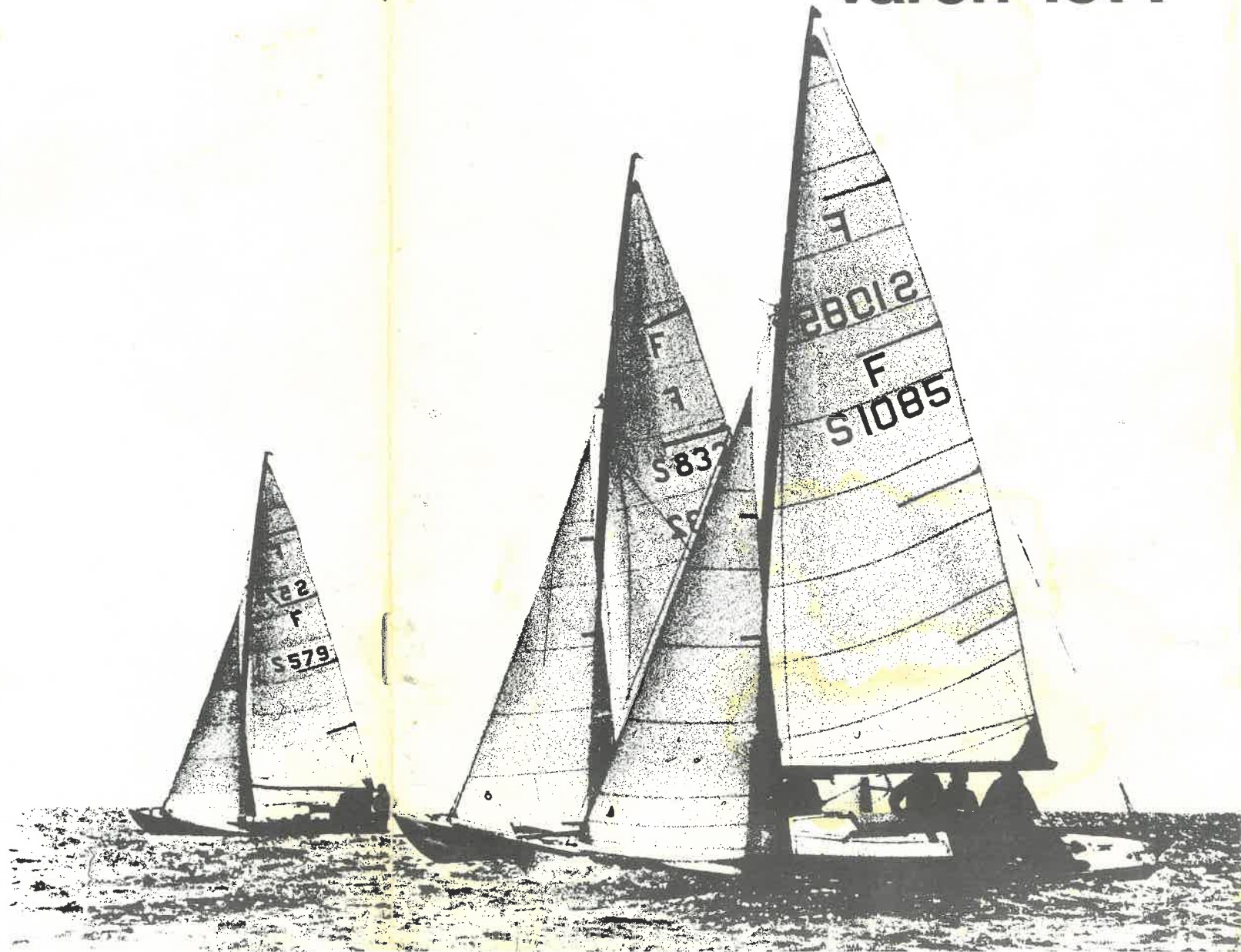
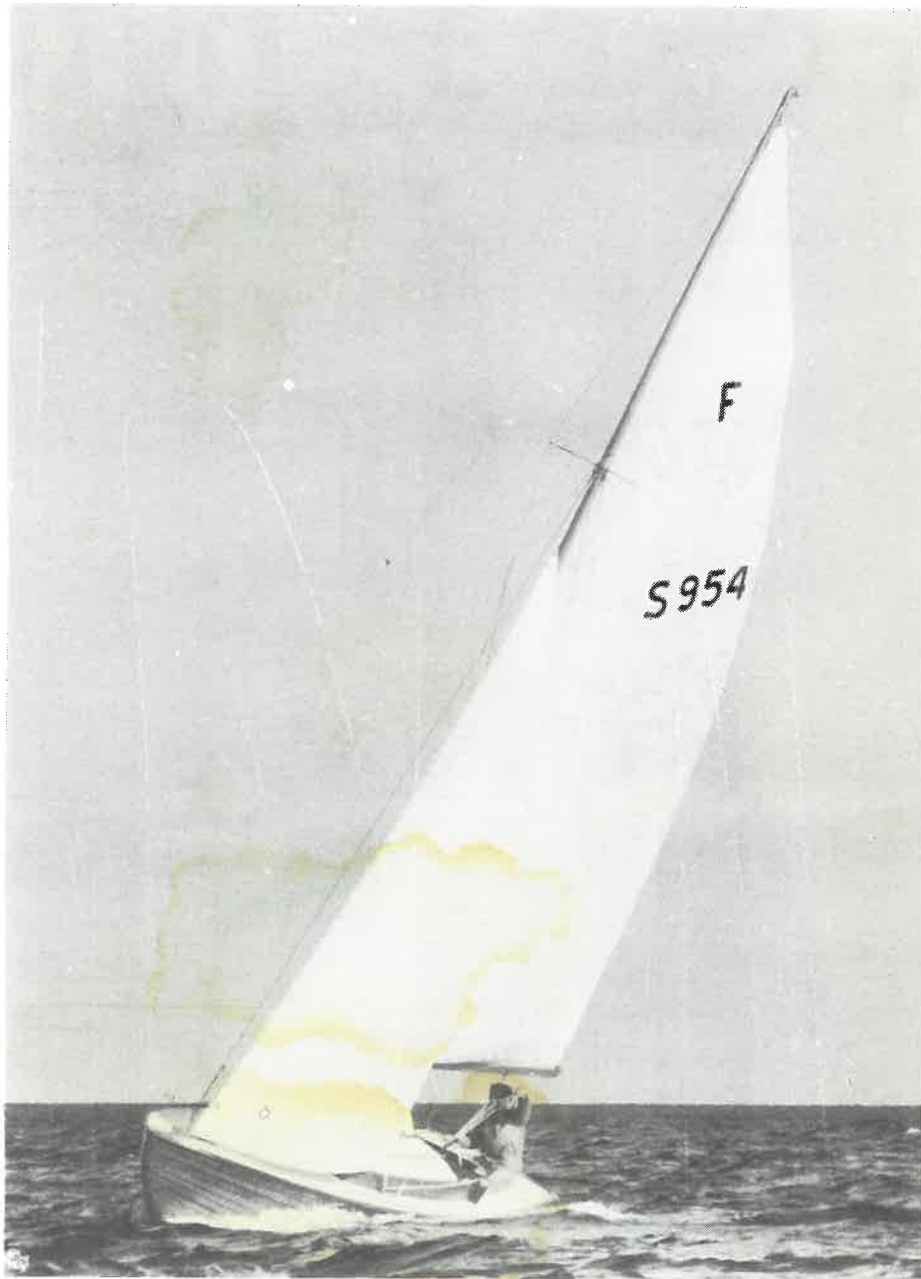


Folkbåtsnytt

våren 1977





Det här numret av Folkbåtsnytt är sammanställt av Väst kustens Folkbåtsklubb.
Redaktion: Sven Andersson, Bo Hougström, Bengt Jarfelt, Gunilla Jarfelt.

Kontaktmän

SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET

Anders Oisen
Östra Ekdalsgatan 49
593 00 VÄSTERVIK
Tfn: 0490-326 66

VÄSTERNAS FOLKBÅTSKLUBB

Anders Jarl
Rostnäs vägen 13 D
591 00 MOTALA
Tfn: 0141-119 77

VÄSTKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB

Lars Larsson
Runslingan 176
423 00 TORSLANDA
Tfn: 031-56 14 64

SYDKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB

Jan Backman
Carl Gustavs Väg 19
217 42 MALMÖ
Tfn: 040-630 13

OSTKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB

Leif Ahlqvist
Infanterigatan 1
171 59 SOLNA
Tfn: 08-83 72 99

BOTTENHAVETS FOLKBÅTSKLUBB

Sune Karlström
Fyrvägen 11
871 00 HÄRNÖSAND
Tfn 0611-169 01

ORDFÖRÄNDEN HAR ORDET

En doft av plast



Det sprider sig en doft av plast i folkbåtsklassen. Detta år kommer ett tjugotal plastfolkbåtar att segla, och båten är nu i prin-

cip godkänd. Endast några smärre tekniska frågor återstår att lösa innan båten kan klassas som Nordisk Folkbåt. Min erfarenhet är att alla är överens om att plastbåten är nödvändig för folkbåtsklassens vitalitet och fortlevnad, även om många tycker det är estetiskt m m förfall. Som

konstruktion torde den hävda sig väl i floran av nykonstruerade båtar. Antal kojplatser och ruffhöjd är ej längre avgörande för båtköparna, utan båtens utseende och seglingsegenskaper uppskattas allt mer. De flytande sommarstugornas dominans börjar brytas av båtar som skärgårdskryssare, 806 och, förhoppningsvis, Nordiska Folkbåten.

De farhågor som funnits att plastbåten kan bli för snabb har vi efter provvägningar och diskussioner av byggnadsbestämmelserna kunnat avskrika. Allt tyder på att plastbåten får samma vikt, form och viktsfördelning som en träbåt som väger 50 kg under medelvikten. Denna vikt har fått efter att minimivikten i ursprungliga reglerna för plastbåten höjts med 30 kg. Som jämförelse kan nämnas att det finns träbåtar som väger 100 kg under medelvikten. Mer om plastfolkbåten finns på annan plats i tidningen.

Dels till följd av ovanstående, dels för att få ökad erfarenhet inför eventuella regeländringar, dels för att många aktiva folkbåtsseglare köpt plastbåt, beslöt SFF:s årsmöte att plastbåtarna skall få delta i SM -77, även om den ej hunnit klassas. Beslutet togs efter att samtliga klubbar haft frågan uppe på allmänna möten. Vi kan alltså förhoppningsvis se fram emot ett SM med stort deltagarantal, kanske även detta år med störst antal startande av alla kölbåtsklasser. Plastbåtarna kommer troligen att få framskjutna placeringar eftersom många

dokumenterat skickliga folkbåtsskeppare köpt plastbåt.

En blick längre fram i tidningen visar att SM och Guldpokalen 1978 går på Syd-kusten, SM 1979 preliminärt på Ostkusten och Guldpokalen 1979 vid Horsens på Jylland. Varje folkbåtsklubb har som vanligt Regionsmästerskap och varje distrikt (= landskap) med tillräckligt antal båtar Distriktsmästerskap. Det är påfallande hur snabbt aktiviteten på ett visst ställe kan gå upp eller ner. Orter som tidigare haft en strålade aktivitet slumrar in i törnrosasömn, medan andra orter som tidigare slumrat blommar ut i en strålade aktivitet. Genomsnittligt kan man dock säga att aktiviteten varit mycket god hittills, och plastfolkbåtens tillkomst tror jag kommer att stimulera aktiviteten ytterligare.

Kännedomen om Folkbåtens bestämmelser är ofta dålig, tycker jag, och jag vill därför uppmana de seglare som ej har bestämmelserna att köpa dessa. De säljs för 15 kr av Svenska Seglarförbundet, Valhallavägen 165, 115 27 Stockholm, tfn 08-23 08 05.

Skandinaviska Seglarförbundet bordlade frågan om undervant skall vara obligatorisk vid mast på däck. De önskade ökad erfarenhet. De som har masten på däck och seglat ner den ombedes därför kontakta mig, så att vi får reda på om några masthaverier skett, och i så fall omständigheterna kring dessa. Under 1977 ger SFF dispens för att segla utan undervant.

Det är mycket roligt att jobba inom Folkbåtsförbundet nu. Plastfolkbåten har medfört en entusiasm bland medlemmar och funktionärer som smittar av sig. Jag hoppas att plastbåten kommer att ytterligare höja deltagandet på kappseglingar och att de som dragit sig för att köpa en folkbåt på grund av underhållsarbetet nu skall tas upp i kretsen som folkbåtsseglare. Att kapp-

segla innebär ju inte bara att jämföra sin seglingsskicklighet med andra seglare, det innebär också att man församman under trevliga former och får nya vänner.

Med dessa ord önskar jag alla en skön och spännande folkbåtssommar.

Anders Olsen
Ordförande SFF

Plastbåten godkänd

Skandinaviska Seglarförbundet beslöt vid sitt sammanträde 30 - 31 oktober 1976 att godkänna plast som byggnads-material i Nordiska Folkbåten. Utarbetandet av kompletterande klassbestämmelser uppdrogs åt tekniska kommittén och organisationskommittén (ordförandena i de nordiska ländernas seglarförbund) fick fullmakt att fastställa dessa. Avsikten är att detta skall ske under våren.

Av protokollet från oktobermötet framgår att förhandlingar förts mellan Ole Westerberg (Svenska Seglarförbundets Ordförande) och Marieholms Bruk. De senare har numera inga anspråk på Nordiska Folkbåten i plast. Ersättningen till Tord Sundén kommer att utgå enligt förlikningsavtalet från 1966, dvs med samma belopp som för träbåtarna. En obehaglig överraskning är att Skandinaviska Seglarförbundet kommer att kräva 5 o/oo av något ännu ej specifi-

cerat pris för varje båt som klassas. Tydligt är detta praxis för båtar som godkänts av förbundet, men folkbåtarna har hittills varit befriade från en sådan avgift. Möjligheterna att ändra beslutet undersöks av Anders Olsen.

Vid LM Glasfiber i Danmark försätter produktionen med ungefär en båt per vecka. Detta är mindre än beräknat, men lyckligtvis har ett nytt varv, GEFA i Holstebro, nu kommit igång. Deras beräknade produktionstakt är två båtar i veckan. Läger man därtill att LM lovat att satsa på ytterligare en form under våren, kommer tillverkningskapaciteten i Danmark att bli ganska god.

I Sverige kommer en firma från Västkusten, Lysekils Plastprodukter, att börja tillverka båten till hösten. Man planerar en produktion av ca 50 båtar per år. Intresserade kan kontakta Bengt Ingemansson, tfn 0523-134 18, för information



och eventuell kontraktsskrivning. Andra svenska varv har också hört av sig, men deras planer är mindre definitiva.

Den ideella Folkbådssejlerens Indköbsförening kommer att avvecklas. I stället kommer försäljningen av danska båtar, master, inredningssatser och beslag att ske genom den nystartade Folkebådcentralen ApS, som är en andelsförening. De drivande krafterna bakom Indköbsföreningen, Erik Andreasen och Poul Ankjaer, ansåg sig inte kunna fortsätta det betungande arbetet med försäljningen på ideell basis. Vid Danska Folkbåtsförbundets möte ville de lämna över ansvaret, men lyckades inte få några efterträdare, varför Indköbsföreningen måste läggas ner. Avvecklingen sker successivt under åtta ånader och eventuella tillgångar övergår till Danska Folkbåtsförbundet.

Folkebådcentralen har kommit ut med en katalog med priser på båt och utrustning. Båtpriset hör höjts med 4 % sedan i somras. Ett skrov med monterad köl och däck-ruffsektion kostar nu 24.900 Skr inkl moms. Meningen är att centralen skall kunna ombesörja transporter till Sverige. Nils Nilsson, Kode, tillverkar, som framgår av annan artikel, inredningssatser, bommar, roder, rorkult och skotbänk till ett mycket konkurrenskraftigt pris. Peter Abelöe, Göteborg, säljer kompletta beslagssatser och Thörns Båtbyggeri gör billiga master och bommar.

På Folkbåtsförbundets årsmöte i Linköping diskuterades åter viktsfrågan.

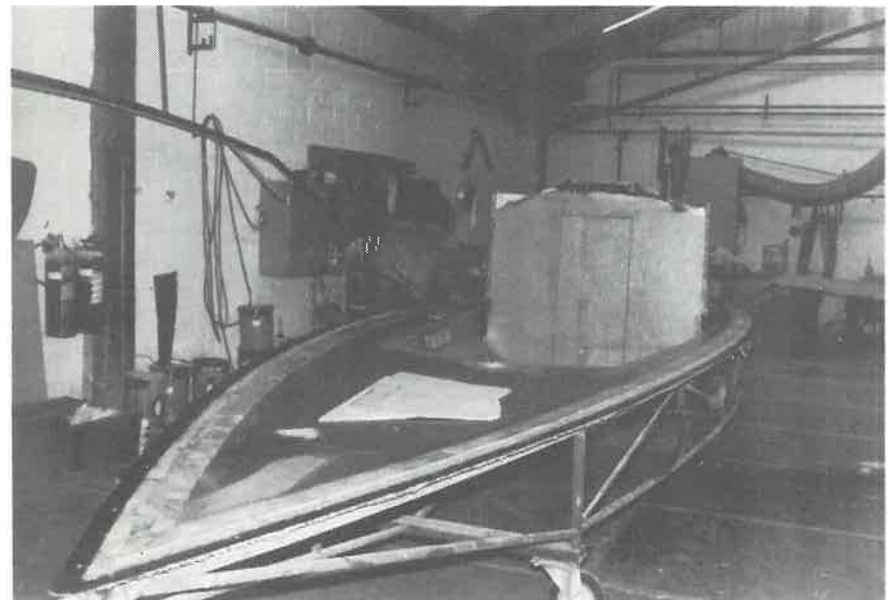
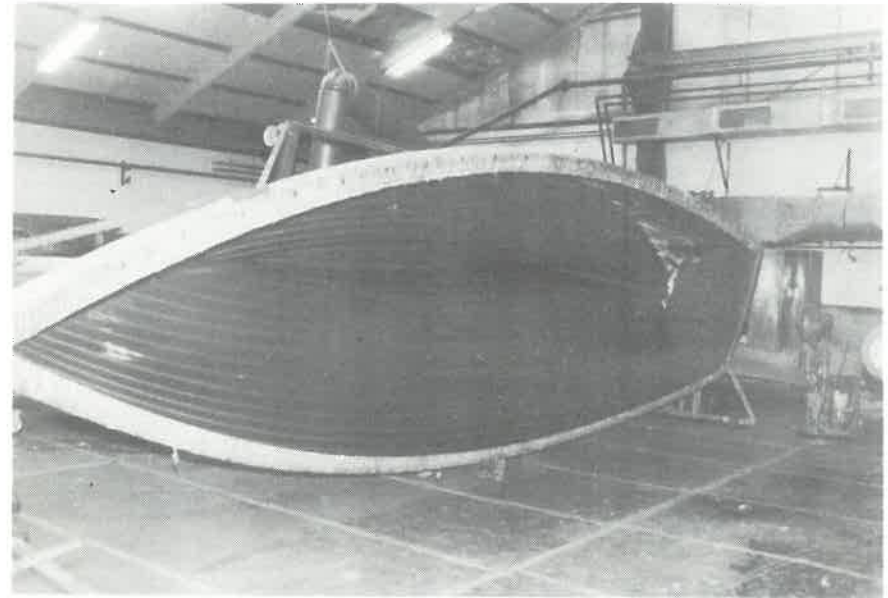
Minimivikten på plastarbetet kommer troligen, enligt Seglarförbundets tekniska kommitté, att bli 590 kg. Detta är 30 kg mer än vad som ursprungligen föreslogs av LM Glasfiber. Risk finns därför att de först byggda båtarna ej uppfyller det nya kravet. Enligt LM är det dock mycket svårt att bygga båtar, som når ner till deras föreslagna vikt om dimensionerna skall hållas. Tyvärr har bara första båten vägts. Resultatet var just 590 kg, så den mäter in, även enligt de nya bestämmelserna. Med tanke på sannolikheten att även övriga tidigt byggda båtar klarar gränsen, beslöt mötet att tills vidare inte förorda någon viktskompensation för dessa.

Om tekniska kommitténs förslag antas, så kommer en färdig plastbåt med en kölvikt av 1040 kg att väga ca 1850 kg utan mast, rigg och utrustning. Under hösten har ett tjugotal träbåtar vägts i denna kondition. Viktsmedelvärdet hos dessa var 1920 kg, och största avvikelserna därifrån (uppåt och nedåt) var ca 100 kg.

För att få ett verkligt säkert underlag för diskussionen om minimivikt kommer om möjligt samtliga deltagande båtar i SM att vägas. Mötet i Linköping beslöt nämligen att plastbåtar skall få delta i SM, även om kompletterande klassbestämmelser ej hunnit antas. Orsaken till detta beslut är att man vill skaffa sig erfarenheter av eventuella skillnader mellan plast- och träbåtar. Skulle man finna några sådana av betydelse för seglingsegenskaperna bör detta korrigeras snarast, lämpligen vid Skandinaviska Seglarförbundets möte till hösten.

Lasse Larsson

Folkbåtstillverkning på LM-varvet



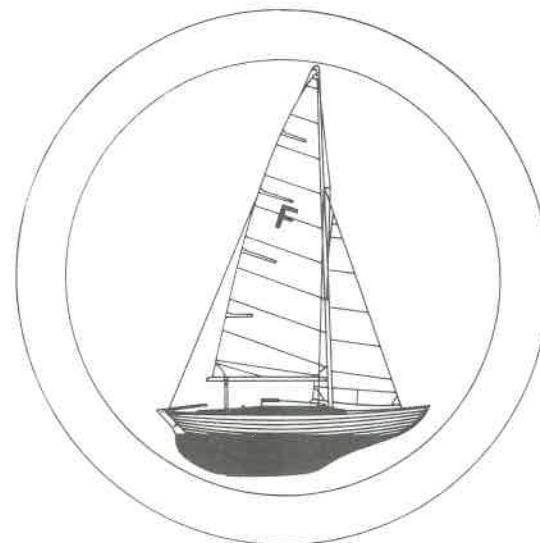
(Foto: Bo Hougström)





(Foto: Bo Hougström)

Beställ Folkbåtsmärket!



(naturlig storlek,
färg gul/blå)

SOM SJÄLVHÄFTANDE DEKAL

från

Västkostens Folkbåtsklubb
c/o Bengt Jarfelt
Gatugårdsvägen 3 A
423 00 TORSLANDA

Pris: 5 kr plus porto

SOM TYGMÄRKE

8 kr insätts på

Ostkustens Folkbåtsklubb
postgirokonto 198538-1

SEGLA FOLKBÅT-tröjan

S k collegetröja i mycket god kvalitet

Storlekar: S, M, L och XL

Färger: Blå, vit eller röd

Pris: 50 kr, postförskott

Beställs från

Göran Svensson
Heleborgsgatan 44
117 32 STOCKHOLM

Tfn: 08-69 32 82

Rapport från SFFs årsmöte

Svenska Folkbåtsförbundet hade sitt årsmöte i Linköping sista helgen i januari. Debatten kretsade naturligtvis mest kring plastfolkbåten, men även andra viktiga frågor togs upp. Jag skall kort referera de mest intressanta diskussionerna och besluten.

● Anders Olsen omvaldes till ordförande för Svenska Folkbåtsförbundet.

● I samband med SM-77 i Lysekil (information på annan plats i tidningen) kommer VFK att försöka arrangera vägning av samtliga deltagande båtar, för att få ett framtida statistikunderlag i diskussionen kring eventuell minimivikt.

● Det beslöts att plastbåten skall få delta på samtliga seglingar, alltså även SM 1977, även om det formella godkännandet drar ut på tiden. Folkbåtsklubbarna uppmanades att arrangera eskaderseglingar till SM i Lysekil.

● SM 1978 kommer att seglas på Sydkusten. Även Guldpokalen seglas på Sydkusten nästa år. Det är första gången det seglas om den åtråvärda pokalen i Sverige. SFK kommer att samordna SM-78 och Guldpokalen så att man kan delta i bägge seglingarna.

● Bo Hougström rapporterade från Svenska Seglarförbundets klasskonferens

att ett förslag för bestämmelser vid mästerskapstävlingar som bland annat rekommenderar olympisk poängberäkning. Årsmötet beslöt att motion skall inlämnas till Seglardagen med önskemål att få behålla poängberäkning typ platssiffermetoden.

● Stadgarna för Svenska Folkbåtsförbundet skall ses över av Anders Olsen och eventuellt omarbetas.

● Från Skandinaviska Seglarförbundets årsmöte godkändes följande regeländringar:

1. Akterliksmåttet (9,15 m) skall åter införas i reglerna
2. Roder i plywood får tillverkas i samma minimidimensioner som roder i ek.
3. Plastbåten godkändes att tillverkas i glasfiber (se annan plats i tidningen)

● Frågan om slopande av de extra vanten på båtar med mast på däck är ännu ej avgjord. Båtar utan dessa vant får segla säsongen 1977 för att vi skall få underlag för att gå in med en väl underbyggd motion i frågan nästa år (Anders Olsen välkomnar synpunkter i denna fråga).

● På förslag av VFK godkändes ett förslag till ändring i bestämmelserna om ankare. De 12 kilo som är minimivikt skall in-

kludera eventuell kätting eller annan tyngd, så att man kan ha ett ankare på t ex 8 kg plus 4 kg kätting. Detta förslag skall inlämnas till Skandinaviska Folkbåtsmötet i höst.

● Ett annat förslag från VFK var att undersöka möjligheten att höja spinnakerfallblocket, t ex 50 cm. Det beslöts att prov skall göras under sommaren och erfarenheterna från dessa prov behandlas på nästa möte. Syftet med en höjning av spinnakern skulle bli att vara att bättre kunna föra fock och spinnaker samtidigt på slör. Har du synpunkter på denna fråga kan du kontakta Lars Larsson, VFK.

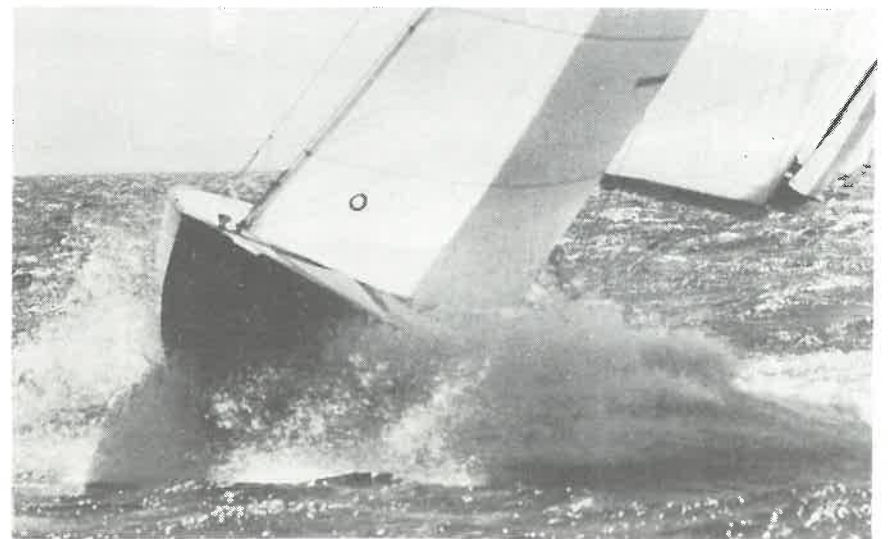
● En motion från Ingemar Sundin, OFK, angående införande av en generell minimivikt på 1800 kg behandlades, men avslogs, då hittills allt tillgängligt underlag angående vägningar visar att ingen båt underskrider denna vikt. En

vägning av samtliga folkbåtar skulle medföra en alltför stor apparat och många skulle dra sig för att väga. Klassen skulle förmodligen bli lidande i stort genom ett minskat deltagande på kappseglingarna. En nybyggd dansk träbåt väger omkring 1.850 kg, alltså samma vikt som plastfolkbåtarna.

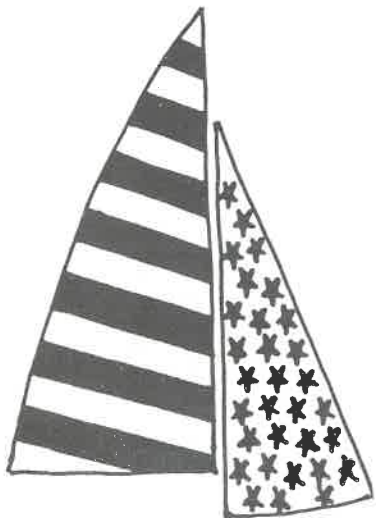
● Mötet beslöt att folkbåtsklubbarna årligen skall avsätta 2 kr/medlem till Svenska Folkbåtsförbundet.

● VFK anmärkte på formuleringen i den svenska upplagan av klassbestämmelserna beträffande "hängstroppar". Mötet beslöt att en ändring av denna och andra olyckliga formuleringar i klassbestämmelserna skall göras i samband med den ombearbetning av bestämmelserna som blir aktuell när vi för in bestämmelserna för plastbåten.

Bengt Jarfelt



Stort intresse för San Fransisco Cup



När anmälningstiden gick ut för de internationella folkbåtsseglingarna i San Fransisco i april visade det sig att intresset var så stort att en uttagning var av nöden. Lars Larsson lyckades dock påverka organisatörerna i USA så att Sverige får ställa upp med sex besättningar i stället för fem.

Uttagningen har sedan skötts i de klubbar som anmält deltagare, dvs Sydkustens, Ostkustens och Västkustens

Folkbåtsklubbar som vardera ställer upp med två besättningar:

Ostkusten

A Olsen/K Larsson/P Svernvik
L Bratt/L Ahlquist/H Melchersson

Sydkusten

N Jönsson/K-G Svensson/K Sandberg
P Sohl/P-A Johansson/A Nilsson

Västkusten

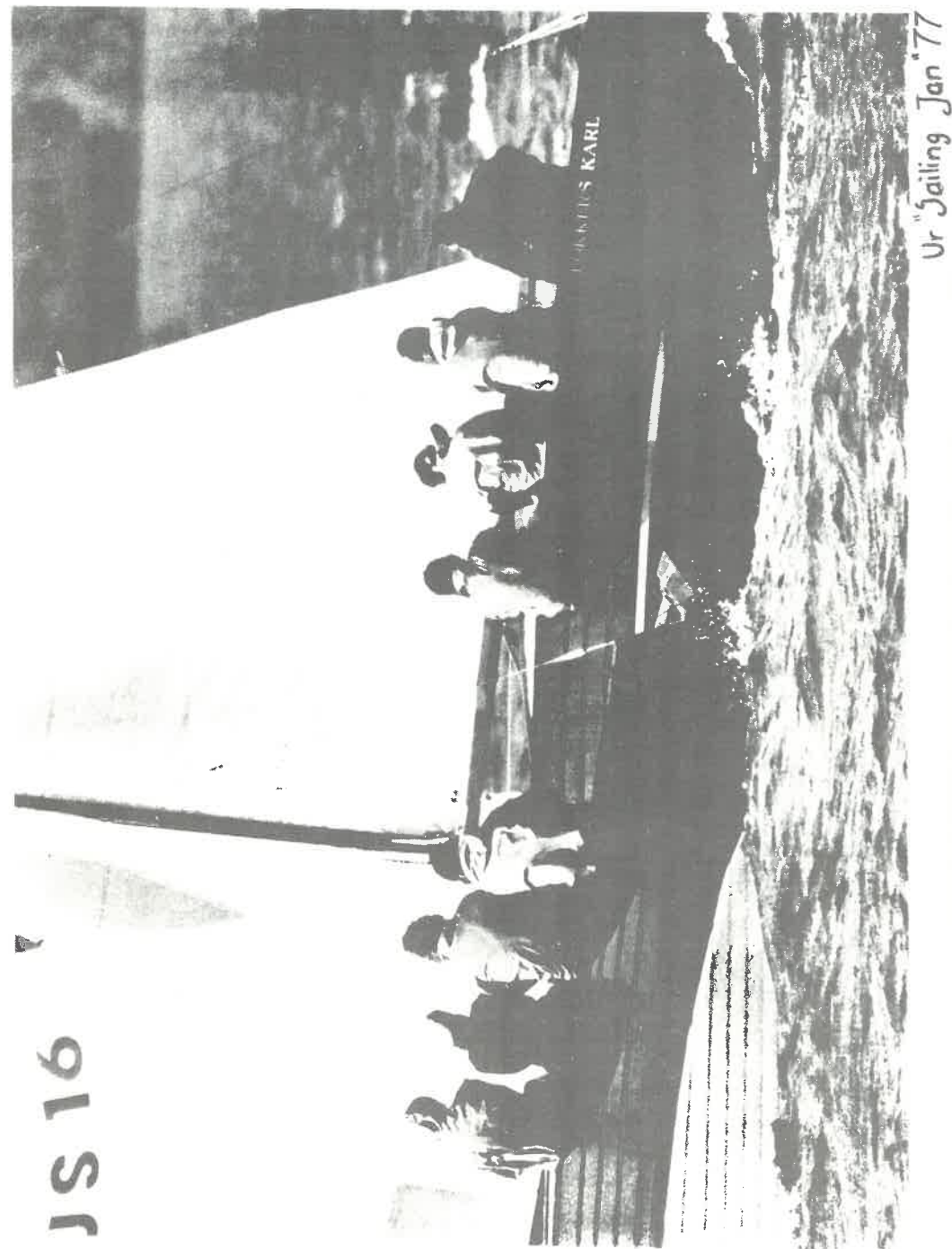
L Larsson/S Andersson/A Ivarsson
B Jarfelt/J Wennström/K Junkvist

Dessutom kommer ett antal reserver att följa med samt naturligtvis en hel del fruar, fästmör osv. Totalt reser 35 personer från Sverige.

Danskarna deltar med minst lika mycket folk och Finland skickar en besättning. Frågan är väl om inte detta är den största trupp seglare som rest på en så lång resa i kappseglingssammanhang. Vi hoppas kunna få ut lite information om resultat från seglingarna i någon av båttidningarna.

Höstnumret av Folkbåtsnytt kommer naturligtvis med ett fylligt reportage.

Bengt J



Ur "Sailing Jan '77"

JS 16

Till Medelhavet i Folkbåt

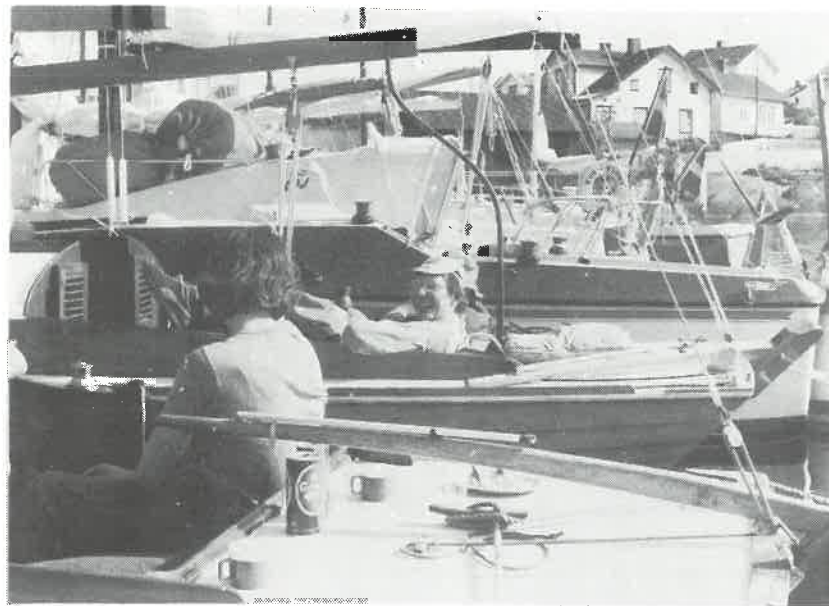
Vem var det som trodde att man inte kunde göra riktiga långfärder i en folkbåt? Nick Hjort berättar här för oss om tre göteborgsscouter som seglat ut på de verkligt vida vattnen.

Ungdomarna heter Lena Börjesson, Bengt Holm och Arne Kristiansson och är samtliga i 20-årsåldern - en receptiv tidsperiod. De äger och seglar folkbåten L'Escargot som bär S 383 i seglet och som byggdes på västkusten 1952 av den inbyggda yrkesskolan vid Uddevalla-varvet. "Snigeln" - som den kallas - inköptes i somras och ligger nu i hör och häpna - den lilla idylliska franska kanalstaden Castelnaudary i lä om Toulouse. Lena får berätta hur detta gick till.

Och hon berättar att de tre startade från scouternas stuga på Brännö i augusti och under förlig vind och glada tillrop från fader Aeolus gick de non stop till Kiel Holtenau. Därefter drabbade de Cuxhaven och följde de Friesiska öarna och in över Zuider Zee till Amsterdam. Så blev det belgiska Ostende innan Dover angjordes - detta efter femton dygn. I Portsmouth fyllde man på med litet av Lucas segel innan "Snigeln" gick in i the The Solent för besök i Cowes och intressanta Lymington. Efter bunkring för utombordaren ställes kosan till kanalöarna Guernsey och Sark och via några franska småhamnar rundades Bretagne för spinnaker för att anlända La Rochelle i slutet av detta års september (1976). I tät dimma tog man sig in till Bordeaux

uppför Garonne och vidare kanalvägen med 166 slussar fram till Agen. Här etablerade de tre sig som äppelplockare och via Toulouse hamnade man så i Castelnaudary, där "Snigeln" nu ligger och väntar.

Väntar, ja. Detta när kanalen var stängd. Lena och Bengt liftade då tillsammans hem till Sverige medan Arne liftade för sig. Med långtradare och andra snälla bilister tog det dem fyra dygn att nå scout högkvarteret vid Klippan i Götet. Färden gick över Montpellier, Lyon, Genève, Lausanne, Basel, Heidelberg, Köln, Essen, Hamburg, Travemünde och Trelleborg fram till en grön vagn (fyran) i Göteborg som förde dem till Klippan tre timmar innan liftaren Arne Kristiansson lommade in i scoutlokalen. Och vad händer nu med dessa förhoppningsfyllda ungdomar. Jo, de stack tillbaka till "Snigeln" redan 15 november per apostlahästar (läs lift) och om inte vinden vänder så har de beräknat vara tillbaka i Göteborg i september 1977. Från Castelnaudary tar de sig fram kanalvägen till Evert Taubes soldränkta Perpignan, fortsätter efter spanska kusten med strandhugg i Barcelona, köper kastanjeter i Valencia innan de kilar runt kring Balearerna med framtida mål som Sardinien, Tunis, Sicilien, Malta och andra små behändiga platser. Ni håller väl med om att de är värda att önskas ett speciellt lycka till.



(Foto: Sven Andersson)

Sommartipset

Tillhör Du dem som inte älskar potatisskalning?

I så fall kommer här ett tips som kan underlätta livet ombord. På närmaste varuhus inhandlar Du en nätkasse med

rejält tilltagna maskor - Detta är Din nya potatisskalare. En halvtimme innan Du når kvällshammen lägger Du potatiskoket i kassen. Sedan är det bara att låta nätkassen släpa efter båten och potatisen skalar sig själv!

Segel till salu

Elvströmställ, obetydligt begagnat, säljes.

Hans Vedin, tfn 0303-101 63

Elvströmställ -68: Gott skick.

Klas Wikman, tfn 031-28 59 12

SM

1977

Då det åter är dags att segla SM på Västkusten har SS Gullmar i Lysekil fått förtroendet att arrangera tävlingen.

Lysekil har trots närheten till seglarmetropolen Marstrand, där ju Västkustens senaste SM gick av stapeln 1973, stått värd för ett antal större kappseglingssammanslagningar. Bland dessa kan nämnas Internationella Svenska Starbåtmästerskapet 1957, SM i Finnjolle 1960, VM för 5.5:or 1973 och nu senaste SM för IF-båt 1974. Alla tävlingarna har avgjorts på samma banor som folkbåtarnas SM är planerat att seglas på.

Utseglingen till banområdet, som är beläget sydväst om Gävens fyr, är ca 3 nm. Förhärskande vindriktningar på Västkusten sommartid är som bekant sydväst till nordväst. Under högtrycksväder med sjöbris vandrar vinden under dagen från sydväst till nordväst. Med förstärkning av den förhärskande vindriktningen kan sjöbriseffekten även under skönaste högsommarväder ge vindstyrkor uppåt 8 - 10 m/sek vid middagstid. Strömförhållandena är omoderna. Svag likström, säger de som förstår sig på't.

Då detta skrivs pågår tävlingens planering för fullt. Båtplatser skall reserveras, festlokal inbokas, startfartyg ordnas m m. Detta sagt därför att vi redan nu kan konstatera att arrangemanget blir dyrt och vill förbereda er på en hög startavgift. Hur hög vet vi ännu inte, men högst hittills blir det i alla fall. Som tröst kan vi dock nämna att vi har så avancerade planer som barnpassning under åskådaruutflykterna. Detta sista är dock absolut inget löfte!

Annars hoppas vi att på nöjessidan få se en drabbning i fotboll mellan de olika folkbåtsklubbarna. I fotboll har Bohusligan i alla fall stinget kvar, men det sägs att Ostkustgänget har svårt att få



(Foto: Sven Andersson)

lag i år. Vad vi hört tyckte förresten Bohusligans supporters att fotbollsmatchen i Vadstena var det SM:ets stora behållning.

Det ryktas också att Sydkustens och Vätterns seglare tänker eskadersegla till Lysekil. Initiativet är så lovligt att Västkustens FK har lovat följa upp med att arrangera en fortsatt eskadersegling norrut i Bohusläns skärgård efter SM. Och vem vill missa chansen att njuta av vår sköna skärgård när tillfälle ges? Så boka in en semestervecka även efter SM.

För er som enbart är tävlingssinnade bör den extra semesterveckan läggas in före SM. Den 7 - 10 juli seglas nämligen den berömda Marstrandsregattan

liken den berömda Marstrandsregattan med en segling om dagen. Distansen Marstrand - Lysekil, ca 25 nm, blir då en lagom tripp på måndag innan mätningarna börjar i Lysekil tisdagen den 12 juli.

Enligt SSF:s rekommendationer seglar vi sex seglingar i SM. I Lysekil planerar vi att genomföra seglingarna på tre dagar. Även mätningdagen kan bli extra ansträngande eftersom Svenska Folkbåtsförbundet har förhört sig om möjligheten att väga samtliga båtar, detta för att få ett verifierat statistiskt underlag grundat på vägning av eliten av kappseglande båtar med samma våg vid ett och samma tillfälle. Vid de fortsatta diskussionerna om plast-



folkbåtens vikt kan ett sådant underlag vara av avgörande betydelse.

Båtar som för första gången angör Lysekil söderifrån skall söka sig till Havsbadshamnen, där vi skall försöka bereda plats för samtliga deltagare. Havsbadshamnen begränsas av en pontonpir från Släggön. Styr på kyrkan, som är det första sjömärke ni ser av Lysekil, så kommer ni rätt.

För de båtar som kommer landvägen har Vägverket välvilligt ställt två nybyggda femtiobilsfärjor till förfogande. Färjorna avgår från Skår på Bokenäset. Man väljer att svänga vänster på E6 strax norr om Uddevalla. Vägvinstep blir ca tre mil på bitvis ganska dålig väg. Sjösättning sker

sedan i Valbodalshamnen, där tidsbeställning kan göras på tfn 0523-134 92.

Sommarstaden Lysekil lider permanent brist på logimöjligheter. De som vill boka rum gör därför klokt i att tidigt kontakta Turistbyrån på telefon 0523-109 07 eller 119 75. Campingmöjligheter finns på ca tre km avstånd från Havsbadshamnen. Ytterligare upplysningar om arrangemanget lämnas av Bengt och Carina Ingemansson, tfn 0523-134 18.

Till sist önskar SS Gullmar alla deltagare med supporters välkomna till Lysekil och fagra Bohuslän!

Bengt Ingemansson
SS Gullmar



(Foto: Sven Andersson)

OSTKUSTNYTT

Att folkbåtsklassen för närvarande upplever en renässans bevisades på OFK:s senaste årsmöte i november/76. Massor med nya ansikten på det välbesökta mötet, där framför allt plastfolkan diskuterades. Efter en god supé visades folkbåtssegling från San Francisco och Hangö för att "få upp het-sen" inför 1977 års färder till respektive platser.

Då intresset är stort för plastfolkan har vi nu en kontakman här på Ostkusten som kan ge hugade spekulanter små tips och råd. Han heter Lars Ernquist, Styringsgatan 5, 114 54 Stockholm, tfn 08-62 00 98. Slå en signal till honom om du är intresserad av plastfolkan!

Vad sker då 1977 för folkbåtsseglarna på Ostkusten? Närmast på programmet står ju San Francisco-äventyret och två besättningar från Ostkusten håller som bäst på att packa trunkarna.

Den 29 april samlas vi till årsmöte för att diskutera sommarprogrammet. Platsen är som vanligt "Kruhuset", Vikingarnas Varv i Stockholm enligt separat kallelse till OFK-medlemmarna.

Säsongsupptakten för Stockholm blir Lidingö Runt den 8 maj, vilken brukar vara ett bra test att se om båten "stämmer". Traditionellt brukar denna segling samla ett stort fält folkbåtar, medan kappseglingsintresset, åtminstone under de senaste åren, senare under

säsongen varit skvalt. Skärpning, folkbåtsseppare i Stockholm med omnejd. I andra regioner efter Ostkusten har kappseglandet varit betydligt livligare än i den Kungliga Huvudstaden.

Årets SM går i år i Lejonets egen kula på Västkusten med SS Gullmar som arrangör och vi hoppas att många Ostkustbåtar ställer upp. I år är det ju extra spännande, då ju plastbåten gör sin entré på startlinjen.

För dig som ej går till SM anordnar OFK en eskadersegling till Finland. Både 1971 och 1973 eskaderseglade vi till Hangö för att träffa de finska folkbåtsseglarna och tampa om Sven Saléns pokal i den "landskamp" som utkämpas mellan länderna. Frånsett att de sportsliga framgångarna har lyst med sin frånvaro för oss har båda färderna blivit mycket lyckade och redan nu är ett tiotal båtar anmälda till årets eskader. Avfärd från Granhamn (enligt separat kallelse till OFK:s medlemmar) söndagen den 3 juli kl 08.00. Vi räknar med att vara i Hangö senast torsdag den 7 juli. Hangöregattan seglas sedan fredag - söndag 8 - 10 juli och måndag-tisdag den 11 - 12 juli utkämpas "landskampen". Även du som inte gillar kappsegling är naturligtvis välkommen att segla med i eskadern. Det kommer att bli toppenkul. Och du som skall kappsegla: Stuva ner lite extra sisu i kölsvinet. Vi behöver det om vi nu äntligen skall få POKALEN med oss hem.

Som vanligt en späckad säsong för oss som seglar den vackraste av alla båtar - Folkbåten.

Hälsningar
Styrelsen OFK



Rapport från Finland

Ur verksamhetsberättelsen från finska folkbåtsförbundet har vi gjort följande klipp för att spegla aktiviteterna i vårt östra grannland.

Styrelsen i FFB består av ordf Timo Kivi-Koskinen, Amtero Raade, kassör, N Björkman, v ordf, P Hakulinen, sekr, samt A Lindström, H Rautavaara och K Eriksson. Finska Folkbåtsförbundet ställde ut en ny träfolkbåt på båtmässan i Helsingfors, vilken väckte mycket stort intresse.

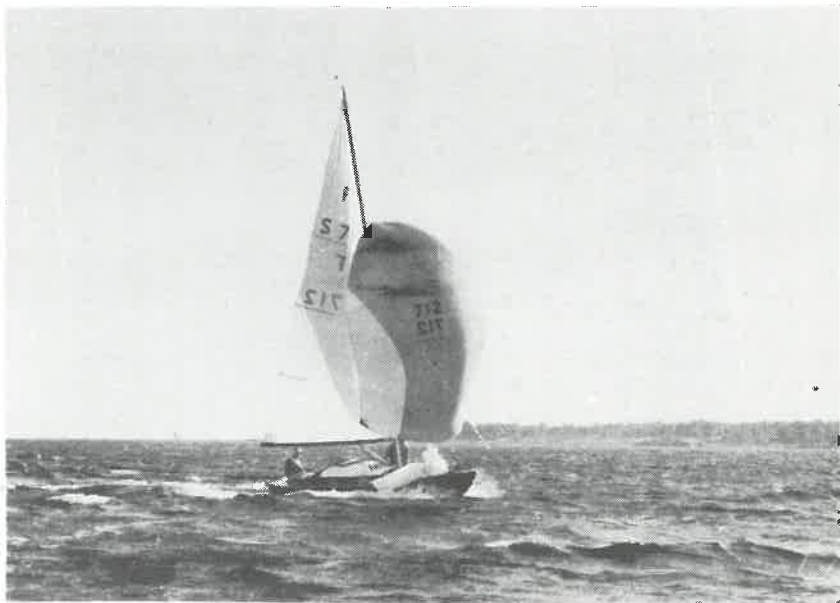
Finsk mästare 1976 blev inte helt okände Jussi Bremer.

Landskampen 1977 mellan Finland och Sverige om Salén-pokalen kommer att seglas i Hangö.

Finska Folkbåtsförbundet är positivt till plastfolkbåten och har meddelat sin åsikt till Finlands Seglarförbund och Skandinaviska Seglarförbundet.

Kontaktman i Finska Folkbåtsförbundet är

N Björkman
Almvägen 3
Helsingfors 27 Finland
Tfn: 09-41 25 30 (hem)
09-64 69 11 (arb)



(Foto: Sven Andersson)

BESÖK PÅ SEGELMAKERI

Sydkustens Folkbåtsklubb arrangerade i samband med årsmötet 1976 en studieresa till Elvström segelmakeri i Hørsholm i Danmark.

FABRIKEN

Det som man i sin enfald, hemma vid telefonen, hade trott vara ett litet hemtrevligt loft med brädgolv, visade sig i verkligheten vara en modern fabrik med ljusa arbetsmiljövänliga lokaler. Fabriken består av fyra tillverkningsdelar, två för tillverkning av segel, en för mast och rigg samt en för service av båtar.

I de stora salarna för segeltillverkning fanns maskiner som påstods vara symaskiner. De påminde emellertid mera om en mindre industrisvarv och hade föga gemensamt med barndomens hemmasymaskin, den som med mammas hjälp producerade vad familjen för tillfället var i behov av.

FOCKEN

Focken till Nordisk Folkbåt tillverkas i US bainbridge YF 6.5 oz. Modellen är densamma som tidigare, då denna har visat sig tillfredsställa seglarnas krav på god fart och fin höjd. Duken är mycket styv, så kallad conditioned yarntemper. Denna duk bör på grund av sin styvhet inte vikas utan förvaras

sin styvhet inte vikas utan förvaras rullad.

Segelmakaren demonstrerade betydelsen av rätt förliksspänning genom att lossa respektive sträcka surrningen mellan seglet och den insydda wiren. Alltför löst förlik kan till viss del även korrigeras med cunningham.

STORSEGLET

Storseglet tillverkas i Elvström new vectis 6.5 oz i en ny modell. Jämfört med tidigare är dagens storsegel buvigare, speciellt i seglets nedre tredjedel. Tidigare har danska krav på plana segel dominerat och tillverkningen har styrts mot sådana segel. Dessa har varit mest lämpade för segling med inomskärsförhållanden eller med frånlandsvind. 1976 års guldpokalseglingar utanför Köpenhamn, strax söder om Ven, gjorde kanske att många seglare fick en tankeställare. I den stundtals krabba sjön räckte dragkraften i de allra färskaste elvströmseglen inte riktigt till. Vinnaren använde segel av äldre modell.

Toppskäddan har i en del nyare elvströmsegel varit placerad så långt fram att den har interfererat med likrännan i masten. Numera är den flyttad tillbaka ett par mm.



SPINNAKERN

De elvströmspinnakrar som deltagit i konkurrens med svenskfabricerade har hittills visat sig underlägsna. Förklaringen blev klar för den danske segelmakarenefter kontroll i reglerna. Danskarna har inte haft den tilläggsbestämmelse som säger att spinnakerns två halvor inte måste vara absolut plana. Hittills levererade segel ändras på fördelaktiga villkor.

Danska folkbåtsseglare använder ej spinnaker vid kappsegling.

SEGELDUK

Segelmakarens stora problem är ofta att skaffa fram dukar av jämn och god kvalitet. Variationerna mellan olika kvaliteter är stora, men också inom samma kvalitet finns skillnader. Detta gör att mallar för tillskärning av segel måste relateras till aktuell dukkvalitet. Det medför också att ett "bra" segel inte kan reproduceras med de ursprungliga mallarna i en ny duk. Under belastning av vindtrycket är det den insydda buken tillsammans med dukens egenskaper som bestämmer seglets form.

HÄRDVINDSSEGEL - LÄTTVINDSSEGEL

Vanligen finns inte behov av mer än en sort segel, medium, till Nordisk Folkbåt. Focken kan emellertid göras för lätt och för hård vind genom att använda en tjockare och styvare respektive tunnare och mjukare duk. Seglet skärs dock ut efter samma mallar.

MASTKURVA

Vanligen tillverkar man inte segel efter individuell mastkurva. Det är mer praktiskt att böja masten till dess att önskad buk finns. Mastkurvan varierar för folkbåtsmaster inte så mycket, men om en mast avviker kraftigt från det normala kan man korrigera seglets mastkurva ett steg uppåt eller neråt.

BEDÖMNING AV EGNA SEGEL

På fabrikenes tak finns två vridbara riggar. På dessa kan de färdiga produkterna provas. Masterna överensstämmer inte helt med folkbåtsmasten, men flexibiliteten är så stor att detta inte är till någon större nackdel för bedömningen.

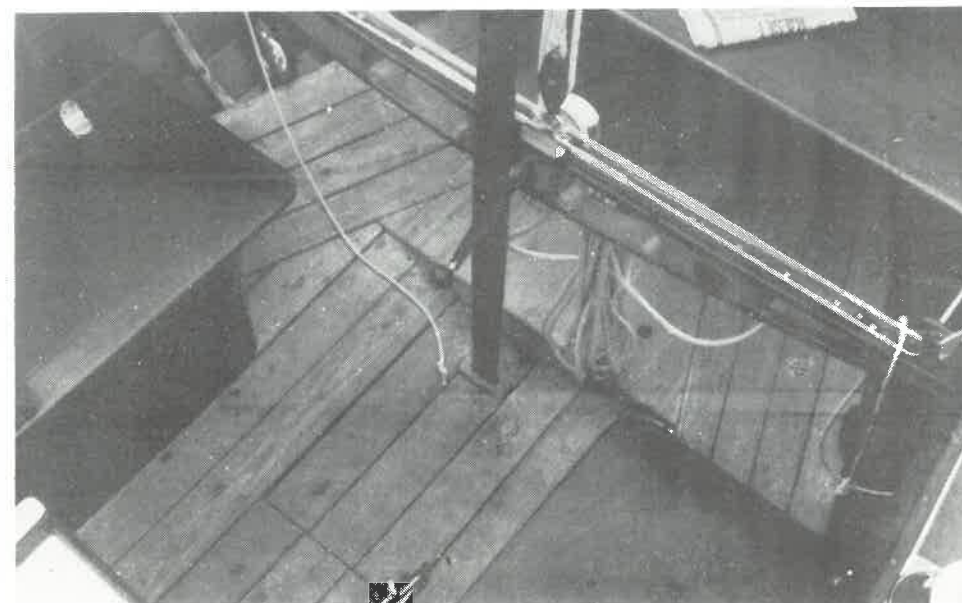
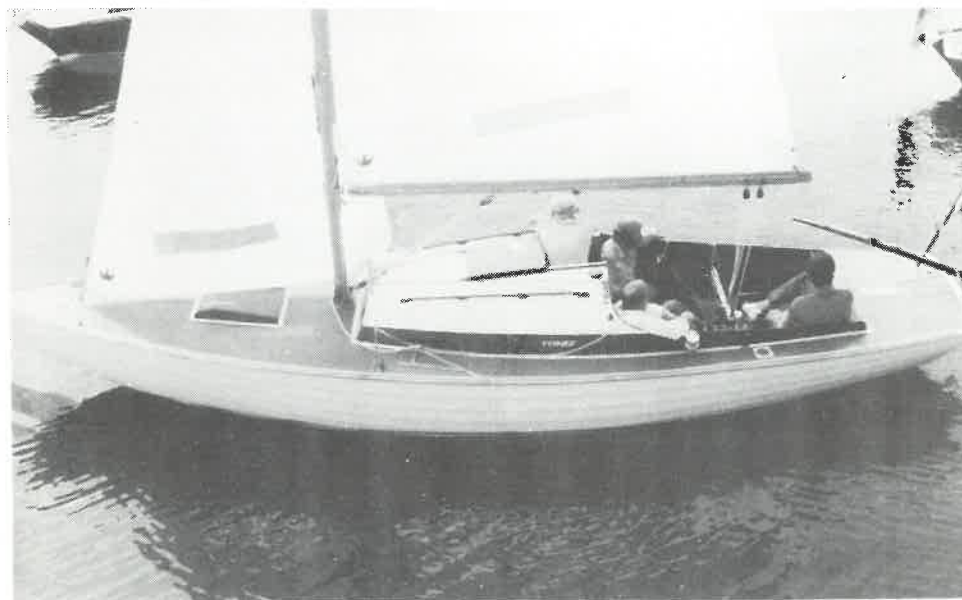
Det var fascinerande att, en kulan decemberdag, stå i den lätta brisen på elvströmfabrikens tak och se en kavalkad av de fem senaste årens produktion passera förbi. En del segel såg ut att ha en effektiv och fin form, medan andra snabbt plockades ner för att sändas till ändringsverkstaden. Seglen har under de senaste åren utvecklats från att ha varit relativt plana och något i stil med Soling-segel till dagens modell som är väsentligt bukigare hela vägen uppifrån, men speciellt i den nedre tredjedelen.

Femtotalet glada folkbåtsseglare åkte efter en avslutande dansk öl hos Elvström tillbaka med färjan till Sverige för att hålla årsmöte.

SYDKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB
Per-Lennart Westesson

FD 541
Tibbe

Pluggen till plastfolkbåten.
Erik Andreasens guldpokalvinnare 1975
och 1976.



ATT VARA FOLKBÅTSBYGGARE

ATT VARA FOLKBÅTSBYGGARE ÄR INTE NÅGON AFFÄRSVERKSAMHET, UTAN ETT SÄTT ATT LEVA, SÄGER TVÅ BÅTBYGGARBRÖDER I DANMARK.



(Foto: Bo Hougrönn)

Drömmen om en ny folkbåt i trä kan fortfarande bli verklighet. I Thisted i Danmark är bröderna John och Freddy Hovmark i full färd med att bygga Nordiska Folkbåtar.

- Vi håller just nu på med en folkbåt som skall till Berlin, säger bröderna Hovmark. Sedan skall vi bygga ytterligare fyra båtar till Tyskland. Vi är alltså fulltecknade med nybyggen ett bra tag framöver.

Båtbyggandet är en vidareutveckling av brödernas hobby. De är själva entusiastiska seglare, som tagit många pokaler i folkbåtsklassen, bl a under förra säsongen genom seger i Limfjordsmästerskapet. Just nu är de sysselsatta med att preparera sin folkbåt 618 Selene för danmarksmästerskapet, som går i Thisted till sommaren.

Fram till mitten av sextioalet var bröderna Hovmark möbelsnickare på en fabrik i Thisted. Då arbetet var upp-

lagt på löpande band och ackord, började man efter hand att se sig om efter friare arbetsformer. Så blev det båtbyggeri i stället, från början flera typer, men numera bara folkbåtar.

- Det fortsätter vi med så länge vi kan, säger John Hovmark. Och vi tror att folk också i framtiden kommer att köpa träbåtar. Kanske kommer efterfrågan att öka. Titta bara på en modern båtmässa. Det är ju som att promenera runt bland kylskåp.

- Dessutom har de nya tvåkomponentfärgerna minskat underhållet på en träbåt till en liten del av vad man var van vid tidigare.

Årsproduktionen på varvet är ungefär fem båtar. Den takten räknar man kanske inte med att hålla i fortsättningen, då man nu också bygger master till plastfolkbåtar. Tidigare hade man en medhjälpare på varvet, men lönekostnaden blev för hög, så numera utförs det mesta arbetet utan hjälp.

- Det är svårt att tjäna pengar på att bygga båtar i trä, säger bröderna, men vi klagar inte, för vi lever ett liv där vi sysslar med saker vi trivs med.

Det är också ett rejält hantverk det handlar om. Det går åt ungefär 1.000 arbetstimmar till att bygga en folkbåt. Båten kostar ungefär 80.000 Dkr helt färdig. Normalt vill beställaren ha sin båt färdig, men en del pengar finns att spara för den som är händig. För ca 45.000 Dkr kan man få skrov,

däck, ruff, och skott. Flera danska seglare har köpt sin båt på detta sätt och härigenom kunnat hålla kostnaderna nere.

Båtarna som byggs på varvet är mycket välbyggda och med en finish som vi svenskar inte är vana vid. Som exempel på den noggrannhet med vilken man arbetar kan nämnas att lacken sprutas på båtarna för att man skall få bästa yta. Träarbetet är gjort med stor känsla för hantverk och med bästa material i varje detalj. Tidigare byggde man båtarna i lärk, men då det numera är nästan omöjligt att få tag på detta material har man övergått till att bygga i douglasfur. Till ruffsidor och skott används mahogny.

De danska folkbåtarna har i Sverige fått rykte om sig att vara mycket lätta och snabba. Kanske kan detta förklaras genom att ett par av de mest kända danska folkbåtsbyggarna (Hovmark och Lind) också är aktiva kappseglare. Båtarna byggs för kappsegling och man är nogga med att bygga på minimimått. Inredningarna i båtarna är också ganska spartanska.

- Den lättaste båt vi byggt, och det är nog den lättaste båt som byggts i Danmark, vägde 1780 kg utan rigg, säger John Hovmark. Men då låg kölvikten på minimivikten 1.000 kg. Normalvikten på en båt vi bygger är 1840 kg.

Dessa uppgifter tyder alltså på att ryktena om danska 1700-kilosbåtar är rejält överdrivna. Uppgifterna kan också vara värdefulla vid diskussionen kring plast-



(Foto: Bo Hougström)

folkbåtens vikt. Underlaget för plastfolkbåtens vikt och viktsfördelning är nämligen hämtade från just ett Hovmark-bygge - men plastbåten är en annan historia. I Thisted står man i kö för att få köpa en träfolkbåt. Och det man får vid sin brygga är en verkligt skön liten dam. På lång sikt kan

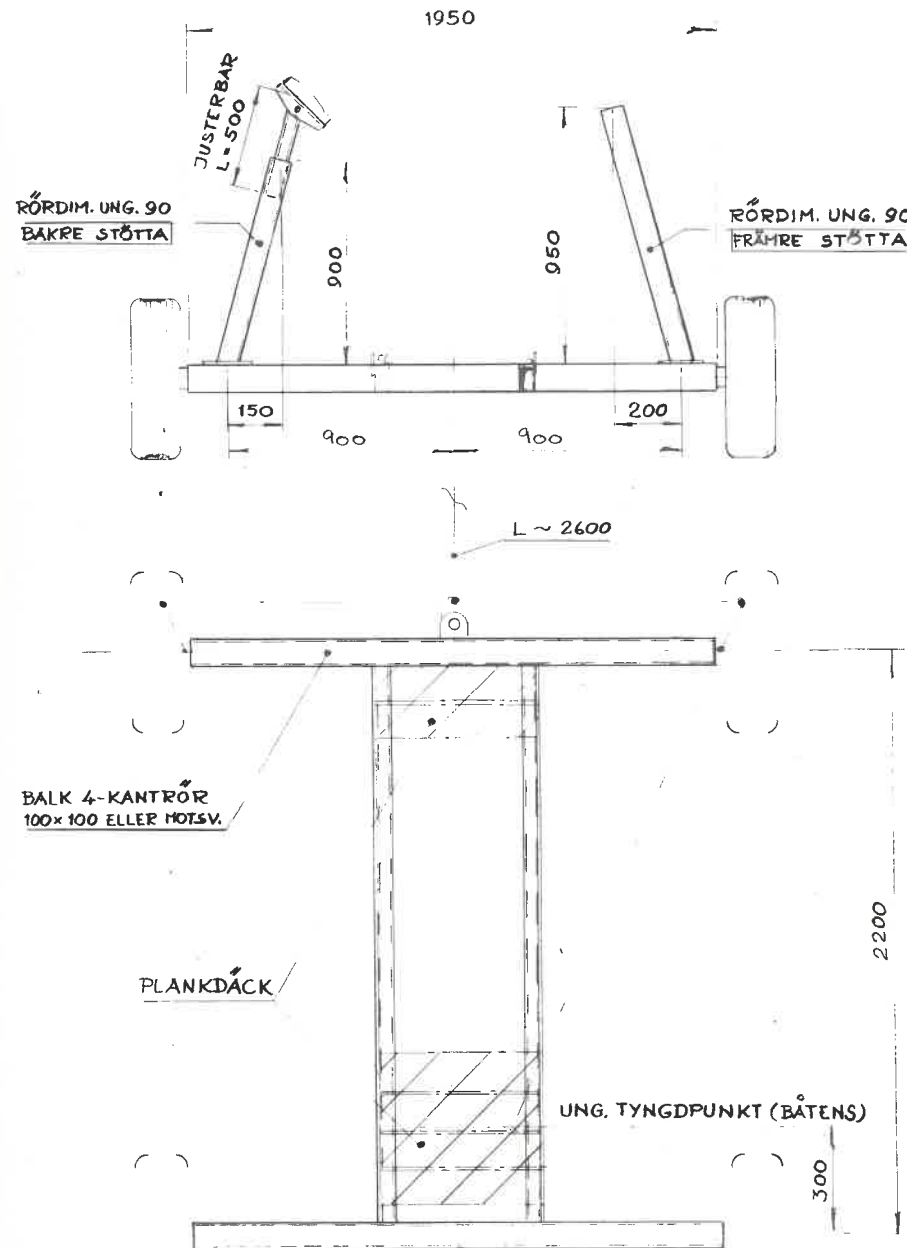
träbåten klara sig i konkurrens med plastbåtar, tror bröderna Hovmark. Problemet gäller bara att hitta material, och inte minst att hitta hantverkare som är tillräckligt skickliga att fortsätta produktionen.

Bosse H



Transportvagn/vagga

Hans Larsson VFK



Folkbåtsinredningar på heltid



(Foto: Bo Hougström)

Den stora försäljningen av plastfolkbåtar har fått konsekvenser för en västsvensk snickeriverkstad i Kode, mellan Göteborg och Stenungsund. Nils Nilsson, som äger och driver verkstaden, har nämligen blivit heltidssysselsatt med att bygga inredningar till Nordiska Folkbåtar.

- Det hela började med att jag byggde inredningen åt en god vän, som köpt en plastfolkbåt, säger Nils. Sedan har beställningarna kommit som på löpande band. För närvarande har jag gjort 12

inredningar och fler lär väl komma efter hand som folk får sina kontrakt klara.

Nils Nilsson, som är möbelsnickare, har tidigare i flera år arbetat som modellbyggare på Statens Skeppsprovningsanstalt i Göteborg. På fritiden har han drivit en snickeriverkstad, där han byggt bl a möbler och orglar. Nils har alltså stor erfarenhet av finsnickeri och de folkbåtsinredningar vi såg vid vårt besök visade också mycket hög kvalitet.

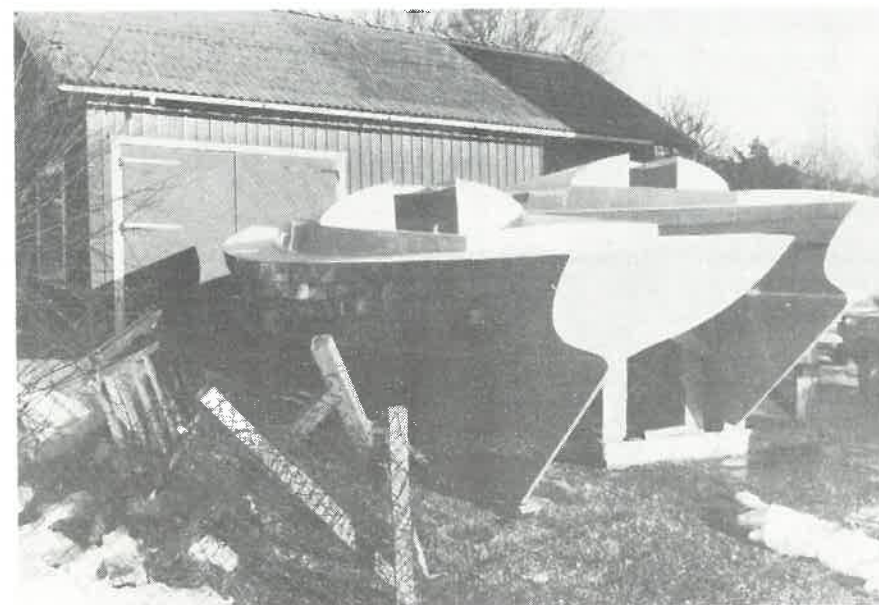
Inredningarna byggs i teak och teakfanér och är med undantag av sittbrunnen utformade efter traditionellt folkbåtsmönster. Pentryt har ett rejält tilltaget underskåp, en draglåda och en lucka för att kunna reglera köket. Locket på pentryt har gångjärn och går att fälla upp för att använda som avställningsyta. Ovanför pentryt finns ett förvaringsskåp med två dörrar.

På styrbordssidan finns en garderob med öppning mot kojens. Skottet vid ruffutgången är klätt med fanér. Två kojor byggs i trä. Förkojerna finns redan inplastade som en förstuvning

av båten. Ovanför kojerna finns skåp med vardera tre luckor. Durkar i såväl ruff som sittbrunn är av massiv teak.

Sittbrunnsinredningen är av dansk modell med två korta bänkar och en tvärbänk i aktern med ovanförliggande draglåda.

Även skjutluckan, fot- och avbärlisten, roder och rorkult tillverkas i trä. Trädetaljerna är alltså ganska många och plastkänslan på en färdig båt blir därför inte så stor som på många andra båttyper. För er som går i plastbåtstankar presenterar vi här en prislista på Nils Nilssons träarbeten:



(Foto: Bo Hougström)

Pentry	450 kr
Garderob	300
Skott	150
Kojer	400
Hyllor	375
Durkar hela båten	600
Ruffdörrar	400
Skjutlucka	350
Sittbrunnsbänkar	400
Aktre bänk med låda	580
Fot- och avbärrarlist	200
Rorkult	150
Skotbänk	150
Summa	4.505 kr

Nils Nilsson tillverkar också roder (600 kr) och bommar (350 kr).

Adressen är

Nils Nilsson Snickeriverkstad
Bergabo 13051
440 31 KODE
Tfn: 0303-504 35

Bosse H

Skand. Seglarförbundet godkänner ändring i byggbestämmelserna för rodet

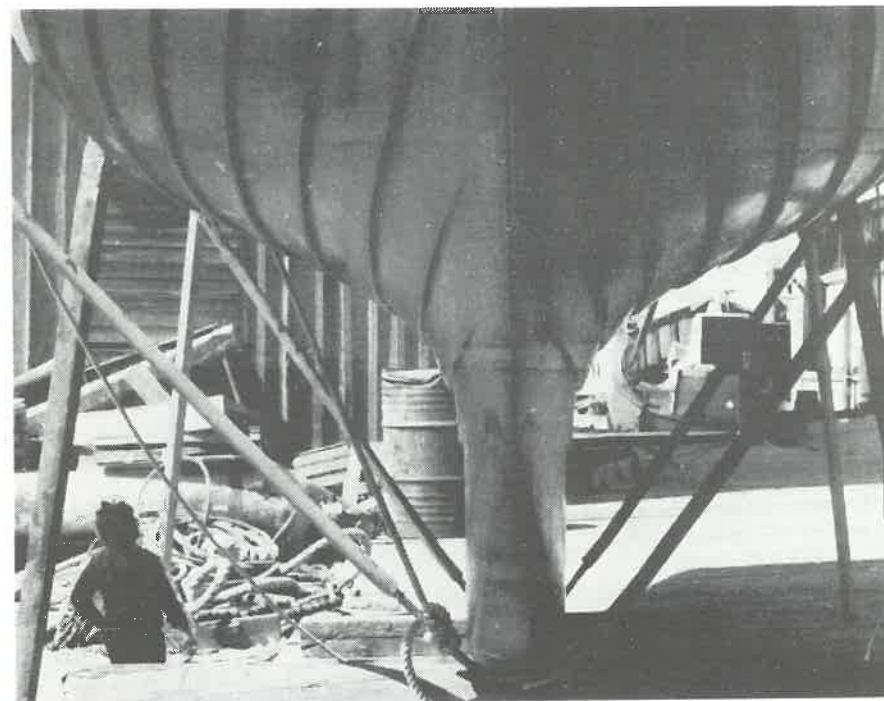
I byggbeskrivningen skall ett ekroder i förkanten vara 35 mm tjockt och mätt 20 mm från akterkanten 15 mm. Alternativt får rodet utföras i kokfast furu-plywood (typ U) eller annan plywood av minst motsvarande vikt. I sådant fall skall rodrets tjocklek i förkant vara 38 mm.

Det är detta mått på plywoodrodrets förkant som Skandinaviska Seglarförbundet beslutat ändra till samma mått som för ekrodet, 35 mm.

Nummer på plastbåtarna

Du som har köpt eller beställt plastfolkboat och tänker kappsegla under säsongen 1977. Skriv till Anders Olsen Ö Ekdalsgatan 49, 593 00 Västervik. Ange båtens leveransdatum.

Anders jobbar på att försöka få fram ett system för numrering av plastbåtarna.



(Foto: Sven Andersson)

Om konsten att importera en folkbåt

Vill man importera sin plastfolkboat själv från Danmark är det förenat med en hel del pappersexercis. Hans Larsson från Stenungsund har hämtat sin båt själv och berättar här hur det går till.

1. Fakturan från tillverkaren betalas på bank i Sverige. Vill du betala på varvet måste du begära tillstånd hos Riksbanken att föra ut pengarna. 6.000 kr/person får utföras utan särskilt tillstånd.

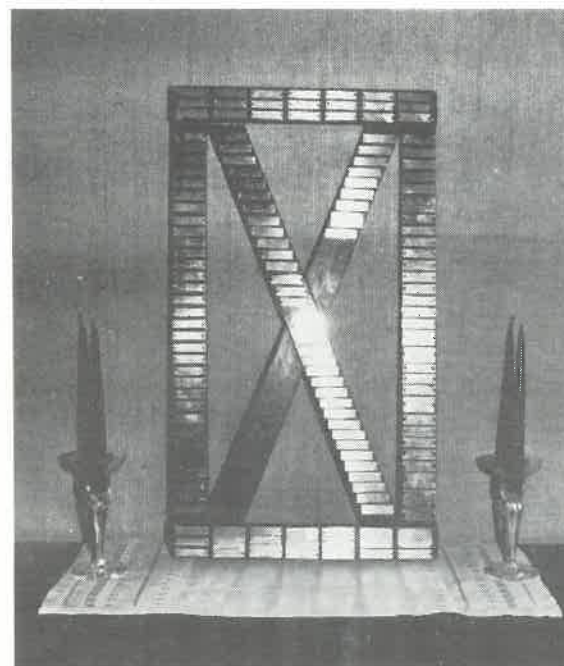


2. Till övriga betalningsställen (ex Børresen, Hovmark) medförs bäst resecheckar. (Om inte även dessa fakturor betalas via bank). Checkar är lämpliga då växelkursen blir förmånligare.
3. Platsbokning på färja. Bör ske i god tid. Pris Göteborg-Fredriks-havn ca 400 - 500 kr.
4. Används dieselfordon skall dieselmätaren stämplas tullen vid utresan.
5. Inget tullbesök i Danmark nödvändigt på utresan.
6. Hos leverantören får du ett kuvert med följande papper:
 - a) faktura
 - b) blankett för momsbefrielse
 - c) statistikblankett
 - d) EG-blankett (skall vara stämplad av tullen. Ombesörjs av leverantören.
 - e) kuvert med frimärke och leverantörens adress (används då momsbefrielseblanketten återsänds till leverantören)
7. Återresa. I avresehamnen kan en speditorsfirma uppsökas (ligger i anslutning till tullkontoret. Speditören sköter då en del av papperskvarnen, dvs tullpappersavgift, varuavgift m m). Du kan avgift, varuavgift m m). Du kan också sköta detta själv hos tullen, men glöm då inte att återsända momsbefrielseblanketten till leverantören.
8. Hos tullen i avresehamnen lämnas följande blanketter
 - a) blankett för momsbefrielse
 - b) statistikblankett
9. Överfart. Middag och sovplats ingår i biljettpriset om lastbil används. I din glädje över att vara folkbåtsägare bör du inte glömma taxfree-shop.
10. Hemmahamnen. Eventuellt besök hos speditör. Blankett för importanmälan infylls.
11. Importanmälan, EG-blanketter och fakturor lämnas i tullen. I tullen betalas moms på införda varor. Betalning sker kontant. (ej check över 500 kr).
12. Du har just blivit folkbåtsimportör.

Kielerwoche

seglas 19 - 26 juni 1977. Information och anmälan genom Kieler Yacht Club, D-23 KIEL, Hindenburgerrufer 70, Västtyskland.

GRINDEN-ÅTRÄVÄRD TROFÉ



(Foto: Bo Hougrström)

Har ni hört talas om att man ger förloraren i segling pris? Nej, vi tror nog inte det. Men faktiskt förekommer det i folkbåtsklassen på Västkusten. Priset, som utdelas till sista båt i mål, kallas "Grinden" och var varit ständigt vandrande i snart 25 år.

Det var 1954 som Elof Berglund i Göteborg kom på idén att ge ett pris till den seglare som kom sist, dvs till den som stängde grinden. Priset formades i trä som en grind, rödmålades och såg från första stund mycket pampig ut.

Den som erövrar priset får sitt namn ingraverat på en silverplåt som fästs på Grinden. Meningen var

också enligt stadgarna att Grinden vid nästkommande segling skulle fästas vid masten. Med åren har emellertid antalet silverplåtar blivit så stort och Grinden så värdefull och tung att sådana förmåner bedöms alltför äventyrliga. Erövraren får numera bara under en kort men högtidlig utdelningsceremoni beundra sitt pris.

Den som trodde att det skulle vara genant att pryda Grinden med sitt namn tar helt fel - man är nämligen i mycket gott sällskap. De flesta storseglare i folkbåtsklassen har någon gång erövrat Grinden. Ja, det finns t o m olympiska guldmedaljörer som stoltserar med en silverplåt på VFK:s Grind.

Normalt utdelas denna trofé endast på ett par av klubbens större seglingar. Inför sommarens många begivenheter på Västkusten, med bl a SM i Lysekil, övervägs också möjligheten att göra Grinden känd för en större publik.

Kom bara ihåg att man måste gå i mål på ett korrekt sätt för att få den!

BH & BJ

KOM IHÅG 3-ÅRSMÄT- NINGEN

Du som kappseglar, kom ihåg att ditt mätbrev bara är giltigt om 3-årskon-trollen är införd i det, och med stämplade segel.

Du som således mätte senaste gången våren 1974 eller tidigare bör alltså kontakta en mättingsman. Folkbåtsklub-barna och distriktsseglarförbunden har namn och telefonnummer till mät-tingsmän som mäter folkbåtar.

Om ni slår er ihop några stycken på varvet eller uppläggningsplatsen kan ni säkert få mätningen av både segel och rigg billigare genom att dela på mätningmannens resekostnader.

Informations- grupp bildad

En informationsgrupp har bildats med uppgift att sprida information om folkbåten i plast. Informationsgrup-pens medlemmar är bosatta i olika delar av landet och skall gemensamt utforma ett bra sätt att nå ut med

information till dem som är intresserade av en plastfolkbåt, men är tveksamma om priser, adresser till tillverkare, trans-porter osv.

Dessa killar jobbar med mål att få klas-sen så stor och livaktig som möjligt. Vi hoppas att tillverkare av skrov, master, beslag osv skall bidra genom att trycka upp broschyrer och prislistor samt hjäl-pa till med porto och andra kostnader.

Alltså, får du frågor om plastbåten (eller är du själv intresserad), hän-visa till någon i informationsgruppen:

Peter Abelöe
Tättingegatan 12
421 69 Göteborg
031-29 49 32

Hans Larsson
Måbärsstigen 1
444 00 Stenungsund
0303-822 63

Per-Lennart Westesson
Idungatan 5
214 30 Malmö
040-11 58 36

Lars Ernquist
Styrmansgatan 5
114 54 Stockholm
08-62 00 98



Glasfiber Folkebåd

Nordisk Folkebåd bygges nu også i glasfiber. Båden har de samme gode sejlegenskaber som træbåden. Glasfiber båden støbes hos LM-glasfiber og færdigapteres hos flere kendte bådebyggere. Nærmere oplysninger om den nye glasfiber Folkebåd

Folkebådssejlernes Indkøbsforening

Erik Andreasen, Tyrebakken 7, 5300 Kerteminde. Tlf. (09) 32 28 41.
Poul Ankjær Jensen, Fjordvej 87, 5000 Kolding. Tlf. (05) 52 55 05.