

Folkbåtsnytt

Medlemstidning för Svenska Folkbåtsförbundet

2026
specialnummer





KAPPSEGLA FOLKBÅT!

Guldpokalen 2024
Foto: Daniel Stenholm

Kul att du vill segla med oss! Folkbåten kappseglas med storsegel och fock och oftast på tre personer men det går att vara två–fyra personer.

Folkbåtsflottor i Sverige

I STOCKHOLM samlas ett tiotal folkbåtar som kappseglar ban- och distanskappseglingar under säsongen. Basen är hos Vikingarnas Segelsällskap vid Djurgårdskanalens mynning. Vintertid ses vi på möten, föredrag och ärt-soppor.

I MALMÖ finns ett tiotal folkbåtar som kappseglar i kvällskappseglingar och distanskappseglingar. Merparten finns hos Malmö Segelsällskap. Även i YSTAD finns det folkbåtar.

I GÖTEBORG deltar folkbåtar i Långedrag Segelsällskaps kvällskappseglingar. Ett flertal båtar finns mellan Halmstad och Ljungskile.

I KARLSHAMN och KARLSBORG kappseglar ett flertal folkbåtar på kvällskappseglingar.

Folkbåtsvärlden

Folkbåtsvärlden idag har sitt centrum i Östersjöländerna Sverige, Danmark, Tyskland, Finland och Estland. Under senare år har folkbåten växt till sig som kappseglingsslag i Nederländerna och på Englands sydkust. I Danmark har folkbåtsklassen alltid haft hög status och samlar mycket skickliga kappsegelare. I San Francisco har det sedan länge funnits en flotta med folkbåtar då båtarna passar bra i vindförhållandena på San Francisco Bay och det arrangeras internationella tävlingar där européer får låna båtar.

Tävlingar och mästerskap

SVENSKT MÄSTERSKAP arrangeras årligen sedan 1965 i Folkbåtssverige, vilket i dagsläget är kusten från Bohuslän till Stockholm samt Vättern. Mästerskapet brukar hållas på en bra kappseglingsplats där det också finns lokala båtar i arrangörsklubben. Vi brukar vara minst 15 svenska folkbåtar och det är inte ovanligt att det kommer utländskt besök, framför allt danska båtar så att vi blir tjugotalet båtar totalt. Svenska Folkbåtsförbundet värderar god kappsegling och fina kringarrangemang högt!

GULDPOKALEN är folkbåtarnas stora årliga internationella tävling. Tävlingarna startade på 1960-talet och hölls i början i Danmark eller norra Tyskland. Med tiden har Guldpokalen spridit sig och arrangeras nu i alla folkbåtsländer runt Östersjön – Danmark, Tyskland, Sverige, Finland och Estland. Tävlingen lockar vanligtvis 50–60 båtar från dessa länder och Storbritannien och hålls under fyra–fem dagar på högsommaren med en eller två kappseglingar om cirka två timmar på havsbana om dagen. De senaste åren har sett vinnare från Danmark, Finland och Storbritannien.

SESSANPOKALEN är en tävling som nu arrangeras då och då i folkbåtsfästen under två–tre dagar. Från början var det en lagtävling i lånade båtar, numer är det egen båt som gäller. På senare tid har den hållits i Nederländerna och Storbritannien. Priset till det vinnande laget är uppsatt av det

insomnade Göteborgsrederiet Sessanlinjen.

Bankappsegling i Sverige sker framför allt Stockholm där en av de större folkbåtsflottorna finns hos Vikingarnas Segelsällskap. Det arrangeras tävlingar i Stockholmstrakten, framför allt på västkanten.

På samma sätt som danska, tyska och finländska folkbåtar ibland besöker våra svenska mästerskap är det möjligt att kappsegla på deras mästerskap, vilka alla brukar vara fina arrangemang.

TIBBES MINNESPOKAL hålls i augusti i Kerteminde på Fyn och är instiftat till minne av båten som utgjorde plugg till folkbåtarna i glasfiberarmerad plast, vilka huvudsakligen producerades i Kerteminde. Tävlingen lockar årligen ett tjugotal danska, tyska och svenska båtar. Det är en av tävlingarna i den danska nationella serien – på västkanten brukar det hållas en på Själland och senare på hösten är det en på Jylland. I Kerteminde brukar det även hållas en träningshelg i april.

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.



BÖRJA SEGLA FOLKBÅT!

1311 Tummelisa
Foto: Jarmo Vehkakoski

Vill du komma i kontakt med folkbåtsseglare om att gasta, få fart på din folkbåt eller undrar om mätfrågor finns kontaktuppgifter till lokala seglare på förbundets hemsida folkbat.se.

För den som är intresserad av en egen folkbåt är utbudet framför allt i begagnade båtar. Totalt har över 1000 folkbåtar i glasfiberarmerad plast byggts, de flesta i Kerteminde i Danmark. Ett antal sådana per år i varierande skick letar nya ägare varje år. Det har byggts över 2500 båtar i trä.

Med tiden har det blivit möjligt att dra en folkbåt efter en större bil vilket gör att enbart fantasin sätter stopp för var det är möjligt att kapp- och tursegla. Folkbåtar är byggda inredda som fungerar väl för åtminstone två personer.

I senare delen av denna tidning, på vår hemsida och på Dansk Folkebaadsklubs hemsida folkebaad.dk finns guider och tips för att underhålla folkbåten och utrustning.

Begagnade folkbåtar och utrustning

Du får en bra plastbåt från cirka 150 000 kronor och uppåt beroende på utrustning; träbåtar är billigare. Aluminiummast, träruff och släpvagn är faktorer som ökar priset. De nationella klassförbunden i Sverige, Danmark, Tyskland och Finland samt det internationella klassförbundet NFIA har alla annonssidor som går att nå från rubriken

“Kom igång och segla!” på förbundets hemsida folkbat.se. Begagnade båtar kan även finnas på blocket.se och scanboat.com, populärt i Danmark där många båtar finns. På båda dessa går det att spara sin sökning för mejlnotiser.

Nya folkbåtar

Nyproduktion av folkbåtar i glasfiberarmerad plast sker i begränsad skala hos Folkboat Centrale Haubold Yachting (folkboat.de) i Berlin och hos Brandt-Møllers Bådebyggeri (divaroyal.com) i Jægerspris, Danmark.

I Turkiet pågår ett projekt att skapa en produktionslina för folkbåtar i trä. Mer information om detta finns bland annat i *Folkbåtsnytt* 2025(2), tillgänglig på förbundets hemsida.

Ny rundhult

Nyproduktion av mast och bom sker framför allt i aluminium. Det är möj-

ligt att kombinera trämast och aluminiumbom med specialbeslag. De huvudsakliga tillverkarna idag är John Mast (johnmast.dk) i Greve, Danmark, och Folkemast (folkemast.dk) i Kerteminde.

Annan utrustning

Folkboat Centrale Haubold Yachting (folkboat.de) säljer även reservdelar. Andreas Granlund i Middelfart, Danmark, tillverkar roder och kistbänkar med mera.

Släpvagnar

Folkbåtens vikt 1930 kg gör att båten kan dras på en släpvagn med BE-körkort och bil som kan dra 2500 kg. 80-släp tillverkas eller saluförs bland annat av CO-släpet (coslapet.se) i Rottneros, Vlemmix (vlemmix.se) i Höör och Harbeck (harbeck.de) i Waging am See i Tyskland. Begagnatmarknaden är begränsad.

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!



*SWE 1303
Amanda – nordisk
folkbåt byggd av
Enitor & Burenby
snickeri tidigt
1980-tal. Foto:
Daniel Stenholm*

*DEN 947
Midde – nordisk
folkbåt byggd av
Brandt-Møllers
Bådebyggeri.
Foto: Daniel
Stenholm*



*SWE 1251
Minodin – nordisk
folkbåt byggd av
Folkebådcentralen
sent 1970-tal.
Foto: Daniel
Stenholm*

*SWE 1255 Selma – nordisk folkbåt
byggd av Folkebådcentralen sent
1970-tal. Foto: Daniel Stenholm*



*GER 1170 Made in Germany – i stort sett ny nordisk folkbåt byggd av
Folkboat Centrale Haubold Yachting. Foto: Daniel Stenholm*



*SWE 1289 Mathilda III – nordisk
folkbåt byggd av Folkebådcentralen
sent 1970-tal. Foto: Anders Olsen*



*SWE 1358 Sjöjungfrun – nordisk
folkbåt byggd av Folkebådcentralen
sent 1990-tal. Foto: Daniel Stenholm*

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

SVENSKT MÄSTERSKAP I KALMAR 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 Skruff.

TEXT & FOTO: GUNNAR BONTHELIUS

Tänk att du länsar nordvart och ser fastlandet med Kalmar slott i fonden, Ölandsbron ostvart 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 guldpoalvinnare 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 cappelångsång 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!

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.

UNDERHÅLLNINGEN VID REGATTAMIDDAGEN – ett axplock: Anders sjunger "Till havs", Donald river av en Sven-Ingvars-låt; 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. Arrangemanget 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 smäländska. Högda- ren var när två gubbar drog "Kalmarevisan". Ja, då är det lyckat när personalen nästan har roligare än gästerna.

Ursprungligen publicerad i Folkbåts- nytt 2025(2).



SM FRÅN TYSK HORISONT

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 bedrövlig 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 fantastiskt gammalt slott och en stadsfest.

Såklart blev det camping för oss precis vid vattnet.

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

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

Viktigast var de svenska seglarsvännernas 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.

Ursprungligen publicerad i Folke- News 2025(4). och tidigare publi- cerad i Folkbåtsnytt 2025(2) Tack till Uta Lagergren och Hans Hamel för stöd vid översättningen.



STEN BERTZE SVENSK MÄSTARE 1966 VID LYCKADE SM-SEGLINGAR I BARSEBÄCK

Svensk mästare i folkbåtskappsegling blev inte oväntat Sten Bertze från Uppsala, som därvid fick ytterligare en medalj av ädel valör att infoga bland sina övriga utmärkelser.

TEXT: NILS EGEFORS; FOTO: SSP

Seglingarna i Barsebäckshamn var enligt samstämmiga uppgifter mycket lyckade med bra väder och vind, med utmärkta arrangemang och sportsligt sett väl genomförda tävlingar.

År 1965 i Nynäshamn kunde vi bevittna en jämn kamp mellan Ole Westerberg och Sten Bertze, en kamp som Westerberg till slut avgjorde till sin fördel. Sedan numera Westerberg övergått till drakbåtsklassen, var det kanske många som trodde att i Barsebäck skulle det dyka upp en ny Ole från väst- eller sydkusten för att ta upp striden med Sten Bertze, men som framgår av resultatlistan var uppsaliensaren helt överlägsen. På fem seglingar fick han inte mindre än tre så kallade spikar, en fjärde och en sjätte placering och efter borträkande av sämsta placeringen fick han i slutresultatet platssiffran 7. Eftersom hans närmaste konkurrent fick platssiffran 21, framgår det att Sten Bertze hade inte mindre än 14 poäng till godo, ett segrarförsprång som är mycket sällsynt när det gäller ett nationsmästerskap i segling.

Som väl de flesta folkbåtskappseglare vet, tillhör Sten Bertze en känd seglarfamilj i Uppsala. Hans fader var bland annat en framgångsrik M 30-seglare och bröderna Harry och Svante har legat i toppen i respektive neppar- och folkbåtsklas-

sen. Eftersom även den tredje generationen har visat stora kappseglingsanslag, kan man vara övertygad om att namnet Bertze kommer att lysa i toppen av resultatlistorna långt fram i tiden.

Sten själv började som ung grabb att segla måsunge och övergick sedan via stjärnbåt till neptunkryssare, i vilken han erövrat två svenska mästerskap och flera andraplacingar. Men han har lagt grunden till sin kondition genom att under tidigare år deltagit i många andra sporter, bland annat som toppspelare i handboll och bandy.

VID ETT SAMTAL som jag hade med Sten Bertze strax efter hans SM-seglingar var det helt naturligt att den första frågan gällde: hur bär man sig egentligen åt för att i okända vatten och med ovana vindförhållanden ta hem ett SM med så överlägsna siffror i konkurrens med 43 andra topptrimmade båtar?

Alla de som är lite närmare bekanta med Sten och känner till hans anspråkslöshet när det gäller egna framgångar förstår nog att hans spontana svar på ovannämnda fråga var att han inte alls "hade burit sig åt" utan endast seglat och försökt göra sitt bästa. Men känd närmare på pulsen berättade han dock att han inför varje ny säsong gör minutiösa förberedelser i fråga om trimning och träning och att de vardagskvällar han inte är ute "kör" på den närbelägna Ekoln är lätt räknade. Jag tror att man i följande



SM 2026 I BARSEBÄCKSHAMN

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 mästerskapet 1966 genom att återigen bjuda in till SM-kappseglingar på våra fina vatten i Öresund!

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

mycket talande sats skulle kunna sammanfatta Sten Bertzes råd till den unga seglargenerationen: "Man vinner ingen regatta genom att ligga kvar vid bryggan..."

FOLKBÅTSNYTT GRATULERAR EN synnerligen värdig mästare år 1966.

Ursprungligen publicerad i Folkbåtsnytt 1967.

GULDPOKALEN

2026

Guldpokalen 2026 kommer att arrangeras i Travemünde. Detta blir under Travemünder Woche, 137:e upplagan, och vi kappseglar 21–25 juli. Förutom kappseglingar blir det ett digert kvällsprogram med tyska specialiteter.

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. Vi har redan nu elva anmälda folkbåtar.

2027

2027 kommer Guldpokalen att arrangeras i början av augusti hos Hangö Segelförening i Hangö mellan Åbo och Helsingfors. Förr i tiden eskaderseglade Stockholmsfolkbåtarna ofta till Hangö för att kappsegla Hangöregattan men nu finns det även smidig färjeförbindelse mellan Kapellskär och Nådendal. Detta blir andra gången Guldpokalen arrangeras i Finland och det var ett mycket välarrangerad vecka förra gången.

2028

Var Guldpokalen 2028 kommer att arrangeras är inte bestämt men det är inte omöjligt att det blir i Sverige. Senast det var på hemmaplan var 2024.



Gold Cup

21. - 25. Juli 2026

Travemünde - Germany



17-26
JULI
2026

**TRAVEMÜNDER
WOCH**
#137



TÄVLINGSKALENDER 2026

Datum	Tävling	Plats
11–12 april	Tune-up i Kerteminde, träningsläger	Kerteminde, Fyn
2–3 maj	Sjællandsk Mesterskab	Jægerspris, Sjælland
16–17 maj	ECK-Days	Eckernförde, Tyskland
30–31 maj	Vikingaregattan med distriktsmästerskap	Stockholm
30–31 maj	eventuellt GKSS:s vårregatta	Göteborg
30–31 maj	Schleipokal	Schleswig, Tyskland
13–14 juni	VSS sprintsegling	Stockholm
18–20 juni	Danskt mästerskap	Århus, Danmark
3–5 juli	Hangöregattan med finskt mästerskap	Hangö, Finland
20–25 juli	Guldpokalen	Travemünde, Tyskland
12–16 augusti	Svenskt mästerskap	Barsebäckshamn
22 augusti	Saltholm runt	Malmö
28–30 augusti	Tibbes minnespokal med Fynsmesterskab	Kerteminde, Fyn
5–6 september	Lyhytrata-SM, finskt kortbanemästerskap	Nådendal, Finland
19–20 september	Jysk mesterskab	Sønderborg, Danmark
23–27 september	Tyskt mästerskap	Essen, Tyskland
3–4 oktober	Monberg Cup	Jægerspris, Sjælland
24–25 oktober	Rolling Home	Berlin, Tyskland

GULDPOKALEN I HELLERUP 2025

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 Sejlklub är ju mest känd som den legendariske seglaren Paul Elvstrøms hemmaklubb och också för den klassiska Hellerup-banan. När jag var liten kappsegelare på sextiotalet 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 Sejlklub ligger, så klart, på Paul Elvstrøms plats 1. Det fina klubbhuset är egentligen en gammal filmstad där stora titlar spelades in vid förra seklets mitt.

Att detta skulle bli en stor seglingshändelse hade hörtsammats 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, Jalmander och Schwarz i *Selma*, meste mästaren Hamel med Fransson och Malmgren i *Minmani* till nya namn som Henrik Edman, Brizzi och Pinotti i *Aqua*. Edman är ju en känd H-båtssegelare, 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 folkbåtsjsättning. 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.

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.

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 i *Double 'O' 777* var bra med. Svenska mästarna *Selma* 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.

Änjo en trevlig kväll på klubben. Sverigebekantingen och regerande guldpokalinnehavaren John Wulff bjöd hela det svenska gänget på öl. Det blev ett riktigt hygge och dansksvensk förbrödning!

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. Inemot 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 i *Cirkeline* var skåpet skulle stå. Två raka spikar i den hårda vinden bäddade för en Guldpokalseger. Även denna dag var *Selma* bäst av svenskarna.

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

Även Guldpokalseglingarna var i hamn med fyra kappseglingar. Danskarna 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.

Vi gjorde också vår bästa segling. Efter en dålig start gjordes en fin uppsegling när vi fått ordning på båt och roller ombord.

Bästa svenska båt blev, inte så överraskande, *Selma* 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!

Ursprungligen publicerad i Folkbåtsnytt 2025(2).





BYGG DIN EGEN MOBILA MASTKRAN

TEXT & 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 originalet. Detta kopierades av Gunnar, som kopierades av Hans, 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 bökt 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 säk-

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



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



Överdel med lastpunkt

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 vässade också en spik genom att snurra på den och attackera med vinkelslipen – då kan man rispa i det mjuka

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
mättband
tving (2 st)

Bra att ha:
hammare, spik, whiteboardpenna

aluminiumet. Tillför hammare för att märka ut hål för ett borr.

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 gånger 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 borrade 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 studsmatta. Sedan tog jag ”någon-

ting 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

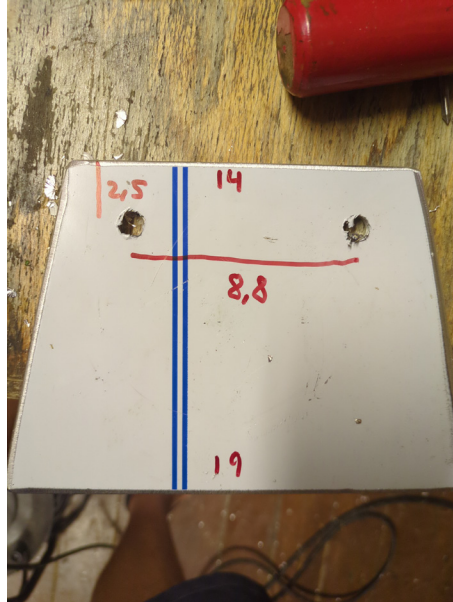
Två bendelar sticker in 10 cm i röret. 5 cm in är de säkrade med en bult, och mellan de två bendelarna satte jag en M12-mutter som distans. Jag valde att borra dem i par genom att klämma fast dem med några tvingar.

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 byglarna hade jag övervägt att lägga till en fast bult på lagom avstånd ovanför bygeln som lyftet kan vila på när kranen är monterad.

Ursprungligen publicerad i Folkbåtsnytt 2025(2) där ritning finns.



KAPELL & ANNAT



ERBJUDANDE! **VINTERKAPELL FOLKBÅT** **22 500 SEK***

*Inkluderar vinterkapell samt stativ. Ej montering ombord. Monteras enkelt själv.
Gäller till och med 7 dagar efter SM i Pinhättan.



www.kapell-annat.se
shop.kapell-annat.se

Kontakta oss

Telefon: 040-15 40 17

E-mail: info@kapell-annat.se



FRÅN MYRBO TILL SVAN, ELLER FRÅN KOLBIT TILL DIAMANT

Som medredaktör till Folkbåtsnytt är jag stolt ägare till 1269 Blanca Nieve, eller Snövit på svenska. Låt mig därför berätta historien om 617 White Lady oss folkor emellan!

TEXT: PER HÖRBERG; FOTO: JAN CRONA

Jag stod ensam och övergiven i ett buskage uti Rydbo Saltsjöbad. I nio långa år vilade jag där undanskymd och maläten på mina stöttor. Ja, min akter var i alla fall halvt uppäten av myror. Myrorna hade även slagit sig ned sin boning och ätit från mina övre bord på styrbordssidan.

Min kapten såg knappt åt mitt håll, så när Jan och Nina kom förbi med intresserade blickar började mitt hjärta att slå. Jag hörde hur kapten gav mig bort – om de lovade att ta väl hand om mig. Det kändes lovande!

Jag trodde knappt att det var sant när kranbilen kom åt mitt håll. Ett stadigt lyft och jag svävade iväg mot Bogesundslandet. Väl där fick jag ett mysigt krypin i Söderby, en maskinhall så varm och torr. Inga kliande myror där heller, så ja, jag började så smått att andas morgonluft!

Dock fick jag vänta i fyra långa år till innan de tog tag i mig ordentligt, Nina och Jan. Men jag kände hela tiden att jag var i trygga händer. Så ett bord i taget, en sak i sänder...

ÅR 2014 BÖRJADE det äntligen. Min nye kapten och redare, Jan och Nina, skapade mig ren både in- och utvändigt. Dåligt trä byttes mot friskt.

Renoveringen fick mig att våga börja längta ut på fjärdarna igen. Till vågorna, klucket och brisarna. Samtidigt ökade respekten för deras arbete med varje åtgärd. Visserligen var Janne och Nina händiga, men att renovera en gammal dam som mig, det gör man inte bara så där.

Ni ser att jag har starka revben, något friskt att satsa på!

Jag såg hur Jan klokt konsulterade snickarkompis Söderman som bidrog till det stora arbetet att byta min akterspegel. Sedan hade kapten Jan visst en slags nestor, båtbyggare på Rindö, att fråga i stort och smått kring hur man renoverar mig som förr i tiden. Alltså ingen epoxi eller sånt. Utan mer anno dazumal. Och då är det skönt att mina hjältar tog hjälp av en expert som de litar på.

2017 VAR JAG äntligen klar. Men som alla förstår behövde jag en viss rehabilitering till det nya elementet efter att ha stått på land i ett par decennier. Tre veckors rehab med gratis vattengympa av typen marvatten. Sedan mina vänner, sedan flöt jag som en kork. Mina bord, som Janne direkt hade konstaterat vara friska, hade då

svällt ihop. Jag kände mig som när jag var nybyggd 1957 i Berlin.

Visst är jag läcker, 617 *White Lady*. Det går nästan inte tro att jag läckte som ett säll tre veckor efter sjösättning!

Ja, sedan har jag fått segla en hel del. Roligast är att Ninas dotter Alice älskar båten och att vara med ut tillsammans med mamma och morfar. Det ser jag att Janne uppskattar mycket stort. Det glädje mig också att det verkar som att räddningen av mig, från myrbo till en elegant dam, även blev en fin resa för far och dotter. Nina har lagt många timmar på mig. I början var hon kanske lite skeptisk till hela projektet, men sedan insåg alla inblandade att jag själv var så motiverad att även jag hjälpte till, ja som bara träfolk kan ;)

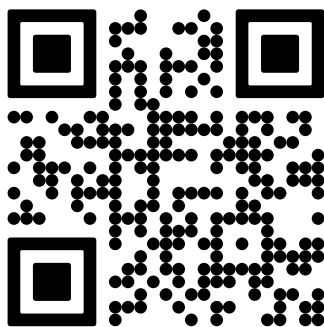
För att renovera mig, en folkbåt i pensionsåldern, kräver att en ser möjligheter och gillar utmaningar samt förstås, att man älskar att segla. Det verkar som att pappa Jan, som ändå la väldigt många timmar på att fixa till mig, nådde sitt mål: att dotter och barnbarn provar sina vingar i en snäll och tacksam folkbåt. *The White Lady*.

Renoveringen blev en fin resa för oss, säger Jan Crona. Tack för en räddad folkbåt säger vi andra!

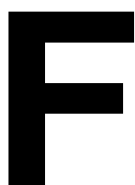
Viskat till Blanca Nieve en sensomardag år 2020. Ursprungligen publicerad i Folkbåtsnytt 2020(2).



SVENSKA FOLKBÅTSFÖRBUNDET FOLKBAT.SE



FÖRBUNDSSTYRELSE OCH KONTAKTPERSONER



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

