Folkbåtsnytt

NYHETSBREV FRÅN SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET, SFF • **NO 1/APRIL 2021**

SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET

En av de första plastfolkbåtarna. Läs mer på sidan 10.

ORDFÖRANDESPALTEN

Hej igen Folkbåtstjejer och killar- huk er bak skotbänkera nu ladder vi om!

Ett nytt år och förhoppningsvis nya möjligheter! Alla hoppas vi ju på att saker och ting skall återgå någorlunda till det normala igen. Nyligen fick Sverige två världsmästare i 470 i Vilamoura på Portugisiska Algarvekusten. Då ligger det nära till hands att tänka, att arrangera ett VM i dessa pandemitider borde väl vi kunna göra samma sak när det gäller ett SM? Apropå Vilamoura angjorde jag staden år 2000. Till saken hör att man i de sydliga EU-länderna omedelbart efter den sista fendern är ute så skall man bege sig till hamnkontoret med pärmen under armen. ”Ship papers please”! Att man skall ha sina papper iordning beror nog på att det förekommer omfattande momsfusk när det gäller nya fritidsbåtar. Hamnkontoret i Vilamoura glömmer jag aldrig! Ett gigantiskt spegelblankt fullständigt tomt skrivbord mötte mig. Bakom skrivbordet en ytterst elegant hamnkapten med vit skjorta och mörkblå välpressade byxor. Portugiserna har en fantastisk förmåga att skapa sysselsättning!

Vad har då hänt sedan i höstas? Styrelsen beslöt att bilda två arbetsgrupper för att om möjligt synliggöra vår båt bättre. En kappseglingsgrupp och en mediagrupp. Kappseglingsgruppen arbetar med just kappseglingsfrågor. Man kontaktar inhemska arrangörer när det gäller våra tävlingar samtidigt som man ständigt pratar med våra internationella kontakter med allt från regler till kappsegling. Detta arbete har redan burit frukt då vårt internationella förbund NFIA beslutat att tilldela oss 2023 års Guldpokal. Mediagruppens uppgift är att synligöra Folkbåten ur ett historiskt perpektiv men framför allt att visa att klassen fortfarande är livaktig – kanske mer än någonsin. Sättet att arbeta är att försöka få press och media intresserade av att exponera Folkbåten. En viktig kanal är givetvis vår hemsida som skall bli mer strukturerad och aktuell. Kappseglingsresultat från t.ex SM skall uppgraderas dagligen. Arbetsgrupperna är ingen fixerad skara, så om du har uppslag hör av dig till nedanstående:

Kappseglingsgruppen
Lennart Magnusson
se styrelsen
Hans Torlen
se styrelsen

Mediagruppen
Lars Evaldsson
se styrelsen
Rolf Uppström
se styrelsen

Detta är vad styrelsen jobbar med för närvarande. Själv är jag mycket imponerad av den entusiasm och kreativitet som grupperna visar. Detta inger stort hopp om vår fina båts framtid tycker jag!

Roffe

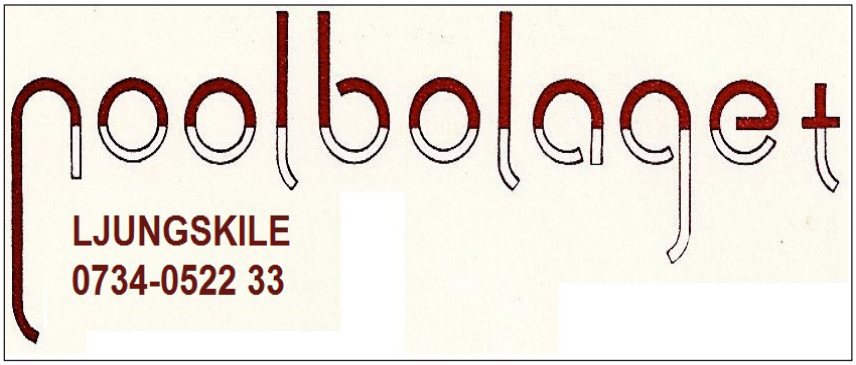
Kassören har ordet

Du som ännu inte har betalat årsavgiften 2020/2021 får med detta utskick en andra påminnelse i form av ett nytt inbetalningskort.
När detta skrivs är det ett 20-tal medlemmar som ännu ej betalat.

Göran Svensson

Du kan också köpa en standert för 150:-

VI TACKAR VÅRA SPONSORER 2021



Sponsorer till SM 2021

Vi söker nu generösa sponsorer inför 2021. Du som läser detta har kanske en arbetsgivare eller rentav ett eget företag som kan vara intresserad av att bli presenterad i Folkbåtsnytt under året och synas på Förbundets hemsida, kostnaden för detta är endast 3.000 kronor/år. Vi tar även gärna emot attraktiva nyttosaker som kan vara lämpliga till prisbordet. Tänk kreativt, kanske din gast eller varför inte din granne kan vara en presumtiv sponsor.

Kontakta gärna någon i styrlsen för ytterligare information.

Saxat ur Folkbåtsnytt 1978

’Klippet’

ELLER

HUR MAN FRAKTAR EN FOLKBÅT UTAN ATT ANSTRÄNGA SIG

Personer:

Lennart Bratt
Leif Ahlqvist
Jens Siebolds
Sven Holm

Historien börjar i baren, efter Sessanseglingarna i Göteborg, för några år sedan. Erik Andreasen har i entusiastiska ordalag beskrivit hur den nya Folkbåten i glasfiber kommer att ta sig ut. Styrda, som vi är, av våra emotioner när det gäller Folkbåt, bildas omgående ett konsortium av ovan nämnda personer. Order tecknas i rasande fart. Priset var ju dessutom så otroligt lågt. Tyckte vi då. Runt 20.000 för skrovfärdig båt med köl. Resten fixar vi själva, så gott som gratis, tyckte de mest optimistiska i konsortiet.

Tiden gick och i juni året därpå var det dags för leverans. Lennart, som är ”affärsman”, tog genast initiativet. Vi gör världens klipp, som han uttryckte sig, genom att klara transporten själva. Han hade talat med en kille från Tranås (känd folkbåtsseglare vars namn ej bör nämnas), vilken var villig att låna ut en gammal Bedford lastbil. Topplocket var dåligt, annars var bilen i prima skick. Vi tar med oss ett nytt topplock, det fixar jag på nolltime, sa Lennart.

Sagt och gjort, Lennart, Leif och Jens kastade sig i Volvon och for ned till Tranås. Så börjar då vår historia på riktigt.

Resan startar bra, redan efter några mil börjar motorn koka. Fram emot kvällningen närmar sig sällskapet Jönköping. Ett försök att få rum på ett motell misslyckas, troligen på grund av kundernas nersmorda ansikten och smutsiga kläder.

Vi kan inte sitta här och vänta tills det ljusnar, tyckte Lennart. Nu sätter vi igång och byter topplock.

Topplocket byttes. Att ingen tänkt på att köpa ny topplockspackning betydde inte så mycket, den gamla gick säkert att använda. Tre timmar senare var allt klart. Nersmorda till händer och fötter gick våra hjältar till kojs i Bedfordens förarutrymme. En fasans natt i den trånga och kalla hytten. Tidigt i gryningen fortsätter så färden. Underligt nog verkar bilen gå något bättre. Då och då måste dock vatten påfyllas, motorn visar tendenser att bli något varm.

Sällskapet når så småningom Göteborg och färjeläget. Optimismen stiger något vid middagsbordet ombort på färjan, men sjunker genast till noll på andra sidan i Fredrikshavn när bilen har fräckheten att börja koka redan efter några hundra meter. Jens, som har hand om förståndet, sammankallar till skepparmöte. Till sist får han sin vilja igenom. Bilen körs ombord på färjan igen och fraktar tillbaka till Göteborg och lämnas på Bedfordverkstaden. På nattåget mot Stockholm somnar tre trötta mekaniker, med verkmästarens ord ringande i öronen:- Det här skall vi ordna hur lätt som helst, och inte skall det bli dyrt heller.

En vecka senare ringer Lennart till Svenne.

- Nu är det din tur, Jens vägrar att följa med till Göteborg. Du behöver inte vara orolig, bilen är fixad, det blir rena nöjestrippen. Vi ses på Centralen. Sovvagn och biljetter, allt är klart.

Klockan sju på morgonen står vi otåligt stampande utanför verkstaden i Göteborg. Sjuhundra kronor fattigare bär det av i full karriär till färjan. Temperaturmätaren stiger ovanligt snabbt den lilla biten ner till färjeläget. Bilen har ju stått en hel vecka, den är nog bara lite ovan, framkasta-

de Leif. Men något riktigt lugn vill inte infinna sig under överfarten.

Våra allvarligaste farhågor besannas nästan omgående, kylaren börjar koka redan efter några kilometer. Nu är goda råd dyra. Fortsätta eller återvända? Nej, inte ett nederlag till, färden forsätter, och nu börjar en nöjestripp genom Danmark med lastbil, som ingen sett maken till.

Framför oss har vi ca 30 mil. Med hjälp av en stor vattendunk på lastflaket tar vi oss tre kilometer i taget mellan vattenpåfyllningarna och i den svindlande farten av 40 km/tim.

Sent om aftonen når vi den lilla byn Thisted, där en av bröderna Hovmark väntar med tre master, som lastas i snabb fart. Färden går vidare.

Nu inträffar något ovanligt, bilen börjar plötsligt gå flera mil mellan vattenpåfyllningarna. Om det beror på den svala kvällen eller nytt liv i motorn är svårt att förklara.

Snart syns en liten dansk by på slätten, varför vi beslutar övernatta. Dödströtta av allt vattanbärande sommar vi bums. Med nytt hopp fortsätter färden nästa morgon, men Bedforden vill annat. Nu kokar den nästan varannan kilometer.

Vid etthundrafemtionde, eller var det tvåhundrade påfyllningen, stannar vi vid ett fält, där en bonde arbetar på sin åker. Med kylarlocket avskruvat för att motorn skall svalna något, lutar vi oss mot stänkskärmarna. Våra tomma blickar förirrar sig någonstans i fjärran, när odalmannen kommer fram till bilen och sticker fingret i kylarvattnet och konstaterar:
- Den koger.

Vi skänker honom vår tomma blick och fortsätter utan ett ord. Ett besök på en bilverkstad i Alborg kostar oss ett par hundringar, men förändrar ingenting i bilens kynne.

Fullständigt uttröttade når vi sent på eftermiddagen vårt mål, Kolding. Lastningen av båten kan börja. Lite förstrött, så där i förbigående, frågar jag chauffören, som sköter lastkranen: Vad tar du för att köra en sån båt till Stockholm? Ettusenfem-hundra blev svaret. Tablå.

Den som nu tror att Bedforden blev glad att få nästan två ton på flaket tar fullständigt miste. Nu började helvetet. Den som säger att Danmark inte har några backar, känner inte landet. En del backar är nämligen flera mil långa. Bedforden slår nu nya kokrekord på löpande band. 300 meter var visst bottenrekordet.

Trots alla motigheter tar vi oss upp till Grenaa, där midnattsfärjan tar oss över till Varberg. Klockan nio söndag morgon står vi återigen utanför Bedfords verkstad i Göteborg. En lätt huvudräkning hade givit vid handen att det skulle ta oss ca två och en halv dag att komma till Stockholm, med paus på fem minuter för vattenpåfyllning varannan kilometer. Vi lämnade hela skiten och tog tåget till Stockholm.

Långtradaren som vi ordnade för att åka ner och hämta båten kostade visst 500 kr.

Vi har inte sålt båten än, som meningen var, vi måste nämligen vänta några år var, vi måste nämligen vänta några år tills inflationen hinner upp våra kostnader.

Sven Holm

Nordic Folkboat Gold Cup 2021

July 24-29, Tallinn, Estonia

https://goldcup2021.folkboot.ee

RESERVERA DETTA DATUM!!!

Guldpokalen 2021 går på olympiabanorna utanför Tallin 24-29 Juli.

Rabatterade resor kommer att finnas. Mer information se hemsidan.

" Ett rykte säger att Estlands president, Kersti Kaljulaid, är Folkbåtsseglare med egen båt och tänker delta i GuldPokalen i Tallinn. Tänk om ryktet talar sanning. Det vore ju fantastiskt."

GOLD CUP 2021

Tallinn Kalev YC

Olympiahamnen Pirita, strax utanför Tallin

Guldpokalen till Estland.

I år arrangeras Nordiska Folkbåtens Guldpokalseglingar för första gången i Estland, närmare bestämt i olympiahamnen Pirita, strax utanför Tallin. Här är en rapport om segelsporten i Estland i allmänhet och folkbåtsseglingen i synnerhet.

Folkbåtsseglarna kan nu definitivt räkna in ännu ett land i den internationella Folkbåtsfamiljen, och entypsseglarna har fått en ny växande klass i Estland. Eller ”nygammal” borde man kanske säga. Folkbåtsklassen var relativt stor i Estland under 1970-talet, för att sedan dö ut runt millennieskiftet. Då dök en karismatisk eldsjäl upp, Mikk Köösel, som nu dragit igång folkbåtsklassen rejält. Man slås av hur mycket en eldsjäl kan betyda för en verksamhet. Mer om denna intressanta man senare.

Segling i Estland.

Seglingen i Estland har en lika brokig bakgrund som landets historia. Före 1990 var det ju som om ingen kust fanns på andra sidan Östersjön. Men går man längre tillbaks i tiden finner man att seglingen där har en historik liknande den svenska. Under andra hälften av 1800-talet började fiskare nöjessegla så smått, och mindre kappseglingar anordnades, bland annat i hamnen i Pärnu. Man tävlade mot varandra, och mot besättningar på besökande utländska fartyg. 1888 bildades Estonian Sea Yacht Club, med medlemmar huvudsakligen från de mer besuttna samhällsskikten. Hemmahamnen var Haapsalu, med en filial i Tallin. Från 1906 arrangerades ”Tallin Week” och andra större regattor tillsammans med nybildade Tallin Yacht Club. Man hade stort utbyte med de andra länderna runt Östersjön. Estland var då en del av Ryssland, under en vittrande tsarledning, och efter första världskriget en självständig stat.

Det hela fick ett abrupt slut i och med andra världskriget, då båda klubbhusen lades i ruiner, och Estland blev en del av Sovjetunionen. Järnridån byggdes upp. Viss seglingsaktivitet förekom dock under Sovjettiden i kollektivt ägda båter, huvudsakligen i de olympiska klasserna. En höjdpunkt var OS-seglingarna i Tallin 1980, med den nybyggda Olympiahamnen i Pirita som bas.

Under byggnationen av det nya segelsportcentret arrangerades där För-OS med deltagande seglare från hela världen. Anders Larzon, mångårig funktionär i Svenska Seglarförbundet, ger en insiderbild av hur det kunde gå till. Gästerna behandlades naturligtvis väl på alla sätt, men samtidigt höll man en järnkoll på alla deltagare. Innan seglarna lämnade hamnen checkade man ut med en särskild bricka, och besättningarna räknades av vakter på pirarmarna då man passerade ut . En vakt med kikare, och en med gevär. För säkerhets

Klubbhuset när 1900-talet var ungt, Tallin

skull hade man spänt en höj- och sänkbar wire mellan pirarmarna också. Vid inseglingarna kontrollerades att inga personer saknades.

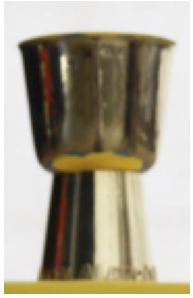
En som inte kunde hålla sig var ”Greven”, Arwed von Grunewald, som deltog i Solingklassen. Vid en insegling gömde sig två man under däck. Stort rabalder, och en mindre patrull mötte upp vid bryggan. Men då satt alla fint i sittbrunn. Vid nästa dags insegling stoppade man istället upp en docka i regnställ och flytväst som satt lojt lutad mot masten. Va – fyra man ombord!? Ånyo uppvaktning av ”vaktparaden” vid bryggan. Men även ryssar hade väl ett sinne för humor, så ”no hard feelings”.

Svartväxling av pengar förekom allmänt men diskret. Problemet var att man sedan inte kunde växla tillbaks de rubler man hade över vid hemresan. Detta fick till följd att den svenska seglartruppen hade 25 racercyklar med sig tillbaks till Sverige plus diverse annat smått och gott. Ja så kan det gå.

Efter självständigheten 1991 kan vi ju åter besöka de Baltiska länderna. Landet har rustats upp och genomgått en framgångsrik demokratisering och ekonomisk utveckling. Estniska seglare dyker upp även här i Sverige, och det kappseglas flitigt, med stort utbyte framför allt med Finland. Man är framgångsrik i jolleklasserna, och de största entypsklasserna är idag Folkbåt, Drake och Melges 24. Matchracing med Bluesail24. En populär regatta är Moonsund Regatta, en veckolång off shore regatta runt Estland. Den älskas av alla seglare och kallas ”the song festival of sailors”.

Guldpokalen.

Folkbåten är en doldisklass. Många seglare i Sverige förknippar nog idag mer Folkbåten med något halvruttet vrak som ligger i ett hörn av segelklubben, än med en av Nordeuropas aktivaste kölbåtsklasser. Så kan det bli när klassen är 79 år gammal. Det har idag byggts drygt 1000 Nordiska Folkbåtar i plast som kappseglas flitigt. Här några ord om den viktigaste regattan,



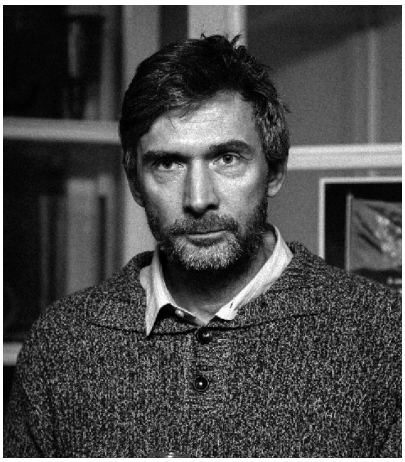
Guldpokalen, Folkbåtarnas inofficiella VM. Man seglar alltså om en pokal av renaste guld. Originalet förvaras i bankfack, men en kopia delas ut varje år. Pokalen skänktes av en Konsul Hans Hagelstein på 1950-talet med syftet att stärka vänskapen mellan Tyskland och de skandinaviska länderna. I många år arrangerades Guldpokalen bara i Danmark, Tyskland och Sydsverige, men på senare år även t ex i Sandhamn, och 2016 i Helsingfors med 65 deltagande båtar. Folkbåten är utan tvekan en av Nordeuropas aktivaste kölbåtsklasser, med stora fält framför allt i Tyskland och Danmark, där klassen drar till sig mycket duktiga seglare. Det internationella utbytet har också ökat på senare år i och med att båten numera trailas flitigt. Låna-båt-seglingar arrangeras i England och i San Fransisco. Folkbåten attraherar mest medelålders seglare och äldre. Den akrobatiska sidan av kappsegling är då mindre intressant, det handlar mer om ”hjärnornas kamp”.

Den sociala sidan har det alltid månats om bland Folkbåtsseglare. Kan man ha roligare än att dra iväg ett gäng och kappsegla i grannländerna. Utöver spännande och rättvis entypssegling blir det mycket skratt, sång och god mat. Och stundtals uppträdanden av den svenska orkestern Röstens Minne. Ett specialarrangemang av den Mosebaskiska nationalsången, med komp av bastuba, dragspel mm gjorde stor succé senast i Danmark. I år lär det bli ett tillskott av pedalharpa – det blir kul. Det är viktigt att även de som inte ligger i topp på kappseglingsbanan får en positiv upplevelse.

Men, tillbaks till Estland. Vi låter Estlands ”Mr Folkbåt” (även kallad ”Father”), Mikk Köösel berätta.

Mr Folkbåt.

Det går många historier om denna mångkunniga och hjälpsamma man. Mikk kallar sig själv för en entreprenör. Han har en liten byggnad, och ett konstruktions- och renoveringsföretag, och har studerat träkunskap och renovering. Han hade inte seglat särskilt mycket tidigare, då han 2001 fick idén att skaffa en segelbåt. En billig träbåt skulle det vara – plast kändes mer främmande. Sålunda blev han ägare till Greta, byggd 1968 i Tallin. Estland har ingen skyddande skärgård, så en robust båt som Folkbåten låg nära till hands. I Estland tycker man att Folkbåten är ”en riktig båt”. Han renoverade Greta för kappsegling, och det enda idag som är



Mikk Köösel. Foto: Tiit Aunaste

kvar av ”gamla” Greta är en del bord och spant, och kölen. Han tävlade mycket aktivt med Greta. Några år senare köpte Mikk också en plastfolkbåt från Danmark, Jonna, så nu har han två folkbåtar. Greta kappseglas nu ibland framgångsrikt av Mikks dotter Liisa, oftast med tjejbesättning. Hon är duktig laserseglare, och ger ofta plastfolkorna en match. I Estland, liksom i övriga länder, har de flesta kappseglare idag Folkbåtar byggda i plast.

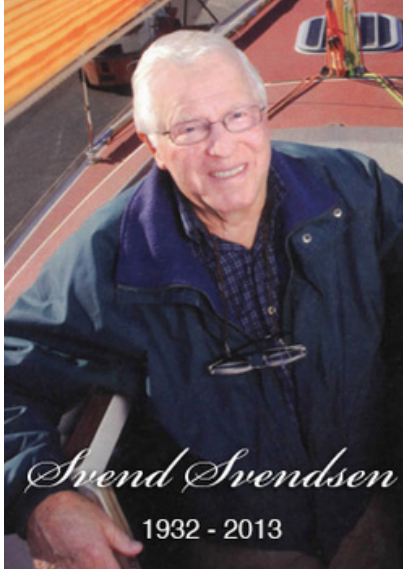
Genom sin stora hjälpsamhet, och varma hjärta har Mikk inspirerat andra att köpa Folkbåt. ”Alla problem är lätta att lösa efter att Mikk har förklarat dem för dig”. 2016 gav President Kersti Kaljulaid the Order of the White Star till Mikk för hans främjande av segling i Estland. Presidenten är själv aktiv skidlöpare, och gastar också av och till på kappseglingar, ibland i Folkbåt. Kanske får vi se henne på Guldpokalen i år.

Det berättas att på en blåsig Moonsund Regatta härom året kunde seglarna se hur Mikks båt skörade spinnakern, och samtidigt bröt spinnakerbommen. Folkbåten kappseglas i Estland, liksom i Finland och England, med spinnaker. Mikk klättrade upp i masten och rev ner fall och spinnakerdelarna. Mikks fru Ingrid, som är segelmakare och sömmerska, sydde ihop spinnakern inne i ruffen, medan Mikk tejpade ihop spinnakerbommen med paddeln. Sedan hissade man spinnakern igen. Men det blåste verkligen hårt, så spinnakern skörade igen, och spinnakerbommen höll inte. På eftermiddagen efter målgång fann han en gammal flaggstång, och delar av ett staket. Verktyg lånades av lokalbefolkningen, och på kvällen var båten hel igen.

Många minns den första gången Esterna dök upp i Internationella sammanhang. Det var på Sessanpokalen, en låna-båt-regatta, i Berlin i början av 2000-talet. Estland hade helt nyligen blivit självständigt från Sovjet. På Wannsee i Berlin finns en stor Folkbåtsflotta och det var nog runt 50 båtar på startlinjen. Många gäster från Skandinavien och England i tjusiga bilar och kläder. Så rullade tre gamla Sovjetambulanser in på klubbområdet till allmänt jubel. Dom fungerade också som logi under regattan. Välkomna Ester!

Och nu har Estland en ganska stor, och växande flotta med Folkbåtar, och arrangerar sin första Guldpokalregatta. Arrangerande klubb är Estonian Kalevi Jahtklubi. I skrivande stund (mars) är över 50 båtar föranmälda. Det kan bli ett stort startfält. Många Nordeuropeer och Amerikaner tycker nog att Pirita och Estland låter mycket spännande. Regattan går av stapeln 24 – 29 juli, och till dess har förhoppningsvis coronapandemin klingat av. Information finns på: goldcup2021.folkboot.ee.
Eller: folkbat.se.

Ander O.



Svend Svendsen i San Francisco – först med Folkbåten i plast

Folkbåtsseglare som seglat San Francisco Cup minns Svend Svendsen. Mr Folkboat over there, var först med att bygga Folkbåten i plast och startade San Francisco Cup på Bayen.

Mitt möte med den fryntlige danskättade båtbyggaren skedde 1992 för att segla Big Boat Race och smaka på segling på de dimmiga, kyliga blåsiga vattnen mellan Golden Gate, Alcatraz och Fisherman's Wharf. Jag hade hört om den danske friskusen till seglare och varvsman, att han var först med att bygga Folkbåten i plast och var förstås nyfiken på hur det förhöll sig med den saken. På hans varv i Alameda, Svendsens Boatworks, drog han the American Folkboat story, en berättelse om hur en driftig emigrant blev Folkbåtsbyggare och en av de bättre.

Svend kom från Danmark som 23-åring på semester och för att uppleva äventyret i USA, hamnade i San Francisco och blev kvar. Han hade seglat Folkbåt hemma och köpte en begagnad Börresenbyggd båt för att kapp - och söndagssegla med på Bayen. Samtidigt startade han buktens första varv för självrustare, en nyhet som Svend fick höra var en galen ide´, att det inte fanns pengar i att låta folk jobba själva.´

De förstod inte att båtägarna behövde handla färg och tillbehör, vilket det gjorde de i min affär här på varvet och redan efter ett halvår gick jag med vinst. Med tiden blev mitt varv störst i San Francisco och jag fick inte tid att hålla min Folkbåt i skick. Den kom sist på listan när det var mycket att göra, alltså förföll den.

Min Börresenbåt från 1965 var fin, men den läckte, bråkade och jag hade inte tid att sköta den. När plasten slog som båtbyggarmaterial på 1960-talet, började jag fundera på om man kunde göra Folkbåten i plast och slippa underhållet. Projektet var mest på skoj, det lät spännande att se om det gick att bygga lika lätt som de lättaste danska båtarna och kanske få den godkänd av klassförbundet.

Det blev mycket beräkningsarbete, alla detaljer som durkar, sittbänkar, roder m m vägde jag noga och klurade ut hur jag skulle bygga för att få samma vikt i plast som i trä. Första plastbåten blev klar 1967, men klassförbundet var skeptiskt, det tog dem över två år att godkänna ritningarna och byggspecifikationerna. Under tiden kom Erik Andreasen i Danmark igång och först när jag gick med på att formellt vara licensbyggare åt honom, blev min Folkbåt godkänd.

Det officiella godkännandet kom 1975 och stärkte Folkbåtens ställning i San Francisco. På weekends ställde 46 båtar upp och var en av de största klasserna på Bayen. Svends entusiasm smittade av sig, han gav klassen fart, gjorde reklam för båten som en sweet sailor och en "gentlemans' Boat". Med det sista menade han att man sitter i båten och seglar, inte på relingen. Han sade till alla att Folkbåten är den bästa båt som någonsin byggts i 26-fotsklassen. Och att den dessutom var den bästa för att kappsegla, nöjessegla och umgås i.

Men i ärlighetens namn var det en båtmäklare i Bayen som gjorde ännu mera för att etablera Folkbåten, berättade Svend när vi möttes. Denne började på 1960-talet med att importera två begagnade Folkbåtar från Danmark, som han sålde snabbt. Därefter köpte och sålde han ytterligare cirka 50 begagnade danska båtar. Av de totalt cirka 80 Folkorna i San Francisco har jag byggt 18. De gick att sälja på 1970-talet, men sedan kom många flytande husvagnar som kostade mindre och ingen vettig människa ville betala mer, då dog efterfrågan. Formarna har jag kvar dock, förklarade Svend vid vårt möte 1992.

Då gavs givetvis tid att se på en av Svends båtar, som jag noterade var lite enklare exteriört än Folkbåtscentralens, men med bättre inredningar i massiv mahogny. Dessutom såg sittbrunnsdurken ut att vara högre och sittbrunnen kortare. Huruvida Svends plastbåt var lika vridstyv som träbåtarna gavs inte tillfälle att prova. Men enligt Svend gick det inte att nå samma nivå med plasten som med träet och han menade att vissa gamla Börresenbyggen på Bayen fortsatt var konkurrensdugliga.

Svenskar som seglat San Francisco Cup i träbåtar, vet att Svends syn på vridstadgan stämde, men att skicket ofta var eftersatt, varför de inte räckte till. Förhållandet fick tyske Guldpokalvinnaren, Christopher Nielsen att ta över sin egen träbåt till Cupen i Bukten 2009. Hans andraplats visade att båtmaterialet har betydelse.

När jag hörde Svend berätta om trevligheterna med Folkbåten i San Francisco, anade jag varför klassen var stor i Bayen.

Umgänget är viktigt, det händer att vi har tivoliorkester på kajen, skandinaviska kvällar, informella middagar, picknicks på varvet. Och säsongsavslutningen inkluderar matchrace, luncher mellan seglingarna, Le Mans-start, damernas race och singlehanded race. Vinnare blir den som klarar sig bäst sammanlagt.

Ännu 1992, när Svend var i 70-årsåldern, var han en stark supporter för Folkbåten, som han kallade "Heaven on Water. "Den gör jobbet, är en sweet sailer och far inte runt när det blåser."

Idag har Svend seglat vidare, men hans varv är störst i San Francisco. Åker du dit när Pandemin blåst bort, kan du kolla om pianot står kvar i verkstaden och spana efter Little Svendle. Kanske är Svends gamla båt välstämd som pianot var en gång.

Curt Gelin

L-G Lindberg med besättning i en av Svend Svendsen båtar

SM 2021–2.0 Stenungsund

Det känns lite konstigt att skriva om ett SM som skulle ägt rum förra sommaren. Vem kunde tro att pandemiläget fortfarande är osäkert? Vi får be de högre makterna att vi har ett ljusare läge fram emot sommaren och alla restriktioner lättas upp. 2021 års SM som äger rum 13-15 Augusti med samma upplägg som 2020. Förhoppningen är att få erbjuda ett riktigt minnesvärt evenemang som vi alla kommer ihåg länge! Som nog alla vet är Stenungsund Sveriges petrokemiska centrum. Det som är lite annorlunda när det gäller idrott och sport är att segling är mycket framträdande som kännetecken för Stenungsund. De stora industrierna är alltid villiga sponsorer till just segling. Och det är ju Tjörn Runt som ger stor medial exponering. Stenungsunds Segelsällskap är en mycket aktiv klubbman håller ett flertal evenemang för både kölbåt och jollar varje år. Vi håller både tummar och tår för att alla skall få uppleva detta SM i en fantastisk miljö där närheten till det mesta man kan önska sig är på plats! Anmälan till SM hittar du på STSS hemsida ! https://idrottonline.se/StenungsundsSS-Segling/

Eskaderseglingen och Tjörn Runt är två ytterligare saker som finns på agendan. Ta med din kära/käre och följ med på en segling i mellersta Bohuslän! 16-20 Augusti gör vi kusten osäker! För mer info och preliminär anmälan till eskaderseglingen : rolf.upp@gmail.com

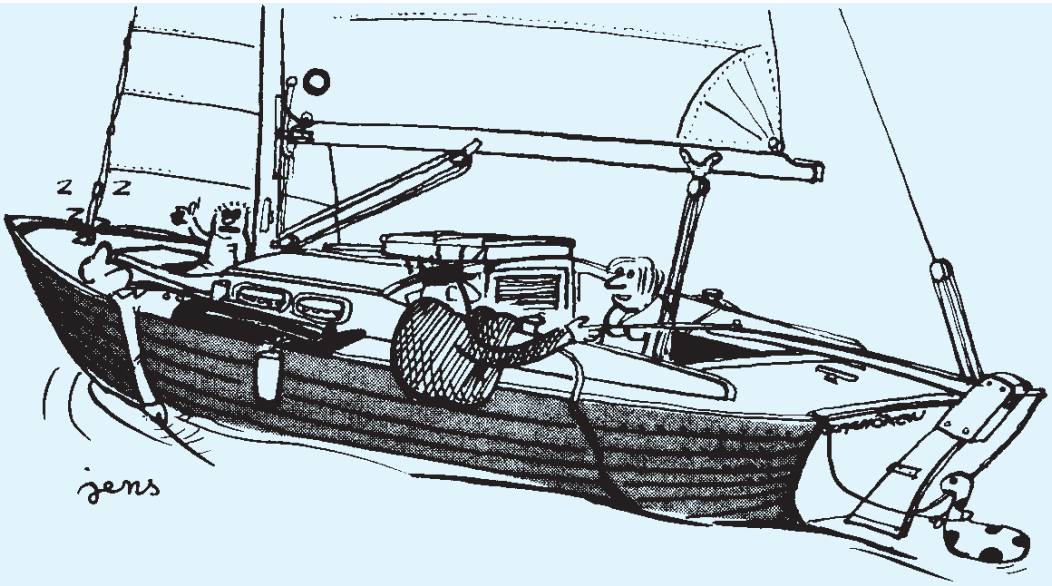
Tjörn Runt anmäler du dig på sedvanligt sätt- se STSS hemsida! https://idrottonline.se/StenungsundsSS-Segling/

Väl mött på Bästkusten!
Roffe

TITTA IN PÅ HEMSIDAN FÖR DEN SENASTE INFORMATIONEN.
https://idrottonline.se/StenungsundsSS-Segling/

Vill ni veta en ”hemlis”

Gulpokalen 2023 kommer att gå i Sverige. På västkusten.
Två bra alternativ diskuteras just nu och mer information kommer så snart den finns.



– Inte behöver du väl bli så arg för att jag frågar var saltet ligger. Jag avskyr äggsmörgås utan salt... Det här med kappsegling är väl inte så viktigt... Förresten ligger du ju sist!

Ur Folkbåtsnytt 1980

Nu spelar PAJ Folkbåtsblues i himlen

I sittbrunnen på en Folkbåt eller på en regattamiddag med sin gitarr, det är så vi skall minnas PAJ. Per- Arne Johansson, PAJ har nu seglat förbi horisonten, långt ut på kanten sjungandes sin Folkbåtsblues.

PAJ började tidigt segla. Han arbetade som segelmagister och många blev där snart dirigerade vidare till Folkbåten i unga år. Det var Folkbåt man drömde om att få segla när man växte upp i Sölvesborg och Blekinge.

Efter några år i OK-jolle började PAJ gasta på S-153 Siro, här var det tuffa tag med en skeppare som inte vek sig för dåligt väder eller konkurrenter, en tuff skola i Folkbåtssegling helt enkelt. Denna båt köpte PAJ för att börja sin egen karriär i klassen i början på -70 talet. Parallellt började kompisen Peter Sohl bygga en ny Folkbåt på Saxemaravarvet som de 1978 vann Guldpokalen i Malmö med. Den enda helsvenska besättning som vunnit än idag. Då hade PAJ samtidigt bytt ut sin träbåt mot en ny plastfolka från Lyseplast, SWE-1274 ”Panik”.

Med denna båt har PAJ med sin trogna besättning regerat på klubbkappseglingar, seglat runt Sveriges kust och Danmark för att delta på SM eller Guldpokalen. Nöjessegling var för PAJ en 200` kryss till Danmark, inte för att semestra utan för att delta i någon kappsegling.

PAJ tillhörde absolut en speciell krets inom Folkbåtsklassen, han bländades inte av krom o lack, han seglade till och från mästerskapen och han bodde helst i tält eller i båten under mästerskapen. Det viktiga var att umgås, gärna med gitarren och en öl nära till hands. Även om tävlingsmomentet var på högsta nivå så var PAJ en gentleman på banan, precis som på bryggan.

En alltid glad vän, underhållare och historieberättare har seglat ifrån oss…..

För 3 veckor sedan sa PAJ att han nog inte skulle orka segla kvällskappseglingarna till sommaren men han ville gärna att ”Panik” med sina trogna gastar skulle vara med på startlinjen, det lovade jag att fixa….

Hans

SM 2010 i Sandhamn. Per Arne Johansson tar emot silverpriset.

Den vinnande besättningen Peter Sohl, Per Arne Johansson och Anders Nilsson tar emot Guldpokalen 1978.

Folkbåtsspinnakerns vara eller inte vara

Inom folkbåtskretsar har man under många år diskuterat ifall man skulle börja med spinnaker men på grund av ett kompakt motstånd bland flertalet folkbåtsseglare har diskussioner hela tiden runnit ut i sanden. Det är endast ungdomen som trycker på eftersom den helt naturligt vill ha ett mera "sportigt" uppträdande av sin båt. De unga nepparseglarna fick ju till slut sin spinnaker och i den klassen har den utan tvekan kommit för att stanna, detta beroende på många anledningar, av vilka den främsta sammanfaller med de unga seglarnas ovannämnda krav på "sportighet". För nepparen passar ju dessutom spinnakern bra eftersom masten vid satt spinnaker kan stöttas av backstaget som kommer nästan i rak linje med "blåsan" och eftersom man slipper krånglet med två fockar på undanvindarna.

Men varför är då de flesta av de något äldre folkbåtsseglarna emot införandet av spinnaker? Kan det inte vara så att de har fått en mera intim kännedom om sin båts egenskaper än de yngre seglarna och tycker att den är tillräckligt snabb och sportig som den är? Hur många andra båttyper kan ute på fjärdarna ta upp kampen med en topptrimmad folkbåt? Men det är klart att det är också många rent praktiska detaljer som har kommit fram i invändningarna mot spinnakern t.ex. kostnaden, svårigheten att få en lämplig gast, den för en spinnaker olämpliga stagningen m. m.

Det ovan sagda är "en något äldre folkbåtsseglares" syn på saken. Vad säger de yngre? Och tänk om någon finländare skulle vilja sända Folkbåtsnytt ett inlägg i denna fråga! En fortsatt diskussion vore synnerligen välkommen.

N. E.

Ett ord på vägen för gast ombord i kappseglingsbåt

En av de första saker en god besättningsman bör göra klart för sig är skepparens personlighet. Hans attityd gentemot livet i allmänhet kan visa sig vara helt annorlunda till sjöss. Detta kan låta lite oroväckande, men vad som menas är, många rorsmän tar sitt kappseglande mycket allvarligt, och deras nervstress är betydande. Detta kan påverka dem på olika sätt. Många ger sken av det absoluta lugnet, men är förmodligen oftast i mycket hög nervös stämning Medan den nervösa energin hos andra, uppammad inför striden, far ut i smädelser gentemot båtar, konkurrenter, vind, vatten och allting annat inkluderande, jag avskyr att säga det, även besättningen.

Vilken vana din rorsman än har måste Du vänja Dig vid den. Det är inte roligt att bli kallad tafatt idiot och andra mindre vackra epitet, men hänsyn måste tas annars blir situationen omöjlig och arbetet med båten upphör, medan alla ursäkter framförs.

Framgången är i hög grad beroende av Din förmåga att, trots det sagda kunna uppmuntra rorsman, få honom att slappna av. Förmågan till avspänning är förmodligen början till framgång inom kappseglingen. Vad man framför allt ska komma ihåg är, att trots allt kan vara mycket deprimerande, obehagligt och irriterande, ingenting är verkligen menat, och Du måste helt enkelt lägga Dig till med en hårdhudad attityd.

Alla skeppare har naturligtvis inte detta sätt att uppträda, men för den goda andan och förståelsen är en varning på sin plats. I hård kappseglingssport finns inte mycket tid över för var så god och tack så mycket.

Till sist får vi ändå inte glömma bort, att det viktigaste är inte att vinna, själva njutningen att segla måste vara det primära.

Sven Holm

Ur Folkbåtsnytt 1968

Pressgrannar

Folkbåten Karp deltar i Kryssarklubbens 24-timmarssegling 1962. Skeppare och ägare är Karin Palmér (i vit tröja). Båten byter senare namn till Fantomen.

36 PÅ KRYSS #02/2021

FOTO: CC ÖSTERMAN / SJÖHISTORISKA MUSEET/DIGITALMUSEUM.SE

SVENSKA BÅTKLASSIKER

Älskad åttioåring

Underbar känsla i seglingen. Sjöduglig. Billig att tillverka. Lagom stor. Nästa år fyller Folkbåten 80 år och den är lika uppskattad nu som när den föddes.

TEXT **DESIRÉE WAHREN STATTIN** FOTO **PRIVAT**

– ÅREN 1968–69 byggde min kompis och jag var sin Folkbåt i en lada. Vi hade bara seglat mindre båtar tidigare och tittat på de välbeställda farbröderna som hade Folkbåtar. Det var en dröm! På den tiden var det träbåt som gällde och jag minns att det var olika mallsatser, jag fick tag i den bästa. Det blev en väldigt lyckad båt, säger Rolf Uppström.

Rolf är ordförande i Svenska Folkbåtsförbundet och bär på en livslång kärlek till Folkbåten. Han har visserligen under en period i livet lämnat Folkbåten för andra modeller, som Drake, Soling och H-båt. Men sedan några år tillbaka är han återigen ägare till en Folkbåt och berättar entusiastiskt om båtens något dramatiska historia och hur den har tagit över världen.

Rolf Uppström är ordförande i Svenska Folkbåtförbundet.

– En stor del av den svenska fritidsbåtsutvecklingen inleddes vid tillverkningen av folkbåten. Många berömda varv tillverkade Folkbåten till en början. Jag var själv med och tittade på varven och på båtar, det var spännande. Då förstod man inte att det var en början på en tid som gjorde det möjligt för alla att äga en båt, säger Rolf.

Folkbåtar byggdes överallt i Sverige. I mellersta Bohuslän och framförallt på Orust och dåromkring uppstod många små varv som byggde Folkbåtar. Bröderna Jacobsson och Martinsson, Seldéns båtbyggeri (Bröderna Jacobsson och Martinsson på Seldéns båtbyggeri byggde till exempel 20 träfolkbåtar om året.) Och inte minst Harry Hallberg som sedermera överlåt sin rörelse till Christophe Rassy. De flesta seglare känner nog till båtar som kallas "Hallberg-Rassy".

UPPRINNELSEN VAR EN tävling. I slutet på 30-talet var segling ännu en högstatusaktivitet. Tanken på att skapa en gemensam nordisk entypsbåt började diskuteras och en skandinavisk konstruktionstävling utlystes. Båten skulle vara lätt och billig att bygga och lämpa sig för fabrikstillverkning. Den skulle vara sjöduglig och ha kojer för 3–4 personer, vara gjord av trä och med järnköl. Hela 59 bidrag kom in från alla nordiska länder, men ingen uppfyllde alla krav och kunde ges en förstaplats. Båtkonstruktör Tord Sundén fick i uppdrag att utifrån de inkomna bidragen skapa en modell som kunde tillgodose de önskemål som fanns. Just upphovsrätten till ritningarna har varit föremål för rättegång och tvister, men idag anses det vara klarlagt att Tord Sundén är konstruktör.

Rolf är väldigt förtjust i modellen.

– Det är en sjövärdig båt! Det är ingen racer, den är något underriggad, men

Många regattor arrangeras för Folkbåten.

#02/2021 PÅ KRYSS 37 →

Ur På Kryss

facebook Gå med

Titta in på vår Facebookgrupp för internet-diskussion mellan Folkbåts-intresserade. Sök på FOLKBÅT.
Självklart kommer allt viktigt finnas på hemsidan och i Folkbåtsnytt.
Mejla till webb@folkbat.se om ni har något ni vill lägga upp.

Alexander Bratt

webmaster

Plastfolkbåten – en succé

Medan lågkonjunkturen tvingar de etablerade båtproducenterna till nedskärningar ökar efterfrågan på plastfolkbåtar. Ett storvarv lägger nu om produktionen och satsar på folkbåten, medan ett mindre varv just har kommit i gång. Samtidigt byggs ett nät av återförsäljare upp. Båten har under vintern visats på Göteborgs- och Stockholmsmässorna.

Det hela började 1975 med att två driftiga danska folkbåtsseglare, Erik Andreasen och Poul Ankjaer, lyckades övertala LM Glasfiber, ett av Danmarks största plastbåtsvarv, att framställa en skrovform. Erik ställde sin egen träbåt till förfogande som plugg. Samtidigt byggdes en ny träbåt och alla detaljer vägdes. LM:s tekniker kunde därefter beräkna skrovtjocklek och glasfibermängd så att plast- och träbåt skulle få exakt samma viktsfördelning.

Produktionen började 1976 i blygsam skala hos LM, som också tog fram en teknisk beskrivning för plastarbetet. Detta gjorde man så bra, att Skandinaviska Seglarförbundet våren 1977 kunde godkänna plastversionen som Nordisk Folkbåt. Därmed seglar trä- och plastbåtar nu i samma klass.

Intresset för båten ökade kraftigt i och med godkännandet och LM har under hösten ökat produktionstakten till en båt per dag. Hittills har de flesta båtar sålts till Danmark, Tyskland och Holland genom Folkebådcentralen i Kolding. Ett trettiotal båtar har gått till Sverige, där ett nät av återförsäljare nu börjat byggas upp. Representanter är f n Rönnängs Marina på västkusten samt TJ-Båtar i Hammenhög på sydkusten.

Flera svenska varv har nu visat intresse för plastfolkbåten. Hittills har dock bara ett fått den nödvändiga auktorisationen från Skandinaviska Seglarförbundet. Lysekils Plastprodukter har gott renommé från tidigare plastbåtsproduktion. I nya lokaler tillverkar man nu två båtar i veckan. Även här är efterfrågan stor och större delen av vårens produktion är redan såld.

Hur kommer det sig då att Folkbåtstillverkarna kan kapa åt sig en allt större del av en marknad där storföretagen kämpar med stora svårigheter? Det finns troligen flera förklaringar. Folkbåten är med sina snart 40 år en klassiker bland svenska båtar. Den behöver ingen presentation. Den har rykte om sig att vara säker, lättmanövrerad och relativt snabb. Som kappseglare är den mer spridd i landet än någon annan kölbåt och klassorganisationen är stark. Dessutom är priset vettigt. Få båtar i 50.000-kronorsklassen kan ge så mycket seglingsglädje som just Folkbåten.

Lasse Larsson

Ur Folkbåtsnytt 1978

Bättre försäkring till lägre pris

Svenska Seglarförbundet

Som båtklubbsmedlem är du delägare i Svenska Sjö och det ger dig direkta fördelar som mer omfattande försäkring och lägre premier. Men du får också andra fördelar som resultatbonus och en smidigare skadereglering.

Tillsammans med båtorganisationerna arbetar vi ständigt med att utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb.

Välkommen att räkna ut din premie på www.svenskasjo.se eller läs av QR-koden.

Svenska Sjö är stolta över att vara ägda av riktigt båtfolk, tillsammans utvecklar vi det svenska båtlivet.

Svenska Sjö

Vi delar Båtlivet med dig

BLI MEDLEM I FOLKBÅTSFÖRBUNDET

**Du folkbåtsägare som ännu inte är medlem – kom med i vårt gäng.
Och få denna tidning 2 gånger per år, få veta vad som händer i Folkbåtsvärlden, kunna delta på våra träffar och stötta Folkbåtssegling i största allmänhet.
Enklast blir Du medlem via vår hemsida: http://www.folkbat.se/medlemskap.html
Årsavgiften är 300:– Plusgiro 437 58 45-7, Svenska Folkbåtsförbundet**

Välkommen

www.folkbat.se

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande:
Rolf Uppström
Dragonvägen 2
459 32 Ljungskile
Tel: 0734052233
rolf.upp@gmail.com

Vice Ordförande:
Lennart Magnusson
Näsets Vinkelväg 12
421 66 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel: 0708 609900
lennart.magnusson@me.com

Kassör och medlemsregister:
Göran Svensson
Heleneborgsgatan 44 B
117 32 Stockholm
Tel: 070-592 01 26
svensson@gs-elektronik.se

Sekreterare:
Håkan Håkansson
Fridhemsgatan 36 B
271 46 YSTAD
Tel: 0708-117210
bengt.cellona@gmail.com

Teknisk ansvarig och mätchef:
Vakant

Tävlingssekreterare:
Hans Torlén
Sjökvarnsbacken 12
131 71 Nacka
Tel: 070 5170949
ht@enerplan.se

Övrig Ledamot:
Lars Evaldsson
Krapperupsvägen 290
263 76 NYHAMNSLÄGE
Tel: 0708 145578
lars.evaldsson@telia.com

NFIA technical chairman:
Lennart Magnusson
Se styrelsen

Redaktörer för Folkbåtsnytt:
Göran Svensson
Se styrelse
Per Hörberg
per.hrberg@samutveckling.se
Hans Melcherson

Ansvarig utgivare:
Rolf Uppsröm
Se styrelsen

KONTAKTPERSONER

Halmstad
Lars Evaldsson
Se styrelsen

Ostkusten
Göran Svensson
Se styrelsen

Västkusten
Rolf Uppström
Se styrelsen

Skåne
Håkan Håkansson
Se styrelsen

Webmaster
Alexander Bratt
ascbratt@gmail.com

Förbundsmätman
Pehr Ola Pehrsson
Kupolgatan 8
271 36 YSTAD
Telefon 0411-14859,
070-8577609
pehr.ola.pehrsson@telia.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.

Redaktörer för detta nummer av Folkbåtsnytt är: Hans Melcherson, Göran Svensson och Per Hörberg
Nummer 2/2021 kommer i brevlådan i mitten av november. DEADLINE ÄR DEN 20 OKTOBER

Välkommen med ditt bidrag