

# Folkbåtsnytt

Väst kustens Folkbåtsklubb Syd kustens Folkbåtsklubb Vätterns Folkbåtsklubb Ost kustens Folkbåtsklubb Bottenhavets Folkbåtsklubb

## 1981 Nr 1



# FOLKBÅTSNYTT

Organ för Svenska Folkbåtsförbundet med anslutna klubbar

## Ordförande SSF

Anders Olsen  
Östra Ekdalsgatan 49  
593 00 Västervik

Tfn 0490-32666

### VÄSTKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB

Kerstin Karlsson  
Ytterbyvägen 12b  
442 30 Kungälv

Tfn 0303-17330

### OSTKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB

Olle Lennmark  
Sandviksvägen 164  
162 40 Vällingby

Tfn 08-898780

### VÄTTERNES FOLKBÅTSKLUBB

Anders Jarl  
Vändgatan 3  
591 00 Motala

Tfn 0141-11977

### SYDKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB

Torgny Andersson  
Strandgatan 50b  
216 12 Malmö

Tfn 040-152757

### BOTTENHAVETS FOLKBÅTSKLUBB

Nils Norrbin  
Artelerigatan 26  
871 00 Härnösand

Tfn 0611-17215

Omslagsbild: Per Erik Gustavsson

# FOLKBÅTENS HISTORIA

Folkbåten har en tradition. Detta är en omistlig kvalitet som tycks uppskattas mer och mer och som kanske är en delförklaring till den goda sammanhållning som man finner bland t ex Folkbåtsseglare, Skärgårdskryssare, Neppare mfl. Mången seglare i någon nykonstruerad, industriproducerad plastbåt har kallat detta "nostalgi", men sanningen är nog att det är roligare med en rokokobyrå än en ny praktisk byrå från IKEA. Folkbåten fyller i år 40 år. Här är en tillbakablick:

## Idén

I slutet av 30-talet började man i Skandinavien diskutera möjligheten att ta fram en gemensam Nordisk entypsbåt. På Seglardagen 1939 föreslog Göteborgsseglaren C G Fast att en nordisk konstruktionspristävling skulle utlysas för detta ändamål. Båten borde vara något större än Draken vilket kanske var den kölbåt som hade störst spridning i Norden då.

Man hade annars olika båtklasser i länderna trots att de olika båtklasserna var mycket lika varandra. Sälunda var M 30 och M 22 populära entypsklasser i Sverige medan Finland hade Hajbåtar och Särklass A-båtar. I Danmark fyllde W-båten samma behov och hade nästan identiska mått med M 22:an. I Norge seglade man med sk IOD-båtar.

Förslaget väckte stort intresse men ledde ej till några konkreta åtgärder. Att ena sig om någon av de befintliga klasserna hade visat sig omöjligt.

1941 tog Skeppsredare Sven Salén upp Fasts idé i Skandinaviska Seglarförbundet. Sven Salén visade sig ha den förmåga att entusiasmera andra och konkretisera idéer som behövdes för att det hela skulle realiseras. Han gick med liv och lust in för projektet och utan hans ekonomiska resurser och entusiasm skulle det hela troligen ej blivit den succé det blev.

## Konstruktionspristävling

Inbjudan till konstruktionspristävlingen utlystes i de nordiska seglartidningarna och finns bl a att läsa i Till Rors nr 1 1941. Av inbjudan framgår att båten skulle vara lätt och billig att bygga och lämpa sig för fabriksmässig tillverkning. Dessutom sjöduelig och ge liggplats för 3 - 4 personer. Byggnadsmaterial nordiskt träslag och järnköl, allt för att förbilliga tillverkningen.

KSSS beslöt att stödja projektet genom att som utlottningsbåtar bygga två båtar efter pristagarens ritningar. "Till Rors", som då var KSSS' klubbtidning propagerade energiskt för saken.

Gensvaret från konstruktörerna blev överväldigande och inte mindre än 59 tävlingsbidrag sändes in. De kom från samtliga nordiska länderna. En förstahandsgallring gjordes i varje land varefter ländernas representanter sammanträdde för en slutbedömning. Pga den stora tillströmningen av bidrag senarelades kungörandet av resultatet från 15 juni till 15 augusti. Spänningen var stor inför detta datum. Ett flertal båtar hade förhandsbeställts redan innan resultatet hade publicerats.

I prisnämndens avgörande sammanträde deltog skeppsredare Sven Salén,

# INBJUDAN

till nordisk konstruktionstävling om en mindre folkbåt utlyst av  
Skandinaviska Seglarförbundet

För tävlingen gälla följande villkor:

Båten skall vara av sjöduelig typ. Konstruktionen skall vara sådan, att den är lätt och billig att bygga, och kommer prisnämnden framförallt att lägga stor vikt på att den lämpar sig för fabriksmässig serietillverkning. Sätt och möjlighet för en dylik bora påvisas i tävlingsförslaget.

För båtens konstruktion äro följande önskemål uppställda:

Längd i vattenlinjen: omkring 6,00 m.

Bredd: omkring 2,00 m.

Lägsta fribord: omkring 0,50 m.

Segelarea: verkliga segelarean av storsegel och fock skall vara 18—20 kvm. Lattornas längd är fri.

Byggnadsmaterial: nordiska träslag eller annat material, som kan förenkla och förbilliga båtens byggande.

Spant och bottenstockar av trä, galvaniserat järn eller annat material.

Displacement: ca 1300—2000 kg.

Ballastkölén skall vara av järn.

Riggen skall vara enkel och lätt att utföra.

Under durkarna samlat vatten bör vid måttlig krängning ej rinna upp i slaget.

Båten skall vara försedd med ruff eller kapp (halvruff) och sidodäck av betryggande bredd eller med likvärdiga anordningar.

Liggplatser för 3 å 4 personer, event. genom utnyttjande även av sitrummet.

Följande ritningar, utförda i svart tusch på starkt kalkerpapper, skola insändas:

linjeritning, i skala 1 : 15,

byggnadsritning, med minst tre tvärsnitt, i skala 1 : 15,

segelritning, med segelcentrum och lateralplanets centrum utsatta, i skala 1 : 30.

Förslaget skall vara åtföljt av maskinskriven byggnadsbeskrivning i minst 4 ex. samt följande uppgifter:

Längd över allt,  
Längd i vattenlinjen,  
Största bredd på däck,  
Största bredd i vattenlinjen,  
Största djupgående,  
Lägsta fribord,  
Displacement,  
Kölvikt,  
Segelarea.

Förhållandet mellan:  
kvadratroten ur segelarean och kubikroten ur displacementet,  
segelarean och nollspantarean,  
segelarean och vattenlinjarean,  
segelarean och våta ytan,  
segelarean och lateralplanet.

Förslaget skall vara försedt med motto eller märke och åtföljt av ett förseglat kuvert med samma motto eller märke, innehållande konstruktörens namn och adress.

Tävlingsförslagen skola insändas till Svenska Seglarförbundet, Birger Jarlsgatan 4, Stockholm, senast den 15 maj 1941.

En sammanlagd prissumma av Sv. Kr. 5 000:— är uppsatt, fördelad på följande pris:

1:sta pris	1 200:—
2:dra pris	1 000:—
3:dje pris	800:—
4:de pris	600:—
5:te pris	400:—

Prisnämnden förbehåller sig rätt att dessutom inköpa intressanta förslag, för vilket ändamål Kr. 1 000:— finnas reserverade.

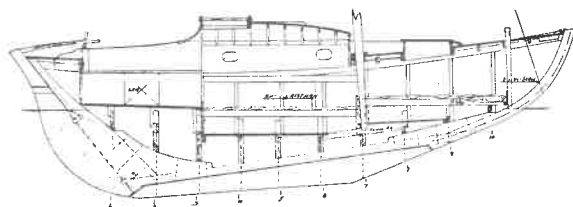
professor Karl Ljungberg och direktör Svante Forster från Sverige, apotekare N Benzon, baron E Wedell Wedellsborg, direktör Å Hempel och arkitekt G Rönne från Danmark, samt från Finland ingenjör G Stenbäck. Intresset från Norge för projektet tycks ha varit något svalare vilket kanske förklarar det blygsamma antalet Folkbåtar i Norge än idag.

Prisnämnden ansåg att inget förslag helt uppfyllde kraven utan prisfördelningen blev följande:

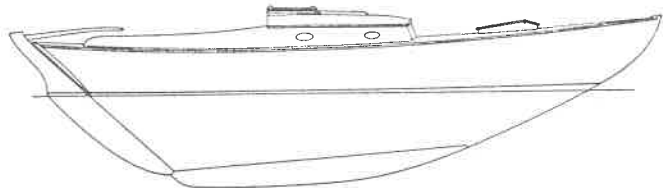
2.a och 3.dje pris delas mellan:			
"Svane"	Knud Olsen, Danmark	900:-	
"Vega II"	Jac M Iversen, Sverige	900:-	

4.e och 5.te pris delas mellan:			
"Snipan"	O W Dahlström, Danmark	500:-	
"Inger"	Alfons Kvarnström, Finland	500:-	

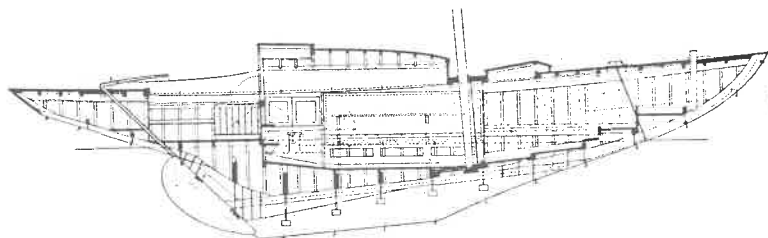
Dessutom inköptes två förslag:			
"Vi ska segla"	Iage Eklund, Sverige	300:-	
"Nordanvind"	G B von Erpecom, Norge	300:-	



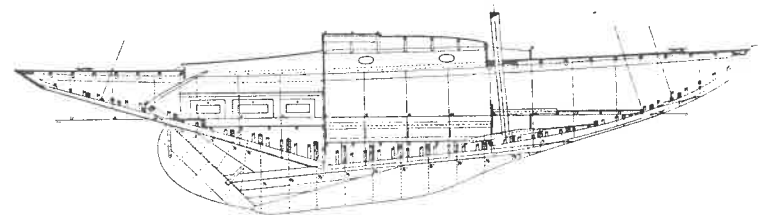
"Svane". Längd 6,50 m, bredd 2,19 m, vikt 1390 kg.



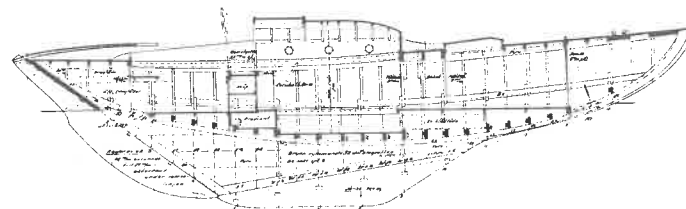
"Vega 2". Längd 7,50 m, bredd 2,20 m, vikt 1980 kg.



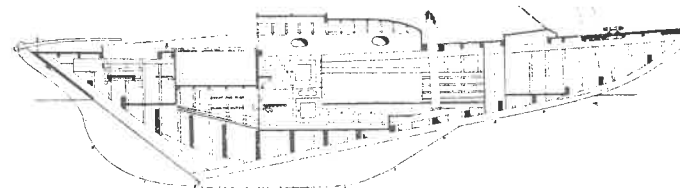
"Snipan". Längd 9,05 m, bredd 2,12 m, vikt 1900 kg.



"Inger". Längd 9,00 m, bredd 1,96 m, vikt 1970 kg.



"Vi ska segla". Längd 8,03 m, bredd 2,06 m, vikt 1728 kg.



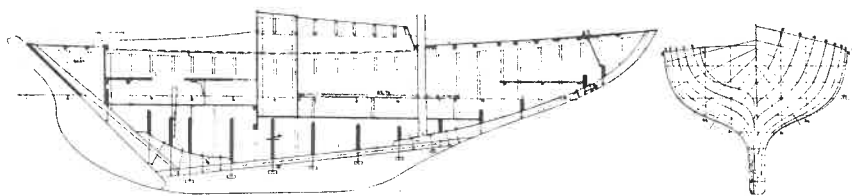
"Nordanvind". Längd 7,98 m, bredd 2,16 m, vikt 1978 kg.

Det beslöts att Ljungberg, Wedell och Stenbäck skulle utarbeta riktlinjer för hur den slutgiltiga Nordiska Folkbåten skulle se ut. Det skulle vara Skandinaviska Seglarförbundets gemensamma förslag och inte förbindas med något särskilt konstruktörsnamn. Vad som sedan hände är kontroversiellt och denna artikel ska ej fördjupa sig i detta. Torå Sundén utarbetade de slutgiltiga ritningarna. Hur preciserade direktiv som förelades honom inför detta arbete och vad som avtalades om upphovsmannarätten har rätt delade meningar om.

De färdiga ritningarna publicerades sensommaren 1941.

## Byggnationen startar:

Arbetet med den första prototypen påbörjades omedelbart vid Arendalsvarvet i Göteborg och den var klar vid jultiden 1941. Efter 3 månader var



"Nordisk Folkbåt". Längd 7,68 m, bredd 2,20 m, vikt 1960 kg.

61 båtar kontrakterade varav 40 byggdes på Sverrevarvet i Göteborg och 20 på Söderköpings Båtbyggeri. Ett stort problem var bristen på bomullsduk till segel då det ju rädde fullt krig ute i Europa.

Den 22:a april 1942 försvann isen i Göteborg och den 23:e april sjösattes för första gången en Nordisk Folkbåt. I Till Rors skrev man att "en hel rad intresserade ha prövat båten och alla äro ense att den fullt ut motsvarar förväntningarna. I synnerhet i friskt väder tycks den ha utomordentligt goda egenskaper och med tyngd och kraft gå genom sjön."

12 Folkbåtar deltog i Sandhamsregattan 1942, bl a "Carmensita af Sjö-sala" med Evert Taube vid roret. I Till Rors skrev man då att "denna mycket omtalade båt i ett slag tillvann sig allas sympatier..... I jämförelse med de andra båtarna blevo Folkbåtarnas tider ej så imponerande, men själva båten imponerade på den friska kryssen och den verkar trivsam."

Man noterar att huvudsyftet med Folkbåten aldrig varit att åstadkomma en extremt snabb båt utan att lågt pris, enkelhet, goda seglingsegenskaper och entypsidén varit ledstjärnor. Tänkvärt i dessa tider då Skärgårdskryssarnas och R-båtarnas roll till stor del tagits över av IOR-regelns avläggare med lättdeplacement, flat botten och fenköl.

## Folkbåten - en succé

I Sverige fick Folkbåten en flygande start. Efter 10 år fanns det ca 400 Folkbåtar i Sverige och det är nog ingen överdrift att påstå att Folkbåtsklassen sedan, med kortare avbrott, varit en av de allra mest aktiva kölbåtsklasserna i Sverige. Flertalet äldre seglare som skapat sig ett namn inom olika seglingssammanhang tycks ha ett förflutet inom Folkbåtsklassen. Sven Salén, Ole Westerberg, Tom Nyström, Olle Enderlein och Åke Lundberg är några exempel. Kultur- och industripersonligheter som Evert Taube, Roland Svensson, Lucas Bonnier och P G Gyllenhammar återfinns också bland skaran av fd Folkbåtsseglare.

Målsättningen att hålla Folkbåtens pris nere lyckades man väl bara delvis med. De Folkbåtsklubbar som bildades på 40-talet hade dock såsom en av sina målsättningar att hjälpa till att hålla priset nere genom att organisera seriebyggen. Så sent som 1957 lades seriebyggen upp och Sven Salén stod då som ekonomisk garant för dessa.

I världen utanför Sverige gick utvecklingen långsamt till en början vilket förstas berodde på kriget som pågick. Första båten i Danmark byggdes 1943 och under de följande åren byggdes bara tre båtar där. "Seglade bra, men ligger lite för högt i vattnet" var en Dansk kommentar till båten. Då kriget tog slut blev det dock fart på byggnationen i Dan-

mark och 1947 byggde man där 23 båtar. 1950 bildades Dansk Folkebådsklubb som alltsedan dess fört en synnerligen livaktig tillvaro. Ca 170 Danska Folkbåtar har efterhand sålts till utlandet, framförallt till Västtyskland, men också till Holland, Belgien, England, USA och Canada.

I Finland kom också byggnationen igång efter kriget och Folkbåten blev även där en succé och under många år den dominerande klassen. 1961 bildades Finlands Folkbåtsklubb.

I Norge har av någon anledning Folkbåten aldrig blivit populär. Kanske beror det på det svala intresse man uppenbarligen visade redan från början till hela idén, kanske blev konkurrensen från den vackra och välseglande Knarren för stor.

I USA finns ett mycket aktivt Folkbåtscenter i San Fransisco. Redan 1957 bildades här San Fransisco Bay Folkboat Association som alltsedan dess värnat om samvaron mellan de lokala Folkbåtsseglarna. Ett livligt utbyte mellan USA och Europa förekommer främst genom seglingarna om San Fransisco Cup och Guldpokalen.

Det är lite oklart hur spridd Folkbåten är inom Östblocket, men att den finns där i relativt stort antal är klart. Medan det internationella utbytet mellan Skandinavien, Västtyskland och USA varit livaktigt så har utbytet med Östblocket tyvärr helt lyst med sin frånvaro. 1981 har dock finska seglare fått en inbjudan att delta i en regatta i Tallin i Estland där Folkbåten enligt uppgift ska vara den största kölbåtsklassen. Det vore roligt om detta kan bli en öppning till mera samvaro även i detta väderstreck.

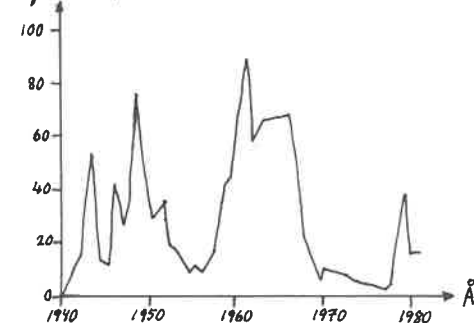
Ungefärligt antal Folkbåtar 1981:

Sverige	1300
Danmark	700
Tyskland	500
Finland	400
USA	100
Schweiz, Holland, Norge, m fl	200
Östblocket	?
Summa	drygt 3300

## Folkbåtsklubbarna

Allteftersom åren gick och antalet Folkbåtar i Sverige ökade bildades Folkbåtsklubbar. Dessa hade som uppgift att vara kamratföreningar, samordna kappseglandet, organisera seriebyggen mm. Allteftersom Skandinaviska Seglarförbundet fått mer att göra inom andra verksamhetsområden har Folkbåtsklubbarna också fått som en huvuduppgift att initiera

Byggda båtar per år.



Byggnationen i Sverige har gått i vågor.

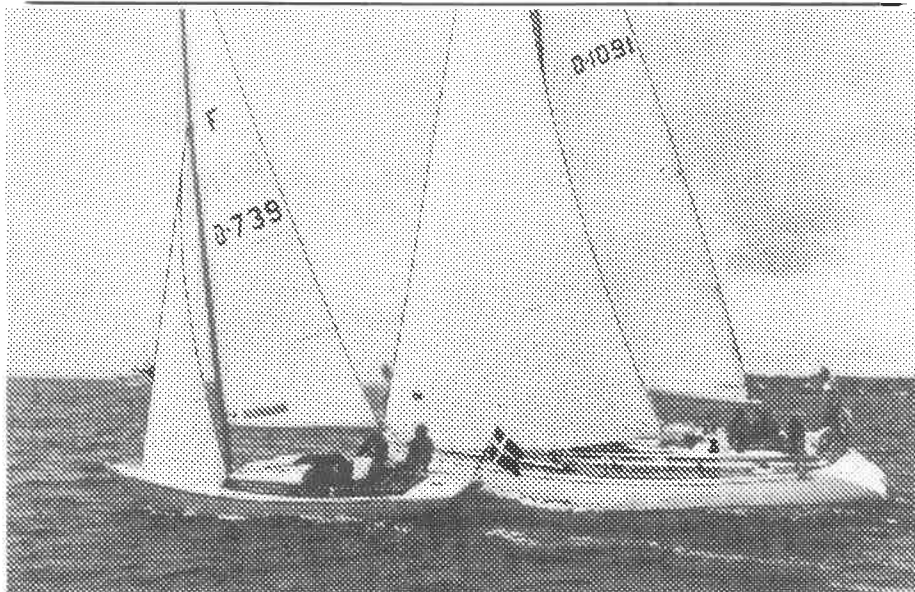
# FOLKBÅT

centralen A/S

Egevangen 1  
DK- 5300 Kerteminde  
00945-9-323232

## KÖP KVALITET NÄR DU KÖPER SEGELBÅT

HÄR ÄR DE TVÅ ALTERNATIVEN:



Danska Folkbåten  
från sv.kr. 79.000,00

Nautor's SWAN 39  
från sv.kr. 820.000,00

Ingen anledning att experimentera! De här båtarna har bevisat sin överlägsenhet i segelkomfort, sjövärdighet, styrka och tillverkningskvalitet.

Båtförsäljare: T.J. Båt & Segel, 270 - 50 Hammenhög,  
Tlf. 0414 - 40 580

FOLK BOATS  FOREVER

och följa upp regeländringar. En stark klassorganisation har med tiden blivit ett måste för att en klass ska hållas vital och överleva.

Den 23:e maj 1944 bildades Svenska Folkbåtsförbundet vid ett konstitutionerande sammanträde på restaurant Stallmästargården i Stockholm. Av gamla protokoll framgår att man diskuterade ungefär samma frågor som idag. Sålunda var minimivikt och spinnakern ständigt återkommande frågor liksom hur man skulle kunna aktivera medlemmarna till ett aktivare kappseglingsdeltagande. Man hade dock också ambitioner vad avser långfärdsseglandet och bl a instiftades 1954 ett pris för bästa långfärdssegling under året. Priset fick dock läggas ner efter några år då ingen ansökte om det. Idén att lagerhålla master fanns redan 1950 då avtal slöts med Moranäs- och resarövarvet om lagerhållning av master att ha vid mastbrott.

Att det kunde gå gemytligt till vittnar t ex styrelseprotokollet 17:e oktober 1950 om: "Årsmötet 1950 beslöts hålla den 23 november på Den Gyldene Freden. Först intages middag och avhålls sammanträdet vid kaffet, därefter föredrag av Docent Jonsson." Det tycks f ö ha varit kutym att hålla styrelsemötena på någon av Stockholms bättre krogar.

På Västkusten var man också synnerligen aktiv och 1947 bildades Göteborgs Folkbåtsklubb. Målsättningen och verksamheten var likartad den på ostkusten och så småningom uppstod tydligen en viss konkurrens mellan klubbarna.

1960 bildade Malmöseglarna Öresunds Folkbåtsklubb och då Svenska Folkbåtsförbundet nu knappast längre kunde anses företråda hela Sveriges Folkbåtsseglare bytte man 1961 namn till Ostkustens Folkbåtsklubb.

Den nuvarande organisationen med en Folkbåtsklubb för varje kust vilka tillsammans bildar Svenska Folkbåtsförbundet kom till 1962 Och har i stort kvarstått oförändrad sedan dess. Folkbåtsklubbarna har hela tiden haft en hög grad av självstyrande och endast frågor som med nödvändighet måste centraliseras till Svenska Folkbåtsförbundet (SFF) handhas centralt. Detta understryks av att SFF aldrig haft någon egentlig styrelse utan endast består av en samordnande ordförande.

Bottenhavets Folkbåtsklubb bildades 1963, och 1971 bytte Göteborgs och Öresunds Folkbåtsklubbar namn till Västkustens respektive Sydkustens Folkbåtsklubb. Detta avspeglar en breddning av sporten med växande flottor även ute i landsortsstäderna t ex i Blekinge.

Folkbåten blev även populär på landets insjöar och 1973 bildades Vätterns Folkbåtsklubb för att samla Folkbåtsseglarna från Vättern och kringliggande insjöar. På den vackra insjön Sommen t ex vid Tranås har det i många år varit hög aktivitet.

För närvarande är det alltså fem Folkbåtsklubbar som tillsammans bildar Svenska Folkbåtsförbundet, nämligen Bottenhavets, Ostkustens, Sydkustens, Västkustens och Vätterns Folkbåtsklubb. Sedan 1965 utger klubbarna tillsammans tidningen Folkbåtsnytt som fn utkommer med två nummer per år.

### Tävlingar

Knappast någon annan kölbåtsklass ger lika stora möjligheter att delta i lokala regattor runt hela vår kust. En styrka är också att det finns seglingar som ompänner hela registret från lokala småregattor till stora internationella seglingar. Under 70-talet blev det populärt att sammanföra säsongens större seglingar inom ett visst område till en rankingserie för att vid säsongavslutningen kora en Rankingsegrare.

Sålunda tillkom Ranking Västra Mälaren, Stockholmsserien, Ranking Bråviken, Ranking Blekinge, Ranking Skåne och Ranking Västkusten.

Den äldsta av de större internationella seglingar som finns är Sessanpokalen. Den hade sin upprinnelse i "Göteborgs Internationella Folkbåtsregatta" som hölls första gången 13:e september 1952 och vanns individuellt av Olle Enderlein, Norrköping, och i lag av Göteborgs Folkbåtsklubb. En stilig pokal skänktes till seglingarna 1957 av Sessanlinjen, en färjelinje mellan Göteborg och Danmark, och seglingarna har sedan dess kallats "Sessanpokalen" kort och gott. Tävlingen är dels en individuell tävling, dels en lagtävling mellan olika klubbar. Man seglar med egna segel i lånade båtar där båtägaren själv deltar i besättningen. Första gången seglingarna arrangerades utanför Göteborg var sannolikt 1955 då de hölls vid Rasta i Stockholm. Numera alternerar Sessanpokalen mellan de Skandinaviska länderna och ska för första gången hållas i Tyskland 1981. Från att tidigare ha varit en "stadskamp" mellan olika städernas segelklubbar har det nu blivit en lagsegling mellan olika Folkbåtsklubbar.

I samband med Sessanpokalen hålls varje år ett internationellt möte mellan ländernas Folkbåtsklubbar för att diskutera aktuella frågor.

1954 instiftades ett Skandinaviskt Mästerskap för Folkbåt som skulle alternera mellan länderna. Det gick första året i Danmark och 1955 i Stockholm i samband med sandhamnsregattan. 1955 instiftades också den internationella seglingen "Sven Salén Challenge Cup" som skulle hållas i samband med Sandhamnsregattan och som kanske var ett svar på Göteborgarnas internationella seglingar. 52 båtar startade då dessa seglingar samtidigt hölls i Sandhamn vilket var en rekordhög siffra. Både Skandinaviska Mästerskapet och Sven Salén Challenge Cup rann efter några år ut i sanden eftersom det var för långa avstånd mellan länderna för att ett meningsfullt utbyte i egna båtar skulle kunna hållas vid liv. Sista gången skandinaviska Mästerskapet arrangerades var 1961.

Mer lyckad blev den Landskamp mellan Sverige och Finland som initierades genom att Sven Salén 1958 satte upp en fin pokal att segla om. Det är osäkert när första seglingen hölls, men åtminstone sedan början av 60-talet har Landskamp hållits ungefär vartannat år om pokalen, varannan gång i Finland och varannan gång i Sverige. Seglingen är en lagsegling med maximalt 10 båtar i varje lag.

Det första Svenska Mästerskapet i Folkbåt seglades 1965 i Nynäshamn med 40 anmälda båtar. SM har sedan blivit något av en årlig höjdpunkt för Folkbåtsseglarna. Det alternerar mellan Folkbåtsklubbarna år från år, men deltagandet från andra kuster än "arrangörskusten" brukar vara stort trots besväret att kanske frakta båten på lastbil till tävlingarna. Fotbollsturnering, vissjungande m fl mer eller mindre spontana arrangemang brukar hållas i samband med SM. Deltagarantalet har varit ganska konstant genom åren med ett medeltal på ca 45 båtar och toppar på 60-talet båtar.

Guldpokalen är en stor internationell folkbåtssegling som alternerar mellan Danmark och Tyskland. Även Sverige har arrangerat den för första gången i Malmö 1978. Förutom från Danmark, Tyskland och Sverige deltar ibland seglare från USA och Schweiz. Det är lite oklart när dessa seglingar började. Eventuellt fanns de redan 1954. Den pokal som man seglar om för närvarande skänktes av konsul Hans Hagelstein, Lübeck-Trawemünde, till minne av hans far, med önskan att främja den internationella segelsporten och därmed vänskapen mellan de Skandinaviska och Tyska seglarna. Första gången seglades om denna pokal 1963 i Trawemünde. 1974 tog Köpenhamns Amatörsejlkubb hem den för gott, men återuppsatte den genast



igen. Pokalen lär ha ett dagsvärde på ca 80.000 Sv kr.

Sist i raden av internationella seglingar ska San Francisco Cup nämnas. Flera enskilda europeiska seglare hade tidigare varit i San Francisco och seglat Folkbåt. 1977 tog man dock ett krafttag och inbjöd till första seglingarna om San Francisco Cup. Seglingarna blev en succé och då seglingarna hållits vartannat år sedan dess har ca 20 besättningar varje gång varit från Europa. Man seglar med egna segel i lånade båtar och bor hos de amerikanska Folkbåtsseglarna. San Franciscobuktens speciella förhållanden, med bl a kraftiga tidvattenströmmar, och den internationella atmosfären sätter en extra krydda på evenemanget.

## Ständig modernisering

Det är slående vilken mängd detaljändringar som gjorts sedan Folkbåtens tillkomst. Den tekniska utvecklingen har hela tiden drivit fram ändringar i material och detaljkonstruktioner. Luckor i entypsreglerna har täppts till alteftersom smarta båtbyggare har försäkt ändra båten för att göra den snabbare på kappseglingssbanan. Slutet av 40-talet präglades ganska mycket av svårigheter att hålla strikta entypsbestämmelser och krav på hårdare mätman framfördes upprepade gånger från seglarna. De ursprungliga klassbestämmelserna på en sida är idag på 13 sidor.

Sälunda har den ursprungliga kölvikten på 900 kg i tidigtstede höjts till 1000 kg. 1958 godkändes efter livliga diskussioner användandet av syntetiska segel. I stället för furu används nu oftast lärkträ eller plast i bordläggningen. Många båtar med förlängd ruff och/eller masten på däck har byggts efter att detta blev tillåtet. Genomgående lator har spolats. Sedan 1962 får däckets göras av plywood och riggen görs nu i rostfritt stål i stället för galvaniserat järn.

1973 tilläts spinnaker i Sverige efter att man seglat i många år med spinnaker i Finland. I övriga världen seglas Folkbåten utan spinnaker.

På initiativ av Erik Andréassen och Poul Anker Jensen i Danmark tilläts sedan 1976 byggnation i plast. Man noterar att plastbåten byggts med stark känsla för Folkbåtens tradition. Sälunda har man bl a lyckats behålla mycket av tråkänslan genom att mast, bom, sittbrunnsinredning och relingslister görs i trä. Ca 350 plastbåtar har byggts sedan dess varav ca 80 finns i Sverige. I samband med plastbåtens godkännande infördes också en minimivikt på segelklar båt. Detta efter att denna fråga stötts och blötts i årtionden.

Så gott som varje år görs en regeländring. Målsättningen är då att behålla folkbåtsidén, dvs det ska vara en billig och bra entypsbåt. För de detaljer som ej påverkar båtens fart eller kvalitet lämnas stort utrymme att formge dem efter egen smak. Sälunda är sittbrunns- och ruffinredningen i stort sett fri, ruffen får varieras inom vissa gränser, masten får sättas på däck osv.

## Upphovsmannarätten

Då Folkbåten framstod som en större och större succé blev frågan om upphovsmannarätten och konstruktörstiteln alltmer brännande. Bl a stod förstas stora ekonomiska värden på spel. 1962 ledde osämjan till en segsliten rättegång med Skandinaviska Seglarförbundet, Tord Sundén och Sven Salén inblandade. Rättegången lades ner 1966 och ett förlikningsavtal skrevs som nu reglerar dessa juridiska spörsmål.

I förlikningsavtalets första paragraf regleras upphovsmannarätten:

### § 1

Sundén har tidigare förklarat sig avstå från varje ekonomiskt anspråk enligt såväl upphovsrättslagen som ock tidigare lagstiftning till förmån för Salén och/eller Förbundet och/eller Skandinaviska Seglarförbundet, allt beträffande folkbåtar som klassats och som framdeles klassas i de skandinaviska länderna, dvs. Sverige, Danmark, Norge och Finland. Sundén bekräftar även genom detta avtal sitt tidigare åtagande och avstår också utan annan inskränkning än som följer av detta avtal från varje anspråk av vad slag det vara må envar för såväl gången tid som all framtid beträffande nu nämnda folkbåtar.

I följande paragrafer i avtalet regleras förhållandena kring sk konverterade folkbåtar, Sundéns rätt att signera ritningarna, viss ekonomisk ersättning till Sundén per ritningssats, rättegångskostnaderna mm. Förlikningsavtalet fanns infört i sin helhet i Folkbåtsnytt 1/76.

Även detta förlikningsavtal har dock tolkats olika av olika intressenter, och vem som har den moraliska rätten lär väl aldrig bli riktigt klarlagt.

## Kriserna

Då man bläddrar i gamla luntor om Folkbåten finner man att det inte alltid varit guld och gröna skogar utan att det funnits en hel del problem att tackla. Många gånger har man tyckt sig se en nedgång i aktiviteten och försökt komma till rätta med den.

Under slutet av 50-talet försökte man locka nya seglare till sig genom att segla i en A-klass och en B-klass. Tanken med detta var att nybörjare ej skulle ledsna efter att, så som alltid sker i början, ha blivit distanserade av de mer erfarna kappseglarna. 1960 seglades sälunda i A- och B-klass på Sandhamnsregattan, men redan 1963 rann det hela ut i sanden då ingen ville segla i B-klassen. Startfälten vid denna tid rörde sig runt 20 båtar i Stockholmsregionen.

Man noterar att startfälten under 50- och 60-talen ej var så stora som man gärna vill minnas dem då man tänker tillbaka. Förmodligen minns man bäst de enstaka tillfällena då aktiviteten nådde toppnoteringar och glömmer alla mellanliggande tillfällena. Helhetsintrycket bli att det stundtals varit uppåt på något ställe och nedåt på ett annat, för att sedan efter några år ändra på sig osv.

Under 70-talet kom en fullkomlig explosion på antalet fritidsbåtar och en mängd nya båtklasser såg dagens ljus. Framför allt medförde IF-båtens tillkomst i slutet av 60-talet ett svårt avbräck för Folkbåtsklassen och många duktiga seglare gick över till IF-båt och andra klasser. Folkbåten som fortfarande endast byggdes itrå ansågs av många som omöjerna och en viss pessimism utbreddes sig i klassen. Mot slutet av 70-talet repade det sig och 1978, -79 och -80 hade Folkbåten störst SM bland Sveriges kölbåtar. Trots de problem som finns inom Folkbåtsklassen så verkar det som om andra klasser har ändå större problem med t ex



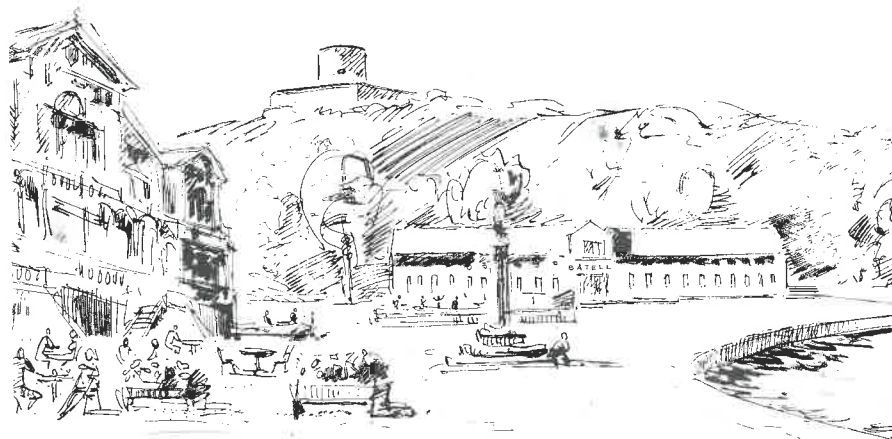
vikande intresse för bankappsegling.

## Framtiden

Hur ska det gå för Folkbåten i framtiden? Ska den klara konkurrensen från nyare båttyper? För närvarande är klassen utan tvekan vital och den i särklass mest aktiva kölbåtsklassen i Skandinavien och Tyskland. Att ha denna position nu när 70-talets stora fritidsbåtsexpansion är avslutad är inte dåligt.

Om havet och vinden inte ändrar på sig torde Folkbåten, såsom den geniala konstruktion den är, kunna leva vidare i åtminstone 40 år till.

Anders Olsen



# Svenska Mästerskapet

Marstrand 6-9 juli 1981

Sedan århundranden har Carlstens fästning dominerat landskapsbilden i mellersta Bohuslän. Tusentals sjöfarande har haft fästningen som landmärke under inseglingen mot de berömda och beryktade Pater Nosterskären.

Vid foten av fästningen, och i lä för vinden, ligger staden Marstrand med vita sekelskifteshus och slingrande kullerstengator. -I våra dagar är Marstrand seglarstaden framför andra.

Som seglarmetropol har Marstrand upplevt det mesta. Ett stort antal pokalseglingar, EM och VM har under årens lopp gått på Marstrandsfjorden. Att seglarernas intressen för Marstrand håller i sig, kan man övertyga sig om genom en kajrond när som helst under sommaren.

Sommaren 1981 är det folkbåtsseglarernas tur. Göteborgs Kungliga segelsällskap har åtagit sig att arrangera Folkbåts-SM den 6-10 juli. Inmätning måndag den 6 juli och sedan 2 seglingar per dag den 7,8 och 9 juli. 10 juli är reservdag. Samtidigt arrangeras SM för Maxi 77.

Att GKSS i år åtagit sig ett storarrangement framgår av det förhållandet att omedelbart före vårt SM går Marstrandsregattan (2-5 juli) och omedelbart efter fortsätter man med SM för Drakar och klassmästerskap för Express.

Lyckligast hade kanske varit om vi fått segla ensamma på Marstrandsfjorden under vårt SM. Segelsällskapen menar emellertid, att genom de stora kostnader en segling av denna typ medför kommer vi i framtiden att få vänja oss vid gemensamma mästerskapsseglingar.

Nu tror vi ändå att det hela har förutsättningar att bli ett mycket lyckat SM. Inramningen blir som nämnts magnifik, båtarna kommer att ligga centralt vid en reserverad pontonbrygga. GKSS har stor erfarenhet som arrangör och vad beträffar Maxiklassen har folkbåtsseglarna sedan länge goda relationer till seglarna i denna klass.

Vad sedan gäller seglingarna så går dessa på Marstrandsfjorden. Här är platsen för de stora seglingarna varje sommar på västkusten. Fjorden är ca 4 km bred. Den börjar vid Pater Noster, fortsätter ett tiotal kilometer och går över i Hakefjord som löper in mellan Tjörn och fastlandet.

Att fjorden blivit ett omtyckt tillhåll för kappseglare beror på dom fria vattnen. Ingen annan plats i Bohuslän bjuder på så lämpliga banor i anslutning till en hamn.

Frågar man erfarna kappseglare varför dom så gärna kappseglar på Marstrandsfjorden brukar svaret låta: "Fjorden ger alltid tillfälle till sportsliga seglingar. En missad start eller vindvridning behöver inte betyda att loppet är kört. Man har alltid möjlighet att komma igen. Det är spännande att kappsegla i Marstrand."

Strömmarna i fjorden kan ibland överraska kappseglare. Utanför kusten rinner den baltiska strömmen. Denna ström är nordgående och kan ibland förstärkas av den jutska strömmen som kommer från Skagen. Strömmarna är starkast några sjömil utanför kusten, där de kan nå en hastighet av 1-2 knop. För Marstrandsfjordens del betyder detta att strömmen, då den finns, för det mesta är ingående. Men undantag finns.

Nu brukar man snabbt kunna nå tillräcklig klarhet om dessa förhållanden genom mätning på några ställen på fjorden före start.

Så när nu GKSS och Marstrand står som värd för SM-seglingarna finns alla förutsättningar för bra arrangement, fina seglingar och stor gemenskap. Och från Västkustens folkbåtsklubb lyder uppropet: VI SES I MARSTRAND



Bosse H

## Sex Svenska Folkbåtsbesättningar till San Francisco

I slutet av april avgörs San Francisco Cup (inofficiella världsmästerskap) för Nordisk Folkbåt. 30 besättningar från Sverige, Danmark, Västtyskland, Schweiz, Finland och USA deltar. Seglingarna arrangeras gemensamt av St. Francis Yacht Club och San Francisco Folkboat Assn., som förresten firar 25-årsjubileum i år.

En nyhet för i år är att seglingarna genomförs på två olika banor, dels triangelbana utanför San Francis Yacht Club, dels en olympisk bana utanför förstaden Berkley, där tidvattnet inte är lika utslagsgivande. De europeiska seglarna får låna amerikanska båtar genom lottning och behöver alltså bara ta med sig sina egna segel. Emellertid har en av de danska seglarna meddelat att han tänker ta med sig sin egen båt.

### Svenska deltagare

FS 967	Jan Lybeck, Inga Lybeck, Hans Larsson	Göteborg
FS 1247	Bert Andersson, Kent Junkvist, Bo Andersson	Stenungsund
FS 1248	Christer Sandberg, Jan-Olof Sandström, Ann Holmberg	Karlshamn
FS 1249	Bengt Jarfelt, Torsten Cederblad, Arne Svensson	Göteborg
FS 1253	Leif Ahlkvist, Christian Söderbäck, Anders Lebreus	Stockholm
FS 1281	Claes Andersson, Peter Arehed, Henrik Sjösvärd	Linköping

Bilden från San Francisco Cup 1979



# Sydskusten

Så är våren här igen ! I skrivande stund har väl de flesta redan börjat lätta på presenningarna och vårarbetet är i full gång. Tyvärr tycks slipmaskinerna vara här för att stanna så det blir väl till att investera i ett par bra bronproppar i år. Oljudet från dessa apparater är verkligen bronbedövande. Kommer vi att få höra mäsarnas skri och fräsandet från katterna som slåss bakom "hoddorna" fler gånger under vårarbetet ? Såg förresten en båtägare i färd med att slipa sin båt med en slipmaskin i vardera handen. På bröstet hade han det karaktäristiskt gula "anti-kärnkraft-märket" med sin lysande röda sol. Ett gott råd: Använd din egen inneboende energi - slipa för hand !

Det är nog med stor energi som de flesta här på Sydskusten kastar sig in i årets kappseglingssäsong. Vinterns beslut att Simrishamn skall få arrangera Guldpokalen 1982 mottogs med stor glädje och hjärntrusten i Simrishamn arbetar redan för full maskin. Man har t.ex. redan hunnit skicka ut en första inbjudan till Folkbåtsklubbarna i de olika länderna och så tidigt i förberedelserna torde ingen klubb ha varit tidigare. Det faktum att SM troligen kommer att gå i Karlshamn veckan före bör garantera ett stort svenskt deltagande. Kontakter med både danskar och tyskar tyder på att även de kommer att ställa upp mangrannt.

Vi har alltså en säsong på oss att bygga upp ett starkt svenskt gäng. Utomordentliga tävlingsmöjligheter bjuder även den här säsongen Kastrup Sejlklub utanför Köpenhamn på. I helgen 30-31 maj inleder man traditionsenligt med "Kastrup Cup" vilken i år torde bli en ännu större succé än i fjor. Stora delar av den danska och sydsvenska eliten finns med och man kan nog räkna med 50-60 startande. I år introducerar Kastrup Sejlklub en ny tävling, "Öresundsmästerskapet för Nordisk Folkbåt", vilken går av stapeln den 8-9 augusti och även här räknar man med ett stort deltagarantal från både danskar och svenskar.

Vikten av träning mellan de större tävlingarna kan ju inte nog poängteras. För att öka intresset kring folkbåtsseglingen kommer man i Malmö (Limhamn) i år att köra med ett nytt poängsystem för kvällskappseglingarna. Avsikten är framförallt att få ut så många Folkbåtar som möjligt på kvällarna. Vinnaren i varje kvällskappsegling får således 1.5 p emedan samtliga övriga deltagare som går i mål får vardera 1 p. Man kan alltså vinna serien genom delta i många seglingar även om man inte råkar vara den snabbaste. Liknande system har använts i bl.a. Simrishamn och där har man verkligen lyckats aktivera Folkbåtsseglarna.

Martin Johansson

# Folkbåten i Blekinge

För Er som inte vet det är Blekinge ett litet länsskap i Sveriges SO-hörn. I dessa tider talas det allmänt om "krisernas Blekinge". Här är kris på i stort sett allt utom folkbåtssegling.

I Karlshamn där undertecknad framlever sina dagar var det i våras, liksom på många andra platser i Sverige, mycket snack om att Expressklassen skulle bli stor och i stort sett allenarådande, ur denna diskussion smög sig folkbåten fram och blev den största klassen på våra egna seglingar.

Till SM i Vadstena tog sig 9 Blekingebåtar varav 6 från Karlshamn och 3 från Karlskrona. Därtill regionala seglingar nästan varje helg, så nog är det "go" i Folkbåten här nere hos oss.

Naturen i "Sveriges Trädgård" lämpar sig mycket väl för folkbåtssegling. Skärgården sträcker sig inte så långt ut från land, så därför kan man alltid välja på skärgårdssegling eller "stora sjöhavet". I Karlshamn t.ex. är det så vist ordnat att när man kommer ut ur hamnen kan man ta antingen styrbord hän och då ha hela Hanöbukten framför stäven, eller babord hän och direkt dyka in i mer skyddade farvatten. Öarna är små men många och lummiga, och i stort sett kan man få in stäven överallt.

Ström besväras vi heller inte av (utom i elledningarna) så vi har utmärkta kappseglingsvatten.

Med detta i åminnelse har Karlshamns Segelsällskap ansökt om SM 1982. I skrivande stund är det ej klart om vi får det.

Påpekas bör också det faktum att Simrishamn, där Guldpokalen ska gå 1982 endast är 40 n m avlägset. Om allt går i lås kan vi alltså erbjuda 2 veckors seglande på Hanöbukten 1982.

P A J



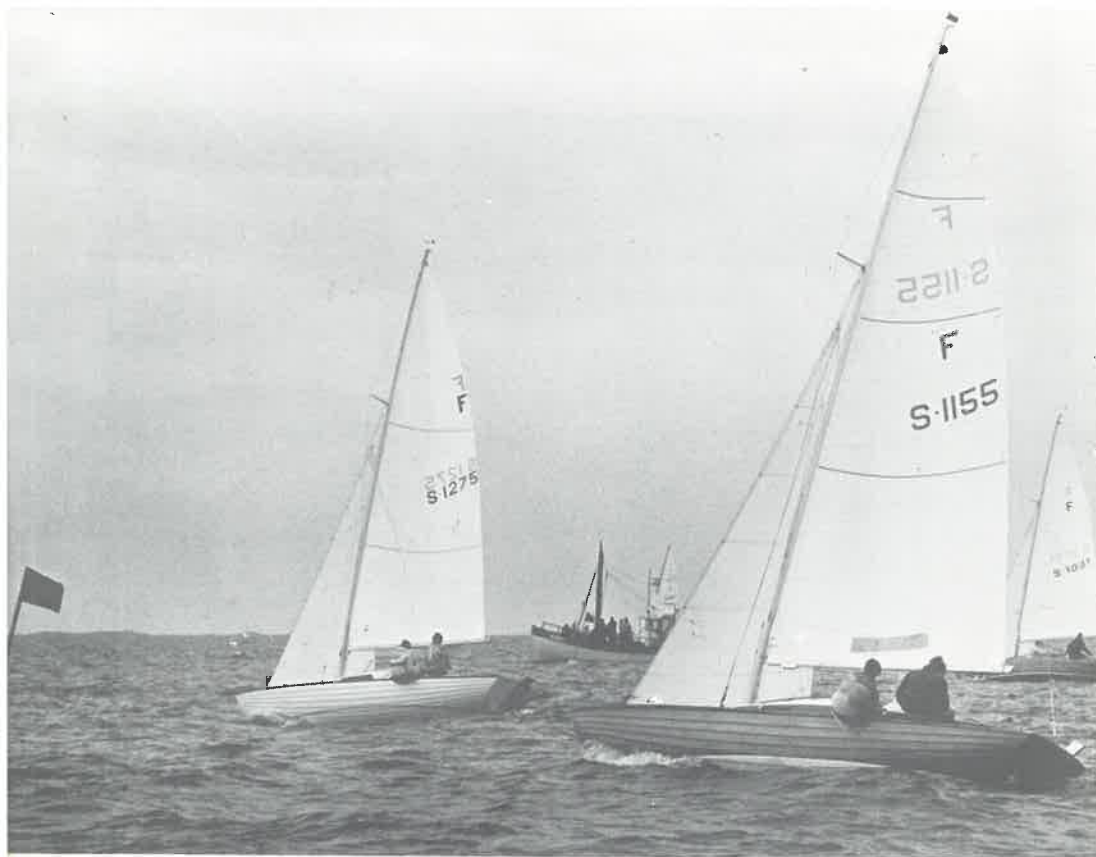
Foto: Per Erik Gustavsson



Foto: Kati Ferenczi



## "Bådmässa i Malmö åsså"



## SM 1:a & 2:a 1980 FOLKBÅT

Detta är vår stora satsning på entypsklasser som givit resultat  
etta och tvåa i H-båt, Maxi 77 och Nordisk Folkbåt



HORIZON/MARINEX SAILMAKERS, BOX 13, 440 30 MARSTRAND, TEL. 0303-60055

HORIZON/AHLSTRÖM & JÖRNSTEDT SEGELMAKARI, LILLA SKUGGANS VÄG 18, 115 42 STOCKHOLM, TEL. 08-160380

## F 985 På kryss i Danmark

### 31 juli.

Äntligen på väg, tänk att börja sin segelsemester med att sitta på SJ:s skraltiga, inpyrda tåg, när det var frisk luft och saltstänkta vågor man längtade efter. Men Pepita och far låg i Trelleborg, så tåget var enda valet. Men efter tre timmar nådde jag mitt första mål, far kom och mötte mig medan Pepita föredrog att invänta mig i hamn. Väl ombord blev det lunch, ett äpple, skobyte och avgång. Klockan visade 1525 och loggen 6302,7. Vi var framme i Klintholm kl 2250, och då hade vi seglat och "motorerat" 39,2 distansminuter i skiftande väder och vind.

Klintholm var en trevlig liten hamn, dock utan större komfort och nöjen.

### 1 augusti.

Aj, oj, det är konstigt att jag aldrig kan vänja mig vid dessa smala kojor, det är alltid likadant efter första natten ombord. Blånader och sträckningar från huvud till fot efter alla försök att få kojor att räckta till. Förmiddagen i Klintholm gick åt för frukosttätande och turistande, så vi lämnade inte Klintholm förrän 1015 med logg 6342. Dagen var skön med sol lagom vind och spinnakergång. Detta var betydligt bättre än att sitta på SJ:s vagnar. Väl i Gedser 1725 och efter 34,2 M åt vi en delikat middag, kalops med potatis och rödbetor. Kvällen tillbringade vi på hamnfest, med nästan allt vad det innebär. Vi struntade i karusellerna och sockervadden utångick istället den obligatoriska motionsrundan, turistandet och hemrapporteringen sköttes också om.

### 2 augusti.

Sovit underbart gott i natt. Har inregistrerat kojens mått nu. Till frukost nybakade "frallor" te kaffe. Systemet ombord är att förste man upp går iland för morgontoalett, den andre bäddar och plockar iordning. Förste man går sedan iland och köper morgonbröd medan den andre gör morgontoalett samt kokar kaffe och dukar till frukost. Frukosten intages gemensamt varefter den ena diskar och gör ruffen sjöklar medan den andre gör Pepita klar för avgång. Sysslorna bytes varannan morgon, mycket praktiskt och konstigt nog så fungerar det.

Detta var bara en liten parentes. Avgång från Gedser 0710. Vädret var underbart hela dagen vind ost vridande mot sydost 4-7 m/s. Spinnakergång större delen av dagen, framme i Heiligenhafen 1530 smakade det verkligen gott med mat. När det gäller matlagningen ombord såäven där skiftar vi om, den som inte lagar mat, den diskar. På kvällen gick vi en runda i hamnen och även i kväll hamnade vi på hamnfest, Heiligenhafen är en toppenhamn för den som sätter stort värde på tvätt och duchinrättning där fanns t o m hårtorkar mycket rent och snyggt var det också.

### 3 augusti.

Avgång från Heiligenhafen 0840, ankomst Burgstaaken 1230 seglat 15,1M, vi hade kryss genom Fehmarn sund vilken försvårades av ett par knops motström, sydvästlig vind och ganska soligt men dis mot land. Framme i Burgstaaken gick vi iland och tittade på stan. Åt middag på restaurang, en "smaskig" kotlettliknande sak gott och mycket och inte allt för dyrt. Vi hann lagom tillbaka till båten innan det började regna. Senare kom ett oväder som jag knappt sett maken till, regnet fullkomligt vräkte ner, vinden piskade i rigg och kapell och åskan dundrade. Både far och jag låg på knä i sittbrunnen och höll i kapellet, regnet vräkte in när vinden tog tag i kapellet, så vi såg ut som två dränkta katter när ovädet dragit förbi. Resten av kvällen regnade det. Vi låg förtöjda vid Ringwerft inne i Burgstaaken och inte i den stora flotta yachthamnen Burgtife. Våtutrymmen var det inte så gott om men det fanns både dusch och toalett, dock inte av någon högre standard. Avståndet till stan är rätt långt, men det finns en skeppshandel i närheten av hamnen.

### 4 augusti.

Liggande i Burgstaaken. Vid sjutiden gick vi upp till skeppshandeln och hämtade listan för utförselköp och köpte bröd. Åt frukost, lämnade utförsellistan hos skeppshandlaren och gick upp i stan. Läste lite och slöade i solen hela eftermiddagen.

### 5 augusti.

Skeppshandlaren kom med "varor" kl 0900. tagit ombord och sjöstuvat "pro- vianten" samt avgått Burgstaaken 0930. Ankomst Gedser 1510 Seglad distans 32,2M. Hela förmiddagen var vädret underbart, men några distans- minuter utanför Gedser kom ett oväder över oss. Åskskurar med hagel och vindbyar upp till 20 m/s (vindrutetorkare på glasögonen hade verkligen behövts) storen bärgades och vi länsade ner mot Gedser med 4-5 knop för bara focken, väl framme i Gedser blev det klädtorkning på em var det mest uppehåll och lite sol, Till middag åt vi "Specialgryta" tog en promenad, en varm romgrogg, en varm koj och lyckan var fullkomlig. Gedser är en fin hamn med bra komfort. (Nybyggd).

6 augusti. Liggande i Gedser p g a dåligt väder, kulingvarning och regn- skurar enligt rapporten. Dagen bestod av promenader läsande och slöande. Köpte rödspättefile till middag, mums. Skrev vykort och ringde hem. På em klarnade det up och solen tittade fram.

### 7 augusti.

Avgång Gedser 0940. Logg 6461,5. Vädret hyfsat på eftermiddagen tittade solen fram. Vind VNV 5-7 m/s. Ankomst Nyköping 1210. Seglad dist 12,7 M. Var uppe i stan och inhandlade sjökort över Böge ström, Lagade lever till middag. Dåligt med toalettutrymme då det hade varit brand i dessa på våren. Nya skall byggas 1982. Det fanns i alla fall toalett och dusch med kallt vatten.

### 8 augusti.

Denna dag delade vi upp i två etapper. Avgång Nyköping 0930 med ankomst Guldborg 1105. Omedelbart efter avgången Nyköping hängde loggen upp sig sjögräs i givaren, detta händer nästan alltid i farleden mellan Nyköping och Guldborg. I Guldborg finnes goda utrymmen för tvätt och dusch, kajen är inte lång men brukar räcka till. Efter lunch avgick vi Guldborg kl 1325, fick broöppning nästan meddetsamma, har man inte signalflaggan N ombord går det bra att begära broöppning genom att hissa nationalflaggan i vantet. Vädret var till en början bra men på eftermiddagen mojnade det ut och började regna, tröstlöst att försöka segla så det blev motorgång fram till Fejö, seglad distans 21 M. Fejö är vackert men hamnen är liten och långt till byn med affär. Affären nere vid hamnen hade öppet lite hur som helst. Tvättutrymmen små och ej av bästa standard.



9 augusti.

Avgång från Fejö 0930. Logg 6495,2 med ankomst Kerrebæksminde 1300. Seglad distans 18,4 M. Vädret var soligt hela dagen vind 8-12 m/s. Handlade Rödspättsfile till middag.

Kerrebæksminde är väl en av hamnarna i Danmark som ligger oss varmt om hjärtat. Vi låg i Ytterhamnen för att slippa gå in genom bron, vi hade ett stycke att gå till dusch och toalett, men i stället hade vi den långa sandstranden alldeles intill oss. Vattnet var väldigt rent och klart. Vi fick lite problem vid tilläggningen, vattnet är mycket strömt, men det var mycket mitt fel jag klantade till det och tappade båtshaken i sjön.

10 augusti.

Liggande i Kerrebæksminde. Luftade sängkläder och dynor. Sol hela dagen. Vind 8-10 m/s. På eftermiddagen tog vi bussen upp till Naestved, en trevlig och charmig stad med många sevärdheter. Åt middag på kall skinka och potatismos.

11 augusti.

Efter att ha firat far med sång och present, Anton Bergs Marsipan, lämnade vi Kerrebæksminde 0910 logg 6513,6 och satte kurs mot Vordingborg där vi var 1605. Seglad distans 21,2 M. Vädret var underbart, soligt och varmt, vind SV 2-4 m/s. Jag har glömt att berätta om rutinen under segling. Man sköter rodret en timme och sedan har man en timmes "fritt" och under fria timmen skall man läsa sjökortet lägga ut distanser och kurser sköta segel vid kryss och spinnakern när den är uppe. Mellanmål skall fixas, däck tvättas och annat smått och gott. Blir det tid över så

kan det även bli en liten tupplur.

Väl framme i Vordingborg firade vi fars födelsedag med fläksknitsel och nubbe till middag. Vordingborg är en mycket intressant stad för den som gillar gamla ruiner och dylikt. Hamnen är mycket bra och toaletter och duschar finns alldeles nere i hamnen och det har man inte varit bortskämd med.

12 augusti.

Liggande i Vordingborg på grund av regnväder och blåst 10-12 m/s. Promenerade omkring i stan i blötan, var i ostaffärer och sniffade efter en ost som inte luktade alltför illa. Vi hade alltid problem med de danska ostarna det är inte så lätt att hålla för näsan samtidigt som man skall tugga i sig en ostmacka. Men vi köpte i alla fall en bit av den minst illaluktande ost vi kunde hitta.

13 augusti.

Även denna dag delade vi upp seglingen i två etapper. Först seglade vi till Kalvehaven dit vi anlände kl 1145. Lämnde Vordingborg 0920. Sista biten fick vi köra motor eftersom det var motströmt och ingen vind, väl framme lagade vi lunch och tog en promenad. Avgång Kalvehaven 1435 med ankomst Stege efter en dagsetapp på 14,3 M. Vädret helt superbt med gassande sol och en vind på 0-2 m/s.

I Stege tittade vi på kappsegling. Varken Kalvehaven eller Stege är hamnar med större komfort, men i Stege håller man på att bygga ett nytt och stort toalett och duschutrymme, klart nästa sommar, annars var det två små trevliga hamnar.

14 augusti.

Avgång Stege 0835. Ankomst Rödvig 1145. Vädret underbart. Lagade lunch köpte bensin. Avgång från Rödvig 1330 med Trelleborg i sikte, var där 2010 efter att ha gått för motor mest hela vägen vinden dog helt ut. Väl framme i Trelleborg gick vi i land och åt middag. Vi låg förtöjda i handelshamnen och där fanns inga toalettutrymmen, men färjelägets toaletter en bit bort dög bra.

15 augusti.

Typiskt Sverige, inga färiska fralla eftersom affärerna inte öppnar förrän tidigast kl 0900. Det var bara att ta fram "Rasker" ett fantastiskt bra bröd för seglare, det har en enorm hållbarhet. Avgick Trelleborg 0845 med loggen visande 6597,1 M. Vädret var grött och trist, rätt så hård kryss till Ystad där vi var 1745. På eftermiddagen fick jag en släng an sjösjuka, men efter ett halvt paket Mariekex och en tupplur gick det om, väl i Ystad åt vi middag på Specialgryta.

foto: Nils Petersson





16 augusti.

Avgång Ystad 1050. Logg 6635,7. Ankomst Skillinge 1735. Logg 6664,1. Seglad distans 28,4 M. Vädret underbart vackert. Vind ONO 4-7 m/s. Skillinge har en alldeles särskild plats i mitt hjärta. Byn är väldigt fint bevarad allra helst kvarteren nere vid hamnen. Små gulliga hus med smala sträden emellan. Det finns endast en toalett i komfortväg men platsen är ändå värd ett besök. Till middag hade vi sill och potatis med alla tillbehören.

17 augusti.

Från Skillinge gick vi kl 0730 och satte kurs mot Bornholm och Hammarhamnen, där vi infann oss kl 1150 efter en seglad distans av 20,6 M. Vädret underbart, vind ONO 4-7 m/s. Efter middagen vilken bestod av skinksnitsel, tog jag mig en liten lur, medan far satt i solen och läste. Gick sedan över till Sandvig och hälsade på gamla bekanta. Hela Bornholm är superb både för den som vill turista och den som vill bada och sola. Bussar till olika platser går ofta och är billiga. En verkligt sevärd plats är Aakirkeby och Aarsdal. Även Hammarhamnen har sevärdheter att bjuda på, då speciellt Hammerhus. Den som vill svänga sina lurviga kan göra detta i Sandvig, en promenad på ca 20 minuter.

18 augusti.

Liggande i Hammarhamnen. Turistade och solade ute på Hammerodd. Städade ur båten och luftade sängkläder. Handlade upp våra sista danska kronor. Åt dansk Vienergryta till middag.

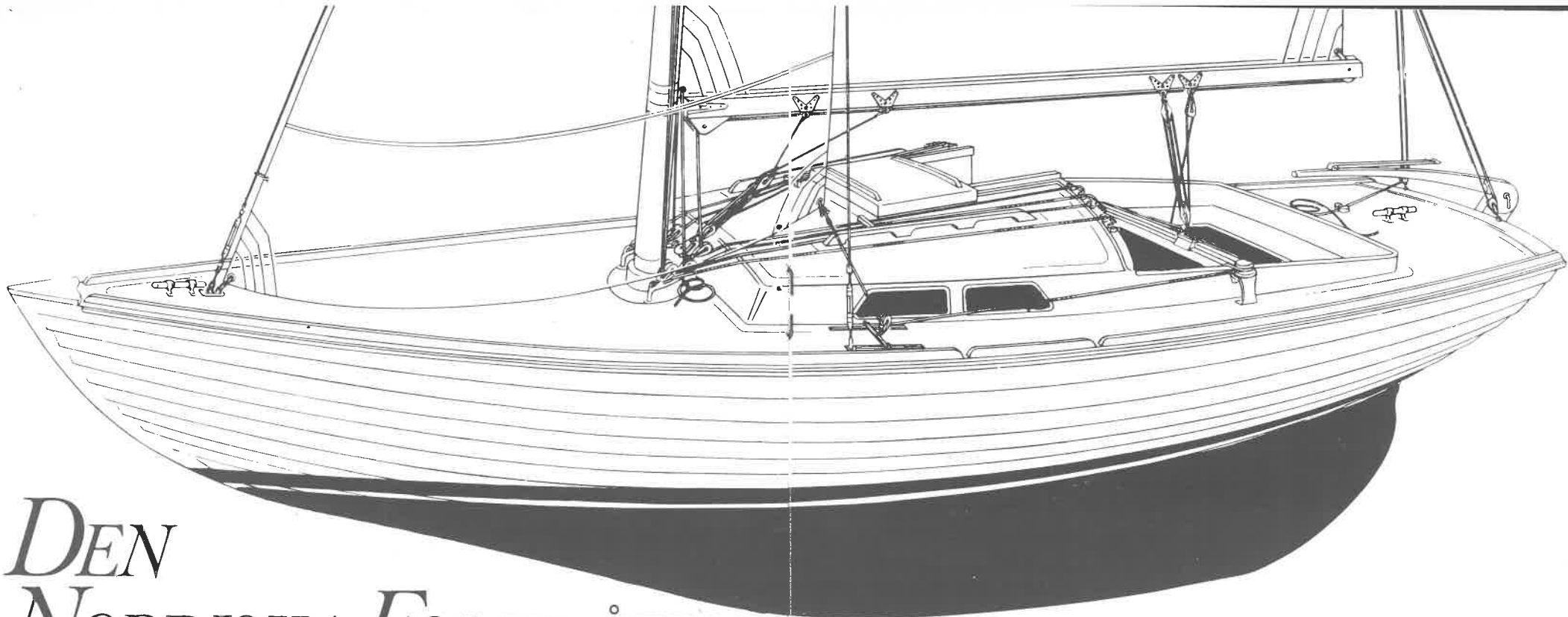
19 augusti.

Avgång från Hammarhamnen 0725 Logg 6684,7 med Karlshamn som mål. Först var vädret fint med sol, men vid 15-tiden började det regna. Det höll på till 1900, nästan exakt. Vind S-SV 2-7 m/s, så det blev spinnakersegling hela vägen. Sjön suger så till lunch åt vi delikata mackor och öppnade en burk Fruktcoctail. Ankomst till Karlshamn 2015 efter att ha seglat 51,6 distansminuter. Packade och bar hem det viktigaste, resten fick vara till dan därpå.

Visst var det skönt att vara hemma igen på landbacken efter 433 distansminuters segling, men redan efter en vecka började längtan gro till nästa segling. Och nu är det inte så långt kvar till sommaren och ny långsegling.

I februari 1981.  
Karin Lindqvist  
Karlshamn





# DEN NORDISKA FOLKBÅTEN FRÅN MARIEHOLM

Jag tycker också man lyckats väl med att komponera hennes rika standardutrustning."



Lycka till!  
Tord Sundén  
Folkbåtens konstruktör.



**Kontakta oss för demonstration. Eller beställ  
vår broschyr (som innehåller en läcker  
färgplansch av Folkbåten). Bra finansiering!  
Vi säljer också de rätta originaltillbehören  
till Folkbåten.  
För tillbehör ring: 0370-931 15**

**MARIEHOLM MARINA**

Box 30, 45201 STRÖMSTAD. Tel: 0526/13960 priv. 0526/14187.



Tord Sundén.

'Det är med stor tillfredsställelse jag välkomnar Marieholm Marina som tillverkare och marknadsförare av Folkbåten. Båtarna de bygger är välgjorda i både plast- och träarbete. Båtarnas överbyggnad har väl avstämnda proportioner.

## Ostkusten

Alla har väl när detta läses börjat förberedelserna för den nya säsongen. Slipar, målar, fernissar och putsar. En del av er var kanske på båtmässan "Allt för sjön" i Stockholm och fick inspiration av OFK:s utställningsbåt FS 599, ett mycket uppskattat inslag i den för övrigt bedövande plastjungeln. Vi som presenterade båten kände en enorm respons från mässbesökarna. Tack alla som hjärt till att göra detta möjligt.

OFK:s medlemmar har under vintern inbjudits av IFRA att delta i kurser med kvalificerade föreläsare (Stefan Winberg och Olof Björland). Som övriga regioner hoppas också OFK kunna genomföra ett träningsläger under våren. Separat kallelse till detta kommer.

Säsongen 1981 erbjuder många möjligheter till kappsegling och folkbåtssamvaro. Tyvärr sammanfaller OFK:s eskadersegling till Finland (för landskamp och Hangöregattan) med SM i Marstrand och Guldpokalen. Vi hoppas ändå på en god representation från ostkusten vid SM.

OFK:s eskader till Hangö samlas i Granhamn onsdag den 1:a juli och avseglar på morgonen den 2:a. Landskampen äger rum 8 - 9 juli och Hangöregattan seglas 10 - 12 juli. Du som vill segla Hangöregattan med egen båt måste anmäla dig före den 10:e juni till Thomas Niejahr som också kan ge närmare upplysningar om eskadern. Hans telefonnummer 08/ 26 10 17.

De olika rankingserierna röner också ett större och större intresse bland OFK:s medlemmar. Du som är intresserad av att börja kappsegla kontakta OFK:s lokala representanter:

Ranking västra Mälaren: Håkan Ahlm 016/ 35 45 44  
Ranking Bråviken: Dan Yngve 0155/ 35 513  
Stockholmsserien: Björn Zabell 08/ 83 77 56

OFK:s styrelse önskar alla folkbåtsseglare en bra sommar med mycket segling och fina vindar.

## Bråviken

RANKINGSEGLINGAR 1981

Näverkarvns Båtklubbs pingstsegling	7/6
Oxelösunds SS öppna	13-14/6
Nyköpings SS öppna (RM)	27-28/6
Bråvikens SS Snedskärsregattan	8-9/8
Oxelösunds SS "Arkö Runt"	15/8

Fyra seglingar räknas. Poängberäkning enligt platssiffermetoden. Kontaktman: Dan-Yngve tel. 0155/35513.

### Köpes:

Segelställ köpes, allround.  
Jonny Nylund 018-40 07 90

*Vi är ute efter samma sak som Du*  
**— SEGRAR!**

*Vi har farten —  
årets kappseglingsresultat visar det.*

**VI HAR DEN PERSONLIGA SERVICEN  
VI HAR KUNSKAPERNA OM KLASSEN**

**Berht Engdahl  
PI 374 A  
450 81 Grebbestad**

Telefon 0525-104 65



# Allt för sjön

1981 års båtmässa i Stockholm var en massiv PR-satsning för Folkbåten.

Ostkustens Folkbåtsklubb ställde ut en träbåt (F S 599) och Folkbåtscentralen ställde ut en tuff plastbåt.

OFK börjar få en viss vana när det gäller båtutställningar. 1975 var första gången man hade en båt utställd. Det resulterade i många nya medlemmar och goda möjligheter att göra propaganda för klassen.

I OFK har man under ett par års tid pratat om att ställa ut en båt igen. Efter många diskussioner beslutades att 1981 var ett lämpligt år. Mässan kontaktades under hösten 80. Från deras sida lovade man att bjuda på utställningshyran. Kostnaderna för klubben inskränkte sig därför till lyft och transportkostnader.



Det behövdes många människor för att lägga ned och baxa båten tillrätta.



Kan det här bli riktigt?

Vitsen med mässdeltagandet för OFK:s del är att göra propaganda för klassen, skaffa nya medlemmar och sälja tröjor, märken m m.

## Vinterrustning

Det blev en tidig rustning för 599 i år. Redan i mellandagarna började arbetet för att båten skulle bli klar i tid. Mässan öppnade den 20/2. Redan 1:a helgen i februari var båten fernissad och klar för transport till båtmässan.

Väl inne i utställningslokalen lade vi ned båten i en specialgjord vagga. (Båten måste luta mellan 45° och 50° för att masten skall gå in under taket.)

Det krävdes omkring 10 starka Folkbåtsseglare för att lyfta och skjuta båten i rätt läge. Masten lyftes på plats, båten riggades, alla trimtampar kopplades och seglen hissades.



Intresset för Folkbåten blev inte mindre av att OFK serverade kaffe en dag.

#### Stort intresse

Både plastbåten som Erik Andreasson ställde ut och OFK:s båt rönste ett otroligt intresse. Så gott som hela tiden kom många intresserade, de tittade, pratade och ställde frågor. Många hade knappt sett en träbåt på så nära håll tidigare.

När det var tre dagar kvar av båtmässan hade Erik minst tre underskrivna kontrakt. Han har också ett flertal sannolika köpare på gång.

Intresset hos mässbesökarna lovar gott för klassens framtid.



Stockholms champion 80 på Allt för Sjön 81.



Ordföranden, Anders O, spanar in Folkbåten.

Intresset för båten verkar vara större än på länge. Både kappseglare och familjeseglare upptäcker eller återupptäcker vår fina BÅT.

#### Nästa gång

Troligen dröjer det några år innan OFK drar igång en ny stor mässatsning på Allt för Sjön men det finns ju många flytande mässor m m där Folkbåten kan visas. Vi återkommer med nya rapporter från nästa evenemang.

Magnus Söderbäck



Den danska båten lockade många nya och gamla Folkbåtsseglare.

# Vättern

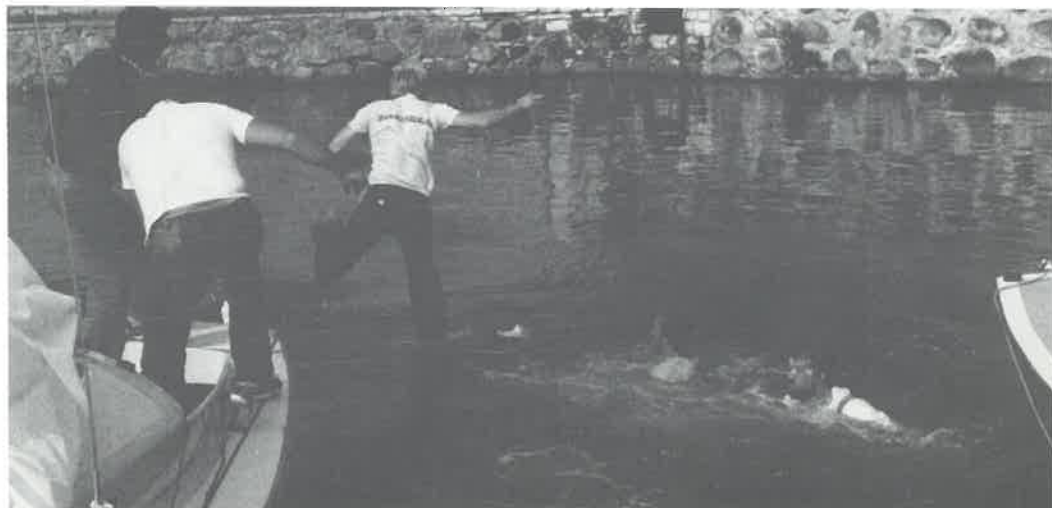
Vätterns folkbåtsklubbs inledning av säsongen började redan vid jultid, trots julstök och dylikt var mötet mycket välbesökt. De aktuella folkbåtsfrågorna diskuterades livligt. En film tagen under SM-seglingarna i Vadstena visades av Rolf Bengtsson och blev mycket uppskattad. Som avslutning på mötet samlades deltagarna kring julbordet och njöt av dess läckerhet samtidigt som seglingsnacket fortsatte till långt fram på kvällen. På Vätterns seglarförbunds årsmöte i Jönköping klubbades sällskapens seglingsprogram, regattor och mästerskapsseglingar och fick följande utseende:

- 30 - 31 maj Motala segelklubbs vårregatta
- 12 - 14 juni Segelsällskapet Vätterns regatta
- 20 - 21 juni Eskadersegling i VSF:s regi
- 27 - 28 juni Regionsmästerskap och ev DM, MSS
- 8 - 9 aug Distanskappsegling, MSS
- 15 - 16 aug Karlsborgs segelsällskaps regatta
- 22 - 23 aug VSF:s regatta anordnas i samband med Motala segelklubbs höstregatta
- 29 - 30 aug Pingvin Cup, MSS

För att folkbåtsseglarna skall komma väl förberedda till detta digra program så anordnas ett träningsläger 15 - 16 maj samt träningsseglingar på bana 23 - 24 maj i MSS regi.

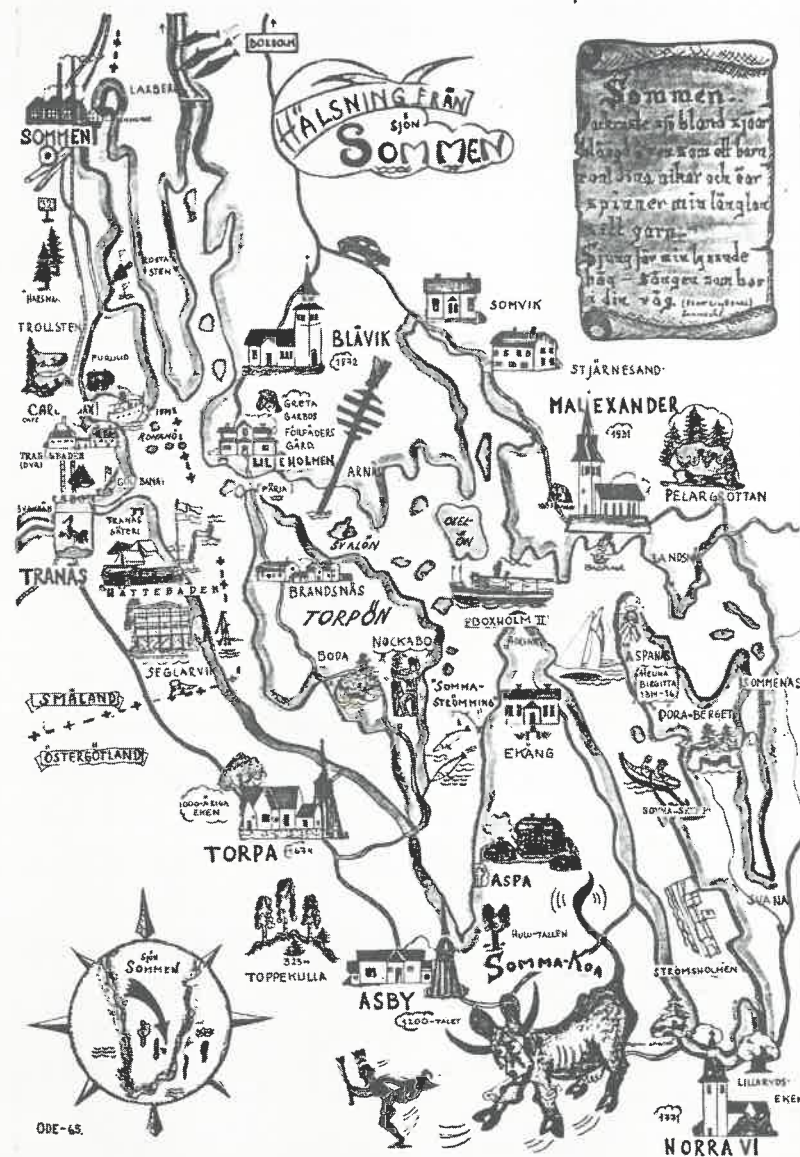
Efter ett rundsnack bland Vätterns folkbåtsseglare så kommer mellan 7 - 10 båtar ner till SM i Marstrand i juli. De flesta kommer att ta sig ner båtledes i samband med semesterseglatsen.

Appropå bilden nedan: Här badar segrande västkustsegare i Vätternsvatten. Vi hoppas att efter SM i Marstrand få se segrande Vätternsegare i västkustvatten.



# Ättiofem-

sjömilns insjökippssegling non stop. Idén kläcktes nån gång på 30-talet. "Sommen Runt" skulle den heta. Vart tredje år skulle den lilla rundan köras och på den vägen är vi fortfarande. Det handlar alltså om traditioner som måste följas upp trots att många av oss kanske helst sysslar med bankippssegling på Tranås-fjärden. Här bör kanske nämnas att Sommens Segel Sällskap är enda klubben runt sjön varför vi får arrangera samtliga seglingar själva. Förra året hade vi 18 st. Ett rätt mastigt program som ställer stora krav på seglingsnämnden och där har vi ett av våra problem. På senare år har vi lyckats rekrytera bland kvinnorna och så länge intresset finns på den kanten så flyter det bra. Vi tar ett år i taget, Men i år gäller det "Sommen Runt" igen och här går åt extrafolk. 7 rundningsbåtar, följebåtar, radioklubb, kaffeservice på klubbhuset och mycket annat. Vi startar en fredag kl 18.00 och sen är det bara att stå på i mörkret. Folkbåten är för såna här ändamål väldigt lämplig med sin stabila köl. Jag har läst om modernare konstruktioner där man vid grundkänning riskerar få upp kölen i båten, som om man inte hade trängt nog ändå. Man har väl då och då av frugan erbjudits bilskjuts runt sjön i stället, yttersväng alltså och då har hela kappseglingssidén varit i fara, men när man erinrat sig hennes körsätt så har alltid sjövägen segrat, trots tidsförlusten. Dagerseglingen fungerar bra trots trängseln i fjärdarna, men en mörk sommarnatt på Sommen kan vara äventyrlig nog. Nyfikna och upprymda sommartorpare kommer utstickande i sina båtar för att sprida glädje på vattnet. Eftersom det ofta rör sig om bekanta så hugger de tag i ens båt för att skoja bort en stund. Att man helt tappar farten förhöjer bara stämningen. Man kan då bli bjuden på mycket gott från lax till isad lageröl, ja t.o.m. lift vilket man givetvis avböjer. En gång när vi passerade Sven Stolpes Stjärnsand, kom hr författaren själv ut i en liten båt och drog upp svallvågor framför mig, om på lek eller allvar vet jag inte, men eftersom det i alla fall var fråga om kappsegling dristade jag mig till att föreslå honom lägga sig bakom, men se då fick jag smaka på hans erkända talförmåga. På en liten stund hade han berättat för mig hur han egentligen hjälpte mig framåt och jag trodde honom. Nästan alltså. Som mina folkbåtskollegor förstår, så går denna segling med skaplig vind på ett dygn men det kan också ta två och då börjar uthållighetsproblemen inställa sig. Man tänker oftare på mat än på kappsegling. För varje bondgård som passerar så undrar man vad de skall ha till lunch. Men trots allt så har vi alltid nått slutmålet Seglarvik och vi tror att det skall ordna sig även i år.



# Väga Folkbåt

Det är mycket med det jordiska. Att väga en Folkbåt t ex är inte så lätt som Du tror, käre läsare, vilket framgår av följande berättelse:

Hösten -80 köpte Folkbåtsförbundet en våg (dynamometer) på auktionen som hölls efter saligen avlidna Fisksätra Varv. Köpet får betraktas som ett "klipp" eftersom köpesumman blev 100 kr för denna våg som ny kostar ca 4000 kr. Det var helt enkelt ingen annan på auktionen som behövde en 3 tons dynamometer.

Nu skulle förstås vågen kontrolleras och justeras vilket Sven Norberg i Figeholm åtog sig att göra på sin arbetsplats, kärnkraftverket i Simpevarp, där man har krönta vikter. Stor glädje, ty vågen visade perfekta värden, endast några kilos felmarginal över hela skalan.

Vid båtupptagningarna på hösten vägdes Figeholms Folkbåtar, men nu hopades frågetecknen. Vågen hängdes mellan mobilkranens krok och lyftstropparna, och upptagningen började. Då båtarna lyfts upp ur vattnet avlästes vågen. Sedan svängdes båtarna in över kajkanten och kördes till sina uppställningsplatser. Då visade vågen plötsligt 50 - 100 kg mer.

Grabbarna på fabriken i Djursholm som tillverkar vågarna var tillmötesgående och gjorde snabbt upp en kalibreringskurva på vågen. Den stämde perfekt, endast max +/- 6 kg avvikelse över hela mätområdet vilket i stort sett faller inom avläsningsnoggrannheten. Då man kommit upp till maxbelastning föreslog jag att man även skulle kontrollera den då man avlastade den ner mot 0 kg. Stora förvånade ögon tittade på mig då jag åter ställde denna fråga. "Men det blir ju ett återgångsvärde", sa man till slut och tittade medlidansamt på mig, "det blir ju totalt fel".

## Sensmoral

En våg får inte ha belastats med en högre belastning direkt innan den avläses. Pga friktionen (sk hysteresis) i vågen fås då ett återgångsvärde som kan bli upp till 100 kg för högt.

Några sätt att få fel värde:

- Båten lyfts så hastigt att en ordentlig knyck fås då man slutar lyfta.
- Efter att man lyft upp båten tömmer denna på motor, prylar och besättning.
- Stropparnas vikt (som ju ska dras ifrån) avläses då båten vägs och åter satts i sjön.

En riktig vägning går alltså till så här:

1. Stropparna lyfts försiktigt upp och deras vikt avläses.
2. Båten lyfts försiktigt upp och vågen avläses.
3. Båtens vikt fås sedan stropparnas vikt dragits ifrån.
4. Glöm ej att lägga till/dra ifrån 20 kg om det är en träbåt som vägs på våren resp. hösten. Läs Viktsbestämmelserna i Folkbåtens Bestämmelser.

AO

**KARLSHAMNS SEGELMAKERI**

**CENTRUM**

**FÖR ALLA FOLKBÅTSSEGLARE**



**4 AV DOM 10 SNABBASTE I  
SVERIGE ANVÄNDER SEGEL  
FRÅN KARLSHAMNS SEGELMAKERI!**

**STOR SORTERING AV BEG SEGEL**

**TEL 0454 / 19300**



## Tiden till sjöss – Glasens klang

Evigt svinner tiden. Intet kan stanna den – intet kan påskynda den. Oupphörligt rinner den bort liksom

sanden i våra fäders tinglas.

Hur många generationer har inte mätt tiden i tinglas? Sjömännen har gjort det under många århundraden. På de stolta karavelerna, på koggarna och galioterna hade man tinglas av olika storlek. Många av dem i vackert snidade höljen, som nu är att skåda på sjöfartsmuseerna världen över.

Ombord hade man stora vaktglas, som gick fyra timmar och som blott vakthavande officeren fick beröra. Vidare fanns det "halvvaktsglas" på två timmar samt det vanliga glas, som rann ut på en ½-timme och som var placerat vid rorsmannen, om vädret så tillät. Efter detta "Half-hour-glass" slog rorsmannen på en mindre klocka de sk. glasen och från backen i avmätt altstämman svarade hennes "syster", den stora skeppsklockan, som betjänades av mannen i utkiken. På så sätt visste varje man ombord tidens gång.

Allt ombord gick i "glasens" rytm – alltifrån tjänst och frivakt till skeppsgroggarnas utdelning. Även sjöstriden mättes i glas. Så till ex. heter det i Minotaurs krigsdagbok från sjöslaget vid Abourkir den 1 augusti 1798 – "Vi stred i åtta glas".

Urgammal är indelningen av dygnet på sjön. Det delades i sex vakter om fyra timmar. Vakterna började klockan 8.00, 12.00 och 4.00 enligt den gamlatidräkningen. Efter första ½-timmen av vakten – klockan 8.30, 12.30 och 4.30 slogs ett glas på skeppsklockan. Klockan 9.00, 1.00 och 5.00 ljöd ett dubbelslag – två slag. Så skred tiden vidare, och vid vaktens slut klockan 12.00, 4.00 och 8.00 slog den avgående vakten åtta glas – fyra dubbelslag – och den nya gick på.

På svenska flottans utbildningsfartyg lever fortfarande seden kvar, att glasvakten slår glas på skeppsklockan. Vilken romantik ligger inte i klangen från skeppsklockan! Hur mycket lycka och olycka har den inte beseglat under gångna århundraden – korsfarare och äventyrare – kapare och fribytare – alla har de seglat under glasens klang. Så har också Columbus, Magalhaes och Vasco da Gama gjort. I många hamnar påträffar man gamla skeppsklockor som tillhört kända fartyg. Ännu den dag som är, ljuder över Portsmouths redd, skeppsklockan som tillhörde Amiral Nelsons flaggskepp Victory i slaget vid Trafalgar den 21 oktober 1805 – klockan som vid detta tillfälle förkunnade seger och död.

Den kanske mest kända skeppsklockan är den, som är att finna hos Lloyds i London. I stora salen hänger Lutines klocka. Klockan räddades, men fartyget gick till botten under en



rasande brand utanför Terschelling år 1799.

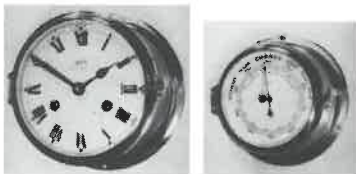
Då denna klocka klämtar hos Llouds, blir allt stilla, ty vid ett slag förkunnar den ett fartygs undergång. Slår klockan två slag, innebär, detta, att nya underrättelser ingått från ett redan kungjort fartygsöde, och på nytt tänds förhoppningar vid de tvenne glasens klang.

Skeppsklockans rytm:

4.30	8.30	12.30	= Ett glas	-
5.00	9.00	1.00	= Två glas	--
5.30	9.30	1.30	= Tre glas	-- -
6.00	10.00	2.00	= Fyra glas	-- --
6.30	10.30	2.30	= Fem glas	-- -- -
7.00	11.00	3.00	= Sex glas	-- -- --
7.30	11.30	3.30	= Sju glas	-- -- -- -
8.00	12.00	4.00	= Åtta glas	-- -- -- --
			-- = Enkelslag	-- = Dubbelslag

Loffloff

SCHATZ GLASSLAGS - SKEPPSUR och BAROMETER 6"  
Kvalitetsur i mattpolerad mässing, 1 års Garanti



Skeppsur: ca. 725:- / st.  
Barometer: ca 475:- / st.  
Skeppsur + Barometer:  
1000:-

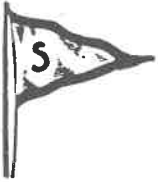
Inkl. moms, exkl. porto och  
postförskottsavgift.

**NILS V. DAHL**  
LEG. OPTIKER — STJÄRNURMAKARE  
Drottningtorget 18 • Box 6043  
200 11 MALMÖ  
Tel. 040/12 22 11



MINERVA startur  
Vattenskyddad i  
gedigen boett.  
Pris: ca. 500:-





## Simrishamns Segelsällskap

Simrishamn den 6/3 1981.

Folkbåtseglande vän,

### Guldpokalen 1982.

Vi tar redan nu tillfället i akt att i god tid informera Dig om Guld-pokalen för Nordisk Folkbåt 1982.

Seglingarna kommer att gå i Simrishamn på Skånes sydostkust under tiden 11 juli till 17 juli. ( Veckan före går troligen SM för Folkbåt i Karls-hamn )

Seglingarna inviges söndagen den 11 juli och pokalen kommer därefter att avgöras i sex delseglingar varav preliminärt två på måndagen och torsdagen och en på vardera tisdagen och fredagen.

Simrishamns Segelsällskap har en lång tradition inom folkbåtsegling och har haft en livaktig folkbåtseskader alltsedan början av femtiotalet.

Med de öppna vatten som finns utanför Simrishamn tror vi oss kunna bjuda fina kappseglingsbanor liksom en trevlig samvaro i alla andra avseenden.

Ytterligare information om Guldpokalen 1982 för Nordisk Folkbåt kommer Du att få under augusti månad i år.

Med vänlig seglarhälsning  
Simrishamns Segelsällskap



## Vår gamla hamn

" Lycklig den man, som hamnen har uppnått och akterut lämnat havet och stormarnas vrede ", sjunger Heine, och lycklig bör också redan stenåldersfiskaren vid vår strand ha varit, när han lyokats kajka in mellan Bojan och Gåvan, i den grunda vik som så småningom kom att motivera den tredje stavelsen i namnet Simbroshaffn. Den mittersta stavelsen - os - antydde en annan möjlighet för den på sjöfärd stadde att söka ly och lä undan skummande vågor; åmynning-en. Denna bör vid tiden för den första bosättningen vid vår kust ha legat närmare den lilla vik, som efterhand gav upphov till fiskeläget och staden Simrishamn. Det är dock att förmoda, att både oset, åmynningen, och viken varit utnyttjade som enkla hamnar för de första fiskarna.

Så småningom kom intresset att koncentreras till viken mellan sandudden i norr och klippudden i söder, och vid denna vik växte den första strandbebyggelsen fram. Om hamnens historia från den första fiskelägesepoken vet vi intet. Ej ens arkeologiskt har hittills något kunna påvisas.

Litterärt snuddar historiens vingslag lätt vid hamnen i det att Snorre Sturlason i ett av sina historiska verk från 1200-talet skildrar den norske kungen Sigurd Jorsalafars nedbrännande av staden Tuma-thorp i Skåne. I en sinnesförfattning som bör ha varit rätt olik den som rätt hos honom under vallfartsresan till Jorsala, Jerusalem, bereste har år 1124 östra Skåne med väl mannade knarrar och följefartyg.

Tumathorp har överraskande tagits genom en "combined operation". På rekvirerade småbåtar bör en del av anfallsstyrkan utan för mycket röjande plask ha stakat sig uppför Simbr med uppgift att närmast taga Tumathorps flodhamn och vad där kunde finnas av värde. På enahanda sätt anskaffade hästar bör ha befordrat den andra delen av styrkan på den smala stig, som förband fiskeläget med staden. Norrifrån har sedan denna styrka kunnat bryta in mot centrum av Tumathorp. Allt i nattens mörker så beräknat, att när borgmästarens tocke på torgets största midding gav gryningsignal, bör också lurarna stämt in och staden tagits med överraskning.

Bas för företaget bör ha varit Simrishamn. Stranden innanför udarna kan man tänka sig tätt brämåd med uppdragna vikingaskepp, eldar brinnande, stekos svävande över stranden, glada anrop och sång, högljutt prisande av tumathorpskrämarnas goda öl och en och annan blodig uppgörelse mellan män med dåligt ölsinne. En sådan envig, kanske resulterande i ett inledningsvis avhugget ringfinger, kan vara orsaken till den cirka åttahundra år senare i hamnen funna guldring som, lånad från Nationalmuseum i Stockholm, utgjorde en av dyrgriparna på förra årets stora vikingautställning i London: Simrishamnsringen.

Staden Simrishamn, och dessförinnan fiskeläget, omnämns redan under tidig medeltid. Om hamnen tiger källorna under denna tid. Det är först under 1500-talet vi finner de första beläggen på problem av praktisk natur rörande vår hamn.

Sillen, som rikeligen gått till under medeltiden, och som varit materiellt upphov till både höstmärknader och stadsrättigheter, minskade påtagligt i tillgång vid den nya tidens början. Men som ersättning hade man nu från hamnen börjat exportera spannmål och hästar. Dessa nymodigheter krävde måhända förbättrade hamnfaciliteter, och år 1550 lyckades stadens styrande förmå Christian III att lämna statsstöd till åtgärder i detta hänseende. Bönderna i Järrestads och Albo härad befalldes i kungligt brev att forsla byggnadsmateriel till stadsbornas arbeten i hamnen. Vad allt detta resulterade i vet vi inte.

År 1642 beviljades Simrishamn ånyo ett rejält statligt stöd till hamnens förbättrande. Kong Christian IV, han som stod ved höjen Mast, och vid ett flertal tillfällen bevisade staden sin Höga Ynnest och Vålbekymmer, efterskänkte detta år Simrishamn en plågsam kvarskatt och tillförsäkrade staden till yttermera visso tre års skattefrihet samt från de kungliga skogarna i Maglehems ora femhundra bokar, framforslade av allmogen i Albo. Vad allmogen i Albo tyckte om detta, och vilka kommentarer till stadsbornas påhitter de kan tänkas ha gjort under transporter till Simrishamn, vet vi intet om. Ordval och huvudsakligt innehåll i resoneraudet under många dagars äckjor bör väl ha varit av samma art som fädernas av år 1550.



Men medan tunga oxdrivna foror släpade bokarna från Maglehem, byggde simrishamnarna oförtrutet på. Brygga ut i hamnen synes ha varit ett objekt. Till fyllning av brokar användes resterna av det gamla lybeckerkapellet vid torget. Tiden för färdigställande av hamnen, vad nu det kan ha inneburit, var fastslagen till sex år. Men redan efter ett år, 1643 bröt kriget ut, och Horns fejd som kriget kom att heta i Skåne, innebar slut på de påbörjade hamnarbetena och medförde dessutom mycket annat elände för den prövade stadsbefolkningen.

Trots de dåliga tiderna efter kriget släppte inte borgerskapet tanken på sin hamn. Redan år 1650 lappade man på bryggan, som medgav fartyg mer djupgående än fiskebåtarna att lossa och lasta. Esbern Jensen från Ystad fick uppdraget att bygga brokar för en summa av 26 daler och därtill ett fat öl. Så mycket kunde han väl inte göra för det priset, men borgerskapets vilja uttrycker i alla fall företaget.

I brev och handlingar av liknande art under 1600-talets senare del spåras borgarnas fortsatta bekymmer med hamnen. I en supplik ställd till 1664 års riksdag i Stockholm - sedan år 1658 var Skåne svenskt - anhålles i bevekande ordalag om stöd till bland annat hamnbygge. Som prov på dåtida kommunal stilistik vid korrespondans med statliga och även dåmera förhårdade myndigheter vid Mälarens stränder citerar vi:

" Och emedan denne hamnen är träfflig skön och mycket väl belägen för de sjöfarande att söka ett säkert ställe uti, när nöden är på färde uti stor storm och häftigt oväder, befinnandes här ock eljest omkring åtskillige förnäme berg, som förmedelst utskeppning därav kunna lända E.K. Majestät till märklig nytta och fördel."

Den antydde exportmöjligheten kan ha varit antingen helt enkelt den lättbearbetade hallastenen i t ex Vårhallarna eller den silvermalm, som väckt visst intresse vid just denna tid. Sanden var ännu icke intressant.

Med växlande framgång ansändes under 1600- och 1700-talen mer eller mindre klurigt formulerade brev till Riksens Ständer med anhållan om bidrag till hamnbyggen. Statens välvillighet var givetvis avhängig konjunkturen, och dessa alltsomoftast präglade av örlog och andra mölestier, och följaktligen förhöll sig regering och riksdag tämligen kallsinniga inför stadsbornas ödmjuka memorial rörande hamnens beklagansvärda tillstånd. Något kunde dock stundom utdelas ur Kronans kassakista, och år 1700 fick staden ju sitt första befästningsverk, Skansen.

Med stadens borgare satt inte overksamt sörjande över statlig njugghet, utan så fort några års fredlig id givit pengar i stadens kassa, tog man oförtövat nya tag med hamnen. År 1746 lär enbart ruiner varit kvar av hamnanläggningen, och från detta år och till 1759 arbetade man tråget på återuppbyggnaden. Pengar togs huvudsakligen ur egen kassa,

och under perioden förbrukades cirka 10 000 daler silvermynt.

Det är först från det nittonde seklet vi får fakta, som ger oss tydligare bild av simrishamnarnas idoga strävan att ständigt förbättra sin omhuldade hamn.

År 1843 sätter man med kraft igång att återuppbygga hamnen, sedan nödiga medel beviljats av Kronan. När arbetet stod inför sin fullbordning två år senare, 1845, drabbades östra Skåne av ett par förhärjande höststormar, och den nya hamnanläggningen i staden förstördes till stor del. Nya pengar beviljades inte av staten, som måhända hade börjat tappa tilltron till det ändamålsenliga i hamnbyggen vid vår kust. Men år 1852 hade man gonat sig i Stockholm, och 14 930 riksdaler banco gavs i statligt stöd till nytt hamnbygge. Inledningsvis. Sedan man övertygat sig som arbetenas nödvändighet och rätta utförande, kom mer pengar. När den nya hamnen 1854 avsynades, kunde länsstyrelsens ämbetsmannaberättelse omförmåla, att hamnbygget kostat 104 252 riksdaler 44 skilling banco, noga räknat. Av denna summa var 30 000 riksdaler lån och 51 596 riksdaler statligt stöd utan återbetalningsskyldighet. Enligt beskrivning utgjordes det genomförda arbetet av " en kort arm på södra sidan och en lång på den norra." Djupet 11 fot.

Redan år 1860 prövade en östanstorm vågbrytaren i norr. När den bedarrat kunde det bekymrade borgerskapet än en gång i stadens historia, konstatera att här krävdes mer pengar till hamnbyggenskap. Utan att invänta bidrag satte stadsborna omedelbart igång med att färdigställa en ännu kraftigare vågbrytare mot norr. Detta var ju i den bästa spännmålsexporttiden: hamnen måste fungera utan dröjsmål och pengar fanns i staden. Från staten kom så småningom 20 500 kr med vänlig hälsning.

Den legendariska orkanen den 13. november 1872 satte den förstärkta norra vågbrytaren på hårda prov. Stora skador anställdes på piren - liksom på fartygen i hamnen, som vräktes upp längs Hamngatan - men så mycket återstod, att reparationer kunde göras relativt snabbt. 93 000 kronor kostade arbetet denna gång, och därav gavs statsstöd kronor 50 000.

Vid denna påbyggnad utökades norra hamnarman och förseddes med ett " fyra fot högt bröstvärn." Trots förstärkandet av armen drabbades den redan år 1875 i oktober, av svåra stormskador, som kom att kräva ungefär lika mycket pengar i reparationskostnad som arbetena av år 1872. Men att segla är nödvändigt, och hamnar är nödvändiga för seglare. Simrishamnarna gav inte upp. Hamnarbetena fortsatte, och i vilket skick hamnen för ögonblicket än befann sig i, så anlöttes den av fartyg från när och fjärran. År 1874 hade 578 fartyg legat i hamn, och därav 162 från utrikes ort. Samma år hade bland annat lossats 115 817 skålpund socker och 97 000 kubikfot stenkol, för att nu ge svart på vitt på den

lokala importen. Från hamnen hade sänts framför allt spannmål, inte mindre än 322 742 kubikfot. Så visst behövdes hamnen.

Under 1900-talet ökade kraven på modernisering. För såväl sjöfart som fiske tarvades ändamålsenligare dispositioner i den trots århundradens anläggningsarbeten ännu rätt primitiva hamnen. Två rejäla stormar, den ena år 1901 och den andra tre år senare, drog förhärjande fram östifrån och påskyndade beviljandet av statligt anslag till nytt hamnbygge. Den 14. september 1910 kunde den nya moderna hamnen invigas av statsrådet Hugo von Sydow. Närvarande var en dittills i Simrishamn ej skådad mängd prominens från hela Skåne och Bornholm samt stadsbefolkningen, som förefaller ha gått man ut huse. Borta var nu sandstranden - utom en sparad liten bit i nordvästra hörnet - och de tre bryggorna: Storebro, Sillabron och Tullarebron. Istället hade åstadkommit den bild vi idag ser från Hamngatan. I de många talen, inledda av borgmästare Gustaf Ehrnberg, poängterades stadens glädje och tacksamhet över verket. Med stolthet nämndes siffror: Vattenarea på 21300 m<sup>2</sup>, kajlinjer på 800 m och en totalkostnad på " bortåt 650 000 kronor ".

När något stort sker hör en festmiddag till, och en sådan ägde rum med början kl 1600. Någon exakt sluttid finns ej angiven. Inte mindre än 130 kuvert var framdukade i rådhusalen och vad som bjöds var opulent oscarianskt. Tal hölls, leven utbragtes, skålar proponerades och responserades i alla kompassriktningar, stämningen eleverades och när gästerna från väster dimitterades med tåget vid åttatiden på kvällen " fortsatte festen med supé och dans efter kronprinsarnas toner".

För dem som inte var med i rådhusalen? Hys ingen retroaktiv oro! Simrishamnarna förefaller inte ha missat tillfället att med lovvärd privat företagsamhet förgylla dagen och kvällen i glada cirkelar runt om i staden. Och när mörkret fallit över hamn och stad avbrändes ett magnifikt fyrverkeri.

Så gick några decennier och mycket förändrades av livet i hamnen. Kustfrakten krympte, och skutorna försvann och sällsynta gäster blev också andra fraktfartyg. Men fisket ökade. Under 40-talet växte trålarflottan, och snart behövdes mer utrymme för de modernt och effektivt arbetande fiskefartygen.

År 1959 påbörjades arbetet med att spränga en ny hambassäng längst ut på Skansen. Efter fem år kunde östkustens modernaste fiskehamn invigas. Assar Jönsson som stadsfullmäktiges ordförande och Nils Malmberg som hamnstyrelsens kunde den 13. juni 1964 glädja sig åt strålande sommarväder, när de eskorterade landshövding Bengt Petri runt i hamnen. Bengt Petri lyckönskade staden till nybygget och förklarade hamnen invigd, och allt folket hurrade, och flaggorna fladdrade som sig bör. Den här gången var det emellertid ett bygge man hurrade för,

som mättes med den nya tidens siffror. Fyra miljoner i runt tal hade det hela kostat, och därav hade staden betalat ca 500 000 kronor. Men det var det värt, tyckte alla, och så tycker vi än.

Hamnen är hjärtat i stadens liv. Hamnen är i blickpunkten för simrishamnare och gästande främlingar. Så är det inte bara sommartid, när seglare av alla modeller trängs vid bryggorna och skänker staden - i all beskedlighet - en liten tid av karneval och sommarfest, utan hela året. Ty troget i årets gång stävar fiskarnas båtar till sjöss i alla väder. Så var det i begynnelsen, och så är det än i gamla Simrishamn.

Carl Lindholm

---

## TÄVLINGSSEGEL



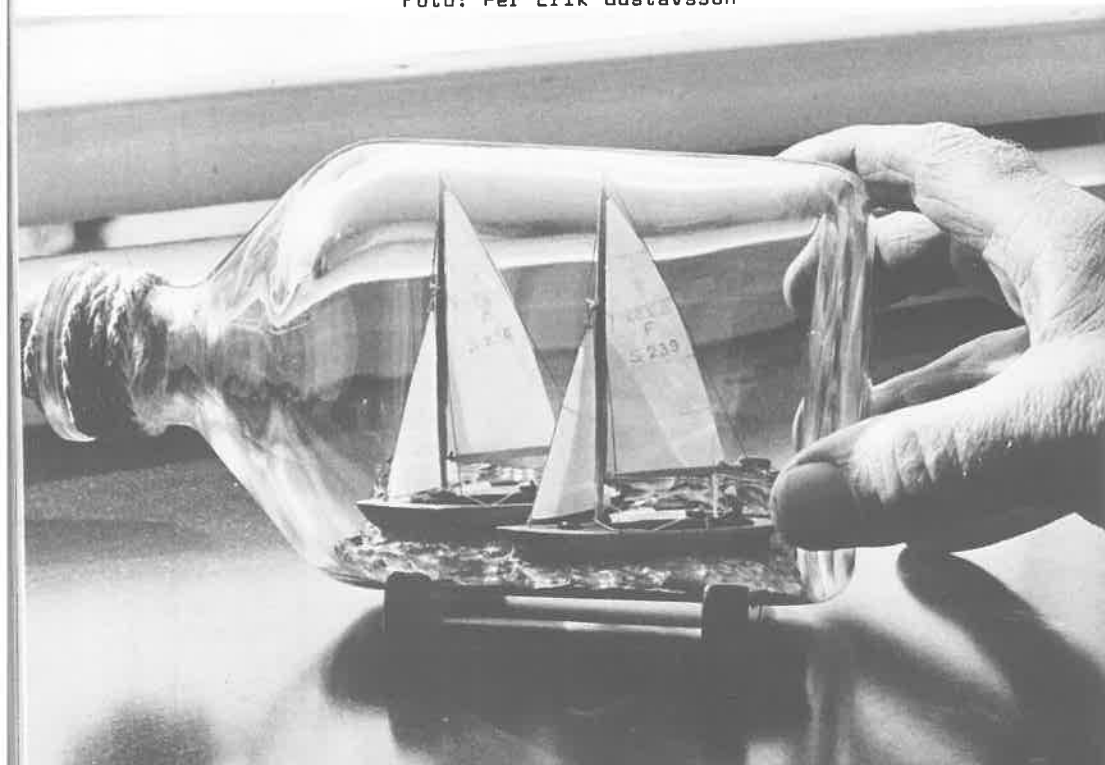
BERGASTIGEN  
510 41 SJÖMARKEN  
SWEDEN  
TEL. 033 - 541 24



Foto: Per Erik Gustavsson



Foto: Per Erik Gustavsson



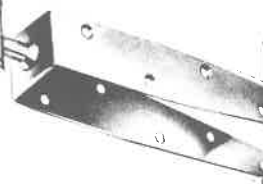
## 1981 års Katalog för Folkbåtseglare har Kommit

Den innehåller över 3000 artiklar där originalbeslag för Folkbåt ingår i ord och bild.

Vår i år utökade riggarverkstad klarar allt som gäller stående och löpande rigg.

Skicka in 5x1:50 i frimärken så får du omgående vår katalog.

**HARKEN Kullagerblock-SERVOCLEAT-AQUBATTEN-Lattor**

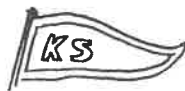


# VIKING

YACHTING AB

ÖKSS båthamn Längedrag  
Box 5087, 421 05 Västra Frölunda. Telefon 031/ 29 86 30

## GULDPOKAL FOR FOLKEBÅDE



HALLO! FOLKEBÅDSSEJLERE

Det sker i Kerteminde 5.-11. juli 1981

Planlæg allerede nu din sommerferie 1981! Du tilbydes en uforglemmelig oplevelse: GULDPOKAL FOR FOLKEBÅDE I sejlerbyen KERTEMINDE!

Sejladserne afvikles på Danmarks bedste kapsejlsbane i den herlige bugt ved Kerteminde.

Med Henning Wind-Hansen som stævneleder, Hervig Bach i bureauet og naturligvis P.G. Hansen på dommerskibet er der med et team af erfarne officials skabt baggrund for en perfekt gennemførelse af stævnet.

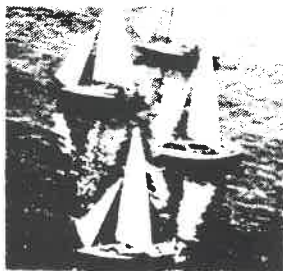
Vi forventer følgerigt atter rekorddeltagelse og begrænser først ved 140 Folkebåde. En stor moderne marina med klubhus, campingplads, bedste toilet- og vaskefaciliteter, hvid badestrand og en hyggelig gammel købstad venter på dit besøg.

For indkvartering på hotel, privat eller i sommerhus bedes interesserede allerede nu henvende sig til Kerteminde Turistbureau på o9 321121 - daglig 10.30 - 12.00 og 13.00 - 16.00 Torvet, 5300 Kerteminde.

Dette er kun en forløbig orientering - en officiel indbydelse udsendes i foråret. Ønsker du indbydelse direkte tilsendt, da ret venligst henvendelse til stævnelederen herom: Henning Wind-Hansen Midskovvej 52, 5370 Mesinge - o9 431400

FORBERED DIG PÅ GULDPOKALEN I KERTEMINDE  
VI FORBEREDER OS PÅ DIN DELTAGELSE!

Kerteminde Sejlklub



## SCANDINAVIAN RACING WEEK

Scandinavian Racing Week er et fælles vovestykke mellem de forenede skandinaviske yacht-klubber med det formål at opildne international kapsejls i Skandinavien.

De inviterede klasser er: Ballad, Yngling, H-båd, Folkebåd og Knarr. Deres majestæter kongen af Norge, kongen af Sverige, dronningen af Danmark samt den finske præsident har udsat vigtige ansporende præmier til arrangementet, disse suppleres af en præmie udsat af de arrangerende yacht-klubber.

I 1981 er det vor klubs privilegium at arrangere kapsejladserne, der vil blive afholdt ifølge nedenstående program:

30. juni 81 samling og "ryste-sammen" fest i Rungsted
1. juli 2 sejladser  
2. juli 2 sejladser  
3. juli 1 slut-sejls for alle deltagere. Præmieoverrækkelse for klasserne. De fire bedste placerede i hver klasse vil fortsætte til "match-sejls".  
3. juli semi-finale i "match-sejls" nr. 1 mod nr. 4 og 3 mod 2.  
3. juli SRW-middag i KDYS nye klubhus i Rungsted.  
4. juli finale "match-sejls" mellem vinderne af semi-finalen.

Vi ved allerede, at et betragteligt antal danske sejlere tilhørende de udvalgte klasser er interesseret i at deltage, og det er vort håb, at dette arrangement også vil tiltrække andre skandinaviske og internationale sejlere. Vi finder det vigtigt, at det internationale samarbejde mellem sejlere (m/k) finder sted på kapsejls-betingelser lige så vel som de forskellige "Union's" møder.

Kongelig Dansk Yachtklub's sekretariat vil udstede officiel meddelelse om kapsejladserne i god tid.

Hans Steffensen  
KDY

## "Kuling fra Sundet"

For et par år siden forlød det at "Folkebåden er på vej ud af Sundet"! Imidlertid skete der først noget skidt, men derefter noget godt. Det beklagelige der skete var, at "Martini Cup" standsede, til stor skade for folkebådsklassen, men året efter blev den afløst af "Kastrup Cup" med Handelsbanken som sponsor.

Folkebåden fik ved samme lejlighed sit gennembrud i glasfiber, og Skovshoved Sejlklub arrangerede et NF-stævne som opsamling om efteråret. 1980 blev folkebådens foreløbige bedste sæson, i Sundet. Med stor deltagelse i Anthon Berg Cup, Kastrup Cup, Sjælland Rundt, Ladies Cup, Møn Rundt, Hven Rundt, Larchmont-pokalen og Skovshovedstævnet, er der lagt op til "alle tiders 1981 sæson for NF'ere i Sundet".

Ud over de her nævnte stævner og sejladser, har Kastrup Sejlklub været i forbindelse med Sydkustens Folkbåtsklubb vedrørende en fælles planlægning af sejladser i Sundregionen, hvilket der er kommet et fint samarbejde ud af.

Svenskerne støtter Kastrup Cup 81, og i følge Folkbåtsnytt nr. 2 1980 tror de på, at vi kan blive op til 60 nordiske folkebåde ved dette stævne, og det er nok ikke urealistisk.

Til gengæld arrangerer Folkbåtsklubben i Sverige NF-sejls ved Limhamn x) 31. juli - 1. august, som Kastrup Sejlklub vil samle danske deltagere til, idet weekenden efter, 8.-9. august, er sat af til en helt ny sejls i Sundet, nemlig "Øresundsmesterskabet" for NF'ere.

Nu begynder tingene at hænge sammen, for ved Limhamn deltager nemlig NF'ere fra den svenske østkyst som, nu de er her, sejler over og deltager i "Øresundsmesterskabet".

Om sejlsaden beholder navnet, beror på, om Kastrup Sejlklub finder en sponsor, men never mind!

Vores overordnede målsætning her i klubben er, at gøre sejlsport til publikumssport. Derfor arrangeres sejladserne i farvandet ud for Kastrup ny Lystbådehavn, med meget fine publikumsfaciliteter og do. for sejlerne.

Sejladserne starter lørdag kl. 10.00 på en 8 sm olympisk bane, hvilket muliggør gennemførelse af mange sejladser, idet en ny start finder sted umiddelbart efter sidste fartøj i mål. Søndag startes kl. 9.00 og sidste sejls skal være startet inden kl.13.00.

Præmieoverrækkelse umiddelbart efter sidste sejls.

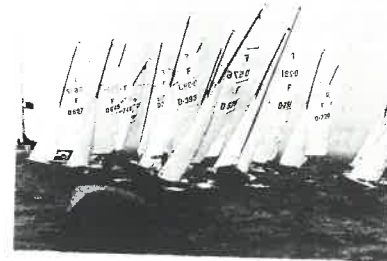
Det bliver spændende at se hvor stor opmærksomhed denne form for stævne får, vi satser meget på fine baner, så må vejrguderne sørge for gennemførelsen af mange sejladser.

Lørdag aften er der som altid, plads til "fis og ballade".

Mere om stævnet følger når alt er på plads.

Velkommen om bord!

Carlo Boldreel



x) Denna segling - MSS-Cup - är flyttad till 16-17/5.

## Azorernas första Folkbåt

1973 seglade Uno Hylén till Peru för att hämta sin fru. Det blev då "mellanlandning" på Azorerna. Där träffade Uno en meteorolog vid namn Carlos Garoupa. Carlos och de andra ö-borna såg ofta olika flytetyg som stannade till på deras ö. Men Carlos tyckte att Unos Amigo 23 var något alldeles extra. Carlos funderade mycket över den här båten. Så när Uno 1975 var på väg hem till Sverige med sin fru, stannade han ännu en gång till på Azorerna. Då frågade Carlos om det fanns någon båttyp som liknade Amigon men som var byggd i trä. Denna typ av båt skulle lämpa sig utmärkt i de vatten som finns runt Azorerna (flera 1000 m djupt). Uno berättade om den Nordiska Folkbåten, och att Folkbåten hade stått modell för denna som Carlos tyckte fina båt.

När Uno Hylén var på väg hem från Ostar 1980 som avslutas med mål i Newport träffade han åter Carlos. Nu var bygget på gång. Ritningarna hade han skaffat från Dansk Sail Union. Kölen hade Carlos varit och gjutit i Lissabon 1500 km rakt österut. Båten blev bordlagd i det inhemska träslaget Kup-tomaria, med spant i Ek. Tyvärr hade snickaren brutit handen så det dröjer en tid till innan det flyter en riktig båt i Porta Delgadas hamn, på ön Sao Miguel. Vi skall skriva och bjuda in Carlos till Guldpokalen i Simrishamn 1982.

## Regeländringar

till FOLKBÅTENS BESTÄMMELSER 1978 beslutade av Skandinaviska Seglarförbundet.

Punkt 4.2 Utgår: Nedanstående laminattjocklekarna ..... angiven laminattjocklek.

Tillägges: De under punkt 4.3, 4.4, och 4.5 nämnda laminattjocklekarna är minimitjocklekarna. (Skand SF -78).

Punkt 3.3 Tillägges: Om kölbultarna gängas direkt i kölen ska denna väga 1007 - 1057 kg. (Skand SF -78).

Punkt 3.21 Utgår: vantskruvar med skruvar av smidesjärn eller rostfritt stål 13 mm ( $\frac{1}{2}$ " )....

Tillägges: vantskruvar med skruvar av smidesjärn eller rostfritt stål minimum 11 mm ( $\frac{7}{16}$ " )..... (Skand SF -79).

Punkt 3.24.3 Utgår: Den skall bestå av två plana halvor.

Utgår: (Då spinnakern vikes ska de uppkomna halvorna vara i huvudsak plana. Med plana anses också att vid mätning skall segelduken vara helt sträckt vid mätlinjen).  
(Skand SF -80)

---

## TILL SALU:

F S 1035. Byggd 1966 i Simrishamn, fernissad lärk, absolut toppskick, fullständigt kappseglingsutrustad, Börresen rigg o beslag  
Martin Johansson 040-668 40, 91 99 45, 93 50 30 (arb)

---

F S 1090. Simrishamn 1969, fernissad, skrov i lärkträd. fot- och avbärarlist i teak, sittbrunninredning från 1977, fullst kappseglingsutrustad

Ulf Norrman 046-12 76 44, 10 44 49 (arb)

---

F S 1250. PlastFolkbåt

Hans Larsson 0303-82 263