

# Folkbåtsnytt



NYHETSREV FRÅN SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET, SFF • NO 2/MAJ 2012





# ORDFÖRANDESPALTEN

Vårens stora begivelse i Seglarsverige var Seglardagen på Bosön på Lidingö. Klassförbund och distrikt samlas för att diskutera seglingens framtid i Sverige. Den stora frågan för året var samgåendet med Båtunionen. Man vill skapa ett Båtsverige och inte bara ett Seglarsverige. Frågan har varit uppe förut och är väl mycket ekonomiskt betingad. Styrelsen uppdrogs att jobba vidare. Annars ringer Sune Carlssons ord i öronen efter mötet – ”Ett så härligt seglargång måste ju vara kvar och sköta Seglarsverige!”. Återstår att se om det går att för-  
ena.

För Folkbåtarnas del var ju antalet båtar på SM uppe. Det slutgiltiga förslaget skiljde sig något från remissen. Att räkna seglingsdeltagare i genomsnitt över tre år togs bort, men nu räcker det med 15 båtar på SM för Folkbåt. Vi tycker egentligen att vi skall klara nuvarande 20, men det ger oss större frihet i framtiden att lägga SM på andra orter än de mest Folkbåtstäta. Vi har ju aviserat Ystad för 2013 och det förslaget fick ytterligare en puff framåt.

Under seglardagen ställdes en del frågor till mig om Lag-SM. Det hade varit en stor upplevelse för några deltagare som gastat. Kanske dags att fundera på en lagaktivitet igen. En mer spännande seglingsform får man leta efter!

Sommarens aktiviteter kommer ju närmare och det är roligt att följa entu-



siasmen hos KSSS och Ljungskiles Segelsällskap.

I skrivande stund är det mesta utrett och vi har redan fyra anmälda till Guldpokalen och 10 (!) till Ljungskile. Mycket roligt!

Till sist byter det Danska Folkbåtsförbundet ”Formand” (Ordförande). Bent ”Mallebuk” Nielsen, dansk Folkbåtsseglingens ”grand old man”, lämnar

över rodret till Ditte Andreasen. Ditte är välkänd för de flesta från Guldpokal-seglingar och från San Francisco. Det ser ut som båda kommer till Sandhamn i sommar.

*Vi ses i Ljungskile och Sandhamn!*

DONALD

F-SWE-1358 Sjöjungfrun

## www.folkbat.se

Länkar/Folkbåtsanarki med mängder av hemsidor om Folkbåt.

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

Nummer 3/2012 kommer i mitten av november.

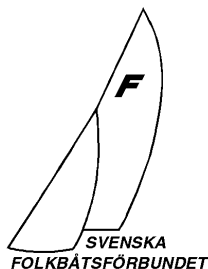
**DEADLINE ÄR DEN 20 OKTOBER**

### KASSÖREN HAR ORDET.

**Du som ännu inte har betalat årsavgiften 2011/2012 får med detta utskick ännu en påminnelse i form av ett nytt inbetalningskort.**

**När detta skrivs är det ett 30-tal medlemmar som ännu ej betalat.**

Göran Svensson



## VI TACKAR VÅRA SM-SPONSORER 2012



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



Next Sails  
- vinst genom fart och höjd



ALLT OMBORD MITT I STAN

Stofp-Ekeby  
Träbåtsrenovering



BRATT  
TRADING

The worlds leading brands of professional hair tools gathered under one roof

DELLENSTEDTS MÅLERI AB  
[dellenstedts.maleri@minpost.nu](mailto:dellenstedts.maleri@minpost.nu) • 0709-22 12 32



poolbolaget  
LJUNGSKILE  
0734-0522 33

Gunnars -  -  - Seglarskola  
...för vuxna

### Sponsorer till SM 2012

*Vi söker nu generösa sponsorer inför 2012. 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/lår. 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 undertecknad för ytterligare information.*

SVANTE SVENSSON

# SKÅNE

Så är det äntligen dax, efter en lång och grå vinter, som visserligen lysts upp av båtmässor, framförallt den i Bella Center i Köpenhamn, där det gick att förlusta sig på att se en nybyggd folkbåt, helt byggd i trä av Brandt – Möllers Bådebyggeri. Det är inte utan att det sved i seglartarmen.

Tyvär, enligt min konservativa bedömning, var dock båten försedd med en AL-mast, vilket förtog en del av helhetsintrycket.

Folkbåten är nu utbjuden på marknaden, till ett specialpris om 110.000 €, såvitt jag förstår, utan segel. Normalt pris är angivet till 129.930 €.

Sett utifrån vad de kostar att bygga en ny folkbåt, synes de priser som äldre träbåtar bjuds ut för på marknaden, som rena reapriserna. Vid en genomgång av antalet registrerade folkbåtar, har i runt tal 1.200 träbåtar byggts under årens lopp. En stor del av dessa, som ofta är i mycket bra skick, bjuds ut till priser om 25 – 50.000:-, och t.o.m. lägre.

Det går knappast att slå upp en båt-tidning, utan att det publiceras någon ny båttyp, i mot-svarande storlek, till priser som ligger mellan 250- 300.000:-. Deras framtida öden vet vi dock intet. Att då kunna förvärva en båt som går att kappsegla och tursegla med, för i många fall under 50.000:-, synes vara utomordentligt billigt, och borde rimligtvis vara mycket attraktivt för många ungdomar.

För andra året i rad kommer Sydsvenskt mästerskap i folkbåt, att arrangeras på fyra orter, nämligen Ystad, Limhamn, Karlshamn och Simrishamn (se i övrigt [www.simss.se](http://www.simss.se)). Min förhoppning är att det blir ett stort deltagarantal, vid samtliga dessa seglingar, då det är / blir utomordentligt viktigt för folkbåtens framtida överlevnad, och naturligtvis även för pris-utvecklingen, att vi syns ute på olika arrangemang.

Dessa fyra seglingar är, förutom de rent sportsliga, en bra förberedelse inför SM:et i Ystad 2013.

SM 2012, går som bekant i Ljungskile. Troligtvis kommer 2-3 båtar från Skåneflottiljen att delta.

Inför sommarens kappseglingar vill jag göra de aktiva kappseglarna uppmärksamma, på de problem som uppmärksammats, av NFIA (Nordic Folkboat International Association), nämligen regel CR 13.20, d.v.s. att ingen del av en besättningsmans kropp mellan bål och fötter, får befinna sig utanför reglingen. Regeln har varit / och är ute på remiss hos vårt förbund resp. Danska Folkbåtsförbundet, för en ev. ändring som skulle medgiva s.k. hängstroppar. Ingendera av förbunden har i dagsläget ställt sig positiva till en ändring, varför regeln alltfört gäller, i sin nuvarande utformning.

Ävensom har det uppmärksammats att AL-master är ca. 8-10 kg. lättare än trämaster, vilket kan komma att medföra att båtar som ligger på min.vikt 1930

kg. måste lägga in kompensationsvikter, vid utbyte till AL-rigg.

Slutligen vill jag på påpeka att de segel som används vid kappseglingar, skall vara inmätta och signerade på seglen, av segelmakare med angivande av dukvikt, CR 9.10.

Jag önskar Er alla en god segelsommar med många trevliga upplevelser.

*Skånes Folkbåtsflottilj*  
HÅKAN HÅKANSSON  
SWE 1363 Sea Travel





När du läser detta har årets båtmässa i Stockholm redan varit. Såg i tidningen att en fin träfolka ställde ut på Göteborgs båtmässa. Ett elevarbete där en folka fick sina bord och spant lagade av duktiga elever.

Lördag eftermiddag den 10 mars höll den framstående danska Folkbåtsegelaren Per Jörgensen stor show om trim och taktik. Per är mycket erfaren från många andra klasser och råden var både många och tänkvärda. Flera förde livligt anteckningar när vi kom in på folkbåtseglande.

Per tycker bl. a att vi sitter för långt bak i båten och häckar. Han förvarar ankaret för om masten!!

Intresset var på topp. Alla var där. Några svenska mästare såg fundersamma ut - ungefär som om de tänkte - hur sjuttsingen kunde jag vinna utan all denna kunskap. Jaja de var väldigt uppskattat och lärorikt.

OKF firade Folkbåten 70 år med med en Jubileumsmiddag på M/S Rygerfjord Söndagen den 22 april.

Vi blev 15 pers på middagen. Med var bl a ett gäng som under vinterhalvåret ätit ärtsoppa varje torsdag sedan 1970. Men den här gången blev det Toast Skagen och Biff Rydberg och punschen byttes mot snaps. 6 av deltagare seglade Folkbåt redan på 60-talet.

En mycket trevlig Träbåts-träff med Träbåtssällskapet Skeppsmyrans avhölls tisdagen den 20 mars.

Anders Olsens höll i trådarna. Gubbarna från Skeppsmyrans berättade stolta om varvsbyggnadens historia.

Fler folkor låg där och andra fina träbåtar. Den nya ordföranden hade tom flyttat till Gröndal för att få "nära" till varvet !! De ni ..va skulle morsan säga om det ?

Vi planerar och laddar nu för Gold Cup i Sandhamn. Basen blir på ön Lökholmen som har en fin hamn, sovhyttor, en lite krog och möjlighet att tälta. Men den har framförallt en ved-bastu med hafsutskikt. Vid SM 2010 badade vissa så ofta och länge att de missade årsmöten mm. .

Men i bastun satt ärrade seglare och ljög så det var det värt. Vi hoppas på fint utländskt besök och fina seglingar. Spännande utflykter planeras till andra öar.

## Det ryktas

Att en distanstävling kommer ordnas prel må,tis 23,24 juli från Saltsjöbaden till Gold Cupen i Sandhamn

Att det kommer arrangeras en Jubileumsregatta med radiostyrda modell Folkbåtar

Rykten kan bli verklighet - se hemsidan - OFK länken på förbundets hemsidan [www.folkbåt.se](http://www.folkbåt.se)

## AKTIVITETER OSTKUSTEN

### Ostkustens kappseglingar 2012

26-27 maj

KSSS SALTSJÖBADSRREGATTA  
[www.ksss.se](http://www.ksss.se)

16-17 juni

VIKINGAREGATTAN  
arr VSS [www.vss.nu](http://www.vss.nu)

VSS klubbholme Ekholmen vid Saxarfjärden (med vedbastu) med DM i Folkbåt. *OBS! sen första start lördag ca kl 12.00*

25-29 juli

GOLD CUP I SANDHAMN

8-9 september

VSS INBJUDNINGSEGLING

LILLA VÄRTAN

[www.vss.nu](http://www.vss.nu)

November 2012

OFK ÅRSMÖTE på fartyget Rygefjord på Söder

*OFK styrelsen genom  
GUNNAR BONTHELIUS*



Folkbåten var största klass på Lidingö Runt, 13 båtar!  
Vann gjorde Gunnar Bonthelius i 1254 Stradivarius

# Lyckan att äga, älska, vårda och segla en Folkbåt i trä

**Under julgranen låg ett kuvert, i kuvertet en ritning på en Nordisk Folkbåt och ovanför stod pappas namn skrivet följt av en pil till mitt namn. Det var svårt att fatta, båten jag och pappa hittat på Hinsholmskilen hade pappa köpt och nu fick jag henne i julklapp!!! Den finaste, vackraste Folkbåt jag sett, LOVISA F S676. Lovisa var min!**

LOVISA är en klassisk fröken byggd 1961 av Gustav Vikene i Beateberg och mitt mål är att hålla henne välvårdad och bra att segla efter mina behov. Jag började segla som vuxen och är kanske lite väl försiktig och ödmjuk inför havet, LOVISA skall därför vara trygg, säker och pålitlig, oaktat att jag undviker att segla i hårdvind. Gör tekniken landvinningar som gör henne lättare eller bättre att hantera är de välkomna, dock under förutsättning av att de inte inverkar på hennes klassiska (enligt många antika) utseende eller medför att man måste borra nya hål i henne, vilket jag vill undvika. Kullagerblock av god kvalitet, mycket utväxling liksom eleganta speciallösningar med t.ex. Dynema i bom och trimmet till akterstaget samt modernerna tampar i vitt och blått från min favoritleverantör är förbättringar som gör LOVISA mer lätthanterlig och fortsatt stilenlig. Röda eller andra grälla tampar göra sig icke besvär! Inga fall är dragna över rufftaket till sittbrunnen och vinscherna sitter på originalplatsen vid sittbrunnssargen.

LOVISA har varit en familjemedlem sedan julen 99/00 och när jag nu värrustar henne för trettonde gången har vi gjort en fantastisk resa tillsammans. De första åren var pappas kunskap nödvändig, nu löser jag allt det löpande själv med lite hjälp av goda vänner i båthuset på segelsällskapet. Första vintern skrapade vi rent inombords, intertoxbehandlade och penslade mycket rå linolja och balsamterpentin från Claessons. Gissa om hon läckte vid sjösättning! Första åtgärden i övrigt var att låta en av männen som varit med och byggt henne limma om rodret. Vi bytte roderbeslagen och monterade nya rostfria syrafasta (origi-

nalen var som tändstickor). Andra vintern byttes hela den stående originalriggen i galvat mot ny i rostfritt syrafast - skönt. Sedan har hon under åren fått ruffluckan lagad, fått nytt mastfotsupplag, röstjärnen är bytta och en vinterrenskrapade och oljade vi undervattenskroppen så att den var som parafin på våren. Vilken klang i skrovet - Stradivarius! Med tiden har verktygsarsenalen vuxit och mitt hem är till stor del även hem för båten och hennes tillbehör. Båtsakerna gör mig lycklig och inspirerar under vintermånaderna. "Salighetssak" är ett uttryck jag läste i en bok av Astrid Lindgren och min Folkbåt är min salighetssak.

Under hela sitt liv har LOVISA haft målade fribord och de kräver förhållandevis lite skötsel, målning ungefär vart sjunde år, där emellan tvättning och torkning med sämskskinn under säsongerna. Insidan av hela skrovet penslar jag regelbundet med "Folkbåtsparkfym" dvs rå linolja och balsamterpentin. All mahogny och annat trä slipar och lackar jag med glädje varje år. Vilken tillfredställelse det är med nylackat, blankt och mörkt mot hennes vita skrov och däck. Jag gillar kontrasten mellan mahogny och det vita. Däcket målar jag nästan varje år. Före ägaren tog bort duken så nu är det färg direkt på marinplywooden som gäller. Undersidan är som ofta lite lurig, någon har lackat och det blir inte bra, så jag skrapar, intertoxar och oljar undersidan av däcket.

Rufftaket är å andra sidan en av anledningarna till att jag förälskade mig i båten: Vackert lamellimade balkar med mahogny och ask i flera lager om vartannat och den långsgående ribben är fur. Jag lackar balkarna i högblankt och ribben i halvmatt. Samspelet mellan mörkt och ljus trä går igen i hela båten, i bl.a. rorkult och skotbänk. Skotbänken är ljuvlig och har för ett par år sedan fått en ny välfungerande och proffsig skotskena, ny vagn och ett modernt storskot med diskret färg. Tack vare bytet av storskotsystem och skotbänkens "omoderna välvning" behövdes ett "specialmeck" som inte kunde köpas färdigt och jag blev rekommenderad en specialist på

eleganta, tekniskanpassade tillbehör av fin kvalitet, vilket varit mycket lyckosamt. Från att ha sparkat på skotvagnen i slagen och behövt polygrip för att vagnen ner eller upp, går det av sig självt och trimmas med linor på kullager. Ett steg in i nutiden med diskret utformning.

LOVISA har på senare år fått nytt storsegel och foc, vilket gjorde en större skillnad än jag kunnat föreställa mig och gav mig nöjet att besöka mina två trevliga segelmakare som förtjänstfullt förbättrat seglingsegenskaperna. Numera har fröken LOVISA ett storsegel med SWE i stället för S, omvälvande och ovant! Det är roligt att prata Folkbåt och finns mycket att avhandla vem jag än möter. De flesta har någon form av relation till Folkbåten, t.ex. i form av semestersegling med hela familjen inklusive barnflicka när de var barn eller som kappseglingsbåt i stora fina sammanhang eller på klubbnivå i glada vänners lag. Glada vänners lag är också trevligt att ha ombord och med en supstuga blir förfesten toppen. En viktig regel gäller för besök ombord: Endast destillerade drycker är tillåtna eftersom vin och öl innehåller jästsvamp som inte är välkommet ombord i en träbåt. Båtlivets sociala bit kan inte nog understrykas, likaväl som den stora känslan att ensam segla min Folkbåt, är vänskapen och livet bland lekkamraterna i segelsällskapet en viktig del av mitt liv.

Något av det bästa jag vet är när jag bor ombord på sommaren, är att sitta i sittbrunnen och se stjärnhimlen bakom masten med sin fiol helt i trä och sedan gå under däck, bädda slingerkojen och lägga mig och lyssna på klucket. Klucket som ibland kan tyckas öronbedövande och andra gånger rofylld. Jag har klucket inspelat i min mobiltelefon och kan lyssna när jag får abstinens. På morgonen skall sängkläderna vädras och durkarna sopas eftersom skräp annars hamnar i svinet och drar fukt och riskerar blockera pumpen. Det gäller att undvika skräp och jag har fått lära mig att kamma håret i lä utanför relingen av annan folkbåtstjej! Är vissa av oss träbåtsägare galna eller hängivna entusiaster kan man undra? Solning sker bäst på fördäck med

vantet som säkerhet stöd i höjd med vaden, överbyggnad och mastgård kan till och med ge behagligt lä när det blåser. Ett par dagar ombord är min bästa blodtrycksmedicin, avstressande, det ger en frid och lycka som är svår att sätta ord på, även om det alltid finns saker att pyssla med, om det inte är segling på gång, t.ex. tampar att tagla eller lackskador att laga.

Slutligen att segla... Det är som en ritual, klä på henne seglen, knopa fast skot och häkta i fall samt att ta in alla drivor av fendor. Sedan är det dags att räckapå, sträcka fallen runt knaparna väl, samla upp haländarna och släppa stolpen LOVISA fått hänga vid. När seglen är satta och man skotar, det börjar klucka runt stäven och LOVISA lägger sig lite lätt på sidan och stävar, eller svävar, iväg känns det härligt i både kropp och själ, leendet sprider sig över hela mitt ansikte. Väl ute ur hamnen möter hon kanske lite mer sjö och börjar dansa på vågorna, några vattendroppar stänker på däck och mustascherna på rufftaket (modernt kallade skvättlister) kan få göra nytta och inte bara vara prydnader. Första seglatsen på året brukar hon fukta en smula i lanningarna, men efter den uppmjukningen är hon tät, vilket känns skönt även om hon har pump med nivåvakt.

Segla kan vara överjordiskt och med tiden har min bakdel lärt sig förstå vad LOVISA kommunicerar när jag sitter till rors, vad hon vill och vad vinden säger i hårstråna på min arm en härlig sommar dag. Likaså är det galet härligt att var ute sent på säsongen och vara i stort sett ensam på havet. Då sitter man med mössa och tjock jacka och väntar på att slå för att få sitta i solen och slippa skuggan.

En helt annan känsla infinner sig när det blir undanvind, plötsligt blir gången i vågorna mjuk, nigande och vinden tycks avta och bli varm, det blir dags att äta smörgåsar och kolla efter tumlare bland vågorna. Ibland blir seglingen varm, lång och svettig på ett oljeblikt hav, inte ett kluck hörs. På senare år har det hänt att LOVISA fått bli motorbåt och vi har tillsammans med hennes tappre Johnson på 4 hk till och med dragit en systerbåt. När jag inte hade motor kändes vägen hem ibland lång och en knop motström vid hamninloppet blev oöverstiglig med bara paddel.

Under åren med LOVISA har jag fått träna min förståelse för båt och hav, och ibland mina nerver. En gång hade vi, som jag (orutinerat) tyckte, god gång med halv vind i rätt bra sjö och när jag vände mig och tittade för att slå insåg jag att det var rejält mycket sjö, utan plattare

områden i sikte. I slaget kändes det som fritt fall med liten Folkbåt mellan vågorna innan vi dunsade ner i vågdalen och, lyckligt nog, gled upp över nästa våg och slapp få den över oss. Det har hänt att vi skeppat en sjö också och fått pumpa och torka.

Min främsta skeppskamrat under all år har varit pappa som är en spänstig och energisk pensionär. På senare år har jag ibland haft annan besättning och även vågat ge mig ut och segla henne själv. Segla själv har varit en dröm. Oavsett under vilka förhållanden jag seglar lär jag mig något varje gång jag är ute med LOVISA. Det är en av de underbara sakerna med segling; Det finns alltid något nytt att lära sig eller fundera kring och resonera med sina båtkamrater om.

Bilden av LOVISA är tagen 2011 av en båtkamrat, min gode vän seglingsfotografen Thomas Thoya Johansson, Vinnalt Foto Halmstad.

Dags att avrunda skrivandet och bege sig till båthuset för några timmars dagligt pyssel eftersom det börjar bli varmt ute och bråttom att få LOVISA i sjön. För mig är det ett privilegium att äga, älska, vårda och segla en Folkbåt i trä.

EVA LOTTA SWAHN  
SWE 676





# VÄSTKUSTEN

Aktiviteterna under vintern för Väst-kustflottiljen har varit smått obefintliga. Dock firades vår fina Folkbåts 70-årsdag på plats på Arendal. En celebrer gäst var Mats Olsson, son till en av bröderna Olsson som byggde 1:an på sitt varv 1942. Vad kunde vara mera lämpligt än att Mats fick äran att sjösätta en jubileumsetta? En skål utbringades i den sköna måndagskvällen.

## Bohusligan

Representanter från den klassiska ”Bohusligan” fanns också på plats. (Skall ej förväxlas med Björnligan, fastän en del likheter finns nog). Vi besåg också ursprungsplatsen för varvet.

Platsen är nu långt ifrån vattnet, då området är utfyllt. På fotografiet över varvet kan man se lite ”arbetslämningar” från smedjan. Och dom finns kvar där än idag!

Med dessa bildbevis på ursprungs-orten för den första Folkbåten, hoppas vi att även danskar erkänner att den första Folkbåten byggdes i Göteborg och inte i Stockholm!

ROLF UPPSTRÖM

Mats Olsson



Arendalsvarvet på 50-talet

Bohusligan på plats.





# SM 2012 i Ljungskile

Våren närmar sig snabbt nu känns det som . Efter en vinterperiod med med snö och is är det +7 C när detta skrivs. Göteborgsmässan är avklarad. Vi delade ut 2000 tryckta inbjudningar till årets SM. Våra tryckalster låg hos 4 utställare, och alla tog slut. På hemmaplan håller vi planeringsmöten. Det är mycket att tänka på. Vår ambitionsnivå är hög, inget får (förhoppningsvis) lämnas åt slumpen. Tanken är att alla deltagare skall komma ihåg detta SM under lång tid framöver. Klubben har under vintern investerat i en ny sjösättningstruck, en stor del av klubbhusfasaden är byt, och ny kulör är påmälad. Äntligen är klubbhuset vitt istället för den gamla ladugårdskulören. Detta är något som undertecknad har önskat de sista 30 åren. Funktionärsstaben får uppdatera sina kunskaper under våren. Självklart kommer vi att missa något på resans gång, men det skall inte vara så svårt att fixa till. I stora drag tror jag att vi har det mesta på plats redan nu. Dock har vi inte fått klart med förtöjningsplatser ännu. En lösning vara på gång. Skulle det gå i lås, kommer det att finnas en bestående lösning även efter SM-et.

Dock vill jag uppmana alla långväga deltagare att försöka ordna med boende så snart som möjligt. Det är en stor efterfrågan på övernattningsmöjligheter i samhället med omnejd, då Ljungskile är en turistort sommartid. Förslag på boenden kan man hitta på SM-hemsidan.

<http://ljss.se/folkbatssm2012/>

## Aktivitetshöjning

Att Ljungskile fick SM 2012 innebar en rejäl aktivitetshöjning inom klubben. Att klubbhus- utbyggnaden har blivit färdigställd och hela klubbhuset ommålat har jag berättat om tidigare.

Vår gamla truck valde att pensionera sig så klubben såg sig nödsakad att skaffa en ny. Den "nya" trucken är en dröm att köra, till och med löständerna sitter kvar efter ett körpass. Lyftkapaciteten är högre, vilket innebär att enbart ett 20-tal båtar behöver mobilkran.

En fråga inför SM var båtplatser för våra deltagare. Genom kontakter och lyckliga omständigheter, blev vi ägare till 100 m begagnade vågbrytarpontoner, som skulle ersättas i Henån. Det var en fantastisk möjlighet för klubben som i 30 års tid önskat en vågbrytare. Även om inköpspriset var lågt så är det inte helt gratis att förankra 100 m vågbrytare som skall stå emot höststormarna.

Jag har lovat att beskriva Ljungskile, men jag tycker att SM-hemsidan ger tillräckligt bra information. Sammanfattningsvis har vi snart alla bitar på plats. Vi tror och hoppas att vi kan arrangera ett minnesvärt SM. Vi önskar därmed alla välkomna till vårt vackra Ljungskile!

Det är en grannliga uppgift att manövrera 20 m pontoner ut ur hamnen och sammankoppla ute på fjorden som "Ormen länge". Tur att det inte kom något fartyg i farleden!

ROLF UPPSTRÖM

## Kallelse

SFF.s årsmöte onsdag 4 juli, 2012, kl 12.00, Ljungskile Segelsällskaps klubbhus, Ljungskile

1. Mötet öppnas.
2. Val av ordförande och sekreterare för mötet.
3. Mötets behöriga utlysande.
4. Fastställande av dagordning.
5. Fastställande av röstlängd och uppvisande av fullmakter.
6. Val av två justeringsmän.
7. Verksamhetsberättelsen. (Håkan)
8. Ekonomisk redovisning. (Göran)
9. Disponering av årets vinst/förlust.
10. Revisorernas berättelse.
11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
12. Budget för innevarande år.
13. Fastställande av medlemsavgift.
14. Val av styrelseledamöter. (Lars-Gunnar)
15. Val av två revisorer och en revisorssuppleant.
16. Val av valberedning.
17. Kommande seglingar; SM 2013; Guldpokaler. (Donald/Hans)
18. Behandling av inkomna motioner.
19. Övriga frågor – ordet fritt.
20. Mötet avslutas.

Donald Bratt, ordförande



---

## GOLD CUP 2012 NEWS

---

Dear Folkboat sailors,

Here is an update for the Gold Cup event in Sandhamn this summer. The preparations are coming along fine and we are looking forward to welcome you all in July.

### **Racing area**

Because we want to offer sailing as close to Sandhamn as possible, KSSS has been given the right to shorten the legs in certain wind directions. There is also an ongoing discussion to have three laps instead of two, to compensate for the shorter legs.

### **Mooring**

All Folkboats are welcome to moor together at Lökholmen, KSSS Club Island next to Sandhamn. We have decided to move the Gold Cup center to Lökholmen because it gives us much better possibilities for the mooring and for social activities. In both cases the sailing people can have their accommodation at the main island or at Lökholmen.

At Lökholmen you will stay together in one separate lagoon, Trollundet. Close by there are showers and toilets and most of all – it's close to Trollgården, where the social events will take place. At Lökholmen there is also a sauna for your disposal.

The mooring is free of charge from 25 July to 29 July. If you bring a tender boat, please contact the harbor master in Sandhamn/Lökholmen, sandhamn@ksss.se. Tender boats get a 50 % discount on the mooring fee during the regatta.

### **Ferry Sandhamn – Lökholmen**

To get between Sandhamn and Lökholmen there is a shuttle every half hour (once an hour while you are out sailing). This is free of charge and takes approximately 5 minutes. A small boat with chauffeur will also be available for quick transports between the islands.

### **Accommodation**

Due to the high season in Sandhamn you need to be out well in time for booking of hotels or renting of houses, this time of the year, some of the accommodation in Sandhamn might already be fully booked.

KSSS can offer an alternative accommodation at Lökholmen Junior Camp. This facility offers cottages with rooms for eight people and has a simple standard.

Breakfast and packed lunch is served in the Junior Camp every day. Accommodation including breakfast and packed lunch cost SEK 320 per person per night.







Make your reservations by e-mailing [regatta@ksss.se](mailto:regatta@ksss.se). There is also a possibility to camp in tents at Lökholmen.

For all accommodation there are more contact information on the website, [www.ksss.se/goldcup](http://www.ksss.se/goldcup).

### Social activities

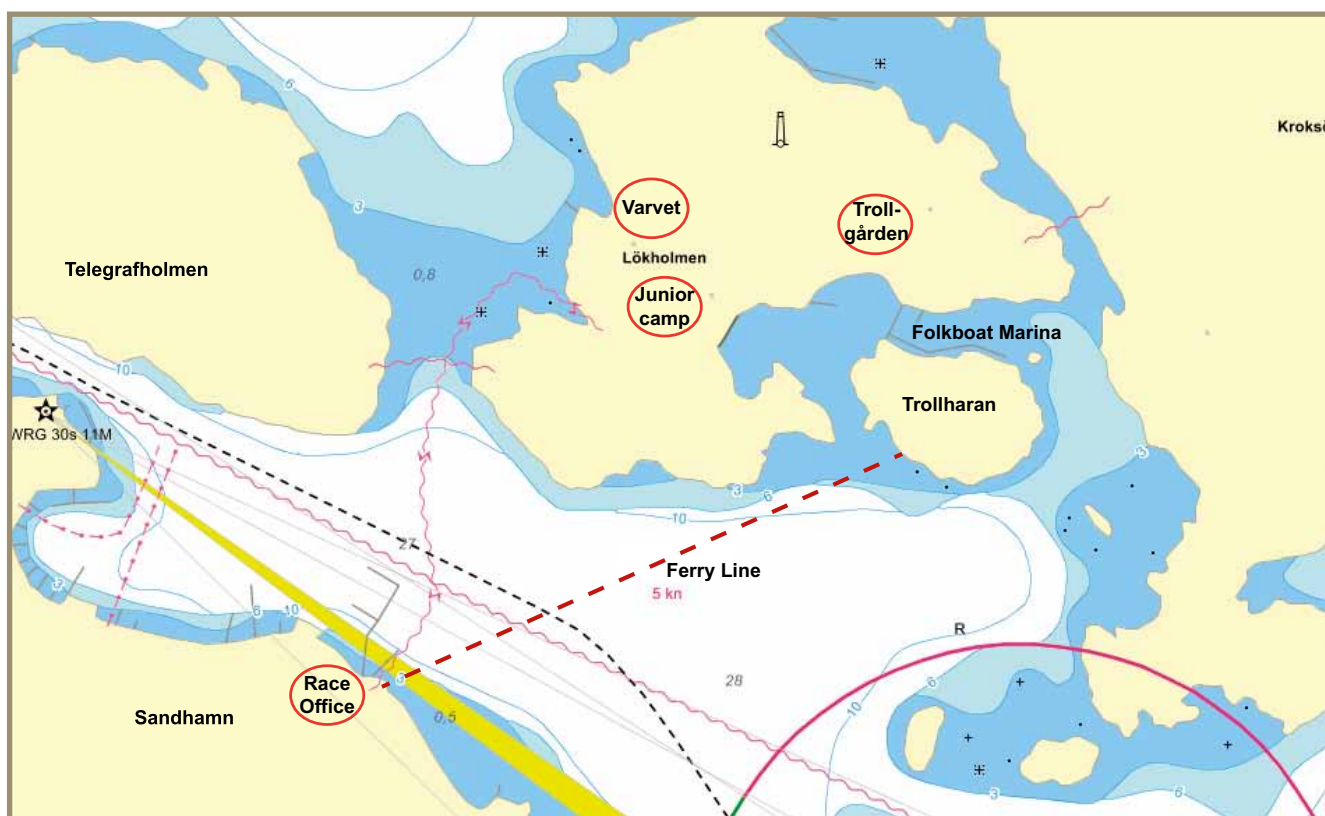
Now for the other fun part of the event! Everything starts with the opening ceremony that will take place on Wednesday the 25<sup>th</sup> at 6 pm at Trollgården, Lökholmen.

The racing starts on Thursday and after the racing you are all welcome to a picnic at a secret location! On Friday there will be an After Sail at Trollgården, beer and snacks will be available.

The regatta dinner is served at Varvet (located in the Junior Camp area) at 7 pm, Saturday the 28<sup>th</sup>. Enjoy nice food and good company overlooking the sunset! Thursday to Saturday there will be a Daily First prize giving at the social event of the day. The final day there will be After Sail and Prize Giving Ceremony as soon as possible after the race. Family and friends can buy tickets at the Race Office for the opening ceremony and regatta dinner. Tickets for the picnic will be available at the Race Office.

For more information, please go to the website, [www.ksss.se/goldcup](http://www.ksss.se/goldcup) or contact:

Anna Klange  
Racing Manager  
The Royal Swedish Yacht Club  
E-mail: [anna@ksss.se](mailto:anna@ksss.se)  
Phone: +46 (0)8 556 166 83  
Address: KSSS, Box 118,  
SE-133 22 Saltsjöbaden, Sweden  
Visit: Hotellvägen 9, Saltsjöbaden



# N F I A - N Y T T

---

*Hej Alla Folkbåtsvänner.*

*Vi publicerar här det förslag gällande regeländringar eller förtydligande (möjligtvis med smärre ändringar) som kommer att läggas fram som förslag vid NFIA:s årsmöte i Sandhamn i sommar.*

*Årsmötet sker i samband med Guldpokalen. Vissa regeländringar, ex större fönster, är redan beslutade sedan tidigare årsmöte.*

*Hoppas Ni får en riktigt bra seglingsommar och att vi ses till Guldpokalen.*

HANS TORLÉN  
(Technical Chairman NFIA)

---

## Recommended Class Rule Changes/Amendments/Clarifications

### 1) CR 2.408 – Floors – Clarification/Amendment

Add wording:

“Floors in not less than 10 layers of 450g glass mat per m<sup>2</sup>, in a thickness of min. 8mm and forming a “Z” shall be fitted in accordance with rule 2.407.

Floors shall be arranged as follows:

One floor within 100mm of station 11

One floor forward of station 11

A minimum of three floors between station 11 and the main bulkhead, which shall count as floor, provided it reaches down to the keel sole.

One floor aft of the main bulkhead

The maximum spacing between adjacent floors shall be 750mm. The floors may be formed as part of the internal mast step and hull moulding. No part of the top edge of a floor shall extend below 900mm from a line joining the sheer lines. The minimum floor height is 180mm. The floors shall be bonded...

Boats built before this clarification must be grandfathered.”

### 2) CR 8.50 – GPS -- Rule Change

As to TC original suggestion:

“8.50 Devices for the measurement of depth speed through water, heading, timing and devices making use of the Global Positioning System (GPS) are permitted, but it is prohibited for the various instruments to correlate the measured data.”

As to suggestion of Denmark’s Association:

“8.50 Devices for the measurement of depth, speed through water, heading, timing and devices making use of the Global Positioning System (GPS) are permitted, but it is prohibited for the instruments to correlate measured data for depth and speed through water to any other measured data.”

### 3) CR 9.13 – Windows -- Rule Change

Transparent panels in sails. Sentence 2 to read:

“The total area in each sail shall not exceed 0.5 m<sup>2</sup>.”



#### 4) CR 9.21 – Main Sail – Clarification/Amendment

Add the wording:

“The luff and foot of the sail shall have continuous bolt ropes which shall be within the full length of the relevant spar grooves while racing.”

#### 5) CR 9.35 – Batten Pockets -- Rule Change

Delete existing lengths and change to: “not exceeding 300mm, 400mm and 600mm.....”

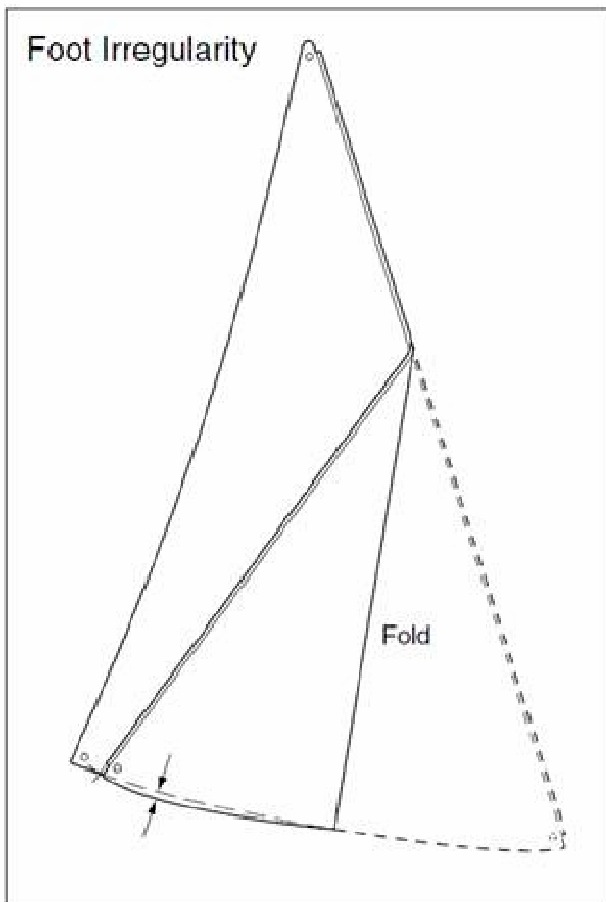
The new drawing has to be changed regarding inside measurement, not outside

#### 6) CR 9.36 – Foot irregularity -- New Class Rule

“The foot irregularity of sails first measured after 1st January 2013 may not exceed 30 mm.

The foot irregularity is defined as the maximum distance between the edges of the foot when first the lowest point of the luff and then the lowest point of the leech are superimposed on any part of the foot.”

Shall also be put in to the new drawing



#### 7) CR 10.20.2 – Corrector weights -- Rule Change (Simplification)

“Remaining hull correctors shall be placed:

To 40 % at not less than 3.40 m aft of the forward face of the mast, no deeper than 578 mm below a line joining the two sheer lines. To 60% not less than 0.25 m and not more than 0.60 m forward of the forward face of the mast, no deeper than 844 mm below a line joining the two sheer lines.

The corrector weight may be divided and placed off the centerline. Boats built 01.01.2002 or later and found to be underweight are permitted to have hull correctors only totaling not more than 30 kg and mounted as described in 10.20.2 above.

Keel correctors and additional correctors are not permitted.

(Note: Grandfathers law applies to boats built before 1<sup>st</sup> January 2000 – see rule 1.61)”

## 8) CR 11.10.4 – Bilge pump -- Rule Change

New wording should be:

“One manual bilge pump, permanently installed. Electrical bilge pump with their battery may be installed but shall not be included in boat weight.”

## 9) CR 11.10.5 – Personal Flotation Device -- Rule Change

"A personal Flotation Device (PFD) with minimum buoyancy of 50 Newton shall be carried for each person on board. Each PFD shall be either of the compressed gas automatically inflatable, or of the permanently buoyant type, or a combination of both.

(Recommendation: the PFD should be of bright clearly visible color, when immersed in water.)

## 10) CR 13.20 – Hiking -- Clarification and Rule Change

Hiking in accordance with CR 13.20 is the action of moving the crew's body weight as far to windward as possible on an upwind course.

It means it is acceptable to have the crew's body between the middle of the thigh and feet outside the sheer line on a reaching or downwind course.

When hiking it is permitted to use the boat's normal equipment in normal position to assist a member of the crew moving the crew's body weight to windward but the crew's body between the middle of the thigh and feet shall not be outboard of the sheer line.

Examples of normal equipment in normal position: Sheets, vang, seats, trim lines, rudder and tiller.

Examples of equipment not permitted as assist when hiking: Lifting straps, equipment mounted with the purpose to assist when hiking and trim lines installed but without function.

Change of rule suggestion (2013)

Except from text as above the new rule text shall include:

“Lose or fixed handholds outside the cockpit coaming, not further forward than 200mm from the main bulkhead, are permitted, minimum distance to sheer line 100mm.”





# Folkbåtsskröner och andra rövarhistorier – del 2

## Mera Folkbåtsskröner och rövarhistorier

Efter mitt förra lilla försök att återge lite av det som hände för ganska länge sedan, blev jag uppmanad från flera håll att skriva mer skröner. Många kanske tycker att det är väldigt skrytsamt, men det blir gärna som med lumparhistorier; man kommer bara ihåg det roliga! Att några framgångar på kappseglingar som jag beskriver inte är den gängse normen måste jag erkänna. Det var många misslyckanden och fiaskon. Men som alla s.k författare så bestämmer jag sanningen!

Fast ibland är saker inte vad de ser ut att vara. Vid en segling till Köpenhamn med Urban och ”Grönlund” i draken, för att bese seglingarna under KDY:s 100-årsjubileum 1966 kom vi in i en kraftig tjocka vid Kullen. Eftersom trafiken var kraftig i sundet (man hörde fartygens bogsvall, men såg inget fartyg) beslöt vi att följa strandlinjen till närmaste hamn. Det blev en ren skräckfärd. När vi tyckte oss skymta land i horisonten, så visade sig det vara en stenbrygga några meter senare. Jag var maskinist och skötte utombordaren i aktern under smått hysteriskt skratande. Urban stod nervös i ruffluckan och kommenterade situationen allt eftersom. Längst fram stod ”Grönlund” som utkik vilt skrikande så fort han upptäckte något! Denna inte så trygga besättning small snart på en sten. ”Hon går till veel!” skrek Urban, som nu var i upplösningstillstånd. Vi kom snart loss och fortsatte vår irrfärd. Så småningom skrek Urban: ”Titta ett hangarfartyg som gått på grund!” Några meter närmare visade det sig att det var en förankrad badflotte. Höganäs hamn stod det på flottens sida. Till slut kom vi in i Höganäs hamn den kvällen. Väl framme i Köpenhamn fann vi vårt eldorado. 5.5 or seglade om VM och 120 drakar gjorde upp om Dragon Gold Cup.

Nu var det min tur att göra bort mig. Vi vandrade nyfiket runt i hamnområdet för att kolla alla båtar. Vid ett tillfälle stod Grönlund på en brygga och visslade på mig. Mellan Grönlund och mig befann sig dock en avsevärd folk-

samling. Ok, tänkte jag, det skall nog gå att forcera den. Väl inne i folksamlingen blev jag knuffad och man försökte även hålla fast mig, vilket ökade min beslutsamhet att komma igenom. Till slut nådde jag fram till ”Grönlund” som sade: ”Du är väl inte riktig navlad!” Då vände jag mig om och fick till min förskräckelse se ett hundratal arga ögonpar som tittade på mig. Mitt i folksamlingen stod kung Konstantin av Grekland omgiven av sina säkerhetsvakter. Nu för tiden hade nog min forcering blivit hårdhänt stoppad.

Första sommaren blev det inte så mycket seglat. Jag hade fått ett jobb som innebar att arbetsdagen startade 05.30. Jag var fastighetsskötare och vaktmästare på Tigerfabriken i Uddevalla. Det gällde ju att beta av skulden till Urban. På helgerna blev det dock segling. Min bror hade vanlig semester vilket gjorde att han kunde segla med Dojan. Första regattan blev SS Vikens regatta som alltid gick av stapeln första helgen i augusti. Och det blev ingen lyckad premiär! Vi kom sist i den friska vinden från ost. Det fanns en hel del att lära. En av de gamla ”rävarna” tröstade mig och sade ”Om du tränar duktigt kan du vara med och slåss om tätplasseringarna om fem – sex år”. Så lång tid? Tänkte jag, nej här gäller det att skapa genvägar. De närmaste 2 veckorna seglade jag varje kväll, och jag kände att det började gå bättre.

Seglade ut till Lysekil en fredagskväll för att kunna vara med på distanskappseglingen till SS Ägirs regatta som alltid ägde rum 1 eller 2 veckor efter Vikens regatta. Starten gick och ett gäng ”vargar”, jag menar Lysekilsseglare styrde mot Nordströmmarna. Det gick hett till mellan bergen kan jag intyga. Det var nog inte så mycket regler som gällde – tuffast hade företräde! Jag lade mig bakom ”vargfloken”

Väl ute på Koljefjorden blev det ordning på torpet igen, men åt tätgruppen var inget att göra. Jag fick nu tillfälle att segla en lång kryss och jämföra fart. Uppe vid Henån hittade jag ”skruven” riktigt ordentligt, och kunde faktiskt gå ikapp och förbi en viss LL i lä.

Nästa dags regatta skulle bli annorlunda. Efter en kryss och en lång läns låg vi bland de 10 första. För att hitta ett eget spår slog jag åt bb. Men så det blev kink på fockskotet som fastnade under T-skenan och gick av. Jag var tvungen att slå tillbaka för att kunna reparera bbskotet. Efter en stund var skotet reparerat och vi kunde fokusera på kappseglingen igen. Till min häpnad upptäckte jag att vi ledde hela racet!

”Dojan” skötte sig tydligen bäst på egen hand! Och vi vann! Hela det namnkunniga Folkbåtsgänget var med. Det kändes som om jag fick betalt för allt jobb som jag lagt ner. T.o.m. min annars lite skeptiske pappa såg nöjd ut! ”Bra gjort grabbar” sa han, ”Nu går jag och betalar Urban restskulden”!

På vintern blev det inryckning till I17. Sommaren kom och Urban frågade om jag kunde få ledigt för att segla NM i Drake nere i Varberg. Skrev en permissonsansökan som blev beviljad. Tog tåget till Varberg, där jag omedelbart begav mig till hamnen.

Ingen orange Drake i sikte. (Urban hade målat om sin ”Märta” till allas förskräckelse) ”Det kan behövas lite omväxling” Förklarade han.

Jag vände upp mot hotellet för att checka in. Framme vid hotellet upptäckte jag 3 (!) polisbilar framför hotellet. Var det ett rån eller vad? Jag beslöt att avvakta. Efter en stund for poliserna iväg, och jag beslöt mig för att gå in. När jag kom in i receptionen var det skiftbyte. Så småningom fick jag min rumsnyckel. Sent på kvällen anlände Urban och Tomas Bernhall.

Seglingarna som följde var ingen succé. DS 76 Märta var för tung för den grova och krabba havssjön. Vi noterade snart att så fort vi hade en konkurrent bakom oss, bröt de seglingen! Inne i hamnen frågade jag varför de bröt, och fick till svar: Ligger man så långt efter att man är efter ”rundningsmärket” är läget totalt hopplöst!”

”Varför kallar du vår båt för rundningsmärket”? Undrade jag.

”Hon är ju orange för bövelen”!

Urban var lite nedstämd men kvicknade snart till igen: ”Jag får köpa en

vassare skuta - det förstår jag nu!" Detta var smått sensationellt. Urban var ju så intimt förknippad med sin "Märta". Vad värre var att när jag anlände till Uddevalla station efter seglingarna, blev jag anhållen av militärpolis. Först trodde jag det var någon löjlig övning eller test, men det var blodigt allvar. Förhör på regementet. Undanhållande av tjänst. Förseelsen var av sådan allvarlig art att ärendet var förpassat till tingsrätten! Men jag hade ju fått permissionen beviljad? Javisst, men jag hade gått en dag för tidigt. Jag kunde visa att jag behövde den ledighet jag ansökt om, men det hjälpte inte. Då kom jag på det: Jag hade tittat på juni månad istället för juli! När jag visade detta för min kompanichef blev han som förändrad: "Kom så går vi upp till översten"! Min kapten förklarade det hela för översten som omedelbart kontaktade tingsrätten och beordrade tillbaka handlingarna. Men ett militärt straff fick det bli för jag hade ju gjort fel, även om det inte var medvetet. 2 veckors kompaniförbud var ett lindrigt straff jämfört med den civila rättspåföljden! Jag fick i alla fall en förklaring på polisbilarna i Varberg. Detta var nog det närmaste en farlig desperado jag någonsin varit!

En helg samma höst for vi till Stockholm för båtköp. Affären gjordes upp och D S 224 blev snart levererad av en av bröderna Sundelin med deras draktransport.

Urbans nya Drake var en riktigt vass båt och med det nya namnet "Flying Cloud" var den tvungen att gå fort! Och Flying Cloud gjorde oss aldrig besvikna.

Påföljande sommar var jag mera ledig. Dock fick jag jobba under industrisemestern.

En fredagkväll liftade jag till Lysekil. Lysekil var inestället för oss Uddevalla-killar, precis som Marstrand var för Göteborgare.

Väl framme upptäckte jag att det låg ett femtontal Drakar vid en av bryggorna. Och det var inte vilka drakar som helst: Fox, Galax, Galejan, Debutant var några namn. Idel ädel Drakadel! Även Urban låg vid bryggan med två nya gastämnen. Plötsligt upptäckte jag ett bekant ansikte i en av drakarna. "Drak-Janne" i en ny båt! Det var Urbans smeknamn på en kille som under ett par år seglat en gammal gisten dra-

ke. Han kom alltid sist då han var tvungen att oavbrutet pumpa läns.

"Kan inte du vara med och segla med oss?" "Vi är ju bara två"! Frågade Drakjanne.

"Skall bara fråga Urban så han inte blir sårad" sa jag.

"Utmärkt" sa Urban - "Han kan nog behöva lära sig ett och annat"!

Seglingarna gällde den prestigefulla drakskeppspokalen. Jag skulle sköta trim och taktik och Janne skulle bara styra. Tredjemannen skulle sköta fördäcket.

Vår Drake hade alla trimmöjligheter. Det var rena godislådan för en trimnörd som mig. Vi ledde snart och vann också seglingen, vilket upprepade sig även under det andra och sista racet. De andra besättningarna såg ut som fiollådor i ansiktena, medan Drakjanne såg mest chockad ut. Jag kände mig

tvungen att fråga vad det var för båt han köpt." Det har varit en norsk drake som hettat Spagetti" Svarade Janne. Det förklarade saken. "Spagetti vann OS i Rom 1960. Det hade "Drakjanne ingen aning om.

En värdetransport anlände med det dyrbara vikingaskeppet i gediget silver. Vi blev fotograferade av pressen på fördäcket med priset framför oss. Sedan återbördades Drakskeppet med värdetransporten igen. Nu vet vi i alla fall hur det känns att vara en rockstar!

Folkbåtseglandet fortsatte oförtrutet så fort man hade ledig tid. Jag experimenterade mycket med segel som jag lånade av de stora pojkarna i klassen.

Vid ett tillfälle lånade jag ett storsegel av Arne Bergbrant, Lysekils främste Folkbåtsseglare. Han var någon slags testförare för Syvertsens segelmakeri på Smögen.

1166 "Dojan"





På kvällen skulle en kvällskappsegling äga rum i Lysekil. Man seglade om den fina "Ejderpokalen" så det var ingen lek! Kunde jag möjligen få vara med om jag lovade att inte vara i vägen? Jodå, det gick bra bara jag inte störde!

Starten var en sb sträckbog. Jag startade längst bak ner i lä om alla – riktigt i skitvinden kan man säga!

Efter att jag passerat startlinjen föll jag av och styrde så småningom upp i en båge till full krysshöjd. Då var jag före alla andra, men var skulle jag runda?

Uppe vid Pinnevik fick jag veta av efterföljarna.

Men sedan? Jag ledde snart så stort att jag fick be en snabbgående motorbåt att åka och fråga mina medtävlare,

Banan gick ner till Gåsö, vidare till Fiskebäckskil, tillbaka över Gullmaren till Pinnevik och i mål. Kryssen från Fiskebäckskil till Pinnevik är det snabbaste jag seglat Folkbåt. En konstig vibration från storseglet transporterade sig ut i rigg och skrov. Ökade vinden från 4-5 m/sek till 6 kollapsade hela stören, vilket som tur var skedde bara en gång på hela kryssen! Närmaste båt gick i mål mer än en kvart efter oss. En sådan överlägsen seger får man inte uppleva många gånger!

Jag bedömde dock att storseglet gjort sitt så vi skulle returnera det. Efter en stund uppenbarade sig den imponerande pappa Göte Bergbrant med orden: Nu blev det ett riktigt dyrt storsegel! Han hade alltid en humoristisk kommentar den gode Göte!

Jag fortsatte att experimentera, och började bli jämnare. Inga fler djupdykningar i resultatlistorna!

I Uddevalla fanns en mycket duktig dansk seglare. Han seglade inte Folkbåt, men kände väl till klassen från sin hemstad Tisted på Jylland. Du borde åka dit och lära dig hur man seglar Folkbåt på danskt vis, tyckte han. "Du kan bo hos min kusin"

Sagt och gjort. Färja till Fredrikshamn, sedan en busstur som verkade evighetslång innan jag var framme i Tisted. Jag blev mycket väl mottagen av Knuts kusin med fru.

Gästfriare människor får man leta efter! Jag blev presenterad för bröderna Hovmark, ortens båtbyggare. "Du får låna vår båt Diana - vi har inte tid att segla, vi har för mycket att göra" förklarade bröderna. Knuts kusin och jag begav oss omedelbart ner till hamnen där



vi fann Diana. En sådan fantastisk båt! Vi seglade runt på Limfjorden några dagar. Då föreslog någon i hamnen att vi skulle vara med på kvällskappseglingen. Starten var gemensam för Folkbåtar och Drakar.

Efter en hård kryss i 12-15 m/sek rundade vi som andra båt i hela fältet! Och det var idel toppbåtar som deltog. (Tur att Urban inte var med!) Hur var detta möjligt?

Jo, bröderna hade utvecklat en mast tillverkad av lammellimmad s.k Froodgran. Det gav en extremt lätt och böjlig mast. Tillsammans med den rörliga mastfoten (är förbjudet idag) och ett storsegel sytt efter mastkurvan erhöll man en oerhört trimbar rigg. En sådan rigg skulle ju vara mumma för Dojan som var väldigt lättvindsbetonad. Jag beställde därför en rigg med mastkurvanpassad stor. Jag bestämde också att den skulle sprutas i guldmetallic, som var den vanligaste eloxeringsfärgen på alumasterna på den tiden. Eftersom det var så sent på säsongen skulle allt levereras till våren.

Nästa säsong blev spännande. Skillnaden när det började "bralla" var jättestor jämfört med den gamla riggen.

När vi som vanligt seglade om Distriktsmästerskapet helgen före midsommar i Marstrand, upptäcktes snart vår nya mast.

"Har du satt på en alumast?" - "Det är väl inte tillåtet?"

"Det är en testrigg" svarade jag. - "Vi har dispens!"

"Nu gick du väl för långt" sa min bror.

"Har du aldrig hört talas om psykologiskt övertag"? Svarade jag.

Nåväl, det blev inga stora framgångar vare sig på DM eller Bohuspokalen det året.

Kompisarna började kalla mig "Den eviga tvåan". Till mitt försvar vill jag tillägga att den "Eviga ettan" var ingen mindre än Lasse Larsson. Dock hade vi vittring på något stort på det årets SM som gick på Marstrandsfjorden. 200 m från mål i den 6:e och sista seglingen låg vi på en säker andraplats. Med den placeringen skulle vi vinna hela skiten! Givetvis dog vinden ut och seglingen avbröts! Dagen därpå var reservdag, och vi skulle segla den sista seglingen istället för den inställda.

Starten gick på Marstrandsfjorden i en ostlig helt perfekt vind för Dojan.

Problemet var att någon erfarenhet av ostlig vind och vilken kant man skulle gå på hade vi inte. "Vi ser hur Göran Andersson går" föreslog brorsan. Göran var Marstrandsbo och flerfaldig världsmästare i OK-jolle. Han om någon borde ju veta!

Göran och vi slog norrut och vi gick riktigt bra. Efter några minuter kom ett 30 graders vindskift, - givetvis från söder, och så var den dagen förstörd.

En tredjeplats totalt blev det ändå. Gladast tror jag brorsan var, hans bröllopsresa gjorde han på Marstrandsfjorden den veckan, medan hans nyblivna fru åså seglingarna från land. Kan man börja ett äktenskap bättre?

ROLF UPPSTRÖM

# Folkbåten och samhället

*Jag önskar att alla blev rika och fick precis det de önskade sig – så att de kunde se att det inte var det som de ville.*

JIM CARREY

När jag såg citatet, tog jag det inte på allvar. Jim Carrey med galna filmer som "Ace Ventura", "Lier, Lier" osv är väl inte någon att lyssna på? Men sedan förstod jag att hans regissör Tom Shadyac och deras samarbete, var något alldeles extra.

På 1990-talet var Shadyac onekligen Hollywoods mest firade regissör inom den komiska grenen. Multidollarmiljönär förstås, liksom Jim Carrey. Tidigt började de tacksamt häva in pengarna, parallellt med en stark känsla att ge dem tillbaka i någon form. Shadyac menar att hans skaparförmåga inte "ägs" av honom själv. Den har uppstått i ett sammanhang som bygger på en lång historik av andras skapande och många tillfälligheter.

Snart sålde han sitt lyxhus och flyttade till enklare kvarter där han trivs

mycket bättre – och ger tillbaka till samhället på olika sätt. Shadyac menar att han (och då de flesta andra) lever/levt i en lögn. En tävling om pengar och prylar. Men med facit i hand visade det sig att det blev mest jobbigt att bli berömd och rik. Så tillbaka till naturen!

Utan jämförelser i övrigt, så är det ungefär så här jag känner för mitt Folkbåtsseglande. Det som ger något är det enkla, rättfram livet på båtklubben med höjdpunkter som kaffe och macka på verandan med andra seglare. Drömmen hela vintern om de glittrande fjärdarna och äventyret. Putsen på båten inför sjösättning.

Att få se båten i sjön igen, att masta på och bära ned seglen till den tomma båten...

Och så veta – på jobbet, på resa, hemma - att där vid bryggan ligger hon, äventyret. Att segla ut med vän, barnbarn eller sig själv – det är lycka. Just en sådan vän kontaktade mig för en tid sedan. Han ville absolut äta lunch på stan och överlämna fotografier från förra sommarens lusttur till de yttre skären. Han, van med större båtar,

hade fått en stor upplevelse i en liten båt!

När jag seglar själv, så njuter jag på två sätt samtidigt. Att segla så långt och länge jag vill. Gärna i svåra vatten och njuta av närvaron med naturkrafterna. Och att då och då gästa vänner i skärgården för att njuta av samvaro, vällagad mat och en massa gott vin!

Att segla något så välsagande som en folkbåt, det är att leva fullt ut. Åtminstone i de stunder då alla tankar är borta och man är ett med båtens rörelser genom sjön. När vinden tar i på kryssen och båten lovar och skjuter fart samtidigt. Eller att nå upp till och falla runt en udde och känna den tilltagande värmen. Att ta av sig plagg efter plagg i takt med att båten faller av i soldiset.

Det jag verkligen vill vara rik på - är upplevelser som dessa. Då behöver inte plånboken vara så tjock. För jakten på materiell lycka bleknar i kajutans varma sken, från den enkla fotogenlyktan, efter en lång dag till sjöss. I Folkbåtens famn.

PER HÖRBERG

## Chi-ba-ba gick för 105 000:–

Det var spännande att följa de sista sjölvande minuterna i auktionen på folkbåten Chi-ba-ba som Orust Båtbyggarutbildning har renoverat till nyskick under ett år.

Under de sista tolv minuterna steg buden från 90 000:- till 105 000:-. Signaturen LarsBrune hade mest is i magen och lyckades ropa hem guldklimpen. Pengarna går oavkortat till Barn-

cancerfonden och folkbåtsflottan får ett vackert nytillskott.

ÅKE FREDRIKSSON  
*Folkbåt SWE 1233 "Kismet"*



Se bilder från renoveringen på: [www.orustbatbyggarutbildning.se](http://www.orustbatbyggarutbildning.se)



## Det ryktas att . . .



. . . den danske båttillverkarens Brandt-Møllers fantastiska nybygge och även deras sista Folkbåt i trä (se sidan 4) har köpts av en välkänd Folkbåtsseglare från Stockholmstrakten till ett pris av 110.000 €.

## Ur 1000 båttips

**Ventilation.** 314. Stark lukt i båten av mögel eller styren kan man ta bort genom att ha en skål med ättika stående i båten några dagar. Se bara till att inte spilla och håll barnen borta under tiden.

**Pentry.** 397. Öppna ett hårt sittande burklock genom att vända burken och doppa locket, bara locket, i hett vatten.

**Kyla.** 488. Fuktiga gammeldags lerkärl håller smör och dylikt kallt.

Plankat av CURT-L.

Det är mil efter mil  
som vi seglat fel

*Bort längtande vekhet från dyblöta bröst  
vik bekymmer från vågstänkta båt  
Vi har eld vi har öl vi har kräftor till tröst  
här är helg i Ljusterös ro!*

*Sjung Sjöbergarns-Bo ur din fullaste hals  
om kärlek och rosor och vår  
Stäm gitarren Olsen och spela en vals  
för spöklåa mänlysta spår*

*Det är mil efter mil som vi seglat fel  
och gästen går tjurig vid grind  
här är lustigt med lykter som drivs med el  
som darrar i nattens vind*

*Du är fager Olsen i elglans röd  
där du spelar din svarta gitarr  
För vin och kräftor du glömt alla slag  
och din panna är ljus som en sol*

*Och Sven där du sitter vid kräftan din  
en baron i din seglarkostym  
se fast åren har garvat ditt sega skinn  
i din båt är du ung som en gud*

*Och Olsson-Arne du skrattande man  
som vill alla uslingar väl  
kom sjung om din ungdoms race om du kan  
och en skål för din seglaresjäl*

*Och när morgonens stjärnor blekna och dö  
och när groggarna saknar sin is  
och när dagningen skälver på Saxarsjö  
vi sova på seglares vis*

*Då sova vi alla ljudligt och tungt  
och drömma om silverpokal  
och snarka och vända oss manligt och lugnt  
medan vinden mojnar och dör.*

PER JENSING 1994





# 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.  
Sätt in medlemsavgiften 250 kr på pg 437 58 45 – 7, Svenska Folkbåtsförbundet.  
Ange namn, adress, tel, e-mail, båtnummer, båtnamn, byggnadsår, byggnadsort.  
Om du väljer att betala via Internet så kan du komplettera dina  
uppgifter via e-post vid platsbrist.

[svensson@gs-elektronik.se](mailto:svensson@gs-elektronik.se)

Välkommen

## FÖRBUNDSSTYRELSE

### Ordförande:

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

### Vice Ordförande:

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

### Kassör och medlemsregister:

GÖRAN SVENSSON  
Heleneborgsgatan 44 B  
117 32 Stockholm  
Tel: 08-669 32 82 (hem)  
Mobil: 070-592 01 26  
svensson@gs-elektronik.se

### Sekreterare:

HÅKAN HÅKANSSON  
Västra Vallgatan 17  
271 35 Ystad  
0708-117210  
hh.sbk@swipnet.se

### Teknisk ansvarig och mätchef:

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

### Tävlingssekreterare:

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

### Övrig Ledamot:

ROLF UPPSTRÖM  
Dragonvägen 2  
459 32 Ljungskile  
0734052233  
rolf.u@hotmail.com

### Redaktörer för Folkbåtsnytt:

GÖRAN SVENSSON  
Se styrelse  
PER HÖRBERG  
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

### Webmaster

PÄR BJÖRFJÄLL  
folkbatt@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.