



Medlemsblad for
Nordisk Folkebåd

Nr. 2 - 2021
December - 50. årgang

FOLKEBÅDS NYT



MICHAEL GULDMANN

KENDER FOLKEBÅDEN
BEDRE END DE FLESTE - MEN DET
ER FØRST NU HAN HAR
FUNDET FARTEN



STJERNE- GASTEN

KRISTIAN HANSEN
REFLEKTERER OVER SIN
SUCCESFULDE KARRIERE
I FOLKEBÅDEN



TRE GODE RÅD

INDEN DIN FOLKEBÅD
SKAL SØSÆTTES - LARS
BRÆSTRUP GUIDER DIG
GODT PÅ VEJ





FOLKEBÅDS NYT

Redaktør
Anders Kongstad
kongstad@gmail.com

Grafisk designer
Michael Belvad
mbelvad@gmail.com

Fotografer
Søren Wiegand
Anders Lund
Peter Brøgger

Journalister
Kristian Jørgensen
Petra Jørs

Dansk Folkebådsklubs
bestyrelse:

Formand
John Wulff
Grønnegården 204,
2670 Greve
Tlf.: 21 91 06 56

Kommunikationsudvalget

Pressechef
Petra Jørs

Sociale Medier
Caroline Kold
Julie Kold
Peter Brøgger

Rådgivere
Flemming Kold
Carl-Otto Hedegaard
John Wulff

Tryk
Clausen Grafisk

Papir
Bladet er trykt på papir fra
Papyrus.

Omslag: Trykt på
MultiDesign® Original White
240 g/m²
Indhold: Trykt på
MultiDesign® Original White
130 g/m²

INDHOLD

3 SET FRA AGTERDÆKKET

6 KRISTIAN HANSENS SÆRLIGE- VINDERMENTALITET

10 GASTERNE, ET UBESKREVET FOLKEFÆRD

12 GULDMANN'S KÆRLIGHED TIL FOLKEBÅDEN

16 FOLKEBÅDSKLASSENS INTERNATIONALE MILJØ

18 TRE GODE RÅD INDEN SØSÆTNING

22 NYT FRA BESTYRELSEN



Forsidefoto
Søren Wiegand



SET FRA AGTERDÆKKET PÅ EMMA, DEN 634



Af **Petra Jørs**

Jeg fanger Jens Thurø per telefon en torsdag i november. Der er travlhed i hans virksomhed. Det går forrygende, fortæller han. Det forgangne sommerhalvår 2021 har dog budt på mere og andet end jobtravlhed. Der har stået sommer, sol og skønne sejloplevelser på programmet for familien Thurø. Jens er skipper ombord på Emma, DEN 634, hvor også hans søn Victor og svoger Knud Peder er gaster. Folkebådssejls er et familieprojekt.

Emma fik i vinteren og det tidlige forår en stor overhaling. Det var om at bruge pandemietiden på noget fornuftigt. Grejet blev optimeret og trimmet om, ja hele båden blev gen-nemgået fra top til tå. Hele 176 mandetimer blev lagt alene på kølen. Der blev slebet ned,

malet og vandslebet. Det har, ifølge Jens, resulteret i op til to-tre procent mere fart på kapsejlsbanen. Kapsejls er netop det, Emma bruges til. Intet andet. Den står klar på sin trailer og kan - uanset hvad tid på døgnet eller året, man ringer - rigges til og sættes i vandet i sin hjemhavn Kerteminde på nul komma fem.

Familien Thurø deltager i alt, hvad der deltages kan i folkebådsklassen både indenfor og udenfor landets grænser. Normalt går sæsonen efter en snorlige kalender. Den indeholder ti stævner hver sæson, men denne sæson bar, ligesom sidste år, præg af de gældende coronarestriktioner, der desværre aflyste forsommerens stævner i Tyskland. Heldigvis har man kunnet afvikle aftenkapsejlsene på Kertemindebugten i løbet af hele sæsonen, dog i en mindre social udgave.

Sæsonen blev skudt i gang med Tune Up-Cup i Kerteminde i første weekend af maj. Det var et rigtigt fint stævne, særligt de nytænkende idéer, der har fået gang på jord under corona. Morten Henriksen har f.eks. fået indført brug af VHF-radioer på alle deltagende både. Det gør kommunikationen og afviklingen på kapsejlsbanen meget nemmere. Nu ved man, hvornår der er baneændringer, udskudte starter, frokostpauser osv. Det giver alt i alt meget mindre ventetid og er, ifølge Jens, kommet for at blive i folkebådsklassen.

Resten af maj og starten af juni blev noget anderledes end planlagt, da Håndværker Cup i Jægerspris blev udskudt, ligesom de tyske stævner ikke blev til noget. Team Emma måtte ligesom en del andre sejlere holde vejret til det sidste, da både Eckdays og Trudeltaus blev aflyst i allersidste øjeblik. Først hen i midten og slutningen af juni blev Emma sat i vandet igen. Først til Håndværker Cup i Jægerspris, dernæst til DM i Sundby.

Emma var som altid med fremme, hvor det sker og endte på en samlet fjerdeplads til DM. Der er kamp om pladserne i den øverste del af folkebådsfeltet for tiden. Klassen er fuld af dygtige sejlere, men det betyder dog ikke, at klassen er mere seriøs af den grund. Den er, ifølge Jens, én stor omsejlende familie,

og det var et glædeligt gensyn med alle familiemedlemmerne både i Jægerspris og Sundby.

Efter DM trillede familien Thurø desværre direkte hjem til Kerteminde, da Guldpokalen i Estland var aflyst. Men kun for en kort stund. Den ene bådtrailer skulle udskiftes med den anden.

Jens er som folkebådssejler æstetiker og derfor også ejer af en Nordic Cruiser. En særdeles smuk kongebåls motorbåd ved navn Stella, der flittigt bruges til at sondere nye farvand i selskab med hustruen Lisa. Det har givet nye muligheder. En helt anden og anderledes måde at opsøge ukendte egne i Europa, da motorbåden kan trailes lige derhen, hvor man vil. Kun kørselstiden sætter grænser. I juli måned blev den stockholmske skærgård sejlet tynd, indtil ferien slap op, og kursen blev sat tilbage mod Kerteminde igen.

En sæsonafslutning efter planen

Tilbage i Danmark blev Fynsmesterskabet afviklet i slutningen af august. Det var dansk sensommer med lette vinde på Kertemindebugten, hvor Emma endte på en samlet tredjeplads. Jens er Kertemindesejler, og det skinner igennem. Stævnet beskrives i tråd med hele folkebådsklassens DNA - fuldstændigt nede på jorden. For, ifølge Jens, er der heldigvis intet levn fra fortiden, hvor kun de gode sejlere talte med hinanden. Alle erfaringsudveksler med alle. Ingen er ladt tilbage uvidende om det gyldne trim eller grej, de bedste sejlere er i besiddelse af.

Netop det med trimmet kommer Jens selvfølgelig også ind på. Først og fremmest har Emma ny sejlgarderobe hver eneste sæson. Dog blev 2020-sejlene også slået under i denne sæson, da de havde en del sejltimer til gode fra sidste år. En anden ting, Jens nævner, er Emmas grundtrim. Det går nedefra og op. Det betyder, at riggen som udgangspunkt står trimmet til sejlads i 0 m/s, og så trimmes der opad til det antal m/s, dagens sejlads byder på. Dette gøres selvfølgelig ud fra en nøje ført logbog.

Sidste stævne på dansk grund var Jysk mesterskab i Horsens, der afgjorde dette års rangliste. Her endte Emma som nummer to, kun slået med ét eneste point af Morten Henriksen, DEN 1152. Dem, der vandt i Horsens, vandt ranglisten. Emma blev derfor også nummer to på ranglisten 2021.

Det sidste stævne i udlandet, som Emma deltog i, blev afholdt i oktober 2021 på Wannsee i Berlin. Rolling Home er et stævne, der for Jens markerer afslutningen på sejlersæsonen. I år med en fabelagtig tilslutning. Hele ti danske både kørte i konvoj ned gennem Tyskland til et kapsejladsfelt med i alt 45 både. Her endte Emma på en tiendeplads.

Ifølge Jens udmærker de tyske stævner sig, fordi de tyske sejlere altid tager imod de danske sejlere med enorm glæde, humor, respekt og gæstfrihed. Tyske stævner kan varmt anbefales, ikke mindst fordi der er god mad til billige penge. For alt det kører besætningen på Emma gerne langt. Der er nærmere præcist 650 km fra Kerteminde Havn til Segel-Club "Ahoi" lidt udenfor Berlin.

Selvom den snorlige stævnekalender blev revideret lidt i sæsonens løb, har familien Thurø alt i alt skabt stabile resultater på kapsejladsbanen. De har ikke haft én eneste tyvstart, og det hører altså til sjældenhederne, når man er kapsejler i toppen af feltet. Så er netop startøjeblikket mere eller mindre afgørende for resultatet.

Og nu skal familien Thurø ud af starthullerne på skipisterne. Der er underskud på skikontoen, som Jens siger. Om fjorten dage går turen til Hindertux-gletcheren i Østrig. Derudover er der planlagt fire andre skiture fordelt hen over vintersæsonen til Norge, Østrig og Frankrig.

Sidste vinters arbejde lønner sig nu. Emma står pakket godt ind i en hal skarpere end nogensinde og er derfor helt klar til at trille ud til sæsonstart 2022, der, som altid, skal skydes i gang med Tune Up-cup i Kerteminde.

2022 bliver forhåbentligt en sæson, der går lige efter Emmas logbog. ■

V O L V O

Overvejer du en nyere model?

Tal med os. Vi ved godt, du ikke kommer til at skifte din Folkebåd ud.



Vi er stolte over at være Volvo forhandler og yderst glade for at kunne præsentere alle modeller fra Volvo. Har du ikke før prøvet en Volvo, så kan du forvente en oplevelse. Kvaliteten, komfort og køreegenskaber er bestemt på bilmarkedets absolut højeste niveau.

Kom og få en prøvetur eller en snak med en af vores Volvoeksperter.

VEJLE

Løversyssevej 9
7100 Vejle
Tlf. 70 27 05 00

Man-fre 9.00-17.30
Lør-søn 11.00-16.00

KOLDING

Triangel 4
6000 Kolding
Tlf. 75 52 25 55

Man-fre 9.00-17.30
Lør-søn 11.00-16.00

ODENSE SV

Bondovej 18
5250 Odense SV
Tlf. 63 17 13 11

Man-fre 9.00-17.30
Lør-søn 11.00-16.00

HILLERØD

Rønnegroen 1
3400 Hillerød
Tlf. 48 24 19 24

Man-fre 9.00-17.30
Lør-søn 11.00-16.00

NÆRUM

Nærum Hovedgade 1
2850 Nærum
Tlf. 72 59 18 00

Man-fre 9.00-17.30
Lør-søn 11.00-16.00

Autohuset
VESTERGAARD



Stafetten
er i denne udgivelse
givet til
Kristian Hansen
////////

”Når jeg går ombord, er det for at vinde

Kolding-sejleren Kristian Hansen er en af de mest vindende folkebådssejlere i nyere tid. Medaljerne er kommet i hus udelukkende som gast, hvor en særlig vindermentalitet har været den afgørende ingrediens for succesen, mener han selv.

af **Kristian Jørgensen**
foto: **Søren Wiegand**



Egentligt skulle denne artikel kun handle om Kristian Hansen og hans mange medaljer som folkebådssejler i rollen som gast.

Men i interviewet med Kristian Hansen er der alligevel en detalje, som måske er meget sigende for, hvad han er for en type som person og som sejler. Han har rollen som gast og er ikke rorsmand, hvor man generelt er mere profileret.

På trods af, at stort set alle interviewets spørgsmål handler om Kristian Hansens tid som folkebådssejler, er han ikke meget for at tale om sig selv.

Det viser sig ved, at han under interviewet, der tog en times tid, nævner ordet ”jeg” 69 gange, mens han omvendt siger ”vi” 203 gange.

Og selv om det er ganske rigtigt, at Kristian Hansen har vundet sine medaljer i fællesskab med andre, så ændrer det ikke på, at han i forskellige mandskabssammensætninger har vundet et utal af medaljer, som gør ham til en af de mest vindende folkebådssejlere nogensinde. Men hvordan kan det egentligt være, at han har vundet så meget?

Selvlært sejler

Mange af de, der har succes i sejlsport som voksne, har sejlet meget som børn i en sejlsklub, hvor de er blevet skolet og slebet til.

Men ikke Kristian Hansen.

Som barn sejlede han godt nok lidt optimistjolle og flipperjolle for hyggens skyld, men det var først i starten af hans voksenliv, at han begyndte at sejle kapsejls.

Her købte han en X79 sammen med sin storebror, men det var ikke ligefrem en succes til at starte med.

”Vi fik en flaske whiskey som sidstepræmie efter vores første sejls,” erindrer Kristian Hansen.

Det gik væsentligt bedre, da han dernæst begyndte at sejle X99, men så gik der små børn og hus i den, hvorfor kapsejlsden mere eller mindre blev sat på standby.

Koldinggængensisk konkurrencemiljø

I slutningen af halvfemserne spurgte brødrene Per og Lars Jørgensen, om Kristian Hansen havde lyst til at sejle Folkebåd med dem.

Kristian Hansen sagde ja - velvidende at han nok ville gå en stejl læringskurve i møde.

”Per og Lars var dygtige sejlere, hvor jeg nok var lidt et hængeparti i starten. Jeg er ikke vokset op med at sejle kapsejls fra barnsben af, så i starten var jeg ikke en velsmurt kapsejler, men jeg fik god erfaring ved at sejle sammen med dem. Og så var vi et godt team, der kendte hinanden godt, så det gjorde os hurtigt til en velfungerende maskine,” siger han.

I Kolding kunne han teste sig af i et spirende folkebåds miljø, der tiltrak mange både. Det skabte et stærkt træningsmiljø.

"Vi gjorde hinanden gode i Kolding. Vi hjalp hinanden og prøvede forskellige konstellationer af. Jeg gik eksempelvis over på en anden båd og var forgast, mens en anden passede storsejlet på en tredje båd. Dermed hjalp vi hver især hinanden til at blive hurtigere. Vi vidste godt, at hvis vi skulle være hurtige på de store baner, så skulle vi også være hurtige på hjemmebanen," siger Kristian Hansen.

Ser man på listen over vinderne af DM i Folkebåd, så har Kolding Sejklub da også opfostret en hel del vindere.

"Man kan blandt andet fremhæve Christian Thomsen, Heines Nielsen og Flemming Andreassen, der alle har vundet DM. De var alle gode sejlere i forvejen, og vi gjorde hinanden gode ved at hjælpe hinanden. Jo mere vi hjalp de andre med at trimme bådene ind, jo

hurtigere blev de, og jo bedre blev vi dermed også, fordi vi blev tvunget til det," siger han.

Medaljer på medaljer

Der skulle gå et par år, før Kristian Hansen og co. endte på medaljeskamlen. Men derefter blev han en hyppig gæst.

Det første DM-guld blev erobret i 2002, og når Kristian Hansen ser tilbage på folkebådskarrieren - der vel at mærke endnu ikke er slut - så er det første DM et af de absolutte højdepunkter.

"Det første DM er jo altid vanvittigt at vinde. Så når man har gjort det, vil man gerne videre," siger han.

Og videre kom han. Frem til 2010 sejlede han sig blandt andet til fire yderligere DM-sejre og to guldmedaljer i Kieler Woche.



Herefter begyndte han at sejle mere med Kolding-sejleren Christian Thomsen, men det satte ikke en stopper for medaljerne, da to yderligere DM-sejre blev hentet i 2014 og 2015.

"Var det mig, der alene gjorde forskellen? Nej, det var det nok ikke, men jeg faldt nok meget godt ind i teamet rent personligt, ligesom jeg er en vindertype. Så når jeg går ombord, er det for at vinde. Det handler ikke bare om at have det sjovt," siger han.

Har ikke nerverne

Med det åbenlyse flair for at sejle og vinde medaljer undrer nogle måske sig over, at Kristian Hansen ikke har forsøgt sig som rorsmand. Men årsagen er ganske simpel.

"Jeg er simpelthen for nervøs til at styre," lyder det med et grin fra Kristian Hansen.

Hvad tænker du, om det generelle fokus på rorsmanden? Synes du, at det fokus er for stort?

"Jeg synes, at vi i folkebådsklassen har været gode til at ændre på tanken om, at rorsmanden er altdominerende. I folkebådsklassen er det heldigvis sådan, at hvis en båd vinder, så er det hele mandskabet, der kommer op. Sådan er det nødvendigvis ikke i alle klasser," siger han.

Hvad skal man være god til som gast? "En god gast kendetegnes ved, at man er på forkant. For selv i en folkebåd skal man være klar ved sejlene, hvis vinden dør. Det hjælper ikke noget at sige, at det bare er ærgerligt, hvis vinden dør. Nej, så må man trimme om, så det handler meget om at forudse, om vinden skralder eller rummer. Og så skal man være fysisk stærk og udholdende. Det nytter ikke, at man tror, man kan hænge fem timer ude i en båd, hvis man ikke har trænet på det og arbejdet med det," forklarer Kristian Hansen, der også mener, at det handler om at have de rigtige automatismer.

"Man skal ud og hænge, før vindpustene kommer i stedet for at vente på, at de kommer. For så er man allerede et sekund for sent ude, og så får du ikke den ekstra fart ud af båden. Det skal ske helt naturligt," siger han.

Stadig sulten

I dag sejler Kristian Hansen mindre folkebåd, end han eksempelvis gjorde for 20 år siden. Trods den mindre træning og de skiftende folkebåde, han sejler i, kan han stadig være med, hvor det er sjovt.

Det viste han eksempelvis i 2016, hvor han var med til at vinde Guldpokalen i Helsinki i en fremmed båd, der måske heller ikke var verdens hurtigste. Det er også en af de sejre, der står stærkest hos ham.

"Sejren i Helsinki kan man godt trække frem, for følelsen før sejladser var, at den båd egentligt ikke var hurtig nok. Så vi vidste på forhånd, at vi skulle gøre noget helt, helt ekstraordinært for at vinde. Fornemmelsen, inden vi starter, er, at vi sejler i den forkerte båd. Det fortæller jeg ikke ham, der har båden, men Per Jørgensen og jeg havde talt om det indbyrdes. Alligevel havde vi troen på det og ender med at vinde," siger han.

Kristian Hansen er for nylig blevet 60 år. Med et meget højt antal medaljer på CV'et og en fysik, der måske ikke er, hvad den har været, fristes man til at spørge, hvorfor han stadig sejler folkebåd?

"Fordi det stadig er den båd, hvor man finder den største konkurrence i Danmark. Og så har jeg kæmpe erfaring i den, ligesom jeg er kommet op i en alder, hvor jeg får det svært i andre klasser. Og så har jeg troen på, at jeg stadig kan vinde," siger Kristian Hansen. ■



REFLEKSIONER

fra en RUTINERET GAST



af **Johs. Egede Olsen**

Det at være folkebådsgast betyder for det meste, at man ikke ejer en folkebåd. Det er sådan, at 66% af besætningen på en kapsejlende folkebåd er gaster, og mærkeligt nok, er de et næsten ubeskrevet folkefærd.

Heldigvis har mange i dag fundet sammen på forskellige måder, f.eks. ved at være flere ejere af en båd, eller nok det mest udbredte - at man er en fast besætning, der deles om kapsejlsudgifterne. Det handler også meget om det sammenhold, der er bygget op, når foråret banker på, og båden skal klargøres til en ny sæson. Når man har været gennem alle de mange faser af klargøringen, ja, så ved man, at alt spiller, og så skal man "kun" koncentrere sig om sejl, taktik og vejr.

Jeg har noteret mig, at der er mange måder at gaste på. Det mest optimale er naturligvis to faste gaster, som bare er der. Det hele spiller, når de hurtige beslutninger tages, og alle ved, hvad der skal gøres og hvornår. Nogle har faste gaster til aftenkap, og andre har faste gaster til de store sejladser (DM, GP), og endelig er der naturligvis også afbud, der gør, at andre gaster må træde til.

Der samles gaster og andre skippere til store stævner for at støtte op om arrangerende klubber. Der er familier, der holder sammen. Der er mange venskaber, der gør, at der gastes på tværs af klubber.

Faktisk er nogle af mine bedste oplevelser som gast netop i denne kategori.

Der er naturligvis også stor forskel på, hvilket niveau båden sejler på. Alle sejler for at vinde - vel vidende, at alle ikke kan vinde. Derfor tror jeg på, at det handler meget om de bånd, der knyttes, og som også er med til at skabe resultaterne. Selvfølgelig vinder man ikke uden en optimal båd og ikke mindst de mange timers træning, som gør, at man ude på banen har det kolde overblik over hvor på banen, fordelene ligger - og placerer sig lige netop der.

Det er tit, at det ikke lykkes, og her er evnen til at bevare roen, holde den gode tone og holde humøret oppe, en af vejene til at komme videre.

Der gastes naturligvis forskelligt, og jeg ved naturligvis ikke, hvad der foregår på alle både. Derfor bliver noget af dette da også gætterier. Dog vil jeg påstå, at hvis gaster kunne komme mere rundt på andre både, ville det give både gaste- og skipperfordele, der kunne være med til at flytte niveauet i båden.

Ud over det sportslige med at komme hurtigt frem, har jeg bemærket, at der på de fleste både, jeg har deltaget på, opstår stærke venskaber. Der tales mere ind, og gensynsglæden og menneskeligheden får et dejligt pust opad. Dette er efter min mening nok det vigtigste for gaster at have med og dele ud af fra båd til båd. Det er med til at hæve humøret ombord, gøre det sjovt at sejle, også når resultatlisten siger noget andet.

At være en god gast kommer heller ikke af sig selv, men også her hjælper det at komme

rundt på andre både, selvom erfaring og rutine er det, der skal til, når det gælder.

Når du som gast går ombord på en ny båd med en ny besætning, handler det om at lytte og få en fornemmelse af, hvad man kan byde ind med. Og så få det bedste ud af det. Det kan også være, at ens opgave bare er at skabe god stemning og ro ombord.

- For mig kom sejlsd først ind i livet, da jeg mødte en pigesejler i 1976. Hendes bror og vennekredsen sejlede alle lange slanke træbåde. Stemningen var i top, jeg blev hurtigt trukket ind i sejlermiljøet i Frederikssund. Det blev til mange stævner i fjordene og Sjælland og Fyn Rundt flere gange.

Min første gasteplads i folkebåd var med 718 (Gustav Nielsen) til GP i Halmstad 2001. Det var samme år, da Erik Andreasen stoppede, men han vandt GP'en, jeg fik lov at smage væsken i guldpokalen. Det synes jeg var stort, og jeg kan huske, at jeg tænkte: At være med her, så bliver det ikke større.

Efterfølgende har jeg faktisk kun været fast gast på to både, 782 (Carsten Enger) og 645



**JOHS. EGEDE
OLSEN**

Bor i Jægerspris

Arbejder ikke mere, men havde 39 år hos Hempel

Købte aldrig folkebåd, men sejler model-folkebåd 049

Æresmedlem i Jægerspris Sejlklub

(Gustav Nielsen), som jeg har rigtig mange gode minder fra, og trods forskelligheder er de stadig blandt mine bedste venner.

Ud over at sejle som gast, har jeg været med i et bådfælleskab fra 1985, hvor vi som to familier sejlede tur til især skærgården og nåede længere ud på kanterne, da vi jo kun skulle den ene vej og byttede os til en bil den anden vej. En båd, som jeg stadig er glad for og sejler single til mange folkebådsstævner, og som min datter er blevet medejer af.

Jeg bliver 72 i år og har derfor besluttet at tage en "Malleuk". Med al respekt for vores tidligere formand og mentor, har jeg bemærket, at han fungerer som afløsergast i mange stævner. Jeg vil også være "freelance gast" nu, have lidt mere tid til ferie med Rikke og alligevel bevare kontakten til folkebådsklassen.

//Johs.



//// MED FOLKEBÅD I BLODET

Michael Guldmann er vokset op med folkebåden. Fra en barndom i træfolkebåd på Svendborgsund til kapsejler i toppen af folkebådsfeltet på Kertemindebugten.

Af **Petra Jørs** Foto **Anders Lund**

Denne aften har ikke stået på folkebåds-sejlads, nej snarere tværtimod. 12-meter-sejlads på Kertemindebugten, som måske nok har én fællesnævner med den nordiske folkebåd. Begge tilhører de veteranbådskategorien. Michael evaluerer aftenens sejlads i korte kække bemærkninger på sit klingende sydfynske, altid med et glimt i øjet. Det er jo et smukt skib, sådan en 12-meter, det kan man ikke løbe fra, men folkebåden trækker mere i Michael.

En tur "down memory lane"

Michael er opvokset i Svendborg. Far Kjeld var møbelsnedker. Et håndværksfag, der gik perfekt i spænd med bådebyggerfaget, da faderens drømmebåd skulle se dagens lys tilbage i 1971. Sådan starter Michael fortællingen om sine første år til søs. Det hele begyndte nemlig med forældrenes træfolkebåd. Den skulle være et møbel, når den stod færdig og ifølge

Michael levede den op til faderens drøm. Ja, den var en møbelsnedker værdig. Bygget af de fineste materialer. Dybrødt mahogniruf, tre gange så dyrt som andet træ, man dengang byggede både af.

Michael kom til verden i maj 1978. Allerede fjorten dagen gammel stiftede han bekendtskab med den genkendelige klukken i forældrenes klinkbyggede folkebåd, og det blev sidenhen en lyd af tryghed for Michael, der fik plads i forkøjen med sin storebror på de tre uger lange sommerferieture. Michael be-

skriver barndoms minderne, som de fleste sejlere nok kan nikke genkendende til.

"Hver morgen når vi vågnede, var far og mor altid sejlet afsted. Så lå jeg i forkøjen og hørte det der brus fra boven. På krydset rullede man til den ene side. Ja, og banken gennem bølgerne, spillet der larmede. Så var man på vej den anden vej. Det er fantastisk, det glemmer man aldrig".

Michael prøvede senere kort kræfter med optimistjollen, men den sagde ham ikke det store. Først i teenageårene blev han fast gast

ombord på folkebåden til de ugentlige aftenkapsejladser i Svendborgsund. Faderens kærlighed til folkebåden smittede af på Michael, ja den har fulgt ham lige siden.

Mødet med en dedikeret folkebådssejler

Da faderen indstillede kapsejladsen og solgte båden, blev Michaels sejlereventyr sat på pause for en stund. I mellemtiden kastede han sig over kaproning. Efter et par års fravær på kapsejladsbanen blev han ringet op af en bekendt, der sejlede folkebåd med den dedikere-





de kapsejler Lars Bræstrup, som Michael så tit havde observeret ude på sundet. Lars manglede en gast, og Michael sprang straks til, for han kunne godt tænke sig at være en del af en båd, der havde succes. Første aftensejlads på Lunkebugten med Lars var den 14. maj 2007. Michael blev hængende som fast gast i ti sæsoner, lige indtil han faldt over en, ifølge ham selv, alt for billig folkebåd i Ballen Havn lidt vest for Svendborg.

"Så tænkte jeg, det er dælmee ingen penge. Jeg må lige ud og se den. Jeg kunne se, at dækket var blødt. Den havde taget noget vand, så der var en del, der skulle gøres".

Det var dog ikke noget, der afskrækkede Michael. Båden blev sat i stand, vandskaderne udbedret, og riggen blev opgraderet med en svensk Ben-alumast. Så var Michael klar til at stille op til aftenkapsejladserne på Lunkebugten. Denne gang mod hans gamle styrmand Lars. De to kæmpede hele tre sæsoner, og det blev af og til tæt løb.

Et kort farvel til folkebåden

Efter tre år var Michael nødt til at skille sig af med den. Kølen sad skævt, og al energi var blevet brugt på dækket, agterspejlet og alt det, der havde taget vand. Michael fortæller:

"Den var jo ikke, som når man kommer til et stævne og ser de her 'suttede bolsjer', hvor bunden bare skinner, og man kan se traileren spejle sig i den."

Nå, Michael skilte sig af med folkebåden og kastede sig i stedet over J70'eren. Men det skulle vare kort. En dag meddelte hans ene gast, at han godt kunne tænke sig at komme ud og sejle stævner. Ikke bare et enkelt speedcup i Faaborg, nej flere stævner i løbet af året. Den var Michael helt med på. Han havde aldrig helt sluppet tanken om, at han en dag skulle tilbage til folkebåden igen og havde derfor fulgt tæt med i bådmarkedet. Thisted Sejlklub havde sat deres ene skolebåd til salg. Den var retroorange - endda med matchende rød træmast, og det gik lige i hjertet på rød-

hårede Michael. Han formåede, som med den forrige, at gøre en god handel, men denne gang var der også rigtig mange timers arbejde forude for at gøre den kapsejladsklar.

Retroorange Swallow, DEN 633, fik en ordentlig overhaling og blev klar til den efterfølgende sæson på Lunkebugten. Den røde træmast og et par ældgamle North-sejl blev slået under. De blev senere erstattet af et par Clown-sails, men det spillede slet ikke sammen. Der var lang vej igen, indså Michael.

Hvis man skulle videre i folkebådsklassen, så måtte man som minimum have det samme grej som de andre. Der var ingen vej tilbage. Den gamle træmast skulle udskiftes. Som sagt, så gjort. Endnu en dejlig folkebåd var til salg, men denne gang var det den medfølgende John-mast, der var i Michaels interesse. Båden var der helt sikkert også potentiale i, men Michael havde altså forelsket sig lidt for meget i retroorange Swallow. Den havde noget historie efter de mange timers arbejde, han havde lagt i den, og den havde en farve, som folk genkendte på banen. Så han lod den anden båd gå og beholdt John-masten.

Al start er svær

Efter en udfordrende sæson måtte der ske noget drastisk. Udstyret var nu i orden, men Michael og hans besætning manglede erfaring.

"Vi kunne ikke finde ud af at starte. Vi kunne ikke finde ud af taktik op ad banen. Vi kunne ikke finde ud af at læse trykket på banen. Vi var egentligt ikke ret gode".

Erfaring skulle der altså til. Båden blev traillet til Kerteminde i efteråret 2020, hvor Swallow nu skulle stå sin prøve på Kertemindebugten mod "hurtigsejlerne" i klassen. Besætningen var indstillet på at få en masse bank, men øvelse gør mester. Tre prøvestarter og tre sejladser hver eneste onsdag.

Stoltheden i Michaels stemme er ikke til at tage fejl af:

"Nu ligger vi og hygger os med alle de der store kanoner, som man har set op til og tænkt, det var da godt nok helt vildt. Hvordan gør de? Hvad er det, de gør rigtigt?"

Til spørgsmålet om, hvorvidt Michael bliver hængende i folkebådsklassen, svarer han

prompte:

"Ja, det gør jeg. Mange år".

Han er, ifølge ham selv, mange timers træning bagud. Hverken ham eller gasterne har sejlet særligt meget, eller jo, men i alle mulige mærkelige både - Granada 27, One Tonner, J70'er. Sådanne både, som man sejler, men ikke har den dybe følelse for.



I folkebåden får du ren sejlads for pengene

Ifølge Michael lever folkebåden op til sit navn. Den giver de samme muligheder for alle, uanset pengepung, for man kan kun købe dét ene stel sejl, og man kan kun købe dén ene mast. Resten er at få lavet en glat bund, sit trim, sit hal, sine mærker på skøderne. Man bruger energien på banen i stedet for på alt muligt andet. Michaels begejstring for folkebåden er nok til dels farvet af skønne barndoms minder, men han har nu også nok af andre argumenter. Det er ikke kun det materielle, der er til at have med at gøre. Dét, at man kun er tre ombord, at man rent faktisk kan samle et team.

Michael er så heldig at have en besætning, der brænder for det, og som kan noget forskelligt hver især.

"Vi er startet ud på forholdsvis samme niveau. Når man laver fejl, som vi alle sammen gør, så har vi kunnet snakke om det på vej ind. Så der er ikke sådan en overguru, der bestemmer slagets gang."

Hvad fremtiden bringer, kan Michael dog kun gisne om, men han er ikke bleg for at spørge dygtige folkebådssejlere til råds.

"Jeg har lige hørt fra én af de rigtig dygtige sejlere, at man skal træne 10.000 timer, før man er verdensmester i noget. Så vi har heldigvis 9.500 timer at øve os i, før vi kan beslutte os for vores niveau". ■

FOLKEBÅDSKLASSEN FREMTIDSSIKRES AF INTERNATIONALT MILJØ

Mens andre bådklasser med mange år på bagen er i nedgang, står Folkebådsklassen stadig stærkt. Det skyldes blandt andet et stærkt internationalt miljø, hvor sejlere fra forskellige lande kommer hinanden ved.

af **Kristian Jørgensen**

Nordisk Folkebåd er stadig en klasse med vind i sejlene. Det på trods af, at det nok hverken er den hurtigste, mest moderne eller sexede bådsklasse, man kan finde.

Rundt omkring i landets sejlklubber, hvor der sejles folkebåd, er der generelt godt gang i den, og i Sundby har man eksempelvis set en tilstrømning af sejlere i 20'erne og 30'erne, som ikke blot trækker gennemsnitsalderen ned, men også giver forhåbninger om, at Folkebåden også i fremtiden kan stå distancen i konkurrencen mod andre bådklasser.

Dermed står Nordisk Folkebåd i kontrast til eksempelvis Melges24, som blandt andet Minbaad.dk har kunnet fortælle.

Her bliver der talt om, at klassen er i "krise". Det viste sig ved, at der til sommerens DM, hvor 10 ud af blot 12 aktive Melges 24-besætninger i Danmark mødte op, hvilket betød, at det blev til et Dansk Sejlunion-DM og ikke et DIF-DM, der kræver flere både. En væsentlig

årsag er, at J/70'eren har tiltrukket mange besætninger, der før sejlede Melges 24.

Fra Estland til England

Det er ikke blot i Danmark, at Nordisk Folkebåd er i en god udvikling.

I bl.a. England, Finland og Estland blæser der også positive vinde over klassen, og spørger man John Wulff, formand for Dansk Folkebådsklub, så er det internationale samarbejde landene imellem afgørende for at bevare klassens popularitet.

"Det sociale aspekt og internationale miljø er et must i forhold til at tiltrække og fastholde sejlere i klassen. Samtidig betyder det internationale, at man som folkebådssejler kan rejse ud og få nogle sjove og store oplevelser i andre lande, og det er naturligvis rigtig fedt," siger John Wulff.

I Dansk Folkebådsklub er det en prioritet, at man får skabt nogle stævner, der kan tiltrække internationale sejlere. Både når det kommer til afviklingen af sejladsene, men også i forhold til det sociale miljø.



Foto **Peter Brøgger**



Foto **Pepe Hartmann**

"Vi arbejder hårdt for, at vores stævner er i orden. Og det er de typisk også, hvilket gør, at vi får besøg af mange sejlere fra andre lande, der både kan få en på opleveren, men som også kan lære noget af det håndværk, vi har i Danmark. Samtidig koordinerer vi også rigtig meget med andre lande, så vi for eksempel sikrer, at vores stævner ikke lægger for meget oveni hinanden," siger han.

Bliver budt velkommen

En af dem man koordinerer med i Dansk Folkebådsklub er Sönke Durst, der er en del af bestyrelsen i Deutsche Folkeboot Vereinigung. Han oplever, at det tyske folkebåds miljø i høj grad sætter pris på mulighederne for at komme til Danmark og sejle.

"Danmark adskiller sig fra andre lande ved, at man sejler på et højt niveau mod mange dygtige sejlere ved stævner, som ofte er rigtig godt organiseret. Socialt er det også en rigtig god oplevelse, da vi bliver budt godt velkommen i et miljø, hvor hyggen er i centrum," siger han.

For ham og det tyske forbund er det en prioritet, at det internationale miljø i klassen udvikler sig og lever videre.

"I forbindelse med guld pokalen i 2016 var der eksempelvis stor debat om, hvorvidt man skulle sejle i Finland. Der var vores synspunkt, at det er vigtigt, at vi tager til lande som Estland og Finland og er med at til at udbrede folkebåden der også," siger Sönke Durst. ■



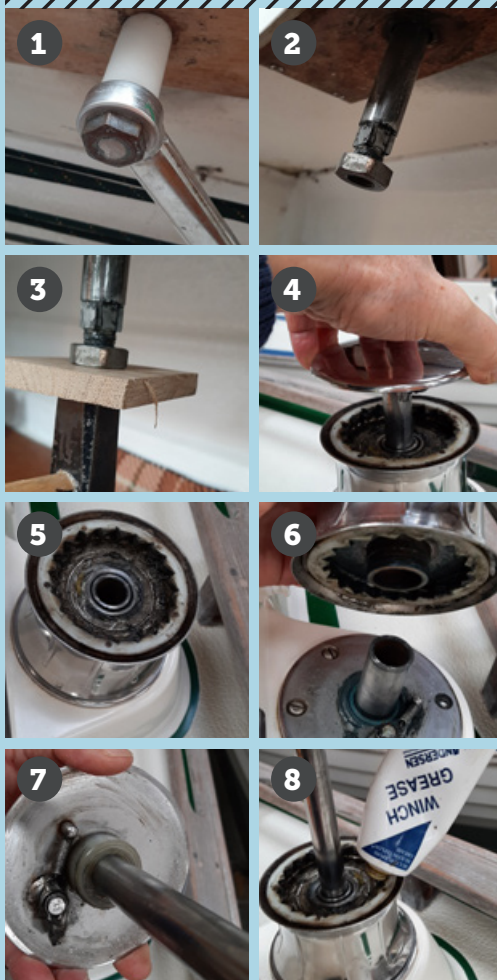


VEDLIGEHOOLD

3 RÅD

inden du søsætter...

1. Tjek dine skødespil



Af Lars Bræstrup

3 råd inden du søsætter...

Der er ikke længe til april og søsætning af vore folkebåde. Det giver mig lyst til at dele et par råd med jer, og hvis du allerede har udført det hele, kan du glæde dig over at være klar. Men mange af jer står jo udendørs og går i gang, når vejret og lysten tillader. Det er dog godt at notere sig en plan for, hvad der lige skal huskes. Her er et par punkter.

Tjek dine skødespil

Skødespil er et godt hjælpemiddel, når fokken skal hales ind. Næsten alle folkebåde er udstyret med Andersen Spil, og historien bag om Andersen Spil begynder på Børge Børresens bådebyggeri i Vejle sidst i 50'erne. Børresen byggede drager og folkebåde, men Børge var ikke tilfreds med datidens skødespil. Så han op søgte lokale Frederik Andersens maskinfabrik, der fremstillede mejerimaskiner, og fremlagde hans ide om et spil der kunne betjenes under dæk og var rustfrit. Det endte med de spil vi i dag bruger, og de sidder på mange klassebåde i forskellige versioner. Andersen Spil er senere blevet verdenskendte for deres store program af unikke kvalitetsspil. Spilfabrikken er nu opkøbt af Ronstan Sailboat Hardware, men spillene produceres stadig i Vejle.

Men selv om det er et godt og solidt spil, skal det vedligeholdes. Og det er ret enkelt at adskille og samle disse spil. De fungerer uden problemer, hvis de smøres én gang om året. Hvis ikke de bliver serviceret i længere tid begynder de at gå trægt, og til sidst kan man dårligt drive dem rundt. Det er gammelt, tørt fedt, der får dem til at gå fast og det kan i værste fald være vanskeligt at skille dem ad. Men der er håb, man skal bare løsne møtrikken, der holder spilhåndtaget fast på den lodrette aksel under dæk. Når håndtaget er væk, sættes møtrikken på gevindet igen for at beskytte gevindet. Nu holder man et stykke hårdt træ, f.eks. egetræ, på møtrikken og slår akslen op. Når toppen er løs, så demonteres møtrik igen, og toppen med den lange aksel løftes af spillet, og spilkoppen er let at løfte af basen, der er skruet på konsollen. Nu skal alt gammelt fedt renses af overalt, og inden det samles igen, smøres paler, aksel og takker i spilkoppen både i top og bund. Herefter samles spillet i omvendt rækkefølge. Husk at der ikke skal ret meget fedt til, for at det fungerer. Hvis der bruges for meget fedt, vil der drive tynd olie ud fra spilbasen, når solen bager på stålet. Der skal komme en snaskelyd fra et velsmurt spil, når spillet drejes. Hvis det er en kliklyd, skal der mere fedt til.

Dem, der har spil på ruftaget, er af en type, hvor toppen er fastgjort med en skrue på toppen. De er af en anden opbygning, men princippet er også her at vaske gammelt fedt bort og smøre med spilfedt, der kan købes i bådudstyrsforretninger.

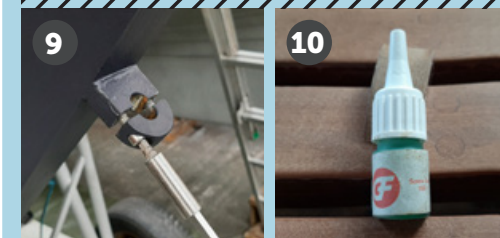
Det er simple spil, der næsten ikke kan ødelægges, og med almindeligt vedligehold kan de holde i rigtig mange år.

Låse rorløgner

Roret er en ret vital del på vores båd. Derfor er det vigtigt at tjekke fastgørelsen og sikre, at roret drejer let og ubesværet fra side til side. Mange demonterer sit ror om vinteren af flere grunde. Det gør det lettere at polere spejl og ror og bundsmøre. Det giver tillige mulighed for at kontrollere rorløgner. Desværre er mange glasfiberror utætte ved de aksler, der er støbt ind i roret, og derfor er det fornuftigt at opbevare roret frostfrit inden døre.



2. Låse rorløgner



3. Mastekrave



Der er stadig mange folkebåde med træror. Oprindeligt var det egetræ, men senere er der fremstillet mange ror af vandfast krydsfinér (plywood). Fælles for disse træror låses roret af en klods, så det ikke hopper op af hængseløknerne på spejlet. Det er udført med en klods formet som rorets forkant og skruet fast på roret lige under den del af hængslet, der sidder på spejlet under vandet. Det er vigtigt at kontrollere, om de klodser er hele og solidt fastgjort.

Glasfiberror er typisk fastgjort med hængsler udformet med et såkaldt overfald. Hængseløkner på spejlet er delt, så den agterste del er skruet på den forreste del, med en umbracoskrue i hver side. Her er det vigtigt,

at de skruer sidder godt fast og ikke løsner sig gennem alle bevægelserne og vibrationerne. Jeg sikrer disse skruer med Locktite, som limer gevindet, så de ikke løsner sig uden der skal bruges noget kraft. Hvis skruerne har sat sig fast, så en umbraconøgle ikke kan åbne dem, varmer jeg hængslet med en elektrisk varmeblæser. Jeg har set flere eksempler på, at disse skruer har løsnet sig, og når bare én skrue er på vej ud, kan det hindre roret i at dreje. Dels skader det roret, og i yderste konsekvens kan roret gå løs, så båden mister muligheden for at styre.

Så det er en god investering i sikkerhed med et tjek af rør og rorpind. Her tænker jeg på en kontrol af gummiledet på rorpindsforlænger. Hvis der opstår en revne i gummiledet, er det tiden at udskifte.

Mastekrave

I god tid inden masten er klar til rigning, er det en god ide at tjekke mastekraven. Det er surt, at kraven lækker, når masten er rejst, saltvand nede i kahytten er ikke ok. Tidligere var det ret enkelt at bestille en ny krave ved FolkeBådCentralen. Men nu skal den komme fra Tyskland, og det er da muligt, men danske mastefabrikanter sælger også disse kraver på mål.

En anden mulighed er at gå i Bilterna og finde en samlemuffe i gummi beregnet til et klo-akrør. Det er en rigtig god løsning til en fair pris. Jeg har altid en ekstra liggende, den fås for under en 'hund'. Se foto og type kode! Den passer perfekt og er lettere at montere både på mast og krans end de traditionelle kegleformede kraver. Den er tykkere i materialet og formstøbt. Den er forsynet med produktionsnummer MAXXI – 146/90.

Der er mange andre opgaver med at klargøre båden til søsætning, men det her er lige 3 fra 'hoften'.

Jeg ved godt, at I er vant til at forberede jeres både til endnu en sæson, og disse tips er blot til inspiration.

Jeg ønsker jer alle en dejlig sejlersæson 2022.

Med venlig hilsen

Lars Bræstrup
F DEN 1048 MARIA

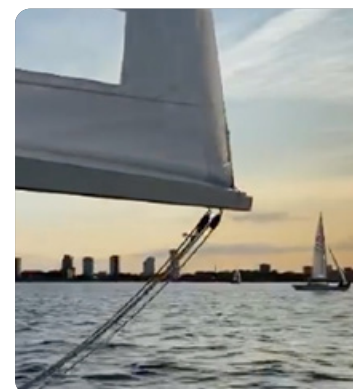
labra1048@gmail.com



Følg os på Instagram



danskfolkebaadsklub



**LARS
BRÆSTRUP**

født maj 1954

Har sejlet fra 10-års-
alderen

Har ejet og sejlet
FolkeBåd siden 1977,
nu i D 1048
(D 477 - D 800 - D 1048)

Arbejdet som
Bådebygger hos Walsteds
Bådeværft i 41 år.

Er ivrig tursejler og har
deltaget i mange kapsej-
ladser gennem årene.



Nyt fra bestyrelsen

I det forgangne år har klubben fået en ny visuel identitet, hvilket dette blad blandt andet er et resultat af. I forlængelse af dette har bestyrelsen haft snakke om, hvordan vi som klub kan leve op til folkebådens navn. Ja, det ligger jo nærmest i ordet "folkets båd". Vi ønsker at række ud, ikke kun til kapsejlerne, men også til dem, der nyder folkebåden for dens æstetiske linjer, dem, der elsker at sejle tursejlad, de unge, der sejler folkebåd, fordi den er enkel og overkommelig – ja, you name it.

Der er masser af aktive folkebådssejlere derude. Derfor arbejder vi i bestyrelsen med at gøre det kommende Danmarksmesterskab til et træfpunkt for folkebådssejlere rundt om i landet, både dem der kommer for at sejle kapsejlad, men også dem, der sejler træfolkebåd og vil mødes med andre for at udveksle erfaringer og netværke. Et andet initiativ er etableringen af et tur- og trivselsudvalg. Udvalgets første leveår skal bruges til at afdække, hvor vi som klub kan sætte ind for at skabe et inkluderende fællesskab, hvor alle kan deltage, om man er kapsejler eller ej.

Ny udvalgsstruktur

Tilsvarende er der etableret et kapsejladsudvalg, der skal drive kapsejlad for klubben. Udvalget kommer til at bestå af to-tre medlemmer. Herunder ét bestyrelsesmedlem, som det gælder for alle klubbens udvalg. Tanken er, at udvalget skal bistå bestyrelsen med planlægningen af sæsonens kapsejladser. Udvalgets fem hovedopgaver er som udgangspunkt følgende: 1. Koordinere kapsejladskalenderen, 2. Organisere DM i samarbejde med arrangør, 3. Organisere ranglistestævner i samarbejde med arrangører, 4. Formidle og koordinere internationale stævner, 5. Gennemgå hvidbøger/statutter/regler.

Begge udvalg, tur- og trivselsudvalget samt kapsejladsudvalget, mangler medlemmer, så meld jer gerne på banen, hvis det kunne have interesse.

Klubbens nye udvalgsstruktur har indtil nu affødt et sponsorudvalg, IT-udvalg og kommunikationsudvalg, der alle har arbejdet aktivt med nye initiativer, som allerede blev lanceret i foråret, herunder ny hjemmeside, klubblad og Instagram-konto. Vi har stadig en del arbejde at gøre, særligt med hjemmesiden. Her er vi bevidste omkring, at vi skal have et større nyhedsflow. Ingen nyhed er for lille til at blive delt. Vi modtager derfor med glæde relevante nyheder af enhver art fra medlemmer og sejlklubber.

For at gøre klubben endnu mere synlig, arbejder vi på at få produceret nye klubstandere og andet merchandise med det nye logo og design. Dette bliver forhåbentligt klar til foråret.

Vinteren er over os, og det betyder heldigvis, at vi har endnu bedre tid til at få alle de søsatte skibe ført i havn. Klubben summer af gode idéer og engagerede frivillige – det er vi meget taknemlige for!

Har I gode idéer, konstruktiv feedback, lyst til at prøve kræfter med udvalgsarbejde, betretninger til bladet eller nyheder til hjemmesiden, så skriv endelig til os på: bestyrelse@folkebaad.dk!

Mange sejlerhilsner fra bestyrelsen



3 MÅNEDERS GRATIS SERVICEAFTALE

BUDGETAFTALE

Budgetaftalen kan tegnes på alle personbiler fra 5 år uanset mærke.

Ring på tel.
63 13 41 40
og oplys koden
DFK 2022
og få 3 mdr.
gratis.

FRA 120,- PR. MÅNED, FÅR DU...

- ✓ Din bil bliver vedligeholdt, trygt og billigt
- ✓ Lav månedlig ydelse (uanset bilmærke og alder)
- ✓ Årligt budget serviceeftersyn
- ✓ 10% rabat på arbejdsløn og reservedele ved tillægsreparationer (fx bremses, udstødning, hjulophæng)*
- ✓ Kontrol og gennemgang af 32 punkter
- ✓ Skift af motorolie og oliefilter
- ✓ Videogennemgang af bilen med VestergaardSEE
- ✓ Mulighed for at opgradere og få en årlig klargøring, samt ombytning af sommer-/vinterhjul og opbevaring.***

* Kan ikke kombineres med andre tilbud. ** Prisen indeks reguleres en gang om året. Budgetaftalen kan, så længe der ikke er gjort brug af aftalen, opsiges med 1 måneds varsel til udgangen af en måned. Når der udføres service efter eksempelvis 10 måneders løbetid, er du dog forpligtet til at betale de to resterende ydelser op til i alt 12 måneder. *** Klargøringen indeholder: Vask, støvsugning, aftørring af instrumentering, pudsning af ruder, fælgrens. Lejebil ved serviceeftersyn inkl. 50 km pr. dag



Få det fulde overblik over sæsonens
stævner på folkebaad.dk

Foto: **Peter Brøgger**