

# FOLKBÅTSNYTT

Februari 1968



## Eskadersegling till Finland

På initiativ av Ostkustens Folkbåtsklubb anordnas en eskadersegling till Finland i början på juli för deltagande i Helsingfors- och Hangö-regattorna. De deltagande båtarna kan inte räkna med att hinna hem till SM i Marstrand. Ev. intresserade kan inhämta närmare upplysningar hos Nils Holmberg, Kaptensgatan 5 A, Nynäshamn.

OSTKUSTENS FOLKBÅTSKLUBB  
GÖTEBORGS FOLKBÅTSKLUBB

BOTTENHAVETS FOLKBÅTSKLUBB  
ÖRESUNDS FOLKBÅTSKLUBB



**ORGAN FÖR  
SVENSKA  
FOLKBÅTSFÖRBUNDET**

**Ordf. Nils Holmberg**  
Kaptensgatan 5 A  
Nynäshamn  
Telefon 0752/124 89

---

Redaktör och ansvarig utgivare:

Nils Egefors  
Apoteket, Trosa

Telefon 0156/120 05

Postgiro 19 85 38

---

**Folkbåtsbörsen**

Vid en förfrågan på Svenska Seglarförbundet i mitten på januari 1968 framgick det att det var 1.138 folkbåtar inregistrerade vid denna tidpunkt.

**Betr. båtförsäkring**

Svenska Folkbåtsförbundet vore tacksam, ifall en folkbåtsägare när han tar en båtförsäkring ville gynna Trygg-Fylgia. Om man därvid framhåller att man är medlem i Svenska Folkbåtsförbundet och åberopar agentnumret 63 550, så erhåller Förbundet en viss procent av premierna.

**Ny matrikel**

En ny folkbåtsmatrikel som dessutom bl. a. innehåller folkbåtens klassbestäm-  
melser inkl. de senaste ändringarna väntas utkomma under den närmaste tiden.

**Blekinge — ett nytt folkbåtscentrum**

Under de senaste åren har folkbåtsintresset i Blekinge varit i stadigt stigande, något som man inte kan förvåna sig över, eftersom denna båttyp måste passa utmärkt i farvattnen utanför Blekinge-kusten, där man på nära håll kan glädja sig åt den för en seglare tjugiga kombinationen av en leende skärgård och öppet hav.

Just nu kan man räkna till ett 35-tal folkbåtar i landskapet, av vilka huvudparten, ca 20 st., hör hemma i Karls-hamn, och de övriga är fördelade på Blekinges övriga tre städer. Kappseglingsintresset i vår sydöstra landsända har också i alla tider stått mycket högt och har givetvis fått en ytterligare stimulans genom den framgång som Karls-hamns-båten Violetta hade i Sundsvall förra sommaren, då den fick en hedrande fjärdeplacering. Eftersom blekingarna är kända för att vara riktiga sjömän, kan man vara övertygad om att de i fortsättningen kommer att bli ännu farligare konkurrenter till de hittills dominerande folkbåtsseglarna från Ostkustens och Göteborgs Folkbåtsklubbar.

**Den f. d. blekingen N. E.**

## Seglings säsongen 1967

När man tänker tillbaka på den gångna sommaren ur seglings synpunkt, är det naturligtvis framför allt det vackra vädret som man minns. För ens inre syn blir det en lång rad dagar med klar himmel, värme, milda västanvindar, solglitter på vågtopparna och vita segel på fjärdarna. 1967 års sommar kan väl ur väderleks synpunkt jämföras med sommaren 1959 och i "vår generation" är det väl endast den överträffade sol- och värmesommaren 1955 som går före. Nu har vi alltså haft två vackra somrar i sträck och eftersom ju alla goda ting lär vara tre, kan man kanske ha vissa förhoppningar inför framtiden. I varje fall hoppas vi båtägare att äntligen få en varm och vacker utrustningsperiod. När kylan bitar i skinnnet och våra köldstela fingrar har svårt att fatta skrapor och slippapper, ja då får en träbåtsägare gärna något — om inte glasartat — så dock "plastartat" i blicken.

Men det finns även andra angenäma minnen från förra somaren. Jag tänker då framför allt på kappseglingarna, som, enligt både mina egna erfarenheter och de samtal jag haft med seglare utefter så gott som hela den svenska kusten, förra sommaren var om möjligt ännu mera lyckade än under tidigare säsonger. Man behöver ju bara läsa Leif Bergqvists

skildring i denna tidning av förra säsongens stortävlingar i Göteborg för att förstå vilken entusiastisk stämning som råder bland våra folkbåtskappsegelare.

Vad förra årets stora evenemang inom folkbåtsklassen beträffar, nämligen SM-tävlingen i Sundsvall, är medlemmarna i Ostkustens Folkbåtsklubb helt naturligt både glada och stolta över att det tredje SM-året i rad ha lyckats placera en av sina egna seglare överst på mästartronen. Men till sommaren blir det säkert en betydligt hårdare strid om den åtråvärda medaljen. Man kan gott föreställa sig att medlemmarna i övriga folkbåtsklubbar redan har börjat "slipa knivarna" för att på årets SM i Marstrand kunna ta upp kampen med ostkustborna.

Just nu sover våra trogna medkämpare från svunna sommars duster med vågor, vindar och kappseglingsmedtävlare sin trygga vintersömn i sina båtskjul eller under sina vintertäckningar. Och vi själva har väl redan så smått börjat räkna veckor och dagar, tills den underbara dag randas då vi åter skall få se vår kära farkost glida ner i sitt rätta element.

Folkbåtsnytt ber att få tillönska alla folkbåtssegelare en trivsam och framgångsrik seglings säsong 1968.

N. E.

## En hälsning till det nya seglaråret

*Gott Nytt Är vi vill önska Er alla,  
damer, rorsmän, gästar och barn.  
Låt oss fortsätta kämpa och segla  
med båtar av fur eller lärk och master av gran.*

*Och skulle det hända att någon oss sviker,  
av olika skäl det kan gå så ibland,  
åt någon god vän han sitt båtnummer viker  
som förut lagt av och har tröttnat på land.*

*Vi längtar, ja utan all måtta  
att få hissa vårt segel i topp  
till sommaren sextioåtta  
vi alla sätter vårt hopp.*

Ture Johansson

## Presentation av svensk mästare 1967

År 1967 var tydligen ungdomens år inom kappseglingssporten, inte bara som naturligt var i de "lättare" klasserna utan också i de "medeltunga" kölbåtsklasserna, där det ju tidigare mestadels var rutinerade seglare i den yngre medelåldern som tog hem segrarna. Alla känner vi ju till de unga bröderna Sundelins sagolika framgångar i drake och 5.5:a.

Även i folkbåtsklassen gjorde ungdomen i fjol en uppseendeväckande inbrytning, då Göran Canbäck vid nyss fyllda 23 år lyckades erövra klassens högsta utmärkelse, SM-medaljen, i strid med 35 medtävlare av vilka de flesta var rutinerade elitsegelare från olika delar av vårt land. Man kan vara säker på att hans seger var en fin propaganda för vår båtklass bland ungdomen, som ju hittills av någon anledning inte varit särskilt intresserad av denna båttyp.

Men Göran Canbäck har inte bara väckt beundran på grund av sin ungdom. Ännu mera beundransvärd är hans prestation när man tänker på att han inte som de flesta andra kappsegelare har gått den s.k. långa vägen över kanoter eller jollar. Han nöjeseglade visserligen några år i en GKSS-eka men kappseglat har han endast gjort i folkbåt och endast under några få år. Hans främsta meriter hittills har varit två 3:e-placeringar i DM.

Hur kan man vinna sådana framgångar efter så kort tids kappseglande? Vid ett samtal jag hade med den nye svenske mästaren svarade han att det är så många faktorer som spelar in att det inte går att avge något kortfattat svar på den frågan. Men liksom tidigare mästare pekade även han på träningens oerhörda betydelse. En stor fördel är att han i Stockholm har möjlighet att delta i en mängd tävlingar mot jämbördiga motståndare. Men detta räcker förvisso

inte alltid till för topplaceringar. Om man som jag haft rika tillfällen att på nära håll studera hans seglingskunnande, kan man intyga att han dessutom förenar utomordenligt goda naturliga anlag för sin sport med den underbara gåvan att kunna segla "med insidan av huvudet".

Efterom Göran Canbäck inte bara är duktig kappsegelare utan dessutom anspråkslös, trivsam och mycket omtyckt i kamratkretsen, är det med glädje som Folkbåtsnytt ber att på alla folkbåtskappseglares vägnar få framföra våra lyckönskningar och en tillönskan om stora framgångar även under kommande år.

N. E.

## SM i Marstrand 1968

Mästerskapsseglingarna i Marstrand har blivit flyttade till en senare tidpunkt och kommer att äga rum fr. o. m. måndagen den 22 juli t. o. m. fredagen den 26 juli med en segling om dagen.

Dessförinnan kommer regattan att gå av stapeln den 18—21 juli. Eftersom dessa sistnämnda seglingar är förlagda till samma havsbanor som SM-seglingarna, får de folkbåtssegelare som har möjlighet att delta i regattan en fin chans att lära känna farvattnen närmare innan kampen om SM-medaljen tar sin början.

Det är Göteborgs Folkbåtsklubb med dess ordförande Tore Wikman i spetsen som kommer att stå för värdskapet och sköta det rent administrativa under det att GKSS har hand om arrangemangen vid själva seglingarna.

För de båtar som kommer till Marstrand per lastbil kommer det att finnas en kran i hamnen för av- och pålastning.

Närmare upplysningar kommer senare att sändas ut till medlemmarna av Svenska Folkbåtsförbundet.

N. E.

## Brev från Finland

16. 1. 1968

Svenska Folkbåtsförbundet  
Nils Holmberg  
Nynäshamn

Seglarbroder!

Jag får på egna och FFF:s vägnar tacka för Ditt brev och julkhälsningen, och ber Dig önska de svenska folkbåts-seglarna En God Fortsättning!

Det fröjdar mig alldeles ofantliga att ni tänker komma över till oss och kappsegla alldeles som i den gamla goda tiden. Vi ska se till att det blir en lyckad tur.

Möjligen har det ryktats till Sverige att Helsingfors Segelsällskap i år firar sitt 75-årsjubileum med en festlig segel-vecka = Helsingforsregattan, varför deltagandet och inramningen är festigare än vanligt.

Det preliminära programmet är följande:

- 6.7 Merenkävijät årskappsegling
- 7.7 NJK årskappsegling
- 8.7 NJK öppna seglingar
- 9.7 NJK öppna seglingar eller pokalsegling
- 10.7 Vilodag HSS solenn fest och bankett
- 11.7 NJK pokalsegling
- 12.7 NJK pokalsegling
- 13.7 HSS jubileumskappsegling
- 14.7 HSS årskappsegling

Omedelbart efter regattaveckan startar Finska Mästerskapen för folkbåtar och hajar, som dock tyvärr inte är öppna för andra än finska medborgare. Följande veckoskifte startar EM för drakar på samma banor, och 5—7.7 pågår FM för Finnjollar strax utanför Helsingfors. Seglare kommer det alltså inte att vara brist på under dessa dagar.

Hangö-regattans datum 19—21.7 kände Du tydligen till redan förrän det fastslagits, men det stämmer, och som

## Eskadersegling till Finland

På initiativ av Ostkustens Folkbåtsklubb anordnas en eskadersegling till Finland i början på juli för deltagande i Helsingfors- och Hangö-regattorna. De deltagande båtarna kan inte räkna med att hinna hem till SM i Marstrand. Ev. intresserade kan inhämta närmare upplysningar hos Nils Holmberg, Kaptensgatan 5 A, Nynäshamn.

synes kommer den värsta konkurrensen inte att hinna dit till första dagen, om FM drar ut över reservdagen 18.7. Det kommer nog inte att vara tomt i Hangö ändå, jag tipsar att mängden kommer att lämna FM om de inte ligger fint till och i stället ge sig av till Hangö och Västra skärgården för semester- och kappsegling.

Anmälningarna till både H:fors- och Hangö-regattorna skall vara inlämnade två veckor före tävlingen. Skall se till att anmälningsblanketter och program tillsändes Dig så snart de fås från trycket.

Frågan om spinnakern är betydligt kvistigare. Skall rådgöra med vår styrelse om vad som kan göras. Möjligen kan vi här nå en kompromiss.

Färdvägar och hamnar skall jag låta någon av våra långfärdande specialister ställa ihop. Man kan naturligtvis använda Sjöbjörnarnas hamn- och farledsbeskrivning som sådan, och observera att de av Sjöbjörnarna ägda hamnarna betraktas som privat område, dit endast medlemmar äger tillträde. Det har varit lite kontroverser när Sjb. kommit till sina hamnar och funnit dem upptagna till sista plats av främmande båtar. Men det finns övernog med goda hamnar på vägen.

Du frågar om vi vill ha några ex. av

## Brev från Finland

30. 1. 68

Nisse Holmberg  
Nynäshamn

B B.

Jag återkommer till eskaderseglings-historien med en mellanrapport om de förhandlingar som förts i spinnaker-frågan.

Den torde lösa sig på följande sätt:

— i Hangö seglar vi alla seglingar utan spinnaker

— i Helsingfors seglar vi ev. alla seglingar likaså utan spinaker. Då vi har FM omedelbart efter regattan, finns det en stark falang som vill att de två sista dagarna skulle spinnaker användas för träningens skull. Jag tror att vi kan lämna saken oavgjord ända tills orderbrevet skall utskrivas, och då kanske vi lyckats övertala de svenske att ta fram spinnakern för de sista tävlingarna.

Hangöborna har varit snabba i vändningarna och fått saken klar på rekordtid. Bifogar en kopia av HSF-ordf. brev.

Vännerna Björnström-Hamberg har lovat skicka över en sats sjökort med inprickade hamnar och farleder.

Så kanske vi får över några estniska folkbåtsseglare hit, fast de betraktar folkbåten om havskryssare och inte som bankappseglare och dessutom använder masttoppgenua i lätt väder.

Hoppas snart höra av dig och dina vänner i SF.

Med seglarhälsning  
H. Groop

SFF:s tidning. Den är minst lika efterfrågad här som hos er!

Skall återkomma så snart jag fått en del uppgifter hopsamlade.

Redan nu vågar jag teckna ”väl mött i sommar i H:fors”.

Med seglarhälsning  
Hans Groop

## Brev från Finland

Hangö, den 24 januari 1968

Finlands Folkbåtsförbund r.f.  
Helsingfors

**Betr. Segelföring på Folkbåt under Hangö-regattan 1968**

Hänvisande till det brev som Eder sekreterare tillställt såväl Hangö Segelförening som vår broderförening Hangö Udds Segelsällskap får vi härmed meddela att vi här i Hangö inte har någonting emot att vi i årets Hangö-regatta inom folkbåtsklassen seglar utan spinnaker. Undertecknad har i dag varit i kontakt med samtliga folkbåtsseglare på orten ävensom med såväl Hangö Segelförenings styrelse som med Hangö Udds Segelsällskaps styrelse och har vi gemensamt beslutat att gå med på Edert förslag.

Här i Hangö gläder det oss synnerligen att Ni tagit denna sak i övervägande emedan vi redan en längre tid inom denna klass saknat våra svenska motståndare på våra banor. På detta sätt kan gamla kontakter knytas på nytt och möjligt är även att intresset bland våra seglare blir större för deltagande även i svenska tävlingar. I övrigt har vi inte någonting emot att segla med spinnaker och vi kommer inte att frångå den på något sätt när det gäller seglingar finska folkbåtar emellan.

Med vänlig seglarhälsning  
Carl-Ivar Niska  
Kommodor i Hangö Segelförening

### TILL SALU

F 422, Jäntan. Williamsbygge i lärk. Utomordentlig kappseglare. Riklig utrustning. Hänvändelse till tandläkare Alf Bernodt, Kungsgatan 40, Norrköping. Tel. 011/12 55 13.

# Ärenden och motioner från F-förbundet

## I Däcket

Bestämmelserna ändras så att vilken typ som helst av båtplywod kan användas.

Förslag:

Däck av 14 mm gran/furu eller av 12,5 mm båt/furu-plywood alternativt annan plywood av motsvarande vikt.

Motivering:

- Se bestämmelserna för rufftaket, godkänt vid förra mötet av Skandinaviska Seglarförbundet.
- Svenska Seglarförbundet har i år givit dispens för tre karlshamnsbåtar med däck av mahognyplywood.
- I furuplywooden har man konstaterat att sprickbildning lätt uppkommer.

## II Segel

Segel får sys endast i länder vilkas nationella myndighet antagit den Nordiska Folkbåten. Vi föreslår att seglen får sys i alla länder.

Förslag:

Tillåtna segel: storsegel, fock och spinnacker (se nr 17 i särskilda bestämmelser). Seglen får sys i alla länder o.s.v.

Motivering:

Man kan numera erhålla segel betydligt billigare från segelmakare utanför den godkända ramen. Man kan få en större variation på segel. Vi tror också att detta förslag kan hjälpa till att hålla nere priset.

## III Förtriangelns bas

Förslag:

Måttet 2,00 m skall för master genom däck mätas då masten står i bakant håll.

Motivering:

- Vid SM i Nynäshamn tillskrevs G Plym i ärendet varvid ovanstående förslag kom fram.
- Lätt att mäta.
- Förtriangeln kan ej bli större än 2,00 m.

## IV Förlängning av rorkulten

Förslag:

Ett tillägg i bestämmelserna att någon förlängning av rorkulten ej får förekomma.

## V

Ett tillägg bör göras beträffande extra anordningar för att draga fram eller bak förstaget. Skall förbjudas.

Förtydligande:

Vid undanvind fälles masten framåt varvid förstaget slackar, man har då genom att anbringa en lina från staget till en punkt framför eller bakom densamma kunnat reglera mastens lutning.

De framlagda förslagen har diskuterats mellan folkbåtsklubbarna från Danmark, Finland och Västtyskland och vi var vid detta tillfälle eniga om att förslagen var vettiga och borde genomföras.

## Ost See Pokal

Folkbåts-seglarna i Danmark, Finland, Västtyskland och Sverige har vid en sammankomst enats om att vi alla skall försöka att segla om denna pokal samt att seglingarna skulle kunna äga rum i de olika länderna enligt en viss plan. Alla tidigare tvistefrön har bordlagts. Förutsättningen är att respektive länders seglarorganisation ger sitt samtycke och att man kan enas i Skandinaviska Seglarförbundet. Vi vädjar därför att frågan blir sakligt behandlad och att man tager hänsyn till de aktiva seglarnas önskan.

Helsingfors Seglarförbund har anhållit att få anordna seglingen under sitt 75-års jubileum nästa år. Vi svenskar skulle då göra en eskadersegling till Finland och samtidigt då återgälda det storslagna besök Finska folkbåtsseglare gjorde i Sandhamn för några år sedan. Detta, och vi upprepar, är möjligt om respektive länders seglarförbund ger sitt sam-

# SM för folkbåtar 1969

Till Svenska Folkbåtsförbundet har inkommit ansökningar om att få anordna SM 1969 från följande segelsällskap:

Carlsborgs SS, Karlshamns SS och Nyköpings SS.

Placeringsorten kommer att bestämmas vid Svenska Folkbåtsförbundets sammanträde i Göteborg i mars.

tycke. Om så blir fallet kan seglingar om pokalen eventuellt ske i Sverige år 1970.

Vem som skänkt pokalen eller från vilket land den kommer är av underordnad betydelse, huvudsaken är att seglingarna sker under sportsliga former och att vi kan skapa ett gott kamratskap seglare emellan. En viktig punkt är Folkbåtens stora spridning, vilket har resulterat i att den användes som tävlingsbåt och då framför allt i klubbseglingar varifrån resultaten ej alltid återspeglas i de större tidningarna. En felbedömning av båten och dess betydelse för att fostra goda seglare görs av denna anledning ofta.

## Information om den Nordiska Folkbåten

De svenska folkbåtsseglarna med sitt förbund önskar få en skriftlig redogörelse för den överenskommelse som träffats beträffande tillkomsten av båten och vad som nu gäller i övrigt. Anledningen är inte att på nytt draga upp denna sak utan enbart få en bekräftelse på vilket ben vi skall stå på. Vi har läst i pressen än det ena än det andra, oftast motsägande uppgifter. Vi får brev och påringningar med varierande innehåll om saken o.s.v. Vi kan inte taga någon hänsyn till allt detta, varför vi vore tacksamma att få rätt information från rätt håll.

Med seglarhälsning  
Svenska Folkbåtsförbundet  
Nils Holmberg (ordf.)

# Folkbåtsfrågor vid Skandinaviska Seglardagen i Helsingfors den 21 okt. 1967

1. Förslaget om att tillåta annat material än furu i däcket godtog.

2. Förslaget om att tillåta att sy segel även i andra länder än de som antagit folkbåten avslogs med den motiveringen, att det visserligen kan vara möjligt att den vägen få billigare segel, men det går också att få dyrare. Ett godkännande av motionen skulle exempelvis ha inneburit att man kan använda Hood segel på folkbåtar.

3. Förslaget beträffande mätning av förtriangelns bas avslogs. Då masthålet är maximerat till 120 mm och det hittills varit praxis att mäta förtriangelns mått med masten mitt i masthålet, ansågs det lämpligast att fastslå denna praxis. Detta innebär naturligtvis i själva verket att förtriangelns bas kan ökas till 2,01 m om masten kilas mot akterkantmasthåll.

4. Beträffande förbud mot förlängning av rorkulten ajournerades frågan till nästa Seglardag. Man vill höra vad folkbåtsseglarna i Danmark och Finland säger om saken. Majoriteten inom Tekniska Kommittén föreföll att luta mot att en förlängning av rorkulten borde kunna tillåtas. Om Svenska Folkbåtsförbundet vill driva denna fråga, behöver jag till nästa Seglardag en fylligare motivering, varför man vill ha förbud.

5. Beträffande uppsträckningen av förstaget vid unnanvindssegling i samband med att man slackar på akterstaget, ansågs att nuvarande regler redan täcker denna fråga. Man kan inte förhindra, att man exempelvis genom att ta hem på fockfallet stötta upp masten, men det är givetvis förbjudet att sätta på någon lina, som drar fockstaget föröver, då man därigenom ökar förtriangelns yta. Detta är lika mycket förbjudet som att exempelvis sträcka ett segel utanför mätmärket.

B.

# Ändringar till Nordiska Folkbåtens bestämmelser

vid Skand. S.F. möte den 21 okt. 1967.

## 1:o Till kapitel "Spant"

Strykes: "Vid spant nr 10 och nr 10,5 dubbla spant lagda på varandra och nitade till bordläggningen".

Ersättes med: "Vid spant nr 10 och nr 10,5 laminerade eller dubbla spant lagda på varandra och nitade till bordläggningen".

## 2:o Till kapitel "Däck"

Strykes: "Däck av 14 mm gran eller furu eller av 12,5 mm båt-furuplywood".

Ersättes med: "Däck av 14 mm gran eller furu, eller av 12,5 mm båtplywood av furu eller mahogny".

## 3:o Till kapitel "Förbultning"

Strykes: "Galvaniserat järn, utom nitar i balkvägare, bordläggningsnät och nitar eller skruvar i bordläggning till spant, spinning och akterspegel, vilka skall vara av koppar, resp. mässing".

Ersättes med: "Galvaniserat järn, utom nitar i balkvägare, bordläggningsnät och nitar eller skruvar i bordläggning till spant, spinning och akterspegel, vilket skall vara av koppar, brons eller rostfritt stål".

## 4:o Till kapitel "Bestämmelser för segelmätning"

Strykes: "Förtriangelns bas, mätt längs topp av däck från förkant av mast till det ställe, där fockstaget vid förlängning i rät linje skär topp av däck, 2,00 m".

Ersättes med: "Förtriangelns bas, mätt längs topp av däck från förkant av mast till det ställe, där fockstaget vid förlängning i rät linje skär topp av däck, 2,00 m. Om masten går genom däck, mätes förtriangeln med masten mitt i masthålet".

## Förlikningsavtalet mellan Tord Sundén och Svenska Seglarförbundet

Svenska Folkbåtsförbundet har från Svenska Seglarförbundet erhållit en kopia av det förlikningsavtal som den 31 mars 1966 slöts mellan Seglarförbundet och ingenjör Tord Sundén. Här följer en kortfattad resumé av de viktigaste punkterna i avtalet.

År 1962 anhänggjorde Tord Sundén talan vid Rådhusrätten i Stockholm mot Svenska Seglarförbundet, varvid han yrkade att det måtte fastställas att han vore innehavare till rättigheterna till ritningarna till Nordiska Folkbåten.

För att undvika ett dyrbart fortsatt processande träffades år 1966 ett förlikningsavtal med sammanlagt nio punkter, av vilka de viktigaste är följande.

Tord Sundén avstår från alla ekonomiska anspråk på såväl de nordiska som konverterade folkbåtar som byggts före den dag avtalet trädde i kraft.

Efter denna dag får Tord Sundén från Förbundet en ersättning på 175:— kronor för varje ritningssats som säljes, oberoende om båten klassas eller ej.

En ritningssats berättigar köparen att bygga endast en folkbåt.

Om avsevärda förändringar i penningvärdet skulle inträffa, kan ersättningsbeloppet ändras i proportion därtill.

Tord Sundén får rättighet att på alla nya ritningar utsätta sin signatur och samma datering som på de ursprungliga ritningarna.

## KÖPES

Hårdvinställ och stormställ i dacron.

Svartz F 186, 0752/104 84.

## Folkbåtsspinnakerns vara eller inte vara

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

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

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

N. E.

## Ett ord på vägen för gast ombord i kappseglingsbåt

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

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

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

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

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

Sven Holm

# SM för folkbåtar 1967 i Sundsvall

Den tredje svenska mästerskapstävlingen för folkbåtar hade anförtrötts åt det 90-årsjubilerande Sundsvalls SS som med sin ordförande O. Sjölen i spetsen under ett helt års tid hade lagt ner stora ansträngningar på förberedelserna. Som lön för mödan kunde Segelsällskapet inregistrera en verklig fullträff både i fråga om arrangemang, väderleksför-

hållanden och själva tävlingarna. Det var också ett glädjande stort antal båtar som kom till start, 36 st., från alla delar av vårt land.

Seglingarna ägde rum måndagen den 17 juli—onsdagen den 19 juli med två "kör" de båda första dagarna och ett på onsdagen. En segling fick räknas bort.

## DELRESULTAT

### 1:a seglingen (3—4 sekundmeter):

1. Mathilda, R. Udén, GFK,
2. Minerva, K. Wikman\*, GFK,
3. Tyvärr, H. Denkert, SuSS.

### 2:a seglingen (2—3 sekundmeter):

1. Ci-Ci, S. Bertze, USS,
2. Amica, G. Canbäck, VSS,
3. Minerva, K. Wikman\*, GFK.

### 3:e seglingen (ökning från 3—8 sekundmeter):

1. Ci-Ci, S. Bertze, USS,
2. Mayett, W. Svensson, VSS
3. Friendship, B. Lapidus, StSS.

### 4:e seglingen (10—11 sekundmeter):

1. Amica, G. Canbäck, VSS,
2. Chérie III, A. Isberg, GYC,
3. Violetta, G. Olsson, KaSS.

### 5:e seglingen (10—12 sekundmeter):

1. Chérie III, A. Isberg, GYC,
2. Violetta, G. Olsson, KaSS,
3. Mayett, W. Svensson, VSS.

\* Rorsman L. Bergqvist.

Slutresultatet blev att en av folkbåtsklassens allra yngsta kappseglare, Göran Canbäck från Stockholm, tog hem en strålande seger med fem poäng till gođo på närmaste konkurrent, L. Bergqvist från Göteborg. På tredje plats, endast en poäng efter tvåan, kom ännu en stockholmare, Willy Svensson.

Som framgår av resultatlistan var det

våra båda största städer Stockholm och Göteborg som helt dominerade toppen. Stockholmarna kapade åt sig första och tredje plats men med tanke på att göteborgarna fick in fyra båtar bland de tio bästa kan man våga ett vad på att de blir svårslagna på sitt eget "västkustvatten" under sommarens SM-seglingar.

## RESULTATLISTA FRÅN SM 1967

1. Amica, Göran Canbäck, VSS	4, 2, (10), 1, 4	11 poäng
2. Minerva, Klas Wikman*, GFK	2, 3, 6, 5, (10)	16
3. Mayett, Willy Svensson, VSS	7, 5, 2, (8), 3	17 »
4. Violetta, Göran Olsson, KaSS	6, 9, (11), 3, 2	20 »
5. Ci-Ci, Sten Bertze, USS	(32), 1, 1, 10, 12	24 »
6. Mathilda, Roland Udén, GFK	1, (23), 15, 9, 5	30 »
7. Tosca, Sven Lundquist, GFK	8, (15), 12, 4, 6	30 »
8. Chérie III, Arne Isberg, GYC	11, 17, (37), 2, 1	31 »
9. Tyvärr, Henry Denkert, SuSS	3, 4, 13, 12, (17)	32 »
10. Josefin, Bo Haglund, GSS	18, (31), 7, 6, 7	38 »
11. Friendship, Bertil Lapidus, StSS	13, 7, 3, 16, (28)	39 »
12. Rista, Halvar Eriksson, SuSS	(16), 16, 5, 7, 13	41 »
13. Adeli, Christer Egnell, KSSS	15, (21), 8, 11, 9	43 »
14. Pladask II, Nils Holmberg, NSS	(17), 10, 4, 14, 16	44 »
15. Pierina, Rune Urbäck, LiSS	12, 8, (20), 15, 15	50 »
16. Sofia, Sven Holm, VSS	10, 19, 14, (21), 11	54 »
17. Tekla, Bengt Eklund, SuSS	19, 6, 18, 13, (26)	56 »
18. Mamsell, Karl Gösta Junström, LiSS	(24), 12, 9, 20, 20	61 »
19. Askungen II, Hans o. Sven Asklund, GäSS	5, 20, (41), 23, 18	66 »
20. Olivia, Sten Liliequist, SuSS	14, 11, (26), 19, 24	68 »

\* Rorsman L. Bergqvist.

N. E.

## Resultat från två större seglingar i Blekinge och östra Skåne 1967

### Karlskrona SS:s högtidsseglingar den 2 juli 1967 i Karlskrona. 10 deltagare, 3 seglingar.

1. Violetta, G. Olsson, Karlshamns SS, 1, 1, 1
2. Slaghöken, Br. Johansson, Karlskrona SS
3. Ylva, T. Johansson, Kalmar SS
4. Conzuela, I. Persbeck, Karlskrona SS
5. Malin, B. Ulvsbäck, Karlskrona SS

### Hanöregattan den 5—9 juli i Ähus.

Arrangör: Christianstads SS. 25 folkbåtar. 4 seglingar.

1. Violetta, G. Olsson, Karlshamns SS, 1, 4, 3, 2
2. Muu, H. Borgström, Karlshamns SS
3. Ylva, T. Johansson, Kalmar SS
4. Slaghöken, Br. Johansson, Karlskrona SS
5. Vixon II, R. Clemensson, Ronneby SS

# Från Göteborgs horisont

År 1967 var året då Göteborgs Folkbåtsklubb fyllde 20 år och denna remarkabla händelse tilläts naturligtvis ej att passera obemärkt. Sälunda arrangerades förutom sedvanliga seglingar om DM och Rorsmanspokalen även en speciell Jubileumsregatta. Vidare var det ordinarie höstsammanträdet utökad med en storstilad Jubileumsfestlighet. Men låt oss granska evenmangen i den ordning de drabbade klubbens drygt 200 tappra seglarentusiaster.

## DM

Distriktsmästerskapet avhölls den 5 och 6 augusti på havsbanan vid Riseberget och hade samlat rekorddeltagande för detta evenemang, 38 st. båtar. De senaste två åren har fader Aeolus varit helt avogt inställd mot DM-segling för folkbåtar på Västkusten och levererat de mest nyckfulla vindar men till årets seglingar hade uppenbarligen även han kommit på jubileumshumör ty på årets DM-vindar finns föga att klaga.

Lördagens seglingar gick i god bris med relativt hög sjö medan söndagen gav en frisk, fräsande västan på ca 12 m/s med tillhörande grov sjö.

Efter lördagens seglingar ledde Leif Bergqvist relativt klart men i den friska söndagsvinden visade Lars Hesslind verkliga kämpatag och efter fyra genomförda seglingar visade sig dessa båda ha erhållit exakt samma placeringar. Två mästare korades följaktligen, endast en hade verkat lite småsnålt i jubileumstider.

Huvudparten av DM-deltagarna brukar mellan lördagen och söndagen övernatta på Kungsö och i år utspelades där i den vackra lördagskvällen en formidabel fotbollsmatch vid strandkanten, rorsmän mot gästar. Tagen var hårda, mycken prestige stod på spel. Några frid-

fulla campare hade varit oförsiktiga nog att slå upp sina tält på "fotbollsplanen" och deras boningar var vid upprepade tillfällen nära att nedskjutas. Genom att rorsmännen till slut lyckades vinna med uddamålet och gastarna således fick vad dom förtjänade avvärjdes antagligen ett antal myteriförsök inför söndagens seglingar.

## Jubileumsregattan

Jubileumsregattan gick av stapeln vid Långedrag mitt i högertrafikomläggningen, d. v. s. den 2 och 3 september. Två seglingar avgjordes på lördagen och en på söndagen. 42 st. båtar hade mött upp till dessa seglingar som torde gå till folkbåtshistorien som några av de mest dramatiska och vindfyllda i båtens historia, helt värdiga ett jubileum.

Det började så lovande med en lagom vind vid första seglingens start men ganska snart friskade vinden till över 15 m/s och dramatikerna med trasiga riggar och skörade segel tog sin början. I andra seglingen då vinden friskt ytterligare lades banan så att båtarna efter start erhöi en läns till första märket och efter rundning kryss i motsatt riktning. Den rundning som här utspelades sig i den mycket kraftiga vinden då alla båtarna skulle runda märket praktiskt taget samtidigt och då de som rundat och börjat kryssa möter de som ännu ej rundat, torde ge även den lugnaste folkbåtsseglare mardrömmar ännu mitt i vintern. Att beskriva allt som hände i denna röra av båtar, vind och vågor skulle troligen kräva ett antal hyllmeter men det mest dramatiska måste dock nämnas. En båt rände med full fart rakt in i sidan på en annan i en ytterligt komplicerad situation. Ett stort hål blev följderna och endast genom stora ansträngningar lyckades man förhindra att

den påseglade båten sjönk. Vid närmaste strand sattes den på grund.

På söndagen hade vinden friskt ytterligare och endast 14 av ursprungligen 42 båtar ställde upp. Flera mastbrott och andra haverier inträffade och totalt skördade seglingen 8 st. master och ett oräkneligt antal små haverier.

Seglingarna blev en suverän uppvisning av Per Olof Carling med besättning. Medan konkurrenternas master ramlade runt omkring honom som furor i ett norrländskt skogshuggarläger forsade han oemotståndligt fram till en solklar sammanlagd seger.

## Folkbåtsregattan

Söndagen den 17 september var det så dags för säsongens sista stora kappseglingssamling, Folkbåtsregattan om Rorsmanspokalen vid Långedrag. 44 st. båtar hade mött upp och de fick vara med om en ur vindsynpunkt acceptabel första segling medan vinden tyvärr konstade till under den andra. Dels var den svag men vad värre var den skrotade så att ingen riktig kryss erhöi.

Jämnast och bäst denna dag var Roland Udén vilket gav en god illustration till charmen med den stora folkbåtsflottan på Västkusten. Båtarna är mycket jämna, olika segrare koras vanligen vid de olika stora kappseglingsevenemangen.

## Höstsammanträdet

Den 10 november var det så inbjudet till ordinarie höstsammanträdet vilket sammankopplades med jubileumsfesten. De stadgeenliga ärendena klubbades på ny rekordtid, festen väntade ju, och det mest remarkabla var fastställandet av 1968 års medlemsavgift, som blev exakt densamma som vid klubbens startande och som i alla tider hittills, nämligen 5 riksdaler. Nämn något annat än medlemskap i Göteborgs folkbåtsklubb där

ingen kostnadsökning slagit igenom på 20 år!

## Jubileumsfesten

Jubileumsfesten blev den verkliga höjdpunkten och avslutningen på 1968 års intensiva folkbåtssång. Drygt 80 herrar och damer med intensiv jubileumsglöd i blicken hade mött upp. Där var klubbens förste ordförande Wille Hellman med fortseglande maka Margot, där var Axel Arneklev i spetsen för de gamla kappseglingens rävarna och där var hela kadern av dagens manliga och kvinnliga folkbåtsentusiaster.

Klubbens nuvarande ordförande Tore Wikman svingade bägaren och hälsade välkommen. I raden av gratulanter som önskade överlämna gåvor till Jubilarerna kunde endast en person upptäckas, nämligen en representant för gastarnas fackförening.

Denne garvade fackföreningsboss talade om gångna tiders folkbåtsseglingar så att inget öga förblev torrt — av skrott — varefter han överlämnade gåvan, ett porträtt av nuvarande ordföranden som tillika varit även fackföreningspampens rorsman. Tavlan avtäcktes under värdiga former och ackompanjerat av auditoriets beundrande sus. Tills någon, likt pojken i "Kejsarens nya kläder" utbrast: "Men det är ju en gris!" Och sannerligen var det inte en gris.

Festkommittén hade dagen till ära skaldat en Vikingadrapa om medlemmars liv och leverne på äkta versfötter och under motto: "Sann humor är den som går ut över andra". Och nog skratades det alltid. Knappt hade man fått skratmuskulerna till ro förrän det var dags för nästa omgång: ett mästertligt tal till kvinnan av Banjo-Lasse Hesslind.

Därefter trädde dansen till sena timmen interfolierad av prisutdelningar för säsongens seglingar.

Se, det var ett Jubileumsår!

Leif Bergqvist



Resultat från FOLKBÅTSREGATTAN om RORSMANSPOKALEN  
den 17/9 1967.

Plac.	Båtname	Rorsman	Poäng
1	Mathilda	Roland Udén	2+ 2 = 4
2	PePe	Leif Bergqvist	1+ 4 = 5
3	Bolero	P. O. Carling	8+ 3 = 11
4	Thilda	Anders Fridén	4+ 9 = 13
5	Passad	Anders Bergman	7+ 8 = 15
6	Tatjana	Erik Werner	9+ 7 = 16
7	Albatross III	Roger Söderström	3+15 = 18
8	Petra	Göran Nilsson	15+ 6 = 21
9	Ann II	Lars Linder	10+12 = 22
10	Flamingo	Kaj Thorén	5+21 = 26
11	Wilma	Mogens Willumsen	18+10 = 28
12	Viola	Ralf Hultman	12+16 = 28
13	Nirak	Lars Netler	6+24 = 30
14	Extrem	Jarfelt/Claesson	17+13 = 30
15	Gipsy	Reine Engelin	29+ 5 = 34
16	Minerva	Klas Wikman	20+18 = 38
17	Promillan	Bröd. Millbourn	13+29 = 42
18	Susanna	Christer Harling	33+11 = 44
19	Rapallo	Tomy Janson	30+14 = 44
20	Mizz Erabelle	Lars Hesslind	u+ 1 = 46

Resultat av Göteborgs distrikts DM i folkbåtssegling  
den 5 och 6/8 1967.

Plac.	Båtname	Rorsman	Poäng
1	Mizz Erabelle	Lars Hesslind	3+(5)+1+2 = 6
2	PePe	Leif Bergqvist	2+1+3+(5) = 6
3	Viola	Ralf Hultman	7+(35)+2+1 = 10
4	Bolero	P. O. Carling	1+(14)+9+3 = 13
5	Sjöbjörn	Leif Andersson	9+4+(17)+4 = 17
6	Thilda	Anders Fridén	12+2+4+(u) = 18
7	Hast	Sverring/Sjöström	5+3+10+(u) = 18
8	Extrem	Lennart Claesson	8+11+5+(u) = 24
9	Sassa II	Christer Åhrén	(24)+12+7+6 = 25
10	Tosca	S. A. Lundquist	(23)+8+8+11 = 27
11	Ann II	Lars Linder	(17)+17+6+9 = 32
12	Minerva	Klas Wikman	13+(23)+13+7 = 33
13	Albatross III	Roger Söderström	10+6+18+(u) = 34
14	Susanna	Christer Harling	14+15+(15)+8 = 37
15	Joppe II	Rolf Karlander	(29)+18+11+10 = 39
16	Saabiten	Bengt Quist	26+13+(u)+13 = 52
17	Nirak	Lars Netler	(35)+28+16+12 = 56
18	Filur	Hans Pernvik	31+22+14+(u) = 57
19	Cherie III	Arne Isberg	18+7+u+(u) = 64
20	Charm IV	Lennart Berg	15+10+u+(u) = 64

Resultat av Göteborgs Folkbåtsklubbs JUBILEUMSREGATTA  
den 2 och 3/9 1967.

Plac.	Båtname	Rorsman	Poäng
1	Bolero	P. O. Carling	1+ 1+ 2 = 4
2	Passad	Anders Bergman	2+ 5+ 7 = 14
3	Mathilda	Roland Udén	4+11+ 1 = 16
4	Raff II	Håkan Lindqvist	10+ 2+ 5 = 17
5	Viola	Ralf Hultman	5+ 9+ 4 = 18
6	Charm	Lennart Berg	7+ 6+11 = 24
7	Fiorina	Lennart Röök	19+ 3+ 3 = 25
8	Minerva	Klas Wikman	9+12+ 9 = 30
9	Vagabond	Stig Ahlberg	18+10+10 = 38
10	Våghals	Leif Lehman	31+14+12 = 57
11	Cherie	Arne Isberg	13+ u+ 8 = 63
12	Varg	Kjell Andersson	15+ 8+ u = 65
13	Thilda	Anders Fridén	17+ 7+ u = 66
14	Giggi II	Jörgen Lindström	23+ 4+ u = 69
15	Ann II	Lars Linder	16+ d+ 6 = 69
16	Wilma	Mogens Willumsen	12+16+ u = 70
17	Albatross III	Roger Söderström	14+15+ u = 71
18	Hast	Sverring/Sjöström	3+ u+ u = 87
19	Sassa II	Christer Åhrén	30+17+ u = 89
20	Extrem	Jarfelt/Claesson	6+ u+ u = 90

Poängsegling om Österbergs  
vandringspris inom Stockholms-  
regionen 1967

För att stimulera till ett flitigare deltagande i tävlingar har vi inom Stockholms-området en poängtävling som sträcker sig över hela året och där första plats i en tävling ger samma poäng som antalet prisplacerade båtar, andra plats detta antal minus en etc. Summan av de åtta bästa resultaten räknas.

RESULTAT:

1.	Mayett, Willy Svensson	37 poäng
2.	Friendship, B. Lapidus	23 »
3.	Amica, G. Canbäck	22 »
4.	Ci-Ci, S. Bertze	18 »
5.	Mabris, S. Sundin	17 »
7.	, P. Jensing	9 »
7.	Snusse, E. Irenmark	9 »
8.	Sofia, S. Holm	6 »

N. E.

DM-seglingar för folkbåtar  
i Småland 1967

Tävlingarna om årets DM-mästerskap i Småland ägde i år rum lördagen och söndagen den 9—10 september i SS Vikingarnas regi. Det var tyvärr svaga vindar, varför seglingarna blev ganska chansiga. Smålandsmästare blev inte oväntat den från en mängd stortävlingar rutinerade Ture Johansson på Ylva, som med den fina serien 1, 1, 2, 1, av vilka 2:an fick räknas bort, fick en värdig avslutning på en lyckosam säsong.

SLUTRESULTAT:

1. Ylva, Ture Johansson
2. Kicki, Jan Cederblad
3. Morgonrodnad, Ivar Ahlgren
4. Eva, Bernt Nilsson
5. Slabang, Ingemar Kihl

N. E.

## Skånes DM för Folkbåtar i Simrishamn

Detta ägde rum i Simrishamn den 4 och 5 augusti 1967.

Under idealiska väderleksförhållanden samlades ett 16-tal båtar vid startlinjen från olika platser i Skåne. De mest långväga var från Barsebäck och Limhamn, en god dagsetapp till Simrishamn, varför man inte kan klaga på intresset för att om möjligt vinna ett DM. Tur var det att man ännu hade ett par dagar kvar av semestern, men man skulle ju även segla hem, vilket blev ett problem för de mest långväga från, men alla kom lyckligt hem efter ett par härliga seglar-dagar.

Östersjön, som kan vara ett blåsig hav, visade sig från sin bästa sida och hade dagarna till ära klätt sig i sin vackraste skrud. Simrishamns SS hade också gjort sitt bästa för att på ett lyckat sätt kunna genomföra seglingarna, vilket också uppskattades efter seglingarnas slut av seglarna.

Banan var av olympisk typ cirka 10 d/m och seglades motsols. Fyra seglingar genomfördes varav de tre bästa räknades. De fyra seglingarna följdes från land av en talrik publik, som hade god kontakt med seglingsnämnden och kunde följa med vad som hände på banan, även om man hade större intresse för hemmabåtarna vilket var naturligt.

De fyra seglingarna bjöd på spännande moment och skiftande placeringar både på banan och i mål.

Då inga protester förelåg kunde man fort övergå till prisutdelningen, efter ett vällyckat skånskt DM 1967.

Prislistan fick följande utseende:

- 1:a och distriktsmästare Bertil Lindahl, Limhamn
- 2:a Gösta Remaeus, Limhamn
- 3:a Gunnar Olsson, Limhamn
- 4:a Nils Öberg, Limhamn
- 5:a Nils Tuve, Simrishamn
- 6:a Eric Olsson, Limhamn

Forss

## De internationella stadslags-seglingarna i folkbåt 1967

Lagkappseglingarna i folkbåt som tidigare har gått i Göteborg under flera år var 1967 förlagda till Helsingfors, dit tre förhoppningsfulla svenska lag styrde kosan i början på juni för att ta upp kampen med två finska lag från städerna Helsingfors och Borgå. Svenskarna var Leif Bergqvist och Per Olov Carling från Göteborg, Göran Canbäck och Willy Svensson från Stockholm samt Nils Holmberg och Folke Johansson från Nynäshamn.

Enligt bestämmelserna hade seglarna rättighet att använda egna segel men fick segla utlottade båtar inklusive gas-tar. Båtmaterialiet var mycket bra.

Lördagen den 10 juni var det två seglingar och på söndagen en. Med undantag av den första lördagsseglingen då vindstyrkan var 5—7 sekundmeter var vindarna tyvärr mycket dåliga, mellan bleke och ca 2 sekundmeter.

### RESULTAT:

1. Stockholm 46 1/4 poäng
2. Helsingfors 33 poäng
3. Nynäshamn 28 poäng

### Individuella resultat:

1. Willy Svensson 25 1/4 poäng
2. Leif Bergqvist 24 1/4 poäng
3. Göran Canbäck 23 poäng

## Arkösundsregattan och Skärgårdssegling

### Resultat från Arkösundsregattan:

1. R. Danielsson, Linköping
2. O. Svensson, Linköping
3. L. Nilsson, Norrköping

### Resultat från Skärgårdsseglingen:

1. A. Bernodt, Norrköping
2. I. Fredriksson, Linköping

## DM för folkbåtar i Stockholms-regionen

Det var inalles 19 båtar som hade anmält sig till DM-seglingarna för folkbåt för Ostkusten, som ägde rum lördagen och söndagen den 18—19 juni i segelsällskapet Vikingarnas regi på Lilla Värtan med förläggning på deras trivsamma klubbholme.

Av de 16 båtar som startade var samtliga utom två från Stockholm. De båda övriga kom från Uppsala och Trosa och fick i de på försommaren förhärskande svaga vindarna under både dit- och

hemresan rikliga tillfällen att jämföra seglingens och motorbåtsåkandets resp. för- och nackdelar.

Vädret var strålande båda dagarna med sol och värme och med utmärkta vindar på lördagen men betydligt svagare på söndagen. Uppsalabon Sten Bertze på Ci-Ci lyckades vinna lördagens båda seglingar med säker marginal, var-efter han på söndagen bara hade att bevaka sin placering för att kunna ta hem sitt första DM i denna klass. Tvåa blev W. Svensson på Mayett och trea den blivande SM-segraren G. Canbäck på Amica.

N. E.

### RESULTAT:

1. Ci-Ci, S. Bertze, USS, 1, 1, 3
2. Mayett, W. Svensson, VSS, 2, 6, 2
3. Amica, G. Canbäck, VSS, 4, 3, 5
4. Friendship, B. Lapidus, SSS, 7, 4, 1
5. Mabrise, I. Sundin, GSS, 5, 2, 6
6. Loss, K. Engvall, KSSS, 3, 11, 8
7. Snusse II, E. Ivenmark, SBK, 14, 5, 4
8. Fridens Lilja, S. Johansson, VSS, 8, 8, 11
9. Tingeling, A. Hallberg, GSS, 6, 14, 7
10. Sofia, S. Holm, VSS, 10, 7, 10

## Kappseglingen om Ostsee Gold Pokale för nordiska folkbåtar 1967

Seglingen om denna pokal ägde rum i Trawemünde i början av augusti månad och hade samlat ett 30-tal deltagare. I seglingen deltog 10 st. danskar och 2 st. svenska båtar, av vilka den ena var F.S. 625, Carl Åke Marksell från Hälsinborg, och den andra F.S. 579, Bertil Eriksson från Limhamn. Flertalet var naturligtvis tyskar.

Resultatet av seglingen blev att Danmark åter vann pokalen genom Bröderna Hjort tillhörande K.A.S. Köpenhamn.

A. Forss

## Bestämmelser för Ostkustens Folkbåtsklubbs pris för långfärdssegling i Nordisk Folkbåt

Folkbåtsförbundet uppsätter årligen från och med 1968 pris för väl genomförd långfärdssegling, utan samband med kappsegling, att efter Styrelsens bedömning tilldelas därav förtjänt medlem.

Vid prövningen tages hänsyn till samtliga kända faktorer, som kunna påverka bedömningen av värdet av den utförda seglarprestationen. Loggboksutdrag som bestyrka lämnade uppgifter om utförd segling kunna av Styrelsen infordras.

Ansökan om priset skall vara Styrelsen tillhanda före den 15 oktober, seglings-året.

# En snabbrepetition av de viktigaste kappseglingsreglerna

Under den gångna säsongen har man än en gång kunnat konstatera att regelkunskapen och regelätlydnaden bland folkbåtsseglarna har varit mycket förnämlig och den tid är väl nu definitivt förbi när man i kappseglingsreferat kunde läsa om folkbåtarnas dåliga segelmoral. Men vad som är bra kan givetvis bli bättre och jag tänkte därför inför den kommande säsongen försöka friska upp kunskaperna en smula, i varje fall i fråga om de viktigaste reglerna.

Alla vet vi ju att regelsamlingen är uppdelad i sex delar, bland vilka den utan tvekan viktigaste är del IV som handlar om de regler som överhuvudtaget gör det möjligt för båtarna att manövrera i närheten av varandra på en kappsegling. Men även del I, **Definitionerna**, måste man kunna nästan utantill, eftersom det ju är meningslöst att studera de övriga reglerna ifall man inte vet vad de definitioner betyder som man möter i så gott som varje regel.

Del II berör seglingsnämndens befogenheter och åligganden och den skall jag därför endast snudda vid. Man kan dock aldrig för ofta tjata om hur viktigt det är att läsa seglingsföreskrifterna ordentligt. Märk väl att muntliga instruktioner får ej förekomma, ifall det inte särskilt framhållits i de skriftliga föreskrifterna. Om det vid starten avges två ljudsignaler, betyder det alltid allmän omstart. Målgången skall alltid ske från sista märket — man får alltså ej runda ett målmarke och gå i mål "från baksidan". Om det blir allmän omstart, skall samtliga startsignaler ges på nytt och om inte annat förekrives i seglingsföreskrifterna ges den nya varningssignalen fem minuter efter den avbrutna starten. Det är naturligtvis väldigt viktigt att man känner till denna föreskrift

även på startbåten, så att inte den nya starten kommer på fel tid, något som tyvärr händer ibland.

Del III handlar om båtägarens ansvar för att båten uppfyller bestämmelserna ifråga om t. ex. barlast, utrustning m. m.

Del IV är, som förut framhållits, den viktigaste delen. Den behandlar seglingsreglerna vid skärande kurser. Den är i sin tur uppdelad i fem avdelningar: Avdelning A — Alltid gällande regler, B — Regel vid olika halsar, C — Regler vid samma halsar, D — Regler vid byte av halsar, E — Undantagsregler.

Bland Alltid gällande regler kan särskilt den s. k. gentlemannaregeln 33, Att utgå ur kappsegling, framhållas. Om man inser att man begått ett tydligt regelbrott vid ett försök att vinna en fördel gentemot en annan båt, t. ex. om en babordsbåt på kryssen tvingar en styrbordsbåt att ändra kurs, är det självklart att man skall utgå.

Regel 36, Styrbordsregeln, är egentligen mycket enkel, något som inte hindrar att man ofta bryter mot den, särskilt vid lovartsmärket efter en kryss. En kappsegelare borde egentligen ha en tavla i ruffen, där det med stora bokstäver stod följande ord:

IFALL TVÅ BÅTAR SEGLAR FÖR  
OLIKA HALSAR, SKALL BABORDS-  
BÅTEN (med tre sällsynta undantag)  
ALLTID HÅLLA UN DAN FÖR  
STYRBORDSBÅTEN.

Undantag är: 1. En båt som återvänder efter att ha startat för tidigt skall hålla undan för alla andra båtar. 2. När två båtar för öppen vind och för olika halsar skall runda ett marke, skall en yttre styrbordsbåt ge en inre babordsbåt plats vid märket. 3. När två båtar för öppen vind och för olika halsar skall runda ett marke, får en inre styrbords-

båt ej — genom att stå på — hindra en yttre babordsbåt att gippa och inta tillbörlig kurs på det nya benet.

Regel 39 — Att segla lägre än tillbörlig kurs efter starten, är en regel som man i stridens hetta lätt glömmer bort. Om man seglar för öppen vind, får man ej segla lägre än tillbörlig kurs, ifall man befinner sig på ett avstånd av mindre än tre båtlängder från en läbåt eller från en båt som kommer akterifrån och försöker passera i lä.

Regel 40 — Båt med rätt till väg lovar före starten. Alla vet att man före starten endast får lova långsamt, i motsats till efter starten då man ju har rätt att "slänga upp" båten blixtnabbt om man så önskar. Vidare får vi även denna sommar endast lova ifall rorsmannen på lovartsbåten befinner sig akter om vår mast. Sommaren 1969 är det däremot meningen att denna regel skall ändras så att man får lov att lova så snart man fått överlapp på lovartsbåten. Då blir det inte roligt att ligga i lovartsposition och driva ner utefter linjen strax före skottet — i varje fall inte om 1-minuts-regeln gäller.

Regel 42 — Rundning eller passering av märken eller hinder. Som jag förut sagt så är det just vid rundningen av märken efter ett kryssben som fortfarande många syndar mot styrbordsregeln antingen av okunnighet (när man ropar "plats för märket", eller i desperation när en babordsbåt möter en lång rad styrbordsbåtar strax före rundningen). När man kryssar skall man komma ihåg att vid ett marke gäller precis samma regel beträffande styrbord och babord som om man befunne sig ute på banan. Den nya bestämmelsen om att man endast har rätt att begära plats vid ett marke ifall man har fått överlapp innan den främre båten har kommit på ett avstånd av två båtlängder från märket, har glädjande nog fungerat utmärkt. En sak som man bör tänka på i det här sammanhanget är att man, särskilt i

tvivelaktiga fall, bör göra anrop vid ett marke för att tala om att man har fått överlapp. Detta för att man vid ett ev. protestfall skall kunna påkalla hjälp av vittnen.

I del V, Andra seglingsregler, finns det en regel, 49, **Ärlig (fair) segling**, som ofta åberopas vid protestfall. Man har väl därvid fastnat för den första meningen i regeln, att "båt skall försöka vinna kappsegling genom ärlig segling, överlägsen fart och skicklighet etc." och glömt bort den sista meningen att "båt kan diskvalificeras enligt denna regel... endast om ingen annan regel är tillämplig." Jag tror inte att en nationell myndighet någonsin har diskvalificerat en båt med hänvisning till denna regel.

Del VI — **Protester, diskvalificering och besvär**. Det är väl ingen tvekan om att det skulle innebära en stor lättnad för alla parter, både för kappsegelaren själv, för seglingsnämnden och för besvärsnämnden, ifall reglerna i denna del noggrant följdes. Bara för att ta ett exempel kan man fråga sig hur många protester som har avisats bara därför att segelaren har nonchalerat bestämmelsen att han skall sätta en protestflagga snarast möjligt. Vid en protest skall man ha följande i minnet:

1. Sätt protestflagga (ej näsduk, handduk eller liknande) snarast möjligt.

2. Försök underrätta den båt som man protesterar mot att protest kommer att inges.

3. Inlämna en skriftlig protest senast två timmar efter det man kommit i land.

Seglingsnämnden skall därefter kalla till förhandling snarast möjligt. En segelare har rätt att fordra att denna förhandling försiggår på ett korrekt sätt, enligt de anvisningar som finns i slutet av regelboken. Särskilt bör framhållas att seglingsnämnden bör föra ett utförligt protokoll där alla fakta nogg. anges.

Diskvalificering utan förhandling får endast förekomma i två fall, nämligen ifall en båt underlåter att starta eller gå

## Böcker om kappseglingens teori

Det kan måhända vara så att man "kan lyckas i affärer utan att anstränga sig" men detta förhållande gäller, som vi väl alla noggsamt erfarit, absolut inte i kappsegling. För att nå toppen där fordras det stora uppoffringar både i fråga om pengar, tid och krafter. När man talar med toppseglare, visar det sig att de allra flesta har lagt mycken möda även på att studera kappseglingens teori. Tyvärr är det ju så att det inte finns någon utförlig svensk litteratur på detta område. Däremot finns det en mängd utmärkta utländska böcker, framför allt amerikanska och tyska. Bland de amerikanska kan nämnas "On sailing" av Cornelius Shields, "Race your boat right" av Arthur Knapp Jr., "Succesful yacht racing" av C. Stanley Ogilvy och "Sailing to win" av Robert N. Bavier Jr.

i mål på rätt sätt. Inga andra domslut får göras ute på banan, inte ens om hela protestkommittén har sett det påstådda regelbrottet.

Ifall en båt anser att den blivit felaktigt diskvalificerad har den möjlighet att vända sig till Svenska Seglarförbundets regelkommitté med ett besvär. Vilka uppgifter som skall lämnas vid besvär står också i regelsamlingen.

Detta var en mycket yttlig "skumning" av några viktiga regler. Jag skulle vilja uppmana alla kappseglare och naturligtvis särskilt dem som vill försöka att nå toppen att noggrant studera reglerna. Den tid och kraft som man anslår däråt får man igen med riklig ränta när man råkar in i svåra situationer under en kappsegling. Som jag har framhållit förut, blir jag enbart glad ifall någon ringer eller skriver till mig för att diskutera någon regel fråga. Telefonnumret är 0156/120 05 och adressen Apoteket, Trosa. N. E.

Bland de tyska "Taktik des Regattasegelns" och "Schnell segeln — schneller als die anderen" av Joachim Schult.

För ett par år sedan kom det ut ännu en engelskspråkig bok i detta ämne, "Sailing theory and practice" av den polskfödde C. A. Marchaj. Han hade under en lång tid möjlighet att vid universitetet i Southampton studera hur segelbåtar uppförde sig i en 27 meter lång vattentank utrustad med förnämliga elektroniska mätinstrument.

Boken som är försedd med inte mindre än 335 teckningar och foton är utan tvekan den grundligaste och mest genomarbetade av samtliga men tyvärr samtidigt mycket svåräst på grund av alla sina engelska fackuttryck och sina hundratals kraftparallogram, kurvor och formler. Huvuddelen av boken behandlar de krafter som driver fram en segelbåt under skiftande förhållanden.

Ett kapitel som jag tror skulle särskilt intressera Folkbåtsnyttas läsare handlar om friktionsmotstånd mellan båtskrovet och vattnet. Här får man för första gången svart på vitt på hur viktigt det är med en slät botten. I lätt vind kunde man mäta en skillnad i fart mellan en båt med slät botten och en med skrovlig som uppgick till inte mindre än 0,27 knop. Vid experimenten framgick det också att utefter den främre femtedelen av undervattensskroppen rör sig vattenpartiklarna parallellt med båtytan och att denna rörelse når ända in till själva ytan under det att akter därom ett mycket tunt vattenskikt liksom "klibbar fast" vid botten och följer med båten i dess rörelse. Av detta framgår att det inte är lika viktigt att ytan är slät akteröver. En annan iakttagelse som man gjorde vid experimenten i vattentanken var att ju slätare den främre delen var desto längre akteröver fortsatte det parallella vattenflödet utefter botten, desto mindre blev ytan med "fastklibbat" vatten och desto mindre blev friktionsmotståndet. N. E.

## Senaste nytt från regelfronten

Jag har alldeles nyss genom vänligt tillmötesgående från Svenska Seglarförbundet erhållit en från I.Y.R.U. i London direkt anländ skrivelse, vari man meddelar att man avser att i 1969 års regler för första gången i reglernas historia införa en graderad bestraffning vid regelbrott och vari man uppmanar Förbundet att redan under 1968 pröva denna nya regel vid kappseglingar (dock ej vid större regattor).

Man graderar bestraffningarna i tre klasser som man på engelska kallar för A. "Total penalty", B. Major penalty" och C. Minor penalty". "Total penalty" är samma straff som tidigare, nämligen diskvalifikation, och skall utdömas i två fall, nämligen vid ett brott mot regel 49, Ärlig (fair) segling, samt mot regel 51, Att segla banan. Eftersom diskvalifikationer tidigare ytterst sällan utdömts enligt regel 49 och då det numera, sedan systemet med Olympiabanan blivit allt vanligare, endast förekommer få fall med felseglingar av banan, förstår man lätt om att denna regel stadfästes komdet i framtiden att bli mycket ovanligt med diskvalifikationer på kappseglingar.

"Major penalty" betyder att en båt får sin placering försämrad genom ett tillägg av 2/3 av totalantalet startande båtar (höjning av siffran till närmaste jämna nummer) vid ett brott mot regel 36, Styrbordsregeln, samt vid ett brott mot någon regel i del IV före starten.

"Minor penalty" skall utdömas i alla övriga fall och man får då sin placeringssiffra ökad med 1/3 av totalantalet båtar. Att märka är att en beröring av ett märke föreslås bestraffas med det lindrigaste straffet.

## DM för folkbåtar i Blekinge 1967

Årets distriktsmästerskap för folkbåtar i Blekinge avgjordes lördagen och söndagen den 19—20 augusti i Karlshamn i synnerligen varierande vindar, vilka gav lätt- och hårdvindsbåtarna lika chanser. Det var allt som allt fyra seglingar, av vilka en fick räknas bort. Största antalet båtar kom från Karlshamn och det var också Karlshamnseglare som bland 12 båtar fick de fina placeringarna etta, tvåa, trea och fyra. De senaste årens segerherre, Tage Olsson fick i år se sig slagen av tre kompisar från den egna klubben och placerade sig först på fjärde plats. Överlägsen segrare blev Göran Olsson på Violetta, som därmed kunde tillföra sin fina prissamling för året, bl. a. ett fjärde pris från SM, ytterligare en medalj av ädel valör.

### SLUTRESULTAT:

1. Violetta, G. Olsson, Karlshamns SS, 1, 4, 2, 1
  2. Zaritza, B. Kilsäter, Karlshamns SS
  3. Muu, H. Borgström, Karlshamns SS
  4. Komplex, T. Olsson, Karlshamns SS
  5. Vixon II, R. Clemensson, Ronneby SS
- N. E.

Protestförfarandet kommer att bli likadant som tidigare. Men om en båt inser att den begått ett brott mot en regel skall den genast sätta en vit flagga, handduk, näsduk eller liknande, fortsätta kappseglingen samt vid återkomsten till hamnen meddela kappseglingens nämnden att den brutit mot en viss regel. I så fall behövs inget protestförfarande.

N. E.