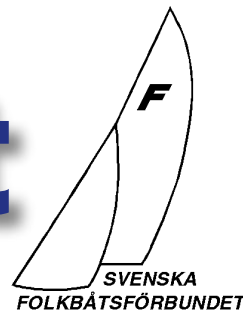


Folkbåtsnytt



NYHETSREVE FRÅN SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET, SFF • NO 3/NOV 2008



FOTO: GÖRAN SVENSSON

Kassören tar ton



Årsavgiften 2008/2009

Nu är det snart vinter igen, båtarna vilar sig och det är dags för den årliga medlemsavgiften. Bifogat finner Du ett inbetalningskort avseende årsavgiften 2008/2009. Årsmötet beslöt att höja årsavgiften till 250:– varav oförändrat 30:– går vidare till din flottilj. Orsaken till avgiftshöjningen är främst tidningen som kostar. Årsmötets uppfattning var dock att tidningen bör fortsätta att komma ut med 3 nummer om året, gärna 20 sidor och några sidor i färg.

Vi ber dig fylla i uppgifterna på inbetalningskortet, framför allt ditt namn och din adress och båtnummer, så att vi kan hitta dig i registret..

Om Du betalar via internet kan du även e-posta uppgifter som det inte finns plats för. Du som redan betalat avgiften har fått ett överkorsat inbetalningskort.

GÖRAN SVENSSON

Österrikes första Folkbåt

Ingen kanske tror det men i alplanet Österrike är seglingsintresset stort och både vid OS år 2000 och 2004 tog Österrike guldmedalj i Tornado!

Nu har även Österrike begåvats med sin första Folkbåt, en sprillans ny plastfolka från Folkebadscentralen. Min gast Christian Söderbäck hade i samband med båtmässan i Köpenhamn fått information att denna Folkbåt låg i Mozarts födelsestad Salzburg. Fotbollsintresserade som vi är åkte vi till Salzburg när Sverige i EM spelade sin öppningsmatch mot Grekland den 8 juni och samtidigt passade vi på att kolla om ryktet var sant om Folkbåten.

Vi passerade den ena bergstoppen efter den andra men såg inget vatten så hoppet om att få se vår favoritbåt dalade men plötsligt såg vi ett kärr mellan alptopparna och så, där låg HON, Folkbåten med badstege och allt. En kort konversation med de lyckliga ägarna avslöjade att dom besökt Kertemünde och Folkbåtscentralen för ett år sedan och inte kunde motstå frestelsen att köpa Folkbåten trots att vattnen kring Salzburg inte var lämpade för segling.

Folkboats forever!

Swe F 1364

LEIF AHLQUIST



mini Folkbåt



VM (Valdemarsviks-mästerskapet) 25 oktober.
Vinnare Bo Lindström,
SWE 1.



ORDFÖRANDESPALTEN

Guldpokalen till Marstrand nästa år!

Seglingarna om Guldpokalen är den största begivenheten i Folkbåtsklassen. Folkbåtens inofficiella VM. Det är med stor glädje jag konstaterar att Guldpokalen nästa år kommer att arrangeras av GKSS i Marstrand. Entusiasmen i Tyskland, Danmark och de andra Folkbåtsländerna är mycket stor, och det hela ligger mycket bra tidsmässigt, inga krockar med de andra ländernas nationella mästerskap eller annat. Jag tror därför vi kan förvänta oss mycket stort deltagande, och med lite tur med vädret kan det bli ditt livs seglarfest. För ostkustsegelarna är det alltid en höjdpunkt att dra till Marstrand och kappsegla, och entusiasmen här på ostkusten är inte att ta miste på.

Under Marstrandsregattan – direkt före Guldpokalen – kommer också Internationellt SM att arrangeras. Jag tror vi även kan räkna med en hel del utländska båtar på detta.

Mer om det hela på annan plats i tidningen. Men missa inte detta! Med lite hyggligt väder kan det bli en av Dina stora seglarupplevelser. Allt som flyter till Marstrand nästa år!

San Fransisco Cup och Finnkamp

Förutom Guldpokalen och Int SM i Marstrand är det mycket spännande på gång. I september 2009 är vi åter inbjudna att gästa seglarna i San Fransisco och segla i lånade båtar om San Fransisco Cup. Och blickar vi lite längre fram ser vi att det åter blir Finnkamp och Internationellt SM i Sandhamn 2010. Hjälp gärna till att sprida allt detta – fler kappseglare är välkomna att dela glädjen och spänningen i Folkbåten. Jag tror få båt-klasser har en sådan kombination av vass, varierad kappsegling och social kompetens som Folkbåtsklassen.



Ny Webmaster

Göran Svensson har varit webmaster i Folkbåtsförbundet sedan vi startade vår hemsida. Nu har han dock börjat tröttna, och Pär Björfjäll tar över jobbet. Tack Göran för ett storartat jobb! Välkommen Pär! Pär har massor med goda idéer, och är mycket kunnig i datahantering. Han har ju i flera år skött Västkustflottiljens hemsida med den äran. Det ska bli spännande att se vad som händer – förhoppningsvis får vi en mer modern och aktiv hemsida. Pär är dock ivrig att understryka att han endast är webmaster. Utan bidrag av olika typ från medlemmarna händer inget. Ta en koll på hemsidan ibland alltså, och delta gärna i diskussioner mm där, maila bilder o s v.

Sommaren som varit

går väl knappast till hävderna vad gäller väder och vindar, även om en del fina perioder funnits. Hustru och jag gick och väntade på det fina vädret halva augusti. Tyvärr kom det aldrig, så till slut tröttnade vi och stack ut på en veckas skärgårdssegling ändå. Och fick en hygglig vecka trots allt med några riktigt fina dagar. Det jag annars minns bäst av sommaren var

nog sjösättningen och seglingen med SWE 2, Jo-Jo, som jag slitit med i tre år. Första kappseglingen blev en höjdpunkt då vi lyckades vinna DM i Stockholm. Stockholmsgänget verkade faktiskt lite skakade. Men sedan hade vi en nedåtgående kurva på SM och Guldpokalen, så det lugnade ner sig. SM blev ju en mycket trevlig tillställning på Utö med 25 startande båtar varav flera nya bekantskaper. Tack Haninge Jollesegare för ett mycket bra arrangemang. Vädret var fint, maten på krogarna bra, och skratten många. Efter SM seglade jag och hustrun Barbro ner Jo-Jo till Västervik, några riktigt fina dagar i Tjusts och Sankta Anna skärgårdar.

Skönt nu att packa in båten och vila upp sig över vintern. Som vanligt arrangerar flottiljerna olika träffar för kappseglare och träbåtsrenoverare – välkomna på dom. Under hösten kommer en stor artikel om Jo-Jo.s kappseglingsäventyr i tidningen Segling, och i februari en stor artikel i Båtnytt om renoveringen. Kul när det skrivs om Folkbåten i båttidningarna.

Vi ses i Marstrand!

ANDERS OLSEN

Omslagsbilden visar Folkbåt nr 2 Jo-Jo som sjösattes i juni 2008. Ett fylligt reportage kommer i nästa nummer av Folkbåtsnytt. Reportage kommer också i Segling och Båtnytt under hösten.

Redaktörer för detta nummer av Folkbåtsnytt är: Hans Melcherson, Göran Svensson och Per Hörberg. Nummer 1/2009 kommer i mitten av mars. DEADLINE ÅR DEN 20 FEBRUARI.

Välkommen med ditt bidrag.

SKÅNE

Det är söndag eftermiddag den 19 oktober och här nere blåser det! Stadigt visar www.dmi.dk vindar över 10-12 m/s. Var var den kontinuiteten sommaren som gick?!

Säger han som älskar när det blåser "tjong"....! Bortser man från Aiolos, så är Skåne smärtsamt vackert i höstskrud. Det är bara några veckor sedan man hängde in badbrallorna, men ändå så var det rejält varmt mitt på dagen så sent som i förra veckan.

Folkbåtarna i Lomma och Limhamn står på land och är nattade inför vintern.

Det har varit ett tydligt mellanår här nere i år när det gäller kappsegling. Första säsongen på länge har det varit mer nöjessegling och i sig är väl det inget problem. Folkbåtssegling är ju en njutning oavsett. Våra stöttepelare som Pokalseglingen, Fyrtornsrundan & Lagunen cup ställdes in p.g.a dåligt deltagande överlag. Saltholm runt var flera folkbåtar anmälda, men p.g.a hårda vindar så stannade båtarna i land. Hackeböf race var flera anmälda. Däremot ser man ett ökat intresse rent lokalt och det gäller främst "torsdagsseglingarna".

I Lomma har det stadigt varit minst 3 folkbåtar deltagandes, varav flera var träbåtar.

Även Råå och Limhamn tillhör de hamnar där det seglas flitigt, men våra klassiska hamnar såsom Karlshamn (all heder till Per-Arne/swe-1274), Barsebäck, Borstahusen, Simrishamn & Åhus lyser med sin frånvaro. Ge er till känna, folkbåtsvänner!

Vad lär man sig av detta? Vi kan ju inte skylla på GOLFEN(!) längre, så är det brist av tid och intresse som gör att man inte seglar iväg på regattor? Är det åldern, gud förbjude? Många av våra seglare är över 50 och vår återväxt är ju inte direkt överväldigande. Är det kanske längden/upplägget på regattorna? Kanske göra som det testas i Danmark, komprimera genom att lägga det på en helg med registrering fredag kväll. Tankarna är många och mycket av detta är en personlig reflektion, men det tål att tänkas på i vinter mörkret.

Seglarhälsningar,
PATRICK ÖBERG
Swe-1300 Grevinden



Sommaren sista kappsegling, den treditionsenliga Hackeböf Race avgjordes den 27/9. Kappsegling till Dragör och sedan fritt fram för god mat och eventuellt en Tuborg på Strand Hotel, innan kosan styrs hem igen. Just denna dagen var det strålande sol och lagom vind. I den här kappseglingen är inte tävlingsmomentet det viktigaste, (även om det blir blodigt allvar i alla fall), det är den sociala biten och restaurantbesöket som är höjdpunkten. Tack för en otroligt fin avslutning på säsongen.



Nu är sommaren slut även för oss här nere i söder. Fredagen den 10/10 var det dags för några av flottiljenas båtar. Här ses skönhetserna ligga på vänt för avmastning och upplägning inför vintersömn, samt återhämtning inför nästa sommar. Hoppas att den blir lika fin.



3 nattade folkbåtar:swe-378 Lovisa, swe-1300 Grevinden & swe-1026 Frida / Tack till Carl-Otto Grahn för härbärge.

OSTKUSTEN

Höjdpunkten här på Ostkusten var förstas SM på Utö. Grattis Lasse Köhler, Bert, Torkel och Yvonne till vinsten. Lasse har ju varit nära flera gånger, men nu – jag tror det var 5.e eller 6.e försöket – blev han alltså Svensk Mästare. Lasse, med besättning, är ju utan tvekan en av Sveriges skickligaste kappseglare med en massa SM-vinster bakom sig i Safir och Mälar 22.a. Ett gott betyg för standarden inom Folkbåtsklassen också att dom faktiskt fått kämpa en del för denna SM-titel. SM.et blev ju mycket trevligt, med fint väder och lagom varierande vindar. 25 startande, varav flera deltog i SM första gången, får väl anses som ganska godkänt. Utö är verkligen ett trevligt ställe också och trivsselfaktorn var hög hela tiden. Tack Haninge Jolleseglare för fint arrangemang.

Lars-Gunnar Lindberg vann Stockholmsserien, med gastarna Rosten, Lollon och Lasse. Stort Grattis. Som vanligt stenhårt in i det sista, med spännande seglingar på VSS Inbjudningssegling på hösten. Lasse Köhler 2.a och Anders Olsen 3.a.

Anders började ju i stor stil med att övertygande sopa hem Vikingaregattan (som också var DM) med nyligen sjösatta Jo-Jo. Viss oro utbreddes sig i lägret, men på SM och Guldpokalen fick Jo-Jo mer blygsamma placeringar varvid lugnet åter lägrade sig.

Stockholmsserien har annars varit välbesökt, med 17 båtar på Lidingö Runt som toppnotering, förutom SM förstas som detta år också ingick i Stockholmsserien. På hösten blev Runt Lidingö en spännande uppgörelse i fint väder, men lite chansiga vindar. Den andra av årets nyheter, Gäddisregattan, bjöd på spännande bankappseglingar på lördagen, medan söndagens distanskör blev lite avslaget p g a regn och hård vind. Det är imponerande vilken trevlig social aktivitet man ordnat, med korvgrillning mm. Och en stor regattamiddag för ca 200 personer med lagad mat. Det finns ju varken el, vatten stolar, bord eller tillräckligt klubbhus på denna ö. Imponerande hur mycket man kan göra om viljan finns.

Tursegglarna torde väl ha haft en hyfsad sommar även om vädret bjöd på både bra och dåliga perioder. Under vintern ordnar vi två träffar som vi tror kan bli intressanta och trevliga, se Vinterprogrammet nedan:

VINTERPROGRAM:

Fredag 28/11 kl 18.30. Årsmöte, som vanligt på gamla hurtigruttbåten Rygerfjord, mitt på Söder Mälarstrand. Se särskild inbjudan. Efter pytt i panna med tillbehör flyttar vi oss upp i försalongen och har förhandlingar, kaffe och avec. Sedan prisutdelningar och Bert Höjer visar bilder från sommarens seglingar. Kom på detta – det brukar vara urtrevligt!

Onsdag 3/12 18.30. Träbåtsträff på Stockholms Båtsnickeri. Andréas Millde, Petter Tjikkon m fl båtbyggare på Stockholms Båtbyggeri har ju på senare år seglat upp som det kanske viktigaste centret för träbåtsreovering i Stockholm. Dom berättar om aktuella reoveringar och annat intressant för träbåtsägare. Kaffe och kaka serveras. Stockholms Båtsnickeri ligger i Fisksätra Marina, på väg ut till Saltsjöbaden. Med bil åker Du över järnvägen i Fisksätra och Du är framme efter ca 25 meter. Saltsjöbanan från Slussen

till Fisksätra Station och 3 minuters promenad är också ett bra val. Avgift 50 kr i vilken kaffe och bulle ingår. Anmäl senast söndag 30/11 till a_olsen@swipnet.se, eller 08/51230323, 070/3917522.

Onsdag 4/2 19.00. Färgkväll med Rosten. Hans "Rosten" Gustavsson berättar om båtfärger, med speciell vinkling på alla nya konstiga botenfärger. Rosten driver båttillbehörbutiken Watski Kommendörsgatan, Captains, och gästas till vardags på Folkbåten Olivia. Det inte Rosten vet om båtfärger torde inte vara värt att veta. En kväll både för tursegglaren och kappseglaren. Ta gärna med Dig Dina egna erfarenheter så uppstår en intressant diskussion. Plats Vikingarnas SS' klubbhus på Djurgården. Avgift 30 kr inkl kaffe och bullar. Anmäl senast söndag 1/2 till a_olsen@swipnet.se eller 08/512 303 23, 070/391 75 22.

27/2 -8/3. Båtmässan Allt för Sjön. Vi jobbar på att få ställa ut F SWE 2, och kanske någon mer Folkbåt, men i skrivande stund är ingenting klart. Håll en koll på hemsidan.

STYRELSEN OFK



Lars-Gunnar Lindberg
med gastarna
Rosten och Lasse

V Ä S T K U S T E N

Kiel Classic Treffnen

Sista helgen i september brukar vara ett lämpligt tillfälle att avsluta seglingssäsongen. Så gör man även i norra Tyskland, i närheten av Kiel, fast de vädermässigt ligger ca 4 veckor efter oss. Det är Missunder Yacht Club som står för arrangemanget tillsammans med Marina Brodersby, som bygger de eleganta Kiel Classic motorbåtarna. Träffen brukar locka ca 20 Folkbåtar och 10-15 Kiel Classic i varierande storlek. Upplägget är 4 ganska korta seglingar och en avslutande lagsegling, där de fyra bästa båtarna möts. Motorbåtarna får inte delta i seglingarna utan används för åskådarna som äter, dricker och mår gott medans Folkbåts-seglarna njuter av hård konkurrens.

Eftersom en av oss är skandinavisk importör av de läckra Kiel Classic motorbåtarna blev vi inbjudna till detta trevliga arrangemang. Vi tänkte att det kan ju vara bra att möta lite nytt motstånd, särskilt när det nu äntligen kommer en Guld Kopp till Marstrand nästa år. Så vi satte oss i bilen, pluggade in Ipoden (blandade spår) och drog iväg. Vår målsättning var att inte komma sist i någon segling. Vi hade hört att några av de bästa tyska seglarna skulle vara där så vi måste skärpa oss. Vidare så ville vi locka några tyskar till Guld cupen i Marstrand.

Efter några timmar med oavbruten groovy soul/funk musik i öronen kom vi fram till ett mysigt litet samhälle som heter Missunder. Det ligger ca 30 km nordväst om Kiel, där Schleifjorden är som smalast. Färjan över fjorden tar ca 1 minut och det ligger ett trevligt värdshus på varje strand. Vi valde det på andra sidan, där även varvet som bygger Kiel Classic båtarna ligger. Trots den sena timmen välkomnades vi av några glada folkbåts-seglare som bjöd på öl och ville snacka segling. Det visade sig vara helgens favorit vi träffade, en segelmakare vid namn Niels Springer. Det hela slutade med att vi satt med en öl i nypan i hans självbyggda "pilot cutter". Denna



Åskådare under Kiel Classic

cutter är ingen traditionell tung båt. Den är ultra lätt, byggd med epoxi och oregon pine, med 2,60 m djupgående och en enorm gaffelrigg med kolfiber mast. En fantastisk båt. Hela den långa resan hade redan betalt sig. Men det skulle bli bättre.

Nästa morgon, som var en lördag, började med dimma som satt både innanför och utanför ögonlocken. Vi hade fått låna en båt som skulle vara snabb och vi hade fått en lokal förståga med oss vi namn Mark Jansen. Mark behövdes verkligen för dimman kunde lätt tävla mot den som Gustav den andre Adolf mötte vid Lützen.

Nåväl vi hoppade ombord och noterade omedelbart att förstaget saggade något enormt, likaså sidovanten. Hela masten svajade fram och tillbaka när vi rörde oss i båten. Det här var ett helt annat trim än det vi har i SWE 1359, så vi beslutade oss för att köra med tyskens segel, Doyle/Raudaschl. Nån lärdom skulle vi väl kunna få från detta trim.

Vi seglade omkring i Lützens dimma i ca en och en halv timma innan vi kunde skönja startfartyget. Så helt plötsligt tittar solen fram och dimman skingras. Fram träder ett vackert landskap med skogar, ängar, flotta villor

och ett litet slott som i själva verket är en internatskola. Vinden blåser med ca 3 m/s från nord ost, tvärtemot prognoserna som hade lovat sydväst.

Nu kommer den tyska ordningen till pass. Förberedelssignalen går och 19 Folkbåtar börjar formatera sig kring en startlinje som verkar vara ungefär hälften så lång som den vi har i Långedrag, där vi är max 8 Folkbåtar. Startlinjen är perfekt lagd och det blir ingen tjuvstart. Vi gör dock en urusel start och är antagligen sist över linjen och tvingas omgående gå över till babord som enda båt och tvärt emot vår beslutade strategi. Vi får dock i allfall ganska ostörd vind så vi koncentrerar oss på att få upp farten. Peter får lägga upp taktiken och Mark håller koll på konkurrenterna. 2:a halvan av första kryssen blir riktigt bra och vi kan runda mitt i fältet. Vi försöker ligga kvar i en vindfåra på första länsen och gå så lågt som möjligt direkt efter rundningen. Detta visar sig vara rätt då de flesta ville göra en stor "överbåge" och parkerade därmed i lite sämre vind. Vi slank förbi några båtar och sedan var det en ganska lam kryss utan större möjligheter. Vi slutade 8 i denna första segling. Eftersom vi slapp stänga grinden var vi nöjda med placeringen.

Sedan vred vinden 180 grader och ökade till ca 5m/s. Funktionärerna var väldigt alerta och vips var banan vänd. Så följde ytterligare tre seglingar i rask takt där vi placerade oss som 15, 4 och 8:a. Den sista 8:an hade vi nog inte behövt få eftersom vi frivilligt tog på oss ett straff som vi i normala fall inte skulle ha accepterat utan protest. Men eftersom vi var inbjudna så vill vi ge ett trevligt och ödmjukt intryck ;) Detta innebar att vi blev 8:a totalt och därmed slapp vi segla lagseglingen.

För att sammanfatta de 4 seglingarna som vi gjorde så kan vi konstatera att; a) Tyskarna seglade lågt men mycket fort. Vi hade mycket bättre höjd att ta till, med fart, när det behövdes. B) Vi startade inte bra någon gång och riktigt uselt två gånger. C) Att ha riggen så löst funkade bra till dessa segel och i denna (lätta) vind. Speciellt på länsarna då ingen åkte ifrån oss utan vi kunde plocka några på varje. D) Vi hade svårt att hitta de olika växlarna för fart då vinden kom och gick på denna "sjö". När det lättade ur räckte det inte med att släppa på skot för att trimma om utan fockfallets spänning var central för att bibehålla farten i lättare vind. E) Tyskarna skriker som expressegelare vid rundningar... :-)

Efter seglingarna blev det trevligt eftersnack i hamnen hos Marina Brodersby. Prisutdelning och regattamiddag blev det också i en av marinas hallar. De 8 främsta fick pris och huruvida detta var "riggat" för att hedra de tillresta svenskarna eller ej förtäljer inte historien.

Hur gick det då får den förhandstippade favoriten Niels Springer? Han slutade som tvåa strax efter GER 466, Walter Furthmann, hela resultatlistan hittar ni på <http://www.miyc.de/kiel-classic-cup-siegerehrung-2008.htm>.

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att det var en trevlig och välarangerad regatta med duktiga och ambitiösa seglare. Vi fick en del nya vänner och säkerligen kommer vi att få se några av dem på Marstrandshjorden nästa sommar.

*Vid rodret Pelle Fälth
Vid skoten Peter Källström
Vanligtvis i SWE 1359, Kerstin*

Soliga vårseglingar, ruskiga höstseglingar. (Ruskigt spännande alltså...)

Nu när båten står på land och pressen ligger som den ska kan man fundera lite.

Höll de nya spanten? Låcker däckets fortfarande? Fungerar snurran?

Duger seglen en säsong till?

Hur var det på västkusten under vår, sommar och höst egentligen?

Vårserien på Långedrag, var en riktig höjare. Kappsegling i solsken och lätt vind är inte så lätt som det kan verka. 7 Folkbåtar deltog och bäst lyckades SWE 1314 Janne Utbult, Annika Gard och Gillis Wendt.

Mitt i semestern seglades DM på Marstrand. 5 tappra deltog och bäst lyckade SWE 1299 Pär o Kerstin Björfjäll. Bra träning för här blir det både SM och guldpokal 2009.

Sen var det dags för Tjörn Runt som startade i en nästan obefintlig nordvästlig vind, lyckligtvis var strömmen också svag så vi rörde oss sakta framåt tills vi efter cirka 2 timmar befann oss väster om Brattön, där dagens första rejäla propp uppstod med något hundratal båtar som sakta började segla baklänges i den nu nordostliga "vinden", den proppen löstes upp först när vinden började likna sydost, sedan följde en lättvindskryss genom Hakefjorden i en vind som ökade något, både i riktning och styrka, därefter en odramatisk sträckbog upp till Kyrkesund där nästa spektakel utspelade sig, Helena T lyckades fota samtliga Folkbåtar som passerade här under årets happening. I Helenas blogg kan man läsa följande: Förutsättningarna är alltså: 60 meter smalt sund, de 500 båtarna skall passera från söder mot norr, den södergående strömmen är ca 5 knop, det blåser inte alls vid vattenytan men virvlar runt bergen. Bär av! Det blev ett långt Tjörn Runt där Hakefjorden var rekordlång (nästan 7 timmar), spirbomen var aldrig ens uppe på däck och vid starten var vi helt inställda på att vi skulle bryta under eftermiddagen och motorera hem, men så blev det nu inte.

Så här gick det i Folkbåtmatchen:

1. 1299 Pär Björfjäll, Kerstin Björfjäll, LdSS

2. 830 Göran Börjesson, Pontus Forsberg, Jörgen Knutsson, BKSS
3. 1233 Per Börjesson, Peter Härröd KKKK
4. 374 Sven Lindqvist, STSS
5. 1280 Curt Andersson + söner, SSF (DNF) 1335 Kjell Johansson, Lenart Karlsson, Christer Selin, LdSS (DNC) 401 Anders Brattgård, SSVÄ

Höstregattan samlade 5 besättningar. Tre korta, händelserika, täta och roliga seglingar där det aldrig skiljde mer än en minut mellan första och sista båt. Vinden var lätt, varm och skiftande, sommarn behöll sitt grepp om västkusten.

SWE 1359 Pelle Fälth Peter Källström och Victor Källström seglade snabbast.

Höstserien fick ut de flesta på vattenet trots regn och rusk, totalt 8 båtar deltog. Otroligt spännande ända till slutet. Inför höstseriens sista segling ligger de tre första båtarna (1314, 1299 och 1359) på samma poäng, hela världen håller andan... SWE 1359 spikar sista seglingen och tar hem serien.

Närmast väntar Årsmöte för flottillen den 18/11 kl 18.30 i LSS klubbhus.

PER BÖRJESSON



Skön vals på Mysingen – SM inifrån

Haninge Jolleseglare genomförde i slutet av juni ett i det närmast perfekt arrangemang till glädje för de 25 anmälda ekipage som ville vara med och dansa. Ann Malmberg i F 1273 kom till exempel mest för att träffa andra glada entusiaster i sina fina folkbåtar. En del andra seglare kom helt enkelt för att VINNA...

Frågan är varför man ställer upp i ett SM. En handfull båtar slåss om segern, vi andra då?

Personligen njuter jag av (kapp)-seglingen i sig och blir jätteglad för en och annan placering bland de bästa. Och inte blir jag så deppig av de mer mediokra insatserna. Det finns alltid något att glädjas åt! Vi var ett helt nytt team ombord på 1269 i årets regatta – en glad göteborgare i form av Göran och en lika glad Gert från Lidingö. Vi firade vår gemensamma utveckling ombord som kröntes med en sjätteplats i racet med den hårdaste vinden! (Och vi rundade första seglingens första kryss som tvåa – sådant kan man glädjas åt!)

Precis som jag tror att alla (utom de mest hårdföra vinnarskallarna) unnade gentlemännen med tomteluvorna i den trävackra 984 att runda först både en och två gånger i den friska vinden under dag 2! Bra jobbat Staffan, Rolf och Mats!

Folkbåtsprofiler

Folkbåtsseglare är sköna lirare – kolla bara vad mer vi fann på banan:

SJÖBUSARNA seglar rutinerat efter att ha härdats i rundningar med toppbåtar från Danmark och Tyskland under otaliga Guldpokaler. De vill gärna att andra ska väja för dem, speciellt när de seglar för babords halsar!

DOKTORN, lättvindsgurun som dejsar lite i friskare vindar. Spiken i det lätta föret sista dagen kändes på något sätt skönt för hela fältet!

BIOVITRUM, trevliga grabbar från pillerindustrin som har topplaceringar i sig, men generösa nog att låta andra ta för sig.

MOTALAEXPRESSEN som vunnit förr och ville göra det igen, seglade mycket fort – ibland dock åt fel håll.

STORSJÖDJURET tog hem focken från NEXT och en del framgångar, speciellt när det blåste. Kul med Östersundare på Mysingen!

JURISTERNA seglar snällt och korrekt. De har nosat på SM-guldet både en och två gånger, men var lite rostiga denna gång.

SEGELMAKAREN har de bästa seglen och ofta den bästa farten – ibland för snabbt över startlinjen!

DUBBLE MÄSTAREN kom smygande som en outsider och slog alla utom dem han slog i fjol!

VINNARSKALLARNA seglade jämt och fint längst fram mest hela tiden – utom i sista då man ville segla det enda ekipage, som kunde hota deras seger, ned i källaren.

HULDAS KARIN förvånade sig själv med att vara som allra bäst när det gäl- ler – trots ringrost!

GITARR- OCH SÅNGVIRTUOSEN var ett toppgång även på banan. Lite för snälla tyckte alla som såg dem släppa fram sjöbusarna till seger i första seglingen.

SKÄRGÅRSDOKUMENTATÖRERNA med tysk accent seglade stabilt och hade det mysigt i sittbrunnen även vid bryggan!

BÄTLIVSSKILDRAREN trivdes i sin vackra träbåt på sjö och land, på pub och bryggan!

GYSARNA trimmade för lättvind när det friskade i och blev genast besvärliga att tampas med på banan!

VEGASNITSAREN visade klassen ju längre regattan fortskred.

1255 OCH 1290 vänslades lite väl mycket i samband med en kryssrundning - men det löste de vackert på land efteråt.

DE TRÄGNA OCH FORNA VINNARNA seglade upp sig storligen när mellanvinden var ett faktum – en liten kontrovers vid målgång dagen innan slutade i rätten och de fick rätt.

LAGKAPPMÄSTAREN är alltid vass och glimtar till, men extra ödmjuk på banan denna gång.

DANSKEN var från Nacka och seglade väl under dagarna tre!

ROCKIES gladda alla med sin positiva närvaro. Om de studerar rävarna

ett tag kommer de att piska mattan med det gamla gardet om några år.

HANDELSBANKEN hade ingen hel storbom dag 1 – men kom ut dag 2 och 3 och vann kämpapriset med den äran!

Strapatser i skogen

Och så har vi Fina Lina – detta gråa ekipage med de färgstarka seglarna Hans, Paul och Håkan! Samma fredag som en finsk folkbåt mastar av på Kanholmsfjärden, får Lina ont i masten på Mysingen. Ett beslag går sönder, masten håller på att ramla, men snabba manövrer får den att bara bli böjd. Ned med storen och in i hamn för bara focken.

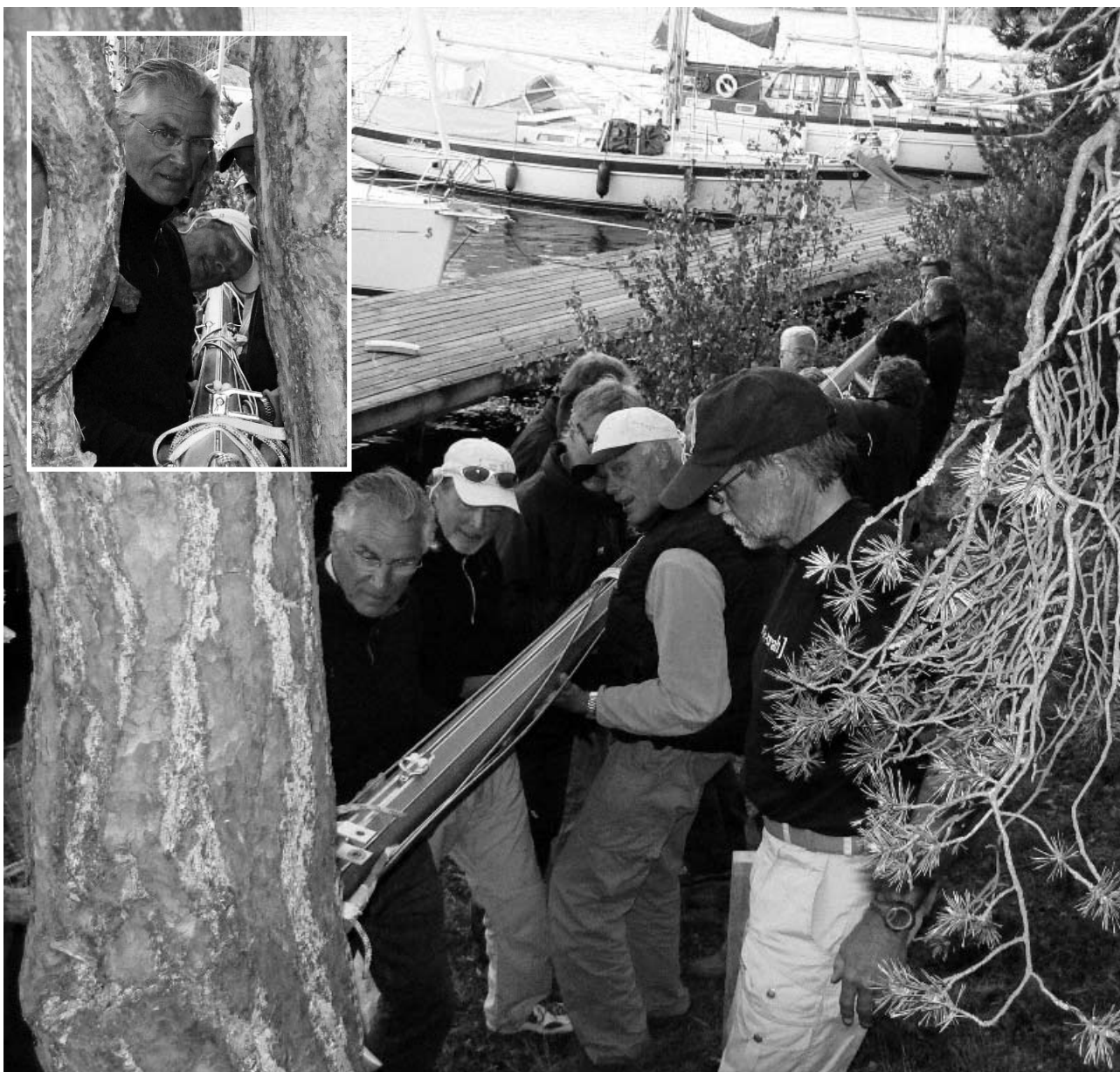
I det trånga hamninloppet blir det svårt att hålla höjd och fart med bara focken och de driver ned mot lälandet. Men räddningen är på väg – hela armadan har nu avslutat racet för dagen och är på väg in. Men vad händer? Två båtar seglar bara förbi den nödställda – jag skriver inte vilka det var som syndade, men sjömansmässigt var det inte.

Charley, med stort oskarshamnshjärta, såg det prekära läget och tog rodret från Donald som flinkt hanterade tampen från Lina och bogseringen genom den trånga passagen blev ett faktum. Charley belönades sedan storligen för detta på prisutdelningen.

Väl inne i hamn kan linagänget bara begrunda sitt öde. Trasig mastfot och krokig mast, försäkringsbolag, inget mer SM och ingen skön hemsegling...

Masten måste i alla fall ned, så efter nya mödor med läckande motor som inte startade, paddlade de till mastkranen – Görans Leuhusens vackra Wasa 38. Masten kommer ned och strax så kommer Sven Matton förbi. Med sakkunnig blick ser han vad som bör göras.

På dagens prisutdelning för ”Daily First” ställer sig Sven upp och berättar att vi tillsammans kan fixa Lina. 25 gubbar befinner sig senare i skogen, glada av goda drycker, med en folkbåtsmast. Johan Haasum leder styrkorna in mellan tallarna, finner två



som står rätt och operation rätning av mast kan börja. Johan fungerar som mastlikspanande coach medan Sven håller i helheten. Det lyckades över förväntan!

Mastfoten fixade Sven m fl lätt och sedan närvarade de flesta vid påmastningen och firade tillsammans att vi fått tillbaka Lina på banan. (Som redan i första seglingen dagen därpå blev besvärlig att rå på för många!)

Sven fick förstås en officiell eloge vid den stora prisutdelningen för sitt goda ledarskap.

Stjärnglans

Svensk mästare i folkbåt 2008, för första gången efter många försök, blev

Lasse Köhler, Yvonne Jergard. Men de måste ta ombord en gammal världsmästare för att lyckas – Bert Höijer!

Ett stort grattis till alla tre!

Efter prisutdelningen vankades det grillat kött, öl och gemenskap. Dock var det glest mellan borden på den stora gräsmattan. Hursomhelst precis när alla ätit upp kom något som lyst med sin frånvaro under hela regattan – ösregnet!

Perfekt tajmat sa Anders, Donald och Charley som spelade upp med dragspel, gitarr och klarinett när alla ändå hade packat ihop sig i det lilla tältet! Sköna låtar blev det och trevlig allsång uppstod på Utö. En speciell stund blev det när PAJ greppade gitar-

ren och sjöng om hur allas dröm om att gå långt ut på rätt kant förvandlas till mardröm när vinden vrider med... Mycket gemensamt lidande i den framställningen!

Till slut återstod bara puben och när det var klart räddade Åke oss: ”Jag har ett boxvin på min veranda med solnedgång och aftonrodnad mot den blanka Mysingen – vill ni med?” Alla som var i närheten följde med och njöt länge i stjärnglansen som folkbåtsseglare!

Länge leve folkbåtslivet!

PER HÖRBERG
F 1269

Resultat SM 2008

Plac.	Båt	Besättning	Ort	Klubb	1	2	3	4	5	6	7	8	Tot.
1	SWE 1346	Lasse Köhler Bert Höjjer Torkel Wollfeldt	Lidingö	KÅBS	3	3	1	3	2	9	2	(19)	23
2	SWE 1358	Donald Bratt Torben Cederberg Carl-Åke Lagergren	Rönninge	VSS	4	4	5	1	5	11	(18)	1	31
3	SWE 1339	Klas Andersson Hans Asklund Johan Andersson	Brokind	SSV	8	1	3	12	1	5	(14)	2	32
4	SWE 1323	Lars-Gunnar Lindberg Hans Gustavsson Per-Olof Johansson	Gustavsberg	VSS	1	2	2	9	3	14	3	(17)	34
5	SWE 777	Thomas Niejahr Henrik Spångberg Ulf Boman	Bromma	VSS	(16)	5	8	4	4	2	8	9	40
6	SWE 1274	Per-Arne Johansson Ulf Olsson Håkan Allgurén	Karlshamn	KSS	2	(15)	14	2	6	1	11	6	42
7	SWE 1311	Johan Rasin Erik Holmer Bosse Lindström	Bromma	VSS	5	6	11	5	(16)	4	16	3	50
8	SWE 2	Anders Olsen Per Wernegård Johan Wernegård	Vallentuna	VSS	6	7	13	(16)	7	16	1	4	54
9	SWE 1303	Bengt Jarfelt Ola Zetterberg Björn Andersson	Solna	VSS	9	12	7	6	(17)	7	9	5	55
10	SWE 1257	Lars Englund Carl Englund Michael Englund	Saltsjöbaden	SBK	13	9	12	(14)	11	3	6	7	61
11	SWE 1271	Åke Ljungqvist Joakim Pettersson Urban Ring	Bromma	SSK	15	11	6	11	9	12	4	(16)	68
12	SWE 1355	Claes Hoglert Leif Ahlqvist Niels Hedin	Östersund	STOSS	(OCS)	10	4	7	12	15	15	10	73
13	SWE 1354	Stellan Nilsson Anders Johansson Pelle Larm		HASS	10	8	15	10	8	10	(22)	12	73
14	SWE 1269	Per Hörberg Gert Andersson Göran Leuhusen	Lidingö	VSS	7	13	10	(15)	14	6	12	14	76
15	SWE 1000	Johan Haasum Lars Björk Sven Matton	Ljusterö	GYS	12	19	17	8	10	(DSQ)	10	11	87
16	SWE 984	Staffan Bellander Rolf Stenius Mats Milbourn		SBK	20	16	16	17	15	8	(21)	13	105
17	SWE 1290	Hans Torlén Hans Jelf Kjell Torlén	Nacka	KSSS	17	18	(19)	19	18	13	13	15	113
18	SWE 1255	Lars Ernqvist Torgny Ander Bertil Danneman	Saltsjöbaden	SBK	19	17	9	13	DNC	DNC	7	(OCS)	117
19	SWE 1266	Hans Danielson Paul Danielson Håkan Sjökvist	Oskarshamn	FIBK	11	14	(DNF)	18	13	17	DNC	DNC	125
20	SWE 1305	Jan Björnberg Kersti Bjurling Alexander Hammar		VSS	(OCS)	23	21	DNC	DNC	DNC	5	8	135
21	SWE 1375	Johan Edqvist Pär Johansson Patrick Edqvist	Stockholm	VSS	18	(22)	22	22	20	19	17	18	136
22	SWE 449	Curt Gelin Ann Malmberg Lars Gelin	Täby	VSS	14	20	18	21	21	18	(DNC)	DNC	138
23	DEN 761	Stefan Lagevald Stefan Adolfsson Anders Engvall	Nacka	SSG	(21)	21	20	20	19	20	19	20	139
24	SWE 1351	Tillmann Buntz Peter Håkansson Karin Nilsson-Kelly	Hamburg	VSS	22	(24)	23	23	22	21	23	21	155
25	SWE 1273	Eva Käverud Leif Malmberg Claes-Göran Classon		HIF	(DNC)	DNC	DNC	24	23	DNC	20	22	167

Guldpokalen 2008

Efter att ha vunnit Stockholms-DM och nått ett hyggligt resultat på SM närde vi vissa förhoppningar när vi lastade SWE 2 "Jo-Jo" på trailer i Västervik i mitten av juli och startade den långa resan mot Flensburg. Redan efter några mil insåg man att de breda och fina vägarna i Småland inte är så släta som de ser ut. Har man en trailer lastad med två ton Folkbåt bakom sig infinner sig snart känslan av att köra på en tvättbräda oh jag förstod varför Anders ville komma ut på motorvägen så snabbt som möjligt. Efter tre timmars skumpande kom vi i alla fall dit och kunde lägga om till en mera sydlig och behagligare kurs. Det rullade nu behagligt och så småningom var det dags att börja tänka på en trevlig natthamn. En skylt strax norr om Ljungby som pekade mot "E 4:ans camping" såg lovande ut och vi lämnade motorvägen. Vi fann en idyllisk campingplats vid stranden av den rätt stora sjön Vidöstern och under lätt förvånat men respektfullt överinseende av en hop tyska turister backade vi in "Jo-Jo" på en ledig plats mellan husvagnarna. Aktern mot vattnet och perfekt sjöutsikt, det kändes ungefär som vanligt i en vik i skärgården. "Jo-Jo" tilldrog sig förstås tillbörlig uppmärksamhet, inte minst från campingägaren själv och hans kompisar som höll på att renovera en gammal träbåt på stranden och den gamla Seagullmotorn gav upphov till många igenkännande kommentarer och leenden. Sedan var det skönt att kliva upp i sittbrunnen och njuta av kvällste och solnedgång över Vidöstern samtidigt som man kunde iaktta husvagnsfolket lite från ovan och nog kände vi oss litet stolta över vår gamla, vackra båt. Efter en god natts sömn i den skyddade viken var det dags att dra vidare. Vi valde att ta vägen via färjan mellan Hälsingborg och Helsingör vilket



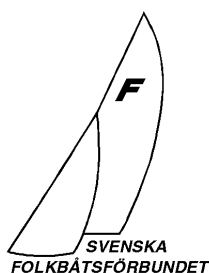
tvingade oss att passera väster om Köpenhamn där motorvägen tydligen är under permanent ombyggnad, men efter några mils skumpande lugnade det sig och färden över Själland och Fyn gick snabbare än väntat och vi förstod att vi skulle vara framme i Flensburg redan till kvällen vilket vi inte hade räknat med.

Väl framme i Flensburg visade det sig att segelklubben i själva verket låg i Glucksburg dit vi hittade efter visst besvär och med hjälp av en inte alltför klockren vägbeskrivning av redan anlända svenskar. Glucksburg var en rätt fashionabel och välmående liten stad uppbyggd kring ett gammalt slott och några badhotell. Här hade FSC en mycket fin och välutrustad hamn- och varvsanläggning med ett magnifikt klubbhus. Vi togs emot av den eminate värden Franz Nickel som med en fantastisk serviceanda och initiativförmåga stöttade oss hela veckan. Nationsvisa tätläger växte snabbt upp och stämningen steg inför de stundande tävlingarna. FSC:s arrangemang präglades av tysk noggrannhet och perfektionism och ser man till vad fick för startavgiften bör sponsorernas bidrag ha varit omfattande. Höjdpunk-

ten på de sociala arrangemangen var ett besök på Glucksburgs slott med god mat och dryck. Själva tävlingen då? 69 båtar var anmälda varav sex svenska. Tre besättningar från USA var de mest långväga gästerna. Våra förhoppningar om sportslig framgång kom delvis på skam. Det blåste hårt hela veckan och det passar inte en gammal dam som "Jo-Jo". Det var långa och tuffa race där vår nationellt mest meriterade seglare, och årets svenske mästare, Lasse Köhler med gastarna Janne Björnberg och Thomas Niejahr lyckades bäst av svenskarna med en 13:e plats totalt. Bra gjort! I toppen var det tyskar och danskar och en av de tre amerikanerna. Den 994, Sören Kästel med besättning från Skalskör Amatör SK, fick nöjet att dricka champagne ur den 1 kg tunga pokalen av rent guld. Men vi fick också pris – för äldsta båt!

OLLE SVERNELL SWE 2 Jo-Jo

Resultatlistan hittar du på
[www.fsc.de/regattenraces/
gold-cup-2008/results.html](http://www.fsc.de/regattenraces/gold-cup-2008/results.html)



VI TACKAR VÅRA SM-SPONSORER 2008



Next Sails
- vinst genom fart och höjd



Stolp-Ekeby

Träbåtsrenovering



BRATT
TRADING

The world's leading brands of Professional Hair Tools under one roof

GYNNA VÅRA SPONSORER – DE GYNNAR OSS!

FOLKBÅTSFÖRBUNDET SÖKER SM-SPONSORER 2009

Snart är det sommar igen och då ska vi ha en ny härlig SM-seglarfest med generöst prisbord. För detta krävs sponsorer och vi ber nu samtliga medlemmar om hjälp att hitta villiga sponsorer till SM-tävlingarna. Känner Du någon granne, arbetsgivare, kund, leverantör eller annan som Du kan påverka att bli SM-sponsor?

För det facila priset av 2.000:- erbjuds annonsplats under rubriken "SM-SPONSORER 2009" i alla utgåvor av Folkbåtsnytt samt publicering på förbundets hemsida under ett år.

Hur blir man då sponsor?

Enkelt, Du kontaktar någon Du känner i förbundet eller så vänder Du dig till vår sponsoransvarige: Svante Svensson.

Kontaktuppgifterna finns på hemsidan och i Folkbåtsnytt.

Guldpokalen i Flensburg 2008

– en vådlig resa

Lördag 12/7. Olivia, SWE 1323, stod välputsad på sin trailer och jag vek ihop mina våtslappor och beundrade den fina bottenytan. Äntligen var det dags för Guld-pokalen och den skulle seglas i en trång vik utan strömmar. Det skulle säkert bli kortbralleväder, soligt och måttliga vindar.

Söndag 13/7. Kl 06.00 drog jag iväg från Värmdö med min gamla Jeep med Olivia på släp. Jag hämtade upp Lollon och Rosten (Per-Olof Johansson och Hans Gustavsson) i Årsta och snart var vi på rull söderut på E4:an.

Bilen gick som en klocka och vi lyssnade på 60- och 70-talsmusik som jag laddat den för färden nyinstallerade bilradion med. Tompa Niejahr ringde och vi konstaterade att han, Janne Björnberg och Lasse Köhler låg ca 10 mil bakom oss.

Vi stannade som vi brukar göra i Ödeshög för att tanka och en kaffepaus. Vi var snart på väg igen och invid Ljungby var det dags att tanka och äta lunch. Vi körde av vid ett rastställe och när farten minskade upptäckte vi att kylarvattnet kokade i motorn.

Jag hade kollat olja, vattennivån innan avfärd. Vad hade hänt? Vi upptäckte att säkringen till den elektriska fläkten hade gått sönder. Vi kopplade elfläkten direkt till batteriet så att den gick hela tiden och fyllde på vatten. Nu skulle det säkert gå bra – vi körde en mil och körde av från E4:an för att kontrollera. Samma visa, motorn kokade så att det ångade. Janne Björnberg som kan det mesta slöt upp och konstaterade att topplockspackningen gått sönder. Jag ringde efter en bilbärgare som snart var på plats. Vi stod i en avfartsbacke invid E4. Bilbärgaren drog upp Jeepen på sitt flak och kopplade Olivia till en dragkrok. Vi satte oss i Jeepen och såg ut över den sargade småländska skogen på väg till en verkstad inne i Ljungby ca 20 km. Jag satte omgående igång och ringde runt för att hitta en lämplig dragbil att

hyra. Min dotter hjälpte till hemifrån med Internet-sökning. Vi hittade en bil i Värnamo, Apladalens Bil. Jag andades ut!

Efter ca 10 km stannade bärgningsbilen mitt på en raksträcka – vad nu då? Vi vände oss om och såg kraftig rökutveckling från släpet. Ingen hade tänkt på att släppa handbromsen på trailern. Mörker!

När vi kom fram till bilverkstan så hissade vi upp trailern och konstaterade att två hjullager hade skurit. Jag hittade en stålpelare som jag tänkte dunka mitt huvud mot men jag samlade mig och ringde Apladalen och avbokade hyrbilen.

Vad göra? Vi hade rådslag – vi hyrde en minibuss, stoppade in seglen och utrustning – vi kanske kunde hyra en folka i Flensburg alternativt endast njuta seglingarna som åskådare. Färden gick vidare – först litet dystra, men sen – vi har ju semester på väg söderut. Klockan 24.00 var vi framme till bostaden vi hyrt, en perfekt våning 10 minuter från segelklubben.

Måndag 14/7. Vi åt frukost på segelklubben och berättade om vår resa. Tompa som är glad optimist hade snart hittat en kontakt som just sålt sin gamla slitna plastfolka, fd skolbåt, för 5.555,55 euro till en kille i sydtyskland, Essen. Den nye ägaren skulle komma påföljande helg och hämta båten. Vi fick låna båten och snart hade vi lyft upp den och försökte slipa boten vilket var omöjligt eftersom den mest liknade en gammal grusväg.

Tisdag 15/7. Två race var planerade och vi styrde ut med den gamla folkan – vi var med och seglade guldpokalen. Det regnade inte än men det var kallt och blåsigt, höstväder. Vår strategi var att starta i lä för sedan slå över på styrbordsidan av banan.

Vi seglade på babordsidan av banan och Lollon upptäckte att vinscherna hade skurit.

Det blåste 10-12 m och det gick dåligt vi kunde inte slå när vi ville eftersom det tog minst 10 minuter innan Lollon fick hem på focken. Vi stängde inte grinden men det var inte långt ifrån. Race 2 var inte att tänka på - in till klubben, fixa vinschar och nya block.

Onsdag 16/7. Nya tag i dåligt och blåsigt väder. Race 3 vi låg med en hygglig placering strax nedanför linjen 10 sekunder före start. En tysk försökte tränga sig in nedanför oss – han fick spegelvind från båten som låg nedanför oss. Den trängande tysken tappade kontrollen på sin båt och slog över på babord och körde med full fart in i vårt roder som bröts av som en tändsticka.

Vi försökte med viss framgång styra undan med enbart seglen och blev snart upplockade av sjöräddningen som drog oss in till segelklubben. Vi satt i båten med var sin öl och gapflabbade. En sån otur som vi haft är inte möjligt. Det var litet Harrisburg över det hela. Sådant är inte sannolikt. Efter protestförhandlingar visade det sig att den skyldige tysken kom från Essen.

Rodret var ett gammalt ruttet plywoodroder och den nye ägaren av vår lånade båt skulle få ett nytt plastroder, tack vare otursföljda seglare från Stockholm.

Vi var med på en trevlig fest på kvällen och kände oss nöjda med att få åka hem påföljande dag.

Torsdag 17/7. Vi lastade nödvändiga drycker och satte kurs norrut. Så småningom och många kronor fatigare fick jag hem både bil och båt.

Denna resa kommer vi aldrig att glömma.

LARS-GUNNAR LINDBERG
Olivia SWE 1323

NFIA-NYTT

Vid årsmötet i Nordic Folkboat International Association i somras beslöts följande:

- Man får segla nationellt mästerskap med endast 2 personer ombord om detta står angivet i seglingsföreskrifterna och inbjudan. (Man måste dock segla med det antal ombord som man anmält förstås – man kan inte anpassa antalet gästare efter vädret.....). För Guldpokalen gäller fortsatt att det ska vara 3 personer ombord.

- Vid alu-mast får fallen dras inuti masten, men dom måste komma ut ovan däck. En massa andra ändringar av mindre betydelse gjordes i reglerna för Alu-masten. En dansk tillverkare kommer att börja tillverka masten, förutom Benns i Stockholm.

- Hans Torlén från Stockholm valdes till ny Technical Chairman – en tung post. Lycka till Hans!

- Vi fick förfrågan om att ha Guldpokalen i Sverige 2009. (Arrangeras av GKSS i Marstrand, se annan plats i tidningen!)

AO

Ny tekniskt ansvarig i NFIA:s styrelse

Jag heter Hans Torlén och valdes vid NFIA:s möte i Flensburg i juli till ny "technical chairman" efter Kjell Fogde som valt att kliva av efter lång och trogen tjänst.

Mitt ansvar blir att hålla samman Tekniska kommittén, representera den i styrelsen och naturligtvis, tillsammans med den hantera frågor som är av direkt teknisk natur. Tekniska kommittén består nu av: Gunter Ahlers, Kay-Enno Brink samt Per Jörgensen. De ärenden som behandlats den senaste tiden är bland annat en anpassning av klassbestämmelserna gällande aluminiummasten. Denna anpassning är nu beslutad och det innebär att det kommer att finnas minst två leverantörer av aluminiummaster. Förutom vissa små förändringar är det värt att nämna att det nu är tillåtet att dra fallen inne i masten och ut över däck.

Förändringen kommer att läggas ut i "Class rules" på NFIA:s hemsida samt även i våra klassregler som finns på hemsidan.

Jag ser fram mot detta uppdrag som känns som en balansgång mellan att behålla Folkbåtens unika karaktär och att utveckla den så att båten håller sig modern och lockar fler seglare.

Lite kort om mig själv: jag skaffade min första Folkbåt nr 119 för mer än 30 år sedan, varvid alla förstår att jag numera har nått vuxen ålder (58 år).

Efter F119 blev det sedan ett långt hopp med många andra båttyper tills jag för fyra år sedan fick ett återfall som håller i sig. Jag köpte då F 1290. Marelin (en blandning av Marilyn och mare) har blivit en mycket kär vän, för hela familjen, och används ganska flitigt, mest som kappsegelare men också för kortare turer med övernattnig.

Anledningen till att det blev en Folkbåt igen är lite speciell, jag hade länge funderat på att skaffa mig en dagsegelare att ha ute vid vårt fritidshus på Ingmarsö i Stockholms skärgård. Men ni vet hur det är man drar på det och kommer inte till beslut. En dag står jag och tittar ut över fjärden, det är en solig dag och vinden känns perfekt. Dock noterar jag att nästan alla segelbåtar går för motor med stolta skeppare bakom ratten. Mitt bland alla dessa båtar ligger det en liten vacker båt och kryssar, stolt, och seglar nästan lika fort som segelmotorbåtarna. Visst var det en Folkbåt och just då bestämde jag mig för att det var dags att bli Folkbåtsägare och Folkbåtssegelare igen.

Det tog ett par år innan jag hittade Marelin men när hon dök upp så slog jag till direkt. Det har jag aldrig ångrat en enda sekund. Det är kul, enkelt och faktiskt också ganska billigt.

Om någon vill kontakta mig som NFIA- representant eller av andra skäl så är det bara att ringa 070 5170949 eller maila hans@torlen.se

Segla väl
Hans Torlén



FOTO: GÖRAN SVENSSON

MER BULLER FRÅN PLÅTSKÅPET

Statistiknördar tycks vi vara lite till mans. Min artikel ”Reflektioner från ett plåtskåp” (Folkbåtsnytt nr 1 2008), där jag presenterade lite statistik kring antalet inmätta folkbåtar, har medfört en och annan läsarkommentar som tyder på det. Samtidigt är det så att man väl en gång lyckats knappa in all hårddata i datorn, vilket är det tunga jobbet, så kan man inte undanhålla sig från det enkla d.v.s. att sortera det hit och dit och på så sätt möjligen få fram lite intressanta samband. Som den notoriske återfallsförbrytaren återkommer jag av dessa anledningar med ytterligare några mer eller mindre relevanta reflektioner baserat på de hos Svenska Seglarförbundet arkiverade mätbreven.

Bohuslänsk dominans

I boken ”Folkbåten – en modern klassiker” konstateras någonstans att det byggdes folkbåtar i trä näst intill överallt i Sverige under 40-, 50- och 60-talen. Seglarförbundets register motsäger inte det påståendet, tvärt om. Samtidigt slås man dock vid genomgång av det senare av den totala dominans som Bohuslän står för. I min tidigare artikel konstaterades att av 1,049 inmätta träfolklor så stod ett kluster om 15 närbelägna varv på norra Orust med omnejd för 351 båtar. Studerar man produktionen längs övriga Bohuslän så finner man att ytterligare 23 varv, många tämligen okända, därutöver

Tabell 1 – Övrig Bohuslänsk produktion

Arendals Båtvarv (Göteborg)	4
Arne Arksunds Varv (Öckerö)	11
Bror Janssons Båtvarv (Fjällbacka)	6
Båtbyggare Kornelius Kristiansson (Rönnäng)	3
Fartygskonstruktioner (Uddevalla)	16
Köpstadsö Båtvarv	3
Lysekils Fiskarskola	3
Lysekils Verkstadsskola	7
Salomonsson & Son (Fiskebäckskil)	5
Sandviks Båtvarv (Göteborg)	3
Sverres Båtvarv (Göteborg)	41
Uddevalla Båtvarv	8
Övriga varv (1-2 byggen)	16

producerat hela 125 folkbåtar. Att därmed nära hälften av den totala träbåtsproduktionen skett i Bohuslän avspeglar nog i stor utsträckning hur den svenska småbåtsindustrin var geografiskt lokaliserad på den tiden.

Av registret framgår föga förvånande att träbåtsbyggnation var ett fenomen som man i första hand hittade i sjönära mindre samhällen och städer, detta gällde inte bara i väst. Bortsett från den av Salén initierade tillverkningen vid Sverres i Göteborg har endast ett begränsat antal båtar producerats i storstadsområdena trots att en stor del av kundkretsen fanns där. I Stockholm exempelvis endast 13 båtar. Helmer Gustafssons Båtbyggeri på Rotholmen, Moranäsvarvet i Neglinge, Torsviks varv på Lidingö och Bliddersbergs Båtvarv står tillsammans för den modesta siffran.

Var det en båt för ”folket” egentligen

Ett flertal dokument har angivit att båtarna som Sven Salén beställde från Sverres Båtvarv såldes till priset kring 4,000 kr per båt. I dagens penningvärde motsvarar det blygsamma 73,000 kr. Det vanliga förr var ju annars att båtar beställdes och byggdes enstycksvis så frågan är hur representativt detta pris var för folkbåtsbyggandet i övrigt. I en artikel med rubriken ”Varvsnytt från Bergshamra” från Norrtälje Tidning daterad juni 1949 (som välvilligt tillställts mig av en annan statistiknörd - Janne Dahl i Uddevalla) skriver reportern:

”Det första NT:s utsände medarbetare upptäckte på varvet var att man där under vinterns lopp uppfört en ny hall för byggande av havskryssare. I byggnaden fanns två mindre segelbåtar. Det är den nordiska folkbåten förklarade varvets förman Gottfrid Ekengren som följde med som ciceron i varvsägaren Elis Anderssons frånvaro. Hr Ekengren berättade vidare att den nordiska folkbåten var en skapelse av konstruktör Iversen som deltog i en nordisk pristävling för konstruktion av folkbåtar. Hans typ, som fick andra priset, blev emellertid den båt som slog igenom och fick benämningen nordiska folkbåten. Den byggs nu i de tre nordiska länderna. Båten är smäcker och lättseglad. Det enda som inte är folkligt är priset som uppgår till ca. 8,000 kr.”

Man kan förstå att Skandinaviska Seglarförbundet på sin tid hade besvär med att reda ut vem som egentligen skulle anges som upphovsman till den Nordiska Folkbåten, många ansåg sig tydligen kallade. Att de i artikeln omnämnda båtarna avser folkbåtarna F350 Mermaid och F380 Cordon Bleu är dock ställt utom allt tvivel, dateringen av klassbevisen stöder det.

Vad gäller Bergshamra Varvs försäljningspris, som sannolikt är mer representativt för beställningar i mindre serier än Saléns, så är det omräknat till dagens penningvärde fortfarande häpnadsväckande lågt. Man får nog använda en annan modell än förändringen i penningvärde om man skall förstå dåtidens prisbild. 8,000 kr motsvarade 1949 hela 16 månadslöner för den genomsnittlige yrkesarbetaren. Omräknat till idag blir det en bit över 400,000 kr. Det avspeglar säkert bättre situationen och förklarar möjligen ett annat dåtida fenomen – amatörbyggena. Av inmätta och i Sverige byggda träbåtar har nämligen nära 8% amatörbyggs (tabell 2).

Rågängen mellan de två sistnämnda kategorierna i tabellen är i och för sig inte kristallklar. När mätbrevet titulerar tillverkaren som ”båtbyggare” har båten medräknats i den näst

Classic Folkbåt

Tabell 2 – Byggarkategorier

	Varv	Båtar
Större varv (>10 båtar)	27	745
Mindre varv (2-10 båtar)	45	191
Varv/båtbyggare med 1 bygge	34	34
Amatörbyggda		79

sista kategorin, om denne anges som ”ägaren” eller exempelvis ”slöjdlärare” har båten hamnat i den sistnämnda. Detta även om man som slöjdlärare Erik Olsson i Limhamn har tre båtar (F427 Eos, F570 Sinkadus och F1065 Lotten II) på sitt samvete. Dessutom har säkert ett antal ”amatörer” byggt båtar under handledning av varv och båtbyggare, båtar som i statistiken hamnat bland de yrkesbyggda.

Att så många båtar amatörbyggts kan förvåna oavsett hur man bedömer ovanstående resonemang. Det måste

rimligen ha inneburit ett såväl komplext som ytterst tidskrävande åtagande. Många löste det uppenbarligen genom samarbete. Mätbrevsregistret avslöjar nämligen att ett stort antal amatörbyggda båtar tillkom på samma platser och vid i stort samma tidpunkter. Riktiga kotterier kan man hitta i Motala (27 båtar), Karlsborg (12), Uddevalla (5) och Eskilstuna/Torshälla (5).

Snabb, snabbare, snabbast

Diskussionerna har nog under årens

lopp gått höga kring frågan om något av varven lyckats bygga folkbåtar som visat sig snabbare än andra. Det har t.ex. påståtts att ”Dragsmarkarna” var snabbare därför att Bröderna Jacobsson tolkat regelverket annorlunda och byggde båtar med smalare akterskepp som släppte vattnet bättre. Eller att båtarna från Williams i Motala var turade på ett sådant sätt att de gav dem ett fartförsprång jämfört med konkurrenterna.

Idag kanske frågan är av akademisk betydelse. De flesta framgångsrika kappseglarna kör med plast även om det finns ett antal iögonfallande undantag varav Anders Olsens nyrenoverade Jo-Jo är ett. Sannolikt är det dock nog så att det stora flertalet träbåtar för länge sedan passerat det stadiet att man kan komma ned till de för farten fördelaktiga talen 1930 kg respektive 30 my.

Ibland kan dock även frågor av endast akademisk betydelse vara av intresse. Skulle påståendet om olika träbåtars fartpotential stämma så borde det avspeglas i kappseglingens resultat. Ett försök att leda det hela i bevis är att se vilka båtar som tagit pallplatser i SM. SM har seglats från 1965 och framåt d.v.s. under 43 år. Det innebär totalt 129 pallplatser. I Wikipedia finns samtliga båtar angivna utom för 12 placeringar där uppgiften saknas. Dessutom får man dra bort 76 placeringar tagna av plastbåtar. Kvar blir 41 att fördela på träbåtarna (tabell 3)

Mina insikter i statistik säger mig att 41 observationer är i minsta laget som stickprov för att kunna uttala sig om populationen som helhet. Men visst, Dragsmarkarna och Williamsbåtarna finns i täten så något fog för snacket finns det kanske. Men viktigast då som nu är nog vad som finns vid pinnen. Undertecknad är rorsman på en Lind-båt men inte tusan har jag skördat några banframgångar för det.

JOHAN EDQVIST
edqvist@algonet.se

Tabell 3 – Träbåtars pallplatser på SM

Båtbyggare/varv	Båtar	Placeringar
Thorkild Lind (Middelfart Dk)	3	10
Bröderna Jacobsson (Dragsmark)	4	7
Williams (Motala)	4	4
Tage Olsson (Saxemara)	3	4
Bröderna Martinsson (Svineviken)	1	4
Enar Johansson (Norrtälje)	2	2
Mats Seldén (Buvénäs)	2	2
Arendals Båtvarv (Göteborg)	1	2

F2 vid Guldpokalen i Flensburg



DUKA DÄCK - RÄTTELSE

I förra numret skrev jag en artikel om att duka däck. Baserad på mina egna erfarenheter från bl a omdukningen av F SWE 2, Jo-Jo och Håkan Nilssons (i Karlskrona) omdukningar. Jag konstaterade att spännlack inte längre finns att få tag på, varför jag använde kokt linolja. Här ett tillrättaläggande: Spännlack finns faktiskt att få tag på. Den tillverkas av en liten tillverkare i Göteborg, Claessons Trätjärä AB (www.claessons.com) och säljs i Stockholmsområdet av båtillbehörsbutiken Erlandssons Brygga. Får man ändå inte tag på spännlack lär visst "Metalack, zaponlack" fungera som spännlack säger en del, men dyrt.

Linolja?

Hur fungerade det då med enbart kokt linolja på duken? Jo, efter att oljan torkat, och däckets sedan målats blev det jättesnyggt, duken spänd och fin. Detta var på vintern. Då vårvärmen kom började dock duken buggla sig å det grövsta. Suck. Vad göra? Is i magen blev första försöket. Spännande att se hur det hela utvecklade sig under sommaren. Men se! Duken sträckte upp sig mer och mer, och när båten togs upp på sensommaren var den åter sträckt och fin. Sensmoral – det tycks trots allt funka med enbart kokt linolja på duken. Förhoppningsvis håller sig duken sträckt även i framtiden – bomullsduk borde ju ha en tendens att krympa på det hela taget.

Vad ska man då ge för råd till framtida omdukare? Tja. Var och en får väl göra efter sitt huvud och spännlack är ju den gamla beprövade metoden, och man får ju ett spännt och fint däck. Men min nästa omdukning (?) blir nog med enbart kokt linolja igen, det kändes ganska bra att dränka in duken ordentligt med linolja – förhoppningsvis kommer den att hålla i många år. Men man måste nog leva med en viss bugglighet första säsongen.

ANDERS O

UNDERHÅLLSLADDA BATTERIET HELA VINTERN MED LITEN SOLCELL!

Det här tipset har jag knyckt från Kryssarklubbens bok "1000 båttips".

För underhållsladdning av batteriet räcker en solpanel 25 X 25 cm, max 30 mA. Rikta den mot söder (för vinterunderhåll, eller solen på sommaren) med ca 20 graders vinkling uppåt. Se till att ingen stötta eller annat skuggar panelen.

Funkar på vintern under genomskinlig presenning!

Det räcker alltså med en liten solcell på 30 mA för att underhållsladda batteriet i båten under vintern. Du behöver inte ens ta ut det.

Jag fick tag på en liten, smidig solcell som ger 125 mA, 1,5 W, samt en regulator för totalt 378:- hos Kjell & Co. Finns också på Jula. För 150:- till får du 300mA och 4,5 W. Det här blev billigare än att köpa en ny batteriladdare, som pajade när jag skulle ladda första gången, och som dessutom kräver landström.

Förbrukningen är förstås inte så hög eftersom jag bara använder batteriet till läns pump med nivåvakt, lanternor och några belysningspunkter. Vid bryggan har jag haft solcellen ligande längst fram på rufftaket, men under sittbrunnkapellet som går ända fram till masten, för att få in så mycket ljus som möjligt, och det har fungerat utmärkt i sommar. Hoppas det fungerar lika bra i vinter under presenningen.

HISSA SEGEL FRÅN SITTBRUNNEN

Största orsaken till att jag vågat börja segla ensam är att jag dragit ner fallen för storsegel och fock, och även nedhal, till sittbrunnen.

Eftersom jag mest bryggseglat och inte har någon kontinuerlig gast och dessutom fått en ICD (pacemaker) inmonterad har det känts oroligt att kliva upp på däck och hissa segel.

Att dra ner linorna till sittbrunnen är ingen värvärdig historia, bara två

block fästa i bågen vid mastfoten, några meter rep, 12 m för storfallet och 9 m för fockfallet dragna till sittbrunnen och låsta med skotlås (eller clamcleats) på rufftaket.

Jag vill varmt rekommendera att börja med att montera ett roderlås, det underlättar otroligt mycket.

RÄDDNINGSTEGEN MÅSTE INTE SITTA PÅ AKTERN!

För ett antal nummer sedan, var det en folkbåtsägare som rekommenderade att man skulle montera en teleskopisk räddningsstege på sin båt, och jag håller absolut med!

Mitt problem var, att jag hade svårt att få den att passa in på aktern, där den alltid brukar sitta.

Lösningen blev att i stället sätta den på sidan på akterdäck.



Fördelarna med detta arrangemang är att stegen får bra stöd om man monterar en stöddlist på avbärarlisten och "insteget" blir lägre när båten lutar, särskilt om kaptenen står och tar emot den frivillige eller ofrivillige badaren (för befälhavaren ramlar väl aldrig överbord?).

Tillägg till TÄTNING AV TRÄBÅT. Knepig!

Vid torrsättningen visade det sig att det mesta av tejpens satt kvar i näten, mer eller mindre anfränt.

Jag har tre teorier varför den inte har släppt helt:

1. Jag har helt enkelt seglat för lite?
2. Jag har köpt för bra tejp?
3. Tejpens påverkas mer i saltvatten?

Min båt går i sötvatten på Helgasjön i Växjö.

CURT-L. WIKLUND
FS-1190 Vackra Anna

Classic Folkbåt

170 FOLKBÅTSÄGARE KAN INTE HA FEL!

Så många exemplar har vi hittills levererat till folkbåtsägare som vill sköta och underhålla sin folkbåt på bästa sätt. För att underlätta, inte minst för nyblivna folkbåtsägare, har vi samlat ihop och sammanställt ett antal artiklar om underhåll och reparationer av träfolkbåtar.

Ett måste alltså, för alla nyblivna folkbåtsägare, men också en användbar dokumentsamling för gamla erfarna folkbåtsrävar. Hur man fixar sitt slitna däck och vad man skall göra åt dåliga röstjärn är bara några av de cirka 30 artiklarna. Av dessa har det i dagarna tillkommit drygt 10 artiklar som bl.a. handlar om hur man behandlar blåträ, byter ut utmattade skruvar, håller ordning på sina slippapper och hur man gör en stormstor.

Nytt är också att inom en nära framtid kommer tipspärmens innehåll

att finnas tillgängligt via Folkbåtförbundets hemsida. Där kommer du att kunna hämta hem och skriva ut de artiklar som intresserar dig.

Du som redan har pärmen kan alltså antingen få dom nya artiklarna inom en nära framtid via hemsidan eller också beställa papperskopior från redaktören Olle Lundgren via mailadressen ollelundgren@yahoo.se eller via brev till Olle Lundgren, Holmbodavägen 77 192 77 Sollentuna. Uppdateringen kostar då 30:- som inkluderar porto.

Du som inte redan har beställt pärmen, kan nu få ditt exemplar för omgående leverans genom att sätta in kronor 160:- på plusgirokonto 4375845-7, Svenska Folkbåtsförbundet.

Priset är självkostnad för framställningen och inkluderar porto. Ange "Tips och idéer" på inbetalningen och glöm inte namn och adress.

FLER RENOVERARE.

I förra folkbåtsnytt efterlystes renoverare. Några hörde av sig om bloggare gjort om sina renoveringar: Niklas Nyström (grisslan.blogspot.com) har gjort ny förlucka, rorsmanstoft och skotpåle, och lagat knäckta spant med kontrung (en bit helt spant nitas bredvid det trasiga) mm. Ole Formare har dukat om däck och rufftak (www.teamglobal.se/sailing).

BLEKA BLÅTRÄ

Att bleka blåträ så att det blir snyggt har jag alltid hört talas om, men aldrig lyckats bra med själv. Förmodligen har jag haft för svag väteperoxid eller inte varit tillräckligt ihärdig.

På Stolp-Ekeby Träbåtsrenovering jobbade en tid en båtbyggare med att renovera en liten fin motorsnipa, och han hade erfarenhet av blekning. Han blekte en blåträfläck på snipans förstäv, och resultatet blev riktigt snyggt. Kan vara värt att vidarebefordra denna kunskap till Folkbåtsseglarna kanske.

Han gjorde så här:
Renskrapa först förståss.
Köp "Väteperoxid 17,5%, Nitor" (Beckers Färghandel). Eller Väteperoxid 30% (Apoteket, beställningsvara) – späds med minst 10% vatten.
Använd skyddshandskar och akta ögonen. Badda ca 20 ggr med minst 15 minuter mellan strykningarna så att en lagom blekning fås. Trät får ju inte se helt dött ut heller. Tvätta med vatten. Låt torka ordentligt före oljning och lackering.

Lycka till!
AO



WWW

www.folkbat.se

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, kunna köpa vår pärm med en massa tips om hur

Du sköter Din folkbåt (160 kr), 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.

goran.svensson@folkbat.se

Välkommen

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande:

ANDERS OLSEN
Stolp-Ekeby 11
186 95 Vallentuna
Tel: 08-512 30 323 (hem)
a_olsen@swipnet.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 tv
117 32 Stockholm
Tel: 08-669 32 82 (hem)
Mobil: 070-592 01 26
goran.svensson@folkbat.se

Sekreterare:

GUNNAR LINDQVIST
Karl Smeds Gränd 2
239 35 Skanör
Tel 040-47 22 52 (hem)
gunnar.lindqvist@tetrapak.com

Teknisk ansvarig och matchef:

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:

KERSTIN BJÖRFJÄLL
Blankavägen 41
433 62 Sävedalen
Tel: 031-264428
parker@bredband.net

Redaktörer för Folkbåtsnytt:

GÖRAN SVENSSON
Se styrelse
PER HÖRBERG
per@navigatordialog.se
HANS MELCHERSON

Ansvarig utgivare:

ANDERS OLSEN
Se styrelsen

KONTAKTPERSONER

Blekinge

PER-ARNE JOHANSSON
Se styrelsen

Halmstad

SVANTE SVENSSON
Se styrelsen

Ostkusten

GÖRAN SVENSSON
Se styrelsen

Västkusten

KERSTIN BJÖRFJÄLL
Se styrelsen

Skåne

GUNNAR LINDQVIST
Se styrelsen
BENGT LARSSON
bengt.a.larsson@sycon.se

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.