

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.

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 uppehälle 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 skärgårdskryssare 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.

Överenskommelsen 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

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.



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 te sig enkel, men den har bland annat seglats till Australien tur och retur.

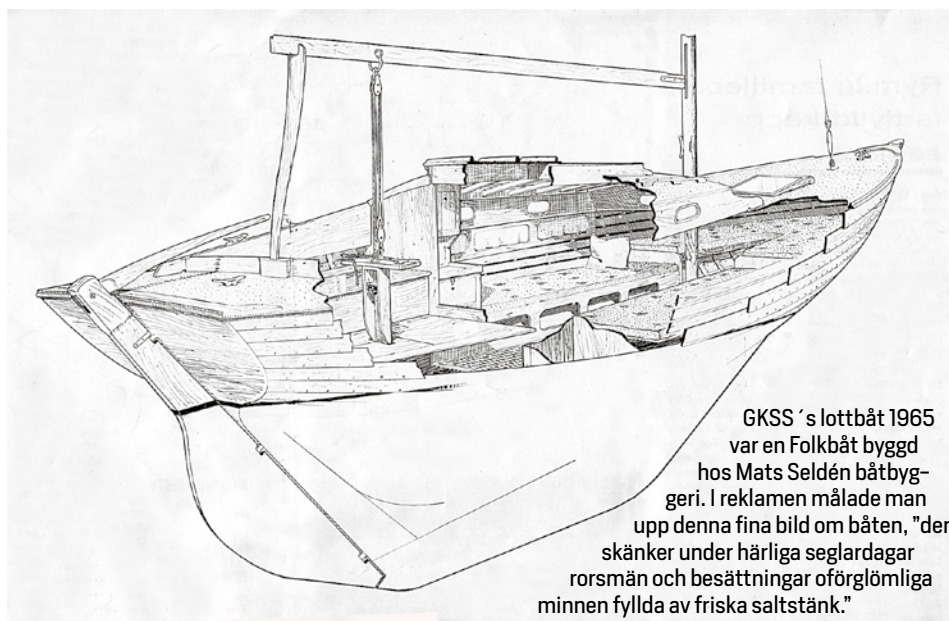




Har man varit på för många båtmässor, kan det vara skönt att koppla av i en enkel Folkbåt. Här i den modernare plastupplagan.

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.