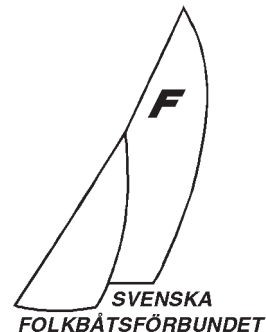


# Folkbåtsnytt

NYHETSREV FRÅN SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET, SFF • NO 1/MAJ 2020



# ORDFÖRANDESPALTEN

”Ur led är tiden” konstaterade redan Shakespeare i Hamlet i slutet av 1500-talet. Själv trodde jag att min ledare från våren i Peking förra året skulle vara bland de märkligare. Peking har några konstgjorda sjöar i närheten av förbjudna staden och närmare vatten kommer man inte där. Men efter en vår med Corona, så får väl konstateras att det blivit ännu märkligare.

Dock fungerar Vikingarnas hamnplan bra för båtvård och säkerhetsavstånden kan hållas med lätthet, Så Sjöjungfrun är, när detta skrivs, klar att sjösätta. Sedan vet vi ju inte riktigt hur det blir med kappseglingarna. Lidingö Runt hoppade fram till september och vår stora kappsegling Guldpokalen i Tyskland i år blev inställd helt och hållet. Vi håller naturligtvis tummarna för vårt SM i Stenungsund i augusti. Då skall det väl ha lugnat ned sig, kan man hoppas! Båtklubbarna följer riksidsrottsförbundets och Seglarförbundets rekommendationer så långt.

Om man bara bunkrar upp ordentligt borde man dock kunna ta del av våra fina skärgårdar – där borde det vara gott om plats i sommar.

Det finns också plats för egna initiativ. Vi diskuterar här i Stockholm att ha ett eget Lidingö Runt och då borde det inte vara någon fara för Corona. Vi får hoppas att det finns kreativa personer därute som kan skapa nya möjligheter.

Vi skulle ha haft OS-år i år och vi skriver om Folkbåtens regler vart fjär-

de år, i samband med OS. Hur det blir i år är litet oklart, men Nordic Folkboat International Association (NFIA) har haft ett antal regelmöten. Anders Olsens humana förslag att ha besättningen i sittbrunnen eller på däck, istället för i förpiken i lätt väder vann, tyvärr, inget gehör. Nu kan man föreskriva det i seglingsföreskrifterna, men det hade varit trevligare att ha det i klassregeln. Akterskeppet lyfter några centimeter, om man omfördelar vikten. Det har en förvånansvärt stor betydelse.

En trygghetsfaktor i dessa tider är tidskriften Folkbåtsnytt, som du håller i handen. Redaktionen får ut nya nummer i ur och skur och resultatet är alltid lika snyggt och professionellt. Ett stort tack till redaktionen för ett fint och uthålligt arbete!

Och till slut önskar jag alla en fin



vår och mycket fin segling – inga problem med säkerhetsavstånden vid segling!

DONALD  
F-SWE-1358 Sjöjungfrun

## Kassören har ordet.

Du som ännu inte har betalat årsavgiften 2019/2020 får med detta utskick en andra påminnelse i form av ett nytt inbetalningskort.

När detta skrivs är det ett 20-tal medlemmar som ännu ej betalat.

# VI TACKAR VÅRA SPONSORER 2020

---

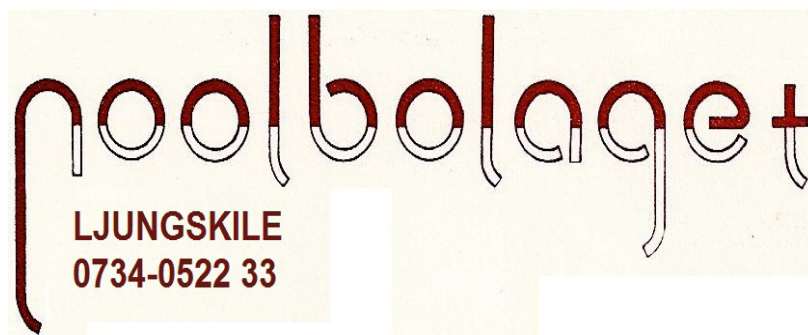
Stolp-Ekeby  
Träbåtsrenovering



DELLENSTEDTS MÅLERI AB

---

dellenstedtsmaleri@outlook.com • 0709-22 12 32



"Hos oss får du  
vara med och dela  
på överskottet"

Josefin, en av våra 247 000 delägare.

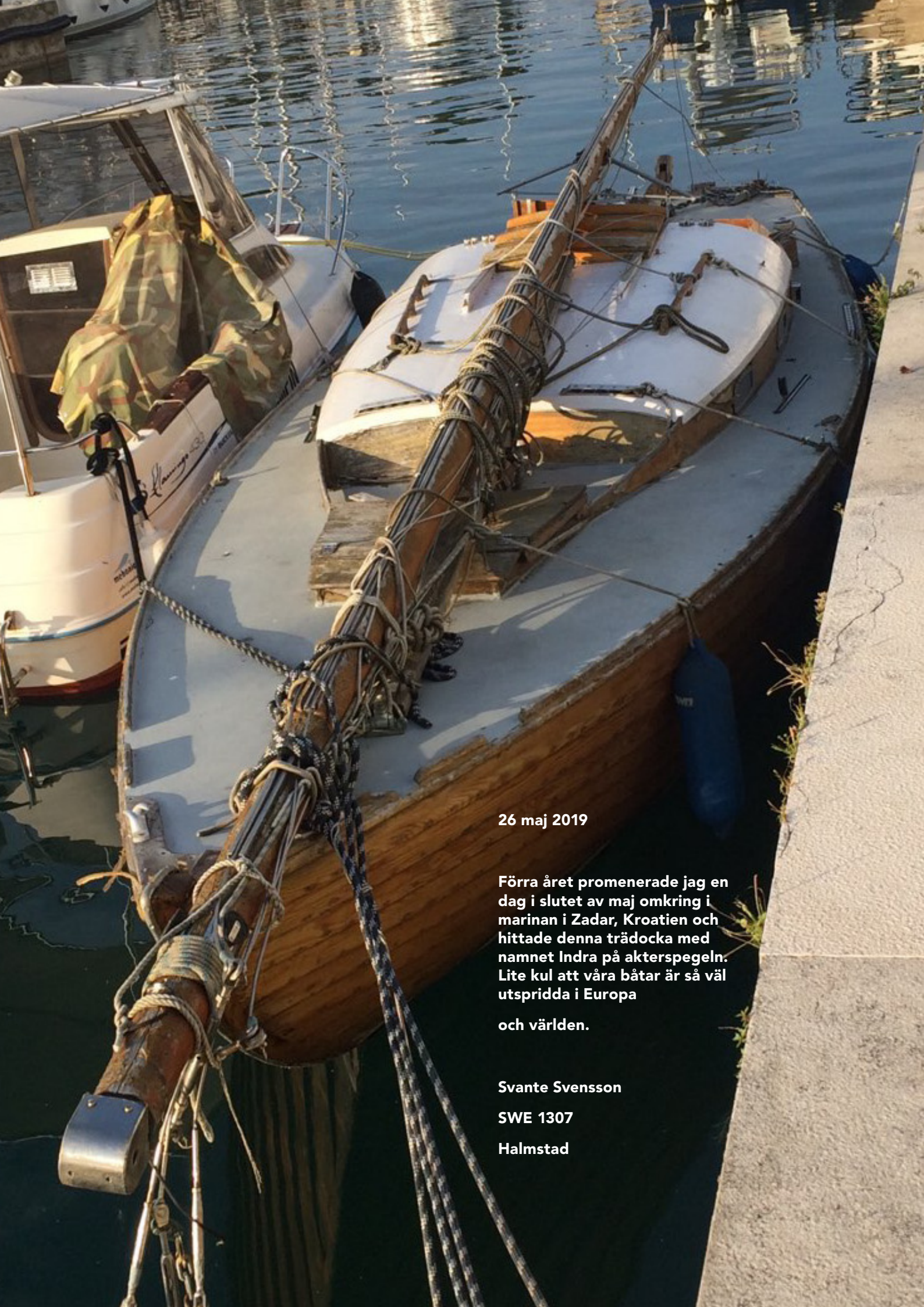
 Svenska Sjö  
Stödjer svensk segling



## Sponsorer till SM 2020

Vi söker nu generösa sponsorer inför 2020. 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 prisbordet. Tänk kreativt, kanske din gast eller varför inte din granne kan vara en presumtiv sponsor.

Kontakta gärna någon i styrlsen för ytterligare information.



26 maj 2019

Förra året promenerade jag en dag i slutet av maj omkring i marinan i Zadar, Kroatien och hittade denna trädocka med namnet Indra på akterspegeln. Lite kul att våra båtar är så väl utspridda i Europa

och världen.

Svante Svensson

SWE 1307

Halmstad

## Renovering av 883

Efter att ha seglat i många år med Maxi 84, Comfort 32 och senast First 40.7 kände jag att det var dags för en riktig klassiker. Jag har alltid gillat att arbeta i trä, bl a renoverat en gammal storöka och en Orustsnipa, så kom tillfället att förvärva en Folkbåt. Hittade en dylik på Öland 2016 med tillverkningsnummer 883, byggår 1965 och i behov av renovering. Jag tog kontakt med Lunds Båtbyggeri i Ekenäs, några mil söder om min hemort Kalmar. Nestorn vid båtbygge-

riet, Bertil Lund levde då och han och sonen Anders Lund (nuvarande ägare) tyckte att båten var värd att satsa på, då densamma är byggd i lärk och skrovet var i god form. Däcket var emellertid plastbelagt med inadekvata skarvar och därmed vattenskadat och även befintliga balkar hade tagit skada. Sålunda blev det ett nytt däck, dubbelskikt i plywood och nya balkar. Beträffande rufftaket så ersattes även det med dubbelskiktat plywood samt nya limmade ruffbalkar tillkom.

Nya ytskikt i mahogny limmades på ruffsidorna och i sittbrunnen blev det också pålimmat ny mahogny. Masten var i tämligen gott skick förutom att det blev nya likrännor. Jag vill framhålla det gedigna och yrkesskickliga arbete som Anders Lund presterade under de år som renoveringen pågick innan 883 Trollet åter kom i sjön 2019.

Påskhälsningar!  
KENT ARGUS



## NOTERAT PÅ STOCKHOLMSMÄSSAN.

Så hamnade åter en Folkbåt på Stockholms båtmässa Allt för Sjön. Denna gång med Anders Olsens Folkbåt nummer 2, Jo-Jo, som en del av Classic Boat Show. Vad är nu detta? Ett initiativ av mässan ihop med Veteranbåtsföreningen och några av dom andra föreningarna som sysslar med klassiska båtar på olika sätt. Det verkar som det finns ett växande intresse för klassikbåtar, i alla fall om man ska döma av antalet föreningar i branschen. Säkert ett resultat också av att mässan får allt svårare att fylla sina hallar med kommersiella utställare. Endast ett fåtal kommersiella segelbåtstillverkare fanns representerade, sedan ett deprimerande hav av snabba motorstarka motorbåtar. Skulle vi inte dra ner på oljepumpandet??

Så avdelningen Classic Boat Show kändes faktiskt som ett andningshål, med ca 15 olika båtklasser representerade. Skärgårdskryssare, Mälär22, Havsfidra med flera. Och Janne Nypans Nystedts nyrenoverade toppfina femma som granne.

Men vi hade nog snyggaste montern. Jo-Jo.s signalgröna färg i professionell belysning stack ut, och det lilla caféet med matchande gröna franskinspirerade cafébord med tulpaner på gav ett trevligt intryck. Så trevligt att grannarna gärna tog sig en kopp och

en pratstund innan besökarna började välla in. Och samtidigt kolla in Hobbes fina bildspel på TV:n.

Jaha - och vad är då vitsen med hela grejen? Att visa att vi finns och är aktiva är nog inte fel. Och tala om att vi överlevt ett oräkneligt antal båtklasser och tänker fortsätta med det. Dessutom är det faktiskt kul att stå i montern och snacka med folk, och även om det är en hel del jobb med utställandet så känns det mödan värt. Imponerande också hur alla i Stockholmsgänget ställer upp. Här finns entusiasm! Vad är det som händer?? Svårt att svara på, men så är det.

Nog med filosoferandet. Vi hade alltså två gubbar varje dag som hjälptes åt så att det alltid fanns minst en i montern att snacka för båten. Och så höll vi på i sex dagar, då det plötsligt var slut, bara att packa ihop och åka hem. Så kan det vara i coronatider. Men vi fick i alla fall sex dagar av planerade tio, så det var ju hyggligt även om slutet kändes lite snöpligt.

Ja, det är nog bra att vi syns på båtmässor och anorstädes av och till. Denna gång var det ju helt gratis för oss också, tack mässan för det. En upplysning till den som inte tog sig till mässan - Jo-Jo kommer att köra all vårens kappseglingar i Stockholm, och sedan SM i Stenungssund. Vi ses där!

AO





Jo-Jo, FSWE 2

- Världens näst äldsta Folkbåt:
- KSSS' lottbåt 1942
- Vinnare Thor Modéen
- Seglar Goldpokal (Folkbåtarnas VM) och SM i år.

60 Folkbåtar från 7 nationer på Goldpokalen 2019 i Århus.

Eller kommer-såtar de, folkbåtens tredje stadiet ut!



# ”Round the Island race”

Medlemmen Donald Bratt delar med sig av sin erfarenhet att segla ”Round the Island race”.

Jag blev litet överraskad när Sam ringde om ”Round the Island race”. Jag visste ju att han blivit delägare i en Folkbåt i Southampton i södra England och att han gillade att kappsegla. Sam är gift med en av min systems bästa kompisar och vi hade träffats i höstas, hursomhelst lät det som en väldigt god idé.

”Round the Island race”, runt ön Isle of Wight, är en av världens största kappseglingar med ca 1200 deltagare över 50 distansminuter runt Isle of Wight. 50 distansminuter är ju litet långt för en Folkbåt på ett dygn, vilket också skulle komma att bekräftas.

Med tanke på familjebanden, blev det ju viktigt att göra det äventyret så rätt som möjligt. När jag bokade resan till London lade jag på några dagar för förberedelser.

Tävlingen var planerad till 29 juni, så jag dök upp den 26 juni, på kvällen. Första dagen seglade vi från Beaulieu River, där båten ligger, ut på the Solent, det vill säga vattnet mellan Southampton och Isle of Wight. (Beaulieu uttalas inte på franska utan blir Bå-li på engelska)

Vi passade på att få en del trimtampar i ordning och prova seglen. I England seglas Folkbåten med spinnaker, så det gällde att kolla att allt var på plats. Båten hade dessutom ett ekolod, vilket skulle visa sig vara behövt i Beaulieu river och runt Isle of Wight. Båten heter ”Demi Sec” och är ett ganska nytt Folkbåtscentralen-bygge. Det är en båt i mycket gott skick, så hoppet tändes inför kappseglingen. Ett litet ”aber” var att den legat i vattnet ett tag och vi fick ägna oss åt att tvätta den i botten. Men det var inte alltför kallt i floden, så det blev ett uppfriskande bad!

Sam presenterade mig för Peter som skulle vara med om-

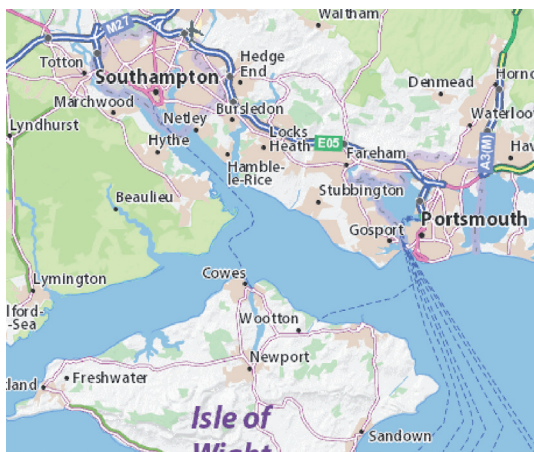


Dem Sec i Beaulieu River

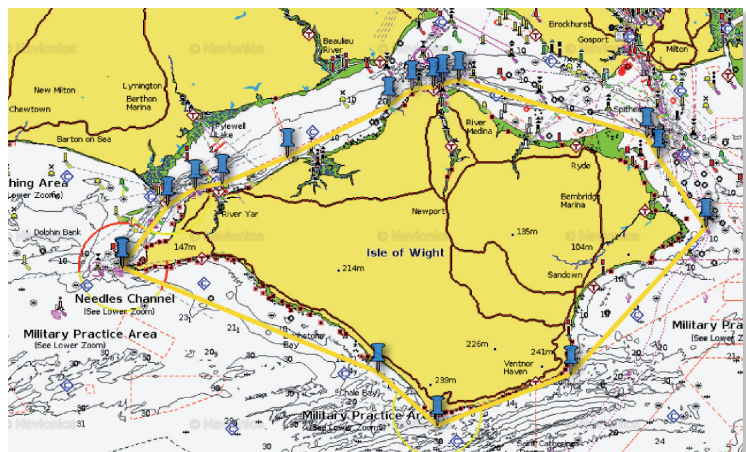
bord. Peter hade gjort ett antal Round the Island race-startar och skulle bistå med kompetens från tidigare år. Vi gjorde en segling ut på the Solent mot Cowes på Isle of Wight för att få litet känsla för förhållandena.

Sam hade gjort en plan för seglingarna och vi kände oss väl förberedda.

Karta över the Solent – Beaulieu ligger mellan Southampton och Lyndhurst (Foto: Wikipedia)



Sams planering med way-points







Peter och Sam på väg till startlinjen i Cowes.

Dagen "D" startade tidigt – vi vaknade vid 5-tiden för att kunna vara på vattnet vid 6:30. Vi skulle ju ut från Beaulieu river och sedan segla över till Cowes. Starten gick vid 9.

Startlinjen var väldigt lång och när starten gick var ingen

av de 10 Folkbåtarna i närheten. Vi hade sett några, för mig obekanta, ekipage, men nu var fältet för spritt.

Det blev en länstart. Vi seglade västerut i 2-4 m/s med spinnaker. Vädret var helt ok, med litet dis. Det kändes bra

och seglade ifrån flera större båtar. Vi låg dock i mitten av the Solent och hade inte riktigt koll på båtarna inne vid Isle of Wight. När vi närmade oss de berömda "nålarna" (The Needles) på västsidan dog vinden och vi låg och drev ett tag.

Till slut kom litet ny vind från syd. Faktiskt upp till 6 m/s, så Folkan gick riktigt fort. Småbåtarna kan ta genvägen mellan The Needles och där blev det riktigt spännande. Vi gick in som fyra bland Folkbåtarna och låg snart först. Väldigt spännande med alla båtarna på i närheten. Tyvärr möjade det igen och de lokala seglarna visade sig vara bättre på "klafs"-segling. Sam föreslog att vi skulle segla in till Isle of Wight och segla tätt på. Efter ett tag visade det sig att de flesta tagit en längre sträcka söderut. Vi tappade dem utom synhåll.

I princip hela sydvästsidan

Starten vid Cowes (i bakgrunden)





Berömda "The Needles" på Isle of Wights västsida. (Foto Wikipedia)

av Isle of Wight gick vi nära land. Vi var inte så många Folkbåtar där, men hade några att segla mot. Det är väldigt vackert där och det ser ut som "the cliffs of Dover". Efter ett tag såg vi att vinden tilltog igen söderifrån, så vi tog slaget ut. Vi lämnade en Folkbåtskompis, som fastnade. Det måste blivit någon sorts turbulens vid klipparna. Där ute kom dock en ny Folkbåt. Det blev match-race ut med sydsidan i 6 m/s. Det tog ett tag, men vi fick rejäl fart på Demi Sec och kom ikapp.

När vi kommit halvvägs dog vinden igen. Sam började bli orolig för om vi skulle hinna runt. När klockan var 15 hade vi alltså 25 nm kvar och ca 7 timmar till att målet stängdes. Jag hade redan då suttit vid rodret i åtta timmar och börja-

de bli litet mör. Sam tog över. Då hamnade vi i en strömvirvel och båten började snurra runt. Vi gjorde dock 3 knop över grund, så det var i någon mening rätt ok även om vi inte

seglade. Vinden gjorde också 3 knop åt samma håll, så det var "vindstilla".

Sam tog över rodret en timme, så jag kunde ta några bilder och kunde vila mig. Det gick

Undertecknad vilar sig litet





3 knop i "stiltje" på Isle of Wights sydost sida.

egentligen ingen nöd på oss, men det är inte så lätt att vara fokuserad 8-9 timmar i sträck. Sam var fortfarande optimistisk. Vi hade chansen att komma imål fortfarande. Jag fick tillbaka rodet när strömmen vek av och vinden blev seglingsbar. Vi satte spinnaker igen och gjorde hyfsad fart mot Isle Wights ostsida.

Väl framme vid östra udden rundade vi en boj. Nu var det några Folkbåtar omkring oss igen. Det såg ut som vi skulle få en målsputt och vi var rätt taggade även om det började bli långt. Vi hade ca tre timmar på oss när vi kommit upp mot the Solent igen. Men säg den glädje, som varar beständigt. Vinden dog ut igen och flera av båtarna satte på sina motorer och gav upp. Då insåg jag att vi hade för litet bensin, så vi skulle nog bli tvungna att segla hela vägen i alla fall.

Så det var det bara att bita ihop. Klockan var väl 20 när det kom vind igen. Ganska mycket,

som tur var. I 6 m/s kunde vi nu kryssa mot målet. Det var bara två Folkbåtar kvar. Vi seglade bra nu och tog in på den. Samtidigt började det skymma och Sam konstaterade att vi var "rökta" – vi skulle inte hinna gå imål vid 22-tiden och dessutom hade vi inga lanternor, så den sista biten skulle bli spännande, helt klart!

The Solent är en av Europas mest trafikerade leder, så vi fick vara försiktiga. Vi gjorde en svävare uppmärksamma på vår närvaro med en ficklampa. Sam skötte nu hela navigeringen på "paddan". Han använde Navionics Boating App, som visade sig vara förträfflig.

Det är inte så lätt att segla i mörker. Men efter många timmar hade jag bra koll på båten och vi seglade riktigt fort, trots att jag inte såg "tellisarna" längre. Vi passerade den andra Folkbåten och den slog och försvann i mörkret. Vi var helt klart i ledning. Men, Sam hade rätt, när vi till slut kom in mot

Cowes och mållinjen hade alla gått hem. Det kändes onekligen snopet. Vi hade ju kämpat på i 15 timmar! Nåväl, målet låg på vägen hem, så vi kunde lägga om kursen något och segla mot Beaulieu River igen. Den här övningen var dock inte riktigt i Sams smak. Att segla över the Solent i mörker utan lanternor kan bli väldigt äventyrligt. Även det gick dock bra och vi hittade våra sjömärken som skulle leda oss i hamn.

Det är 1 knops ström i Beaulieu River och det gick bra en bit när vinden låg på. Efter en krök dog vinden och vi fick lägga oss vid boj för att starta motorn. Att segla lättvind i totalt mörker och en knops motström visade sig vara svårt, så det blev litet tyst ombord innan vi kunde få fatt i en lämplig boj.

Det här påminde starkt om en segling runt Tjörn en kamrat och jag gjorde i 13-års ålder. Vi kom in till Kyrkesund vid 2-tiden på natten – och nu var vi unga på nytt!

Klockan var väl ca 01 när vi låg vid boj och hade varit igång i nästan 18 timmar. Så det var rätt skönt att knoppa in vid halv tretiden.

På det hela taget var detta en väldigt rolig upplevelse. Jag kan tänka mig att det faktiskt går att komma imål om det blåser mer. Tvärtom kan det nog ta i rejält runt Isle of Wight och då kanske det kan bli ett problem. Oavsett vore det roligt att göra ett försök till – vi får se om Sam hör av sig nästa år?!

För det var en riktig segling det!

DONALD BRATT  
F-SWE-1358 *Sjöjungfrun*

# Mini-F Gold Cup i Bordesholm, Tyskland

Fyra ungdomar från Stockholm hade hörsammat inbjudan till Gold Cup i Tyskland (Bosse L 80, Åke 75, Hasse F 72 och Tommy 73 år).

Förberedelserna var gjorda med rumsbokning och färjebiljettetter Göteborg – Kiel. Träningssegling på tisdagen före avresa (där vi alla blev slagna av Bengt). Bra uppladdning!

Vi åkte ner i två bilar.

Resan startade från Stockholm i lätt snölopp men vädret förbättrades efter hand för att t.o.m. bli soligt närmre Göteborg.

Lunchpaus i köpcentret A6 i Jönköping.

Vid incheckningen till färjan godtogs inte Hasses körkort som identitetsdokument (måste vara pass eller internationell legitimation). Goda råd dyra och snabba. Hasse sa åt mig att ta båten över till Kiel med våra båtar och packning. Han skulle ta en taxi till Centralstationen och ta första bästa tåg till Stockholm för att hämta sitt pass och försöka hitta flyglägenhet till Hamburg dagen därpå.

Vi andra checkade in och tillbringade en behaglig natt på färjan (lugnt och fridfullt utan gung).

Väl i Kiel så skulle vi försöka hitta vägen till Bordesholm. Bosse hade printat ut en karta. Då de var två i bilen så skulle de ta tåten. Redan vid först trafikljuset hängde de av mig (3 långträdare och ett antal personbilar kom emellan. Såg dem inte mer i Kiel. Stannade på en parkeringsplats och blippade in Bordesholm i min mobil. Den ledde mig sedan mycket snabbt och effektivt till hotellet i Bordesholm. Väl där hittade jag inte deras bil. Ringde till Bosse och Tommy och undrade var de var. De hade förvillat sig på fel sida av Kiel men var nu på väg söderut.

Samtidigt hade jag fått sms från Hasse som hade landat och nu var på väg med buss och tåg till Bordesholm. Då Bosse och Tommy anlänt tog vi en promenad ner till sjön och inspekterade faciliteterna. Mycket högt vattenstånd i sjön så BoSVs brygga låg mestadels under vatten. Där skulle det definitivt inte gå att segla.

Det fanns dock en mycket lång och fin bryggs ca 400 m därifrån med ett litet fik där vi senare kom att segla.

På väg till hotellet meddelade Hasse att han var på väg promene-

rades mot hotellet alltså inte långt efter att vi andra anlänt. Fantastiskt jobbat av en entusiast (dock troligen kostsamt).

Då nu alla var samlade så drog vi ner till BoSVs klubbhus för att förbereda båtarna inför vägning och mätning av segel. Registrering och betalning av startavgift.

Vi traskade sedan bort till café-bryggan för en kort provsegling. Där fick vi sällskap av Heino Peters, en av de bästa tyskarna från senaste mötet i Kuhlingsborn.

På kvällen bjöds på grillparty i klubbhuset med god tillgång till öl.

Efter en stadig frukost på Hotel Carstens drog vi ner till skepparmötet. Vi var redan uppdelade i fyra grupper (röd, grön, blå och röd). Seglingsschemat i fickformat fick vi på skepparmötet. Det förutspåddes sydlig vind ca 5 m/s i medelvind. Regn under förmiddagen men senare uppsprickande molntäcke.

En hel del kollisioner i början som ställde till det inte bara för oss svenskar. Själv hamnade jag i en situation med två andra båtar och vi krokade ihop rejält. Funktionärerna



i följbåten hade fullt sjå att skilja oss åt. Jag utgick ur det racet. Under först blocket med tre seglingar för varje båt gick det mycket bra för Hasse och Tommy medan även Bosse hade problem med kontakt med andra båtar. Efter första blocket med tre seglingar så trimmade jag om till min normalt ganska lösa riggning. Det gick sedan mycket bättre.

Efter att samtliga seglat 2 block d.v.s. 6 seglingar bröt man för lunch. Vi blev serverade potatissoppa på caféet vid foten av bryggan. Det var en skön vilopaus efter intensivt seglande.

Mätta och belättna seglade vi det tredje blocket så att samtliga seglat 9 seglingar. Härligare att segla i solsken men gjorde det svårare att runda kryssmärket som låg mitt i solblänket.

Utmattade efter en dags seglingar intog vi hotellet och duschade inför regattamiddagen på vårt hotell. Vi serverades en tre-rätters middag men stod själva för drickat. Efter en mycket trevlig middag drog de flesta hem. Heino Peters lockade oss med att ta en öl i baren så jag och Hasse hängde på. Vi kom ganska sent i säng men sov desto bättre.

Efter en stadig frukost begav vi oss ner till klubbhuset för dagens seglingar. Vinden var dock mycket starkare (ca 8 m/s i medelvind). Efter en lång stunds väntan i klubbhuset under en trevlig bildvisning från gårdagens seglingar beslutades att ställa in seglingarna och i stället förrätta prisutdelning.

På prisballen hamnade tre tyskar. Vinnare blev Jörn May, en kille under 50 år med en 83-åring på andra plats, Heino Haase. Tre blev Klaus Hass.

Vi svenskar belade 4:e, 5:e, 9:e och 13:e platserna (Hasse, Åke, Tommy och Bosse).

Då vi nu fick tid över innan färjan till Göteborg skulle avgå fick vi en massa tips av olika tyskar på hur vi skulle fördriva tiden. Det slutade med att vi bilade ner till Neumunster och besökte en jättelik modellutställning (tåg, bilar, båtar m.m.). Tågen var i majoritet. Dåligt med segelbåtar. Vi hörde att de skulle ställa ut en minifolka där, men vi kunde inte hitta den. Efter utställningen drog vi till



Centralstationen i Kiel (nära färjan) och fikade och åt glass.

Väl ombord åt vi middag på restaurangen, lyssnade på musik i baren samt stöp i säng utmattade.

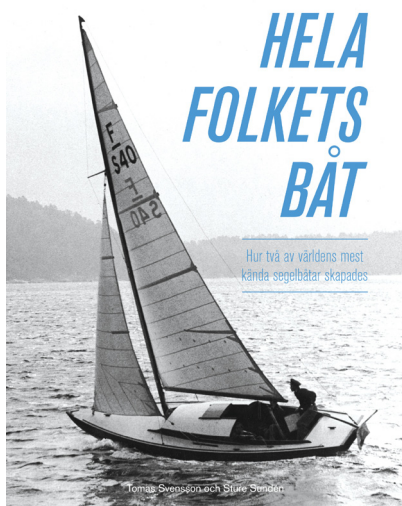
Bosse och Tommy tog norra vägen till Stockholm medan Hasse och jag åkte över Jönköping.

Samtliga anlände hem välbehållna och mycket belättna med en fantastisk

seglings-och social upplevelse med mycket gästvänliga tyskar.

Vi diskuterade med dem om att vi i Stockholm skulle försöka anordna tävlingar nästa år förslagsvis i september och eventuellt i Nynäshamn. Hasse F kommer att var funktionär vid DF-65ornas EM i Nynäshamn i år och kan luska vidare.

Åke



Så har det dykt upp en ny bok om Folkbåten i bokhandlarna. Det senaste bidraget är skrivet av Tomas Svensson och Sture Sundén. Och det bådar ju gott – här kan man få reda på litet familjeinformation hos familjen Sundén. Sture är ju son till Tord.

Omslaget är väldigt väl valt! Här ser vi Folkbåt F-S-40 "Primus" seglad av en ensam seglare. Primus byggdes på Sverrevarvet, norr om Göteborg, 1942, och är sannolikt en av de första båtarna Sven Salén beställde. Båten har genomgående lator, som senare togs bort, får vi veta, och dessutom rufftraksskotning. Det måste ha varit en nymodighet på den tiden.

Sedan tar författarna med oss i det politiska landskapet i Sverige och övriga Norden i slutet av 30-talet och början av 40-talet. Världen är i krig och Sverige är pressat från alla håll. Precis före krigsutbrottet kom en idé upp att bygga en ny folkbåt och man tog viss inspiration av den tyska Volkswagen – folkbilen!

Med tanke på omständigheterna blir detta en mycket komplicerad historia. Den iscensätts, i mångt och mycket, av skeppsredare Sven Salén. Man börjar med en konstruktionstävling utan vinnare och skeppsbyggaren och båtkonstruktören Tord Sundén får uppdraget att sammanställa ritningarna till ett slutgiltigt förslag och resten är, som sagt, historia! Den första båten sjösätts i Göteborg i april, 1942.

Den som kan Folkbåtshistorien vet att det varit en hel del kontrover-

ser i detta sammanhang och boken blir, som man förstår, ett inlägg ur Sundéns synvinkel.

Trots det blir porträttet av Sven Salén väldigt intressant. Det har kanske inte varit författarnas intention, men man blir onekligen nyfiken på denne man. Han är alltså skeppsredare, affärsman, extremt duktig seglare och dessutom visförfattare och umgås med Evert Taube. Han är nog den ende seglaren som fått Svenska Dagbladets bragdmedalj och har dessutom ett OS-brons med bland andra sin fru Dagmar. Så det finns mycket att säga om Sven Salén och det gör författarna, men man kan nog sammanfatta relationen med att utan Sven Salén och Tord Sundén hade nog inte Folkbåten funnits idag. Populariteten fick sig en ny puff när den danske entreprenören och seglaren, Erik Andreasen, började bygga större serier i plast.

Här kan man tycka att texten kunde ha delats upp. En del som handlar om framtagningen av båten och en del med litet mer av personliga kommentarer av författarna. Nu blir det litet blandat och det kan vara svårt att skilja på åsikter och fakta.

Med tanke på de olika turerna hade det också varit bra att publicera förlikningsprotokollet mellan Tord Sundén och Svenska Seglarförbundet, så läsaren själv kunde dra en egen slutsats. Nu blir det, istället, ett antal kommentarer i en debatt i dåtidens seglartidningar.

Tonen blir helt annorlunda när texten går över till den internationella Folkbåten (senare IF-båten). De sista 40 sidorna speglar konstruktören Tord Sundéns arbete med Marieholms bruk. "Sundén" blir nu "Tord" och framstår som en positiv och entreprenörssinriktad person, som dessutom framgångsrikt seglar IF-båten på ett antal regattor. Vi ett tillfälle får sönerna gasta i trapets och familjen Sundén vinner förstas regattan överlagset!

Jag hade gärna sett litet mer av den private Tord Sundén i boken. Han var uppenbarligen en stor personlighet och det måste finnas många spännande historier runt honom. Jag

träffade honom en gång och han gjorde stort intryck!

När jag läser recensioner i de stora tidningarna, brukar recensenterna ondögöra sig över diverse fel i korrekturen. Olyckligtvis har även denna bok en del onödiga feltryck, stavfel etc. Det stör inte sammanhanget, men någon eller några veckors arbete före släppet hade eliminerat dem. Det kanske ligger i tiden att man inte hinner göra det där lilla sista.

Sammanfattningsvis kan man säga att bokens behållning är beskrivningen av relationen mellan Sven Salén och Tord Sundén samt den målande beskrivningen av IF-båtens tillblivelse.

Efter den dramatiska historien om Folkbåten, kan det vara bra att tänka på sista versen i Evert Taubes Folkbåtsvisa från 1944:

På furubyggd folkbåt jag kväder  
min sång  
och smeker dess blänkande bord,  
jag drömmer om fred som skall komma  
en gång  
med frihet för folken i Nord.  
Jag seglar då kanske ej långt ner i söder  
men styr min folkbåt till nordiska bröder  
och sjunger en sång på det frigivna hav  
om båten som furan och järnet oss gav.

—

Donald Bratt

F-SWE-1358 Sjöjungfrun

Nu finns det fler böcker att ta del av om Folkbåten, för den intresserade:

The Folkboat Story, Dieter Loibner (ISBN 1-57409-122-0)

Folkbåten – en modern klassiker (tryck Birger Gustafsson AB, 2002)

Folkbåten – en modern klassiker, Berth Höjer (ISBN 13:978-91-89564-34-3, ISBN 10:91-89564-34-0)

75 år med Nordisk Folkebåd, historie og anekdoter fra 1942-2017 (tryck E. Rasmussen Bogtrykkeri, Fredericia)





Vrak i Årstaviken, Foto Facebook  
Ta hand om din båt, tänk på att en nybyggd träbåt kostar uppåt 1.000.000:- Skr

## SM Nordisk Folkbåt 2020

Stenungsunds Segelsällskap och Svenska Folkbåtsförbundet Väst kustflottiljen.

I detta märkliga år när alla arrangemang av olika slag ställs in kan det tyckas lite märkligt att inbjuda till Kappsegling. Men vi måste försöka att vara optimistiska. Årets SM är ju placerat en bit in i Augusti så vi hoppas ju att tillvaron så dags är mer normal. Många seglingar är inställda och skjutna på framtiden, t.ex Kieler Woche och Guldpokalen. Segelsällskapet i Stenungsund-STSS

har sagt att man tar ett definitivt beslut om SM-et i samråd med oss i början av Juni. Skulle det bli ett positivt beslut så har vi en plan att förlänga Folkbåtssamvaron på västkusten ytterligare.

På måndagen efter SM seglar vi på en eskader i södra Bohuslän där färdriktning och hamnar bestäms efter väderleken. Vi är tillbaka i Stenungsund fredagen den 14 Augusti så den som vill kan segla Tjörn Runt på Lördagen. Entypskappsegling, långfärdssegling och

handikappsegling. Allt inom loppet av 10 dagar! Vilken båtclass kan visa upp ett liknande program? Mer detaljer om anmälningar och upplysningar om deltagande i ovanstående evenemang presenterar vi när beslutet är taget om årets SM. Just nu är läget något osäkert. Skulle det se positivt ut kan du anmäla dig preliminärt på STSS hemsida. Har du frågor om eskadern får du gärna ringa mig ROLF UPPSTRÖM

Tfn 0734052233

Den här fräsiga bilden som fanns i förra Folkbåtsnytt är tagen av: Curt Henry Andersson Folkbåtsnytt ber om ursäkt att fotografen inte kom med då. Bilden kom från Facebook.



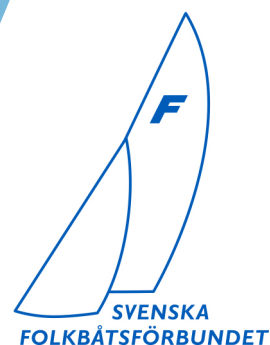


# Svenskt Mästerskap

# **NORDISK FOLKBÅT**

& RM INTERNATIONAL ONE DESIGN (IOD)


7-9 augusti 2020, Stenungsund







*Enkel matematik på sjön:*

Klubbmedlem  
+  Svenska Sjö

---

**Bättre försäkring  
till lägre pris**



Som medlem i Svenska Seglarförbundet är du delägare i Svenska Sjö. Det ger dig direkta fördelar som mer omfattande försäkring och lägre premier. Men du får också andra fördelar som resultatbonus och en smidigare skadereglering. Tillsammans med båtorganisationerna arbetar vi ständigt med att utveckla de bästa båt försäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb.

Välkommen att räkna ut din premie på [www.svenska.sjö.se](http://www.svenska.sjö.se)

# BLI MEDLEM I FOLKBÅTSFÖRBUNDET

Du folkbåtsägare som ännu inte är medlem – kom med i vårt gäng.  
Och få denna tidning 2 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>  
Årsavgiften är 300:- 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)  
[donald.aa.bratt@gmail.com](mailto:donald.aa.bratt@gmail.com)

### Vice Ordförande:

ROLF UPPSTRÖM  
Dragonvägen 2  
459 32 Ljungskile  
Tel: 0734052233  
[rolf.upp@gmail.com](mailto:rolf.upp@gmail.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  
Fridhemsgatan 36 B  
271 46 YSTAD  
Tel: 0708-117210  
[hh.sbk@tele2.se](mailto:hh.sbk@tele2.se)

### Teknisk ansvarig och mätchef:

PER-ARNE JOHANSSON  
Erik Dahlbergsvägen 95  
374 38 Karlshamn  
Tel: 0702-741217  
[pajohan@gmail.com](mailto:pajohan@gmail.com)

### Tävlingssekreterare:

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

### Övrig Ledamot:

LARS EVALDSSON  
Krappervägen 290  
263 76 NYHAMNSLÄGE  
Tel: 0708 145578  
[lars.evaldsson@telia.com](mailto:lars.evaldsson@telia.com)

### NFIA technical chairman:

LENNART MAGNUSSON  
Näsets Vinkelväg 12  
421 66 VÄSTRA FRÖLUNDA  
Tel: 0708 609900  
[lennart.magnusson@me.com](mailto:lennart.magnusson@me.com)

### Redaktörer för Folkbåtsnytt:

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

### Ansvarig utgivare:

DONALD BRATT  
Se styrelsen

## KONTAKTPERSONER

### Blekinge

PER-ARNE JOHANSSON  
Se styrelsen

### Halmstad

LARS EVALDSSON  
Se styrelsen

### Ostkusten

GÖRAN SVENSSON  
Se styrelsen

### Västkusten

ROLF UPPSTRÖM  
Se styrelsen

### Skåne

HÅKAN HÅKANSSON  
Se styrelsen

### Webmaster

ALEXANDER BRATT  
[ascbratt@gmail.com](mailto:ascbratt@gmail.com)

### Förbundsmätman

PEHR OLA PEHRSSON  
Kupolgatan 8  
271 36 YSTAD  
Telefon 0411-14859,  
070-8577609  
[pehr.ola.pehrsson@telia.com](mailto:pehr.ola.pehrsson@telia.com)

**Svenska Folkbåtsförbundet (SFF)** är en ideell organisation som har till ändamål att tillvarata svenska folkbåtsseglarens 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.

Redaktörer för detta nummer av Folkbåtsnytt är: Hans Melcherson, Göran Svensson och Per Hörberg  
Nummer 2/2020 kommer i brevlådan i mitten av november. DEADLINE ÄR DEN 20 OKTOBER.

Välkommen med ditt bidrag