

Den Nordiska Folkbåten är fortfarande en aktiv seglingsklass runt om i världen.



NORDISKA FOLKSJÄLEN TILL SJÖSS

Idéerna till en ny beboelig kappseglingsskiff spirade i fredstid, men växte och blev verkliga när kriget brutit ut. Den Nordiska Folkbåten var resultatet av en gemensam nordisk önskan om en enkel båt som vanligt folk skulle ha råd att äga och kappsegla med. Som alla bra historier innehåller den en krydda av kontroverser, men resultatet blev en internationell succé.

Text och arkiv: Stefan Iwanowski Foto: Christer Lundin

DET ÄR INTE lätt att skriva den Nordiska Folkbåtens historia. Det finns flera olika versioner av flera händelser, var och en med sina anhängare. Så, en liten brasklapp: nedanstående beskrivning grundar sig på flera tillförlitliga källor och är ett försök till adekvat beskrivning.

Med det sagt och oavsett bakgrund, blev den Nordiska Folkbåten folkfär inte bara i Norden utan även i stora delar av världen.

Svenska Folkbåtsförbundets register omfattar lite över 1 400 båtar. De är till övervägande delen byggda i Sverige med Danmark på andra plats, men även i Finland, Tyskland och Turkiet. Den amerikanska tidningen *Wooden Boat* gjorde i början av 2000-talet uppskattningen att den Nordiska Folkbåten byggts i över 10 000 exemplar runt om i världen. Då inräknades dock även konverterade Folkbåtar och vissa andra varianter.

MAN KAN I alla fall konstatera att de idéer som CG Fast, redaktör för GKSS (Göteborgs Kungliga Segelsällskap) klubbblad, *Seglarbladet*, förde fram på en seglarkonferens 1939 utmynnade i något hela världen gillar.

Försöken till samordning inom kappseglingssporten och att kappsegla nationellt och internationellt var en knepig fråga i begynnelsen. Entypsbåten var en lösning, men där var svårigheten att hitta en typ som



Foto ur Sjöhistoriska Museets arkiv.

IF-båten

DEN NORDISKA FOLKBÅTEN var mäkta populär, men var en 40-talskonstruktion och resultatet av Tord Sundéns funderingar på hur den skulle kunna moderniseras sjösattes 1967. Det var en 26 cm längre och slankare båt i plast, i samma anda som Folkbåten, men bekvämare och snabbare. Även denna gjorde succé och under namnet Internationell Folkbåt tillverkades den av Marieholms bruk mellan 1967 och 1984 i omkring 3 000 exemplar. Men fler har byggts på licens på olika håll i världen.



Kulturbåten

EN AV DE mer kända Folkbåtsseglarna och dito förespråkarna var trubaduren Evert Taube. Huruvida han ägde någon egen båt är osäkert, men under 1940- och 50-talen seglade han frekvent med Folkbåten "Carmencita av Sjösala". Det var dock olika båtar vid olika tillfällen och ibland ägd av till exempel Taubes nära vän Sven Salén och några gånger av Härnösands SS eller tidningen Vi. Den sistnämnda båten, med namnet Vi, ingick i ett avtal där tidningen stod för båt och upphålle och Taube för kameror, egna kläder "artistmaterial" och regelbundet insända artiklar från seglingar runt Sveriges kuster.



Småbåtar

FÖR DEN SOM inte orkar ta hand om en fullvuxen Folka finns alternativ. För 15 år sedan skapade Sture Sundén, son till Folkbåtens skapare Tord, en mindre variant. MF-båten eller Mini-Folkan. Den är cirka metern kortare, betydligt enklare och lättare. En liten moderniserad variant med de vackraste linjerna från originalet.

Är inte det tillräckligt smått finns den även i det behändiga formatet 1:7,64. Sex kg tung, en meter lång och radiostyrd. För förvirringens skull kallas även den Minifolka. Dessa båtar seglas med fördel på något mindre vatten och i nära sällskap med andra småbåtsinnehavare, vilket förekommer frekvent och ofta gästades eller med gäster från Tyskland.

passade "alla". Det hade gjorts olika försök tidigare, men ingen båt vann allas gillande. På 30-talet tävlade man på Västkusten med Drakbåtar (framtagen av GKSS för detta syfte) och 6mR. På Ostkusten dominerade skär-gårdskryssare och 5mR, i Finland dominerade Haj-båten tävlingsbanorna och i Norge olika R-klasser. Under 1930-talet grubblades det därför på varsitt håll i de nordiska länderna över frågan om en ny nordisk båttyp som lämpade sig både för kappsegling och familjesegling och som kunde byggas i stora serier till rimlig kostnad.

När CG Fast lade fram sitt förslag var det med GKSS i ryggen och efter en lång rad förslag och debatterande i klubbtidningen. Året därpå lade han fram förslaget på Seglardagen i Skandinaviska Seglarförbundets regi och fick då starkt stöd av Sven Salén, som hade odlat samma tankar.

Överenskommen blev att en kon-

struktionstävling utlystes och en kommitté tillsattes för att bedöma förslagen. Förutom svenskar deltog både finska och danska representanter, trots att båda länderna invaderats, liksom Norge, som dock endast kunde delta i mindre omfattning.

Resultatet när de 58 inkomna förslagen gallrats blev att två andrapriser utdelades men inte något första. Istället fick konstruktören Tord Sundén i uppdrag att göra en kombinationsritning av de båda andrapris-förslagen. Hur detta gick till och vilka andra som var inblandade lämnar vi därhän eftersom det berättas olika från olika håll.

DEN 23 APRIL 1942, när isen släppt, efter en lång och hård vinter, sjösattes en första provbåt. Att det var ett fint bygge som Bröderna Ohlsons Småbåtsvarv i Arendal hade åstadkommit, bekräftades när båten två dagar senare provsegldes av Arne Wickberg och

Folkan i plast

NÄR DANSKA FOLKEBÅDSCENTRALEN 1977 började producera denna klassiker i plast, inleddes en ny era. De hade helt enkelt gjutit av en framgångsrik Folkbåt i samförstånd med Skandinaviska Seglarförbundet och med strikta byggrestriktioner så att gamla trä-Folkor kan kappsegla mot nya i plast, och ingöt nytt liv i den klassiska klassen.

Den Nordiska Folkbåten är fortfarande en väldigt populär båt, både som kappseglare och familjeseglaren (för den mindre familjen), men även båtar blir äldre och båtar i trä kan idag köpas för nära nog "originalpriset", vilket gör att de är väldigt bra instegsbåtar. I plast betingar de högre, men ändock rimliga priser.

Folkbåten må ta sig enkel, men den har bland annat seglats till Australien tur och retur.

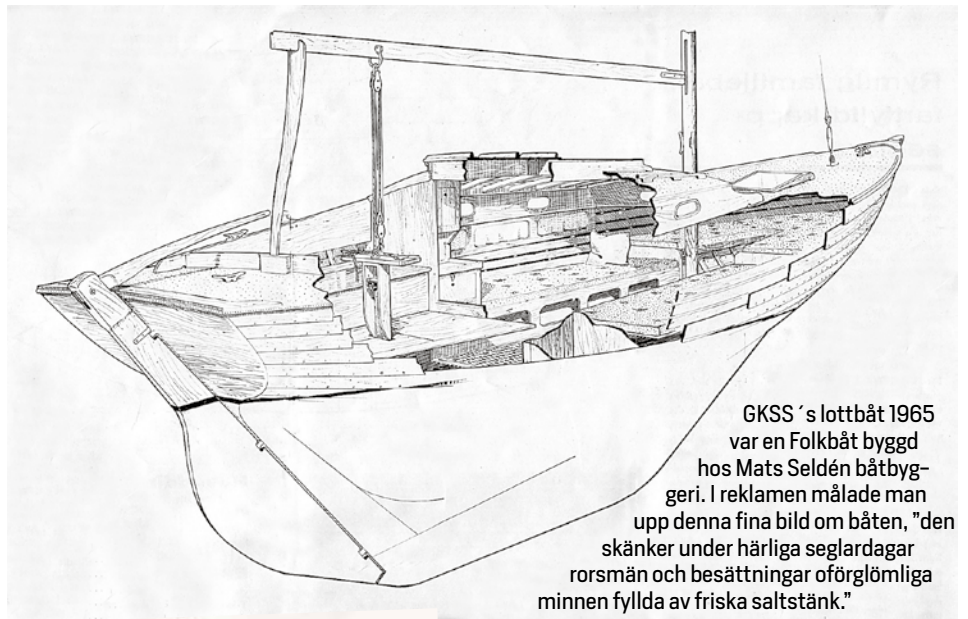




Har man varit på för många båtmässor, kan det vara skönt att koppla av i en enkel Folkbåt. Här i den modernare plastupplagan.

Tord Sundén själv. Eftersom det fanns ett intresse av att denna båt snabbt skulle bli allmänt spridd och eftersom Sven Salén gärna ville underlätta detta och även var stadd i kassa, lät han beställa 60 ytterligare båtar hos Sverres båtvarv på Hisingen och Söderköpings båtbyggeri. Dessa blev sålda närapå omedelbart och början på succén var i rullning. Att båten genast var populär bekräftas av att en del båtkontrakt såldes vidare för betydligt högre summor än de 3 000 kr båten kostade.

Därefter var det flera varv som såg möjligheterna med licensbyggeri och båtar från bland andra Williams i Motala, Mats Seldén i Bjuvénäs och Dragsmarks varv utanför Uddevalla har mycket gott rykte. ☺



GKSS´ s lottbåt 1965 var en Folkbåt byggd hos Mats Seldén båtbyggeri. I reklamen målade man upp denna fina bild om båten, "den skänker under härliga seglardagar rorsmän och besättningar oförglömliga minnen fyllda av friska saltstänk."

Fakta Nordisk Folkbåt

Längd: 7,64
Bredd: 2,00 m
Djupp.: 1,20
Depl.: 1930 kg
Segel yta: 24 m²

Mer om Folkbåten

Böcker
 Folkbåten – en modern klassiker
 Berth Höjer, Nautiska Förlaget, 2006

Hela folkets båt: hur två av världens mest kända segelbåtar skapades
 Sture Sundén, Dansk band, 2019

Svenska Folkbåtsförbundet
 Hemsida: folkbat.se

Nordic Folkboat International Association
 representerar lokala organisationer i Canada, Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Ungen, Nederländerna, Spanien, Sverige, England och USA
 Hemsida: folkboat.com



Otaliga varianter på Folkbåten har byggts runt om i världen. Här är den klassiska profilen på en Nordisk Folkbåt bredvid en variant, tillverkad i England.

Ta rodret kvinna!

MED TA RODRET KVINNA – Låt viljan styra dig, inte rädslan fortsätter Linda Lindenau sitt engagerade arbete för att lyfta kvinnor att vilja ta plats på fritidsbåten. Detta är en inspirerande uppföljare till hennes tidigare bok *Ta rodret kvinna* – Inspiration och fakta för kvinnliga sjöfarare.

Boken riktar sig direkt till kvinnor som drömmer om att ta plats vid rodret, bokstavligen. Lindenau blandar praktiska tips med personliga berättelser och reflektioner och hon lyckas skapa ett varmt och uppmanande tilltal. Tonen är tydligt stärkande – här handlar det inte om att vänta på att bli modig, utan om att göra ändå, trots eventuell rädsla. Just det temat – att vilja ska få gå före rädsla – genomsyrar hela boken.

Lindenau har själv lång erfarenhet av segling, både som skeppare och instruktör, vilket märks i hur hon väver in realistiska scenarier från verkligheten. Hon tar upp de mentala hinder som många kvinnor upplever, men istället för att fastna i problemen visar hon vägen framåt, med fokus på självförtroende och praktisk övning.

Ta rodret kvinna – Låt viljan styra dig, inte rädslan, passar både den som är nyfiken på båtlivet och den som redan har erfarenhet men vill ta ett kliv vidare. Linda Lindenau skriver med hjärta och skärpa, och resultatet är en bok som kan förändra både perspektiv och vanor och bör läsas av både kvinnor och män.

Pris: 339 kr. ISBN: 978-91-53136-28-6
Erika Lilja



Ruffhäxans bästa mattips

RUFFHÄXANS BÄSTA MATTIPS av Anki Palerby Hjelmqvist är en bok som bjuder på både kulinarisk inspiration och en inblick i livet ombord på en segelbåt. Författaren, som har seglat långt och länge, delar med sig av sina egna favoritrecept, men bjuder också in gäster som genom sina egna matlagningstips och erfarenheter berikar boken ytterligare.

Författarens passion matlagning märks tydligt och recepten är fyllda med smak och variation. Det finns något för alla. Från enkla måltider till mer avancerade rätter. Trots den kulinariska entusiasmen och de lockande recepten finns det några utmaningar med boken. Formatet på boken är ganska stort, vilket gör den svår att hantera i mindre utrymmen. För en nybörjare i köket eller för den som använder en båt med begränsat utrymme kan en del av recepten kännas för avancerade. Det dyker det upp rätter med ingredienser som inte följer med på resan i en Albin Vega eller som kräver en mer avancerad köksutrustning än vad man har tillgång till ombord. Detta kan göra boken något otillgänglig för dem som inte har en stor erfarenhet av matlagning eller den utrustning som krävs för vissa av recepten.

Sammanfattningsvis är *Ruffhäxans bästa mattips* en inspirerande bok för den matlagnings-



intresserade seglaren, ger en unik inblick i livet till sjöss och innehåller ett brett urval av recept. Men tilltalar inte den som söker en mer praktisk och lättanvänd kokbok för enklare matlagning.

Förlag: Vibery Press. Pris: 279 kr.
ISBN 978-91-89948-46-4.

Erika Lilja

Ny utgåva av Hamnguiden 7 Landsort – Skanör, Öland, Gotland och Bornholm

NÄR DEN ANDRA utgåvan av *Hamnguiden 7* – Landsort–Skanör, Öland, Gotland och Bornholm kom ut 2018 var de moderna Hamnguidekartorna i boken något nytt i sjökortssammanhang i Hamnguideserien. I denna tredje upplaga har merparten av kartorna och texterna uppdaterats. Dessutom har ett flertal nya hamnar tillkommit.

Samtliga Hamnguidekartor i boken, undantaget Bornholm, är producerade av Hydrographica. För hamnarna mellan Landsort och Påskallavik är Hamnguidekartorna baserade på Hydrographicas beprövade sjömätningsteknik med



3D-flygfoto som underlag. Kartorna har kontrollerats och verifierats genom kompletterande sjömätningar på plats. Övriga kartor i boken är nyritade och baserade på underlag från Sjöfartsverket och andra källor. De redovisas med fler detaljer och i större skala än i den tidigare utgåvan.

Hamnguiden 7 beskriver över 400 natur- och gästhamnar från Landsort till Skanör samt på Öland, Gotland och Bornholm. Här skildras kända och mindre kända naturhamnar, här ges tips om leder och gästhamnarna redovisas detaljerat med vilken service som erbjuds, var gästplatser finns och vilka förtöjningssätt som man kan vara förberedd på. Alla hamnar presenteras med en detaljerad Hamnguidekarta, en flygbild, en guidande text samt en faktaruta. De stora flygbilderna med markerade

förtöjningsplatser ger en snabb översikt över varje hamn, med dess atmosfär, inseglingsleder och vissa faciliteter.

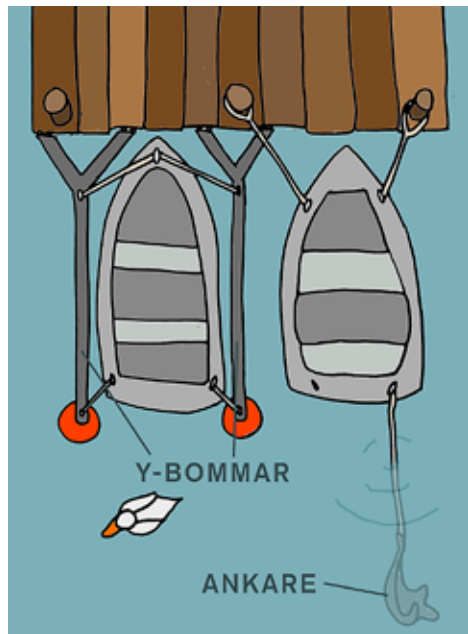
De första 275 Hamnguidekartorna från Hydrographica för hamnarna mellan Landsort och Påskallavik har, förutom en detaljerad djupredovisning, en avancerad topografisk redovisning som bygger på den allra senaste tekniken med laserscanning av terrängen. Man får exakta höjdkurvor med 2,5 m intervall, men också möjlighet att med skuggeffekter skapa en 3D-känsla av terrängens former som ett komplement till de traditionella höjdkurvorna. Med denna teknik blir det mycket enkelt att i förväg bedöma egenskaperna hos en hamn och att avgöra var de bästa lälägena finns, eller var öarna är flacka och risken för blåst är större.

En av bokens författare är Kenneth Skoogh som också arbetar med kontinuerliga uppdateringar på *Hamnguiden Online* gällande alla böcker i Hamnguideserien som täcker Sverige (nr 5–10) – från Svinesund i norra Bohuslän till Örnsköldsvik samt Väneren och Vättern med sina kanaler.

Pris 848 kr. 414 sidor. ISBN: 978-82-7997-243-3.
www.harbourguide.com

Förtöj alltid för storm

ATT FÖRTÖJA MED stäven mot en brygga kan ske på flera sätt. Den vanligaste varianten vid båtklubbar är nog **Y-bommar**. Här är det bara att fälla ner sina fendrar, köra sakta och

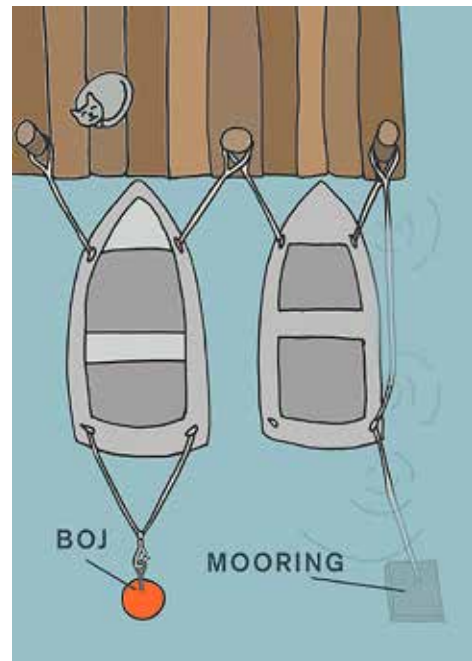


försiktigt in mellan bommarna, lägga fast på bägge sidor i aktern respektive fören. Bara se till att inte stäven kan slå i bryggkanten.

Är det **bojar** som ligger utlagda är det bra med en **bojkrok** eller **Merx-hake**. Haken är konstruerad så att den inte kan öppna sig själv. Att bara ha linan genom bojöglan är inte att rekommendera, den kan snabbt nötas av. Bra att ha dubbla linor mot aktern.

Är du tvungen att **ankra** måste du fälla ankaret i tid när du glider in mot kajen. Är det vanlig **ankarlina** eller **Ankarolina** bör du lägga ut en längd av minst fem gånger djupet. Är det kätting kan tre gånger räcka. Naturligtvis är det också beroende på ankartyp och bottenbeskaffenhet.

Något som blir allt vanligare även i våra svenska marinor är så kallade **mooringar** eller **mooringarlinor**. Det är färdiga förtöjningslinor som är festsatta i betongklumpar eller liknande på botten. Linan går från botten upp till bryggan. När du kommer fram mot bryggan är det bara att ta tag i linan, använd gärna en båtshake, och hala hem i aktern och göra fast. **Observera:** lossa inte mooringarlinan från bryggan! Genom det här smarta systemet blir det lagom avstånd



mellan båtarna och det är ingen risk för att ankare och ankarlinor korsar och fastnar i varandra.

Glöm aldrig den gamla sjömansregeln: **"Förtöj alltid för storm"**.

Text: Bengt Anderhagen

Illustration: Klara Anderhagen Holmes

Bryggor • Y-bommar • Flytkroppar • Tillbehör • Reservdelar



För ett smartare båtliv!

Från smarta Y-bommar till komplett hamnleverantör.



0155-360 70

info@wetrade.se

www.wetrade.se