



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

Renovera till originalskick?

De äldsta Folkbåtarna tycker jag definitivt att man ska försöka eftersträva originalskick på då man renoverar. Ofta handlar det om att återgå till originalskick efter någon tidigare mindre lyckad renovering. På 1940-talet hade man t ex ek i fotlist, relingslist och

ruffsidor, inte mahogny. Sätter man på ett plywoodroder kan man ju låta en kunnig målare måla upp ek-ådring ovanför vattenlinjen - det kan bli förvånansvärt bra..

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

Läs Klassbestämmelserna !

Du bör absolut kasta ett öga i Folkbåtens klassbestämmelser innan Du börjar en renovering. Du kan lika gärna renovera båten till en Folkbåt som till en "Folkbåtsliknande båt", det är sällan mer jobb. Det är trist att se båtar som av ren lathet renoverats på alla möjliga underliga sätt - originalet är oftast bättre. Vill någon kappsegla båten i framtiden uppstår också problem om Du ej följt klassbestämmelserna. Du finner Klassbestämmelserna i kapitel 7 i denna pärm eller på hemsidan www.folkbat.se. De kan tyckas lite tunglästa vid första ögonkastet, men är faktiskt ganska logiskt uppbyggda.

Renovera till yacht eller allmogebåt?

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

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

1. Relingslisterna påverkar starkt båtens utseende. De får vara av mahogny, ek eller teak. Byggs i Danmark på minimimått: Däckslisten 20 mm hög (2.217), avvisarlisten halvrund 13 x 26 mm med droppränna nertill 3 x 3 mm (2.218). Obs att det vid montering är jätteviktigt att det är helt fyllt med sikaflex (det finns brun sikaflex) under listerna. Stor risk för fuktproblem annars.
2. Förstävans överkant av horisontellt i höjd med fotlistens överkant. En förstäv som sticker upp några centimeter till förstärker starkt utseendet av vikingaskepp eller allmogebåt.
3. Ingen halvrund list längs ruffsidornas överkant, eller kvartslist i vinkeln däck-ruffsidor. Är det duk på rufftaket limmas den ner 2 cm på ruffsidorna (men ej på rufftaket) istället och målas. Bättre är dock sannolikt att plasta upp ett epoxyaminat istället på rufftaket (2.32). Laminatet måste vara så starkt att det håller för att ribborna i rufftaket vill röra på sig. Beträffande däck och kvartslistan – se annan artikel i tidningen.
4. Relativt korta och smäckra grabbräcken på rufftaket. Eller inga alls. Man håller sig ju ändå mest i ruffluckans skenor på rufftaket.
5. Inga klumpiga och ineffektiva ventilatorer på fördäck eller ruff. Dom behövs inte. I hamn ska båten ha ett luftigt hamnkappell (som ligger över bommen) och ruffluckan öppen. Då fås tillräckligt med ventilation. Översta ruffluckan ska ha ventilationsspringor om man vill ha ruffluckorna stängda då man sover i båten.
6. Smäckra och snygga knapar på däck, ej pållare. De ska dock vara starka och sitta som berg, med en ordentlig förstärkning under däck. Har Du blivit bogserad i lite sjö så förstår Du varför. De ska även hålla för dragning uppåt – har Du legat läst fram i en sluss någon gång?
7. Däcket kan målas med ca 4 cm breda bårder i avvikande färg längs däckslister, ruffsidor och runt knapar. Båten får då ett smäckrare och lättare utseende. Lite jobb med maskeringstejp, men ofta värt jobbet.
8. Lätt, elegant och luftig sittbrunnsinredning. Här kan man se många verkligt läckra exempel när man är på regattor i Danmark eller Tyskland. Normalt så har man en sittbräda för rorsman, och en sittbänk/stuvfack på vardera sidan i hörnet mot ruffskottet, inget mer. Endast fantasin sätter sedan gränser för hur man kan snitsa till detta. En snygg, lite arbetad skotbalk eller sittbräda kan verkligen höja båtens utseende. Även sittbrunnsdurkarna kan snitsas till på olika sätt, t ex göras lite böjda uppåt skrovsidorna där rorsman står – bekvämt då båten lutar också. Durkarna får ej vara tjockare än 16 mm (3.41).
9. Fockskotpunkterna satt på 1970-talet mitt på skarndäck. 1990 satt dom

längst in mot ruffsidorna på skarndäck. Nu sitter dom en bra bit in på rufftaket. Idag skotar man alltså focken betydligt närmare båtens mittlinje. Samtidigt skotar man lösare. En större twist fås alltså i focken, medan spalten mellan storen och focken en bit upp är ganska oförändrad jämfört med tidigare. En lämplig placering idag är att skenorna sätts ca 50 cm från båtens meddelinje på rufftaket. De ska börja 13 cm akter om rufftakets framkant och vara 40 cm långa (kan köpas från Folkebådcentralen t ex). En del danska båtar har dock kvar skenorna på skarndäck och har ett system med suggor på rufftaket istället som håller in fockskotet – en krångligare lösning tycker nog jag. Man måste vara noga då man fäster skenorna i rufftaket på en träbåt. Det blir stora krafter då det blåser hårt och focken fladdrar. Skenorna fästs lämpligen med M5 maskinskruv genom de två främsta rufftaksbalkarna – var noggrann med borrningen så att de inte försvagas mer än nödvändigt. Resterande fästskruv genomgående i rufftaket – en 40 cm skena brukar ha 6 fästskruvar. Kontrollera att ruffbalkarna är betryggande infästa i ruffsidorna, annars görs någon mindre förstärkning här. Om rufftaket är belagt med epoxyväv håller det fast rufftaket effektivt i ruffsidorna. En liten nackdel med att flytta upp skotskenorna på rufftaket är att fockskoten ibland vill kinka sig på skotwincharna, men det brukar man lära sig att undvika. Vid renovering av en lite äldre bräcklig båt skulle jag nog sätta skotskenorna längst in på skarndäck istället. Här får man lätt en stark infästning.

10. En Folkebåt ska vara lätt i aktern. Den seglar då bättre och ser vackrare ut. överdimensionera alltså ej roderhuvudet och annat baktill på båten. Man bör ej ha ett skott mellan sittbrunnen och akterutrymmet. Det

är onödig tyngd, men ger framför allt dålig ventilation med risk för fuktskador på akterspegel och akterdäck. Bäst tycker jag är att ha endast en tröskel där, för övrigt tomt. En pilsnerback kan då surras i mitten och Du har en luftig förvaring av dragg, dragglina, bensintank och fendrar. Om Du gör ett nytt roder är plywood ett bra alternativ. Läs klassbestämmelserna! Plywooden kan ek-ådras över vattenlinjen. Ett plywoodroder är betydligt lättare än ett ekroder.

11. Rufftaksluckan och eventuell förlucka görs låga och utan tvärgående överliggande balkar.
12. Själva ruffen är ju svår att påverka om man inte bygger helt ny ruff. Dock några ord om ruffen eftersom danska och svenska båtar skiljer sig en del här. De danska är oftast lägre (tidigare tillät klassbestämmelserna ganska stora höjdskillnader på ruffen), och med ruffsidor som lutar ganska mycket inåt. Skissen visar lutningen på ruff- och sittbrunnssidor på danska Lind-byggen. Observera att sittbrunnssargarna lutar lite utåt längst bak vilket ger ett bekvämt ryggstöd åt rorsman. De torderas sedan framåt så att de lutar inåt ca 12 grader mot vertikalplanet vid framkant ruff. Det ger en bekväm sittbrunn och en mycket elegant ruff. Endast i Sverige har båtar byggts med långa ruffen (ruffskottet flyttat ett spantavstånd bakåt).
13. Ruff-fönstren har stor betydelse för båtens utseende. Här kan man verkligen ha olika åsikter om vad som är snyggt och passar på en Folkebåt. Nyare danska träfolkbåtar har ofta (liksom plastbåtarna) ett enda långsmalt fönster. Det ger ett modernt och racigt utseende, men passar ju knappast på en äldre båt. Williamsvarvet har valt att ha två fönster som är lite bakåtsvepta – en ganska snygg lösning. På en äldre

träbåt tycker jag nog man ska ha ganska traditionella fönster som matchar båtens övriga utseende. Om man fäller in fönstren i ruffsidorna inifrån, utan rufframar, får också ett modernare utseende, medan rufframar ger ett mer traditionellt utseende.

Slutkläm.

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

Mitt personliga förhållande till Folkbåten.

Min gode vän Ruben N. skaffade i början av 70-talet en Folkbåt som han efter en säsongsegling tvingades byta däcksbalkar, balkvägare och däck på. Arbetet var avslutat mitt i semestertid 1974, solen sken och vi sade att nu måste vi provsegla.

För denna segling och samvaro lämnade jag tillfälligt min havskryssare TROLL II och mönstrade på Rubens LARIDA. Någon motor hade vi inte men det fanns ju segel. Vi hade 14 dagar att tillbringa till sjöss.

Många fina minnen gav seglingen. Ett av de mera spännande var när vi närmade oss Västervik och det enda som var kvar i kölsvinet var en skvätt grön Carito (som någon gång inhandlats, kanske av nyfikenhet eller av misstag och som kunde klassas som nödproviant).

Det var torsdag och efter ankring på kvällen länsade vi nödprovianten. Efter detta var det ett enigt skeppsråd som uttalade sig till förmån för att Västervik måste nås innan Systemet stängde där nästa morgon.

När vi vaknat och ätit frukost på lördag morgon, insåg vi att det inte var så många timmar kvar innan portarna stängdes på Systemet.

Vi började räkna distanser och insåg då att endast en NO kuling, som inte existerade och inte såg ut att komma, möjligtvis skulle ha kunnat göra det möjligt att fylla på vårt förråd. Nu var goda råd dyra.

Vi såg på sjökortet. Om vi kunde korta sträckan till Västervik genom att istället för att gå vanliga farleden, ta vägen genom den lilla Gränsö kanal (numera är den öppningsbarn bron i kanalen ersatt med en fast) så minskades antalet distanser avsevärt. Vi beslöt att testa detta.

Vi kom fram till kanalen, där fick vi motvind. Vi tog ner focken och hade storen lättskotad. Vindar i trånga vatten är oftast

lite hit och dit och storseglet fyller än från ena sidan än från andra och båten rör sig sakta framåt. Vi kommer genom kanalen, närmar oss Västervik och kan snart lägga till. Efter en rush kan vi stiga in på Systembolaget två minuter före stängningsdags.

Under dom här 14 dagarna som vi seglade till och från Västervik genom alla kanaler på vägen, Dragets kanal, Gränsö kanal och Södertälje kanal på hemfärden, började jag fundera på ett och annat om Folkbåten. Den behövde ingen motor, seglade bra, var lätt att hantera och lätt att lägga till med och kanske med bra planering skulle vara tillräcklig stor för de flesta behov.

Jag tyckte mig också lägga märke till att i min hemmahamn som då hade flera Folkbåtar, verkade Folkbåtsägarna vara de gladaste på söndag kvällarna efter avslutad helgsegling. Det kunde ju delvis bero på båttypen.

Tanken på Folkbåt hade fötts och några vårar senare mognat till beslut. Jag sålde alltså min stora båt och köpte en "parksoffa" som vissa i skärgårdskryssargänget, med deras slanka och snabba yachter, elakt benämnt Folkbåten. (Bäverhyddan är ett annat smeknamn.)

Jag har vid flera tillfällen fått frågan hur jag kunde byta min stora fina havskryssare mot en Folkbåt. Jag tror att svaret går att finna i den här artikeln.

Jag ville nu att min nya båt som fick namnet TRE TROLL, (namnet LAGOM var också på förslag) skulle fungera bra för semester och långseglingar, för social samvaro och även som kappseglare i klubbssammanhang.

Semester och långsegling

Vi var fyra vuxna ombord under en segling från Halmstad till Höganäs (nattsegling och kryss över Laholmsbukten mellan två kulingvarningar) sedan via Humlebaeck på Danska sidan till Köpenhamn, där vi låg kvar några dagar.

Hur gör man i en folkbåt om man vill vara fyra vuxna på semestersegling? Då måste stuvutrymme finnas för allt som behövs både till båten och för den personliga utrustningen och plats för kojor.

Under segling i TRE TROLL så är de båda kojorna i kajutan fria och det är möjligt att röra sig fritt i hela båten, inget ligger på durkarna.

För stuvning så finns en näthylla på var sida i kajutan gjord av mantågsnät med gummisnöre i kanterna. Krokarna i underkant av ruffsidan och i däcket vid skrovsidan håller nätet. Det är lämplig plats för kläder sänglinne mm. och näthyllan anpassar sig efter mängden som stoppas i den.

Segel, kapell, väskor, mm stuvade i förpiken. Linor fästade nertill i spanten och försedda med krokarna som kan hakas i en lista på var sida i taket, håller det stuvade fixerat mot båtsidan.

Sjökläder, stövlar, flytvästar stuvade under akterdäck, lätt åtkomligt från sittbrunnen. Toahinken är fixerad av ett stöd som man kan sitta på, särskilt bra för kvinnlig besättning.

Att koja fyra

Då erbjuds några alternativ:

Med iläggsskivor mellan kojorna i kajutan, där den största är bordsskivan, blir det tre kojor. De långa smala dynorna som normalt ligger vid sidorna mot garneringen bildar nu hopfogade en madrass i mittkojen. De båda slingerskotten av tyg som finns kan fästas upp och begränsade "chambre separees" erhålls.

Den tredje korgen blir i förpiken. En iläggsskiva plus en liten korg bildar en stor korg. Kylväskan som normalt finns här flyttas till sittbrunnen under bomtältet.

Flera liggunderlag som normalt är stuvade under kojorna i kajutan blir madrass.

Om man är två par som vill ligga nära

varandra så kan ett par ligga i förpiken och det andra i den kingsize korgen som blir av sidokojor plus mittkorg. Andra sidokorgen är då ledig. Fem kan alltså koja ombord men med lite krav på komfort, som kommer med åldern, så kan det möjligtvis fungera för enstaka övernattnings.

Mat ombord under segling

Att kunna laga varm mat under gång är ett sätt, av flera, att hålla humöret uppe. Fotogenköket är kardanupphängt så det klarar lutning och vågor.

När det är klart att äta så kommer autopiloten "Mr Helm" fram och ingen behöver hålla i pinn om det är sjörum nog.

Under många år hade jag en vanlig transistorradio ombord. Den är bytt till en fast monterad bilradio som fungerar mycket bättre vad gäller inställningar och känslighet.

Social samvaro och restaurang TRE TROLL

När det är många gäster ombord så lägger jag några tillpassade extra säten i sittbrunnen som f.ö. är rätt stor hos Folkbåten. Ett bord som ligger under akterdäck på gejdern dras ut, förlängs med en skiva och ett stöd. Det blir då sju sittplatser där. I kajutan dukas långbord, (det ordinarie förlängt med en av korgskivorna). Där blir plats för sex personer inklusive kocken.

I många år har jag haft som tradition att i augusti segla in till Wasahamnen. Dit är det lätt för vännerna att komma. Då bjuds det på förrätt, kräfter, dessert och kaffe. Alla platser är då "fullbokade".

Klubbkappseglingar

Då åker alla skivor och extrautrustningen i land.

Blåser det sedan kan det gå hyfsat, ibland riktigt bra. På senare år då skärgårds-

kryssarna och andra båtar skaffat välstående mylar- och kevlar segel så har det dock blivit litet tuffare att nå toppen, men vad gör väl det - jag vet att dessa skärgårdens vint-hundar ofta har det blött såväl i sittbrunn som kajuta under seglingarna. Den vätan slipper man i Folkbåten.

Folkbåtens hemlighet är att den inte i något avseende är extrem och riggen är enkel och lätttrimmad.

Jag har seglat sedan tonåren. Jag hade burit på en dröm, som nog många gör, nämligen att äga en stor havsgående segelbåt. När sedan ekonomin tillät så kunde jag förverkliga den drömmen och gjorde seglingar till Frankrike Tyskland, England, Polen, Norge och Danmark. Det är roligt att ha gjort detta. Men stora båtar kräver också stora pengar, mycket arbete vid rustning och underhåll, stora ankare för att ligga säkert, ofta en besättning och ibland blir man utestängd från naturhamnar pga djupgåendet.

Med Folkbåten har det mesta blivit mycket enklare. Man kan glädjas åt att när som helst kunna segla ut - kommer det en kuling så är man ofta ensam båt som seglar - vi brukar kalla det folkbåtsväder och en vacker sommarkväll kan innebära en promenad till hamnen för att segla några timmar. Kapellen tas av, jag skjuter ut från kaj, hissar på och seglar utan att behöva tänka på någon motor.

Jag instämmer helt i Örjan Tollboms utrop "Folkbåten är total".

Percy Andersson

SWE 1173 Tre Troll