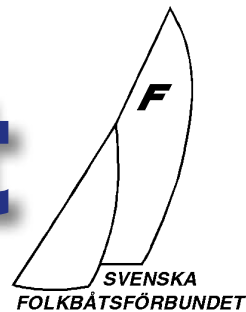


# Folkbåtsnytt



NYHETSREV FRÅN SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET, SFF • NO 3/DEC 2009



FRISKA VINDAR I MARSTRAND

FOTO: HÅKAN ALLGURÉN

# ORDFÖRANDESPALTEN

## Tack GKSS

Ett stort tack till GKSS och alla andra som gjorde att det stora evenemanget med Internationellt SM och Guldpokalen i Marstrand blev av, och blev så lyckat. Det blev en ganska blåsig historia, och hårdvindspecialisterna trivdes ju bra, medans vi lättvindare hade ljummare inställning till vädrets makter. Än en gång visade det sig att vi i Sverige ligger en bra bit efter Danskar och Tyskar kappseglingsmässigt, speciellt i hårdvind och sjö. Och grattis till segrarna – både i SM och Guldpokalen – Christoph Nielsen, Torben Dehn, Krzysztof Paschke, som seglade för en segelklubb i Berlin. Vidare noterade jag att regattafesten efter Guldpokalen uppe på Marstrands Fästning blev jättelyckad – bra tryck inne i festlokalen, och stormvindar utanför – stämningsfullt! Kjell Johansson vann den sprillans nya fock som lottades ut på SM – det är viktigt att alla har kul på våra kappseglingar och kan få något med sig hem, inte bara ”eliten”. Ska man ha någon konstruktiv kritik mot arrangörerna så är det väl att organisera och informera bättre när det gäller sjösättning och upp- tagning av de båtar som kommer med trailer. Det var nu ett virrvarr och upplevdes som otrevligt av många. Mer om marstrandsäventyret på annan plats i tidningen. Se även GKSS.se – en massa fina bilder finns bl a där.

## Föryngring och nytillskott

Föryngring och nytillskott behövs inom bankappseglingen generellt, och särskilt inom Folkbåtsklassen. Det är kul att kappsegla, och dom gamla rävarna i Folkbåtsklassen är inte oslagbara. Däremot brukar det ta några år innan man får upp farten som Folkbåtssegelare. En del säger att Folkbåten är svårseglad när det gäller att krama ur dom sista hundra knopen, men det tvivlar jag på. Det är väl så inom alla idrotter att man sällan kliver in direkt och vinner, utan att idog träning och erfarenhet behövs. Att dom svenska gamla rävarna eller ”eliten” om man vill kalla dom så inte är omöjliga att slå framstår med all önskvärd tydlighet så fort dom sticker näsan in bland Danskar och Tyskar.

Vi är nu på gång med att ta fram



ett åtgärdsprogram för att stimulera nytillskott och föryngring inom Folkbåtskappseglingen. Det hela är ännu i sin linda, men huvuddelarna är väl följande:

- Ställa ut racig plastfolka på båtmässan i Stockholm i vår. I fronten någon av våra unga seglare – sådana finns faktiskt, särskilt som gästar. Gubbarna får hålla sig i bakgrunden. Sannolikt blir det en av våra fräscha, men begagnade folkor som ställs ut eftersom Folkebådcentralen ligger i malpåse nu under lågkonjunkturen. Men någon slags samarbete med Folkebådcentralen vore ju önskvärt så att nya båtar även kan säljas.
- Marknadsföra Folkbåten som kappsegelare och (övernattningsbar) dagsegelare – mycket snygg och trevlig att ha t ex vid sommarstugebryggan. Jag tror att den tiden är förbi då man väljer Folkbåten som familjebåt att segla runt veckovis i skärgården med. Det finns rymligare båtar att få väldigt billigt idag. Dock undantaget ungdomar med ont om pengar – en träfolka ger ju väldigt mycket segling för en ringa slant. Och glöm inte att även en hel del träfolkor kan hotas upp till goda kappsegelare, det har väl inte minst F SWE 2, Jo-Jo, bevisat.
- Snygg färgbroschyr och snyggt bildspel att ha på mässan, och som även kan användas vid lämpliga tillfällen i framtiden.

Ja, vad det blir av detta är som sagt inte klart vid denna tidnings pressläggning, men arbetet är påbörjat. Det hela kommer att kosta en bra slant, men Folkbåtsförbundet har ett visst kapital, och hellre förbruka det på marknadsföring än bli rikast på kyrkogården. Det hela kanske låter lite tillspetsat för de av våra

medlemmar som inte kappseglar, men jag tror att kappseglandet är en mycket viktig del för vitaliteten i ett klassförbund.

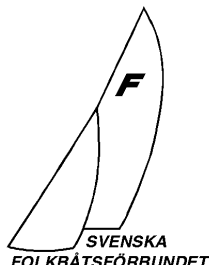
För egen del så har det blivit en hel del folkbåtssegling i sommar, både tursegling och kappsegling. Och mest faktiskt med F SWE 2 Jo-Jo. Plastfolkan lånade jag ut till amerikanska seglare nere i Marstrand, vilket innebar en hel del jobb och kostnader för alla inblandade, men kul att ha en amerikansk besättning med. Sammanlagt har jag sjösatt och torrsatt mina folkor 5 gånger i år, mot 1 gång normalt – kanske något av ett nytt rekord, men inte direkt eftersträvansvärt. Några fina skärgårdsveckor blev det också, ensam eller med hustru – Folkbåten är ju oslagbar när det gäller att få en vik för sig själv, något som till stor del uppväger trångboddheten i en liten båt.

Hoppas Du själv haft en fin sommar och att folkan är väl inpackad för vintern. Se till att det inte står en skvätt vatten i kölsvinet längst bak – det är där kölplankorna fryser söner. Och ha en skön höst och vinter.

Anders O

Redaktörer för detta nummer av Folkbåtsnytt är:  
Hans Melcherson  
Göran Svensson och  
Per Hörberg  
Nummer 1/2010 kommer i mitten av mars.

**DEADLINE ÄR DEN  
20 FEBRUARI.**



## VI TACKAR VÅRA SM-SPONSORER 2009



Next Sails  
- vinst genom fart och höjd



Stolp-Ekeby

Träbåtsrenovering



DELLENSTEDTS MÅLERI AB

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

### GYNNA VÅRA SPONSORER – DE GYNNAR OSS!

#### FOLKBÅTSFÖRBUNDET SÖKER SM-SPONSORER

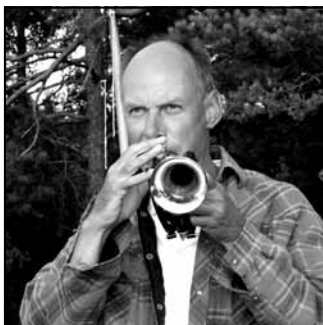
Snart är det sommar igen och då ska vi ha en ny härlig SM-seglarfest med generöst prisbord. För detta krävs sponsorer och vi ber nu samtliga medlemmar om hjälp att hitta villiga sponsorer till SM-tävlingarna. Känner Du någon granne, arbetsgivare, kund, leverantör eller annan som Du kan påverka att bli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

För det facila priset av 2.000:- erbjuds annonsplats under rubriken "SM-SPONSORER" 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.



#### KASSÖREN TAR TON

##### Årsavgiften 2009/2010

Nu är det snart vinter igen, båtarna vilar sig och det är dags för den årliga medlemsavgiften. Bifogat finner Du ett inbetalningskort avseende årsavgiften 2009/2010. Årsavgiften är oförändrad 250:- varav 30:- går vidare till din flottilj. 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 överkursat inbetalningskort.

Göran Svensson

# OSTKUSTEN

## Båtmässa – vi söker folk.

Arbete pågår i OFK:s styrelse för att, om möjligt, ställa ut en racig plastfolka på båtmässan i vår. En särskild utställningskommitté har bildats. Vi behöver nytillskott av kappsegelare, och helst även en föryngring. Problemet är likartat i alla klassförbund, men förgubningen är kanske extra påtaglig i Folkbåtsklassen. Men – som någon sa – ”det kommer ju nya gubbar hela tiden också”, och dom är självklart också välkomna... Tanken är att visa upp folkbåten som kappsegelare, med hjälp av nytryckt broschyr och ett klatschigt bildspel. Och att ha ungdomar i fronten, medan gubbarna får svara mer för bakgrundsaktiviteten. Vi har ju ställt ut Folkbåtar många år tidigare, så en viss rutin finns ju. Denna gång skulle dock det hela fokuseras mer på kappsegling och föryngring. Vid denna tidnings pressläggning är det hela på planeringsstadiet, men strukturen och viljan finns där, så sannolikt blir det av. Det brukar vara kul att jobba med en utställningsbåt – det är ju en hel del jobb runt det hela.

Vill Du vara med på något sätt, t ex då båten ska ut och in på mässan, eller på annat sätt – hör av Dig till Lars-Gunnar Lindberg (l.g.lindberg@prefabsystem.se, tel 08/41055722). Särskilt sökes en ung

folkbåtssegelare (helst kappsegelare) som vill tjäna en slant, och stå som säljare på mässan.

Sommaren som gått minns man väl som en ganska hygglig sommar här på ostkusten. Några riktigt fina veckor har det ju funnits, även om vattentemperaturen sällan orkade över 20-gradersstreck. På kappsegelingsbanan har Lasse Köhler, Yvonne Jergard, Ronny Köhler haft sin hittills bästa säsong med vinster i alla regattor utom Lidingö Runt. Och därmed en solklar vinst i Stockholmsserien förstås. Grattis Lasse, Yvonne och Ronny. Men marginalerna har ofta varit små med flera båtar inom några poängs avstånd, eller rent av på samma poäng. Det är ett ganska stort gäng som är med och slåss om förstplatserna vilket är kul. På hösten verkade dock en viss trötthet ha infunnit sig efter kraftansträngningen nere i Marstrand med dåligt deltagande i regattorna.

Nio besättningar med båtar hade tagit sig över från Ostkusten till Marstrand vilket tyder på gott intresse. Det blev ju på det hela taget en ganska blåsigt och gungigt tillställning i Marstrand, och det är påtagligt att vi då inte hänger med Danskar och Tyskar. Lars-Gunnar Lindberg med besättningar lyckades bäst med en 4:e plats på Internationella SM-et, och en 10:e

plats på Guldpokalen. Inte dåligt, och bästa svensk både på SM och Guldpokalen - grattis.

Träbåtsfestival borde vi ha på Ostkusten. Västkusten har sin i Skärhamn, och även på andra ställen (Bassholmen t ex), och Norrmännen har sin i Risör. Försök görs i Västervik, och i Vasahamnen i Stockholm – den senare i slutet av Maj. Vi folkbåtssegelare borde vara mer aktiva att hänga på dessa. Vi får se vad som bjuds till nästa år, och vi hoppas kunna återkomma om detta.

## Kalendarium nästa års aktiviteter

**Båtmässan Allt för sjön** februari/mars 2010 hoppas vi att vara med på. Mer info senare.

**SM med Finnkamp i Sandhamn**, preliminärt 2–5 juli vill vi redan nu flagga för. Det kan bli en riktigt trevlig historia med Lökholmen som bas och Janne Gustavssons trevliga krog som social samlingspunkt.

Håll som vanligt en koll på hemsidan. Och ha en skön vintersäsong. Klappa om båten och täck den väl.

*Styrelsen OFK*



Lasse Köhler i Marstrand.  
Foto: Håkan Allgurén.

# SKÅNE

Hösten är här sedan några veckor tillbaka med underbart väder!

Rena rama brittsommaren..... Solen flödar och det är nog en 15 grader mitt på dagen!

I Lomma hamn lyfts våra båtar upp i parti och minut. Båtvarvet har bytt ägare och satsar fullt ut med ny kran för båtlyft och annat. Bra för oss seglare som funderar på att "skippa" bottenfärgen och köra täta lyft med tvätt istället. Som många har erfaret är ju inte vår kära å så ren med sin betydande lerdrift, och målar man inte med "gift"(gud förbjude), så är dagens färger värdelösa för oss.

Säsongen är till sin ända och det har varit ett blandat år, dels känslor och sedan det stora problemet för många båtar i vår region, brist på besättningar/gastar. För min del resulterade det att jag har

seglat IF hela säsongen... Det är ju nästan en folkbåt, i.a.f namnet!

Det känns ju hedrande när en konkurrent ringer upp och vill ha en med. Följden blev att vi blev total 2:a på KM resp torsdagsseglingarna över hela säsongen. Som alla förstår var det ju för att dom tog med en gast som är Folkbåtsegelare! ;o)

Det har annars varit ett aktivt seglande på lokal nivå i både Limhamn och Lomma. Vi tar naturligtvis nya tag och kommer igen. En glädjande nyhet är i.a.f att anrika Barsebäck med klubben SegelSällskapet Pinhättan, startat upp sina kappseglingar igen! Vi är många som saknat klassiska Skåneåttan!

En stor tävling ska dock räknas med, och det var Saltholm runt. Swe-1336, Gunnar Lindqvist vann folkbåtsklassen

och därmed tog han över Halvmodellen, folkbåtarnas vandringspris till denna tävling! Priset delas ut vid årsmötet när vi närmar oss Lucia.

En glädjande nyhet är att Skåne har begåvats med en ny plastfolka! Den är införskaffad från ostkusten(då vet ju alla att det direkt är ett mästarämne), och som ägaren sade: - den behöver lite kärlek innan sjösättning.... Jag har bevittnat skapelsen och härmed döpt den till Gula faran! En utförlig rapport kommer till våren, men kolla in bilden så länge.

*Bästa hälsningar,*

PATRICK KJELL

SWE-1300 Grevinnen

Lat: N 55° 40' 27.20"

Long: E 13° 3' 55.52



# V Ä S T K U S T E N

Vi på västkusten har haft en händelserik sommar! Att vara värd för två stora regattor samma år tar kraft men ger mycket tillbaka. Det var skojigt med alla båtar som kom, särskilt Guldpokalen där startfältet höll mycket god internationell klass. Seglingsmetropolen här på västkusten ger alltid möjlighet till spännande vatten med både vindar, strömmar, väder, oväder och andra konstigheter... ofta samtidigt, detta kan bli "intressant" för både material och manskap. Dessvärre kommer den dagliga sociala samvaron på undantag, vilket även har noterats av en del tillseglande. Jag kan bara hålla med. Vi är som flottilj förhindrade att själva ställa upp med mat eller dryck. Det har restaurangerna på ön monopol på. Tyvärr hade inte Mamas i Korvettens trädgård förstått vad det var frågan om och hade följdaktligen stängt när seglarna kom in efter dagens seglingar under Guldpokalen, på så vis slapp de sälja en massa öl och andra dumheter... de kanske tjänade tillräckligt under Marstandsregattan.

Lärdomen vi drar av detta är att kanske inte anordna två regattor direkt efter varandra med samma arrangör, i vart fall inte med samma personal (ingen skugga må falla över nämnda personal, de gjorde en heroisk insats mitt i kaoset, som var ovanligt kaotiskt till och med enligt GKSS-standard), och att noggrant läxa upp krögarna, arrangören och andra berörda i förväg.

## Regattafesten

Den sociala samvaron blev intensiv vid regattafesten på Carlstens fästning. Skådespel åt folket, god mat och dryck på borden, prisutdelningar och till slut champagne till årets vinnare av Guldpokalen och, som traditionen bjuder, champagne också till de som tidigare år vunnit och nu var på plats. Allt drucket ur den fantastiska pokalen!

Jag hoppas att intresset för Folkbåt här i väster har ökat något när vi varit i fokus och ser fram emot att få några fler deltagare till nästa år. Summeringen av året sker till höstmötet som hålls den 24 november.

KERSTIN BJÖRFJÄLL  
*ordf VFF*



Segrarna i både Guldpokalen och SM. Christoph Nielsen med besättningen Torben Dehn / Krzysztof Paschke. Foto från GKSS hemsida.

Hela resultatlistan hittar du på [www.folkbåt.se](http://www.folkbåt.se)



# Storm och stiltje

Tvådagarsomhetsatsigfasteftersommaren. Sista dagen på Guldpokalen. Väderrapporten: Skagerack 15 – 22 m/s från Sydväst, regn. Vi hoppar denna dag, ganska trötta efter 7 dagars segling i delvis friskt väder och sjö rätt in i Marstrandsfjorden. Jo-Jo gillar inte sånt väder (och inte vi heller). Gnekar kanske upp i näten trots gedigen renovering. Promenad ut till Skallens Fyr för att kolla in spektaklet. Sydost ca 7 m/sek, och ca halva gänget ute, ca 30 båtar. Svart vägg som närmar sig från havet i sydväst. Efter

halva racet slog det till. Ösregn, åskknallar, stormbyar. När tog det slut frågade vi sen. Tog slut? Dagen efter kanske. Vinden vred 90 grader till sydväst, noll sikt i regnet, hård vind med stormbyar. Racet omöjligt - avblåst – alla in i hamn med viss möda. Tur det var folkbåtar och vana besättningar. Regattakalas på Marstrands Fästning på kvällen. Mysigt inne – stormvindar ute – exotiskt. En dag att minnas.

Riddarfjärdsregatta. Kväll. Kvällsstiltje. Alla båtar i SSS'hamn under Västerbron. Kappseglat på dagen i härligt väder. Un-

gefar lika poäng bland toppbåtarna. Jo-Jo skött sig bra, liksom Stig – 68-årig fördäcksgäst – 30 år i kroppen. En segling imorgon. Då jäklarns. Arrangerande GYS fixat trevlig måltid med eftersnack. Jag sitter nu ensam i sittbrunnen. Vindstilla. Ganska varmt. Stadens ljus speglar sig i Riddarfjärden. Månen över staden. En timme går. Månen lite mer åt söder. Stadens ljus speglar sig i Riddarfjärden. En timme går. Jag kojor.

ANDERS O

## SKRÄCKUPPLEVELSE I MARSTRAND

Det var sista seglingsdagen av Guldpokalen, efter ett antal dagar med hårt väder, ”svare bölger” som jag fick lära mig att det heter på danska så var vi åter på väg ut till Marstrandsfjorden. En fin dag, soligt och med en ostlig bris. Starten skulle gå ute vid Pater noster och kryss in mot Marstrandsön.

Allt började bra men vid ett-tiden kommer mörka moln söderifrån, en ovädersfront av kraftiga mått. Pang! så är det över oss vindar uppemot 20 meter /sekund och slagregn.

Sikten försvann totalt, vi såg inte dom andra båtarna och vi såg inte rundningsmärkena.

Vi var på väg upp mot kryssmärket och lyckades tillslut hitta det. Att mast och segel höll var ett underverk i detta vädret, med vinden och regnet, det var som 10 brandmän stod och sprutade vatten på oss. Sedan skulle vi ner till länsmärket vid Pater noster, var är Pater noster vrålar jag. Vi ser inget utan får gå på kompasskurs. Till slut hittar vi märkena och startfartyget, där ligger två folkor

och kämpar med att försöka runda. När vi kommer fram skjuter seglingsledningen av seglingen. Då är rorsman ganska skräddad och ropar till gästarna: hur skall vi hitta tillbaka till Marstrand! (sikten var nämligen fortsatt på noll)

Ta det lugnt säger dom vi skall ju bara österut så kommer vi till Marstrand. Väl inne i hamn så var vi ganska nöjda med att allting höll efter denna dag på Marstrandsfjorden!

KJELL F 1335



Foto: Åke Ljungqvist

## MATS SELDÉN – VÄRLDSMÄSTARE I FOLKBÅTBYGGE

*Rivöfjorden blänker i soldiset och västan ligger på. Kopparholmen, Svinholmen och Stockholmen ligger därute, min barndoms utflyktsmål. Solhöjdsgratan i Långedrag bjuder på en vidunderlig utsikt över Göteborgs skärgård och jag är på väg att besöka en världsmästare.*

Jag är på väg att hälsa på Mats Seldén, båtbyggaren som byggde flest folkbåtar i Sverige i trä på den tiden som det begav sig. 140 stycken enligt honom själv, inmätta båtar med klassbevis till Svenska Seglarförbundet "bara" 102. Han bor i Långedrag utanför Göteborg, i samma hus där han byggde sin första båt som ung, en stjärnbåt. Huset är sedan länge ombyggt till bostad och var tidigare en träverkstad.

Anledningen till att jag söker upp Mats Seldén är att jag 2007 bestämde mig för att köpa en folkbåt igen efter 20 års uppehåll från att segla. Jag hittade henne i en hangar hos Nynäshamns Segelsällskap. Nike hette hon och hade nummer F 1075 och byggd 1966 vid Buvenäset hos Seldéns Båtbyggeri. Efter första titten vände jag snabbt därifrån med ett "nej, för mycket jobb". Hon hade då legat på land enligt ägaren i några år. Men, som så många gånger förut, och inte sista gången heller antar jag, var det någon slags kärlek vid första ögonkastet. Hon var fin i bordläggningen, nästan inget blåträ och jag prutade bra. Tyckte jag då i alla fall. På 20 år glömmet man lätt hur mycket det kostar att renovera upp en gammal

dam (för att inte tala om tiden!), även om hon har fina förutsättningar.

I vilket fall som helst, göteborgare som jag är och uppvuxen i Långedrag och nu boendes i Stockholm, så kändes Seldén som ett tryggt och familjärt varumärke, och kanske också ett sätt att återknyta till yngre dagar. Som tur var så hade ägaren kvar annonsen sedan 24 år tillbaka med den dåvarande säljarens namn på. "Nike" kändes inte som hennes ursprungsnamn, så jag letade upp honom och ringde sedan upp. Han blev alldeles tyst i luren och sa "det var många år sedan jag tänkte på henne, var finns hon nu"? Jag berättade var hon fanns. Svaret kom blixtnabbt på vad hennes namn var när han köpte henne från hennes beställare och första ägare. "Olivia", svarade han och fortsatte "hon var i toppskick när jag sålde henne". Tyvärr var jag tvungen att ge honom ett negativt besked om i vilket skick hon nu var i.

Men tillbaka till Mats Seldén. Att jag sökte upp honom var mycket en känsla av att få tag i Olivias ursprung, få veta något mer. Ja, jag vet inte riktigt vad men något mer G-E-N-U-I-N-T. Var det han själv som satte sista niten? Kom han ihåg något kanske om just henne? Sedan ville jag också balansera den historia som brukar skrivas om de kända varven som byggde folkbåtarna, där det oftast nämns ostkustvarv som de dominerande.

När jag kommer in i köket så lägger jag upp några Folkbåtsnytt som jag tagit med mig, och han böjer sig snabbt fram och börjar bläddra.

Classic Folkbåt, vem har kommit på det?

Jag svarar att "det blev nog så att när folkorna i plast blev för många så var man tvungen och skilja på något sätt så man visste vilken typ av folka man snackade om".

Brukar det inte vara så att den som kommer sist får ta ett annat namn än originalnamnet, svarar han och ser lite finurlig ut.

Jaha, tänker jag stilla för mig själv, bra kommentar. Hur skulle det låta med "Folkbåt Plastic" kanske? Men det känns inte som ett bra alternativ det heller på något sätt...

Mats Seldén är 88 år gammal men pigg och alert. Sällan behöver jag fråga två gånger innan svaret kommer. Han kommer från en lång tradition av kunskap om båtar. Hans farfar J.H Seldén hade varv vid Buvenäset på Orust och hans pappa var skeppskonstruktör på Götaverken i Göteborg. Mats gillade inte skolan utan ville arbeta med sina händer, och slutade skolan tidigt för att lära sig att bygga båtar".

Jag började som lärling hos Hjalmar Johansson nere i Långedrag, han var en väldigt skicklig båtbyggare. Det var där jag lärde mig att sätta band av mässing för att förstärka spanten när vi byggde våra folkbåtar. Hjalmar gjorde det på de Drakbåtar han byggde och som gick på export till Skottland, säger Mats.

Andra varv i Göteborg som han arbetade vid var Sverres Båtvarv och Mobergs Båtvarv vid Färjenäs. Han hade också en båttillbehörsbutik i Vikingsborg i GKSS-hamnen. När slutet av 50-talet kom bestämde han sig för att öppna ett båtbyggeri på sin farfars gamla ställe i Buvenäs och bygga enbart folkbåtar. När jag frågar om varför bygga enbart folkbåtar så svarar han enkelt att det var det som folk ville ha. Jag inser att jag har en lätt romantisk bild av båtbyggeri, att man bygger en typ av båt ibland och en annan typ ibland. Det är klart att båtbyggarna även på den tiden var tvungna att hitta den enklaste vägen till försörjning. Det var inte alltid lätt, konkurrensen fanns överallt.

Det byggdes båtar i varannan lada i mina trakter, och det var en vanlig bisyssla för folk till jordbruket och fisket. Och det var ju en västkustbåt. En folkbåt kunde man alltid bygga, och det fanns många duktiga hantverkare där. Jag hade upp till 5 anställda och alla var oerhört kompetenta killar från Orust.

Han byggde om en ladugård och satte igång. Virke köpte han själv i Karlsborg vid Vättern av Skaraborgs Skogsägarförening. Det var ett oerhört fint





# Classic Folkbåt

virke berättar han och tack vare en kontakt kunde han alltid köpa bästa kvalitet som egentligen skulle gått på export till Tyskland.

Du får vårt bästa skolvirke, sa dom. Oj, oj vad det luktade gott, riktigt fint kärnvirke!

Plankorna var inte kantade, Det vill säga som det ser ut när du nu går till brädgården. Ibland var dom så tjocka att man ibland kunde få ut nästan fyra bord på varje plank. Eken köpte han av en lokal kille från Orust som reste runt i landet och köpte upp ek och hade ett sågverk i Varekil. Men det var lite problem med eken, eftersom han byggde cirka 20 stycken folkbåtar om året så fick man ta det som fanns.

Vi pratar vidare om det rundhulta och det virket fick han först från västra Sverige och på senare år från Danmark. De gjorde bra master i Danmark tyckte han. Bommen gjordes i 2 delar minns han, och säger att den jag har nu som är

limmad i flera olika skikt måste ha kommit till efteråt, förmodligen Danmark den också.

Men hur gick det till när han byggde så många båtar åt gången, undrar jag? Själv har jag fått höra av en kapten på en taxibåt i Stockholms skärgård att "den där Seldén, han gjorde dom på löpande band".

Nja, berättar Mats, löpande band är väl ändå att ta i, men visst var vi effektiva.

- Det har alltid varit snack om det här säger han, men båten var ju ritad på det viset att det skulle vara exakta mått, annars blev den ju inte klassad! Och det gav möjligheter till en större produktion. Om du byggde en 22 Julle till exempel, så fanns det ju mer utrymme för dina egna tankar om bygget.

- I augusti efter semestrarna så sågade vi upp virket till 20 båtar åt gången. Virket hade jag redan, de flesta beställningar var klara. I och med att båten var ritad som den var så var borden inte så

märkvärdiga, de var nästan som raka plankor! Sargarna, däcksbalkarna, ja allt som kunde mallas sågades upp och gjordes klart. Inredningen skickades till en såg som hade en planslip, jag hade inte råd att köpa en själv. Betalningen gick till så att 1/3 betalades vid beställning, 1/3 när bordläggningen var klar, och 1/3 vid leverans". Jag tog 25.000 kr för en ny folkbåt och killarna som arbetade för mig fick hade en timlön på mellan 2,50 – 3,00 kr. Det var andra tider, säger Mats och ler.

Enligt honom själv så byggde Seldéns båtbyggeri 140 folkbåtar mellan 1961 – 1968, 20 stycken om året. Efter hand de blev klara flyttades de omkring inne i den ombyggda ladan. Alla lackades för hand (förutom inredningen som var förbeställd) och några få exemplar målades i olika kulörer. De gjorde aldrig en båt med sargar eller ruff av ek, och använde sig huvudsakligen av afrikansk mahogny. Den afrikanska mahognyn var billigare

Artikelförfattaren i sin båt



# Classic Folkbåt

att köpa en vanlig svensk fura, minns Mats och skakar sakta på huvudet.

Vi rövade bort träet från dom till fantasipriser, vilket inte känns bra så här i efterhand.

Tio båtar byggdes i lärk och alla gick till Norrköping. Kölen kom från ett gjuteri med ett intyg om att vikten var den rätta. Enligt hans egen minnesbild var det han själv som till slut lyckades driva igenom att man slapp att duka däck och istället kunde lägga däck av plywood för att sedan måla direkt på.

Det fanns en man som hette Gustavsson som var så otroligt envis, men till slut fick jag igenom det, säger han och ser nöjd ut.

Jag säger att min Olivia som byggdes enligt uppgift under vintern 1965 - 1966 hade däck av plywood men var ändå dukad från början, men som nu är bortskuren. Han ser lite frågande ut och säger "konstigt, vi målade alla däck som var av plywood". Efter ett tags funderande kommer vi fram till att det kanske var på grund av att Olivia var utställningsbåt på Stockholmsmässan våren 1966 som det gjordes lite extra. Faktum är att det är lite mer special i Olivia som inte jag sett i andra folkbåtar. Durkar och luckor till garderob och pentry är gjorda av teak, vilket skapar en mycket speciell brytning av kulörer inne i ruffen som man ofta inte ser i träbåtar. Tyvärr är durkarna betsade och lackade så att man kan tro de är mahogny, men jag kommer att ta fram original när den tiden kommer.

När båten var klar så kom Paul Davison som var godkänd mätningsman från Svenska Seglarförbundet och mätte in den så att den kunde klassas.

Han var mycket noga, säger Mats, en bra karl! Han mätte in alla mina båtar från den tiden.

Vi pratar lite om olika saker. Vi kommer in på att det finns ju dom folkbåtar med masten på däck och Mats ser alldeles frågande ut, och säger att han aldrig hört talas om det! Jag visar reglerna för honom och han nickar instämmande. Jag säger att du till och med kan ha en aluminiummast på din folkbåt om du vill och han utbrister "aluminiummast, på en träbåt?" "Nej, det var det konstigaste!"

Vi pratar vidare och helt plötsligt chockar han mig något när han frågar

om jag inte tycker folkbåten är lite för vek. Vek, svarar jag och drar på orden lite försiktigt.. "Den klarar ju hur mycket vind som helst, visst begynnelsevek är hon men sedan går hon ju i princip inte att rubba, hur mycket det än blåser, säger jag". Men Mats menar själva sättet de byggs och säger "bordläggningen är ju på bara 16 mm och basade spant".

Tycker du inte hon blir lite vinglig, frågar han.

Jag vet inte riktigt vad jag ska säga om det, eftersom det var ungefär 40 år sedan jag seglade Jullebåtar. Men han fortsätter och säger att han tycker J 22 var en bättre och stabilare båt än folkbåten. Skillnaden är given, jullen har huggna spant i ek och folkbåten basade menar han. Folkbåten vrider sig på grund av de smala spanten.

Klinkade båtar ska ha huggna spant (hela spant i ek), och kravellbyggda ska ha basade.

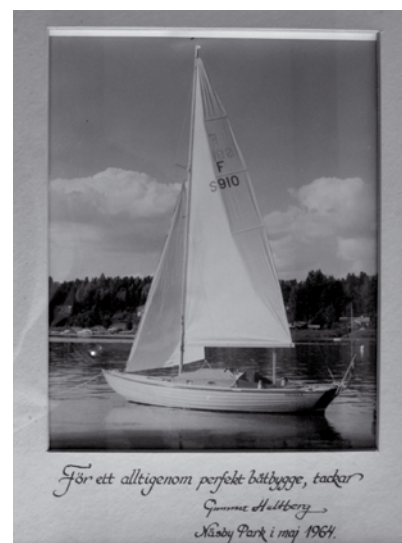
Jag sitter där och funderar över om folkbåten i trä är lite vinglig. Det är bara några dagar sedan jag pratade med Åke i F 1271 som uttryckte "att folkor i plast är otroligt styva". Självt har jag aldrig seglat någon. Ja, Mats kanske har rätt i sin betraktelse angående det. Det tål att fundera över. Spanten är ju något som brukar gå i sönder på folkbåten just nere vid rundningen ner till kölsvinet vid stäven där krafterna är som störst, och få är väl de folkbåtar som har helt intakta sambord. Olivia har dock klarat sig mycket bra just på grund av de mässingsförstärkningarna som Seldén gjorde.

Hur kommer det sig då att han slutade med tillverkningen så fort som han gjorde?

Det var inte lätt att stå där på Stockholmsmässan när de ställde upp Albin Vega bredvid oss. Jag förstod då att det inte längre skulle finnas kvar någon marknad för träbåtar. Det självdog. Jag började istället med båtredningar. Det var inte lika roligt som att bygga båtar, men man måste ju leva. Plast ville jag inte hålla på med.

Han reser sig sakta upp för att hämta en kopp kaffe. Ljuset söker sig sakta in genom hans fönster, solen går sakta ner över Rivöfjorden och vinden kommer som ofta från väst.

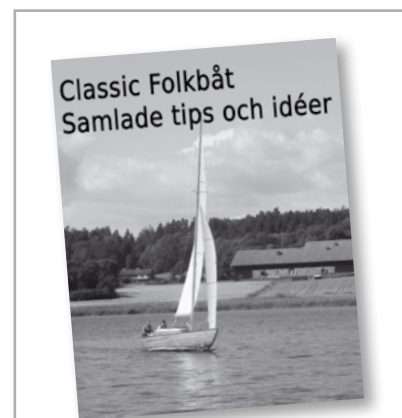
Jag har släpat på för många ekstockar under min dag och min rygg värker.



Egentligen ville jag bli sjökaptan, att jag blev båtbyggare var mest en slump. Men allt i livet blir inte riktigt som man vill eller hur, säger Mats sakta och ler.

De orden tål att begrunda, speciellt när de kommer från den person vars båtbyggeri skrev historia genom att bygga flest folkbåtar i trä i på det här jordklotet. Mats Seldéns Båtbyggeri på Buvenäset gjorde det och blev därmed världsmästare och det är ingen dålig bedrift.

JÖRGEN ODH  
Stolt innehavare av F 1075



Pärmens innehåll finns nu tillgängligt via Folkbåtförbundets hemsida. Där kan du att hämta hem och skriva ut de artiklar som intresserar dig.

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

## TAGE OLSSON – SAXEMARAS MÄSTERBYGGARE

Tage Olsson i Saxemara har jag hört om som en mästare på att bygga snabba Folkbåtar ända sedan min tid på Blekinge Läns tidning med segling som förmån att få bevaka. På den tiden samlade Hanöregattan fler Folkbåtar än SM idag, och ofta var ett Saxemaraabygge i topp och dessutom styrt av båtbyggaren själv. Detta var ovanligt och tydde på tredubbel förmåga: Att bygga Folkbåt, bygga den snabb och att styra den väl. Den bravaden har nog bara Erik Andreassen upprepat sedan dess.

För att stilla min nyfikenhet på denne båtbyggare, bestämde jag träff med honom under en tur till hans gamla varv i Saxemara i oktober. Egentligen var jag där för att segla och samla stoff till en story om en nybyggd storasyster till Folkbåten, men vad den är för en fågel eller fisk kommer i en båttidning nära dig i vinter.

In på det gamla kontoret i Saxemara släntrade en gränad gentleman, lång och jag kunde se att han en gång varit rak i ryggen. Händerna var stora som årbblad, som de brukar vara på båtbyggare efter år av hantverk. Vi fick en kopp kaffe av Tages efterträdare, unge båtbyggaren Sonny Olsson och min första fråga blev: Varför var dina Folkbåtar så bra?

Jag tittade noga på regeln och tänkte på hur jag skulle hålla vikten. Jag bestämde mig för att bygga båtarna med oskarvade bord och i lärk. För att hitta träd som räckte till, höll jag bra kontakt med skogvaktare här i Blekinge och i Skåne. De finaste träden hittade jag i Maltesholm. Sedan sågade jag upp till flera båtar på en gång och gjorde mallar för att spara tid.



Vad gäller formen tittade jag väl en del på Dragsmarkarna, som var på modet när jag började på slutet av 1950-talet. Jag såg språnget på dem, men gjorde ett mellanting. Svåraste delen att få till, var akterpartiet för jag ville ha det så plant det gick, samtidigt som borden skulle tura in mot akterspegeln. Det gick att pruta lite minns jag, vilket jag lärde jag mig av Erik Stål i Karlskrona. Han var skogvaktare i Jämjö och duktig seglare. Han lade sig på golvet i verkstaden under Folkbåten och förklarade hur bordgångarna skulle gå enligt hans mening för att få båten snabb. Det var viktigt att bordgångarna gick jämnt, sade han alltid och första bordet drog jag därför upp mot aktern.

Hur reagerade mätmännen på dina ”knep”?

Ja, de kom tre gånger och kollade läget, först när spanten var resta och kölen på plats. Sedan när skrovet var uppe och sista gången när båten var klar. Men dom mätte mest längden, som ju hade en tolerans på + - 5 cm. Och jag gjorde alltid mina båtar maximalt långa. Om de råkade bli för långa, hyvlade jag upp stäven. Och självklart hyvlade jag till borden för över för mindre motstånd.

Men var det formen på Saxemaraabyggena, som gjorde dem snabba? Eller var det du som seglade ovanligt bra?

Båtarna var snabba och jag var med mycket, skaffade egen lastbil och for runt till olika regattor, det lärde mig mycket. Men som varvsägare hade man ju fördelar, mellan seglingarna drog jag alltid upp båten så att den inte sög vatten och före varje regatta slipade jag botten och drog på grafit för att minska friktionen.

Än idag tycker jag att Folkbåten är en fantastisk seglare och att den står sig mot många nyare båtar. Jag minns hur vi seglade Bornholm Runt i hårt väder, hur åtskilliga fick bryta, medan vi fortsatte. Men full stor och fock?

Jajamän, vi hade bara de seglen. När vi kom i hamn minns jag att någon pekade på riggen och frågade vad vi hade i spridaren och då såg jag att det var tång...

Hur många timmar tog det att bygga en Folkbåt?

När Dragsmarkarna ringde och hör-

de sig för om jag räknat ut timmarna, sade 1 000 timmar. Men dom trodde mig inte först, för dom kunde inte komma ner till mindre än 1 200 timmar. Det jag inte berättade, var att jag hade mallar till varenda spant, varenda bord och till allt annat. Och att jag hade sågat virke till 5 - 10 båtar i förväg. Alltså var det bara att lägga på. Dessutom kunde jag alla ritningar i sömnen och det ledde till att lönsamheten var ganska god på Folkbåtarna. 4 000 kr hade jag på första bygget, mer senare. De sista kostade 30 - 35 000 kronor.

Även kölarna hade jag koll på, gjorde en egen mall och beställde dem i Danmark hos ett varv i Vejle, som också hade rostfria kölbultar och alla riggbeslag. Kölvikten var alltid 1 050kg.

Prutade du på bordens kvalitet under vattenlinjen?

- Nej, jag försökte ha samma virke under som över vattenlinjen. 16 mm bordläggning var det alltid. Och jag fuskade inte i spunningen, hade rostfri skruv, inte mässing, som korroderade. Och innan rostfria kölbultar fanns, använde jag varmgalvade, som höll emot rosten bättre.

I ärlighetens namn var Folkbåtarna mellanjobb, varvet levde på att bygga stora motorsegelare och lotskuttrar. En Folkbåt började jag med på hösten, byggde klar på vintern, kappseglade och vann med den på sommaren, sålde den till bra pris och började på nästa. Så höll det på i cirka tio år och det var en rolig tid.

I den gråa oktoberdagen skiljs vi, men ett nytt besök lockar på Saxemara Båtvarv, för att se på fler träbåtar än på något annat varv i landet.

För träfrälsta kan berättas att Tage Olsson sålde sitt varv till Blekinge Museum 2006 så att miljön kan bevaras och varvet fortsätter som ett levande museum. Nybakade båtbyggaren Sonny Olsson, som inte är släkt med Tage, tog på sig arrendet, renoverar och reparerar båtar av trä.

Dock finns ännu inga Saxemaraabygda Folkbåtar på varvet. Men de kanske kommer? För Folkbåtsfolk väntar då sannolikt en extra sevärdhet.

CURT GELIN

# Rapport från NFIA

NFIA har haft ett styrelsemöte och ett årsmöte sen jag senast informerade från denna horisont.

Båda dessa möten ägde rum i samband med Guldpokalsseglingarna i Marstrand.

För tillfället är det inga speciella eller knepiga diskussioner som pågår. Från den tekniska sidan så pågår vissa diskussioner gällande vad som är tillåtet eller inte tillåtet inom klassregeln. Många märkliga försök har gjorts för att kringgå regelverket, bla har en Tysk båt gjort ett trimsystem för fockskotpunkten under däck. Detta har inneburit att han fått göra flera hål i rufftaket för att få det att fungera. Självklart är detta emot klassregeln. Vid Guldpokalen i Marstrand så gjordes mätningarna enligt alla konstens regler. Ett flertal punkter, efter en förutbestämd plan, kontrollerades och mättes. Utöver detta gjordes en del stickprov.

Man konstaterade här att det på många håll är lite svårt att hålla sig till regeln och att många, medvetet eller omedvetet bryter mot klassbestämmelserna. Vid nästa NFIA möte ska samtliga mätprotokoll gås igenom och en uppmaning kommer att gå ut om att regeln måste följas. Kan ju tyckas självklart men så är situationen.

Att Folkbåten måste få utvecklas på ett bra och förnuftigt sätt är ju också självklart men då måste det i så fall ibland

ske med hjälp av en godkänd regeländring.

Vad som inom detta område har diskuterats är bla om man skulle få använda en spirbom i något annat material än det som nu är godkänt samt också hur man ska ställa sig till den nya typ av integrerade mätinstrument som kommer ut på marknaden. Som läget är nu så får ju inte funktionerna mellan instrumenten på något sätt kopplas samman. Vi får väl se vad som kommer ut av detta.

Andra viktiga saker som diskuteras inom NFIA är hur vi ska lyckas hålla prisnivån på nya båtar på en attraktiv nivå. Vissa förändringar kommer säkert också att ske på Folkbåtscentralen i Danmark där nuvarande ägare känner att han gjort sitt och vill sälja verksamheten vidare till någon annan. NFIA håller sig kontinuerligt uppdaterade gällande detta då det är viktigt för kontinuiteten o utvecklingen av klassen.

Om Ni själva har tankar eller idéer om vad som borde ske inom klassen för att även i framtiden göra och hålla Folkbåten attraktiv så är Ni välkomna med Era idéer till mig så tar jag med dem till nästa NFIA möte. Sköt om Era kära båtar i vinter så ses vi till nästa säsong.

*Hösthälsningar från 1290*

HANS TORLÉN



*En folkbåts historia är en del av dess själ.*

## Hur F-S 677 blev F-S 1190?

Jag har ända sedan jag för 6 år sedan köpte min folkbåt undrat varför hon döptes om från F-S 677 till F-S 1190.

Hon är byggd på Böderna Jakobssons båtbyggeri i Lahäll, Dragsmark, 1961. Arkivdykare Johan Edqvist har genom Svenska Seglarförbundets arkiv tagit fram att hon döptes till F-S 677 Tai 3.

I ett mätbrev, som följde med båten när jag köpte den, upprättat 1971, alltså 10 år efter tillverkningsåret, står Gunnar Engberg som byggare.

Det nya mätbrevet, daterat den 14/5 1971 och inregistrerat i SS Görveln, vid Stäket utanför Stockholm, har sin egen historia.

Där heter hon fortfarande F-S 677, men i stället Vackra Anna, vilket passar mig mycket bättre, eftersom vår dotter har Anna som andranamn.

Som ägare står en Eric Nord.

Jag lyckades få fram ett telefonnummer till Eric (alternativt "den förre ägaren"), som ledde till hans fru. Själv fanns han på ett sjukhem, 95 år gammal. Efter flera försök utan resultat att nå honom under våren 2009, dröjde det till hösten innan jag, efter att ha fått ett telefonnummer till Eric's (alt. "mätbrevsägarens") son, gjorde ett nytt försök.

Han berättade att pappan avlidit under sommaren, men att han själv mycket väl mindes den här folkbåten, som han seglade en hel del.

Orsaken till att det upprättades ett nytt mätbrev, var att pappan ville tävlingsegla med båten. Hur det blev med tävlingsframgångarna förtäljer inte historien. Kanske som för mig: Mycket roligt, men mest sist?

Hur och när F-S 677 blev F-S 1190 har jag inte lyckats få reda på. Kan det ha varit i samband med att någon senare ägare har köpt begagnade segel med märkning F-S 1190?

Är det någon som vet något, så vore jag ytterst tacksam om du hörde av dig till mig, [curtwik@bredband2.com](mailto:curtwik@bredband2.com), eller till redaktionen.

För att få ett så komplett båtregister som möjligt, tycker jag att man borde skriva in "nr 677, se 1190", för i dag finns 677 överhuvud taget inte med i registret.

CURT-L. WIKLUND  
*F-S 1190 Vackra Anna*

## TÄVLINGAR 2010

Dags att pusta ut efter en mycket innehållsrik och spännande säsong. Höjdpunkten var, naturligtvis, Guldpokalen i Marstrand. Härligt med så många utländska gäster. Tyskarna regerade på Marstrandsfjorden. Helt överlägsna på SM och och även vinnare av Guldpokalen. Främst i de tyska leden stod GER 658 Chiquita med Christoph Nielsen vid rodet – stort grattis till dem! De vann både SM och Guldpokalen.

En ny kappseglingssäsong ligger under planering. Riktigt många fina tävlingar finns att välja på. Det stora evenemanget är hårdtsatsande Skälskörs Amatör Sejlklub (SAS) Guld-pokal 2010.

Tanken är att vårt eget SM kryddas med landskamp mot Finland. KSSS ställer upp som värd nästa år i sin "Sandhamn race week". Här hoppas vi på stort deltagande på de fina vattnen utanför Sandhamn. Observera att tävlingen avslutas på måndagen, för att passa Gotland Runt planeringen.

Hör gärna av Dig om Du har några synpunkter eller frågor rörande tävlingsverksamheten.

En uppdaterad tävlingskalender finner Du på: [www.folkbat.se](http://www.folkbat.se)

*Seglarhälsningar,*

DONALD

F-SWE-1358 "Sjöjungfrun"

### **SM i Sandhamn 2010-07-03-05**

KSSS inbjuder till SM nästa år under Sandhamn race week. Tanken är att vi skall ordna landskamp mot Finland också. Som det ser ut nu seglar vi tillsammans med en annan anrik klass, Neptunryssarna.

Mer att läsa på: [www.ksss.se](http://www.ksss.se)

### **Guldpokal i Skälskör, 2010-08-17-21**

Den dubbla Guldpokalvinnarens, Sören Kästel, klubb Skälskör Amatör Sejlklub (SA) bjuder in till Guld-pokal 2010. Det blir ett riktigt fint arrangemang med stort deltagande.

Mer att läsa på: [www.sejlsas.dk](http://www.sejlsas.dk)

# Idel svenskbekantingar i San Francisco

Tävlingarna i San Francisco blev väldigt lyckade. Efter att ha varit på San Francisco yacht club och San Francisco yacht club provade vi Corinthian Yacht club i Tiburon. I ett magnifikt klubbhus nära Angel Island samsades Folkbåtsseglare från Danmark, Holland, Sverige, Tyskland och USA. Totalt 19 båtar låg på linjen.

Numera sprider man seglingarna på tre områden; Berkley circle, City Front och Knox-area. City Front är mest exotisk med möjlighet att segla invid pirerna i San Francisco.

Inför sista seglingen på "Knox-area" kunde tre båtar vinna; Dave Wilson, som lånade Anders Olsens båt under Guld-pokalen; Eric Kaiser, som seglade Sjöjungfrun på SM i Marstrand 2006; Christoph Nielsen regerande svensk mästare (i egen båt!).

Fyra knops ström blev dock för mycket för Christoph, så Dave Wilson drog det längsta sträet även denna gång och Eric Kaiser kom på andra plats.

Den goda nyheten är att Christoph nu blir kvar i klassen i två år till - titeln i San Francisco är den enda som återstår för honom.

Sverige representerades av Bratt/Johansson/Landén, som kom på nionde plats.

Det vore roligt med någon mer besättning från Sverige nästa gång. Det behöver inte bli så dyrt, eftersom Amerikarna bjuder in seglarna att bo hos sig.

DONALD BRATT  
F-SWE-1358 Sjöjungfrun



Foto: Cassandra Kaiser

# Gamla Trudelutt med det böljande däck

Trudelutt är en plastfolkbåt från 1978. Hon är byggd hos LM-varvet, andra generationen plastfolkbåtar från Folkebådscentralen. Hon har större fönster än den första generationen, som hade likadana fönster som Linds träbåtar, och kölinfästning utan inplastade bottenstockar av trä, något som var problematisk på den första generationen.

Men hon har ett sandwichdäck där distansmaterialet utgörs av balsaträ, lätt och starkt, så länge det är torrt.

Jag har haft Trudelutt sedan 1982, och var under många år flitig kappseglare. Även de ursprungliga ägarna kappseglade intensivt. Naturligtvis innebär detta en hård tillvaro för båten, beslag skruvas på och flyttas, kicken sätts an så hårt man vågar, en och annan rundning sker med kontakt mellan båtarna.

Under de första åren av tjugohundra-talet började jag fundera på om inte däck-  
et sviktade mer än tidigare när jag gick på det. Visserligen hade jag blivit allt fetare, men ändå.

Så när jag fått upp båten ett år tog jag med mig en borrhmaskin och kröp in i ruffen och borrade ett 5 mm hål i det undre plastskiktet, nära masten. I stället för balsapånor fick jag ut vatten, blandat med svart, färdigkomposterad sörja.

Naturligtvis blev jag bekymrad. Är detta ett känt problem? Kontaktade ett antal folkbåtsseglare, ingen hade hört om detta. Kontaktade Folkebådscentralen, hade aldrig hört talas om detta.

Köpte en bok om reparationer av plastbåtar: *The fibreglass boat repair manual*, av Allan H Vaitses. Den innehöll en massa nyttig information. Det mest intressanta kapitlet hette: *Dealing with core problems*. Som hade en underrubrik som inte gjorde tillvaron ljusare: **Why a mushy core i a disaster**.

Men boken gav i alla fall ett visst hopp, tillräckligt underlag för att besluta om reparation.

Författaren föreslog att man skulle avlägsna ytterskalet och laga däck uppfrån. (I år har jag sett en beskrivning på den tyska folkbåtssidan av en sådan reparation. Det kändes skönt att inte vara ensam.) Men det medför att utseendet för-

ändras, kanske ok om man lägger på ett teakdäck, men jag ville att båten skulle se ut som vanligt (från utsidan).

Alltså reparation från insidan. Det vill säga undersidan. Obehagliga arbetsställningar och plastsplidamm i ögonen. Första steget var att fastställa eländets omfattning. Jag begick misstaget att sätta kapskivan i taket direkt och försöka skära mig fram till intakt sandwich. Jag lärde mig att det fanns grader av helvete. Dels ställen där balsan var upprutnad, där var det enkelt. Sedan kom jag till ställen där sedan var våt, men ännu inte rutten. Och sedan ställen ditt vattnet inte trängt in.

Där balsan var våt satt den ofta hårt fast, och där den var torr satt den väldigt hårt. Det innebar att jag fick loss oregelbundet formade stycken, och att jag fick hugga med stämjärn på de ställen där balsan satt bra. I efterhand inser jag att det hade varit klyftigt att kartlägga områdena genom att borra många hål, i ett rutnät, så att jag kunde följa gränserna mellan bra och dåligt när jag skar upp däckets undersida.

Det visade sig att i princip hela borbordssidan, från masten, ut till röstjärnet, akterut längs relingen ända till akterspegeln och snurrebeslaget (modell Folkebådscentralen) var KASS.

Båten fick stå och torka över vintern. När våren kom hade jag skaffat glasfiber-matta, polyesterplast, och nytt distansmaterial, divinycell. Men jag hade inte upplevt glädjen med att försöka plasta under-upp.

Först och främst hade jag läst mig till att det är problematiskt att försöka få ny plast att fästa på gammal. Man kan använda epoxi, den fäster, men har andra nackdelar: dyr, cancerogen, allergiframkallande (mer än polyester!) och har man använt epoxi fäster inte polyesterplast på den. Så enligt min bok skall man slipa med grovt slippapper så man får en rå yta, sedan tvätta och tvätta och tvätta med acetone tills ytan känns klubbig. Sedan kan man försöka få fast ny plast. Jag kollade att däck inte ändrade form, det hade ju varit illa om man gjort båten skev, stöttade under vid mastfoten och ruffkanten. Sedan skar jag till divinycell i bitar på ca 30 x 30 cm,

formade så att de passade mot de orörda delarna av däck. Jag såg till att temperaturen var ok, ca 20 grader behövs för att plasten skall härda. Så plockade jag ihop en massa käppar, gamla lattor mm, som kunde användas till att stötta divinycellskivan så att den pressades ordentligt mot däck. Så blanda till plasten, lägga på ett lager på skivan, så ett lager matta, ordentligt med plast, inga luftbubblor, och så få biten på plats med käpparna under. Glömde jag att säga att jag tvättade med acetone, så att ytan var klubbig?

Detta var en läskig hantering. Jag använde en liten vinkelslip med kapskiva när jag tog bort det dåliga underdäcket, och jag använde samma maskin med rondeller, sådana med överlappande sandpappersbitar runt kanten, när jag slipade. Det dammade. Engångsoverall med huva, andningskydd med riktigt filter, tätslutande skyddsglasögon. Och sedan gummihandskar vid plasthantering.

En sådan bit varje dag, och sedan vänta till nästa dag så att plasten härdat och biten satt ordentligt fast innan jag gjorde nästa. Det tog tid, men till slut hade jag ersatt allt den skadade balsan på undersidan. Och det blev dags att plasta ett nytt ytskikt. Det var då det blev riktigt skojigt. Jag fick inte mattan att fastna. Jag tillverkade den ena slabbiga biten efter den andra, det var som att handskas med en blöt skurtrasa, som blev litet varm när plasten härdade, och som fastnade överallt utom under däck, och slutligen stelade till en abstrakt form.

Jag funderade ut nya angreppssätt, läste i min bok, författaren hade säkert stött på problemet, men han presenterade ingen lösning.

Och våren rullade på och så blev det varmt, så varmt att det inte gick att jobba inuti båten. Så jag lessnade och ägnade mig åt annat resten av året.

Nästa vår hade hustrun också lessnat, i hennes fall på att ha en båt i trädgården. Redan första dagen på den nya säsongen hade jag kommit på lösningen. Problemet hade varit att divinycellen är porös, det kommer in luft ovanför den blöta mattan, och den släpper och ramlar ner (på mig). Så genom att först rolla på plast över hela

ytan, och låta den härda, fick jag ett lufttätt underlag. Nästa dag rollade jag på ett nytt lager plast, och så på med torr matta, rolla på med plast tills mattan var mättad, rolla med den valiga målarrullen och trycka så att luften försvann. Och då satt mattan kvar.

Nästa dag nytt lager, se till att gårdagens skarvar täcktes ordentligt. Det såg bra ut, eller åtminstone helt, och det kändes stabilt att gå på.

På några ställen förstärkte ja med plywood, vid masthålet och vid snurrefästet. För att det inte skulle komma in något vatten vid bulthålen gjorde jag 30 mm stora hål i plywooden, med nedfasade kanter så att jag kunde plasta upp homogen glasfiberplast där bultarna kickbågen och snurrefästet skulle sitta. (Sedan satte jag dessutom kicken i masten, i ett block som kan röra sig runt masten i en ögla av kevlartamp)

Vid relingen hade däckets en fläns som var skruvad i skrovet. När jag tagit bort den ruttna balsan slipade jag bort kanten där balsan slutat, satte divinycell ända ut till skrovet, och lät plasten överlappa en bit ner på skrovet. Antagligen starkare än originalet.

Jag har sedan seglat, visserligen mycket mindre än förr, men dock, under fyra somrar, inklusive årets blåsiga Guldpokal i Marstrand, utan att jag kan se några tendenser till försämrade hållfasthet, sprickor eller ställen där det har släppt. Så till nästa år kanske jag får kosta på mig att stryka på litet färg på lagningen, så att båten ser skaplig ut inuti också.

JAN LYBECK

PS.

*Om någon med liknande problem tror att jag kan vara behjälplig med råd eller synpunkter går det bra att kontakta mig.*



## K-märkt Folkbåt

Min Folkbåt F-99 har nu blivit K-märkt. En båt väl värd att värda som en del av vårt kulturhistoriska arv. Stolt och glad tog jag mot intyget vid Galärvarvet på Skärgårdsbåtens dag, månadsskiftet maj-juni -09.

Vi som har gamla båtar erbjuds för något år sedan av Sjöhistoriska Museet attsända in en ansökan och få möjlighet till "K-märkning av fritidsbåt."



Jag skickade in nödvändiga papper inklusive några foton och beskrivning med historik över objektet. Betalade samtidigt in 600 kr.

I slutet av maj ringde Fredrik Blomqvist, intendent på Sjöhistoriska, och berättade den glada nyheten att man, med Statens Maritima Museer som huvudman, beslutat K-märka 8 st båtar varav 3 st var segelbåtar. En av dessa var F-99 s/y Helmy.

Klart man blir lycklig att få ett sånt besked.

Vi som jobbat med 99: an och nu är lyckliga över erkännandet är Eric Klintfält och Gunilla Kierkegaard.

Kriterier för K-märkningen kan ni hämta på Sjöhistoriska Museets Hemsida, [www.sjohistoriska.se](http://www.sjohistoriska.se).

ERIK KLINGFÄLT

## Varm utmaning

Hur bra är en Folkbåtsseglare? Den frågan kan bara besvaras genom att mäta förmågan mot andra entypsseglare. Men inte i mästartarnas mästarte på knäppkorta banor i baljor till båtar, utan i värmen i Adriatiska Havet i Kroatien. I år slog forna Nepparemästare från Gävle de tolv lagen i identiska 37-fots prestandabåtar. Men då var bara en Folkbåtsseglare på plats och han är inte klassens bäste.

2010 i september kommer en ny chans och om de där hemma tycker det lutar åt kappsegling igen, frestar Navigare Race Week med lika delar segling, sightseeing och sällskapsliv. Plus garanterat badväder, varm vind och granna gamla städer. Intresserade? Hör av er till mig.

CURT GELIN  
F SWE 449 Antigua

## Trångbott?

En del är tydligen inte så noga med hur dom bor. Måsparet som byggde det här boet, som låg på mitt akterdäck när jag kom ner till båten en dag i våras, måste ha varit ute i sista minuten! Foto: Curt-L Wiklund.



# 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:

ANDERS OLSEN  
Stolp-Ekeby 11  
186 95 Vallentuna  
Tel: 08-512 30 323 (hem)  
[a\\_olsen@swipnet.se](mailto: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](mailto: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](mailto:svensson@gs-elektronik.se)

### Sekreterare:

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

### Teknisk ansvarig och mätchef:

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

### Tävlingssekreterare:

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

### Övrig Ledamot:

KERSTIN BJÖRFJÄLL  
Blankavägen 41  
433 62 Sävedalen  
Tel: 031-264428  
[kfjall@gmail.com](mailto:kfjall@gmail.com)

### Redaktörer för Folkbåtsnytt:

GÖRAN SVENSSON  
Se styrelse  
PER HÖRBERG  
[per@navigatordialog.se](mailto: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  
PATRICK KJELL  
[patrick\\_oberg@yahoo.com](mailto:patrick_oberg@yahoo.com)

### Webmaster

PÄR BJÖRFJÄLL  
[folkbatt@gmail.com](mailto: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.