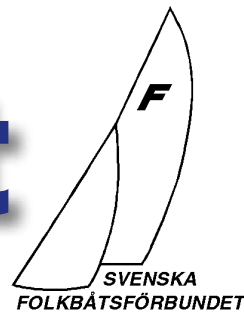


# Folkbåtsnytt



NYHETSREVE FRÅN SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET, SFF • NO 1/FEB 2013



EN NY TRÄFOLKBÅT PÅ VÄG TILL MÄSSAN "ALLT FÖR SJÖN"

# ORDFÖRANDESPALTEN

Folkbåtseglare och andra Seglare!

Det är med viss andakt jag fattar tangentbordet och skriver dessa rader. Det här numret är ett mäsnummer och ett vanligt nummer av Folkbåtsbåtsnytt på en och samma gång.

Tanken är att vi skall "sälja in" Folkbåten under de här dagarna i Älvsjö. Behöver man då sälja in Folkbåten? Den fyllde 70 år förra året, som du, käre läsare, säkert noterade. Det var ett riktigt kalas med många fina regattor och festligheter.

I år har vi glädjen att visa upp världens, just nu, finaste Folkbåt. Den lycklige ägaren Leif Ahlqvist har varit vänlig nog att ge sitt tillstånd till att ställa ut den, så passa på och njut! Det är Brandt-Möller Bådbyggeris 641:a

Folkbåt och den första (!) att säljas till Sverige. Inköpet till ära fick den det passande numret F-SWE-1942 – 1942 sjösattes den första Folkbåten.

Annars finns det nästan 1400 registrerade Folkbåtar i Sverige och ca 4000 "world wide".

Hur kommer det sig att den blivit så seglivad, kan man fråga sig? Titta litet närmare F-SWE-1942 – visst är den fin och snygg. Konstruktören Tord Sundén har verkligen fått till klassiska linjer.

Som Folkbåtsägare blir man väl bemött i alla hamnar och det är lätt att bli stolt över sitt båtägande.

Även om den inte är så modern, kan man familjesegla och ha det bra tillsammans. Det är ju helt enkelt en väldigt trygg båt på havet!

På mässan slår vi ett slag för Folkbåten som trailerbar kappsegelare. Allt fler inser glädjen i att kappsegla Folkbåten och att segla mot internationellt motstånd. Det finns många mycket duktiga seglare i Danmark, Finland och Tyskland och det är ett allt större gäng som tar sig runt i norra Europa för att ta en dust med seglarna där.

Sedan finns ju den gamla tanken kvar att kappsegla Folkbåt i lånad båt. Det kan man göra i Sessanpokalens regi eller varför inte i San Francisco. Att segla Folkbåt i San Francisco Bay är en härlig upplevelse!

2013 kommer att innehålla många fina evenemang; spännande kappsegling och Folkbåtsgemyt. De största evenemangen i år är SM i Ystad, Guldpokalen i vackra Niendorf i Tyskland vid floden Traves mynning och senare San Francisco Cup (mer om detta inne i tidningen).

Så passa på att beundra den fina Folkbåten och att diskutera segling i allmänhet och Folkbåtssegling i synnerhet med våra entusiastiska montervårdar!

DONALD BRATT  
*F-SWE-1358 Sjöjungfrun*



Donald och Anders

## KASSÖREN HAR ORDET.

Du som ännu inte har betalat årsavgiften 2012/2013 får med detta utskick en påminnelse i form av ett nytt inbetalningskort.

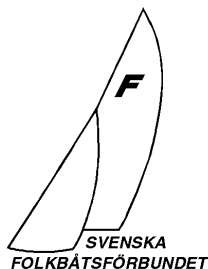
När detta skrivs är det ett 60-tal medlemmar som ännu ej betalat.

Göran Svensson

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

Nummer 2/2013 kommer i mitten av maj.

**DEADLINE ÄR DEN 20 APRIL**



## VI TACKAR VÅRA SM-SPONSORER 2013

---



Teknisk och ekonomisk förvaltning av bostadsrättsföreningar i Stockholm  
[www.nordstadenstockholm.se](http://www.nordstadenstockholm.se)

---



---

## DELLENSTEDTS MÅLERI AB

dellenstedts.maleri@minpost.nu • 0709-22 12 32

---

### Sponsorer till SM 2013

*Vi söker nu generösa sponsorer inför 2013. Du som läser detta har kanske en arbetsgivare eller rentav ett eget företag som kan vara intresserad av att bli presenterad i Folkbåtsnytt under året och synas på Förbundets hemsida, kostnaden för detta är endast 3.000 kronor/år. Vi tar även gärna emot attraktiva nyttosaker som kan vara lämpliga till prispbordet. Tänk kreativt, kanske din gast eller varför inte din granne kan vara en presumtiv sponsor.*

*Kontakta gärna undertecknad för ytterligare information.*

SVANTE SVENSSON



# Folkbåtens historia

Folkbåten har en tradition. Detta är en omistlig kvalité som tycks uppskattas mer och mer och som kanske är en delförklaring till den goda sammanhållning som man finner bland t. ex. Folkbåtseglare, Skärgårdskryssare, Nephare m. fl. Folkbåten fyllde 2012 70 år. Här är en tillbakablick:

## Idén

I slutet av 30-talet började man i Skandinavien diskutera möjligheten att ta fram en gemensam Nordisk entypsbåt. 1941 tog Skeppsredare Sven Salén upp idén i Skandinaviska Seglarförbundet. Sven Salén visade sig ha den förmåga att entusiasmera andra och konkretisera idéer som behövdes för att det hela skulle realiseras. Han gick med liv och lust in för projektet och utan hans ekonomiska resurser och entusiasm skulle det hela troligen ej blivit den succé det blev.

## Konstruktionspristävling

En nordisk konstruktionstävling utlystes. Av inbjudan framgår att båten skulle vara lätt och billig att bygga och lämpa sig för fabriksmässig tillverkning. Dessutom sjöduelig och ge liggplats för 3-4 personer. Byggnadsmaterial nordiskt träslag och järnköl, allt för att förbilliga tillverkningen.

Gensvaret från konstruktörerna blev överväldigande och inte mindre än 59 tävlingsbidrag sändes in. De kom från samtliga Nordiska länderna. En förstahandsgallring gjordes i varje land varefter ländernas representanter sammanträdde för en slutbedömning.

Prisnämnden ansåg att inget förslag helt uppfyllde kraven utan prisdödeln-

ingen blev följande:

2:a och 3:e pris delas mellan:

”Svane” Knud Olsen, Danmark

”Vega II” Jac M Iversen, Sverige

4:e och 5:e pris delas mellan:

”Snipan” O W Dahlström, Danmark

”Inger” Alfons Kvarnström, Finland

Det beslöts att en kommitté skulle utarbeta riktlinjer för hur den slutgiltiga Nordiska Folkbåten skulle se ut. Uppdraget gick till Tord Sundén att utarbetade de slutgiltiga ritningarna.

## Byggnationen startar

Arbetet med den första prototypen påbörjades omedelbart vid Arendalsvarvet i Göteborg och den var klar vid jul-tiden 1941. Efter 3 månader var 61 båtar kontrakterade.

Den 22:a april 1942 försvann isen i Göteborg och den 23:e april sjösattes för första gången en Nordisk Folkbåt.

## Folkbåten - en succé

I Sverige fick Folkbåten en flygande start. Efter 10 år fanns det ca 400 Folkbåtar i Sverige och det är nog ingen överdrift att påstå att Folkbåtsklassen sedan, med kortare avbrott, varit en av de allra mest aktiva kölbåtsklasserna i Sverige. Folkbåten har blivit mycket populär i hela Nordeuropa och en av de aktivare kappseglingssklasserna. Klassen fick en injektion 1976 då den började byggas i plast och idag har ca 1000 plastbåtar byggts. Tillverkare finns i Sverige, Danmark, Tyskland och USA.

Man noterar att huvudsyftet med Folkbåten aldrig varit att åstadkomma

en extremt snabb båt utan att lågt pris, enkelhet, goda seglingsegenskaper och entypsiden varit ledstjärnor.

## Folkbåtsförbundet

Den 23:e maj 1944 bildades Svenska Folkbåtsförbundet vid ett konstituerande sammanträde på restaurang Stallmästargården i Stockholm. Att det kunde gå gemytligt till vittnar t ex styrelseprotokollet den 17 oktober 1950 om: ”Årsmötet 1950 beslöts hålla den 23 november på Den Gyldene Freden. Först intages middag och avhålls sammanträdet vid kaffet, därefter föredrag av Docent Jonsson.” Det tycks för övrigt ha varit kutym att hålla styrelsemötena på någon av Stockholms bättre krogar.

## Ständig modernisering

Det är slående vilken mängd detaljändringar som gjorts sedan Folkbåtens tillkomst. Den tekniska utvecklingen har hela tiden drivit fram ändringar i material och detaljkonstruktioner.

Så gott som varje år görs någon ändring i klassreglerna. Målsättningen är då att bibehålla en bra entypsbåt. För de detaljer som ej påverkar båtens fart eller kvalitet lämnas stort utrymme att forma dem efter egen smak. Sålunda är sittbrunns- och ruffinredningen i stort sett fri, ruffen får varieras inom vissa gränser, masten får sättas på däck osv.

ANDERS OLSEN

*PS. Folkbåt nr 1 seglar idag på Solkusten i Spanien. Dess renovering kan ses på YouTube: <http://www.youtube.com/watch?v=11bQiE1vb-g>*



# Välkommen till båtmässan den 2–10 mars

Folkbåtsklubben ställer ut Leif Ahlqvists superfina nya Brandt-Möller-bygge – helt i trä – på Allt för Sjön i Stockholm. Du är välkommen till vår monter för att beundra båten, och snacka bort en stund med likasinnade folkbåtsentusiaster.

## Varför ställa ut?

Det är roligt att ställa ut en fin folkbåt – vi brukar ju göra det av och till när tillfället är lägligt, och kassan tillåter det. Det är kul att missionera – när det gäller folkbåten finns alltid känslor med i bakgrunden. Ser man lite mer krasst på utställandet så har vi flera motiv till att lägga ner detta jobb och dessa kostnader. Det är alltid bra att visa att vi finns och är aktiva. Inte minst för andrahandsvärdet på våra båtar. För många människor är Folkbåtens image en gammal sliten träfolka som ligger vid bryggan i båtklubben, eller i värsta fall står och ruttnar i något hörn på varvsplanen. Den image jobbar vi på att ändra på – Folkbåten är faktiskt en av Sveriges och Nordeuropas aktivaste kappsegelingsklasser, det är den image vi vill framhålla. Vi vill gärna ha fler aktiva kappsegelare och bli ändå bättre. Leifs båt står på en sprillans ny vitlackad aluminiumtrailer från Harbeck. Vi passar därför på och trycker på att Folkbåten är trailerbar, och att vi varje år är

ett glatt gäng som drar ner till Danmark eller Tyskland för att segla i dom stora startfälten där på t ex Guldpo-kalen. Vi har en bilkuliss framför trailern för att ytterligare trycka på att folkbåten numera trailas ganska flitigt.

Att ställa ut en träbåt kan ju diskuteras – nästan alla kappsegelingsaktiva folkor är ju i plast nuförtiden. Men som sagt – känslorna. Det är roligt att visa upp denna fantastiskt fina båt, och den blir sannolikt mässans vackraste båt. Maestro själv – Per Brandt-Möller från Danmark - kommer att dyka upp under mässan för att ytterligare addera guld-kant till montern.

## Detta händer

Båten kommer att stå på sin trailer lätt lutad, och med mast och segel satta. Framför båten en kuliss av en Volkswagen Tiguan Track and Field, som är en lämplig dragbil, och inte större än att man kan ha den som familjebil också. Två man bemannar båten varje dag. Ett bildspel visar bilder från senaste San Fransisco Cup. En lista finns på Folkbåtar till salu som är i hyggligt, helst kappsegelmässigt, skick. En lista finns också där presumtiva kappsegelare kan skriva upp sig, så kontakter vi dom för en sväng på t ex Vikingarnas kvällsseglingar framåt försommaren. Aktuellt kappsegelingsprogram 2013

**Allt  
för sjön**

Stockholm International Boat Show

skyltas, och vår fina broschyr delas ut. På torsdag kväll 7/3 gästar vi båtsnickaren Thomas Larsson – se separat inbjudan. Självklart är vi med också på mässans webb och mässtidning.

Som sagt – välkomna till båtmässan för att njuta av en vacker båt och snacka Folkbåt.

FOLKBÅTSFÖRBUNDET GM ANDER O  
(mässansvarig)



# Folkbåt nr 2 sjösatt 1942

grundligt renoverad under flera år och åter sjösatt 2008

Kvällen innan hade det blåst 20 m/s liksom för att vädra ut den torkperiod som Sverige haft under maj månad. Lågvattnet baserat på det stadiga högtrycket hade nu kommit tillbaka en smula så att Jo-jo kunde få plats att flyta – om hon nu inte skulle sjunka, den gamla damen

Det blåste fortfarande under dopdagen, men VSS hamn låg välsignat i lä. Jo-jo stod på land under kranen, vid kruthuset, med stäven pekandes stolt mot skärgården. Faktiskt rakt mot Ekholmen, där hon på Saxarfjärdens friska vatten senare skulle begå debut i kappseglingssammanhang. För DM vankades helgen efter.

## Lottbåt

1942 vann Thor Modén lottbåten – F 2, – men han seglade den nog aldrig. Den förste ägaren döpte henne till Jo-jo och så får det förbli! Liksom att den grönskimrande färgen och många detaljer ombord har bevarats. Men visst har Anders gjort moderniseringar också!

Den församlade skaran av de 30 närmast sörjande sjöng sommarvisa från Gotland och så Utövisan med bäring på Jo-jo's senare äventyr på Mysingen – SM. Thord Sundéns son Sture visade upp en gammal ritning av förlagan till folkbåten och så kom champagnen fram.

Linn Olsen höll ett kort och fint tal, krossade skumpan och döpte den total renoverade skönheten till Jo-jo!

## Sjösättningen

Kranen lyfte stilla upp henne i skyn och ned i det vädkalla vattnet. Skadeglade kommentarer om hur mycket vatten det forsade in, besvarades av Anders med en fråga: "Är det någon som har en dammtrasa!"

Triumfen fullbordades med de nya seglen från Next, färgade till att likna bomullssegel, hissades, bukiga och fina. Församlingen firade nedkomsten med rotmos och fläsk.

Grattis Anders till en fin grej för folkbåtsklassen!

PER HÖRBERG

Ja, det kan väl knappast ha undgått någon att Folkbåt nr SWE 2, "Jo-Jo" nu är klar och seglar. Det är roligt att det väckt sådan uppmärksamhet i båtpressen mm – all publicitet för Folkbåten hjälper till att hålla klassen levande och aktiv. Här några korta avslutande rader på min artikelserie om renoveringen av Jo-Jo, världens näst äldsta Folkbåt.

## 1500 timmar

Hur kommer man ide'n att renovera en gammal träbåt egentligen? Tja, man måste väl ha ett intresse för träbåtar, och en viss händighet. Tycka det är kul att snickra och skapa något. Vara den lite aktiva typen av människa, och vara fokuserad. En väl vald tidpunkt i livet att starta är ju när man drar ner på sitt arbete och blir pensionär på hel- eller halvtid. För det går åt mycket tid – på Jo-Jo har jag nog lagt ner runt 1500 timmar, inräknat all tid för inköp och planerande. Tre år tog renoveringen, jag jobbade ungefär halvtid med båten. En del pengar går åt också. Jag har inte hållit någon reda på kostnaderna, men de torde väl ligga någonstans runt 150.000 SEK med segel och allt. Utslaget på 3 år känns det inte så tungt.

Men det har faktiskt varit mycket kul det hela. Det är svårt att tänka sig något mer kreativt. Man känner verkligen att det blir ett resultat, och att man får lön för mödan. Och en massa kul människor träffar man.

Jag kan varmt rekommendera Dig som t ex ser pensionsåldern närma sig att fundera på ett sådant här projekt. Himla kul att sedan segla ut i båten också, både för tursegling och kappsegling

Ny kölplanka, förstäv och akterstäv. 7 nya bottenstockar. 35 meter ny bordläggning och ca 13 nya spant. Ny ribb och duk på däck och rufftak, ny förlucka och alla däckslister. Ny mast, bom, nytt roder. Nästan hela inredningen ny – återställd i originalskick. Resten genomgången, uppfräschat, fäst ordentligt, renskrapat, oljat, lackat.

Nu till seglandet: Sjösättningen blev en trevlig fest med ett 50-tal vänner närvarande. En extra knorr var att Tord Sunde's son Sture Sunde'n var närvarande, och bland annat passade på att

visa upp Tord Sunde's första skiss till Folkbåten. Den är aldrig tidigare visad så vitt jag vet.

Första kappseglingen var DM för Stockholm på Vikingaregattan med 11 deltagande båtar. Jo-Jo ligger på minimivikt och vid renoveringen har jag siktat på att den ska bli kappseglingssäsig. Den borde alltså vara jämlig med en modern topptrimmad plastfolka. Och - i det vackra vädret och de fina lätt- och mellanvindarna (mina favoritförhållanden) lyckades vi vinna, och dessutom med ganska bra marginal.

Konkurrenterna såg nog lite funder samma ut – var månede detta sluta.

Iväg till SM på Utö. 25 båtar på startlinjen – alla hotta grabbar och tjejer. Ganska frisk vind första två dagarna och lite skvalpig sjö på Mysingen. Härliga förhållanden och en härlig stämning vid bryggan, på krogen och i hamburgerköen. Halvbra resultat. Lite lättare vind sista dagen, och vi prickade in en 1.a och en 4.a – härligt. 8.e plats i sammandraget – inte dåligt i den hårda konkurrens som råder i Folkbåtsklassen.

Så iväg till sommarens andra höjdpunkt – Guldpokalen i Flensburg. Roligt att åka, bara för hela grejen. Lasta båt, dra ner till Tyskland, sova över på camping bland alla husvagnar, det fantastiska mottagandet och den fantastiska gästfriheten i Flensburger Yacht Club. Men till kappseglandet: Tyvärr frisk till hård vind första tre dagarna.

Andra seglingen kastade vi in handduken och seglade hem, det blåste nog ca 15 m/s då. Det finns gränser vad man vill utsätta en gammal dam för. Inte min favoritvind heller. (Det ska dock bli skärpning på den punkten – gästarna klagar på mig att jag börjar gnälla och segla dåligt som av en betingad reflex så fort det blir blåsigt ..). Sista dagen lagom vind. Fin start och tuffa iväg. Plötsligt slår en jänkare och ligger på tvären för babords halsar mitt framför oss. Skrik och skrån och panikslå. Den dagen förstörd också. Så vi slutade 52.a av 65 båtar. Men kul hade vi, och på Guldpokalen i Marstrand i år kommer vi igen med friskt humör. Då jäklans!

ANDERS OLSEN





LINN INSPEKTERAR SITTBRUNNEN . . .



. . . OCH ALLT VAR PÅ PLATS



TORD SUNDÉNS SON STURE VISAR UPP EN TIDIG FOLKBÅTSSKISS



TVÅ RYCK RÄCKTE . . .



. . . DESSUTOM FLÖT HON!



# Folkbåt nr 1942 sjösatt 2012

**”Första tävlingsdagen genomfördes i strålände solsken och ostliga vindar på 5-8 m/s. Leder SM gör nybygget ”Snudd VI”, SWE 1942”. Så skrev Ljungkile segelsällskap på sin hemsida sommaren 2012 – året för folkbåtens 70-årsjubileum.**

En dag efter islossningen, den 23 april 1942 sjösattes den första folkbåten vid Arendal i Göteborg. Bara några dagar senare, den 6 maj köptes F 1942 loss i Tyskland, för att köras på trailer till Sverige. Ja, 70 år senare alltså!

Leif Ahlquist, seglande folkbåtslegend, började segla Optimist-, Pigg- och OK-jolle innan han år 1970 köpte sin första folkbåt. Två i trä, sedan tre i plast, före diamanten i samlingen – denna skapelse av Brandt-Møller, byggd år 2012 i dansk fur. Året före denna skönhet, med namnet Snudd VI, trodde nog Leif att folkbåteriet var över. Bosatt i Österrike med seglarkompisar och hamn i Sverige... Det blev knöligt med nattvakteri, upp- och nedtagning av båt och allt däremellan. Men tack vare Claes Hoglert, gast till Leif sedan många år, tog det hela en ny vändning. Claes bevakade, av eget hängivet intresse, Brandt-Møller-båtar åt Leif. Claes ringde ofta och sa: den där måste du köpa. Våren 2012 hade det ringts extra ihärdigt. För i tyska Folkbåtsnytt hade den aktuella läckerbiten annonserats. Leif uppfattade det mer som en order: Nu köper du bara den båten!



Per Brandt-Møller visade sig fara en trevlig fyr. Han tog över efter sin far 1980. Per, en 69-årig man med ett utseende som en vital 40-åring och en trevligt effektiv hustru därtill, blev tungan på vågen. Leif prutade och slog till på stående fot!



**Leif Ahlquist**

Brandt-Møllers Båtbyggeri startades 1946 av Oscar Brandt-Møller. Från allra första början gällde devisen ”Bara det bästa hantverket med det bästa materialet”. Varvets första folkbåt byggdes 1947 och sedan dess har det blivit 650 stycken. De har sålts över hela världen, men få har gått till Sverige. Speciellt de av kategorin ”Classic Wooden”, den renodlade träbåten där ”allt är lackat nio gånger”.

Per Brandt-Møller bygger i vinter en ny båt åt sig själv. Skrovet blir då i plast,

men säkerligen med en väldigt vacker träöverbyggnad. ”New Classic” kallar varvet sådana folkor. Medan en tvättäkta plastfolka heter ”New Function” på Brandt-Møllerska!

Snudd VI är helt byggd av trä som först har torkat under tre år. Det borgar för att det, mot förmodan, ska gå att förvara båten inomhus på trailer mellan seglingarna. Leif är kappsegelare och båten har Harkenbeslag, men en komfortfiness finns det mitt i all prestanda: en förkortad skotbalk för storen – ”walk around för ett skönt hamnliv och förstås även för ett bekvämare singelseglande!” Hamelsegel valde Leif, de är som sagt prydda med F 1942. En elegant eftergift av reglementet för att hedra båten som byggdes till 70-årsjubileet tillsammans med sin systerbåt. Besättningsmedlemmen under SM, Hans Hamel, hade möjligen ett finger med i spelet till ledningen efter första dagen och den totala sjätteplatsen på SM i somras!

Leif Ahlquist bor i Wien sedan 2006 och pendlar regelbundet mellan sina företag i Stockholm och Wien. Både för arbetets skull förstås, men i hög grad också för att hålla kontakten med folkbåtsmaffian i Stockholm. Leif har varit tävlingsledare i Vikingarnas Segelsällskap i cirka 40 år. Respekt! Förutom Folkbåteriet är fotboll det stora intresset och Leif missar ogärna en AIK-match om han är i Stockholm.



**Båtbyggarna Brandt-Møller**



(Det senare är modigt med tanke på FB-maffians bas på Djurgården...)

Leif anser att Folkbåten, Staren och Draken är de klasser som håller bäst över åren. Detta i kraft av starka klassförbund såväl lokalt, som nationellt och internationellt. Folkbåten är fantastisk, säger han, och tillägger: i alla väder. Även i svag vind, för farten är ju relativt de andra på banan, säger kappseglaren Leif. 1942 skrattade många åt folkbåten, som avvek från skärgårdskryssaridealet. Nu skrattar ingen. Snarare får vi beundran, vart vi än seglar. Folkboats forever!, avslutar Leif.

PER HÖRBERG



Dop



Första seglatsen

# Konsten att dra en båt

Att traila en Folkbåt är ingen konst. Det är bara att gasa och styra. Nåja, det stämmer ju, men det är en del saker Du måste tänka på. Du måste ha en bil som får dra minst ca 2500 kg, och Du måste ha E-körkort för tungt släp, eller eventuellt det nya körkortet ”utökad B-behörighet”.

## Bilen.

Det finns många bilar som får dra 2500 kg eller över det, förutsatt att föraren har E-körkort. Här några populära dragbilar: Mitsubischi L 200 (kan även registreras som lastbil/firmabil) som får dra 2800 kg, Volkswagen Tiguan Track and Field, som ju inte är så stor, och även passar bra som vanlig familjebil. Den får dra 2500 kg. Ett billigt alternativ är att köpa en begagnad Jeep Cherokee, dom är ute nu och kan fås ganska billigt. Dom får dra 3200 kg. Sen finns det en hel hopper lite större bilar som också får dra Folkbåtar – fråga bilfirmorna.

## Körkortet.

Det bästa är att ta BE-körkort, det är inte så krångligt. Då får Du dra släp med totalvikt upp till 3500 kg. God marginal för ett Folkbåtssläp alltså. Om Du har vanligt bilkörkort (B) så måste Du köra upp med bil + släp, och Du måste skriva körkortsteorin. Det finns vissa krav på bilen och släpet Du kör upp med. Bilen får inte vara för liten, och släpet måste vara täckt (så Du måste använda sidobackspeglarna) och lastat till viss vikt. Se [www.korkortsportalen.se](http://www.korkortsportalen.se), där alla regler står för uppkörning.

En variant som knappast kan rekommenderas är det nya körkortet ”utökad B-be-

hörighet”, som kräver absolut lättaste bilen och trailern för att få dra en Folkbåt. Totalvikten för bil + släp får ej överstiga 4250 kg, och det finns ringa marginal för extra last, gastar mm i bilen. För att ta utökad B-behörighet krävs endast uppkörning, ej – så vitt jag förstår – att man skriver nytt teoriprov. Det finns även här krav på att bil och släp inte är för små vid körprovet, se [www.korkortsportalen.se](http://www.korkortsportalen.se).

## Två exempel.

För att ge ett hum om vilka vikter vi bollar med har Du här några exempel:

1. Volkswagen Tiguan Track and Field (tjänstevikt 1660 kg inkl 75 kg förare) + Harbeck aluminiumtrailer (ca 415 kg) + båt (minimivikt tom 1930 kg) + ”obligatorisk utrustning” (ankare paddel mm) och segel (ca 45 kg) ger totalvikt 4050 kg. Alltså endast 200 kg marginal för gastar och övrig packning om man har ”utökad B-behörighet”. Någon lättare bil och släp är nog svåra att finna. En aluminiumtrailer från Harbeck är ju ganska dyr också – se [www.harbeck.de](http://www.harbeck.de).
2. Jeep Cherokee 1999 (tjänstevikt 1730 kg) + Galvad Järntrailer (ca

550 kg) + båt (min 1930 kg) + obligatorisk utrustning och segel (45 kg) ger totalvikt 4255 kg. Galvade trailers kan man ofta köpa begagnade. Nya från t ex [www.balstaslapet.se](http://www.balstaslapet.se).

3. En variant som t ex undertecknad m fl har är att i stället för båttrailer ha en flakvagn som man ställer en stadig båtvgga på. Viktigt är då att ha rejäla breda kölpallningar så att vikten fördelas ut i sidled på flaket. Fördelen är ju att Du då har en stor släpvagn som kan användas till annat än båten. Du kommer då upp ytterligare ca 100 kg i vikt för vagn och kölpallningarna. Jag har kört utan problem i Tyskland och Danmark med detta, men det glunkas om att det ej är helt tillåtet i Danmark – oklart varför för mig – min vagn lastar 2500 kg, så jag har ju god marginal.

Det är härligt att packa ihop båt och gastar och dra iväg. Lycka till med åkandet.

ANDERS O





# OSTKUSTEN

När du läser detta pågår årets båtmässa i Stockholm. Hoppas vi ses där och kan prata folkbåt – bredvid den vackra utställda damen – nybyggd dansk folka.

Liten rapport från årsmötet i december 2012

Följande priser delades ut:

Årets nykomling: Ulrik Winberg för aktivt kappseglande i egen renoverad träfolka Classic Folkbåt: Leif Ahlqvist för förvärvet av världens senast byggda/vackraste träbåt (se den på båtmässan).

Stockholmsserien 2012 vanns av: Ander Olsen följt av Ola Zetterberg/Bengt Jarfelt och Lars-Gunnar Lindberg.

Vi hyllade också SM vinnarna 2012 - från Ostkusten - Lars Köhler/Yvonne Jergard/Ronny Köhler

## Aktiviteter Ostkusten 2013

Träbåts träff hos båtbyggare / 7 mars

Båtmässa med fin träbåt utställd / 2-10 mars

Minifolkbåts race – en gång i månaden se <http://www.srss.se/Minifolkbåt>

## Ostkustens kappseglingar 2013 (Stockholmsserien)

Träningsseglingar på torsdagskvällar / Vikingarnas segelsällskap

Lidingö Runt / 18 maj (Stockholmsserien)

KSSS Saltsjöbadsregattan / 5-26 maj (Stockholmsserien)

Vikingaregattan / 15-16 juni (Stockholmsserien) med DM i Folkbåt

Kräftkötet arr. Stockholms Yacht klubb Saltsjöbaden en lördag mitten augusti

VSS Inbjudningssegling Lilla Värtan / 7-8 september (Stockholmsserien)

KSSS Höstcup i Saltsjöbaden / 14 september 6 race på lördagen (Stockholmsserien)

## Kontaktpersoner på Ostkusten

Ander Olsen	Vet allt och är trevlig	070-3917522
Lars – Gunnar Lindberg	Ordförande OFK	08-41055722
Gunnar Bonthelius	Sekretär o snackpåse	0708-129666
Ola Zetterberg	Klubbmästare OFK	070-99 68 353
Göran Svensson	Kassör - vet nästan allt	070-592 01 26
Hans Torlén	Kan allt om klassregler	070-517 09 49
Ulrik Winberg	Kvällseglingar Vikingarnas	070-433 63 63

OFK STYRELSEN

## TRÄBÅTSTRÄFF HOS

### THOMAS LARSSON

Torsdag den 7 Mars kl 19.00 är Du välkommen på Träbåtsträff hos Thomas Larsson och Jonas Lorensen på Yachtsnickeriet. I höstas ställde vi in denna träff i sista minuten p g a decenniets värsta snöoväder – vi gör nu ett nytt försök. Träffen är lagd under pågående Båtmässa i Stockholm så att våra medlemmar i landsorten har möjligheter att slå två flugor i en smäll.

Thomas är ju en av dom absolut skickligaste båtsnickarna i Sverige, och han brukar alltid ha mycket att berätta. Han är också Besiktningsman, och driver tillsammans med kollegan Jonas Lorensen Yachtsnickeriet vid Skurusundet i Nacka. Han är författare till träbåtsbibeln "Stora boken om träbåtsrenovering".

**Program:** Vi tittar på aktuella projekt. Båtbesiktning – hur går det till? Vad tittar man på på t ex en Folkbåt? Bra att veta inför underhåll, renovering och köp av en träbåt. Allmän frågelåda. Fika.

**Plats:** Lilla Björknäsvägen 26, 13248 Saltsjö-Boo. Buss 413 från Slussen 18.32, avstigning Fredriksbergsvägen ca 18.56, promenad ca 100 m. Från Båtmässan ca 25 min med bil.

**Anmälan:** Senast måndag 4/3 till under-teknad. Deltagaravgift, inkl fika, 50 kr.

Välkommen: Ostkustens  
Folkbåtsklubb/Anders Olsen  
08/51230323, 070/3917522  
E-post: [a\\_olsen@tele2.se](mailto:a_olsen@tele2.se)

## TORSDAGSSEGLINGAR PÅ VÄRTAN I ÅR IGEN!!

Förra sommarens succé med seglingar torsdag kväll på Värtan fortsätter även 2013.

Den 4/2 träffades vi några stycken entusiaster och la upp riktlinjerna.

Seglingarna kommer att vara 5 st. på våren och 5 st. på hösten. Vi drar igång den 16/5 med ett rorsmansmöte på Vikingarnas terrass kl 17.00. Första start kl 18.00. Efter förtöjning kör vi Aftersail med en fika, en öl eller en macka. Alla deltar även här!

Vårens seglingar	Ansvarig	Folkbåt
16/5	Anders Högland	Fokus Folkbåt
23/5	Ted Lundberg	
30/5	Anders Olsen	Fokus Folkbåt
6/6	Anders Högland	
13/6	Ulrik Winberg	Fokus Folkbåt

Höstens seglingar drar sen igång den 8/8 och vi håller på fram till 5/9. Tider o annat anslås senare på Vikingarnas SS anslagstavla. Vi hoppas många Folkbåtar deltar i dessa roliga o lättsamma seglarkvällar, farmför allt de tre kvällar i vår då vi fokuserar på Folkor!!

Ulrik Winberg

# HALMSTAD

Upprepningens skönhet drabbar oss all tidigt i livet, se bara på 1-åringens för-tjusning över tittut-lekens förutsägbar-het. Varje år känns det lika trevligt att konstatera att vintern försvinner och ljuset åter tar oss i besittning. Härliga tider stundar även om isen och kylan fortfarande har ett stadigt grepp om na-turen, håll ut.

Kappseglingsprogrammet i Halm-

stads Segelsällskap erbjuder oss 27 starttillfällen så nog har vi folkbåtar träningsmöjligheter inför SM och GP.

I skrivande stund ser det ut som att klubben kommer att representeras både i Ystad och Niendorf.

Läsare av Folkbåtsnytt har säkert noter att flottiljen inte bara består av entusiastiska kapseglare utan även av åtminstone en hängiven vårdare av en

träfolkbåt. Eva Lotta Swahn ägare till träfolkan nr 631, Lovisa, fortsätter i detta nummer att delge oss delge oss sina betraktelser och råd om lyckan av att äga och vårda en träfolka. Se sidan 15.

SVANTE SVENSSON  
F SWE 1307

# SKÅNE

Hav tålamod, under denna grå och trista årstid, då det ömsom snöar eller regnar, som om-växlas med stärkande snöskottning, snart vänder det. En av de stora glädjekällorna, är att gå och fixa med Folkbåten, och planera för sommarens aktiviteter, som synes bjuda på ett mångfald av olika alternativ, bl.a. SM i Ystad, Guldpokalen i Niendorf, Hanö-regattan med Sydostcupen och Syd-svenskt mästerskap (se i övrigt på hemsida [www.simss.se](http://www.simss.se)). Vid en närmare koll i almanackan, kan i stort sätt 3 veckor helt ägnas åt kapseglande, vilket tro-ligtvis blir i häftigaste laget.

Den segling som torde vara viktigast för oss i flottiljen, är utan tvekan SM:et i Ystad. Min stora förhoppning är att ett mångfald av flottiljens båtar kommer att delta.

Att ett stort intresse även från seg-

lare från andra flottiljer finns, framgår bl.a. genom att vi fått ett flertal förfrågningar om att hyra båtar till SM:et. Vi får försöka att hjälpas åt, så gott det går. De båtägare som vet att de ej har möjlighet att ställa upp på SM:et, men kan tänka sig att hyra ut sin båt, kan slå mig en signal, så skall jag försöka att för-medla en kontakt.

Under v 04 avhölls flottiljens årsmöte i Malmö SS klubbhus på Limhamn, där ett stort antal intresserade och diskussionssugna medlemmar, var närvarande. 50 % av flottiljens medlemmar var närvarande, detta skall jämföras med att det vid de flesta årsmöten, är i regel endast 10 -15 % av respektive klubbs medlemmar närvarande.

Nyval av två styrelserepresentanter skedde. Vår kassör Mattias Johansson ersattes av Per-Ola

Persson från Ystad, tidigare ordförande och ledamoten Patrick Kjell, ersattes av Lars Dahl från Simrishamn.

Flottiljen uttrycker ett stort och varmt TACK till Mattias och Patrick, för det stora engagemang, som de under sina verksamhetsår, lagt ner på flottiljen.

Efter årsmötesförhandlingarna höll Folkbåtsförbundets ordförande Donald Bratt, ett intressant föredrag om segel- och båt-trim. Ett föredrag som kunde hållit på hela natten, att döma av den ström av frågor som Donald utsattes för.

*Väl mött i Ystad.*

SKÅNES FOLKBÅTSFLOTTILJ

HÅKAN HÅKANSSON  
SWE 1363 SEA TRAVEL



## 2013-01-01 började den nya klassregeln att gälla.

De regeländringar som nu trätt i kraft är redovisade i Folkbåtsnytt tidigare och är bl a: GPS är nu tillåtet (med vissa begränsningar), större rutor i stor o fock, längre lattor i focken, förtydligande o komplettering gällande "burkning" etc. Allt står att läsa i den nya regeln på NFIA's hemsida [www.fokboat.com](http://www.fokboat.com). Kolla gärna där för att se alla ändringar och detaljer. Nu går vi in i en ny fyraårsperiod där det finns gott om tid att fundera på nya eller vilka regler vi vill ändra på.

ALLA är välkomna att komma med nya tankar. Det kan gälla allt. Allt för att förbättra, modernisera, förenkla, förbilliga etc etc. Det som vi dock aldrig ska ändra på är Folkbåtens berömda "själ".

Vid senaste styrelsemötet "kastades" en del bollar upp i luften för att senare tas ned till en seriös diskussion.

Det som nämndes då var följande:

- Tunnare ankartamp eller plattmodell typ Ankarolina
- Kicken
- Travare i storen
- Gjuta in kölen i glasfiber (eller motsvarande)
- Gennaker/Spinnaker
- Nya tillåtna material för: segel, spirbom, rorkult

Detta är som sagt bara diskussionspunkter och vi ser jättegärna att Ni kommer med ytterligare tankar och idéer.

Ni kan ringa mig på 070 5170949 eller maila på [ht@enerplan.se](mailto:ht@enerplan.se) Snart är det dags att segla igen, trot eller ej.

*Hans T*





17 - 21  
JULI  
2013

SVENSKT MÄSTERSKAP

# FOLKBÅT YSTAD



YSTADS SS



SVENSKA  
FOLKBÅTSFÖRBUNDET



foto: Lisa Öhman

# VÄSTKUSTEN

Årets seglingar innehåller i år två intressanta regattor för våra klassiska båtar, den första på Långedrag i GKSS regi den 6 juni, en fest för både seglare och åskådare, så leta fram vegamössan skepparkavajen och snuggan för tidsenlig klädsel premieras. Trä eller plast spelar ingen roll det är konstruktionsåret som räknas.

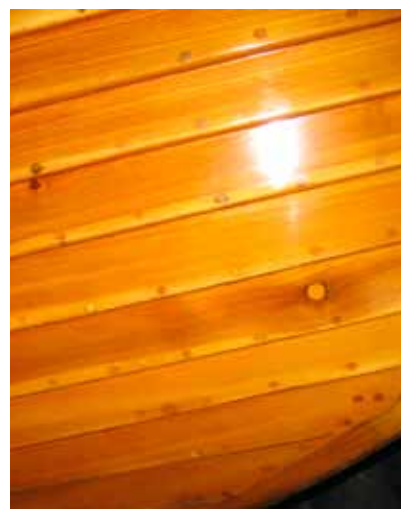
Det andra tillfället att tampas mot klassiska båtar är under Tjörn Runts 50 års firande som inleds den 11 aug med klassisk regatta för båtar som konstruerades före 1964.

Den 17 augusti seglas Tjörn mot-sols för första gången.

Ett intressant upplägg som kan passa oss som tycker om en riktig kryss.

## Folkbåtscupen 2013

1 juni	Framnäsvalsen SSF
2 juni	Vårregatta LdSS
6 juni	Klassiska regattan G KSS
10 aug	Framnäsdagen & JW SSF
11 aug	Tjörn Runt Classic STSS
17 aug	Tjörn Runt StSS
31 aug	Jubileumsregatta LdSS
14 sept	Höstknalten LdSS
21 sept	Sista Chansen BKSS
Tisdagar	Vår & Höstserien LdSS



## GOLDPOKAL DER NORDISCHEN FOLKEBOOTE 2013

NIENDORF/O. 29.07–03.08.2013





# Vårens överraskningar

När julen är passerad drabbas många av oss båtägare av "lyfta-på-presennings-sjukan" och energin börjar bubbla i oss. Vårutrustningen börjar, att pyssla med båten är lycka. Har man träbåt är det särskilt viktigt att inte fuska, det hämnas över tid. Om något som ser skumt ut gäller det att öppna, titta, lukta, skrapa och krafsa. Vad som till synes föreföll enkelt att fixa kan visa sig bli en av vårens överraskningar. Den typ av överraskningar som kan ge sömnproblem och djupa veck i pannan.

Förra våren beslöt jag att titta lite närmare än vanligt på rodret. Första året jag hade min "LOVISA" lät min pappa renovera det genom att limma alla beståndsdelar samt göra nya beslag till både akterstam och roder. Passningen blev väldigt bra, över tid har den blivit så bra att rodret tenderar att gå mot akterstammen och nu ville jag justera det samt kontrollera beslag och bussningar. Jag hade sett på min vän seglingsfotografen Thoyas bilder från föregående år att det såg mörkt ut på vissa ställen och befarade att det var fukt.

När rodret låg på bockar kunde jag undersöka det ur annorlunda vinklar, knacka och lyssna. Saken var klar: Fukt! Full insats, bort med lacken och få trärent, inget fusk. Då jag kände hur blöt eken var, med tendenser till firberesning, växte obehaget av överraskningen. I sig hanterbart, men när lacken avlägsnats på större ytor syntes att de långa fasade delarna till roderhuvudet, som följer rodret en bra bit, hade börjat släppa i limningarna. Elände! Som så ofta med min "LOVISA" hade där redan tidigare varit problem, spår av diverse odefinierbart "klet" efter andra ägare syntes. Jag önskar ofta att "LOVISA" kunnat berätta vad hon varit med om, hade jag vetat vad hon blivit lagad med hade det underlättat för mig vid mina val av åtgärder.

Förtvivlad läste jag i mina böcker, pratade med träbåtmänniskor och andra kloka båtentusiaster. Sedan beslöt jag konsultera båtbyggaren och båtdoktorn Björn, en lugn och trygg träbåtvän som jag inte vill besvära i onödan, men nu ringde jag honom eftersom det

gällde en så vital del som rodret. Träbåtdoktorn kom med sina små tandläkarliknande instrument, han kände och undersökte rodret minutiöst. Diagnosen var god! Träet var bra och där fanns inget allvarligt fel. Vi pratade lim och Björn gav värdefulla tips som tillsammans med goda råd från min limkunnige seglande särbo Peter bidrog till att limningsarbetet gick smidigt med starka limfogar som resultat. Ångesten efter den obehagliga överraskningen började släppa och jag kunde lättad gå över till det hemtama lackarbetet. Vårens värsta överraskning hade resulterat i en viktig underhållsinsats och när det senare blåste ordentligt under sommarens seglatser kändes det tryggt att "LOVISAS" roder var grundligt undersökt och åtgärdat.

Återstår att se vad den nu annalkande våren för med sig för överraskningar!

EVA LOTTA  
F SWE 676 "LOVISA"



Foto: Thomas Thoya Johansson

## Skrönor del 4, Nutid

Åren flöt på, och diverse båtar byggdes och seglades. En njursjukdom förändrade mycket. Ta din båt och segla iväg som du alltid drömt om, sade min far. Sagt och gjort. Efter en del strul och dramatik på vägen kom jag iväg till Medelhavet sommaren 2000. Efter 2 år seglade jag hem. Jag tröttnade på giriga hamnar som alltid trodde att nordeuropeer var miljonärer. Att betala 500 svkr per dygn utan el för en 11-metersbåt dygnet under lågsäsong tyckte jag var magstarkt. Detta under vintersäsong! Från 1:a Maj fördubblades priset! Betänk då att marinorna finansierats av Nordeuropa genom EU som turistsatsningar.

Väl hemma igen uppskattade jag vår egen skärgårdsmiljö med andra ögon. Tänk att kunna lämna hamnen när man vill utan hänsyn till tidvatten! Och kunna segla i skydd utan grov sjö även i hårt väder.

En försommardag 2004 ringde min bästa vän Christer.

”Det är en folkbåt till salu på Orust”, men den är i plast så det är kanske inget att ha” sa Christer.

Vad kostar den?” frågade jag.

”Han vill ha 30 tusen” svarade han.

Om det är en äkta Nordisk Folkbåt, köp den direkt!! Tyckte jag

Samma eftermiddag ringde Christer och meddelade att han köpt båten.

”Men jag prutade ner den till 27” berättade han.

Någon vecka senare var vi ett gäng som tog oss ut till Slussen med min båt där Christer sjösatt Folkbåten. Peps Person uppträdde på Pensionatet, så vi kunde förena nytta med nöje när vi både kunde underhålla Peps och bogsera hem båten till Ljungskile. Väl framme på morgonkvisten ville Christer sova över i sitt nyförvärv.

”Anledningen till att jag köpte båten är att jag ville höra klucket igen” sa Christer.

Christer var en mycket upptagen man som var stadd i kassa, så när han föreslog att mina söner kunde få låna båten samtidigt som han stod för fiolerna, blev jag inte förvånad.

Jag började skruva ihop båten så hon blev seglingsklar. När jag skulle montera skotbänken upptäckte jag att den var alldeles för lång. Båten hade aldrig seglats! Däremot var i princip allt felmonterat. Köl, mastfot, roderbeslag, skotlås etc. Nödortfigt ihopskruvad seglades hon av mina söner och kompisar under några år. Men även dom växer upp och flyttar hemifrån för högre studier. Folkbåten blev liggande oanvänd och mest i vägen. Jag bad Christer hämta hem sin båt vilket han också gjorde. Han ställde upp båten på en av sina gårdar som ligger på sydsidan

längst ut i Ljungskileviken. Hans gård hette Dire Huvud och är enligt mitt förmenande en av de vackraste platserna i Bohusläns innerskärgård.

Där låg Folkbåten under ett par år. En vår ville min bror ha en plats för sin vaggga till sin nyinköpta båt och jag ringde Christer för att få tillstånd att ställa upp den på hans gård.

”Vad kul att din brorsa är här-jag kommer ut”!!sa Christer.

Vi hade lastat av vagggan och stod och pratade vid Folkbåten när Christer plötsligt frågade om jag inte ville ta mig an Folkbåten.

”Du är den ende jag känner som kan fixa det,- priset på båten är inget att prata om bara du fixar till den”sa Christer.

Jag var minst sagt skeptisk. Båten hade stått otäckt ett par år med ruffluckan öppen, och beväxt överallt med grönalger.

Men svag för renoveringsobjekt (det visste ju Christer) bad jag om lite betänketid. Detta var Söndag eftermiddag. Senare samma dag for jag på ett konsultuppdrag för ett marinföretag i Norge. Fredag morgon ringer Christers svärson och lämnar det oerhört smärtsamma beskedet att Christer förolyckats i en båtolycka. Christer var den andre av mina vänner som dött i olyckor med styrpulpetbåtar. Jag var i fullständig





chock. Åkte hem och försökte stötta familjen så gott jag kunde. Kände mig vilsen. Min bästa vän Christer fanns inte mer! Vi som hade upplevt så mycket tillsammans. Vem skulle man nu dryfta världsproblemen med?

Ett par veckor senare berättade Christers fru att hon och barnen tyckte att jag skulle ärva Folkbåten. Då kunde jag berätta för henne om vårt sista samtal om just Folkbåten.

Men sorgen efter min gamle väns bortgång gjorde att jag hade svårt att motivera mig att ta mig an båten. Skulle jag starta upp "Folkprojektet" så var det för att hedra min gamle vän. Sedan skulle det ju vara intressant om man kunde få ordning på ett något bedagat vrak och kunna konkurrera.

Först på hösten kände jag för att sätta igång. Men nu gällde det att uppdatera sig. Ringde Per Björfjäll i Göteborg, som inviterade mig på en kvällskappsegling. På vägen dit hände något mycket märkligt. Telefonen ringde, och en man som presenterade sig som son till Arne Arksund (min gamle båtbyggare). Han höll på med att skriva en bok baserat på sin pappas gamla anteckningar om olika båtbyggen. Ingen av båtarna var så väl beskriven som "Dorian". "Rolf's" turnering av bordläggningen var ett centralt tema i anteckningarna som var mycket detaljrika eftersom de inte alls stämde med hans egna på mallarna.

Och jag som inte ens visste att Arne hade en son! Som ringer mig när jag är på väg att segla Folkbåt för första gången på ett 30-tal år! Var det ett omen?

Kvällsseglingen gick bra, då vi kom tvåa (vad annars?) trots en ödestiger felrundning i ledning.

Vintern närmade sig dock, och jag bestämde mig för att starta renoveringen till våren.

En Majdag med lånad traktor drog jag den något av mossa och alger anfräta Folkbåten till Segelsällskapets plan. Yngste sonen dök upp och hjälpte till med både saltsyra och diverse rengöringsmedel. Kölen som satt 2cm felcenterad tog av och behandlades. Vi lade båten på sidan eftersom det var lättare att slipa i det läget. Rodret togs av och fixades till. Beslagen justerades så rodret hamnade mitt i akterstaven.

Ett idogt epoximålade vidtog. Kölen kom på plats och det började likna en riktig Folkbåt igen. Med polerad



Långedrag's Höstregatta 2011. Foto: Fredrik Brynolf.

bordläggning och grå bottenfärg skulle vi sjösätta på sensommaren 2010. Masten hade förmodligen legat i solljuset så den var vriden. Men segla gick ju! Ett gammalt sprött 60-talssegel från Bruce Banks var drivkällan.

En lördag när min hund "Vicke" och jag skulle ta oss en tur såg jag ett gäng båtar med highteachsegel vid bryggan. Plötsligt kom gänget springande. Klubbmästerskap-"skall du inte va me"? Ropade någon. "Ok" svarade jag, "men ni får informera mig om tid och bana!"

Starten gick och jag kom iväg bra. Så bra att jag låg länge tvåa i den labra brisen. 4:a i mål ett 10-tal meter efter en Albin Nova och en Bumberang 32! Mitt fokus under hela seglingen var ett hål vid nedersta lattan som hela tiden blev större. Gänget var smått chockat. Ägaren till en Banner 30 som blev långt efter så han beställde nya segel.

Dock förstod jag att om man skall vara med och slåss med de stora grabbarna måste man ha bättre grejor. En aluminiummast införskaffades från Danmark och transporterades på taket på syrrans Volvo. Bättre begagnade segel hittade jag i Danmark och Tyskland.

En lastbil för transporter införskaffades. Dock var det ett skåp, men det gick ju att såga upp en bit av taket där ruffen kunde sticka upp.

Våren 2011 mättes båten in. En kappsegling i Göteborg var allt innan vi körde upp till Stockholm och SM där vi kom 5:a. Det var bra för att vara nybörjare.

Ja- faktum är att det är stor skillnad

på att segla Folkbåt nu jämfört med 70-talet. Först i slutet på 2011 började vi gå fort. Samma sak 2012. Kan det vara brist på timmar i båten? 2012 års SM gick skapligt på hemmabanen, men jag var nog ganska slutkörd efter förberedelsearbetet. Vi skruvade faktiskt till riggen på väg ut till Tuneup-seglingen, så våra förberedelser var inte optimala! En 4:e plats får väl anses som godkänt! Det som var speciellt för vår del var att vi fick runda som 1: båt i första seglingen och också vinna en segling den första dagen. Jag tror att Christer log i sin himmel. Han ligger begravd på Ljungskyrkogård närmast SM-banan av alla.

Guldpokalen i Sandhamn var ingen hit för "Team Amicitia"!

Annars var själva arrangemanget en särdeles kul upplevelse. Det är frapperande hur duktiga danskar och tyskar är. Det var likadant på 70-talet. Så vill man bli bättre får man nog segla mot dem mera.

Det roligaste under 2012 var nog i alla fall Tjörn Runt.

"Once in a Lifetime"! som någon uttryckte saken. Tänk att få genomföra en segling när alla beslut blir 100% rätt! Vi kunde bara inte göra fel! Och våra konkurrenter-vad höll dom på med? En helt sanslös segling i den stundom ganska friska vinden. Roligare än så kan man nog inte ha i en Folkbåt!

Så vi får väl fortsätta att försöka närma oss de bästa under 2013. Kanske man kan ta båten ner till Danmark?

PS: "Amicitia" är latin.

ROLF UPPSTRÖM



# Varför segla?

I ett modernt samhälle, fullt av bekvämligheter, lever vi ofta i illusionen av kontroll. Om inte alltid socialt, så i alla fall på samhällsnivå. Riksdag och regering fungerar hjälpligt och vår enda uppgift är att rösta då och då. Infrastrukturen fungerar som regel, de flesta har ett överflöd av mat och kläder. Den smarta luren, som innehåller en imponerande andel av "Årets julklapp", ger oss koll på läget. GPS, kamera, hörlurar med skön spotify-musik... Bekvämt är ordet.

Denna illusion av välfärd spricker vid ett långvarigt strömavbrott mitt i vintern. Ibland räcker det med ett ihållande snöande för att infrastrukturen ska falla ihop. Om en nära vän eller någon i familjen blir sjuk eller råkar ut för en olycka...

Utpräglat jordnära personer lider nog mindre av denna illusion av att "allt är under kontroll" i det urbana och digitala livet. Jordnära liv är att leva lugnt i kontakt med naturen. Ibland ösregnar och stormar det. Ibland är det stiltje och slösande solsken. Att ha fötterna på jorden, att vara jordad, kan vara bra när det blåser. Och just det gillar folkbåtsseglare. Påfallande många med folkbåt är sjönära. Ja, relingen är verkligen nära sjön. Men även förhållningssättet ombord är sjönära.

Det går långsamt att segla folkbåt. Som att välja snipan istället för daycruisern. För sjönära typer uppskattar resan

på väg till nästa hamn. En resa i form av en skön seglats i en riktigt välseglande båt med anor från Evert Taube och Sven Salén. En folkbåtsseglare tar ut svängarna ordentligt i konsten att leva där man seglar. Klassen är full av unga och gamla seglare. Båten är en dyr skatt för sin besättning, en skatt till lågpris. Åtminstone i form av begagnad båt. Yrkemässigt hittar man i klassen arbetslösa, studerande, läkare, ingenjörer, advokater, snickare, målare, konsulter, affärsmän, taxichaufförer, pensionärer, visionärer.

Några kappseglare från andra klasser provar lyckan i folkbåtsklassen då och då. Det brukar ta dem flera år att nå topplaceringar. De svenska folkbåtsregattorna vässas regelbundet av internationell konkurrens. Främst från tyskar och danskar. Båten är mycket populär på oväntat många håll i världen. Folkbåt nummer 1 - Sjösala - seglar, nyrenoverad i Spanska vatten. Nummer 2 vinner endera året SM här hemma. Eller kanske racet i San Francisco i höst? Ryssar och Aussies seglar denna Nordiska Folkbåt. Så sker förstås även i Finland, Norge och lite Island också!

En av mina stora upplevelser i klassen var lag-VM på klassiska The Solent. Ni vet, där Withbread Round the World Race startade förr. Bekens of Cowes hemvist, en av världens främsta marinfotografer. Hur som helst, lag från hela världen samlades vid det an-

rika klubbhuset på Isle of Wright och vi njöt gemenskap på land och tävling på sjön. Fick vara med om en gammal dröm. Att ankra mitt under kappsegling för att ta sig fram i fältet - i den tilltagande strömmen som annars förde oss bakåt. Racet avblästes när vinden dog ut. Hett blev det och badas skulle det på vikingars vis. Diskret gled vi ned på styrbordssidan, då babordssidan låg mot åskådarpontänen fylld av brittiska damer med hatt - och kikare. Emellertid fick vi snabbt klättra upp igen och bära av när båtarna slog mot varandra i vågorna.

Väl i hamn vankades så småningom regattamiddag, så elegant det bara kan ordnas i det victorianska England. Ordförandens hustru talade och läste upp en nyskriven "Ditty" på oklanderlig "Queens English". Det talades om dessa vikingar som lite burdust tog sig för av riket och betedde sig. Hon kallade fram oss på den badande folkan, "asking us kindly to ware this next time it was swimming time". Vi lommade fram i lätt pinsam tystnad och mottog badmössorna! Alla bröt ut i ett hysteriskt skratt - British Humour!

Att segla är att leva i naturen med det som ges för dagen. Att möta detta med glatt humör är fostrande och helt underbart!

PER HÖRBERG  
SWE F 1269



Foto: Maria Wrånghede

# Tips & Trix med Curt-L. F-S 677 Vackra Anna

## Slipbräda/långbräda

(Jag är osäker på vad den egentligen kallas.)

Den här slipbrädan tänker jag använda i vår när jag skall slipa fribord och botten.

(Det finns en liknande i metall, fast kortare, att köpa på Biltema.)

Mått: 620 x 110 x 6. Brädan är gjord av en plywoodskiva som var lite böjd, undrsidan blev lite konvex (baksidan av handen, den sida där det ibland växer hår. Konkav är handflatan). Det borde göra att man får jämnare tryck på hela brädan när man slipar.

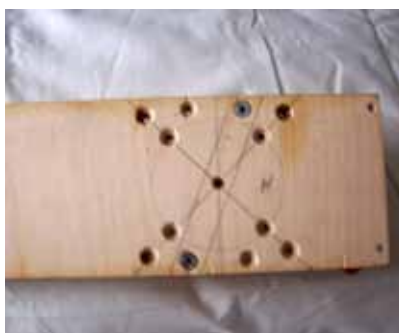
Jag kommer att limma en sula av möbelfilt (används som underlag när man klär om möbler) på undersidan, med utstansade hål för skruvarna som håller handtagen, för att få jämnare anliggning.

Brädan är impregnerad med Kinaolja eftersom jag inte använt vattenfast plywood.

Kan den gå att använda för att polera plastbåtar, med någon form av putsduk i.s.f. slippapper?

Mer upplysningar kan du få om du mailar till [curtwik@allt2.se](mailto:curtwik@allt2.se).

CURT-L.



## Kinaolja vs linolja.

Alla åtta år jag jobbat med min träbåt har jag använt mig av linolja för att behandla olika trädetaljer, men våren 2012 köpte jag en burk kinaolja och har fastnat för den. I höstas köpte jag min andra burk kinaolja, som jag har använt för att behandla de träarbeten jag jobbat med i vinter.



Fördelarna jag har uppskattat är att den är lättarbetad, lätt att pumpa ur en oljekanna, t.ex. i landen, men främst att man inte behöver vara rädd för självantändning i trasor och svampar man använder, som det är med linoljan.

Jag skulle vara tacksam om någon med erfarenhet av både-och kunde redovisa för- och nackdelar med respektive olja.

CURT-L. WIKLUND

## SloFast = "Slå fast" eller i spontanöversättning "Sakta-fort".

Jag har försökt lära mig den "hårda" vägen när man ska slå för att segla så vägvinnande som möjligt, men alltför många gånger fått stängas med rundningsmärket, eller upptäkt att jag skulle ha slagit tidigare - eller oftare senare!

Det tar tid att lära sig vändningens ädla konst, särskilt om man har seglat så lite som jag har.

En tröst är att läsa artikeln om kappsegling, "Det sjätte sinnet", i jubileumsboken Folkbåten, finns i både 60- och 70-årsexemplaret, där Anders Olsen, som väl får anses som en erfaren seglare, får gasta åt "vinnarmaskinen" Benny Karlsson från Nyköping, och konstaterar att han lika gärna hade kunnat lära sig när man skall slå genom att sitta hemma i Stolp-Ekeby och snickra fågelholkar.

Men Benny Karlsson: Släng dig i väggen! Här förlitar vi oss på modernare grejor!

Det här är prototypen till ett nytt (?) "navigeringsinstrument", SloFast, för att underlätta när man skall slå på kryssen, om man seglar en bana.

Det borde kunna fylla en uppgift även för vanliga "turistseglare", eftersom man får ner Windexen till relingen och slipper nackspärr av att hela tiden titta upp i masten?

Tyvärr har jag bara provat det en segling, inte tillräckligt för att kunna säga något om precisionen, så jag behöver testa ytterligare en sommar.

Vi får väl lita på Benny en sommar till då?

CURT-L.



# BLI MEDLEM I FOLKBÅTSFÖRBUNDET

Du folkbåtsägare som ännu inte är medlem –  
kom med i vårt gäng.

Och få denna tidning 3 gånger per år, få veta vad som händer i  
Folkbåtsvärlden, kunna delta på våra träffar och stötta  
Folkbåtssegling i största allmänhet.

Enklast blir Du medlem via vår hemsida:  
<http://www.folkbat.se/medlemskap.html> eller via mail:  
[svensson@gs-elektronik.se](mailto:svensson@gs-elektronik.se)

Årsavgiften är 250:– Plusgiro 437 58 45-7, Svenska Folkbåtsförbundet

Välkommen  
[www.folkbat.se](http://www.folkbat.se)

## FÖRBUNDSSTYRELSE

### Ordförande:

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

### Vice Ordförande:

SVANTE SVENSSON  
Norra vägen 9  
302 31 Halmstad  
Tel: 035-13 35 14 (hem)  
[svante.r.svensson@telia.com](mailto:svante.r.svensson@telia.com)

### Kassör och medlemsregister:

GÖRAN SVENSSON  
Heleneborgsgatan 44 B  
117 32 Stockholm  
Tel: 070-592 01 26  
[svensson@gs-elektronik.se](mailto:svensson@gs-elektronik.se)

### Sekreterare:

HÅKAN HÅKANSSON  
Västra Vallgatan 17  
271 35 Ystad  
Tel: 0708-117210  
[hh.sbk@swipnet.se](mailto:hh.sbk@swipnet.se)

### Teknisk ansvarig och mätchef:

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

### Tävlingssekreterare:

HANS TORLÉN  
Sjökvarnsbacken 12  
131 71 Nacka  
Tel: 070 5170949  
[ht@enerplan.se](mailto:ht@enerplan.se)

### Övrig Ledamot:

ROLF UPPSTRÖM  
Dragonvägen 2  
459 32 Ljungskile  
Tel: 0734052233  
[rolf.u@hotmail.com](mailto:rolf.u@hotmail.com)

### Redaktörer för Folkbåtsnytt:

GÖRAN SVENSSON  
Se styrelse  
PER HÖRBERG  
[per@navigatordialog.se](mailto:per@navigatordialog.se)  
HANS MELCHERSON

### Ansvarig utgivare:

DONALD BRATT  
Se styrelsen

## KONTAKTPERSONER

### Blekinge

PER-ARNE JOHANSSON  
Se styrelsen

### Halmstad

SVANTE SVENSSON  
Se styrelsen

### Ostkusten

GÖRAN SVENSSON  
Se styrelsen

### Västkusten

ROLF UPPSTRÖM  
Se styrelsen

### Skåne

HÅKAN HÅKANSSON  
Se styrelsen  
PATRICK KJELL  
[patrick\\_oberg@yahoo.com](mailto:patrick_oberg@yahoo.com)

### Webmaster

PÄR BJÖRFJÄLL  
[folkbat@gmail.com](mailto:folkbat@gmail.com)

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

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