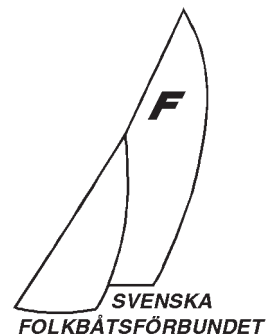


Folkbåtsnytt

NYHETSBREV FRÅN SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET, SFF • NO 1/APRIL 2019



ORDFÖRANDESPALTEN

Den här ledaren känns lite konstig att skriva. Chefen frågade för någon månad sedan om jag vill åka till Peking på korttidskontrakt. Det lät ju både roligt och smickrande. Så det var bara att packa väskan och åka iväg. Och det har blivit ett riktigt äventyr, både på jobbet och på helgerna. Den enda nackdelen är att det inte finns så mycket vatten i Peking. Alltså inte en båt i sikte. Under OS 2008 gick seglingarna i Pekings hamnstad TianJin. Det kan ju bli ett resmål för en kommande helg. Kanske dyker det upp en 470 eller Laser man skulle kunna få låna.

För några år sedan var det en tysk Folkbåtsseglare som skickade en Folkbåt på renovering till Kina. Tror det blev lyckat, även om det var en stor ansträngning.

Det närmaste annars jag är Folkbåten, är att jag befinner mig i Folkrepubliken Kina (jag vet, den vitsen är litet gammal).

Vintern har varit lugn på Folkbåtsfronten i övrigt. Vi fick ju tidigt upp samarbetsformen för SM vid Rastaholm med Stockholms Segelsällskap och det har rullat på med den äran.

Gamla fina Folkbåtscentralen i Kerteminde har sålts vidare. Denna gång till Haubold yachting, <https://www.haubold-yachting.de>, som också är en tysk leverantör. Vi får se om de är pigare än sin företrädare. Jag har själv inte handlat hos dem, men de ser ut att satsa. Ett nytt Folkbåtsskrov är tillverkat och visat på mässan. Nu väntar vi med spänning på en komplett båt. Annars har det vuxit upp en undervegetation med leverantörer av Folkbåtsdelar. Det är härliga Folkbåtsseglare som kan ta fram det mesta om det skulle behövas. Hör av dig om du behöver kontakter. Om du sitter på en gammal mast från Folkbåtscentralen kan du säkert sälja beslagen till bra pris – annonsera på vår hemsida.



Kappseglarna börjar dessutom ladda för Guldpokalen i Århus, Danmark. Det är ju tänkt att bli ett nytt seglingscenter där. Mycket fina förhållanden utlovas.

När det gäller San Francisco har vi en båt anmäld av två möjliga. Förhandssamställningstiden går ut i månads-skiftet mars/april, men hör av dig om du är nyfiken. Vi kan nog få med en båt till, i så fall.

Jag vill ånyo rikta ett varmt tack till våra sponsorer. Pengarna vi får in går oavkortat till årets SM-seglingar och bidrar till att SM-evenemangen ännu bättre!

Vår bäste Folkbåtsseglare förra året, Hans Hamel, är ny sponsor för sitt Hamel Sails. Det är vi mycket glada och stolta över! Vi har andra bidragsgivare också. Dellenstedts måleri, Stolp-Ekebys träbåtsrenovering och Svenska Sjö hjälper också till att förbättra kvalitén på våra SM-seglingar! Stort tack till er alla!

Hoppas vi ses snart på bryggan!

Hälsningar, DONALD
F-SWE-1358 Sjöjungfrun

Kallelse till SFF:s årsmöte vid SM på Rastaholm, 22-24 aug. Dag och tid meddelas på hemsidan.

1. Mötet öppnas.
2. Val av ordförande och sekreterare för mötet.
3. Mötets behöriga utlysande.
4. Fastställande av dagordning.
5. Fastställande av röstlängd och uppvisande av fullmakter.
6. Val av två justeringsmän.
7. Verksamhetsberättelsen.
8. Ekonomisk redovisning.
9. Disponering av årets vinst/förlust.
10. Revisorernas berättelse.
11. Fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.
12. Budget för innevarande år.
13. Fastställande av medlemsavgift.
14. Val av styrelseledamöter.
15. Val av två revisorer och en revisorssuppleant.
16. Val av valberedning.
17. Kommande seglingar; SM, Guld pokaler, San Francisco, övriga
18. Behandling av inkomna motioner.
19. Övriga frågor – ordet fritt.
20. Mötet avslutas.

KASSÖREN HAR ORDET.

Du som ännu inte har betalat årsavgiften 2018/2019 får med detta utskick en andra påminnelse i form av ett nytt inbetalningskort.

När detta skrivs är det ett 20-tal medlemmar som ännu ej betalat.

Göran Svensson

VI TACKAR VÅRA SPONSORER 2019

Stolp-Ekeby
Träbåtsrenovering



DELLENSTEDTS MÅLERI AB

dellenstedtsmaleri@outlook.com • 0709-22 12 32



"Hos oss får du
vara med och dela
på överskottet"

Josefin, en av våra 247 000 delägare.

 Svenska Sjö

Stödjer svensk segling



Sponsorer till SM 2019

Vi söker nu generösa sponsorer inför 2019. Du som läser detta har kanske en arbetsgivare eller rentav ett eget företag som kan vara intresserad av att bli presenterad i Folkbåtsnytt under året och synas på Förbundets hemsida, kostnaden för detta är endast 3.000 kronor/lår. Vi tar även gärna emot attraktiva nyttosaker som kan vara lämpliga till prisbordet. Tänk kreativt, kanske din gast eller varför inte din granne kan vara en presumtiv sponsor.

Kontakta gärna undertecknad för ytterligare information.

SVANTE SVENSSON

SKÅNE

När medlemmarna i Skånes Folkbåtsflottilj i februarimörkret samlades för årsmöte i Ystads Segelsällskaps klubbhus kunde närvarande folkbåtsentusiaster se tillbaka på 2018 års säsong med arrangemanget Sail Österlen i Simrishamn, ett intensivt arrangemang där såväl SM-regattan Sparbanken Syd Race som Gold Cup genomfördes med stort internationellt deltagande, allt inom loppet av två veckor. Simrishamns Segelsällskap förtjänar som tidigare framhållits all heder av sitt utmärkta genomförande av det omfattande arrangemanget. Sail Österlen medförde att Skåne och därmed flottiljen arrangerörmässigt kom att befästa sin plats i Folkbåtssverige. Flottiljens bästa place-

ringar i regattorna erövrades båda av Wilma SWE 408 med Pontus Johnsson (17 resp. 19), men det var grannarna från Blekingeflottiljen som i resultat-hänseende tydligt visade sina färdigheter. SM-regattan vanns ju av tyske folkbåtsvännen Walther Furthmann, Yacht-Club Strande, varefter Hans Hamel & Co, Karlshamns SS, erövrade SM-tecknen följda av tidigare simrishamnaren Peter Wrahme, Karlskrona SS, och Anders Cederblad, SS Vikingarna, den senare i en båt hemmahörande i Blekinge. Även i Gold Cup-regattan, där Helerup Sejklub genom Søren Kæstel erövrade årets inteckning i Guldpokalen, intog Blekingeflottiljen en särställning bland bäst placerade svenska klubbar;

Karlshamns SS genom Hans Hamel & Co (3), Karlskrona SS genom Peter Wrahme (10) och återigen Karlshamns SS genom Per-Arne Johansson (13), en svit som bröts endast av Vikingarnas SS genom Anders Olsen på tolfteplatsen.

Flottiljens årsmöte avhandlade sedvanliga ärenden och valde funktionärer. Håkan Håkansson hade efter flera år som ordförande med ålderns rätt undanbett sig förnyat förtroende. I hans ställe utsågs undertecknad att axla hans mantel. Styrelsen valdes i övrigt att bestå av Martin Johansson, Lars-Gustav Dahl, Mats Cederholm, Mats Sjöberg och Lars Holmgren. Under Håkans tid som ordförande har intresset för folkbåtsklassen utan tvekan fått ett upp-

sving med flera nytillkomna båtar och ett ökat deltagande i kappseglingarna, särskilt i sydöstra Skåne. Jag vill därför på flottiljens vägnar här innerligt tacka Håkan för den tid och den energi han genom åren nedlagt för folkbåtsseglandet i Skåne.

Sommaren är i antågande och är snart nog här. Säsongens kappseglingar är inplanerade och den nyvalda styrelsen har att ta sig an den viktiga uppgiften att förvalta och ytterligare öka intresset för folkbåtssegling i vår södra landsända. Det är styrelsens förhoppning att någon eller några besättningar kommer att representera Skåne vid årets SM vid Rastaholm, ett arrangemang som verkar ha alla förutsättningar för att bli lyckat, och även att några båtar kommer att delta i årets upplaga av Gold Cup i närbelägna Århus.

*Skånes Folkbåtsflottilj
genom*

PEHR OLA PEHRSSON



På årsmötet 2018 tilldelades hedersmannen Svante Svensson det nyuppsatta hederspriset "ÅRETS FOLKIS" 2017. Då det beställda vandringspriset inte dök upp "just in time" blev han istället uppvaktad nu på våren framför sin båt i det eminenta båthuset som Halmstads SS besitter.

Motivet till att han erhöll priset var hans fantastiska engagemang för 75-årsjubileet och SM i Halmstad 2017.

SM-seglingen blev en formidabel succé! Mycket av äran föll på Svante! Han hämtade båtar både i Stockholm och Ljungskile. Det gick rykten att han t.o.m. besiktigade en av deltagarnas bil! Allting gjorde han med samma goda humör. Halmstads SS fick t.o.m. beröm från danska deltagare på högsta nivå för exemplariska arrangemang. Utan Svan-tes insats hade säkerligen inte jubileet blivit så uppskattat.

Förslag på statuter för Vandringspriset "Årets Folkis":

- §1: Priset erhålls av person som gjort extraordinära insatser för Nordisk Folkbåt.
- §2: Priset kan erhållas av individ oavsett nationalitet.
- §3: Priset är evigt vandrande.
- §4: Styrelsen utser pristagaren.
- §5: Priset innehas av pristagaren tills ny pristagare utses.
- §6: Priset delas bara ut de år styrelsen finner lämplig kandidat.
- §7: Det står vem som helst fritt att föreslå styrelsen namn på pristagare.

ROLF UPPSTRÖM



OSTKUSTEN



STOCKHOLMS SEGELSÄLLSKAP

SM 2019 på

RASTAHOLM med SSS, 22-24 augusti

Kära Folkbåtsseglare: boka nu dessa dagar. Det kommer att bli en riktig seglingsfest.

Planeringen pågår för fullt och inbjudan kommer ut på nätet inom kort.

Sociala evenemang planeras för alla de tre kvällarna där den sista kvällen naturligtvis är reserverad för regattamiddag.

Information om boende etc. kommer också i inbjudan. Många alternativ finns.

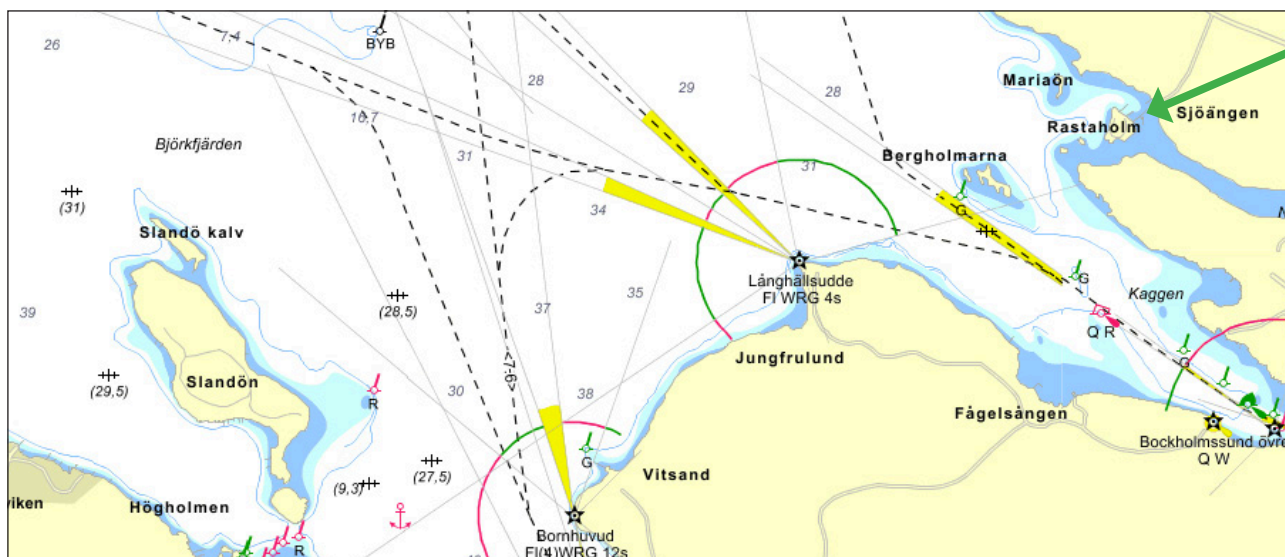
Jag skulle också vilja trycka på lite extra för att ni som inte är sådär jättefrekventa på kappseglingsbanan kanske gör ett försök och testar lite denna gång. Träbåtar och plastbåtar, gamla liksom nyare, alla är välkomna.

Rasta är ett fantastiskt ställe med nära till banorna och med en klubb som har mycket erfarenhet av arrangera SM seglingar.

Om du har frågor så får du hemskt gärna ringa.

Välkomna till RASTA
HANS TORLÉN

*Kappseglingsansvarig inom
Folkbåtsförbundet.
070 5170949*



Vikingarnas Birka – årets SM-utflykt

Folkbåtsseglare är sociala. När Folkbåts-SM har gått i Stockholm tidigare har vi haft en uppskattad kvällsutflykt till Fjäderholmarna. I år går SM på Rasta i Mälaren nära Stockholm – som upplagt för en kvällsutflykt till Vikingarnas Birka – endast fem nautiska mil från Rasta. Här några ord om detta.

Lasse Blomberg är känd som gäst på Folkbåten Olivia. Men han är också skutskeppare. 1906 byggdes i Göteborg bogserbåten Stormprince. Den hade ångmaskin. Men eftersom denna ny-modighet knappt slagit igenom än byggdes båten av gammal vana med segelbåtsskrov, liknande en Colin Archer med längden 17,4 meter. Efter att ha dragit båtar i Göteborg och sedan timmer i Norrland hamnade Stormprince så småningom på Karlssons Skrot i Bällsta, Stockholm. Där fann Lasse båten 1975, som då endast var ett rostigt

skrov. Vilket fynd tyckte Lasse och byggde inredning, däck och allt annat, och riggade båten – den har ju som sagt ett segelbåtsskrov. Händig man måste man säga. Ångmaskinen var försvunnen, så det fick bli en dieselmotor. Denna båt ska vi nu embarkera en kväll under Folkbåts-SM, och under intagande av mat och dryck sätta kurs mot Vikingarnas Birka. Under förutsättning att vädret är hyfsat och inte kappseglingarna dragit ut till sena kvällen bör kanske tilläggas – då får det bli brygg-party istället.

Några ord om Birka:

I Sverige finns det 15 platser som anses så värdefulla att de får vara med på Unescos världsarvslista, varav Birka nog får anses vara en av de intressantaste. På 700-talet tyckte Sveakungen att det vore lämpligt att ha en stad här för att ha

kontroll på handeln i norra Skandinavien. Byn växte till stad – Sveriges första stad, och köpmän och hantverkare från hela Europa strömmade till. Någon slussning behövdes inte eftersom vattenytan var ungefär 5 meter högre då, och det var långt före Stockholms tillkomst. Birka är en av de mest kompletta och orörda handelsplatserna från vikingatiden. Många vikingafärder, framför allt i österled, initierades härifrån. Ingen vet varför Birka efter några hundra år övergavs, kanske var det landhöjningen, kanske politiska beslut. Idag har man grävt ut staden, och byggt upp en del av den i den gamla vikingastilen, ett museum och en krog finns.

Väl mött på Folkbåts-SM på Rasta, och till Vikingastaden Birka.



Kölbultar – igen

I min artikel för ett år sedan puffade jag för att kolla kölbultarna på båtar äldre än 60 år. Detta efter att en äldre träfolka plötsligt tappat kölen och kantrat. En bra handledning finns på vår hemsida under Båtvård/Classic Folkbåt/Reparationer/Utbyte av kölbultar.

Men plastbåtarna då. De äldsta är från 1976, alltså 43 år nu, tillverkades med galvade bultar fram till ca 2000, sedan rostfria. Min egen plastbåt är från 1977. Problemet är att vi ju lyfter hela båten i centrumlyftet i två av kölbultarna. Kanske bäst att kolla dom tänkte jag. Och gav mig in på något som blev en pärs..... Här en kort berättelse hur man sannolikt inte ska göra....

På med rejält med 5-56 som förhoppningsvis skulle tränga ner lite i gängorna. Kölbultarna på plastbåtarna är ju gängade direkt i järnkölen till skillnad från träbåtarna. En hylsnyckel som passade på öglemuttrarna tillverkades med vinkelslipen av ett gammalt rör. Ett spett som vridstång och mutternar lossnade galant. På med två muttrar som låste varandra, den övre nedfräst till en lite mindre ytterdimension med vinkelslipen. Av en grävmaskinskompis fick jag låna en hylsnyckelsats modell större så att den greppade den undre muttern utan att lossa den övre låsmuttern. Mera 5-56. (Hjälper egentligen 5-56, eller är det smart marknadsföring och placeboeffekt?) Vanliga tricksen – ”väcka” bulten med hammarslag – småvrیدا fram och tillbaks. Efter visst kämpande rörde sig faktiskt bulten – hurra. Bara att gänga upp trodde jag. Man den gick bara runt runt. Aj då. Är gängorna upprostade, eller har jag vridit av bulten? Förmodligen gängpaj. Bändande med kofot förgäves. Skulle jag ta till domkraftstricket för att få upp bulten – se hemsidans vägledning för träbåtar? Det hade ju varit intressant att få upp kölbulten. Men en ny bult går ju ändå inte att få fast om gängorna är upprostade....

Alltså beslöt jag att istället sätta dit nya rostfria syrafasta bultar ca 5 cm från dom gamla. Och här kom det stora problemet. Hål för M20-gängor ska borras med 17,5 mm borr. Hur gör man det i botten på ett kölsvin??? Jag har en gång borrat och gängat hål för kölbul-

tar, men då stod kölen helt fritt på ett golv, och Thomas Burenby i Malexander hade en kraftig nerväxlad bormaskin med matning, som man fäste på kölen med tvingar. Gick urbra. En sån specialmaskin torde kosta en bra slant, och besvärligt att rigga upp ovanför ett kölsvin. Även bökigt att baxa in och rigga upp min stora pelarbormmaskin inne i båten. (Men med förlängd borr hade det nog varit smart).

Så jag beslöt att göra ett försök med min vanliga Bosch handbormaskin. Den har varvtalreglering typ gaspedal i avtryckaren. Men uselt moment på låga varvtal. På Clas Ohlsson inköptes en borrhugg typ pelarbormmaskin att sätta den i – efter en rejäl ombyggnad hade den smalats av så att den gick ner i det smala kölsvinet och kunde fästas i den gamla kölbulten plus lite annat mickelmackel. Jag ville gänga ner bulten 8 cm i kölen, d v s lika djupt som gängtapparna klarade. Förborring med extralång 6 mm borr gick bra. Skärolja förståss också. Men nästa steg, 13 mm borr blev en rysare. Kom man över 1 cm i taget fick man vara glad. Ibland bara 5 mm innan borren högg. Risk för överhettning av bormaskinen också. Lossa alltsamman och upp med borrhuggen – bort med borren. Upp ur kölsvinet – nerför stegen – in i verkstan –

slipa slipa slipa borr – upp i båten, ner med borrhuggen. Hurra, den här gången gick det nästan 2 cm. Samma procedur igen. Men maskineriet blev inte ett dugg gladare när jag sen körde med 17,5 borren. Vilken pärs. Efter ett oräknligt antal slip-pauser enligt ovan hade jag dock åstadkommit hålen för de två kölbultarna – pust.

Gängning utan problem. Först förtapp, sedan mellantapp, och sist botten-tapp.

Ja, vad ska man säga? ”Trägen vinner” kanske. Man knappast något att rekommendera för sina medmänniskor. Nu sitter det alltså nya fräscha syrafasta kölbultar i min båt, och jag kan lugnt lyfta båten i dom. Men.... Var det nödvändigt? Tveksamt. Har gängorna rosttat upp så sitter nog dom gamla kölbultarna som berg ändå – det blir väl ett slags klämförband. Och – är det smart med rostfria kölbultar? Tänk om det blir galvaniska strömmar som äter upp konstruktionen?? Men det är ju järnkölen som fräts i så fall, det järnet är ju minst ädelt.

Still confused.....

Ett råd: Låna en god bok istället, eller ta en promenad i vårsolen.

Allt väl.
ANDERS O



Tips!



Jag har under föregående två vintrar 16/17/18 bytt reling på SWE 1354 Stradivarius (se foto) varför jag har färsk tips till de som vill göra något åt sina relingar

Från en reelig grooda

Med vänlig hälsning

Gunnar Bonthelius

Pilgatan 24, 112 23 Stockholm, 0708-12 96 66, gunnar.bonthelius@comhem.se

facebook

Gå med

Facebookgrupp

På hemsidan har vi under perioder haft gästbok och forum, men inget av dessa fått tillräckligt mycket användning för att bli bra diskussionsforum. Vi testar nu istället med en Facebookgrupp för internet-diskussion mellan Folkbåts-intresserade. Sök på FOLKBÅT och titta in.

Självklart kommer allt viktigt finnas på hemsidan och i Folkbåtsnytt.

Mejla till webb@folkbåt.se om ni har något ni vill lägga upp.

Alexander Bratt

Spinnakerstrul 1973



Med bruten nacke på medelhavet i en Folkbåt



Min första kontakt med en folkbåt var 1960 på Lidingövarvet, vid det som sedermera skulle bli hemmahamn för North Segelmakeriet. Jag var 7 år och kom dit med min far med avsikten att provsegla folkbåt nr 7. Den hade ägts av Skopirafamiljen och var till salu för 5.000 kr. Far tyckte att det var för dyrt och vi köpte i stället en blekingeeka byggd i ek på stålskant med ett rejält bogspröt och 7/8-dels rigg.

Efter detta kom det stora klivet till havskryssaren Vega. Av Bo Göransson köpte vi 1972 Vega 565 som blev seglingsverktyget för att komma ut på de stora haven. Bo Göransson kom sedan att satsa betydligt mer pengar i båtar – inte minst när han investerade i Intrum Justitia, som deltog i Whitbread around the world race 1981 och kom 5:a. Efter några år med Vegan, som fick namnet Sezuan efter Berthold Brechts pjäs med samma namn, kom det stora steget över till en R8 i mahogny. Hon var byggd i Norge i Fredriksstad och ritad av Johan Anker. Jag tycker fortfarande att R8-orna som byggdes utan ruff men med skylights mellan masten och doghouse längre akterut är de absolut vackraste. Försvarets R10-a Vi3 hade exakt samma stuk.

Vi var tre glada unga läkare som lade ner hundratals timmar på varvet och som seglade till allhelgona och hade fantastiska år i en av de vackraste segelbåtarna som andats hav på Östersjön.

Den sista maj 1984 dök jag på för grunt vatten och krossade min 6:e halskota och blev förlamad från axlarna och ner. Det förändrade drastiskt situationen och möjligheterna att segla S/Y Varg, som var namnet på vår R8, fanns inte längre. Jag funderade på hur jag skulle hitta tillbaka till vattnet och den första båten som kom i min väg fyra veckor efter olyckan var en Peter Norlin-ritad 2,4 mR (minitolva). Peter Norlin och Roger Nilsson och Gerhard Österlin slängde ner mig i båten vid Vasavarvet i början på augusti och jag förstod att det här var fullt möjligt. Jag kom senare att ”konstitutera” 2,4 mR-klassen. Jag såg till så att den i VM fortfarande seglas som konstruktionsklass, men att båten också seglas som entyp – den variant som har seglats i Paralympics. Jag fick möjlighet att representera Sverige i Sydney i september 2000. Vi var 16 båtar på linjen och jag kom 12:a. Med tanke på att båten hade blivit ”olympisk” så medförde det att personer med ytterst ringa handikapp, såsom t ex en amputerad fot eller förlust av några fingrar på vänster hand, kvalade in som ”handikappseglare”. Det gjorde att förutsättningarna på vattnet blev lite annorlunda, men livet är inte rättvist.

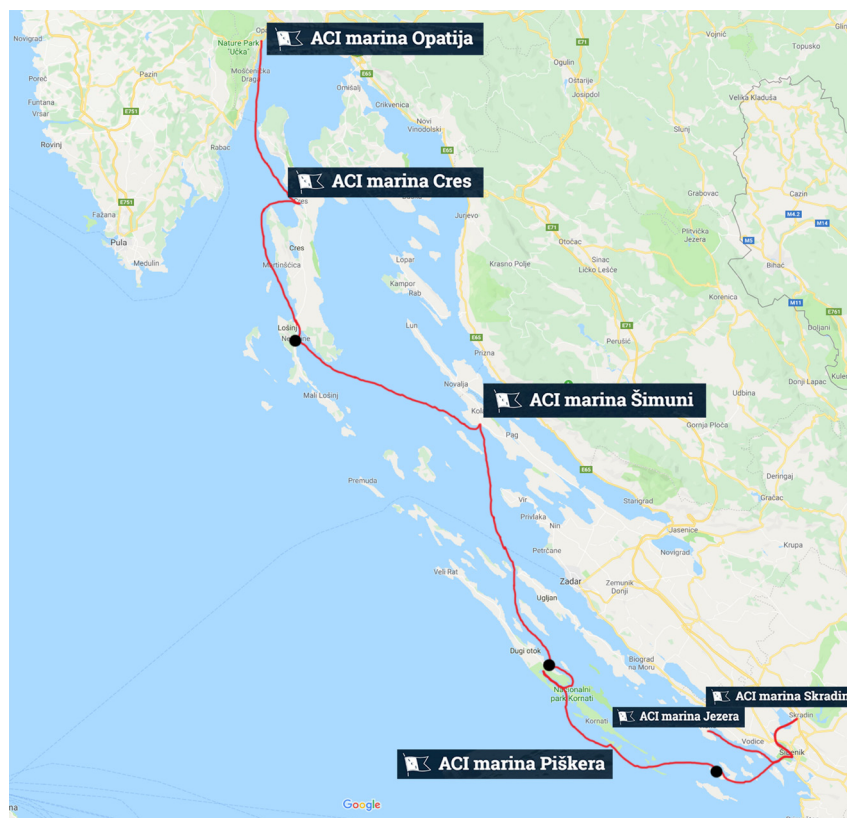
Hur skulle jag segla med familjen? Kanske i en folkbåt. Jag hade seglat tillsammans med min barndomsvän och läkarkollega Lars Good i hans 1294 Ebba Grön. Vi hade seglat SM i Karls-

hamn 1981 och SM i Sandhamn 1983. Jag var beredd att ge folkbåten en chans och köpte Violetta av Björn Reimer, tandläkare från Blekinge, som också drev Vägga Marina. Jag åkte ner på påsken 1986 och tillsammans med en entusiastisk svåger släpade jag mig fram till en täckställning och besiktigade underverket. Claes Hallins Sjötransporter från Saltsjö Duvnäs fick hämta båten i Blekinge (vilket kostade ungefär lika mycket som båten) och körde ut den till Wermelin på Djurö Båtvarv, där båten skulle få sin inombordsmotor, sin toalett och septitank och övrig utrustning. Jag och hustrun seglade i Violetta i några år, men den lätta båten och de tunna spanten blev för mycket och min lilla mitsubishidiesel, köpt av Anders Blyme på Starex på Hantverkargatan, började rista och tog in för mycket vatten.

Så kom året 1994 då jag med ljus och lykta letade efter en nordisk folkbåt i plast. På höstkanten dök hon så upp i Svenska Dagbladets Skepp Ohøj. Hon låg upplagd på en båtklubb i Sollentuna och jag köpte henne i princip osedd. Jag ville ha en nordisk folkbåt i plast och det blev 1291 med byggplåt 202 byggd i Lysekil. Båten togs till Dieselverkstaden i Sickla, där Peter Riddebäck tog sig an båten under två månader. Han rev ut i princip hela inredningen och förlängde ruffen med 60 cm. Han byggde en helt ny sittbrunn i mahogny och installerade toalett, varmvattenberedare, dusch, kyl med frysack, en ebersprächervärmare, dubbla elektriska ankarspel, och en spis med ugn. Vi satte på en självsläande fock med fockbom lagrad i däck och ett litet bogspröt, där ett rostfritt broseankare fick sitta fäst som manövrerades med en elektrisk lewmarvinsch. Jag köpte en code zero på 25 m² och satte en mastskena i akterkant på masten för att kunna ha bättre travare och också använda lazy jacks för att samla ihop storseget – med full-lattor – på bommen. Det gjordes ett speciellt fack under akterdäck för att stuva undan rullstolen. Jag byggde en targabåge i komposit som fanerades i teak, där storskotsskenan kunde löpa så att jag fick fritt i sittbrunnen från storskot. Visserligen fick jag flytta upp vattenlinjen 5 cm, men jag fick en båt som fungerade helt efter mina behov.

Så kom våren 2018. Efter att ha längtat efter att få segla min egen båt på varmare breddgrader tog jag min svarta Chevrolet Suburban och ett nytt boggiesläp och drog båten från Saltsjöbaden till Rijeka. I en liten marina en bit ner på östra sidan av Istrien sjösatte vi båten och bortsett från ett mindre missöde när vi lyckades rycka loss en bit av masttoppen när jag tog hem på häcken- efter sjösättning (som gick att reparera med hjälp av några långa skruvar och lite epoxy) så började en tio dagars seglats söderut ner mot Split.

Det var fantastiska dagar med skiftande väder – men varmt – lagom varmt. Väldigt lite folk och härliga vatten med 10-15 meters siktdjup. Vi var sponsrade av det kroatiska företaget ACI, som bjöd på hamnservice och förhöjningar under hela resan. De tyckte väl, som många andra, att kombinationen en åldersrik gråhårig doktor i rullstol, en 75-årig gymnastikdirektör och en 25-årig son som bestämt sig för att tillbringa tio konsekutiva nätter i en



folkbåt i adriatiska havet var tillräckligt udda för att stötta i detta. Motprestationen har blivit ett 12-sidigt reportage i ACI årliga tidskrift.

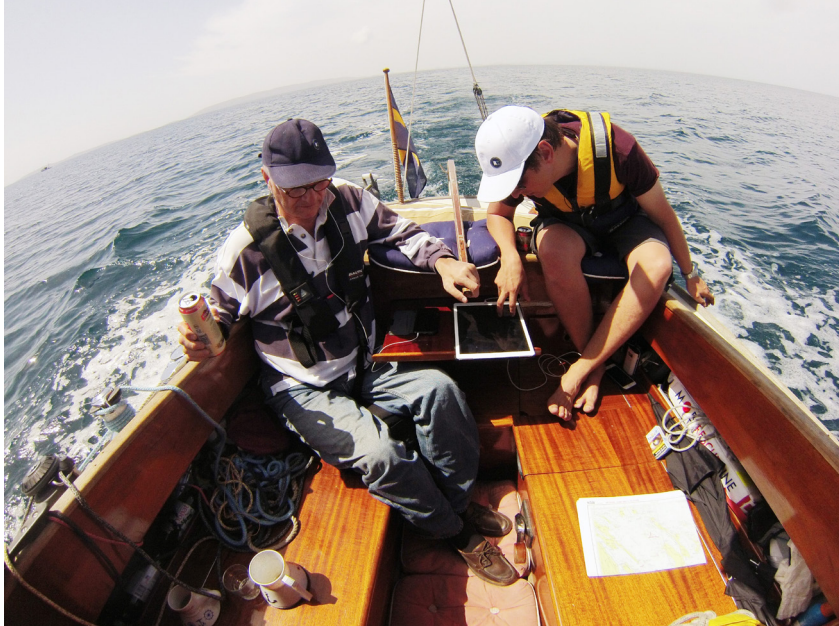
Den gamla dieselmotorn fick tuffa på en del, eftersom det, som flesta av er äger kunskap om, alltsom oftast blåser lite för lite här -just då. Men – det gick bra ändå tills jag efter att ha sjösatt båten veckan före midsommar i Dyvik hos Göran Gross inte fick igång min dieselmotor. Den hade tjänat ut efter 33 år och drog sin sista suck i Medelhavet.

Som ni förstår skulle jag kunna skriva många långa sidor om hav och vind och folkbåtssegling utmed den adriatiska kusten, men jag skickar med en länk till artikeln publicerad i ACI magasinet. Mina tio dagar i maj förra året var den bästa långsegling jag gjort efter att jag bröt nacken – och då har jag också seglat en 60 fots katamaran till New York – vilket inte alls var lika kul som en folkbåt i Kroatien.

Väl mött på havet
CLAES F129I

LÄNK: <https://www.aci-marinas.com/en/>

PS: Om någon behöver en fin båtugn till en folkbåt (40km/tim) finns en till salu - ring 070-7308640





THE SAN FRANCISCO BAY FOLKBOAT ASSOCIATION

FOLKBOATS

2019 INT'L REGATTA

The Regatta will take place from Sunday, September 29 – Friday, October 4,
at the Corinthian YC in Belvedere, CA



FOLKBOAT GOLD CUP AUGUST 6th – 10th 2019 IN AARHUS, DENMARK

Följande nya medlemmar hälsas välkomna till vårt förbund.

Fredrik Thörn	TYRESÖ	129
Hans Berg	LERBERGET	793
Fredrik Jahnke	ÄLVSJÖ	668
Lars-Eric Enestig	LIDKÖPING	1087
Joakim Zetterqvist	KARLSHAMN	1310
Lars Holmgren	YSTAD	1392
Jerry Håkansson	SÖLVESBORG	1373
Martin West	GÖTEBORG	734
Peter Andersson	ÅHUS	1397
Magnus Nilsson	LYCKEBY	1255
Lennart Löfstrand	BRÖSARP	1211
Anders Cederblad	KALMAR	
Peter Wrahme	KARLSKRONA	
Gunnar Wallström	SALTSJÖBADEN	1376
Christer Svensson	VARA	
Rorke Bryan	DJURSVIK	1104
Karl-Johan Ericsson	MÖLLTORP	1251
Henrik Uppström	KARLSKRONA	1386

Enkel matematik på sjön:

Klubbmedlem
+  Svenska Sjö

**Bättre försäkring
till lägre pris**



Som medlem i Svenska Seglarförbundet är du delägare i Svenska Sjö. Det ger dig direkta fördelar som mer omfattande försäkring och lägre premier. Men du får också andra fördelar som resultatbonus och en smidigare skadereglering. Tillsammans med båtorganisationerna arbetar vi ständigt med att utveckla de bästa båtförsäkringarna och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb.

Välkommen att räkna ut din premie på www.svenska.sjö.se

BLI MEDLEM I FOLKBÅTSFÖRBUNDET

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

Välkommen
www.folkbatt.se

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande:

DONALD BRATT
Sjöviksvägen 9
144 61 Rönninge
Tel: 08-534 40 332 (hem)
donald.aa.bratt@gmail.com

Vice Ordförande:

SVANTE SVENSSON
Norra vägen 9
302 31 Halmstad
Tel: 035-13 35 14 (hem)
svante.r.svensson@telia.com

Kassör och medlemsregister:

GÖRAN SVENSSON
Heleneborgsgatan 44 B
117 32 Stockholm
Tel: 070-592 01 26
svensson@gs-elektronik.se

Sekreterare:

HÅKAN HÅKANSSON
Västra Vallgatan 17
271 35 Ystad
Tel: 0708-117210
hh.sbk@tele2.se

Teknisk ansvarig och mätchef:

PER-ARNE JOHANSSON
Erik Dahlbergsvägen 95
374 38 Karlshamn
Tel: 0454-311 62
pajohan@gmail.com

Tävlingssekreterare:

HANS TORLÉN
Sjökvarnsbacken 12
131 71 Nacka
Tel: 070 5170949
ht@enerplan.se

Övrig Ledamot:

ROLF UPPSTRÖM
Dragonvägen 2
459 32 Ljungskile
Tel: 0734052233
rolf.u@hotmail.com

NFIA technical chairman:

LENNART MAGNUSSON
Näsets Vinkelväg 12
421 66 VÄSTRA FRÖLUNDA
Tel: 0708 609900
lennart.magnusson@me.com

Redaktörer för Folkbåtsnytt:

GÖRAN SVENSSON
Se styrelse
PER HÖRBERG
per.hrberg@samutveckling.se
HANS MELCHERSON

Ansvarig utgivare:

DONALD BRATT
Se styrelsen

KONTAKTPERSONER

Blekinge

PER-ARNE JOHANSSON
Se styrelsen

Halmstad

SVANTE SVENSSON
Se styrelsen

Ostkusten

GÖRAN SVENSSON
Se styrelsen

Västkusten

ROLF UPPSTRÖM
Se styrelsen

Skåne

HÅKAN HÅKANSSON
Se styrelsen

Webmaster

ALEXANDER BRATT
ascbratt@gmail.com

Förbundsmätman

PEHR OLA PEHRSSON
Kupolgatan 8
271 36 YSTAD
Telefon 0411-14859,
070-8577609
pehr.ola.pehrsson@telia.com

Svenska Folkbåtsförbundet (SFF) är en ideell organisation som har till ändamål att tillvarata svenska folkbåtsseglares intressen i och utanför Sverige.

Förbundet är uppdelat i regionala Flottiljer, som skall verka lokalt för sina seglare. SFF är anslutet, dels som ett klassförbund till SSF – Svenska Seglarförbundet och dels till NFIA – Nordic Folkboat International Association, som är folkbåtsseglarnas internationella organ.

Redaktörer för detta nummer av Folkbåtsnytt är: Hans Melcherson, Göran Svensson och Per Hörberg
Nummer 2/2019 kommer i brevlådan i mitten av november.
DEADLINE ÄR DEN 20 OKTOBER.