

Folkbåtsnytt

Medlemstidning för Svenska Folkbåtsförbundet

Nr 2 2025



INNEHÅLL

Förbundet

Ordföranden har ordet 3

Flottiljerna

Skåne 4

Ostkusten 5

Båtvård

Bygg din egen mobila mastkran 6

Kappsegling

Guldpokalen i Hellerup 10

Svenskt mästerskap 2025 12

SM från tysk horisont 13

The circle of life 14

Blir det något SM 2027? 15

Kommande tävlingar 16

Tibbe Memorial Cup 17

Övrigt

Spännande projekt i Turkiet 18

En dag med minifolkbåten 19

Redaktörer

Göran Svensson

Alexander Bratt

Per Hörberg

Omslagsfoto

Daniel Stenholm

danielstenholm.se

Ansvarig utgivare

Pär Johanson

Nummer 1 2026 kommer i mitten av april. Deadline är den sista mars. Välkommen med ditt bidrag.



I somras blev jag ombedd att hålla föredrag om den nordiska folkbåten på Bohusläns museum i Uddevalla. Det hela resulterade i två kåserande föredrag med bilder. Det framfördes sedan önskemål att försöka visa dem för en större publik än de 25 personer som var där. Så nu finns dom att se, i något komprimerat skick, på Youtube för den intresserade.

DET FÖRSTA ÄR "Folkbåten idag, och igår" (30 minuter):

youtube.com/watch?v=FKMwFhAbg3Y

OCH DET ANDRA är "Restaurering av världens näst äldsta folkbåt" (45 minuter): youtube.com/watch?v=FHtv07PFg8

ANDERS OLSEN



Foto: Daniel Stenholm

TILL SEGLINGENS MÄSTARE I MARSTRAND inbjöds svenska mästarna 1255 *Selma* att kappsegla i J/70 mot andra svenska mästare. Anders Cederblad, Anders Jalmander (bilden), Ola Schwarz & Kristofer Svensson inledde med en tredjeplats och en spik. På söndagen tog de sig vidare till först kvartsfinal och sedan semifinal. En sjundeplats i semifinalen innebär en 14:e plats i sammandraget.

ORDFÖRANDEN HAR ORDET

Säsongen börjar närma sig sitt slut, men som så ofta i seglingsvärlden markerar det inte bara ett avslut – utan också början på något nytt.

Vi fick nyligen se folkbåtsseglare i rampljuset under Seglingens mästare i Marstrand, där team *Selma* från Kalmar representerade vår klass framgångsrikt och med den äran. Sprint-formatet ger en snabb och intensiv inramning till kappseglingarna. Det är roligt att se hur väl formatet passar för entypsklasser och inte bara då bara för J/70, utan skulle även kunna utvecklas ytterligare i folkbåtsklassen. Evenemanget utmärkte sig också genom en imponerande mediebevakning: direktsända drönarbilder, lajvdata från tracker och grafik i sändningarna gjorde det både lärorikt och engagerande att följa – oavsett om man var på plats eller hemma i soffan.

När vi blickar tillbaka på året som gått, är det med stor glädje vi minns alla fantastiska seglingar och arrangemang. En av årets absoluta höjdpunkter var förstås svenskt mästerskap i Kalmar, där arrangören SS Vikingarna tillsammans med alla deltagare – inte minst de internationella besökarna från Danmark och Tyskland – bjöd på ett mästerskap i



absolut toppklass. Stort tack till alla som gjorde det möjligt!

Vi ska inte glömma Guldpokalen i legendariska Hellerup där Öresund bjöd på svårseglade förhållanden, men där team *Selma* gjorde en stark insats som bästa svenska båt.

Samtidigt blickar styrelsen redan framåt. Vi är i full gång med planeringen inför 2026 – ett år med flera spännande satsningar. Bland annat planerar vi att visa upp en folkbåt på båtmässan Allt för sjön i Stockholm, för att stärka vår klass och locka nya

seglare. Tillsammans med Skåneflottillen och SS Pinhättan planerar vi nu SM 2026, som kommer att seglas 13–15 augusti i Barsebäck – en plats till vilken vi hoppas kunna locka många svenska seglare och även danskar och tyskar.

Under SM-veckan hölls ett öppet medlemsmöte där det kom fram en hel del förslag från deltagarna vilka styrelsen nu arbetar vidare med. Fokus ligger förstås på hur vi fortsatt stärker klassen och dess tillväxt.

På internationell nivå fortsätter NFIA arbetet med att utveckla klassreglerna för att ytterligare stärka folkbåten som entypsklass. Svenska Folkbåtsförbundet har bidragit aktivt

till detta arbete genom att samla in mätdata kring båtarnas flytläge – ett viktigt underlag för att säkerställa rättvisa och likvärdiga kappseglingar även i framtiden.

Så även om hösten är här och båtarna snart tas upp för vintervila, händer det mycket bakom kulisserna. Vi ser fram emot ännu ett år fyllt av stark gemenskap, fina kappseglingar och fortsatt utveckling av vår klass.

VI SES PÅ VATTNET – OCH GÄRNA I FOLKBÅTSMONTERN PÅ BÅTMÄSSAN!
PÄR JOHANSON

Sponsorer till SM 2026

Vi söker nu generösa sponsorer inför 2026. Du som läser detta har kanske en arbetsgivare eller rentav ett eget företag som kan vara intresserat av att bli presenterad i *Folkbåtsnytt* under året och synas på Folkbåtsförbundets hemsida. Kostnaden för detta är endast 3000 kronor per år. Vi tar även gärna emot attraktiva nyttosaker som kan vara lämpliga till prisbordet.

Tänk kreativt, kanske kan din gast, eller varför inte din granne vara en presumtiv sponsor.

Kontakta gärna någon i styrelsen för ytterligare information.

Årsavgiften 2026

Nu är höst och vinter här, båtarna är uppe på land och vilar upp sig, det är dags för den årliga medlemsavgiften. I år får du inbetalningskortet via e-post. Har du inte e-post får du ett brev med inbetalningskortet.

Göran Svensson

FLOTTILJERNA

SKÅNE

EFTER EN FIN SOMMAR BLICKAR VI FRAMÅT MOT 2026 OCH SM I BARSEBÄCKSHAMN!

TEXT & FOTO: MARTIN JOHANSSON

Ingen tvekan om att SM för folkbåt 2026 redan är snackis i hamnen på Limhamn. Så pass mycket snackis att det kan dyka upp folk på de mest udda platser som Ica och Friskis & Svette och säga att "vad kul det är att folkbåten blivit klass igen, och att ni ska ha SM i Barsebäck". Folkbåten har stolta traditioner i Skåne, inte minst i Limhamn och under sjuttioalet låg ett femtontal träbåtar vid klubbhus-

bryggan. Det var på den tiden man fördelade platser efter båttyp, sammanhållningen i klassen var stor och unga seglare fostrades av de äldre och mer erfarna. Namn som Bröderna Lindahl, Putte, Harald Ek och *Lunkentuss* ingav respekt. Långa var folkbåten stark här nere och Thomas Jeppsson bidrog i hög grad till klassens förnyring och fortlevnad genom att leverera både många plastbåtar och fina resultat på banan. Men det har som på många andra platser varit upp och ner, och nu är det upp!

Skåneflottiljens fokus i år har varit att göra så mycket PR som möjligt för folkbåten, främst genom att vara med och segla och vara med i snacket. Med målsättning att vara klassen som gäller, klassen som har kul och är lättillgänglig. Därför har medverkan i MSS:s torsdagsseglingar haft högsta prioritet. Där har folkbåten tagit över från H-båten som tidigare var hetast. Vi har fått egen start och att vara med är ett måste.

Saltholm runt är en klassisk distanssegling på 30 NM, på sjuttioalet kunde ibland över 25 folkbåtar vara med. Men på senare år har intresset för den typen av längre segling svalnat. Så för att vårt fina vandringspris, en halvmodell i lottbåtens färger som sattes upp jubileumsåret 1992, inte skulle gå i träda, fick vi till en kortare bana för folkbåtarna i år och det gav både resultat och snack.

I slutet av augusti arrangerade vi Folkbåtens dag på Limhamn. Det var egentligen en utveckling av gamla Hakkebøf Race; förr seglade vi snabbast till Dragør där det äts hakkebøf på Dragør Kro. Men nu blev det en kort bana på 90 minuter på publikavstånd i stället. Och hakkebøffen ersattes av pizza. Men trevligt var det, alla båtarna samlades vid klubbhuskajen för morgonfika och snack om banan. Sen ut och segla i vykortsvackert väd-

er och in för pizza och eftersnack vid klubbhuskajen igen. Flaggspel både i MSS:s signalmast och på några av folkbåtarna ramade in en lördag förmiddag som bekräftade att folkbåten är tillbaka!

VASSAST I KLASSEN i år har varit Henrik Edman, som tog hem F-toppen i torsdagsserien, Saltholm runt och Hakkebøf Race. Dessutom var han med på Guldpokalen i Hellerup. Henrik, som seglade med farsans folkbåt i Barsebäck på sjuttioalet, är väleta-



Folkbåtens dag



Henrik Edmans 1402 Aqua på Saltholm runt

blerad segelmakare och framgångsrik H-båtsseglare och har tillfört mycket till den lokala fleeten genom sin erfarenhet och sitt nätverk bland seglare, som annars kanske inte skulle reflektera över folkbåt. Anders Nilsson är en annan seglare med bakgrund från Ilca och 505 som tillför nytt tänk och energi i folkbåtsklassen. Uno Gren med gedigen bakgrund i OK- och finnolle samt H-båt har gjort inhopps i folkbåt och Pontus Johnsson har gästspelat med både 455:an och med Anders Nilsson. Och en framgångsrik drakseglare yttrade nyligen att "när jag sålt en av mina drakar så köper jag en folkbåt". Nämnade drakseglare har gästspelat som gäst hos Henrik

Edman i folkbåt i år. Ja, ni ser vad det betyder att få nytt blod och ny energi in i klassen!

Så för att sammanfatta, det är uppåt nu och den nya energi som kommit in i klassen har gett oss andra en spark i röven. Vi ser fram emot 2026 där SM i Barsebäckshamn blir höjdpunkten, 60 år sedan Segelsällskapet Pinhättan höll SM senast. Men det ställer också krav på oss Skånesegelare att vara på tårna, att hålla lågan brinnande och att komma till SM i Barsebäck. Snacka går ju, som man säger här nere, men det måste bli verkstad också. Så under vintern kommer vi att träffas regelbundet till våra ärtsoppekvällar med snack om trim, taktik, regler och annat. Vi hoppas också kunna få med oss Blekingeflottiljen. Förr var vi Sydkustens Folkbåtsklubb tillsammans och hade mycket kul, det vill vi väcka upp igen.

Ses till SM 2026 i Barsebäckshamn!



OSTKUSTEN

2025 I STOCKHOLM

TEXT: HOBBE WÄRNEGÅRD; FOTO: ALEXANDER BRATT

Tillbaka till vintermörkret, båten står täckt för vintern och det är dags för reflektion. Säsongen här hemma gick enligt schemat, vår egen Lidingö halvböj tätt följt av Vikingaregattan. Därefter den magiska sprintseglingen – många starter och korta race, seglar man Guldpokalen så har man täckt in hela spektret. Juli bjöd förutom fint väder också på Runmarö runt där vi riktar ett särskilt tack till Björn och Lisa för gästfriheten kvällen innan!

Slutligen en epilog i Lidingö Race, där det förutom folkbåtarna endast kom en annan båt till start. Anmärkningsvärt.

Totalt var vi elva folkbåtar som kappseglade i Stockholmsserien. Vem som vunnit meddelas som vanligt på årsmötet i slutet av november. I år blir detta 20 november klockan 19 på Rygerfjord. Vi som vill äta samlas klockan 17.

För de som kommer loss en vardag vankas det också ett julbord i december. Sen börjar försäsongen!

VI TACKAR VÅRA SPONSORER





FÖRSÄKRA
DIN BÅT HOS OSS!
SOM BÅTKLUBBS-
MEDLEM FÅR DU
RABATT!

Beräkna premie!

BYGG DIN EGEN MOBILA MASTKRAN

TEXT, RITNING & FOTO (NÄR EJ ANNAT ANGES): HOBBE WÄRNEGÅRD

Sakta men säkert har vi också börjat ta efter tyskarna och danskarna med en egen medhavd mastkran. Vissa är drivna av behov, nere i Danmark och Tyskland kan man inte räkna med att det finns en fast mastkran att använda. När man väl har fått vantarna på sin egen så inser man att det är lättare och jag vill också hävda säkrare – framför allt om man gör det när båten står på trailer! Det finns några olika sätt att bygga dessa, men jag har inte hittat vare sig återförsäljare eller ritningar. Så jag tänkte bjuda på lite samlade tankar och designval, möjliga uppgraderingar samt ett recept på den ”svenska mobila mastkranen”.

Jag vill tidigt också göra klart att jag inte är upphovsman till denna modell. Enligt lagom säkra källor byggde legenden Lars-Gunnar Lindberg originalet. Detta kopierades av Gunnar Bonthelius, som kopierades av Hans Torlén, som i sin tur kopierades av mig. Hans har 6 mm tjock aluminiumplåt, och jag kan tydligen inte läsa av ett skjutmått så jag har nu 5 mm. Jag valde också att göra fötterna lite längre (bra) och ett urtag för mitt dubbelblock i topplattan (onödigt) – allt för att maximera lyfthöjd och marginaler.

De mobila mastkranar som används är antingen av modell trefot eller ram med stag. Den förstnämnda fäster benen i röstjärnen för vant och förstag, den andra använder endast vantens röstjärn och säkras både framåt och bakåt med tamp i båt eller trailer. En nackdel jag inte kan bortse från med trefoten är att man inte kan välja att lyfta bakom masten – den är fast och beror av längden på det främre röret. Det i sin tur dikterar om du får mastfoten framåt eller bakåt på båten när masten är nere.

Nackdelen med att ha för- och akterstag på kranen är att förstaget kommer att ta i fiolstaget. Det kan då bli bökigt att få i masten sista biten när man mastar på. Sedan kopieringen satte i gång har Gunnar bytt ut sitt förstag mot två – ett på varje rör. De säkras ner i trailern, och masten kan erigeras utan att fiolstagen blir störda.

NÅGRA TANKAR OCH tips innan vi går in på själva bygget:

- Fyra gångers utväxling duger gott, vi unga kör det för hand

men man kan också göra det säkert och hissa via skotblock och säkra på vinsch.

- 6 m långa rör är bra längd; vi lyfter precis i viktcentrum. 5,5 m har prövats och det blev tydligen jättejobbigt.
- Tänk på att masten ska upp innan den ska ner när du mastar av! Det är ett lyft på strax över en meter innan masten är ur båten, och den metern måste finnas med lite marginal i trissorna när du kopplar. 30–40 cm ovanför fiolstagens nedre infästning har varit mitt ögonmått, men vi har alla olika.
- Dra ner linan du hissar med på motsatt sida om masten från kranens förstag. Det gör att medhjälparen kan gå fritt på den andra sidan och leda bak mastfoten. Ingen deal-breaker men det underlättar.
- Det är mycket tamp till trissorna, men tänk till så att den räcker för att brytas i block och lite marginal är kvar i sittbrunnen. Är den för kort kan det snabbt bli farligt om man vill säkra på vinsch från sittbrunnen. Den som sänker kommer att kolla uppåt, då märker man inte att tampen snart är slut.
- Välj taklucka till din nästa dragbil. Då kan du montera windex genom takluckan – proffsig!

BYGGET

Ingen instruktion är fulländad utan en disclaimer, så här kommer min: jag är född i Stockholm, sitter till vardags framför en dator och har ingen erfarenhet av att jobba i metall. Jag vet heller ingen som har räknat på denna konstruktion och hur mycket den tål. Jag prövade att lyfta mig själv (över 100 kg) och det såg riktigt fint ut om jag får säga det själv, och där slutade min analys. Du gör klokt i att ta mina



Mobil mastkran under användning hos 1303 Amanda. Foto: Gunnar Bonthelius

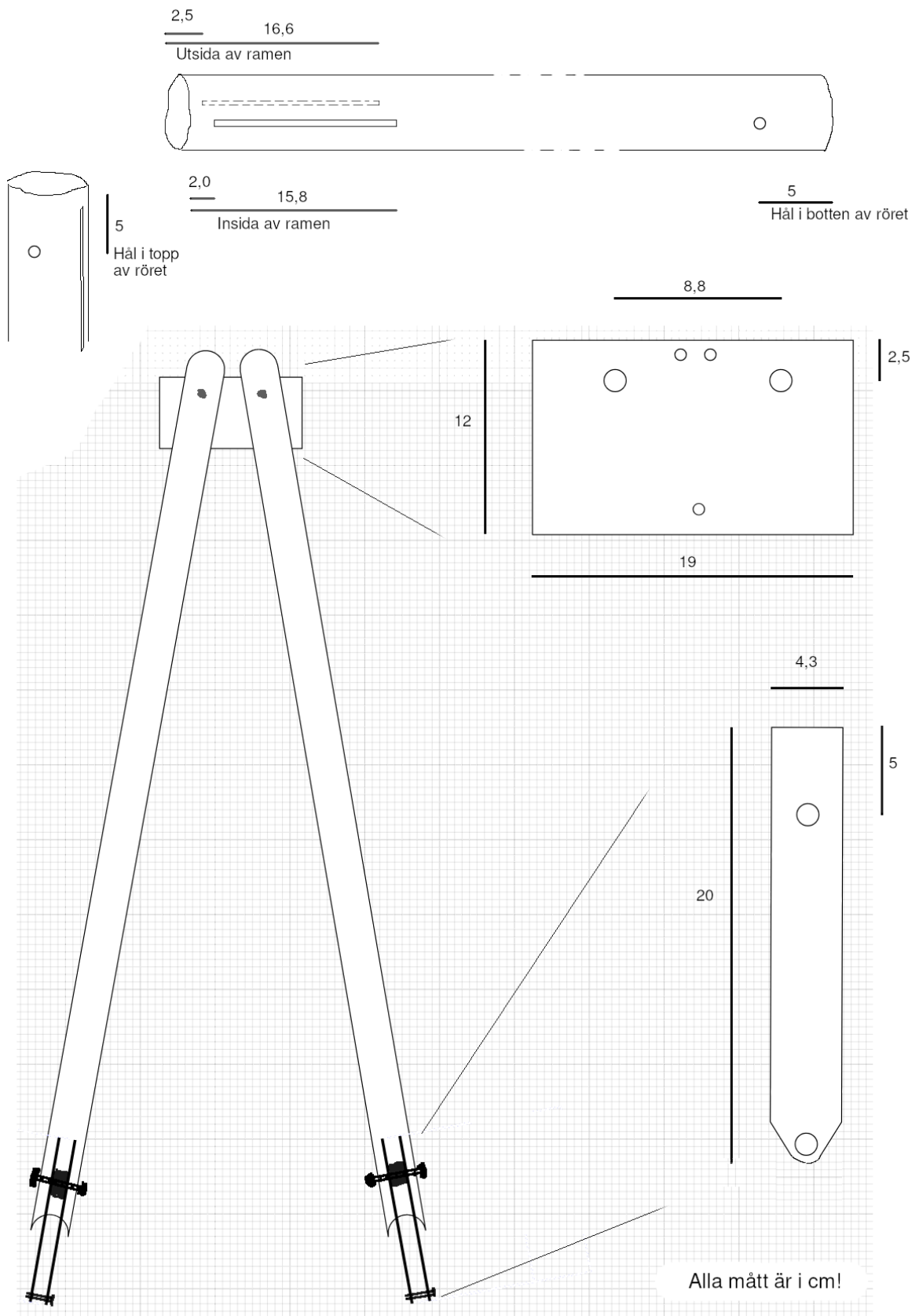


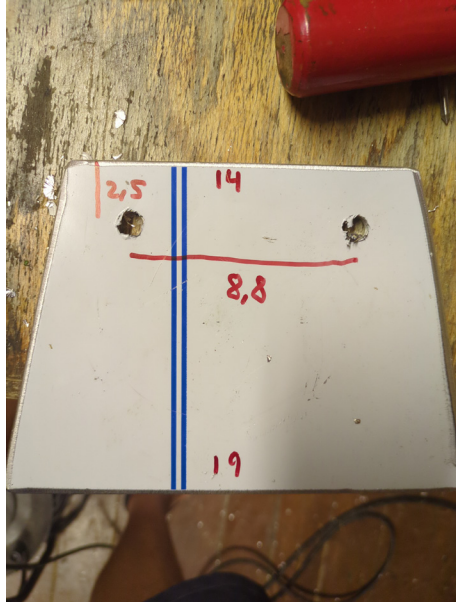
Överdel med lastpunkt

byggtips med en stor nypa salt, samt att pröva lyfta något tungt innan du lyfter av din mast.

Jag köpte en större skiva aluminium och sågade ut topplatta och ben med en cirkelsåg försedd med klinga avsedd för trä. Det gick bra, men det är oklart hur klingan mår efter detta.

Mina försök att använda stick-såg fallerade allihop, snabbast med metallbladet då aluminiumet verkar smälta och fastna i tänderna på bladet. Vinkelslip och skruvdragare fungerade mycket bra. Solglasögon är inte tillräckligt ögonskydd om du vill se detaljer medan du kapar. Jag väs-





sade också en spik genom att snurra på den och attackera med vinkelslipen – då kan man rispa i det mjuka aluminiumet. Tillför hammare för att märka ut hål för ett borrh.

Toppen på röret

Två hål som en bult ska igenom, också ska igenom toppplattan. Fyra sidor ska alltså skäras i, och de ska vara 90 grader mot varandra. Jag märkte ut ungefär vart det skulle ske med en whiteboardpenna. Sen gjorde jag lite matematik och tog fram måttbandet. Ytterdiametern på röret π ger oss avståndet på ett varv runt – eller så mäter man bara. Dela det med fyra och det ger oss avståndet mellan varje hål. Måttbandet rullade fint nästan ett helt varv runt, sen var det bara att rita/rispa över whiteboardpennan med min spik. Sedan mätte jag avståndet till rörets slut, och där markerade jag hålet med hammare och spiken.

För skåran som håller plattan ritade jag ut centrum över hela skåran med ögonmått från den referens jag skapat tidigare. Sedan mätte jag ut och borrarade 5 mm hål i ändarna och sågade ut mellan dem med vinkelkapen. Ganska snart letade jag rätt på ett par skyddsglasögon...

Botten på röret

Här satte jag ihop rören med toppplattan och fällde ut benen över en studs matta. Sedan tog jag "någonting platt" – vattenpasset var närmast – och lade över benen. På vattenpasset lade jag en vinkelhake och förde den långsamt mot den del av röret som skulle märkas med spik. Man kunde precis se vart den tog i, och där kunde jag märka ut.

Benen

Två bendelar sticker in 10 cm i röret. 5 cm in är de säkrade med en bult, och mellan de två bendelarna satte jag en M12-mutter som distans. Jag valde att borra dem i par genom att klämma fast dem med några tvingar.

Sedan var det lite finlir med passformen i röret. Jag provade att skjuta in båda delarna med

muttern som distans, och när det inte passade slipade jag ner de två kanterna som möter röret på varje bendel tills de passade precis. När man drar åt muttern kommer röret att bli lite ovalt, och benen kommer dingla lite mer. Jag valde att dra åt låsmuttern så att jag fick lagom dingliga ben. Är det för dingligt får man lägga till en bricka eller två bredvid muttern, så att benen hålls ut mot röret.

Fötterna

Denna del var den enda som inte gick enligt plan. Jag gjorde fotdelen halvcirkelformad, supersnyggt blev det. Men när jag provmonterade kranen på röstjärnen gick de inte på! Fötterna måste göras spetsiga och man får inte lämna för mycket material under bultens hål. Jag gjorde också ett hål om 10 mm längst ner, även om den bulten är M8. Det skapar lite dingelmån vid montering på båten och har fungerat bra. Jag har den gamla variantens röstjärn, så hela lyftet sker direkt i dem. Om jag hade haft de nya bygglarna hade jag övervägt att lägga till en fast bult på lagom avstånd ovanför bygelns som lyftet kan vila på när kranen är monterad.

MATERIAL

- 2 st 6 m aluminiumrör 50 mm diameter, 2 mm tjocklek i godset
- 1 st aluminiumplåt 5 mm, 12x19 cm
- 4 st aluminiumplåt 5 mm, 4,3x20 cm
- 4 st bult M10x60 mm med låsmutter
- 2 st bult M8x40 mm med vanlig mutter
- 2 st mutter M12
- 0-8 st M10-bricka
- 1 st dubbelblock
- 1 st dubbelblock med hunsvott
- 1 st 33 m 6 mm polyestertamp att lyfta med
- 2 st 10 m 6 mm polyestertamp till för-/akterstag
- 1 st schackel

VERKTYG

- vinkelslip med tunn kapskiva för metall
- lamellslipskiva
- skruvdragare eller bormaskin
- borrstål 5 mm, 6 mm, 8 mm, 10 mm
- måttband
- tving (2 st)

Bra att ha:
hammare, spik, whiteboardpenna



Det syns när våra kunder är nöjda



Svenska
Seglarförbundet

Svenska Sjö

010-490 49 00
dygnet runt



www.svenskasjo.se

Beräkna din premie idag, och välkommen att kontakta oss om du har några frågor kring din båtförsäkring.



Välkommen att försäkra din båt hos oss

Svenska Sjö är specialister på båtförsäkringar och har som ambition att erbjuda våra försäkringstagare kunnig, snabb och smidig skadehantering till låga premier. Dessutom ger vi våra försäkringstagare direkt återbäring på överskottet.

Tillsammans med båtorganisationerna arbetar vi ständigt med att utveckla **de bästa båtförsäkringarna** och trygghetslösningarna för dig och din båtklubb.

Som medlem i Svenska Seglarförbundet **försäkrar du din båt extra förmånligt**, utöver andra rabatter såsom förarintyg.

Sedan 1967 har vi tryggt båtägare och båtklubsmedlemmar i hela landet, så nästa gång när vinkar, är det kanske en i gänget.



Svenska Sjö är stolta över att vara ägda av riktigt båtfolk, tillsammans utvecklar vi det svenska båtlivet.



Svenska Sjö

Vi delar Båtlivet med dig

KAPPSEGLING

GULDPOKALEN I HELLERUP

Tio svenska folkbåtar tog sig till Hellerup för att göra upp med danskar, tyskar, ester, briter och finländare om Guldpokalen.

TEXT & FOTO: DONALD BRATT

Att segla i Hellerup är nog alla seglares dröm. Och så kom tillfället att vara med i Guldpokalen som seglades i Hellerup 2025. Hellerup Seglklub är ju mest känd som den legendariske seglaren Paul Elvstrøms hemmaklubb och också för den klassiska Hellerup-banan. När jag var liten kappseglare på sextioalet var Paul Elvstrøms bok *Segla för att vinna* en seglingsbibel.

Förutom ett stort antal bilder i klubben på Paul Elvstrøm har han hedrats med en Paul Elvstrøms plats och Hellerups Seglklub ligger, så klart, på Paul Elvstrøms plats 1.

Det fina klubbhuset är egentligen en gammal filmstad där, till exempel, gladporrfilmer som *Mazurka på sängkanten* spelats in. Att detta skulle bli en stor seglingshändelse hade hör-sammats av 44 anmälda båtar, varav hela tio svenska sådana. Riktigt roligt att vi var så många från Sverige som representerade. Alltifrån gamla kända namn som svenska mästarna Cederblad, Jalmänder och Schwarz, meste mästaren Hamel med Fransson och Malmgren till nya namn som Henrik Edman, Brizzi och Pinotti. Edman är

ju en känd H-båtsseglare, tillika segelmakare, från Malmö. Nu ville han prova på folkbåtssegling också.

Efter en odramatisk resa till Hellerup via Skovshoved kom vi så fram till klubben på tisdagskvällen 2 juli. Med lite flyt så kunde vi sjösätta samma kväll. Hellerup var annars inte direkt praktiskt för folkbåtssjösättning. Många parkerade bilar på vägen dit och sista biten togs med en specialtruck. Vi var ändå glada att vi fick båten i sjön så geschwint. Alternativet att trängas med 43 båtar i Skovshoved var inte så lockande.

Sedan checkade vi in på vårt, som det visade sig, lyxösa Airbnbboende i närheten av hamnen. Bilderna hade inte alls gjort boendet rättvisa. Efter en bra dag knoppade vi in!

Onsdag 3 juli: Registrering

Vi fick alltså extra tid som vi utnyttjade med tjöt på kajen, kaffe på klubben och en segeltur på vattnet utanför. Utanför hamnen ligger en ny ö. Tydligt är danskarna inte så restriktiva mot byggnationer i vattnet och man bygger lägenheter på återvunnet land.

Registreringen gick förvånansvärt fort. Vi visade upp vårt försäkringspapper från Svenska Sjö och så var den saken ur världen.

Trots de goda förhållandena var prognosen inte nådig. Mer än de seglingsbara 12 meter per sekund utlovades.

Torsdag 4 juli: Inställt

Mycket riktigt. Seglingsledningen beslutade att ställa in dagens kappseglingar. 15 meter per sekund skulle bli för mycket för seglarnas första dag. Ett klokt beslut. Seglarna bjöds på en riktigt fin välkomstbuffé på kvällen och de traditionella talen hölls. Fri öl gjorde att stämningen blev mer och mer uppsluppen.

Fredag 5 juli: Kappsegling 1 och 2

En väldigt fin seglingsdag – vinden hade gått ned till 6–8 meter per sekund västligt, så två bra kappseglingar kunde avverkas. Det var en ganska massiv dansk dominans, men en brittisk båt med Osgood, Lea och Osgood var bra med. Svenska mästarna Cederblad, Jalmänder och Schwarz hade också kontakt med toppen. De flesta svenskarna låg dock på platserna 25–30, så luften gick väl ur de flesta av oss. Det här skulle bli tufft.





Ånåo en trevlig kväll på klubben. Sverigebekantingen och regerande guldpokal innehavaren John Wulff bjöd hela det svenska gänget på öl. Det blev ett riktigt hygge och dansk-svensk förbrödring!

Lördag 6 juli: Kappsegling 3 och 4

Trots en bra prognos, så blåste det rejält på morgonen. Västlig 15 meter per sekund igen och denna gång stod ju hela Guldpokalen på spel, så seglingsledningen beslöt att köra. Dessutom toppade vindhastigheterna vid de båda starterna, kl. 10 och kl. 14 med 16–17 meter per sekund i byarna. Inmot danska sidan av Öresund var det dock mindre vind, så kom man bara i väg fungerade det rätt så bra. Här visade hemmaseglarna Kæstel, Andersen och Lindegaard var skåpet skulle stå. Två raka spikar i den hårda vinden bäddade för en Guldpokalseger. Även denna dag var Cederblad,

Jalmänder och Schwarz bäst av svenskarna.

Det var inte så många skador på båtarna som man kunde tro, även om begreppet folkbåtsvader kom lite på skam. En tysk båt sprack och några valde att gå in hamn.

Även Guldpokalseglingarna var i hamn med fyra kappseglingar. Danskaarna excellerade också på regattamiddagen. En helt magnifik buffé dukades upp för de cirka 200 gästerna. På något sätt blev denna vecka en kulinarisk högtid vid sidan om seglingen!

Söndag 7 juli: Kappsegling 5

Nu var vädret tillbaka på västlig 6–8 meter per sekund och en av två kappseglingar genomfördes. Seglingsledningen hade insett att pålastningen av båtar i Skovshoved skulle bli besvärlig och valde att stryka den sista, sjätte, kappseglingen.

Team *Sjöjungfrun* med Bratt, Bratt och Bratt gjorde också sin bästa seg-



ling. Efter en dålig start gjordes en fin uppsegling när vi fått ordning på båt och roller ombord.

Det blev också en ganska trasslig historia att få upp båtarna. En prioritering av de långväga gjorde, i alla fall, så att ester, finnar och engelsmän kom upp först. Lastningen fick också avbrytas för prisutdelningen.

Bästa svenska båt blev, inte så överraskande, Cederblad, Jalmänder och Schwarz med en sjunde plats. Bra gjort i den tuffa konkurrensen!

På det hela taget gjorde Hellerup och Hellerups Sejlklub skäl för sitt goda rykte och alla kunde åka hem nöjda med veckan. Se det var en riktig Guldpokalsegling, det!

Artikelförfattaren och redaktionen skulle även ha behövt läsa Segla för att minnas och undrar nu hur en Hellerupbana egentligen såg ut. Har du förslag, hör av dig till webb@folkbatt.se.

RESULTAT GULDPOKALEN

- 1) DEN 873 *Cirkeline* – Søren Kæstel, Erik Andersen & Alex Lindegaard, Hellerup SK, 7 p
- 2) DEN 741 *Canan* – Per Hovmark, Søren Bredal & Andreas Hovmark, Thisted SK, 11 p
- 3) DEN 745 *Rio* – Anders Sunke, Michael Royal & Niels Sunke, Kerteminde SK, 15 p
- 4) DEN 633 *Swallow* – Michael Guldmann, Cecilie Hansen & Henrik Werth, Thuro SK, 20 p
- 5) DEN 926 *Geppeline* – Per Buch, Per Puck & Hans Schultz, Kerteminde SK, 20 p
- 6) GBR 777 *Double 'O' 777* – Simon Osgood, Jamie Lea, Gemma Osgood & Oliver Osgood, Royal Thames YC, 21 p
- 7) SWE 1255 *Selma* – Anders Cederblad, Anders Jalmänder & Ola Schwarz, SS Vikingarna, 22 p
- 8) GER 564 *Hasta la vista* – Sönke Durst, Karsten Bredt & Marc Rokicki, Laboer RV, 31 p
- 9) FIN 300 *Blondi* – Roni Saksi, Staffan Lindberg & Stefan Westerlund, NPS, 31 p
- 10) DEN 768 *Nadia* – Kim Kristensen, Kjeld S. Skov & Erik Wulff, Jægerspris SK, 33 p
- 11) SWE 1373 *Minmani* – Hans Hamel, Fredrik Fransson & Johan Malmgren, Karlshamns SS, 39 p
- 17) SWE 1402 *Aqua* – Henrik Edman, Marco Brizzi & Michael Pinotti, Lagunens KK, 68 p
- 18) SWE 1322 *Django* – Hobrik Wærnegård, Konrad Kyander & Per Wærnegård, Vikingarnas SS, 68 p
- 25) SWE 1390 *Emilie* – Lennart Magnusson, Mats Brodefors & Kjell Vågfelt, Långedrag SS, 89 p
- 27) SWE 1303 *Amanda* – Lennart Röök, Kent Andersson & Per Anders Åkerström, Ljungskile SS, 101 p
- 30) SWE 1254 *Nyfiken gul* – Ulf Bengtsson, Marcus Larsson & Mats Larsson, Halmstads SS, 113 p
- 31) SWE 1358 *Sjöjungfrun* – Donald Bratt, Alexander Bratt & Martin Bratt, Vikingarnas SS, 115 p
- 33) SWE 1273 *Bananas* – Björn Appelgren, Pär Johanson & Lennart Minnegård, Runmarö YC, 119 p
- 38) SWE 1354 *Stradivarius* – Gunnar Bonthelius, Gunnar Almgren & Claes Lagerberg, Vikingarnas SS, 139 p



SVENSKT MÄSTERSKAP 2025

Det 60:e svenska mästerskapet för nordisk folkbåt avgjordes 6–9 augusti söder om Kalmar i regi av SS Vikingarna. 19 folkbåtar kom till start från alla våra kuster, Vättern, Danmark och Tyskland, varav två debutanter – 1392 Den gule och 1401 Dana. Svensk mästare blev 1255 Selma och bästa träbåt blev 1212 Skruft.

TEXT: GUNNAR BONTHELIUS;

FOTO: GUNNAR BONTHELIUS (NEDAN) & ALEXANDER BRATT (OVAN)

Tänk att du länsar nordvärt och ser fastlandet med Kalmar slott i fondon, Ölandsbron östvärt och så hela långa Öland som ramar in banan åt öster.

Ankomsten till detta lilla fiskeläge strax söder om Kalmar stad var andäktig – det var lugnt; ingen stress. Vi var på landet. Stensö fiskeläge. Här föddes Anders Cederblad vår svenske mästare här fiskade hans farfar.

Sökte man stress kunde man cykla in till Kalmar som firade något så hela Småland var där med ett mindre Gröna Lund och matmarknader.

Vädret var soligt och varmt hela veckan. Hela åtta race genomfördes. Lite vind i början av första dagen, torsdagen, men sen blåste det bra cirka 5–10 meter per sekund tre dagar i rad.

Självklart blåste det upp till 11–12 meter per sekund när vi avsluta sista racet på lördagen – vi blåste in i hamnen på riggarna – det gick bra. Svenske mästaren Anders Cederblad var ute med snurrebåten och drog fram båtarna till kranen.

Hela 19 båtar till start. En tysk före detta guldpoalkvinnare och två bra danska båtar. Det var samma danska gäng som deltog på SM i Karlsborg

förra året. Även här och nu deltar fruarna med sång och flaggviftning när vi seglar i hamn. Ett gott gäng. Tänk om vi kunde vara så där glada och sköna? Resa i grupp till främmande land med fruar och husbilar.

Vid invigningen, med bubbel och snittar, talade en glad tjänstekvinna från kommunen lite om Kalmar och Kalmarunionen och vår relation till våra danska vänner. Sedan följde en cappellasång av vår Mr. Folkbåt, Anders Olsen, och Donald Bratt. Lät som

de kom från 1600-talets mörka tidevarv. Tystnaden bredde ut sig och efter det kunde allt bara bli bättre.

Kulinarisk överraskning serverades på torsdagen efter racen – kroppkakor, fan vad gott! Jag undrar varifrån de kommer? Lappland!

HUR VAR SEGLINGARNA då? Jo, en ren upplevelse med fina kör. Här en kommentar från VSS:s egen seglingsledare Johan Rasin om banläggningen och seglingsledaren; "Utmärkt!" Han heter Robert Ohlson, seglingsledaren.

Start- och mållinjer var jättebra. Så även banan. Bra med kort uppehåll mellan starterna. Rätt beslut att hålla kvar oss i hamnen i avvaktan på vind. Man hörde på VHF-snacket att övriga funktionärer visste vad de gjorde. Att få till en bra bana är ett utpräglat teamwork. Det hänger på att alla vet vad som ska göras.



Mobilkranäventyret var smashing good. What? Jo, de saknades en kran att lyfta i båtarna. Prick på minuten dyker världens största mobilkran upp. Och formligen kastar i och upp folkbåtar. Hon tog säkert 5–8 båtar i ett lyft – lastmässigt alltså med armen långt ut. Titta på fotot med den glada mobilkranföraren. Precision man. Han till och med mastade av båtar på backen när luckor gavs i lyftande. En He-Man!

UNDERHÅLLNINGEN VID REGATTAMIDDAGEN – ett axplock: Anders sjunger ”Till havs”, Donald river av en Sven-Ingvarslåt; Näktergalningarna från Danmark drar också på (fruarna). Mest var trion Frans, Frans und Frans som drog sin favvo, en Hasseåtagelåt. Ja, stämningen var på topp. Arrange-

manget var rakt enkelt och jordnära – vi kände oss välkomna på alla sätt.

Trevnad med aftersail med lyxhamburgare varje dag.

Funktionärerna från klubben på tå och så pratade de småländska. Höjderen var när två gubbar drog ”Kalmarevisan”. Ja, då är det lyckat när personalen nästan har roligare än gästerna.

SM FRÅN TYSK HORISONT

RESULTAT SVENSKT MÄSTERSKAP

#	Nr.	Besättning	Klubb	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	P
1	SWE 1255	Anders Cederblad Anders Jalmänder Ola Schwarz	SSVI	2	1	1	1	(4)	2	1	1	9
2	GER 466	Walther Furthmann Uwe Grigull	YCS	1	5	2	(7)	3	1	2	4	18
3	SWE 1390	Hans-Christian Mrowka Lennart Magnusson Mats Brodefors	LDSS	3	3	5	2	1	5	3	(12)	22
4	SWE 1373	Kjell Vågfelt Hans Hamel Lina Hamel	KSS	5	2	3	6	5	3	(8)	3	27
5	DEN 947	Otto Hamel Jesper Steen Strandberg Kim Kennedy	OSK	6	9	4	3	8	4	(10)	2	36
6	SWE 1322	Bjarne Søeborg Hobbe Wärnegård Konrad Kyander	RYC	(12)	4	7	8	7	6	5	5	42
7	DEN 722	Per Wärnegård Per Damm Thomas Jeppesen	JSK	8	6	6	9	(18)	8	6	6	49
8	SWE 1289	Gustav Nielsen Anders Olsen Per Hörberg	VSS	4	8	11	4	2	9	12	(15)	50
9	SWE 1303	Pär Johanson Lennart Röök Kent Andersson	LJSS	7	7	9	11	(12)	7	9	11	61
10	SWE 1339	Per Anders Åkerström Klas Andersson Claes Hoglert	SSVÄT	13	13	8	10	6	(14)	7	14	71
11	SWE 1354	Mats Komstedt Gunnar Bonthelius Gunnar Almgren	VSS	9	14	12	13	11	10	(16)	10	79
12	SWE 1311	Dag Sigurd Johan Rasin Erik Holmer	VSS	16	15	(18)	16	10	13	4	8	82
13	SWE 1358	Johan H. Larson Donald Bratt Alexander Bratt	VSS	14	11	(19)	12	16	12	11	7	83
14	SWE 1290	Harald Johansson Hans Torlén Leif Andersson	VSS	(17)	16	15	5	9	17	13	9	84
15	SWE 1251	Kjell Torlén Karl-Johan Ericsson Rolf Ericsson	CSS	(18)	18	10	17	13	11	15	16	100
16	SWE 1392	Carl Hjerpe Ulf Töregård Pär Carlsson	KSS	11	12	16	14	14	16	(17)	17	100
17	SWE 1212	Herman Kilsäter Hans Persson Bo Rosengren	KSS	10	17	13	(18)	15	15	18	13	101
18	SWE 1401	Nils-Allan Svensson Tom Lundahl Michael Aalmaa	WSSV	15	10	14	15	17	(18)	14	18	103
19	SWE 1264	Ingvar Rydén Ivar Tjernberg Marie Strandby	CSS	(19)	19	17	19	19	19	19	19	131
		Ulf Ericsson M. Yaghoobi										

TEXT: WALTHER FURTHMANN;

ÖVERSÄTTNING: ALEXANDER BRATT

Resan till Kalmar var rätt så lång men det var värt det då det var ett fantastiskt evenemang.

Vi i Paulas besättning hade hittills en något bedrövligh kappseglingssäsong vilken kulminerade i att vi vid Guldpokalen i Köpenhamn i hårdvind kolliderade med ett ”unidentified object” och Paula var nära på att sjunka med en lång spricka i skrovet.

TILLBAKA TILL DET POSITIVA:

Den lilla hamnen i Stensö i Kalmars södra utkanter är hundra procent svensk ”Bullerby”! Idylliskt, röda fiskebodas och vi såg Pippi Långstrump gunga i ett äppelträd!

Kalmar kunde nås snabbt till fots och erbjöd många intryck av annan art med ett fantastisk gammalt slott och en stadsfest.

Såklart blev det camping för oss precis vid vattnet.

Händelserikt och i ins- och utseglingarna med fem kursändringar i slalom mellan skären.

Upplägget, seglingsledningen och banan... – allt var superbt.

Viktigast var de svenska seglarvännernas vänlighet och skojiga var de med till exempel allehanda spontana sånger och spel på instrument.

Det seglades tufft och dikt men ändå väldigt rent och avslappnat. Vi tycker att ett starkare tyskt deltagande i nästa svenska mästerskap skulle vara fantastiskt. Inte bara med anledning av de skandinaviska höjdpunkterna; ur ett sportsligt perspektiv passar de båda flottorna, som båda har olika förmågor, mycket bra tillsammans så att såväl i täten som längre bak kan bli en sportslig match.

Texten har tidigare publicerats i FolkeNews 2025(4). Tack till Uta Lagergren och Hans Hamel för stöd vid översättningen.

THE CIRCLE OF LIFE

TEXT: ANDERS CEDERBLAD; FOTO: PRIVAT

Sommaren 1964 i juni föddes jag och det var soligt och fint väder. Min far och mor hade sin andra folkbåt, byggd på Bertil Lunds båtbyggeri i Ekenäs söder om Kalmar. Ett båtbyggeri med goda vanor att bygga folkbåtar samt andra fina träbåtar.

Fem dagar gammal var det dags att ta en sväng med folkbåten in till segelsällskapet klubbholme inne i Västra sjön, där man var och hade sina seglingar på den tiden. Vädret var väl förhoppningsvis fint annars hade nog inte min mor följt med.

Man kan väl säga att det var starten på min segling genom livet i olika klasser. Om man inte tänker på det genetiska förstås, då min far var en inbiten folkbåtsseglare. Samt en farfar och farmor som var fiskare och som ägnade hela sitt liv åt sjön med fiske samt segling då det inte fanns så mycket motordrivet på den tiden.

Mina övriga förfäder har också varit fiskare samt seglat i sjöfartens spår på våra världshav. Klart grabben ska lära segla, jag kan nästa höra orden från farfar.

Fem år gammal fick jag min första optimistjolle byggd hemma i garaget av en byggsats från Henrikssons båtar i Danmark. Glad och stolt över att ha en egen båt seglade jag runt hela somrarna med uppsikt från farfar så att man uppträdde sjömansdugligt och inte gjorde något dumt.

Kalmarsund bjuder för det mesta på svag sydlig vind på förmiddagen med till tagande sjöbris vid lunchtid upp till 12 meter per sekund. Så vi barn seglade våra optimistjollar fram till lunch och efter seglade vi klubbens Kolibri med en fyra till fem barn i för att klara av att hänga ned den i blåsten.

År 1972 var dags för mitt första SM för optimistjolle, på Mälaren utanför Västerås och långt hemifrån. Resultatet var väl inte så viktigt, pratade mor om. Men jag ville väl ändå segla bra. Jag slutade i mitten av cirka 150 optimistjollar vilket jag var nöjd med för tillfället.

Ären gick och helt plötsligt var man för stor och gammal för optimistklassen. Det blev E-jolle några år och några andra klasser som lockade att prova på.

Min filosofi har alltid varit att prova på all typ av segling för att bättre få en förståelse för vind och hav tillsammans. Mitt intresse för segling och vatten bara tilltog genom då det alltid fanns något nytt att lära på olika platser och hav runt om i världen. Som Engelska kanalen, med boken *Times Table*, ett måste om hur tidvattnet kommer och går.

Jag var och seglade VM för halvtonnare år 1987 i Pool, vilket var första gången i tidvattnet. Tyvärr visade det sig att vädret och vinden spelade in stort hur tidvattnet kom och gick. Detta framgick inte i boken, men de lokala seglarna hade bättre koll på det hela.



Jag har provat att segla många klasser genom både på land och på is. Norr om Kalmar, vid Revsudden, höll ett gäng gubbar på med isjakt varje vinter. Det där var en häftig upplevelse första gången man seglade en sådan farkost. Bara att hem och starta ett bygge med far i garaget och som i många andra klasser finns det fantastiska människor som har kunskap och gärna dela med sig av kunskap.

Helt plötsligt fick man plocka fram andra sinnen än dom man använder i vanlig segling. Hur högt och lågt ska man segla för bästa fart och hur märker man om det går fort och medarna står parallellt med vad andra vilket är väldigt viktigt. DN-jakt är otroligt

roligt farkost att segla med farter upp till 130 kilometer per timme liggandes i en trälåda med en mast som böjer ut galet mycket i lä och med susande ljud från medarna.

Sedan var det dags att skaffa sig en egen större segelbåt efter att i många år lånat far och mors IF-båt under sommaren. Jag seglade runt med kompisar till fina ställen i skärgården som vi har. En express inhandlades. Den hade legat på land några år och varit dåligt täckt vilket resulterade i att den i stället var täckt av ljusgröna alger. Bara att sätta i gång och renovera, uppdatera köl och roder samt däckutrustning.

Expressklassen var otroligt stor med upp till 120 båtar på ett SM. Det fanns inte plats för så många mistag och felbeslut under ett race. Jag har nu haft denna härliga båt att segla i 36 år och den har givit mig många trevliga minnen.

Jag har seglat mina båtar mycket själv, vilket krävt lite andra tankar än med full besättning – om hur båten ska framföras så lätt och smidigt i vind och vågor.

Jag tävlade i windsurfing, Formula, i många år vilket gav en inblick hur ett surfsegel fungerar bäst, då riggarna är väldigt stora – 10,0, 11,0 samt 12,2 kvadratmeter med en mast på 6 meter. Ett segel där hela överdelen flöjlar i vinden men ändå ger fart vilket man inte vetat om.

Jag seglar även kitesurfing vilket är ett enkelt sätt att snabbt komma ut vattnet efter jobbet. På med våtdräkten, kiteryggsäcken på och brädan under armen på cykeln ner till havet. Är ute och seglar på 15 minuter och livet är underbart!

FOLKBÅT IGEN?

Min gode vän Magnus Johansson kontaktade mig en påsk och frågade om vi skulle segla ihop framöver och att han funderade på att köpa en folkbåt. Ja, varför inte, svarade jag direkt och undrade när vi skulle börja projektet. En folkbåt inhandlades och kontakt togs med våra danska vänner för att få hjälp med diverse frågor rörande bår och utrustning.

Magnus och jag seglade några år med god framgång, men tyvärr lämnade Magnus seglingsbanorna alldeles för tidigt – jag vet att han hejar på från himlen.

SWE 1255, en bra båt enligt våra danska vänner, införskaffades från Karlskrona. En total renovering startade och slutade efter många arbetstimmar och dyra inköp. Magnus och min tanke var hela tiden att göra en folkbåt enkel och funktionell och framför allt med mindre trä och sådant som ständigt kräver underhåll.

Barndomstiden, då familjen sov i folkbåten under fyra veckor på semester i skärgården, är sen länge förbi. Men jag har inte glömt läckande tak och blöt sovsäck.

Utan hjälp från Per Arne Johansson och Andreas Granlund samt andra folkbåtsseglare hade det varit svårt att få fram en konkurrenskraftig båt. De sitter ju inne med otrolig kunskap om folkbåten.

Seglingsträning har alltid varit min grej. Jag kan sticka ut på havet en tidig morgon i svag bris och sväva fram på vattnet. För att efter några timmar segla i hård sjöbris med härliga vågor som det gäller att parera, samt hålla god fart i – vilket inte alltid är så lätt.

SM I KALMAR 2025

Vårt mål var givetvis att försvara vår SM-titel från föregående år. Som vanligt krävs det mycket träning i olika vindstyrkor och förhållanden. Tyvärr har danskarna lagt sitt DM under midsommarhelgen. Det var inte uppskattat av våra familjer att avvika. Annars blev det ett otroligt trevligt och lärorikt tillfälle att segla tio kappseglingar under två dagar.

Efter ett helt liv i Kalmarsund tror man kanske att det är lätt att vara hemmaseglare. Tyvärr är det inte så, för konkurrensen är stor. Det gäller att inte segla för extremt ut på kanterna och för att alltid vara med och få ett bra resultat. Det är alltid vinnande i längden – för den som vill ha en bra slutplacering.

Kalmar bjöd oss folkbåtseglare på växlande väder under tre dagar och var väldigt utslagsgivande då åtta race kunde genomföras.

Det vi gör väldigt bra ombord är att planera kommande segling väl. Val av segel, var vi ska starta, vilket håll vill vi åt, trim efter förhållande och så vidare. Vad går våra konkurrenter? Hur ser kommande väder ut?

Folkbåten är en tung båt att driva fram, så oftast är det väldigt små nyanser som gör skillnaden för god eller mindre god fart. Det är som i många andra sporter, att träning ger färdighet. Timmar på havet och att segla mot andra bra båtar med en öppen dialog – för att driva klassen framåt och ha roligt ihop.

Kerteminde Seglklubb med Per Buch är ett lysande exempel på träning och analys av folkbåten och dess utveckling samt ha trevligt ihop vi seglare.

SWE 1255 ser fram emot år 2026 och att få träffa er alla på kappsegling eller träning. Livets utsagor är oändliga från folkbåt till folkbåt.

BLIR DET NÅGOT SM 2027?

TEXT: HANS TORLÉN, TÄVLINGSANSVARIG SFF

Ja ja, det är klart att det blir. Ni behöver inte vara oroliga.

Men hur går det till, hur går turerna när vi beslutar om SM. För det är ju viktigt av många skäl.

Bland annat så är det mycket viktigt för att hålla uppe statusen av folkbåten. I cirka 60 år har det arrangerats folkbåts-SM runt om i Sverige. Och vi ska fortsätta!

Platsen för SM styrs av olika saker: vi försöker snurra runt så att det kommer på olika sidor av vårt land, vi försöker också ta hänsyn till och stötta aktiva områden. Men självklart styrs det också av förfrågningar från aktiva klubbar. Att besluta om att en aktiv och framåt klubb får evenemanget är en mycket avgörande faktor när vi bestämmer var SM ska gå av stapeln. En klubb som själva visar sitt engagemang för ett SM är ett stort plus på alla sätt. allt blir så mycket enklare och resultatet för oss seglare blir ju naturligtvis bättre.

Vi har nu i flera års tid haft glädjen av att inte behöva jaga runt och leta arrangörsklubb utan vi har fått förfrågningar om att få arrangera. Och det är naturligtvis mycket bra. Titta bara på de senaste årens SM i Karlsborg och Kalmar. Fantastiska arrangemang på alla plan!

Vad som också styr är de rent praktiska möjligheterna: Enkel sjösättning är ett plus. Numera kommer nästan alla båtar ditruandes på trailer. Annat var det förr när långa eskaderseglingar föregick SM. Besvärligt ja, men mycket trevligt. Då var man dessutom fler än 50 båtar på ett SM. Att ha bra seglingsvatten nära hamn är också mycket värdefullt då dagarna blir lite effektivare på så sätt. Numera kläms ju SM ihop på tre effektiva seglingsdagar. Förr höll man på en hel vecka. Men men, det är inte så det funkar idag. Att ha ett välfungerande och tillräckligt stort

arrangörsgäng är naturligtvis också mycket viktigt. Det behövs mycket folk både på sjön och i land. Vad som också känns viktigt numera att man har tillgång till kunniga mätmän. Under senare år känns det som att behovet av dessa har ökat även om man på vissa evenemang snarare har minskat utrymmet och tillgången av att kontrollera båtarna. Folkbåten är en strikt entypsbåt och ska så förbli!

Det sociala är också en mycket viktig faktor för alla oss seglare. Många säger att det är en helt avgörande faktor för att delta. Kanske gäller det mest oss som ofta hamnar lite längre bak i resultatlistan, men jag tror egentligen att den är viktig för hela gänget. För vi har kul, riktigt kul.

Allt detta har, med råge, uppfyllts under nästan alla våra SM.

SM är ju ett så kallat öppet SM där deltagare från andra länder är mycket välkomna. Vi försöker att anpassa så att vårt SM, på alla sätt, även passar detta gäng. Vi försöker också anpassa vårt SM till andra viktiga evenemang såsom Guldpokalen och övriga aktiva länders mästerskap. Viktigt att det inte krockar.

Kraven på arrangörerna har under åren ökat och idag måste man ha både seglingsledare, domare och besiktning med kategori röd utbildning. Detta för att uppnå full SM-status.

SM 2026 KOMMER att seglas i Barsebäck med seglingsdagar 13, 14 och 15 augusti. Förberedelserna pågår för fullt och jag är övertygad om att det blir ett bra SM.

GÄLLANDE 2027 SÅ är det fortfarande öppet. Ingenting är beslutat. Det kan vara så att det är dags för ostkusten men vi är öppna för alla förslag. Så fritt fram, kom med era tankar och förslag.

KOMMANDE TÄVLINGAR

SVENSKT MÄSTERSKAP 2026



Välkomna till Barsebäckshamn och Segelsällskapet Pinhättan för svenskt mästerskap 12–16 augusti 2026!

Hamnen är ett gammalt fiskeläge vid Öresundskusten med cirka 350 boende och Segelsällskapet Pinhättan grundades 1961. Trots att SSP var en ung och förhållandevis liten klubb fick vi efter bara fem års verksamhet förtroendet att anordna SM för nordisk folkbåt 1966. I hamnen fanns vid denna tid två nordiska folkbåtar, Cesar Johnssons *Petter II* och Gunnar Hylmös *Vindrufs*. Cesar var en ivrig kappseglare och låg sannolikt bakom beslutet.

SSP är stolta över att fira 60-årsjubileet av SM:et 1966 genom att återigen bjuda in till SM-kappseglingar på våra fina vatten i Öresund!

NEDAN FÖLJER LITE praktisk information inför SM 2026 gällande boende. För de som inte vill bo i båten följer några tips på nära boende:

- Dahls hotell i Löddeköpinge: dahlshotell.se (cirka 5 km)
- Bed & Breakfast Sundblick: sundblick.se (cirka 9 km)
- Camping och stugor: barsebackstrand.com (cirka 2 km)
- Badhotell Barsebäck: badhotelletbarsebackstrand.se/hotell (cirka 2 km)
- Barsebäck Resort har både hotell och stugor: barseback.com (cirka 5 km)

DET FINNS OCKSÅ möjlighet att boka ställplats för husbil eller husvagn på hamnen. Dessa måste reserveras senast söndag 9 augusti 2026 genom att mejla info@pinhattan.se. Ställplats betalas i automat på hamnen, mer info på barsebackshamn.eu/husbilar. Det kommer även finnas möjlighet att slå upp ett tält på olika gräsytor i hamnen.

Därtill finns det också boendemöjligheter i både Landskrona och Lund, 15–20 minuter med bil från hamnen.

VID FRÅGOR OCH funderingar, mejla info@pinhattan.se.

Välkomna!

SEGELSÄLLSKAPET PINHÄTTAN



ANDRA TÄVLINGAR

Guldpokalen 2026



Guldpokalen 2026 kommer att arrangeras i Travemünde. Detta blir under Travemünder Woche, 137:e upplagan, och vi kappseglar 21–25 juli. Guldpokalen har arrangerats elva gånger i Travemünde, bland annat 1998 och 2011 samt två gånger i närbelägna Niendorf, så det ska nog bli fina kappseglingar. Efter att ha varit lite mindre ett tag kommer Travemünder Woche nästa år även att innefatta RS Games med mästerskap i olika jolleklasser som Feva, Tera och Aero, så det kan vara läge att titta på boende tidigt.

Danskt mästerskap 2026

Det danska mästerskapet är planerat till midsommarhelgen och arrangeras av Århus Sejlklub og Sejlklubben Bugten.

VSS:s kappseglingar 2026

2025 hade vi nio folkbåtar på Vikingaregattan i maj och sju på VSS sprintsegling i juni. Till 2026 hoppas vi att alla de kommer tillbaka och att fler vill komma och kappsegla mot oss stockholmare. Vikingaregattan är en entypsregatta för flera klasser och på sprintsegling blir det många starter och rundningar. Vårt vatten Lilla Värtan ger oss en knapp sjömil att segla på nära hamnen.

Datum för 2026 års tävlingar blir:

- slutet av maj: Vikingaregattan
- 13–14 juni: VSS sprintsegling

Vi har plats för några seglare att sova i klubbhuset och båtarna kan stå på hamnplan några dagar innan eller efter tävlingarna om det underlättar. Husbil kan stå på hamnplan.

Välkomna!

VIKINGARNAS SEGELSÄLLSKAP

TIBBE MEMORIAL CUP

1255 Selma kämpade med och mot 20 danska och sju tyska folkbåtar i Kerteminde i slutet av augusti.

TEXT OCH FOTO: ANDERS CEDERBLAD, ANDERS JALMANDER OCH OLA SCHWARZ

Då var det äntligen dags för *Selma* och gänget att åka till Kerteminde. Vädret såg lovande ut med frisk vind så planerna vad att åka ner på torsdag morgon för att få till träning med våra danska vänner som vi gärna tränar med. Båten stod i hangaren lastad och klar med även cyklar den här gången. Vår danska vän Ditte hade bjudit in oss att bo i deras sommarhus strax norr om hamnen. Tyvärr ändrade sig väderutsikterna till kuling på torsdag samt fredag så där försvann den möjligheten till två dagars träning i Kerteminde med våra danska vänner.

Avfärd tidigt på fredag morgon då vi har sex timmars bilkörning framför oss. Vi hörde på nyheterna att bron var avstängd för vindkänsliga fordon, men som tur var det inga problem när vi kom till Malmö. Väl i Kerteminde blåste det skjortan så vi riggade båten och avvaktade sjösättningen till lördag morgon då blåste dragit över.

Lördag i Kerteminde

Regattan började som alltid med en ordentlig frukost på segelklubben. Ett skepparmöte med bra information om seglingarna samt väder och vind. Snabbt ut på havet för att känna på vinden som var nordlig med 6–8 meter per sekund. Nordlig vind i Kerteminde är ren frånlandsvind vilket kan medföra vrid på upp till 40 grader.

Dags för första start med en aning läfördel för att sprida ut båtarna på linjen. Vi kommer i väg bra med god fart och är med i toppen vid kryssmärket. Undanvindarna var väldigt luriga då vinden kom i olika stråk och drog ner över banan. Vi kämpade på bra med vindskiften under kryssarna och lyckades vinna första kappseglingen.

Andra kappseglingen med en tuffare start – stökigt nere vid läflaggan. Vi rundade lite längre ner på första kryssen men gjorde en bra läns och seglade upp oss. På andra kryssen då vinden och vind vred spökade till det ordentligt på grund av ett svart moln som tro förbi och som alltid medför ett höger vrid. Vi slutade ändå sjätte plats vilket vi var nöjda med för tillfället. DEN 745, Anders Sunke, vinner och visar att de ville vara med.

Tredje kappseglingen: mer vind och tuffare segling. Vi kom i väg bra i star-

ten med fart i den hårda vinden och en klar plan vilken sida som gällde på första kryssen. Tro inte att det var samma sida som gällde varje kryss utan vind vriden skiftade glatt mellan kryssarna och länsarna. På en bra läns kunde det gå att passera fem båtar vilket inte är så vanligt. Vi kämpade på och seglade upp oss till en fjärde plats. GER 564 vinner och visar att även Tyskland vill vara med i fajten.

Då återstod det bara ett uppvisningsrace för dagen vilket var en kryss-läns-kryss till stora hamnen där vi rundade en prick och avslutade med en sträckbog i mål strax utanför småbåtshamnen. DEN 633, Michael Guldmann, vinner detta race.

Vi avslutade dagen i ledning med Sunke samt DEN 873, Søren Kæstel, strax efter oss. De flesta hade haft ett bottenapp under dagen då det onekligen var svårseglat.

Som vanligt är det korv och tillhörande pilsner som väntar på bryggan och trevligt eftersnack med våra seglingsvänner. Det är alltid roligt att prata med Erik Andreassen, grundaren till Folkebådcentralen, som har byggt och seglat folkbåt hela livet – och fortfarande brinner för seglingen.

Middag på lördagskvällen med massor av god mat och fantastiska volontärer, det vill säga pensionärer från Kerteminde, som ställer upp och hjälper till under regattan. Stort tack!

Ett roligt inslag under kvällen är när dom som har lyckats göra något tokigt som tjuvstart, fått protest eller gjort fel på banan blir uppkallade på golvet för att ta en sup och be om ursäkt för missödet under dagen.

Söndag

Metrologerna lovade frisk men lite mer på nordväst, 10–12 meter per sekund. Väderfronter rör sig fort under dagen, så kraftiga vindskift kommer att förekomma.

Fjärde starten blir vi nedtryckta ordentligt och kommer i väg dåligt. Vi kämpar på och kommer i otakt med vindskiften vilket gör att vi tappar placeringar. Alltid svårt när man ligger längre ner i fältet med mycket båtar som stör vinden. Vi avslutar med en 14:e plats vilket vi inte var nöjda med. Så även vi har nu gjort en sämre kapp-



segling som de flesta andra. Kæstel, vinner kappseglingen efter att varit långt framme under hela racet.

Femte kappseglingen: vi kommer i väg bra och hittar åter rätt på banan och är bra med vid kryssmärket. Länsarna är även nu lite svåra då vinden kommer i olika smala stråk över banan. Vi kämpar på bland toppbåtarna och gör en bra andra kryss samt läns och slutar på en tredje plats vilket känns skönt igen. Sunke vinner sin andra kappsegling i en tät strid med Kæstel.

Sista kappseglingen: vinden har tilltagit ordentligt på banan. Vi kommer i väg bra i starten och nu gäller det att hitta trimmet och låta båten gå lätt i den hårda och byiga vinden. Det blir tätt vid kryssmärket med många båtar samtidigt som ska runda. Länsen går bra och ligger med hyfsat i toppen. Sunke och Kæstel visar en klass för sig i hårdvinden och drar ifrån. Vi kämpar på i kryssen och lyckas segla upp oss några placeringar och slutar femte plats vilket vi väldigt nöjda med i den hårda vinden. Sunke vinner kappseglingen och även hela regattan. Grattis, fantastiskt bra seglat, Sunke och co!

Snabb kryss in till hamnen för upptagning och avmastning, det viktigaste racet. Som tidigare väntade korv, med tillhörande pilsner, på bryggan. Trevligt eftersnack om dagens seglingar på bryggan där vi seglar hårt mot varandra på vattnet, men skrattar och är vänner på land.

1255 *Selma* slutar på en tredjeplats – vilket vi är klart nöjda med. Tittar man på topp tio så är det ett rejält getingbo med duktiga seglare som är med i segling efter segling och tränar tillsammans och utbyter erfarenheter med varandra.

Stort tack till Kerteminde Seglklub och Per Buch som skapar dessa trevliga seglingar år efter år för oss folkbåtsseglare. Det var tredje gången för 1255 *Selma* som vi gästade Kerteminde med resultat 3, 2, 3 – bara att spänna bågen till nästa år och träna mer och bättre för att nå toppen.

Stort tack till alla folkbåtsvänner och vi syns på havet nästa år.



SPÄNNANDE PROJEKT I TURKIET

TEXT: ANDERS OLSEN; FOTO: FOLKBOAT ANATOLIA

I Turkiet finns några få folkbåtar, men nu vill en man som heter Atakan Çapcı ändra på det. Han är en företagare som sysslar med vakuumformning av plast, men som nu drar i gång ett ambitiöst projekt, Folkboat Anatolia. Han ska bygga träfolkbåtar på ett rationellt sätt, med hjälp av CAD, och specialdesignade maskiner. Han har satt samman en ambitiös presentation av sitt projekt, och när jag läser den blir jag både imponerad och lite fundersam. Imponerad, därför att detta utan tvekan är ett mycket ambitiöst projekt, som redan har gått från idé- och pappersstadiet till en komplett verkstad. Och fundersam, därför att jag frågar mig hur stor marknaden är för träbåtar idag.

Men ett mycket intressant projekt är det utan tvekan. Turkiet är ett gammalt båtbyggerland, så kompetens finns säkert. Jag lät själv bygga en folkbåt i Turkiet på 1980-talet, och det blev en mycket välbyggd båt. Och ett låglöneland jämfört med norra Europa. Så blir båtarna riktigt fint byggda, och får ett attraktivt pris, så finns nog en viss marknad. Och Atakan är utan tvekan en skärpt person har jag förstått efter en del mejlkontakter med honom. Jag har också stämt av med båtsnickaren Thomas Larsson angående Atakans val av lim till de lamellimmade detaljerna, med mera, och Atakan verkar veta vad han gör. Han har även kontakt med Lenart Magnusson, så att inga problem uppstår med klassreglerna.

Utöver själva tillverkandet av båtar vill Atakan se sitt projekt som en start till en träbåtbyggerutbildning enligt hans koncept, en turkisk folkbåtscup, en kontakt med oss redan etablerade folkbåtsländer, och andra spinoff-effekter.

Det ska bli mycket intressant att se hur detta utvecklar sig, och vi är några som funderar på att åka ner och se det hela på plats så småningom. Kanske kan han också tänka sig till exempel kombinationen plasticskrov och träruff? En välbyggd sådan båt till ett bra pris finns kanske en större marknad för.

Jag önskar honom ett stort lycka till!

Folkboat Anatolia finns på Instagram: @folkboat_anatolia



EN DAG MED MINIFOLKBÅTEN

TEXT & FOTO: ÅKE LJUNGQVIST

Efter att ha haft två seglingstillfällen i rad vid Nacka Vattenski klubb var det nu läge att åter vända kosan till Ekudden då vinden enligt prognos skulle ligga på nordväst, det vill säga ut från Sveavägen. Per Björklund lade ut banan enligt prognosen och jag tror det var premiär för honom.

Christer Looström från Västerås dök upp på Ekudden. Dessvärre inte med någon båt men kul att han kom och presenterade sig. Han har övertagit en hel del av Bosses mini-F-prylar. Han hade just levererat en bom till Donalds nya fock. Det är ju långt från Västerås så svårt att se att han kommer att segla med oss i någon omfattning. Roligt om han kunde göra det vid något tillfälle i framtiden.

Det verkade som att bommen och focken fungerade bra för Donald då

han spikade tune-upseglingen. Vinden var mestadels svag men byig. Huvudriktningen höll sig väl från Sveavägen. I första kappseglingen kolliderade Hasse Funke och Arne på målkryssen varför Hasse menade att Arne skulle ha en RDG (gottgörelse med resultatgenomsnitt i denna kappsegling). Första gången som vi har använt detta.

Tyvärr fick Hasse Bjurman problem med sin båt. Både styrning och skotning. Det verkade som urladdade batterier. Dock fortsatt problem efter byte av batteripack.

Sedvanlig fikapaus efter tre kappseglingar i solen.

Det såg ett tag ut som om vinden skulle vrida upp mer mot nord så Hasse Funke lade i två nya bojar för att ha alternativ. Dock seglade vi samtliga

kappseglingar enligt den ursprungliga banan.

Jag har ännu inte riktigt vant mig vid att segla med den blå SWE 30. I kappsegling 6 höll jag på och rundade kryssmärket då jag till min förvåning såg min båt nästan ramma mig där jag satt alldeles vid pontonnocken långt ifrån kryssmärket. Jag antar det har hänt andra seglare också.

Ny fikapaus och vinden höll ut för tre avslutande kappseglingar. SWE 30 uppförde sig väl på banan och hade ett flertal lyckoskift i kritiska lägen som banade väg för en seger.

Vi har inte några fler seglingar inplanerade men diskuterade att försöka segla någon mer om vädret så tillåter.

Tack åter alla snälla seglarkamrater som hjälpte mig att bära prylar både ner till bryggan och upp till min bil.

BLI MEDLEM I SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET

Du folkbåtsägare som ännu inte är medlem – kom med i vårt gäng! Då får du denna tidning två gånger per år och får veta vad som händer i folkbåtsvärlden, kappsegla folkbåt, delta på våra träffar och stötta folkbåtssegling och folkbåtarna i största allmänhet.

Enklast blir du medlem via vår hemsida folkbat.se under Förbundet – Bli medlem
Årsavgiften är 300 kronor till plusgiro 437 58 45-7, Svenska Folkbåtsförbundet

Välkommen!

FÖRBUNDSSTYRELSE

Ordförande

PÄR JOHANSON
Norrstigen 24
181 30 Lidingö
073-042 15 15
johanson.par@gmail.com

Vice ordförande & teknisk ansvarig

LENNART MAGNUSSON
Näsets vinkelväg 12
421 66 Göteborg
070-860 99 00
lennart.magnusson@me.com

Sekreterare

LARS WRAMNER
Eklandagatan 1
412 55 Göteborg
076-002 19 89
larswramner@gmail.com

Kassör & medlemsregister

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

Måttchef

GUNNAR BONTHELIUS
Pilgatan 24, lgh 1201
112 23 Stockholm
070-812 96 66
gunnarb52@outlook.com

Tävlingsansvarig

HANS TORLÉN
Sjökvarnsbacken 12
131 71 Nacka
070-517 09 49
hans@torlen.se

Medicansvarig

KARL-JOHAN ERICSSON
Industrigatan 2
546 71 Mölltorp
070-248 25 20
karl-johan.ericsson@ahlstrom.com

KONTAKTPERSONER

FLOTTILJERNA

Halmstad

LARS EVALDSSON
070-814 55 78
lars.evaldsson@telia.com

Ostkusten

HOBBE WÄRNEGÅRD
073-598 99 13
hobrik@hobrik.se

Skåne – Malmö

ANDERS CARLZON
040-15 45 19
anderscarlzon@icloud.com

Skåne – Ystad

PEHR OLA PEHRSSON
070-857 76 09
pehr.ola.pehrsson@telia.com

Västkusten

ROLF UPPSTRÖM
073-405 22 33
rolf.upp@gmail.com

TEKNISKT

NFIA technical chairman

LENNART MAGNUSSON

Förbundsmätmän (se hemsidan för kontaktuppgifter)

PER LINDELL (GÖTEBORG)
PEHR OLA PEHRSSON (YSTAD)
JOHAN TUVSTEDT (TÄBY)

FOLKBÅTSNYTT

svensson@gs-elektronik.se

GÖRAN SVENSSON
ALEXANDER BRATT
PER HÖRBERG

FOLKBAT.SE

webb@folkbat.se

ALEXANDER BRATT

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 ska verka lokalt för sina seglare. SFF är anslutet till Svenska Seglarförbundet (SSF) och till folkbåtsseglarnas internationella organ Nordic Folkboat International Association (NFIA).