

**6.2.21 The boom shall be constructed** out of one continous drawn extrusion with a continuous fixed groove for the main sail foot rope.

**6.2.22 The cross section of the boom** is optional but shall be continuous. Height and width shall not be less than 110 x 40 mm nor more than 120 x 60 mm. Groove intended for the fitting of main sail sheet, kicking strap and reef are permitted.

**6.2.23 The weight of the boom** including all fixed fittings and a track or other device to control the clew of the mainsail shall not be less than 9 kg. If the boom is found to be underweight a corrector weight shall be permanently fixed inside or outside the profile so as to bring the weight up to permitted minimum. CG of the corrector weight shall be positioned not more than 1750 mm in front of the front edge of the measurement band.

**6.2.24 It is permitted to combine an aluminium mast with a timber mast and vice versa.**

Sören Bäckman / v. ordf. NFIA

## **Upprop**

SFF styrelse har, på uppmaning av NFIA, beslutat att delta i testseglingar med aluminiummaster kommande säsong. För detta ändamål behövs minst två båtar, som är villiga att utrustas med den mast som Bennis Industrier i Stockholm just nu håller på att ta fram. Kostnaderna för utbyte av mast och eventuell ombyggnad av riggdetaljer, skall belasta båt och

INTE förbundet.

SFF har fått en offert av Bennis, som visar att mastämnet, konat i topp till max tillåten längd, kommer att kosta 9.393:-, inklusive moms, fritt fabrik i Stockholm.

Förutsättningar för att få delta, har SFF styrelse fastslagit enligt följande;

- Båtgärens skall vara beredd att stå för alla kostnader.
- Båten skall ha deltagit frekvent i kappseglingar de senaste åren,
- Båtgärens förbinder sig att delta i samma omfattning under testperioden.

SFF kommer att sammanställa protokoll, som skall fyllas i och ligga till grund för kommande utvärdering. Den gamla masten skall vägas och mätas för att rätt testresultat skall erås.

Du som känner dig kallad, skall snarast kontakta undertecknad per tel, eller brev. Vi räknar med att leverans av masterna kan ske på nyåret.

Arne Olson  
08 - 25 57 57

## **Rapporter från Flottiljerna**

### **BLEKINGE**

Det har varit ganska tyst om oss här nere i Blekinge, i alla fall i skriven form. Vi seglar så mycket att vi inte har tid att skriva. (Observera ironin ). Därför tänkte vi försöka bättra oss och sammanfatta oss i skrift.

Säsongen 97 inleddes med ett möte i April, där en ny styrelse bildades.

Till ny ordförande valdes Per-Arne Johansson. Vi gick igenom de kommande aktiviteterna, pratade om gamla aktiviteter, tittade på diabolbilder och gick på puben.

Seglingarna inleddes med kvällskappsegling i Karlshamn den 7:e Maj. Tyvärr är Blekinge Folkbåtsflottilj liktydigt med oss i Karlshamn, så egentligen handlar allt om oss i KSS. Kvällsseglingarna var 15 till antalet och vanns av Lasse Persson i 1288. Han lyckades även tvåla till alla staketkryssare och vann även LYS-kassen totalt. Vi har varit mellan 4 till 5 båtar hela säsongen och står därmed starka, som största klass.

Till Sessanpokalen i Berlin for vi iväg tre besättningar i lånad minibuss. Hans Hamel och Per Nilsson blev bästa utländska lag med en

5:e plats.

Vi skickade även ett lag till lag-SM i Malmö och blev tvåa för andra året i följd.

Två Karlshamnsbåtar tog sig till SM i Marstrand och Per Nilsson i 1287 blev 6:a och PAJ 9:a i 1274. Båda båtarna bland de tio är vi ganska nöjda med.

Vår populäraste kappsegling i Karlshamn är Tärnö runt och i denna ställde 6 folkbåtar upp och var därmed åter igen största entypsklass. Vann gjorde Thomas Blomqvist i 1243.

Den 7:e September seglade vi Höstcupen med 5 båtar på linjen. Vann gjorde Per Nilsson i 1287.

Nattkappen är säsongsavslutning, men det var inget Folkbåtsväder detta år utan svag vind och en lång läns.

Endast två Folkbåtar trotsade höstmörkret utan några framskjutna placeringar.

Ett höstmöte med tillhörande pubruna är planerat, så att alla har en chans att skylla ifrån sig i glada vänners lag. Där tänkte vi vassa argumenten för att få fler i Blekinge att segla Folkbåt. Vi får se hur det lyckas.

Hälsningar / PAJ

### HALMSTAD

Inte vad jag vet! Men dom finns, det gör dom. Jag har heller ingen lust att kritisera halmstads-gänget. Det har väl hamnat mellan stolarna, helt enkelt? Dessutom är ju halmstads-gänget, så aktiva ändå och det kommer säkert något fint till Årsboken?

Hälsn. / PW

### OSTKUSTEN

#### Stockholms-Serien 1997.

Anders Olsen tillbaka på tronen!

Det blev till slut en säker seger för Anders, i sitt snabba Turkbygge. Efter att förra året ha missat segern i absolut sista delseglingen, ordnade Anders i år segern redan när ett par delseglingar återstod. Anders vinner även spikpriset med 5 spikar. Kampen om andraplatsen blev hårdare. Bara 1.3 poäng skiljer tre båtar. Kul med två träbåtar bland de tre främsta. Kul också att gick så bra för Thomas Niejahr, som blev påseglad på Saltsjöbadsregattan och jobbade till sent på kvällarna i flera veckor för att reparera båten inför Vikingaregattan som han vann!

I årets serie ingick 23 delseglingar, varav 9 seglingar räknades. Tendensen är att det blir fler och kortare delseglingar i varje regatta, så nästa år kommer nog fler delseglingar att räk-

nas. Prisutdelning blir det vid OFK:s årsmöte i november.

1	1343 Anders Olsen	VSS	12.7
2	1340 Donald Bratt	VSS	16.7
3	777 Thomas Niejahr	VSS	17.4
4	1354 Arne Olson	VSS	18.0
5	1322 Göran Svensson	VSS	26.7
6	1311 Holmer/Rasin	VSS	30.4
7	1305 Leif Ahlquist	VSS	31.0
8	1323 L-G Lindberg	VSS	36.0
9	1271 Åke Ljungqvist	SSK	39.0
10	1000 Lars Björk	LiSS	44.0
11	1346 Sven Holm	VSS	68.0
12	1257 Lars Köhler	KBS	99.0
13	1337 Greger Lundberg	VSS	123.0
14	1351 Bo Lindström	VSS	138.0
15	305 Leif Stålhammer	GSS	144.0
16	465 Torsten Svärd	VSS	146.0

Hela resultatlistan, delsegling för delsegling, finns på vår hemsida:

<http://home4.swipnet.se/~w-43470/>

### SKÅNE

**Ingen rapport har syns till men här kommer styrelsen för er som vill veta vad som hänt!**

Skåneflottiljens styrelse:

Gunnar Lindqvist	ordf	040/454961
Martin Johansson	kassör	040/156503
Peter Bohlin	sekr	040/411233
Joel Carlzon	ledamot	040/158551
Gert Bauer	ledamot	040/510893
Nils Lindskoug	ledamot	040/6112670
Anders Carlzon	suppl	040/154519
Jan Arlebrink	revisor	040/261113

### VÄSTKUSTEN

#### **ÅRSMÖTE !**

**Tid: Torsdagen 27 november, kl. 18.30.**

**Lokal: Långedrag SS, klubbhuset.**

**Motioner: Anmäles till ordföranden senast 23 november.**

**Lättare förtäring till självkostnadspris.**

Bäste folkbåtsseglare!

Västkustens Folkbåtsflottilj inbjuder enligt ovan till årsmöte. Separat inbjudan skickas ej ut. Dagordningen presenteras på mötet, bl.a. val av ordförande, sekreterare och kassör, vinterns aktiviteter, nästa års regattaprogram etc. Dessutom kommer sedvanlig prisutdelning att ske. Ta tillfället i akt och säg din mening om flottiljens aktiviteter. Är du ny i klassen? Tag då tillfället i akt och träffa trevliga folkbåtsseglare!

I övrigt kan man konstatera att det varit ett relativt bra kappseglingsår med SM i Marstrand som höjdpunkt. Hela 16 båtar från flotttiljen deltog, med Malte Hermansson på silverplats. Dessutom deltog 7 båtar från Halmstad. Vad gäller resultat från såväl SM som lokala seglingar presenteras dessa i sin helhet i årsboken.

Välkomna till årsmötet!  
Hälsningar / ordföranden.

### **VÄTTERN**

*Som redaktör för Folkbåtsnytt, måste jag först få säga en sak: Jag har ju tidigare gnällt på Vätternflotttiljen, för att det ibland inte kommer några bidrag. Därför var det ytterst pinsamt att jag i förra numret utelämnade det bidrag, som kom i god tid. Så får det ju bara inte gå till. Sorry! Ska aldrig upprepas.*

Hälsningar / PW.

### **Och så det nya bidraget då:**

Efter den fina sommaren vi fick, kan man konstatera att det helt klart krävs något NYTT för att locka Folkbåtsseglarna till kappsegling här på Vättern. Pingvin Cup fick ställas in, men kanske skulle kunna genomföras i lite annan anda till nästa år, för att få med fler deltagare. Huvudmeningen med denna segling, borde vara att få träffas och prata Folkbåt, samt allmänna synpunkter kring detta ämne. Vätternregionen håller årsmöte den 17 november kl.19.00 hos SSV i Vadstena. (Kallelse kommer.)

Vi har lyckats genomföra 8 av de tänkta 11 rankingseglingarna i sommar. Till Lag-SM lyckades i år besättningarna på F1255 Blånäsa, F1269 Chiquita och F1355 Kajka III att kvalificera sig. Rankingresultaten i sin helhet kommer i årsboken senare.

Att redovisa kompletta resultatlistor för SM, Lag-SM och kanske även Guldpokalen i årsboken varje år borde vara standard, då detta blir till en mycket bra historik för alla medlemmar.

Något som borde diskuteras är hur man skulle kunna hjälpas åt för att kunna hålla nere kostnader i samband med SM. Vad man hör av många så tycker man att det kostar alldeles för mycket att fara iväg med båt och allt till ett SM idag. Kanske kunde man inventera båtkärror som sedan kunde hyras till rimlig penning. Att se över detta borde ligga i tiden med alla åttstramningar under senare år.

Hälsningar

Vätternflotttiljen / Kenneth Ragneby, F1255

## **Pressrelease från FolkebådCentralen:**

**"Nu görs Folkbåtsskroven hos  
Folkeboat Baltic Ltd. i Estland."**

Ända sedan nyår, har vi på FolkebådCentralen hört många olika rykten om hur det går för oss. Och ofta har dessa rykten varit en nyhet även för oss, så kanske är det på tiden att vi lägger saker och ting till rätta.

Förra hösten meddelade LM Glasfiber att de inte längre kan leverera våra skrov, eftersom företaget LM Glasfiber utvecklats så att handuppläggnings av båtsskrov inte längre passar in i den framtida strategin. Mycket generöst, avslutades de 21 årens goda samarbete med att LM, kostnadsfritt, överlät alla former, stativ, vagnar etc. i FolkebådCentralens ägo. Masterpluggen hade vi, enligt avtal, fått tillbaks redan för några år sen. När man i över 20 år har haft LM som leverantör av sina glasfiberprodukter, blir man både bortskämd och har, för länge sedan, glömt alla barnsjukdomar. Högsta kvalitet har helt enkelt blivit en självklarhet.

Sanningen att säga kom vi, rent produktionsmässigt, ut i rena ovädret, då vi efter nyår flyttade formarna till först en och därefter en annan dansk plastbåtbyggare. Men med 30 års Folkbåtserfarenhet, så är man väl tränad i att reda ut stormar.

Vi tvingades konstatera att vi inte kunde hitta danska skrovleverantörer, där kvalitet, pris och leveranstid harmonierade på rätt sätt, så vi beslutade oss för att undersöka möjligheterna i Baltikum. Att tillverka handupplagda båtsskrov är ren lågteknologi, men det kräver duktiga och kvalitetsmedvetna hantverkare. En "vara" det finns gott om i Baltikum.

Under tiden som formarna fick översyn och renovering här på FolkebådCentralen, reste jag runt i Baltikum och besökte 7-8 båt- och jollevarv. Det är ganska vackert i Baltikum. De slanka, långbenta och välväxta blondinerna, som i kort-kort eller hot-pants visar naveln, är bara en av många attraktionerna, som en stressad affärsman kan få glädja sig åt i förbifarten.

I Estlands "Sommarhuvudstad", Pärnu, hittade jag ett litet varv, vars tillverkning av jollar, kanoter och diverse industriprodukter bar en tydlig prägel av mycket hög kvalitet. Varvet rekommenderas, dels av vår materialleverantör Jotuns finska avdelning och dels, via internet, av en tallinsk Folkbåtsseglare. Att chefen,

Harri Murd, i över 10 år själv seglat Folkbåt, gör heller inte hans intresse samt vår ömsesidiga förståelse mindre. Företagets existerande lokaler var dock för små för att rymma våra formar, så det behövdes kapitaltillskott, för att man skulle få råd att hyra ytterligare en hall och inreda den med isolering, värme och utsug. Därför bildade vi ett nytt aktiebolag; Folkboat Baltic Ltd., där jag äger 2/3 av kapitalet. Meningen är att skroven, var 10:e dag ska fraktas, som däckslast, på en liten fraktbåt från Pärnu till Nyborg. I första omgången anlöpte den båten även Kerteminde, för att hämta formar samt en gammal bil, så att vi blir mobila även i Estland. Som ett led i att snabbt komma igång, reste, mitt i juni två erfarna skrovtillverkare, utlånade av LM, över till Pärnu för att i tre veckor lära ut konsten att tillverka Folkbåtsskrov, med allt det speciella, som gör våra båtar till de unika kvalitetsprodukter de idag är.

I början av augusti kom de första två skroven till Nyborg. Ingen oinvigd kunde se att de icke var tillverkade av LM. Det ena av skroven iordningställdes snabbt till färdig båt och visades på Koldings Flytande Båtmässa i slutet av augusti och det andra ställs ut på Hanseboot i Hamburg nu i oktober.

Kvaliteten är säkrad, och priserna är mycket intressanta. Efter två år med oförändrad prislista var det i augusti möjligt att sänka skrovispriserna med så mycket som 25%! Samtidigt med detta lanserar vi en ny, enklare, ruff - sportruff - för seglare som bara använder båten för kappsegling och som dagseglare. Segelklar båt, med segel och dynor, kostar i detta utförande bara 223.500 danska, eller ca 30.000 mindre än det hittills billigaste utförandet. Allt detta har givit oss en ögonblicklig succé, så nu är det bara kapaciteten som är ett problem. För ögonblicket kan Folkboat Baltic Ltd. bara leverera två skrov i månaden men från november månad kommer man upp i en kapacitet av tre skrov per månad. Då även detta är en för liten kapacitet, för att med det underskott vi har, förse oss själva med skrov, måste vi, under år ett, avstå från att sälja skrov för köparens egen montering.

Med den låga kostnadsnivå de har i Estland, är det naturligt för oss att söka nya vägar för tillverkning även av tillbehör, så på lite längre sikt hoppas vi kunna förbättra priserna även på dessa. Till glädje för all världens Folkbåtsseglare.

Med venlig hilsen

FOLKEBÅDCENTRALEN / Erik Andreasen

## Insändare & sänt:

Först och främst skulle jag återigen vilja att flera av oss gubbar kom igen och besvarade mitt utkast till insändarserie från tidigare nummer: "Skärp er gubbar - nu måste vi både ragga tjejer och bli yngre..."

Vi måste helt enkelt börja tänka på att föryngra klassen. Snart är vi ju själva för gamla för att segla och vad händer då med båten och klassen? Jag vet att det finns många gamla Folkbåtsseglare, som har bra idéer, som man kan göra något av. Kom loss med dessa synpunkter till nästa nummer, så är ni snälla. / hälsn. PW.

### Sen ett intressant inlägg om alu-mast:

#### "Heder åt danskarna som är tveksamma till aluminiummast och bom."

Jag läste med förfäran i Folkbåtsnytt nr 2 att det finns planer på att vilja införa aluminiummast på Folkbåten! Varför gör ni oss detta, tekniska kommitén/Sören Bäckman? Vad har vi gjort för ont, vi den stora majoriteten Folkbåtsseglare som vill fortsätta att segla och trivas i och med trä och med dess idealiska egenskaper och höga estetiska värde?

De flesta av oss Folkbåtsseglare har skaffat oss denna båt efter att ha gått "varvet runt" med plastbåtar med aluminiummast, med allt vad det innebär. Nu är vi "back to basic" och låt oss för allt i världen få förbli där med trämast och träbom.

Ni andra kan väl skaffa en aluminiumrigg, men bilda då "Fock-båtsförbundet" eller "Ful(k)-båtsförbundet" eller något annat förbund, vilket precis som danskarna säger kommer bli konsekvensen av denna regel: ett gäng med alu-rigg och sen vi andra, den dominerande majoriteten som inte hetsas av någon "teknisk utveckling" eller några ev. resultat på kappseglingsbanan utan ser till det vackra och den sköna känslan, och till tråts unika trimningsegenskaper.

#### Argumenten för aluminium mot trä är löjlige:

1. Man hävdar att det blivit ovanligare med trämast och att risken finns för försämrade träkvalitet. Ett obevisat påstående. Förvisso har andelen trämaster, precis som träskrov, minskat. Dock är de i ökande igen, och det finns ingenting som säger att träkvaliteten nödvändigtvis måste försämras.

Tvärtom! Börjar vi redan nu plantera och odla goda trån, blir kvaliteten prima om så där ca 30 år. Och ju fler av oss, som efterfrågar trä-



master desto bättre blir det med tillgången och utbildningen av masttillverkare. Dessutom har den moderna tillkomsten av limsorter, som ej behöver pressas ihop för att fästa, utan kan fästa och utvidga sig "spontant", möjliggjort ännu bättre chanser att limma ihop en stabil och trimningsvänlig trämast.

2. Argumentet om fällbar mast, som skulle vara bättre för alu än för trä är löjligt. Jag kan försäkra dig, Sören Bäckman, att det går att, utan mastkran, fälla och resa även en trämast som står på däck. Dessutom; vad är det för utveckling vi frammanar om man tycker att broarna självklart kräver fälld mast? Vägverket kommer att bygga samtliga framtida broar, utan segelfri höjd, för motorbåtsägare och förkrympta aluminiummastfolk, att gå för motor, och ej segla, under.

3. Angående underhåll och kostnader. Möjligen sant, men återstår att bevisa. Alla de aluminiummaster jag ägt, har krävt underhåll, och kostnaderna har blivit därefter, då man oftast inte kunnat slöjda till något själv, utan behövt anlita fackman. Trämasten är osvikligen lättare, och därmed billigare, att åtgärda själv. Dessutom är det ju just denna möjlighet att underhålla den som gör att den blir vacker och levande och håller längre, eller lika länge, som en aluminiumdito, som är ful, oetisk på en träbåt och med ett smattrande oljud av fall och löpande rigg.

Har man gjort någon miljökonsekvensbeskrivning av en aluminiummast? Är den möjlig att återbruka? Hur stämmer den med Agenda-21 om ett reurssnålt och återbrukningsbart samhälle?

Angående argument 4 och 5, så får väl framtiden visa hur detta blir.

6. ".....trämast har kortare livslängd än en aluminiummast." Hur vet du det, Sören Bäckman? Vad jag förstär så kom aluminiumriggen på 60-talet. Min första Folkbåt seglade jag på 50-talet. Den har fortfarande samma mast, TRÄ GIVETVIS och är still going strong. Min brors Skärgårds-55:a byggdes på 20-talet och har samma fina, stabila, väl seglande och vackra trämast. Säg den aluminiummast som varar så länge?! De jag hade blev oftast fula av oxid, buckliga av att användas och att riggas på och av, ut och in i mastskjul och bara framtiden kan väl visa hur en aluminiummast håller efter 60-70 års användande. Jag har svårt att tro att den matchar trä?

Jag kan förstå dem som vill ha en aluminiummast – MEN, bilda då ett eget förbund med

egna regler och egna tävlingsverksamheter, och låt oss, den dominerande majoriteten, ha kvar våra traditionella Folkor med trämaster. Har inte Svenska Seglarförbundet någon estetisk kommitté, med vetorätt och remisstvång, för dessa hädiska, och förfulande, tankar att sätta aluminium på en av de vackraste träbåtar som finns? Stackars konstruktören Tord Sundén.

Vad blir nästa steg? Roder av stål? Däck av plast? Inredning av plåt? Hjärta av sten? Det eviga och det sköna varar, som redan Tegnér upptäckte – och trämast är vackrare och bättre än aluminiummast. Hur kan vi många motverka dessa vansinnighetsidéer? Jag hoppas att styrelsen tar till sig dessa argument, låter denna artikel publiceras, så att NFIA (vad det nu är för någonting – men tydligen de som bestämmer?) kan läsa den och att andra utländska Folkbåtsförbund får ta del av dessa synpunkter.

Jag skulle också vilja föreslå att, om Folkbåtsförbundet skulle få för sig att uttala sig om detta, vi medlemmar, via slutet och hemlig brevomröstning, får chans att säga vår mening. Det bör vara minst 3/4 majoritet vid en sådan omröstning för att få införa alu-mast.

Med varma och vänliga seglarhälsningar

Lars Lindkvist.

Trä(d)skalle och mastträkamare.

F 933 "Gigi"

**Som redaktör för Folkbåtsnytt, så vill jag gärna komma med ett okvalificerat direkt-svar på denna underbara utläggning:**

(Okvalificerat, därför att jag inte längre ingår i styrelsen och därför att jag vet att styrelsen, med all säkerhet, själv kommer kommentera inlägget.)

1. Jag vill börja med att påpeka att konstruktören, Tord Sundén, som fortfarande är vid relativt god vigör, inte har något emot alu-mast. Han var faktiskt den, som var upphovet till idéerna om alu-mast. Redan några år före vårt 50-årsjubiléum, dök Tord upp på ett av Väst-kustens Folkbåtsklubbs möten och presenterade en alu-rigg. Detta förslag innebar dock en helt ny och modifierad rigg! (Hade vi valt denna lösning, så hade man verkligen kunnat snacka om en ny båttyp. Folkbåten hade visserligen blivit en bättre segelare, men vi hade samtidigt skapat två definitiva klasser). Det var alltså så vi fick idén, men Svenska Folkbåtsförbundets styrelse är klokare än så.. Just

med avseende på att bibehålla båten intakt, men ändå "modernisera", så ville vi inte gå lika långt, som Sundén, varför hans förslag blev nedröstat. En annan anledning till att förslaget avvisades var också att Sundéns förslag (enligt vår egen expert) inte skulle hålla. Vi jobbade, istället, fram en egen alurigg, som ser ut precis som träriggarna, har samma viktsfördelning och totalvikt som dessa samt med samma beslag. Bara att flytta över!

2. För det andra, så håller jag (och nästan alla andra också) med dig om att trä är ett mycket vackrare material än aluminium. Själv skulle jag aldrig sätta en alu-mast på en vacker Folkbåt, vare sig skrovet är byggd i plast eller trä.

3. Som aktiv kappseglare, vill jag nog också påstå att trämaster för all framtid (om man får råd med dem!) tekniskt kommer kunna matcha alu-masterna på ett suveränt sätt. Trämaster kommer ju kunna byggas på ett individuellt sätt, så ett de verkligen blir extremt trimbara. Meningen med aluminium är alltså inte att båten ska bli snabbare, bara ännu mer standardiserad, bättre och mer praktisk. För folk som hellre vill lägga tid på att segla än att pyssla med båtvård.

4. Till sist, tycker jag du är överdrivet indignerad, när du så envist hänvisar till den dominerande majoriteten och därigenom vill rättfärdiga dina synpunkter. Det du kallar för den dominerande majoriteten, är de hundratals Folkbåtsseglare, som är nöjda med båten som den såg ut på 50, 60 och 70-talen – som vill segla ett muséiföremål och ömt vårda det, så länge både de själva och båten orkar. Du ägnar inte en endaste tanke åt alla de engagerade Folkbåtsseglare (kanske mest kappseglare), som utan någon som helst egen vinning, såg till att få plastFolkan godkänd. Det var en stor händelse, som räddade Folkbåtsklassen från en alltför tidig död. Till skillnad från många andra båttyper, frodas Folkbåtsklassen på ett helt annat sätt än många andra fina klasser, som istället kämpar för att överleva! Dina motargument biter lika bra på plastbåten, som på alumasten.

5. Så ta det lugnt! Alu-masten är bara ett ytterligare alternativ, för de som inte vill fernissa och sånt. Ingen kommer tvingas att byta (om den dan kommer blir det verkligen allvarligt). Lika lite, som någon kan tvingas att köpa plastbåt! Och som sagt; själv kan jag aldrig tänka mig en plåtmast. Och helst skulle man vilja ha allt i trä. Om man hade råd att anställa en skötare...

Hälsningar / PW (red. för FolkbåtsNytt)

## Folkbåtstorget SALJES:

### Från förbundets diversehandel:

#### COLLEGETRÖJOR

Naturfärgad (offwhite) med fyrfärgstryck. Motiv av den kände Folkbåtseglaren och Konstnären Sven Holm. Priset är 200:- plus frakt 50:-

Storlekar M,L, XL, XXL.

#### KEPSAR

Mörkblå med vit skärm. 95:-inkl. frakt.

#### STANDERTS

Pris: 85:-

#### SEGELKNAPPAR

Internationella Folkbåtsförbundets (NFIA) segelknappar. Dom kostar 100:- per styck (200:- per ställ) och krävs enligt den internationella klassregeln. Nya segel skall levereras med segelknapparna på plats. Om inte, kan Du köpa dem genom förbundet.

#### BESTÄLLNINGAR:

Ring och beställ det du vill ha (Göran Svensson, tel: 08-669 32 82) eller beställ genom inbetalning på vårt postgiro 437 58 45-7.

### Beg. båtar:

#### FS 638 i fint skick

Omdukad -97, rostfria kölbultar och röstjärn. Ny inredning, nytt roder.

Mercury 4,5 hkr. + båtvagn. Pris: 28.000:-

Rainer Pirsech, tel: 0583-401 62

#### Träbåt i Finland

Byggd i Sverige 1948 . Kom till Finland 1961.

Inte i toppform men i rätt bra bruksskick.

Finns på varv i Åbo. PRIS: Nånting runt

15 000 FIM (=ca.20 000 SEK).

Mika Teräs, Stålarmsgatan 18 as 15,

20810 Åbo, Finland. Tel: 358 2 2342430 (hem),

358 2 2611830 (job), 358 2 2318191 (fax/ jobbet)

email: mika.teras@pet.tyks.fi

### Beg. segel:

#### GranSegel

3 st. olika storsegel, 1996 - 1997.

1 st. fock, 1996

Christer Persson, SWE 1336,

tel(hem): 040-41 44 93, (arb):040-22 35 20.

#### North, stor och fock -96

Pris: 6.000:-

Anders Carlzon, tel (dag): 040-160 290,

(kväll): 040-158 551

**2 st. fockar + 1 st. storsegel**

Äldre men felfria. Pris 1.000:-  
Sune Hagberg, 08-551 715 68

**Elvström, storsegel och fock:**

Anv. två säsonger. Pris: 5.900:-  
Donald Bratt 08-532 507 20

**Spinnacker**

Rebellsegel, nästan ny. Pris: 1.000:-  
Bo Kogerfelt, 0480-47 37 66

**Diverse Säljes:**

**Folkbåtsmast**

Bra skick, inkl. spridarbeslag. Pris. 2.800:-  
Peter Aebeloe, 031-29 49 32

**Båtvagn**

Enaxlad, oregistrerad med justerings-  
stöttor. Pris: 2.000:-  
Sune Hagberg, 08-551 715 68

**Bommar**

Standardmodell, 42x120 mm. Pris 1.200:-  
Förstärkt modell, 58x120 vid förstärkningen  
som är 1800 mm lång. Pris 1.800:-  
Tillverkade av förstklassigt, långsamväxt  
granvirke och limmade med epoxilim. Klara  
att lacka efter injustering i mastbeslaget.  
Frakt tillkommer!  
Bo Kogerfelt, 0480-47 37 66

**KÖPES:**

**Folkbåt i plast**

Håkan Nilsson, tel (hem):0455-26 160,  
(jobbet): 0455-33 48 45

**Beg. Träbåt**

Med lackat skrov i gott skick.

Leif Persson

Tel/Fax: 042 - 21 17 16

Arb:042-25 70 59

E-Post::leif.persson@memo.ikea.com

**Beg. plastbåt till Holland**

Goodday, I am Ab Broshuis from Holland.

At the moment I decided to buy a Nordic  
Folkboat in fiberglass. But I am looking for a  
2nd hand one. Thank and best regards,

Ab Broshuis, Cattepoelseweg 8

6821 JW Arnhem, Holland

Tel/Fax. +31 26 44 30 007

E-mail: broshuis@pasreform.com