

# Folkbåtsnytt

NYHETSREV FRÅN Svenska Folkbåtsförbundet, SFF • NO 1 / MAJ 2024



# INNEHÅLL

## Förbundet

Huvaligen!	3
Rapport från Seglardagen	3

## Flottiljerna

Ostkusten	4
Skåne: på Limhamn	4

## Båtvård

Dags att renovera plastfolkan?	6
--------------------------------	---

## Kappsegling

Kommande tävlingar	8
--------------------	---

## Tursegling

På Mälaren från väst till ost	10
-------------------------------	----

## Historia

Historien om 455	13
Nordiska folkbåten i historien	14

## Redaktörer

Göran Svensson  
Alexander Bratt  
Per Hörberg

## Omslagsfoto

Okänd

## Ansvarig utgivare

Rolf Uppström

Nummer 2 2024 kommer i brevlådan i mitten av oktober. Deadline är den sista september. Välkommen med ditt bidrag.

den 4 juli 1984

## Karlsborg SRA 7

# Chansartade seglingar i växlande vindar

Andra dagens seglingar vid Folkbåts SM i Vättern utanför Karlsborg bjöd på vindar från både nord och syd. Sex minuter innan tävlingen skulle ha avblåsts lyckades första båten passera mållinjen och därmed rädda hela tävlingen. Båt 1322 med skipper Göran Svensson från Stockholm kom sju minuter före båt nummer två i mål. Från en plats långt ner i startfältet tog de en chansning och valde en egen väg, en väg som gav dem segern. När det i Karlsborg blåste 5-7 sekundmeters vind var det ute på Vättern stiltje. Preliminär placering vid seglingen blev: Göran Svensson VSS, Mats Hedfors SASVC, Tommy Billgren YSS, Cristian Söderbäck VSS, Anders Olsen WSSV, Roland Jönsson WSSW, Peter Sohl SOSS, och på åttonde plats gårdagens seglare vid första seglingen Per Mårtensson SOSS. De protester som kom in efter gårdagens segling har ännu inte behandlats. A AXELSSON



I chansartade vindar var det nära att andra dagens seglingar i Folkbåts-SM i Karlsborg fick blåsas av utan att någon båt hade passerat mållinjen. Tävlingsens räddare och dagens seglare blev Göran Svensson med gästarna Håkan Melldahl och Thomas Dellenstedt

Mari Nilsson, Christina Nilsson och Sandra Lönnell kommer från Karlshamn. De hejade på båt 1324. – Väst hade det varit roligare att vara med och segla, men vi hade roligt i land också, tyckte de. Under dagen hade de hunnit se Karlsborgs Fästning.

Chansartat och växlande vindar var det förra gången vi seglade SM i Karlsborg för på året 40 år sedan. *Folkbåtsnytt*s redaktör Göran Svensson spikade en av seglingarna – en lång en – genom att gå i mål strax före det att maxtiden för första båt gick ut, vilket *Skaraborgs Allehandas* utsände A. Axelsson rapporterade om 4 juli 1984. Klas Andersson, nu i SWE 1339, blev svensk mästare.



## SWE 2 åter på SM

I år får vi åter glädjen att se *Jo-Jo*, världens näst äldsta folkbåt, på SM. Det är den nye ägaren Lasse Bergkvist som debuterar i folkbåtsklassen. Lasse är från Eskilstuna och kappseglar annars mycket aktivt i SRS med sin Farr 30. Vi hälsar Lasse med besättning hjärtligt välkomna och lycka till!

## HUVALIGEN!

Huvaligen, brukade min pappa utbrista när han kom in genom dörren när ovädret slog till på senhösten. Ostlig vind som sög upp fukt från Väneren innan den blev islagd var inte det roligaste! Den ostliga vinden sökte sig ner mellan bergen och ökade markant över Byfjorden som övergick till Vrångelyckan som låg utanför vårt hus. Rena vindtunneeffekten ibland! Huset låg närmast vattnet på en bergknalle och var ju mest exponerat av alla hus. Däremot när det var vindar från väst så var huset skyddat av Fiskeberget som fick ta sydvästkulingarna som ofta kunde infinna sig på sensommaren.

Att jag reflekterar över detta beror nog på att jag upplevt det sista halvåret som sällsynt blåsigt och blött. Jag gissar att min syster och hennes man sagt HUVALIGEN! många gånger de senaste månaderna eftersom de har övertagit föräldrahemmet.

I mitt önsketänkande ligger idén att naturen någon gång borde kom-



pensera oss! I början av juli brukar ju vädret vara stabilt efter midsommarregnet och den första delen av augusti var ju nästan alltid högttrycksbetonad (åtminstone förr).

Så enligt min väderprognos borde Guldpokalen i Halmstad den 6–12 juli bli ett fantastiskt evenemang när Guldpokalen firar 60 år! Halmstads Segelsällskap brukar alltid bjuda på välorganiserade evenemang med stor social faktor. Det går att anmäla sig redan nu på nätet! Missa inte detta!

SM i Karlsborg 14–18 augusti måste du också boka i din kalender! Det var länge sedan det arrangerades ett SM på Vättern. Att ha ett SM i denna miljö är något alldeles speciellt! Jag gissar på ett oförglömligt evenemang av rang!

När det gäller kappsegling, så finns det mycket att välja på: Gå in på [folkbatt.se](http://folkbatt.se) och bocka för i din kalender! Själv hoppas jag på en tur i Bohuslän denna sommar! Det var länge sedan! Hoppas på en sommar utan HUVALIGEN!

ROLF UPPSTRÖM

## RAPPORT FRÅN SEGLARDAGEN

*Gunnar Bonthelius representerade oss på Seglardagen 13–14 april på Bosön. Seglarförbundet genomför några utredningar, bland annat om hur organisationen ska se ut i distrikts- och klassförbund. Vad som i högsta grad rör oss är klassförbundsutredningen. Vissa klassförbund har svårigheter att organisera sin verksamhet på grund av svårigheter att tillsätta en fungerande styrelse.*

TEXT: GUNNAR BONTHELIUS

Seglarförbundet håller årligen Seglardagen där Sveriges distriktsförbund, klassförbund och klubbar bestämmer hur svensk segling ska bedrivas – allt från fritidssegling till OS-satsningar.

Denna seglardag hade två huvudpunkter, nämligen styrelsens utredningar om hur distrikts- respektive klassförbunden ska organiseras och drivas i framtiden. Utredningarna presenterades och vi deltagare jobbad sedan vidare i grupper där styrelsen ville veta vad vi tyckte i frågorna. Inga beslut fattades då styrelsen ville ha ett underlag för framtida inriktning. Resultaten avser styrelsen att presentera i september.

Distriktsförbundsutredningen hade tre alternativ: 1) skrota, det vill säga minska antal förbund till noll, 2) reducera antalet och 3) låta antalet minska evolutionärt, vilket jag anar betyder en reducering i den takt som är naturlig. Jag tolkade mötet som de flesta föredrar det sista alternativet.

Klassförbundsutredningens förslag var att dela in klassförbunden i grupper eller ”kluster” – cirka sex stycken. Indelningen ska ske efter båttyp, till exempel stora kölbåtar, små kölbåtar, jollar, bräddor och så vidare. Inventeringen av klassförbunden visade att klassförbund för kölbåtar klarar sig mycket bra själva men flera av jolle-

förbunden har svårt att rekrytera folk att administrera dem. Vad mötet tyckte om denna utredning var otidligt men det kommer väl fram i styrelsens presentation senare.

Tre motioner behandlades. En av dem gällde att göra en lista över medlemmarna i stället för dagens två, nämligen Idrottonline och BAS. Personnummer införs och BAS-registret förordades. Styrelsen uppdrogs att jobba med detta. Styrelsen valdes om med få ändringar. Årsavgifter med mera bibehölls.

Det var en trevlig helg med många båtmänniskor samt ungdomar från U25, som är en ny ungdomssatsning inom segling. Väldigt god mat också.

Jo, mötesordförande var Riksidrottsförbundets nya ordförande Anna Iwarsson. Hon drev mötet med schvung och tyckte vara glad med sin syssla. Ett nöje att lyssna på henne.

Seglarförbundet laddar nu starkt för att få ut seglingssporten genom och tack vare årets OS.

# FLOTTILJERNA

## OST- KUSTEN

*Ostkustseglarna samlar sig för en ny säsong med spännande kappsegling och gemyt.*

TEXT: HOBBE WÄRNEGÅRD

Vi har en go' sommar framför oss. Mycket folkbåtssegling i Sverige, det är kul! Som vanligt har aprilvädret satt käppar i hjulen för oss som hade ambitioner att vårrusta lite tidigt även i år. Kalla fingrar, kondens på kölen och den ständiga väntan på att SMHI ska ge mig klartecken att börja måla. Men det brukar alltid lösa sig!

Känner jag vibrationerna rätt kommer vi snart i gång med lite träningar redan på västkusten. Ett kärt återseende framåt sommaren är sprintseglingen – förra gången blev det 17 starter på två dagar. Grymt kul och riktigt bra träning.

Jag vill också passa på att slå ett slag för en nykomling i kappseglings-

OSTKUSTENS PROGRAM			
måndagar	Kvällsseglingar		På Vikingarnas SS, St:a Hundudden. Vi träffas på kvällen och kör några timmar. Vi håller kontakten via Whatsapp.
4 maj	Lidingö runt	LSS	I år tidigt startdatum och en lång bana från bro till bro
18 maj	Träning: Lidingö halv böj	OFK	Nyhet! Distanssegling runt halva Lidingö. Start mellan Lidingö och Värmdö; mål vid VSS. Gissa första pris!
25–26 maj	Vikingaregattan med DM	VSS	Flera klasser, bland annat Neptunkryssare
15–16 juni	Sprintseglingar	VSS	Extremt korta och många race med chans att öva boathandling och taktik.
2 augusti	Gemensam middag		På Runmarö för folkbåtar inför morgondagens race.
3 augusti	Runmarö runt	RYC	Nyhet! Kappsegling runt Runmarö. Många olika kölbåtar och jollar, cirka 15 NM. Handikapp enligt SRS med jaktstart. Först i mål!

schemat: Runmarö runt. En trevlig familjekappsegling runt ön Runmarö som man kan ta hur seriöst man vill – hornen brukar växa ut på de flesta av oss så där fem minuter innan start. Jag tror det blir en trevlig paus mellan Guldpokalen och SM.

Träning och logistiken kring vår sommarcirkus brukar redas ut via

Whatsapp – vill du vara med och kappsegla så hör av dig så bjuder vi in dig.

Avslutningsvis vill jag önska er en trevlig sommar med mycket sol och vind i ryggen.

## SKÅNE: PÅ LIMHAMN

*Skåneseglarna berättar om vinterns bravader med besök på Sydsegels loft på Limhamn.*

TEXT OCH FOTO: ANDERS CARLZON

Årets första ärtsoppa blev genomförd 11 januari. Det var Ulf och Gustav, båda Björk, som bjöd in till Sydsegel. Tidigare under hösten hade det klarats av minst två ärtsoppekvällar: Kenneth N. var värd för en kväll och Katarina med Anders P. för den andra. Redan en vecka innan utsatt datum lämnade Ulf på Sydsegel informationen att ärtorna var lagda i blöt!

Det var nio hungriga folkbåtsseglare som kom till segelloftet denna kalla januarikväll. Inga skor här tack, informerade segelmakaren. Bordtennisbordet fick bli matbord och en matta hade lagts ut för att inte förfrys fötterna.

Det hade aviserats att vi, förutom ärtsoppan, skulle få en genomgång av alla maskiner och verktyg som segelmakaren arbetar med på loftet. Vi fick titta på de åtta maskiner som fanns i lokalen. Det var:

- 3-steps Heavy Duty Adler K266
- 3-steps Jentschman Adler
- 3-steps Seiko SKZ28-3
- Pfaff 138 Sig Zag

- Dürkopp Adler 667 raksöm
- Dürkopp Adler 367 raksöm
- Pfaff 438 Sicksack
- Singer 132 K7

Med dessa maskiner kunde loftet sy i alla dukmaterial och inredningstyg. Vi fick också bekanta oss med den kraftiga hydraulpressen som kunde pressa 20 ton.

Gonggongen ljöd, soppan var serverad! Med kokt fläskkorv, två sorters senap samt hårt bröd och en god stark ost. Soppan var mycket god! Ärtorna hade säkert legat i blöt extra länge, kanske en matsked soda hade förstärkt det hela. Till detta drack vi en god öl, givetvis alkoholfri. När grytorna var tömda, blev det framdukat pannkakor med sylt och grädd.

Oj, vad gott det var! Ett stort tack till Ulf och Gustav!



# Det syns när våra kunder är nöjda



Svenska Seglarförbundet



Svenska Sjö

010-490 49 00  
dygnet runt



[www.svenskasjo.se](http://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

## DAGS ATT RENOVERA PLASTFOLKAN?

Nytt forum på hemsidan!

Nästa år, 2025, är det 50 år sedan den nordiska folkbåten började tillverkas i plast. Pionjär var Svend Svendsen i San Francisco, tätt följd i Danmark av Erik Andreasen, som bildade Folkebådcentralen, och Lyseplast i Sverige. Idag har drygt 1 000 plastfolkor byggts, de flesta av Folkebådcentralen.

Ja, tiden går fort, och med åren dyker en del krämpor upp på våra plastfolkor. En ny plastfolka kostar idag drygt en miljon kronor. Trots 80 år på nacken är klassen idag mycket aktiv, kanske den mest aktiva kölbåtsklassen i Nordeuropa. Det finns all anledning att sköta om våra befintliga plastfolkbåtar, så att många kan glädjas åt dem i framtiden.

Undertecknad har varit runt med presumtiva kappseglare som konsult och tittat på plastfolkor till salu. Det står klart att det börjat komma en del oroande ålderskrämpor. Framför allt är det kölbultar och röstjärnsfästningar som spökar på båtarna. Men även sviktande däck till följd av fuktskadad balsakubb i sandwichkonstruktionen. Jag har kontaktat några händiga medlemmar som redan åtgärdat problemen på sina båtar, och vi har nu en ganska klar uppfattning om hur det står till med vår flotta.

Tillsammans med vår förträffliga webbredaktör har vi tagit initiativet till ett forum för renovering av plastfolkor på hemsidan, [folkbat.se](http://folkbat.se), under den nya rubriken "Båtvård – Plastbåtar". Sedan tidigare finns ett digert tipskapitel angående träfolkorna, men nu skapas alltså även ett om plastfolkan. Där finns nu redan Kalle Ericssons förträffliga artikel om byte av kölbultar, och snart även hans beskrivning av renovering av röstjärnsinfästningarna. Johan Larsson har fyllt på med sin omfattande renovering, med renovering av kölbultar, röstjärnsinfästningar och däck. Ett imponerande arbete! Undertecknad har också kompletterat med mina egna, och andras erfarenheter av byte av lyftöglor och kölbultar. Forumet ska ju också förhoppningsvis leda till att lagningar blir av bra kvalitet.

Vi skapar en kunskapsbank tillsammans på hemsidan. Tanken är nu att även du, käre plastbåtsägare, ska bidra

TEXT, FOTO & ILLUSTRATION: ANDERS OLSEN

med dina eventuella erfarenheter och tips, så att vi gradvis bygger upp en ännu bättre kunskapsbank, som kan underlätta för andra medlemmar när de ger sig in på renoveringar. Både Kalle och Johan säger att det inte var så svårt när man väl visste hur det skulle göras. Men det är ju också så, att det som är lätt för en del människor kan vara svårt för andra. Och kölbultar kan vara tjuriga ibland.

Du som har, eller får, egna erfarenheter, skriv alltså ihop några rader som kompletterar de tidigare artiklarna på hemsidan. Bilder säger ofta mer än tusen ord, så komplettera gärna med några bilder. Du sänder dem till webbredaktör Alexander, [webb@folkbat.se](mailto:webb@folkbat.se).

### Hur stora är problemen?

Det är inte akut. Ingen torde segla upp sina röstjärn eller tappa kölen de närmaste åren. Men på 10 eller 20 års sikt måste nog krafft tagas för att åtgärda en del kölbultar och vissa konstruktioner av röstjärnsinfästningarna. Bäst vore det att redan nu börja jobba med problemet, en uppmaning framför allt till händiga personer. Lagom pyssel några dagar under långa höstar och vintrar. Din båts värde stiger nog också med minst lika mycket som renoveringen kostar. Dessutom vill jag uppmana alla att snarast försöka täta alla läckage genom däck, eftersom det är läckagen där som är den huvudsakliga orsaken till problemen. Tips finns alltså nu på vår hemsida.

Sannolikt är problemet till stor del störst på Västkusten med sitt salta vatten och minst på de båtar som seglat i sötvatten. Det är ju rost och röta det handlar om. Man ska ha klart för sig också att det här inte bara drabbar folkbåtar, utan de flesta plastsegelbåtar som börjar bli till åren.

### Kölbultarna

Beträffande kölbultarna så verkar inte problemet så akut. Ännu har ingen plastfolkbåt mig veterligen tappat kölen. Och de kölbultar som bytts som vi känner till har haft en minsta diameter kvar på minst cirka 13 mm (tvärsnittsarea 130 mm<sup>2</sup>), och många andra har varit förvånansvärt bibehållna.

Från början var kölbultarna M20 (tvärsnittsarea 240 mm<sup>2</sup>) eller på äldsta båtarna ¾ tum. Men för några år sedan tappade en äldre träfolka kölen i Tyskland. Kölbultarna var helt avrostade. Båten kantrade blixtnabbt, och besättningen för i vattnet. Båten flöt på sitt trä, och tack och lov plockades besättningen upp av en båt i närheten. Om samma sak händer med en plastfolka, så torde båten kantra och sjunka mycket snabbt. Det får bara inte ske.

Problemet är att det förefaller som om en del kölbultar rostar ganska fort, och andra långsammare. Och det är omöjligt att veta deras kondition innan man lossat på dem. Ett skäl att kolla några av sina kölbultar är också att göra det innan de rostar fast helt, och muttrarna rostar runda. Särskilt försiktig måste man förstås vara med bultarna och lyftöglorna som man lyfter båten med. Det är lätt att göra ett test med en rejäl hylsnyckel, och har man tur går det ganska lätt. De allra flesta plastfolkor har kölbultar av M20 galvad gängstång som är gängade cirka 5 cm ner i järnkölen. Mer om detta alltså på hemsidan.

### Infästningen av röstjärnen



Gamla röstjärnsinfästningen som lätt sågas bort med finesåg

Det finns olika konstruktioner. Den problematiska konstruktionen är den äldsta, som liknar konstruktionen på träfolkor. Alltså ett rostfritt platt röstjärn som går ner genom däck, och är fäst till skrovsidan med en cirka 3 cm tjock vertikal distanskloss emellan.

När man tillverkat båten och plastat upp skrovet har man tillverkat distansklossen av trä, så den passar mot klinkarna. Sedan har man lagt ett bandjärn av vanligt gråjärn på insidan av klossen, och plastat fast hela klumpen så att den sitter stadigt mot skrovet. Man har sedan borrarat och gängat för fyra bultar in genom bandjärnet in i tråklossen, och fäst röstjärnet med fyra rostfria bultar där. Det som händer är att vatten läcker ner genom däckets längs röstjärnet. Tråklossen blir blöt och sväller, och börjar sedan ruttna. Bandjärnet rostar. Symptomen är att det syns att det runnit rostvatten på skrovets insida, och på utsidan ser man en cirka 2 mm förhöjning motsvarande tråklossen. På Johans båt, som gått mest på västkusten kunde man nästan ösa ut tråklossen och bandjärnet med slev.

Men ännu har, mig veterligen, inget röstjärn seglats upp på någon plastfolka. Och skulle det hända så är väl det troliga att röstjärnet först kryper upp några centimeter, så man hinner släppa på storskotet och avlasta röstjärnet innan det lossnar helt, och masten troligen knäcks. Det är i alla fall det som hänt när röstjärn seglats upp på gamla träfolkor.

Behandlingen är självklar: såga bort hela den gamla infästningen (görs lätt med en finesåg, se bild), och plasta dit en infästning av den nya modellen (se bild). Inte så svårt faktiskt, men kanske bör man ta hjälp av

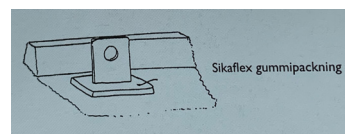
en kompis med själva plastningen om man är ovan. Alla nya delar kan köpas av Andreas Granlund i Danmark ([graand2001@gmail.com](mailto:graand2001@gmail.com), +45 30 29 20 18) eller Folkboat Centrale i Berlin ([folkeboot-centrale.de](http://folkeboot-centrale.de)). Ingående goda råd finns på hemsidan.



Nya röstjärnsinfästningar



Finesåg kostar några hundralappar och kallas "Multiverktyg" på Biltema



Förslag till tätning vid röstjärn

### Sandwichdäcket

Problemet är att plastfolkorna, liksom alla andra plastbåtar, fram till cirka 1990 hade distansmaterial i däckets av balsakubb. Om vatten tränger in i däckets så ruttnar balsakubben, och däckets börjar svikta. Så vitt jag vet så har två plastfolkor i Sverige åtgärdats för detta. På en sågade man upp hela däckets uppifrån och plastade dit plastbaserat distansmaterial och ett nytt överdäck. På den andra sågade man upp däckets underifrån, och hade sedan problem att plasta ett nytt underdäck underifrån. Men ett plastproffs lyckades tack och lov göra jobbet. Stora arbeten... Sensmoral igen: täta allt som kan läcka i däckets – profylax är bäst! Röstjärns genomföringarna! Förluckan, motorfästet, och alla beslag! Skruva aldrig dit något i däckets utan en rejäl kladd tätmassa under (till exempel Sikaflex)! Goda råd finns nu på hemsidan.

### Hemsidan

Det finns alltså redan nu en hel del råd och tips på vår hemsida, under rubriken Underhåll – Plastbåtar. Hjälpt gärna till och sänd in dina egna råd och erfarenheter!

## VI TACKAR VÅRA SPONSORER



**LJUNGSKILE**  
**0734-0522 33**

**Svenska Sjö**

**FÖRSÄKRA DIN BÅT HOS OSS! SOM BÅTKLUBBSMEDLEM FÅR DU RABATT!**

**Svenska Seglarförbundet**

**Beräkna premie!**

# KAPPSEGLING

## KOMMANDE TÄVLINGAR

### SM 2024



SM 2024  
FOLKBÅT  
KARLSBORG

Här kommer lite information om SM i 14–18 augusti 2024 i Karlsborg:

Alla hälsas välkomna på onsdagen till klubbens nybyggda hus vid Göta kanal. Sjösättning och upptagning kommer att ske i anslutning till klubbhuset och separat mastkran finns för att minska köbildning. Bilar och trailers kan parkeras där vinterförvaring av båtar normalt sker, i anslutning till området. Båtarna kommer att ligga förtöjda alldeles invid klubbhuset under tävlingen, vilket kommer att skapa en trevlig inramning. Om ni kommer i husbil så ordnar vi el och en plats till er. Toalett, dusch, och serviceanläggning finns i klubbhuset.

Tune-up race planeras till Botten-sjön i nära anslutning till klubbhuset med mycket goda möjligheter för publik att titta på. Efter detta inviger vi SM och hoppas på en fin kväll vid kanalen i god seglarygemenskap. Kappseglingarna i mästerskapet planeras att genomföras på Vättern utanför Vanäs udde och kan ses från land vid den bildsköna fyren på udden. För att komma till kappseglingsområdet anordnas bogsering i eskader förbi kanalbron. Vi binder mast i mast och drar fem båtar i varje tåg, se till att ha med lång tamp till detta.

Vi hoppas på ett rikt startfält med flera deltagande nationer och trevliga after-sailaktiviteter. Regattamiddagen kommer att åtnjutas som en trevlig avslutning i traditionell anda. Karlsborg bjuder på flera alternativ till boenden som ni hittar på Guldplatsen vid Vättern ([vastsverige.com](http://vastsverige.com)) och har mycket att erbjuda för turism med fästningen och Göta kanal med mera.

Välkomna!

CARLSBORGS SEGELSÄLLSKAP

### GULDPOKALEN 2024



Seglings säsongen närmar med stormsteg även om vi hade ett temporärt bakslag här i Halmstad senaste veckan med snö och minusgrader.

Förberedelserna inför Nordic Folkboat Gold Cup är i full gång.

Inbjudan finns på [goldcup2024.com](http://goldcup2024.com) sedan en tid tillbaka. Till dags dato är 37 båtar anmälda, varav bland annat fem från Storbritannien och nio från Tyskland, vilket är mycket glädjande. Anmälan och förteckning över vilka deltagare som redan anmält sig hittar ni på [goldcup2024.com](http://goldcup2024.com).

Program för evenemanget:

- 6–7 juli Registrering, segelkontroll och sjösättning
- 8–12 juli Kappseglingar
- 12 juli Regattamiddag och prisutdelning
- 13 juli Reservdag för upptagning om inte alla båtar redan är upptagna.

Halmstad är en sommarstad med mycket turister så vår rekommendation är att boka boende så snart som möjligt. Olika typer av boende hittar ni på [destinationhalmstad.se](http://destinationhalmstad.se).

Halmstads Segelsällskap har ställplatser för husbilar och -vagnar. Det finns möjlighet att reservera ställplats i samband med anmälan.

Förtöjningsplats för eventuell följebåt bokas också i samband med anmälan.

Sjösättning och upptagning sker i anslutning till bryggorna där båtarna kommer att ligga förtöjda under tävlingen. Kostnad för sjösättning och upptagning är inkluderad i startavgiften. Sjösättningsramp finns tillgänglig för följebåtar.

### TIBBE MEMORIAL



Med träfolkbåten *Tibbe* från 1969 som vårt kännetecken, skickar vi här en inbjudan till våra "ståndskamrater".

Kära folkbåtsseglare,

Kerteminde Seglklub har ambitionen att arrangera en stor internationell folkbåttävling den sista helgen i augusti.

Vi kom i gång bra år 2023 med deltagande från Sverige, Tyskland och Danmark och vi fortsätter år 2024 och framåt. Tibbe Memorial Cup hyllar folkbåtsklassen i allmänhet och *Tibbe* specifikt. *Tibbe* är idag ett museifartyg på Museet för fritidsbåtar i Svendborg, där hon njuter av sitt otium, men hon har haft enorm betydelse för utvecklingen av folkbåtsklassen, både i Danmark och internationellt. Hon utgjorde nämligen skrovet till glasfiberformen som sedan användes för att tillverka flera tusen folkbåtar, varav över 1 000 på Folkebadcentralen i Kerteminde. Vi är medvetna om att det finns många som inte seglar kappsegling, särskilt i äldre träfolkbåt, och som något nytt ordnar vi nu Tibbe Memorial Social, där det på lördagen arrangeras en trevlig distanssegling (turklass) runt Romsø. Här får den icke-kappseglingsintresserade delen av klassen möjlighet till en vänskaplig tävling bland likasinnade, samtidigt som kappseglarna tävlar på banan utanför Kerteminde marina. Måltagningsplatsen blir i bassängen i Kerteminde marina, så det kommer att finnas något att titta på för intresserade vid marinans nya hamnmole. Här kommer kappseglarnas bana också att bli gå i mål, också på lördag eftermiddag, och ambitionen är också att locka några av de många seglarna som inte längre seglar folkbåt men som genom åren har bekantat sig med klassen, till Kerteminde för att få folkbåtssnack.

I år igen har vi differentierad avgift för deltagandet: utländska besätt-



ningar och tursegelarbetsättningar deltar gratis och det finns differentierad avgift för danska manskap, som tar hänsyn till transportkostnaderna. Dessutom kommer det att ordnas en loppmarknad där det kommer att finnas möjlighet att köpa begagnad utrustning och segel till rimliga priser. Dessa erbjudanden riktar sig särskilt till turbåtar. På söndagsförmiddagen kommer den mångåriga folkbåtsegelaren och båtbyggaren Lars Bræstrup att hålla en föreläsning om underhåll, tursegling och mycket mer. Här kommer det att finnas gott om möjligheter att ställa frågor och få goda råd för både trä- och glasfiberbåtar.

Vi ser fram emot en folkbåtsfest med sponsrad middag på lördag kväll och massor av kamratligt snack och umgänge, helt i folkbåtsklassens anda.

Programmet för Tibbe Memorial Social är som följer:

- Fredag 23 augusti: Ankomst, loppmarknad och gemensam middag i Kerteminda Sejlklubb klubbhus klockan 19
- Lördag 24 augusti klockan 10.00: start för distansseglingen. Efter seglingen korv och bryggöl, loppmarknad. Festmiddag i klubbhuset klockan 19 med prisutdelning från dagens distanssegling.
- Söndag 25 augusti klockan 10.30 Folkbåtssnack av Lars Bræstrup, loppmarknad. Bryggöl och korv när kappseglarna kommer till hamnen.

Ni behöver inte giltigt måtbrev för distansseglingen. Enda kravet är att det bara seglas med storsegel och fock. Rullfock, och -storsegel med mera är helt i ordning.

Deltagandet i evenemangen är gratis för turseglarna förutom en anspråklös summa för gemensam middag på fredag kväll. Hamnavgifterna före, under och efter tävlingen är ordnade.

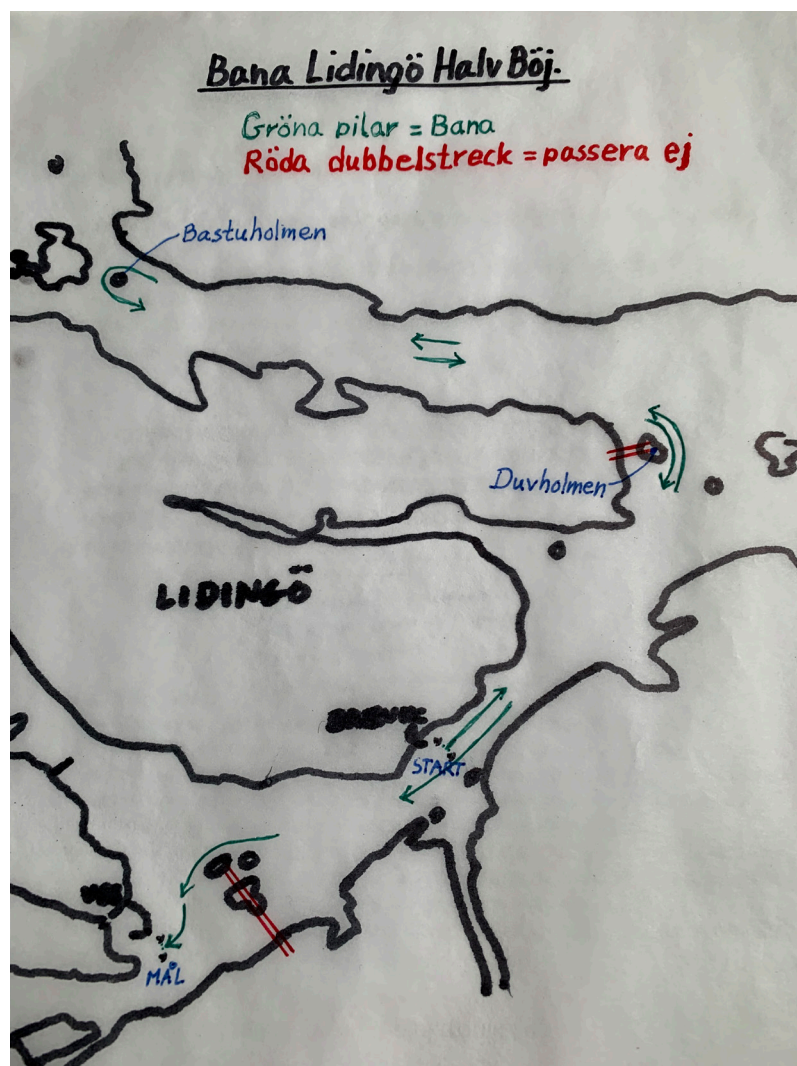
Anmälan är enkel och görs per e-post till [per.buch926@gmail.com](mailto:per.buch926@gmail.com) senast den 18 augusti, men gärna tidigare. Frågor besvaras självklart också där eller på +45 40 98 08 01. Vi ser fram emot att se er i Kerteminda.

Venlig hilsen,

PER BUCH - KERTEMINDE SEJLKLUBB

## LIDINGÖ HALV BÖJ LÖRDAG 18 MAJ

Välkommen att segla Lidingö halv böj för folkbåtar.



PROGRAM/SEGLINGSFÖRESKRIFTER:  
Bana enligt bifogad karta. Observera att röda dubbellinjer inte får passeras. Observera att det är Bastuholmen öster om Storholmen som gäller, inte den vid Djursholmen.

START: 11:00 utanför Breviks Båtsällskap, mellan grönt sjömärke och röd flagga på startbåten.

- 5 minuter före start hissas flagga F (röd-vit).
- 4 minuter före start hissas även flagga P (vit-blå).
- 1 minut före start sänks flagga P.
- Vid start sänks även flagga F.

Ljudsignal avges vid varje flaggförändring.

MÅL: mellan rött och grönt sjömärke cirka 50 m utanför Vikingarnas Segelsällskaps hamnpir. Klockan 18:00 avbryts kappseglingen.

ANMÄLAN OCH FRÅGOR: senast 16 maj via telefon eller SMS till 070-391 75 22. Skepparens namn och båt-nummer anges. Avgift: 0 kr.

ANSLAGSTAVLA: Whatsappgruppen Folkbåtsnördar. Här kan alla ändringar ske – håll koll. För att bli medlem där, kontakta Hans, 070-517 09 49.

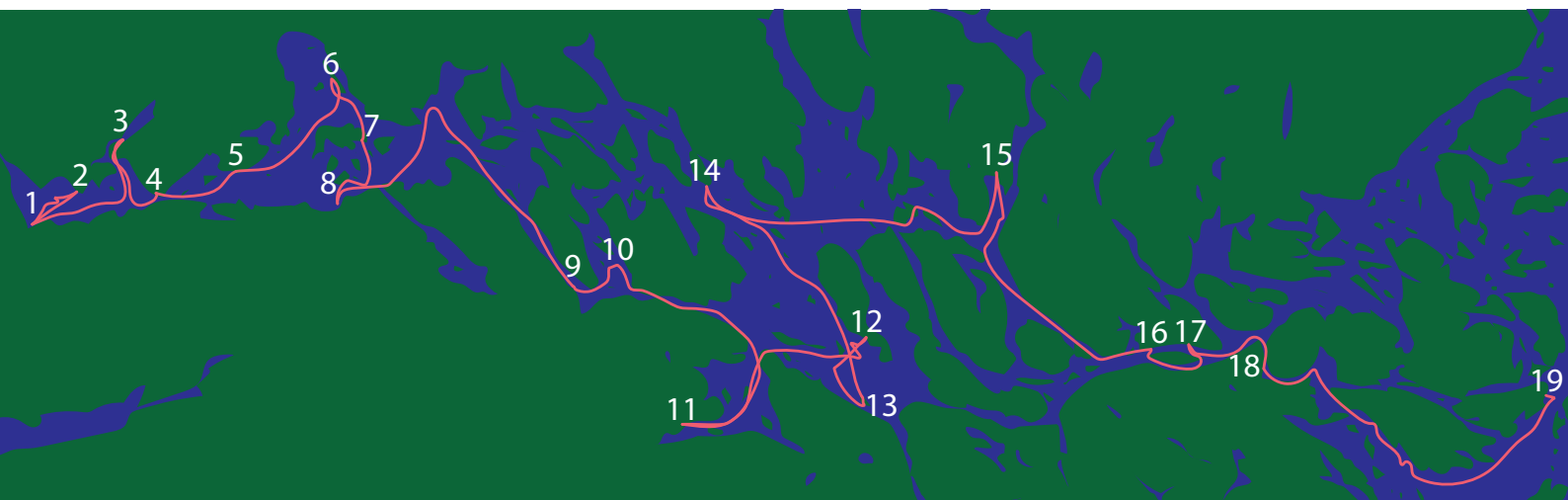
AFTER SAIL: efter målgång serveras en god och mustig skaldjursoppa med mera i VSS klubbhus mot 100 kr, som betalas på plats. Anmälan för deltagare behövs ej, men vill någon folkbåtsvän utöver kappseglarna komma, så anmäl till 070-391 75 22.

ÖVRIGT: Kappseglingsreglerna gäller. Kappseglingen är kategori privat träningssegling. Minst nio folkbåtar förväntas enligt gallup. Helgen efter går Vikingaregattan. Möjlighet finns att ligga kvar i VSS hamn till den, ring 070-391 75 22 för info.

Välkomna,

BABA, DIRECTOR  
UTA, HOVMÄSTARE  
ANDERS, CHEFSIDEOLOG  
HENRIK, FLAGGJUNKARE

# TURSEGLING



## PÅ MÄLAREN FRÅN VÄST TILL OST

*En folkbåt på jubileumsresa 3 juli – 5 augusti 2023, 198 sjömil i 18 etapper*

TEXT & FOTO: KATJA VOIGT; ILLUSTRATION: ALEXANDER BRATT

Som rapporterat i *Folkbåtsnytt* nummer 2 2023 tog vi i somras vår svenska folkbåt från Tyskland på en jubileumstur i sitt hemmavatten. Efter att ha tillbringat nio dagar i Kungsör (1) på den plats där den byggdes för 60 år sedan och anordnat ett litet jubileumsfirande med personer som var inblandade i dess tillkomst, seglade vi österut. I bagaget hade vi en lista med värdefulla tips på vackra platser som samlades in till oss vid firandet.

Den 10 juli sent på eftermiddagen startade vi och avverkade bara 3,5 sjömil för att tillbringa lite tid på Kungsörs Segelsällskaps klubbö Västra Glipen (2) och koppla av efter de föregående dagarnas liv och rörelse. Ön var liten men fin, med en fyrklippa där vi njöt av en kall öl i den varma kvällssolen, ett rymligt klubbhus med en täckt veranda. Där finns torrtoaletter och tvättställ med rinnande vatten, men inget dricksvatten och ingen sophantering. Under de närmaste dagarna regnade och blåste det väldigt, därför stannade vi tills vädret förbättrades. Den första dagen var det några andra båtar där, men sedan var vi helt ensamma på ön. Det var mycket charmigt.

Den 13 juli seglade vi i väg vid lunchtid med vindstyrkor på 3–4 och vindbyar på 5–6 Bft. Det var fortfarande molnigt till en början och det kom enstaka regnskurar, men sedan klarnade himlen upp. Efter en avstickare tillbaka till Kungsör för en drönarfilm om

avresan som vi ännu saknade, fortsatte vi nordväst under eftermiddagen. Solen sken och vi njöt till fullo av det vackra landskapet. Sent på eftermiddagen nådde vi den lilla, historiskt intressanta staden Borgåsund (3) på sjöns norra strand och förtöjde i gästhamnen precis bredvid en populär restaurang i ett kärleksfullt restaurerat 151 år gammalt hamnmagasin. Det var perfekt, eftersom vi var väldigt hungriga. Vi åt utsökt färsk Mälargös på restaurangens veranda med utsikt över vår båt. Den glänste i solen och vi kände oss som kung och drottning.



Sedan tog vi en kvällspromenad genom den gamla byn och besökte nästa morgon Strömsholms kanal med den imponerande 1700-talsluss, allt i strålände väder.

Vi fortsatte vår resa vid middagstid den 14 juli. Vädret var till vår smak, med svaga vindar (2–3 Bft) och solsken. Vi nådde klaffbron vid Kvicksund (4) tidigt på eftermiddagen, men öppnandet försenades med  $\frac{3}{4}$  timme, eftersom ett tåg skulle åka över bron först. Efter vi hade passerat bron stannade vi till vid en marina för att fylla på våra bensin- och dricksvattenbehållare och proviantera. En påse kanelbullar kom ombord (de varade inte länge...). Vi fortsatte vår resa under sen eftermiddag och kom halvannan timme senare fram nästa klubbholme: Stora Bubbholmen (5) som ligger i närheten av Eskilstuna. Denna holme var något större än den första ön på vår resa, i själva verket var det faktiskt två holmar. De var skogsbeklädda, pittoreska och man kan lätt gå runt den större på en stig. En klubbmedlem erbjöd oss att använda klubbens bastu, vilket vi gladeligen accepterade. Mälurvattnet var förvånansvärt kallt och det krävdes en del ansträngning för att simma. Sent på kvällen observerade vi en dykande bäver på nära håll. Mycket spännande!

Den 15 juli gav vi oss av en dag tidigare än planerat på grund av en varning för åskväder med kraftig vind för att kunna nå vår nästa destination innan på ett säkert sätt. Det var sent på eftermiddagen,

i början var det byigt och molnigt, men framåt kvällen lugnade vinden ner sig och solen tittade till och med fram. Återigen njöt vi av kanelbullar med te från termosflaskan ombord och var glada. Vår destination var en klubbö nära Västerås i Västeråsfjärden. Precis i tid för stormen anlöpte vi hamnen till Rågsäcken (6), en smal liten ö med en ås i mitten från vilken man har en bra utsikt. Vi satte upp vår supstuga för första gången på den här resan och klarade åskvädret torrt och avslappnat. Det slutade regna vid lunchtid nästa dag och vi kunde gå runt lite, laga mat och äta ute innan vi seglade vidare sent på eftermiddagen.

Den 16 juli gjorde vi bara en kort etapp på 4 NM. Vårt mål var en ö i ett naturreservat, vars norra halva ägs av en av Sveriges äldsta segelklubbar (Westerås Segelsällskap, grundat 1883). Stoppet på Kedjeön (7) var ett bra beslut, det var en naturskön höjdpunkt på resan. Även här finns en rundvandringsled längs stranden och en andra väg som leder genom skogen över åsen på ön. Här finns mäktiga träd som ger en känsla av att resa tillbaka i tiden. Den östra delen av skogen var fuktig, full av mossor och ormbunkar (och karljohanssvampar!) och såg ut som en urskog. På den östra stranden upptäckte vi otaliga fallna träd med de karakteristiska bävergnagmärkena som vi tidigare bara hade känt igen från bilder. Vid vattenbrynet såg vi flera bäverhyddor gjorda av grenar och kvistar. Det var mycket spännande. Under ett bastubad med en medlem i föreningen, en ung kvinna som gästfritt tog oss under sina vingar, fick vi veta att bävern utrotades i Sverige i början av 1900-talet och att dagens cirka 100 000 svenska bävrar härstammar från cirka 80 norska bävrar som omlacerades för 80 till 100 år sedan.

Vi fortsatte framåt vid middagstid den 17 juli. Precis som de föregående dagarna var vinden mellan 3–4 Bft med vindbyar mellan 5 och 6 och vi satte bara storseglet. Vår nästa destination var Sundbyholm (8) på Mälarens södra fastland. Den sista delen av inseglingen var smal med farliga grund, vilket i kombination med vindbyarna kändes lite farligt och krävde en hög grad av koncentration vid navigeringen. En upplevelse som fick oss att inse att vi var ett välrepererat team. Hamnen har naturligtvis en annan dimension än de små klubbhamnar vi var nu vana vid och det var nästan lite för mycket civilisation för oss. På kvällen åt vi en utsökt karljohanssvamprätt på bryggan.



Nästa dag, den 18 juli, avseglade vi som vanligt vid middagstid. Vind och väder var oförändrade, det vill säga byigt och molnigt med spridda skurar. Vi seglade utan fock nordost på medvindskurs och gjorde en avstic-kare till Kungsårafjärden. Där rundade vi några vackra holmar. Vi kände inte för att förtöja i det hårda vädret. Sedan styrde vi tillbaka söderut på halvwindkurs. När vi kom in i Norrfjärden fick vi uppleva flera kraftiga regnskurar med vindbyar omväxlande med lugnt solsken och vindstilla. Det var spektakulärt. Landskapet var återigen pittoreskt. Den sista biten fick vi köra med motor på grund av vindstilla. Att anlända till Strängnäs (9) i solen var fantastiskt. De två landmärkena, domkyrkan och den röda väderkvarnen på kullen, kunde ses på långt håll.

Vi tog några dagar för att besöka Strängnäs. Vi hade tur med vädret. Platsen var verkligen sevärd, som kungsörarna redan hade rekommenderat. Där finns vackra, välbevarade hus från 1300-talet. Gustav I valdes till kung i den 770 år gamla domkyrkan för exakt 500 år sedan, innan han ledde befrielsen av Sverige från danskt styre. På årsdagen av denna händelse hade det regerande svenska kungaparet besökt Strängnäs några veckor före oss. För oss lübeckare var det intressant att få veta att Gustav I tidigare hade tagit sin tillflykt till den rika Hansastaden Lübeck och förberett sin kampanj därifrån, och att Lübecks sändebud också var närvarande vid hans val i Strängnäs. För övrigt byggde kungen 15 år senare sitt lantresidens i Kungsör och gav staden dess namn. Så många kopplingar i alla riktningar! I Strängnäs finns också tre runstenar från vikingatiden. Så det var mycket att se och lära.

Vi återupptog resan den 21 juli, återigen genom ett vackert område. Vid lunchtid nådde vi Askholmen (10), där vi tog en promenad och

seglade vidare efter en timme. På eftermiddagen fick vi sällskap av ett sommaråskväder. För att vara på den säkra sidan tog vi ner seglen och gick under motor resten av vägen till Mariefred (11). I likhet med Strängnäs kunde vi se stadens mäktiga landmärke Gripsholms slott på långt håll. Vi såg också en havsörn på himlen. Gästhamnen låg precis bredvid slottet. Det pågick en festival och vi köpte en utmärkt falafelrätt från en food truck. Dagen efter sken solen och vi promenerade genom den vackra gamla staden, besökte en loppmarknad och deltog i en intressant guidad tur på slottet på eftermiddagen. Kung Gustav I och hans ättlingar hälsade igen. Det var fortfarande feststämning i hamnen och festen pågick till långt in på natten.

Vi gav oss av på morgonen den 23 juli. Det blåste lite (2 Bft) och det var soligt och varmt. Efter 13,5 NM nådde vi sent på eftermiddagen Björkö (12), där vikingabyn Birka låg på 700- till 900-talet, och som då var Skandinavien viktiga handelscentrum. Museibygnaden var redan stängd, men vi tog en titt inne i friluftsmuseet och gick en promenad runt området. Från toppen av en kulle hade vi en fantastisk utsikt. Eftersom vi var väldigt hungriga besökte vi sedan öns restaurang, som serverar traditionella rätter. På grund av ett missförstånd serverade servitrisen oss tre rätter, varav en var älg, vilket vi, som pescovegetarianer, aldrig skulle ha beställt. Men det var väldigt gott! För att kompensera för misstaget kom servitrisen med en fjärde vegetarisk rätt, som vi sedan åt upp. Vi var inte hungriga på länge efter detta restaurangbesök!

På kvällen seglade vi ytterligare 8 NM i lätta vindar och låg sol och nådde till slut den vackra ön Slandö med sin klubbhamn Slandö kalv (13). Där tillbringade vi en avkopplande dag med promenader, äta rester, bastu, läsning och Scrabblespel.

25 juli: eftersom nästa etapp skulle bli lite längre lagade vi en gryta för resan. Vinden ökade lite på vägen från 2 till 4 Bft, det var molnigt till en början, sedan soligt på kvällen. Efter fyra timmar nådde vi Granskär (14) i den norra viken av Grönsöfjärden, som hade rekommenderats oss. Ön var ett naturreservat och var obebodd, men det finns ett bord med bänkar och en torrtoalett för gäster. Det var ingen brygga utan bara en naturhamn. Vi förtöjde vår båt i en trädstam och klättrade i land över stenar. Det var verkligen en fantastisk vacker ö med släta klippor och blandskog. Efter en måltid i kvällssolen på en klippig kulle med fin utsikt gick vi runt på ön.

Den 26 juli startade vi igen vid middagstid och tillryggalade en längre sträcka österut. Vinden blåste behagliga 3–4 Bft, det var molnigt men torrt. Vi korsade först den breda Norra Björkfjärden och seglade sedan längs det smala Skeppsbackasundet. Det var mycket naturskönt och vi hade det helt för oss själva. Vi räknade till fem havsörnar på vägen. Farleden i Näsfjärden var mycket mer trafikerad. Vi hade medvind och seglade en stolt fjärl. På vår väg såg vi många vackra öar med inbjudande klubbhamnar, men vi ville fylla på förråden på fastlandet. Efter 20 NM nådde vi Kungsängen (15) på Mälarens norra landsida. Hamnen var dock rätt exponerad, så natten var rätt orolig. Vi var förtöjda precis på utsidan och vår båt gungade som en galning. Nästa dag förtöjde vi om den i ett mer skyddat område.

Efter en lugn dag i land seglade vi vidare österut på morgonen den 28 juli, vår sista etapp före Stockholm. Vi var väldigt spända på att få se den stora staden! Vi passerade en svängbro och sedan, lite nervöst, seglade vi under en bro som bara var 12 meter hög, naturligtvis utan att stöta i något med toppen. Byggnaderna på stränderna blev gradvis tätare och närheten till staden var påtaglig. Vi blev lite oroliga av de många vrak som fanns markerade på sjökortet längs vår rutt. Tidigt på eftermiddagen anlände vi och hade framför oss den historiska stadskärnans imponerande silhuett, med riksdagshuset och andra magnifika byggnader samt många gamla kyrktorn. Utflyktsbåtar kors och tvärs genom hamnen. Vår *Folkeboot* kändes plötsligt så liten! Vi styrde kosan mot en klubbhamn under den enorma gamla stålbron Västerbron (16). Ett supercentralt läge och hamnavgiften



var billig med Stockholmsmått mätt (detta var förstås också ett tips från Kungsör...). Vi tog en lång promenad genom den vackra gamla stadskärnan i Stockholm. Bland annat besökte vi byggnaden på Skeppsbron 44, där våra Örtengrensegel var tillverkade. Synd att denna anrika segelmakare inte längre finns kvar!

På morgonen den 29 juli, efter en lugn frukost i klubbhuset, drog vi i väg för att se mer av stadens centrum. För att göra detta åkte vi tillbaka en kort sträcka och svängde sedan in i sjöarmen söder om Södermalm. På grund av liv och rörelse i stadskärnan bestämde vi oss för att köra under motor. På så sätt kunde vi ta oss tid att se oss omkring. Det finns så mycket att titta på på vattnet och på stranden! En kort stund senare nådde vi Hammarbyslussen, där det fanns mycket aktivitet. Vi var ganska spända eftersom det var vår första slussning på egen köl. Men det var lättare än vi trodde: vi kunde helt enkelt hålla fast i hängande rep från båten och efter några minuter var vi en halv meter ner utan att vi hade märkt det. Detta lilla äventyr markerade vår avfärd från Mälaren och vårt inträde i Östersjön.

Vi fortsatte genom centrum av den livliga sommarstaden. Trafiken ökade och utflyktsbåtar körde förbi oss i en rasande fart och orsakade vågor. Att förtöja i Vasahamnen (17) var inte helt lätt. Vi hade bokart en uteplats på nätet, men fick flytta in där det var mycket tystare. Tre hjälpsamma personer, som alla påstod sig vara

ansvariga i hamnen, tog efter varandra hand om oss. Nu låg vår båt i stadens turisthjärta. Segelbåtar från hela världen låg förtöjda i hamnen och vi var omgivna av fantastiska museer. Vi besökte Sjöhistoriska museet, där en folkbåt från 1960-talet visades upp på en intressant specialutställning om fritidsbåtar i Sverige. Vi besökte också det relativt nya Vrakmuseet, systemmuseet till Vasamuseet, som vi kände till från tidigare besök i Stockholm. Utställningen var mycket berörande och var verkligen utmärkt arrangerad! Solen sken från himlen större delen av tiden i Stockholm, med enstaka åskväder som passerade.

Den 30 juli ville vi fortsätta till den mötesplats där vi hade bestämt att träffa den sista svenska ägaren av vår båt. Vi gav oss i väg klockan 17:30. Det var så mycket båttrafik – inte bara utflyktsbåtar, utan även färjor passerade ganska nära oss på samma rutt – att vi föredrog att åka med motor i stadsområdet. Som så ofta på resan hade vi solsken omväxlande med regnskurar. Vid Nacka svängde vi söderut in i det smala Skurusundet och förtöjde vid Saltsjö-Dufnäs Marina (18) klockan 19:30. Även om det inte fanns någon officiell gästhamn, mötte vi återigen gästvänliga svenskar som fick oss att känna oss välkomna. Vilket var bra, eftersom ett kraftigt åskväder var under uppseglande på himlen.

Den 31 juli väntade vi ut ännu en morgonåska för att sedan ta oss an den sista sträckan. Med 24 NM var det den längsta etappen på resan. Först måste vi kryssa, senare hade vi hårda vindar och slutligen lugnt, så vi startade motorn igen. Efter exakt åtta timmar nådde vi vår destination, Stavnäs vinterhamn (19). Sonen till den senaste båtägaren hade föreslagit denna hamn som mötesplats. Vi ville tillbringa de sista dagarna med att koppla av och förbereda oss för mötet. Hamnen visade sig inte vara ett bra val för en längre vistelse; det fanns en hel del utflyktsbåtar precis intill som orsakade vågor och buller. Men vi bestämde oss för att stanna och gjorde det mesta av det, promenerade, åt och shoppade, plockade blåbär, besökte ett charmigt litet skärgårdsmuseum och bastun i hamnen, spelade spel och läste, beroende på vädret. Om mötet skrev jag i den förra artikeln.

Allt som allt var det en underbar resa. Tack Sverige! Vi kommer tillbaka!

## HISTORIEN OM 455

Efter 40 år i träda hoppas vi att få se denna Skånebåt på vattnet och banan igen i sommar.

TEXT & FOTO: MARTIN JOHANSSON

I samband med årsmötet i Skånes Folkbåtsflottilj fick vi tillfälle att besöka Mats Sjöberg och hans renovering av SWE 455. Båten är säkert bekant för de som var med på SM i Ystad 2022. Hon stod på land och var då närmast ett vrak, saknade delar av däck och en del bord och ansågs nog vara bortom räddning. Mats som tagit över båten tidigare det året var dock optimist.

MEN LÅT OSS börja från början. 455 byggdes på Bröderna Jacobssons varv i Dragsmark 1957 på beställning av Fritiof Stenberg i Simrishamn och fick namnet *Carmencita*. Folkbåtsklassen har en lång tradition i Simrishamn och var under många år dominerande i kappseglingen Bornholm runt över 100 NM. *Carmencita* såldes senare till Åke Åkesson i Ystad, även han en flitig kappseglare.

I slutet av 1960-talet tog Thomas Jeppson över båten som då återbördades till Simrishamn och bytte namn till *Veronica*. Under en serie år var *Veronica* en av de mest framgångsrika folkbåtarna på sydkusten. Thomas Jeppsons resa i folkbåt känner de flesta till, den har ju bland annat inneburit fyra SM-guld i de vackra Lindbåtarna SWE 1155 och SWE 1188 och i glasfiberbåtar. Thomas ligger ju också bakom mycket av glasfiberbåtens framgång i Sverige.

EN ANNAN DUKTIG folkbåtsseglare i Simrishamn var Bengt Lindberg som med sin SWE 1035, *Belinda*, brukade ligga högt i resultatlistorna, dock ofta slagen av Thomas Jeppson i *Veronica*. Bengt ville mera, så

han sålde *Belinda* till Limhamn och lät 1972 bygga en ny båt på Nya båtvarvet i Simrishamn. Bengt Lindberg som var slöjdlärare till yrket, lät här sina egna idéer kring en snabb folkbåt blomma ut. Båten med nummer SWE 1201 fick en vacker propellerformad överbyggnad likt Thorkild Linds och borden sträcktes på ett speciellt vis inom toleranserna. Men nya *Belinda* slog ändå inte *Veronica*, möjligen därför att Thomas Jeppson var en mycket duktig seglare. Så när Thomas så småningom satte *Veronica* till salu, köpte Bengt henne och påbörjade en grundlig renovering.

Under de följande åren fräschades 455 upp till nära nog nyskick och fick bland annat en ny överbyggnad av Thorkild Lindtyp. Bengt Lindberg seglade henne framgångsrikt under några säsonger men tappade sedan

intresset och båten kom att stå på land från 1984. Tyvärr dåligt övertäckt, vilket innebar att mycket av det fina renoveringsarbetet som Bengt gjort gick till spillo.

SÅ LÅNGT HISTORIEN. 455 står sedan ett par år tillbaka i Ystads Segelsällskaps båthall och Mats Sjöberg, händig lärare inom svets, svarv och fräs, lägger all tillgänglig tid på att få henne tillbaka i det fina skick hon en gång var i. Hon har fått nya däcksbalkar och balkvägare, nytt plywooddäck och flera nya bord. Mats har också riktat upp skrovet som efter många år på land säckat lite. Målet är att ha henne klar till start i Guldpokalen i Halmstad i juli månad, 40 år efter att hon senast var i vattnet.

Det kan kanske tyckas övermodigt med ett sådant mål, men Mats, tillsammans med besättningen Pontus Jonsson och Roger Olsson, har varit med förr i träbåtar. De helrenoverade och seglade SWE 408, *Wilma*, vid SM och Guldpokalen i Simrishamn

2018. *Wilma* tog då en 18:e plats i det starka fältet i Guldpokalen. Hon såldes sedan till England. Gänget seglade också den vackra träbåten SWE 1231 från Hovmarks varv vid SM i Ystad 2022, då med en fin andra plats efter Lennart Magnusson.

I HALMSTAD KOMMER den nyrenoverade 455 med trämast och nya segel till start med samma besättning. Rorsman Pontus Jonsson är välmeriterad seglare från bland annat Laser, A-katamaran och många mästerskap i andra raciga båttyper. Gänget ombord på 455 vill försöka visa att det går att renovera upp en äldre träbåt med ambitionen att placera sig på den övre delen av resultatlistan. Vi ser sommaren an med spänning!





## NORDISKA FOLKBÅTEN I HISTORIEN

*Kanske kan det vara av intresse av att få veta något om nordiska folkbåtens tillkomst i ett historiskt sammanhang? Tomas Svensson djupdyker i tiden för folkbåtens skapande och porträtter personerna inblandade i skapelsen. Svensson är, tillsammans med Sture Sundén, författare till Hela folkets båt, som gavs ut hos Breakwater 2019. Hela folkets båt recenserades i Folkbåtsnytt nummer 1 2020.*

TEXT: TOMAS SVENSSON; FOTO: GÖSTA SKOGLUND (PD)

Detta är en essä och åsikter som uttrycks är skribentens egna. Folkbåten anses i Sverige vara konstruerad av Tord Sundén; internationellt och i folkbåtens klassregler av Nordiska Seglarförbundet (då Skandinaviska Seglarförbundet).

Småbåtseglingens och kappseglingens historia i vårt land rymmer massor av intressanta företeelser, redan från 1850-talet. Den dynamiska perioden runt förra sekelskiftet hör naturligtvis till de mest lockande. Särskilt om man lägger tonvikt kring båtmaterial.

Mellankrigstiden tillhör en mer förbisedd tid men minst lika intressant som förra sekelskiftet. En tid då seglingen breddades till fler kappseglande utövare. Kappseglingsutbytet sträckte sig nu att omfatta ett avsevärt större internationellt perspektiv än tidigare och i ett mer jämförbart båtmaterial.

Under ett helt liv har jag varit intresserad av historia och seglingshistoria, men aldrig forskat förrän drygt 10 år tillbaka då jag påbörjade granskandet. Det var ändå folkbåtens märkliga tillblivelse som väckte mitt

första stora intresse. Sedan dess har jag återvänt mer bakåt i tiden men alltid återkommit till folkbåten. Mycket kanske beroende på redaren Sven Salén (1890–1969) och hans säregna personlighet som kom att prägla folkbåtens tillblivelse och betydelse.

Delar av materialet förekommer i boken *Hela folkets båt* (utgiven av Breakwater Publishing 2019) och i mina artiklar i tidningen *Veteranbåten*, men också tidigare opublicerat material från egen forskning och intervjuer.

### Hotad båtkultur

Intresset för segelbåtar har historiskt sett alltid varit stort medan samma uppmärksamhet sällan ägnats människorna kring båtarna. Spaltmeter kan ägnas åt beskrivningen av en båt under granskning av varje detalj, sär-

skilt äldre jakter med veteranstämpel. Tyvärr lyxrenoveras allt fler äldre båtar idag. I vissa fall byts så mycket trä ut att det snarast handlar om nybyggen efter äldre ritningar.

Ett sådant skrov berättar inte längre sin historia utan båtarna blir objekt för hantverksskicklighetens certifikat. Detta tillvägagångssätt skulle knappast accepteras inom exempelvis byggnadsvård eller äldre tiders arkitektur där tidens tand tillåts vara kvar i möjligaste mån. I den mån skicket är helt undermåligt ersätts endast vissa delar med nytt. Man ser då till att visa vad som är original och vad det nya tar vid.

Veteranbåtar ska däremot helst se ut som felfria uppolerade möbler som aldrig varit på sjön, eller knappt ens utomhus. Båtar rycks ur historien och ur sitt sammanhang. Berättelsen som finns bakom blånad, sprickor och slitage. Kanske också genom händer grepp med patina från sol under kanske ett sekel eller mer. Historiens perspektiv förloras och därmed båtens själ som man säger sig vilja bevara.

Sådant snävt materiefokus fjärrar också intresset från i mitt tycke den värdefulla uppmärksamheten för seglingens människor och händelser. När man granskar historien hittar man rätt ofta uppgifter som vittnar om att verkligheten ofta ser ganska annorlunda ut än den ibland fritt tolkade vi

möts av på Wikipedia eller från organisationer. Ofta för att vi blickat förbi de personer som bestämde över båtarna.

### Båtagande under tidigt 1900-tal

Tyvärn har Sjöhistoriska museet lagt upp en del vinklat textmaterial som kan missleda. Ett romantiserande av båtlivet. Exempelvis att arbetare var engagerade i segelsällskap och båttagande vid förra sekelskiftet. Man kan efter museets upplysning få uppfattningen att segelsport verkligen var något som alla människor kunde syssla under denna tid oavsett social bakgrund, om bara vilja och intresse fanns.

En klart missvisande bild av förhållandena och de stora klasskillnader som rådde. Jakternas köpare var som regel grosshandlare, fabrikörer och liknande om man granskar sällskapens register. Ja, till och med de första folkbåtsköparna 40 år senare var i allmänhet välsituerade. Hälften av dessa utgjordes till exempel av direktörer, skådespelare, civilingenjörer, kaptener, apotekare, kontorschefer, envoyéer och så vidare medan den andra hälften titulerades herr. Ännu förstås inga kvinnor.

De båttagande "arbetarna" vid förra sekelskiftet utgjordes i stället ofta av hantverkare som glasmästare, rörläggare, skorstensfjärmästare och andra tjänsteyrken. Inte sällan egna småföretagare som hade verktyg och hade möjlighet få tillgång till material till bättre priser och inte minst kunde disponera sin tid, en förutsättning för att kunna sköta och nyttja en arbetskrävande träbåt som de flesta känner till.

Beviset för de stora inkomstskillnaderna var att aldrig vare sig förr eller senare byggdes så många, så stora, och så överdådiga jakter i vårt land. Jakter som knappast kunde åstadkommas på annat än genom låga arbetslöner och långa arbetsdagar. Skulle någon vanlig arbetare ändå ha råd med båt skulle man inte haft tid med den. Semester existerade inte. Lördagar jobbades det som regel till klockan 17; söndag ledig. Arbetarnas jakter handlade i stället ofta om hemmabygda kanoter eller liknande enkla flytetyg av badstrandskaraktär.

### Människorna bakom internationellt kända båtar

Det är för de flesta okänt – att tre berömda, internationella båttypers tillblivelse faktiskt kommer från olika styrelsemedlemmar ur GKSS, nämli-

gen initiativen till draken, folkbåten och internationella 5,5-meters R-jakten. Det finns tankar bakom dessa initiativ som förtjänar att lyftas fram. Tankar formade av de värderingar som rådde och ofta är representativa för synen – ja, rent av grunden för båtutförandet – och ofta finns förklaringar till varför båtmaterialen ser ut på ett visst sätt: vilken funktion, syfte eller målsättning som låg bakom.

### Varumärke med säljande story

Ibland får man dock söka länge för att finna någon djupare ideologi bakom båtars tillkomst. Men det finns en båttyp som skapades just genom starkt ideologiska anledningar och är en fascinerade historia, nämligen den nordiska folkbåten! Ideologin kom här till och med att överskugga båtmaterialen! Storyn, författad och iscensatt av redaren Sven Salén (1890–1969), vilket blev avgörande för folkbåtens uppmärksamhet och utgör näring för båten än idag.

På den tiden var det ovanligt att man skapade en säljande historia på förhand kring en produkt. I den mån detta förekom berodde detta på mer tillfälligheter och naturliga förklaringar. Salén däremot visste hur man skapade ett säljande intresse. Att han återkommande kappseglade i Genua och Cannes berodde en hel del på att han här kunde knyta intressanta internationella affärskontakter och samtidigt stärka sitt varumärke som i detta fall var honom själv och i andra hand Sverige och svenska intressen.

### Entypsbåtar

Folkbåten är som alla känner till en entypsbåt. Entypsbåtar var något helt nytt när de första gången prövades åren kring 1900. Först ut var Måsar ritad av John Johnson 1901. Sedan kom Lisbethbåten ritad av Henning Haglund 1902. Tärnor ritades av Carl Holmström 1903 och sedan kom Svanor samma år av John Enberg. Senare ritade Erik Salander Larabåten år 1915.

Anledningen till att ingen bestående framgång för entypsbåtar kunde åstadkommas var flerfaldiga: knappast ingenting utöver verktyg, maskiner och redskap tillverkades i en och samma form, bilar hade knappast inte börjat rulla på vägarna i någon omfattning. Därtill kom en massiv opinion från båtkonstruktörerna mot entypsbåtar som man menade hämmade utvecklingen. Man kunde också peka på de resultat som den snabba

båtutvecklingen genomgått under 1890-talet. Lägg där till nya innovativa uppfinningar i världen som elektricitet, telefon, förbränningsmotorer, ja till och med flyg.

Det var först med trollungen, som kom på vattnet 1927, som entypsbåtar etableras, samma år som den första serieproducerade Volvon rullade av bandet vid Torslanda. Opinions hade börjat svänga till förmån för standardisering. Genom att bygga i serier kunde varor bli billigare, ge bättre lönevillkor, kortare arbetstider än exempelvis inom båtvarvsnäringen. Det var givetvis mycket svårt eller omöjligt att producera träbåtar industriellt, men industriproduktion blev ett eftersträvarsvärt ideal och med detta minskade motståndet mot entypsbåtarna som snabbt blev fler under 1930-talet.

Något som länge fördröjde entypsbåtarnas genombrott var också skärgårdskryssarregeln som antogs 1908 och fick stor betydelse för utvecklingen av friare konstruktioner. Spirande tankar om en båttyp som skulle kunna produceras mer kostnadseffektivt och kunna ge en mer rättvisande bild av själva besättningens seglingskompetens under regattor kom i bakgrunden.

Däremot banande samhällsförändringarna i slutet av 1920-talet väg för entypsbåtarna. Bidragande var också att skärgårdskryssarnas utveckling hade urartat genom bland annat allt smalare skrov som äventyrade sjövärdigheten. Jac. M. Iversens 40 m<sup>2</sup> skärgårdskryssare *Bibi* ritad 1919 var exempelvis 14,65 meter lång och endast 1,67 meter bred. År 1925 sjönk ett par skärgårdskryssare utanför Norrköping och i Göteborgs södra skärgård under kappsegling i hårt väder. Tyvärn omkring fem personer. Andra ombordvarande kom i vattnet men kunde räddas av tillskyndande båtar i sista stund. Vi kommer senare i texten att återkomma till frågan om båt- och personsäkerhet på vattnet.

### Oenighet kring båttypen

Men hur tänkte seglare på den tiden om att kappsegla mot andra i samma båttyp? Vilka båttypen var "så bra" att olika uppfattningar kunde enas? Dessa och liknande frågor sattes på sin spets vid entypsbåtarnas etablering. Diskussioner och oenighet var förstås inget ovanligt men kring entypsbåtarna låg konfrontation nära.

En annan faktor som fick betydelse först med entypsbåtar var om ny sorts entypsbåt färdigställdes blev det naturligtvis svårt att göra ändringar i

efterhand. En av fördelarna med regelbåtarna var ju att de hade eller fick individuella skillnader. Köparen kunde alltid beställa en båt efter personliga önskemål inom vad som låg inom vad regeln tillät.

Erfarenheterna visade snart att uppfattningarna kom att skilja sig markant kring entypsbåtarna, både på individnivå, regionalt såväl som nationellt och internationellt. Striden kring vilka båttyper som nomineras som OS-klasser ger oss återkommande påminnelser. Starbåten försvann, kom tillbaka genom stark lobby men försvann igen. Efter hela 70 år får nu Finnjollen ritad av Uppsalabon Rickard Sarby lämna OS-sammanhangen trots att det är en starkare klass än de flesta andra internationella med knivskarp konkurrens. I stället reserveras utrymme för publiken mer "underhållande" och spektakulära båttyper. De högsta och mest idrottsliga prestationerna som verkligen kan förtjäna ett OS-guld får stå tillbaka.

Även historiskt har oenighet kring båtmaterial varit vanligt. Striden och misstron mellan ost- och västkustseglare pågick under decennier under 1800-talet samt vid 1900-talets inledning. Konflikten övergick i vissa fall till att även omfatta rena personangrepp. Man hyllade helt olika ideal och ville överhuvudtaget inte kappsegla mot varandra. Till slut kom dialog och visst försoningstillstånd. Faktiskt återkom oenigheten under 1920-talet då ostkustseglare föredrog skärgårdskryssare medan västkustseglare mer höll på R-jakter. Som om inte detta kunde räcka var det också diskussion om oruffade eller ruffade R-jakter som seglade i olika klasser. Jag har skildrat konflikten i tidningen *Veteranbåten*.

Endast i undantagsfall blev man överens, som med draken ritad av Johan Anker. Mycket här tack vare kompromissvilja, inlyssnande och klarsyn om vilket syfte båten skulle uppfylla så att seglare från olika havsområden skulle kunna träffas och kappsegla med varandra i sportsligt och kamratligt utbyte. Om detta lyckas spelar det förstås ingen roll om båten inte i alla avseenden motsvarar exakt vad man personligen föredrar?

### **Ungdomsbåtarna: trollungen och stjärnbåten**

1926 ritade Bertil Bothén (1892–1966) trollungen för Badgästernas Seglarförbund i Göteborg som blev en framgång efter utlottning och en flyt-

ande, skyltad utställning i Göteborgs hamnkanal.

1927 byggdes GKSS:s pojkbåt från 1911 om till entypsbåt med ny rigg och fick däckning samt kapp. Namnet blev stjärnbåt, allt detta genom GKSS:s båtkommitté där Svante Forster (1890–1957), till vardags styrelseordförande för Eriksbergs mekaniska verkstad, och Bertil Bothén hörde till de drivande. 20 båtar togs fram som serie till säsongen 1928. Stjärnbåten fick en rivstart och lade delvis grunden till den storhetstid som Sverige gick emot som seglingsnation som kulminerade 1969 då Sverige var framgångsrikaste nation inom bankappseglingens olika klasser, före USA och Storbritannien. Detta sett till antalet VM-titlar, vilket jag skrivit om i *Göteborgs-Posten* 2019 som 50-årsminne.

Inte oväntat munhögs det om trollungen och stjärnbåten om vilken av dessa som var bäst även om striden lade sig efter något år. Mer oväntat var den breda kritik som riktades emot stjärnbåtens duglighet från olika håll. Särskilt förstås dess lämplighet för ungdomar. Oftast ansågs den för lättseglad. Ungdomen skulle härdas menade många. Bland annat var Sven Salén kritisk: "Stjärnbåten är inte bra". När man sedan ställdes inför en mer svårseglad båt skulle man inte kunna bemästra denna antydde det.

Senare visade sig att kritiken saknade grund. Återkommande kappseglingstillfällen och växande startfält vässade konkurrens och kompetens i alla klasser. Det är sådant som bäst fostrar och utvecklar skickliga seglare. Om båten anses lätt- eller svårseglad blir underordnat bara den utgör det redskap beträffande tillgänglighet, kostnad och andra liknande egenskaper som krävs för uppgiften. Att ständigt segla i en stark och talrik klass med skarp konkurrens blir viktigare än vilken båttyp man sitter i. Vid den av dessa erfarenheter hade ännu inte kommit i dagen vid 1930-talets inledning utan först senare. Tyvärr förlorades denna organiskt framväxande kunskapsskola när breddseglingen tappades bort vid mitten av 1970-talet. Man fokuserade på en smal elit vilket medverkade till att Sverige snabbt förlorade sin ställning i världstoppen.

Stjärnbåtsklassen var som klippt och skuren för utvecklande juniorsegling. Flera stjärnbåtsseglare kunde till och med sedan hoppa direkt över till planande jollar under 1960-talet som bland annat 505 och Flying Junior

och tog hem åtskilliga svenska, nordiska och Europamästerskap.

### **Draken**

GKSS båtkommitté ville nu se även en seniorbåt som entypsbåt. 1920-talet var en tid med stigande priser och ett äldre, alltför dyrbart båtmaterial som delvis levde kvar efter förra sekelskiftets glansdagar som bland annat blykolar. Detta hade resulterat i färre nybyggen och minskat kappseglingens deltagande. För att vända utvecklingen beslöt båtkommittén på våren 1928 att snarast möjligt ta fram en enklare seniorbåtstyp.

Ordförande i båtkommittén var Svante Forster. Forster ville ha så billiga båtar som möjligt för att ge fler möjligheter att kunna segla. I första hand var önskemålet en båt för västkustseglare med angränsande vatten: Öresund och Oslofjorden så att ett utbyte mellan de tre länderna kunde ske. Forster räknade faktiskt inte ens vid denna tid att ostkustseglarna kunde vara intresserade då man hade så olika värderingar, detta fick man acceptera ansåg Forster.

Foster var under sommaren 1928 nere i Köpenhamn vid de juniorseglingar med stjärnbåtar som från Göteborg fraktats ner på lastfartyg för propagandaseglingar och visade samtidigt ett utkast som ritats av Bertil Bothén för danskarna.

Danskarna ställde sig omedelbart positiva medan norrmännen med dess inflytelserike båtkonstruktör Johan Anker (1871–1940) till en början var något betänksamma då man just tagit fram en spissgatter i samma storlek.

Forster skriver:

*Till slut fick jag ingenjör Anker så intresserad att han lovade att, när han kom hem från Londonkonferensen, skulle han gå igenom ritningarna och göra de justeringar som kunde önskas från norskt håll. Han menade även att kommer klassen tillstånd i Göteborg skulle väl norrmännen nog få fram ett par båtar och komma ner och kappsegla med oss. Personligen sätter jag även mycket stort värde på ingenjör Ankers löfte att granska våra ritningar och eventuellt göra de justeringar han anser vara lämpliga.*

Londonkonferensen i Internationella Seglarförbundet hölls den 15–16 oktober 1928. I *Seglarbladet* meddelades redan den 25 december att Ankers förslag "var antaget" och första beställningarna lagda.



Förslagomenkonstruktionspristävling hade dock framkastats och att representanter för västkustsällskapet skulle stå bakom denna. Att så inte blev fallet kan förklaras med att tidsbrist. Man ville absolut få en klass redan sommaren 1929 och det vore naturligtvis otänkbart med en föregående pristävling som skulle fördröja ärendet närmare ett halvår (som för den nordiska folkbåten). Dessutom hade ju danskarna redan ställt sig bakom Bothéns förslag, det gällde bara att få med norrmännen. När den nyblivne OS-guldmedaljören i 6-metersklassen från Amsterdam 1928, Anker, tillika Internationella Seglarförbundets mest inflytelserike styrelsemedlem, hade sitt förslag klart var saken i praktiken avgjord.

Någon konstruktionspristävling förekom aldrig, trots att det ofta hävdas av drakens klassorganisationer att det hade förekommit och att Ankers förslag hade segrat. Att båten är Ankers verk är helt riktigt – med lika klart är att draken säkerligen inte hade sett ut på detta sätt utan Bothéns förlaga. Draken blev här ett uttryck för Sveriges och Norges övergripande intresse om gemenskap på ett konkret plan. Det intresset var primärt. Något liknande förverkligades inte med den nordiska folkbåten och för övrigt med få andra nya båttyper.

Anker hade knappast ritat en järnkölsbåt efter eget sinne, han visste självfallet att skulle det bli något gemensamt fick det bli efter Sverige och Danmarks önskemål om en billigare båt, en kompromiss. Anker hade som framgått inte ritat någon drake alls om inte de gemensamma intressena var så starka!

Även GKSS och Forster kompromissade då man helst ville ha en båt byggd på kölplanka för att få ned priset 10–15 procent, men det kunde aldrig bli verklighet om norrmännen skulle vara med. Kölsvin fick det bli – men järnköl.

Anker fick hela äran medan Bothéns betydelsefulla roll försvunnit ur historien. Forsters arbete ej heller att förglömma. Forster stod tyvärr tämligen ensam om att se segelsporten ur ett helikopterperspektiv och utifrån samhällsvärderingar. Båtar var aldrig målet för Forster utan de var verktyg för kunskap, utveckling och fostran. Därför omhuldade han särskilt ungdomsseglingen.

Som många känner till blev draken inte bara en stor framgång i Norden utan slog även igenom internationellt redan under 1930-talet. 1948 blev sedan draken OS-båt och förblev

så till och med 1972. Tillkomsten av draken – så som den officiellt skildras, har minst sagt rätt mycket som avviker från den faktiska tillblivelsen – precis som den nordiska folkbåten.

### Nordiska folkbåtens rötter

En av de som skaffade drake på 1930-talet var C. G. Fast (1893–1977), då han köpte en av de tre lottbåtarna som byggdes till den första säsongen och kappseglade sedan mot bland annat min far Eskil Svensson (1909–2009) i S 36 och den unge Pelle Gedda (1919–2005), då boende ute på Långedrag. Fast var med i GKSS:s styrelse och mångårig redaktör för *Seglarbladet*, Nordens äldsta seglartidning och under lång tidsrymd Skandinavien största seglartidning. Tidningen har utgivits av GKSS sedan 1911 – under de första 40 åren varannan vecka sedan månatligen. Idag varannan månad i en mycket tunn utgåva.

Hösten 1939 motionerade Fast i Svenska Seglarförbundet om en gemensam nordisk entypsbåt med arbetsnamnet skandinaviska entypsbåten. C. G. Fast menade att båten skulle vara i storlek som en drake men utan drakens kostsamma överhäng och med sovutrymme för två vuxna samt ett eller två mindre barn. En idealisk weekenderbåt som kan kappsegla med, menade C. G. Fast.

Motionen mottogs positivt i de nordiska länderna. Emellertid kom kriget emellan. Redan ett par veckor senare, den 30 november 1939 anföll ryssarna Finland och projektet hamnade på is under ett års tid.

### Från den skandinaviska entypsbåten till den nordiska folkbåten

Kriget hade fortsatt efter en kortvarig fred mellan 13 mars och 9 april 1940 – den dag då Hitler lät invadera Danmark och Norge. Trots krigstillstånd kunde Skandinaviska Seglarförbundet sammanträda hösten 1940. Man beslöt att inte påbörja planen på skandinaviska entypsbåten.

Vid mötet valdes den finske redaren (och Sven Saléns nära vän) Henrik Ramsay (1886–1951) till ordförande. Mötessekreterare var för övrigt idégivaren till båten: C. G. Fast! Därmed var det dock slut med Fasts koppling till projektet, för knappt två månader senare träder Salén in som dominerande kraft på scenen och presenterar sina visioner om en nordisk folkbåt i den insomnade tidningen *Till Rors*, nummer 1 1941, vilken Salén satsat

pengar och intresse för att återuppväcka.

Den plötsliga vändningen i Skandinaviska Seglarförbundets hållning kan förklaras med att Salén alltid backades upp av inflytelserika understödjare som sopade manegen för honom. Exempelvis fick Salén *Svenska Dagbladets* guldmedalj 1927 (bragdmedaljen) för sin sensationella seger om Guldpokalen på Long Island Sound. Detta efter en intensiv kampanj med utlagda listor i Stockholms butiker som banade väg för den överlägsna segern. Kuppen fick *Svenska Dagbladet* att ändra kriterierna för att få priset redan till år 1928. Ingen annan seglare har sedan lyckats erövra bragdmedaljen trots att det snart gått 100 år.

Vid de svenska uttagingsseglingarna till Guldpokalen i Sandhamn 1928 lyckades Salén inte kvalificera sig i sin nya *Alibaba* – Guldpokalvinnaren *May-be* från föregående år hade Salén sålt till USA. Flera insändare hävdade upprört att uttagningarna inte varit rättvisa och att fel representant tagits ut.

Att förstå folkbåten är att förstå Sven Salén och den uppbackning som alltid fanns från människor i föreningar, styrelser och organisationer i Skandinavien. Saléns seglarvänner i Norge, Danmark och Finland i Skandinaviska Seglarförbundet hade dock svårt att engagera sig i folkbåtens tillblivelse genom kriget. Detta skapade handlingsutrymme för Salén som gavs mer eller mindre fria händer i folkbåtsprojektet.

Detta styrks av publicerade texter kring folkbåten och dess tillblivelse med Skandinaviska Seglarförbundets tävlingskommitté som avsändare. Allt publicerat innehåll såväl som språkbruk pekar direkt mot Salén personligen. Saléns skrivspråk var modernt och kortfattat. Tydligare än kanske någon annan seglarskribent. Som regel brukades vid denna tidpunkt broderat äldre språkbruk.

### Konstruktionspristävling

Samtidigt som Salén presenterade sina folkbåtsvisioner i *Till Rors* publicerades en annons från Skandinaviska Seglarförbundet i samma tidning: inbjudan till konstruktionspristävling om en mindre folkbåt. En tävling som skulle avslutas 15 maj 1941. Då hade 57 bidrag räknats in och granskningen kunde börja.

De uppställda kriterierna för båten begränsade emellertid möjligheterna att komma med något verkligt nytänkande i konstruktionen. Skillnaderna

mellan de insända tävlingsbidragen blev i mångt och ganska marginella. Åtminstone i förhållande till de högre syften som folkbåten skulle uppfylla som vi kommer att se. Tävlingen kom senare dessutom att bli ett spel för galleriet men en synnerligen effektiv reklampelare.

Benämningen "mindre folkbåt" är intressant. Det fanns intresse från Salén att skilja sin idé om folkbåten från C. G. Fasts idé om den nordiska entypsbåten. Salén försökte hela tiden hävda att Fasts nordiska entypsbåt var ett helt annat förslag om en "betydligt större båt". Detta stämmer inte med verkligheten, med tanke på att C. G. Fast hade önskat en båt billigare än draken. Folkbåtens vattenlinjelängd om 6,0 meter överstiger i stället drakens som endast är 5,66 meter. Både Fasts och Saléns förslag utgick också från tanken om en båt för två vuxna samt ett eller två barn.

Granskningen av tävlingsbidragen hade redan inletts då ännu ett bidrag oväntat dök upp och långt efter tävlingstidens utgång. Fartygsritaren på Eriksbergs mekaniska verkstad, Tord Sundén, stod bakom detta. Salén kände Sundén sedan tidigare och seglade en 6-meters jakt som Sundén ritat åt honom föregående år. Sundén hade först tänkt delta i tävlingen men inte hunnit få klart sitt bidrag, som bland annat var ritat i en skala som tillämpades på Eriksberg, vilket avvek från vad tävlingsledningen stipulerat.

På inrådan av Forster hade Sundén ändå visat sitt förslag för Salén som var på besök. Salén blev entusiastisk: "Detta är båten vi skall ha!" (Sundén, 1961). Inspelet i denna kupp under bordet blev avgörande för Sundén och den blivande folkbåten vilket kommer att framgå. Detta fick hela projektet att slå in en på en ny och vanskelig väg.

### Seriemässig industriproduktion

Salén hade uppfattningen att folkbåten skulle vara industriellt serietillverkad och därmed bli prismässigt tillgänglig för alla. Visionerna – och på det sätt Salén spred dessa – fick sådant genomslag att den faktiskt kom att överskugga själva båten på ett sätt som knappast förekommit i båt-historien vare sig förr eller senare.

Nu hade Salén och Skandinaviska Seglarförbundet redan låst sig vid att folkbåten skulle vara byggd av nordisk furu och ett kölsvinsbygge så att inget vatten skulle stå över durken vid krängning. Därmed omintetgjordes i praktiken utfästelsen om seriemässig

industriproduktion. hade kölplanka accepterats hade det funnits en teoretisk möjlighet att i någon form bygga en sådan på ett industriellt seriemässigt sätt, och i så fall möjligen till lägre pris. Men med tanke på de investeringar för industriell serieproduktion som skulle krävas samt de begränsade volymer jämfört med vanlig industriproduktion det handlade om så hade säkerligen kostnaden för varje folkbåtsbygge i stället blivit högre än för traditionellt båtbyggande. hade man däremot öppnat för att tillverka båten i andra material än traditionellt trävirke kom industriell serietillverkning delvis i annat ljus. Betong, plywood och stål hade bland annat kunnat bli aktuellt.

### Ståljakter

Stål skulle kunna vara ett alternativ då breda erfarenheter fanns sedan 40–50 år tillbaka och då byggen under industrimässiga förhållanden. Däremot var plywood rätt oprövat även om det redan brukades till mindre båtar. Betong hade precis börjat användas men man noterade att risk för frostsprängning vid kvarstående fukt kunde leda till problem, något man ännu inte hade löst. Stålets risker inskränkte sig däremot att på sikt handla om rost. Någon form av isolerande klädsel mot kondens på skrovets insida borde då finnas.

Stålbåtarna hade sin glansperiod i Sverige från 1890 och varande fram till 1910-talet. Ståljakter byggdes både på ostkusten: Bayards varv på Djurgården och på västkusten, framför allt var det hos Göteborgs mekaniska verkstad, som ofta benämndes Keillerska varvet, efter innehavaren James Keiller s:r (1836–1918). Keillerska omstrukturerades senare i ny regim till kända fartygsvarvet Götaverken.

James Keiller var aktiv småbåts-seglare och småbåtskonstruktör. Keiller hade ritat sin egen *Celeriter* redan 1886 och givetvis i stål efter ovanstående kriterier. Det var en jakt som hävdade sig väl på kappseglingar ännu 14 år senare, under en tid då båtutvecklingen var enorm. Jakter från 1880-talet var i övrigt passé. *Celeriter* med överhängande akterskepp och clipperstäv samt en djup, kort köl var en av de första i sitt slag och följdes sedan av en rad liknade vad man benämnde kryssarjakter.

Keillerska byggde sedan den framgångsrika jakten *Sport* år 1890 för Henrik Pripp efter Pripps egna ritningar. Jakten segrade på Kielregattan med 30 minuters marginal. 1892 är annars det år då varvets historiska

betydelse inleddes då den senare legendariske konstruktören Gunnar Mellgren (1872–1929) anställdes som maskiningenjör. 1895 ritade Mellgren sin första mer kända jakt: *Göta* som byggdes i stål på Keillerska. Med *Verdande*, nästa stålbåt från Mellgren, slog han igenom helt som skapare av snabbseglande jakter.

Därpå fortsatte Mellgren med en rad jakter av olika slag, som *Eira* byggd i stål 1896 och en av de minsta ståljakter som byggdes. Sjöfartsrektören och revyförfattaren Fritz Schéel: "Vid en stormregatta slog hon hela eskadern på seglad tid och en av de få som fullföljde seglingen av de mindre båtarna."

Samma år som Mellgren anställdes på Keillerska, 1892, beslöt KSSS att framställa sin första utlottningsbåt: den berömda *Puck* i stål från Bayards varv på Djurgården. En jakt som till och med seglades av kung Oscar II, vilken bidrog med pengar och gav ett gott omdöme. Båten var ritad av C. O. Liljegren, som med den framgångsrika *Prisca* från 1898 sedan fick fram en jakt av Mellgrens klass. *Prisca* var även denna ett stålbygge från Keillerska varvet.

Gunnar Mellgren ritade sedan de berömda *Ester* 1901, ett träbåtsbygge, och *Garm IV* för Olof Mark 1902. En stor ståljakt: 18,20 meter lång, 3,95 meter bred med 252 kvadratmeter segelyta. Mark vann en mängd seglingar i Skandinavien och Tyskland. Den tyske kejsaren Vilhelm och hans snabba ståtliga skonare besegrades mot alla odds. *Garm IV* var naturligtvis byggd på Keillerska. Varvet hade teknik för att bygga jakter i så tunn plåt som 2 mm.

Mer om stålbåtar i min artikel för *Veteranbåten*: Svenska ståljakter.

### Kostnader

Stål skulle mycket väl kunna användas för seriemässig industriproduktion och hade verkligen visat vad de dög till. Kostnadsfrågan skulle förstås åter bli avgörande. Ett annat problem kunde bli att all skandinavisk produktion sannolikt måste samlas till en enda industri för tillräckliga volymer.

Tillverkningen skulle bli sårbar och utan konkurrens riskerade priset att stiga. Lägg därtill att kostnad för frakter till de skandinaviska länderna skulle uppstå av färdigställda båtar jämfört med att tillverka båtar lokalt hos befintliga träbåtsvarv. Följaktligen var det högst osäkert om ens det för massproduktion väl ägnade materialet verkligen hade gett de fördelar som Salén avsåg.

Hur den seriemässiga industriproduktionen av nordiska folkbåten i nordisk furu skulle gå till överlät man för övrigt till deltagarna i konstruktionspristävlingen att själva avgöra grundat på deras egna bidrag! Mer förankrad än en tankebubbla var knappast frågan om vad som skulle utgöra grunden för det låga priset som skulle göra båten tillgänglig för alla.

Givetvis kunde man tillverka de flesta av båtens trädetaljer och beslag på ett mer eller mindre seriemässigt industriellt sätt, men det gjordes redan i båtvärlden så snart man fick ett antal beställningar av samma båttyp, precis som segelmakare helt naturligt brukade arbeta under samma förutsättningar. Skrovsammansättning däremot, särskilt av ett kölsvinsbygge, är något helt annat och kräver omsorg och tid.

Av de 60 folkbåtar Salén förtjänstfullt beställde till sommaren 1942 föll de flesta på AB Sverres båtvarv i Göteborg att framställa. Flera skrov uppvisade dock allvarliga brister och en folkbåt fick kasseras helt. Enligt folkbåtens konstruktör Tord Sundén (1909–1999) hade allt för stark tidspress ålagts varvet med slarv som följd. Någon industriproduktion kom förstås aldrig tillstånd och den seriemässiga hantverkstillverkningen var som framgått inte problemfri.

Inte oväntat cirkulerar dock uppgifter att industriell tillverkning av folkbåten faktiskt ägde rum.

### Kriget, restriktioner, ransonering och förbud

Folkbåtens tillblivelseprocess inleddes alltså under pågående världskrig. Danmark och Norge var efter den 9 april 1940 ockuperade och Finland åter krigförande då de gick samman med tredje riket i historiens största krigsoperation, Operation Barbarossa, Hitlers angrepp på Ryssland den 22 juni 1941.

I Danmark rådde ransonering av trävaror. I Norge var all tillverkning av fritidsbåtar förbjuden liksom även seglingsutövande. I Finland rådde förbud mot markis- och segeltillverkning. Lagren av bomull krympte i Sverige och framtida påfyllning låg långt borta på grund av fartygsblockaden. Tillgången på linolja var begränsad och licensierad och skulle så förbli hela 40-talet! Avlysta vattenområden för fritidsbåtar i vårt land skapade dysterhet kring hela situationen. Lagg därtill massor av inkallelser som gjorde drömmen om en egen segel-

båt som folkbåten till just en dröm för vanligt folk.

Trots det omöjliga att under rådande omständigheter förena de nordiska ländernas intressen och tillverka folkbåtar i Norden – förutom i det ”neutrala” Sverige fortsatte ändå projektet som om det vore fredstid!

### Saléns drömmar

Kanske var det just de positiva tongångarna kring folkbåtens tillkomst som ändå skapade hopp om en ljus framtid så snart det blev fred. En fred som verkade mer avlägsen än någonsin. Allt detta var Sven Salén medveten om. Mästerligt hade han i början av 1941 utvecklat sina tankar om folkbåten på ett sätt som för tankarna till Saléns vän: statsminister Per-Albin Hansson hade talat om Sverige i riksdagen 18 januari 1928, ”Talet om folkhemmet”.

Salén var den intelligente entreprenören, populisterna, estradören och marknadsföraren långt före sin tid. Han var drömmande poet och själsfrände till Evert Taube (1890–1976), en vänskap som varade livet ut. Avståndet var kort mellan dikt och verklighet. Salén rörde sig vant i den nordiska mytologins värld vilket ger hans dikter och hans ”Sången till havet” en något ogripbar form än Taubes mer lättillgängliga diktarkonst.

Precis som ofta hos Taube sattes ibland Saléns vida utblickar utifrån konstnärens drömvärld utan koppling till vad detta vidlyftiga projekt – vid sämsta möjliga tidpunkt – krävde i tid och förberedelser. Något utrymme för framsynt planering fanns inte.

Det är omöjligt att ta Saléns ideologiska folkbåtsvisioner i *Till Rors* på allvar. Mycket var som vi sett orealiserbart, kanske en medveten strategi kring bygget av den nordiska folkbåten som varumärke.

Folkbåten blev efter kriget en stor framgång, delvis kanske också för den tydligt uppenbarade vad andra båtar saknade. Båtar som vid denna tid sällan anpassades till vanliga seglars behov. Folkbåten passade det ökande intresset för tursegling som gjorts tillgängligt genom ökad fritid. ”En god weekendbåt som man kan kappsegla med” som idégivaren C. G. Fast uttryckte redan 1939.

Egentligen gjordes ett större genombrott då folkbåten samtidigt visade att en båt kunde göras förhållandevis rymlig med måttliga yttre dimensioner och ändå segla väl vilket efterhand fick massor av efterföljare. Men det skulle dröja. Egentligen fram till

slutet av 1960-talet och 1970-talet och då med glasfiberarmerad plast.

### Kappsegling och tävlande

Salén gjorde en utsaga om att de flesta nya båttypen kommit till tack vare kappseglingsintresset men att det för folkbåten lagts ”andra och mer fördjupade aspekter.”

Så snart båten var klar var det ändå Saléns kappseglingsintresse som lyste igenom. Hela livet var ett tävlande. På 1920-talet hade han deltagit i ett antal motorcykeltävlingar – inte utan framgång och bland annat som längdhopp från ramper. Vid ett tillfälle hade Salén kört omkull men klarat sig helskinnad.

Senare blev det återkommande bilresor med anledning av sina affärer mellan Stockholm och Göteborg där han med sin snabba Alfa Romeo försökte slå sin personliga rekordtid. Saléns djärvhet och risktagande var omtalat, inte minst vid kappseglingar där han var känd för att satsa allt i starterna och redan där avgjort många seglingar.

Salén satte också upp ett stort pris för folkbåten och hade ingående samtal med folkbåtens konstruktör Tord Sundén kring de blivande klassbestämmelserna. Genomgående lator i storseglet var en annan av Saléns hjärteangelägenheter för mer välstående och fartgivande segel vilka han inkluderade till sin stora beställning av folkbåtar till sommaren 1942.

För Salén var således segelutformning och båtfart avgörande. Lappkastet förklarar också det positiva mottagande Sundéns lite mer raciga folkbåt fick till skillnad från de flesta tävlingsbidragens något allmogebåtsinspirerade alternativ: Sundéns folkbåt hade exempelvis något större och djupare roder och den, för Sundén kännetecknande, konkava stävlinjen som minskade den våta ytan. Lagg därtill lägre ruff samt avsaknad av däckslucka. Sundén tänkte vid denna tid också kappsegling och ritade vid denna tid inte för andra behov. Dessa folkbåtsegenskaper var förstas ändå ointressanta för de tänkta köparna som inte förväntades vara kappsegelare om man till tror visionerna.

### Salén och Fredrik Ljungström

De djuplodande visionerna om en båt för hela folket tycktes faktiskt skrivna av någon annan än Sven Salén som för folkbåten också menade: ”framför allt skall den vara säker.” Men simkunnigheten vid denna tid var ännu var skral och eventuella livbälten förvarades ofta stuvade under däck – i bästa fall.

Egentligen borde folkbåten mot denna bakgrund vara försedd med Ljungströmsrigg så att besättningen slapp röra sig på däck. På Ljungströmsriggen fanns varken trilsnkande försegel eller krångliga lattor som nybörjare ofta tvingades kämpa med. Men det som fick Ljungström att fundera på att sätta i gång med sin rigg var ett olyckstillbud han upplevt där en person träffats av bommen. Att segla utan bom föranledde därför Ljungström att konstruera Ljungströmsriggen.

Men val av en Ljungströmsrigg hade förstås betytt marginell minskning i fart jämfört med traditionell rigg. Jämförande fartprov hade gjorts 1935 mellan skärgårdskryssare med dessa olika riggar av Segelsällskapet Æolus i Göteborg. Det som förlorades på kryssarna med Ljungströmsriggen vanns nästan tillbaka på undanvindarna så skillnaden blev marginell.

Fredrik Ljungström var mer eller mindre geniförklarad med drygt 200 patent och fick sin båt *Ljungan* utställd på NK 1935. Ljungströmsriggen var också så nära motorlös motorbåt man kan komma i fråga om handhavande. Kanske var det just detta att Ljungströms rigg och båtar inte slog på sikt. Båtlivet var konservativt. Man hade svårt att tänka utanför boxen vad som kunde vara till nytta för båtlevets utövande i stort och vara säkert för båtens besättning.

Salén kommenterar eller refererar faktiskt aldrig någonsin till Fredrik Ljungström och hans tankevärld trots att Salén älskade att utveckla resone-mang kring segel och rigg. Salén var ju själv upphovsman till både den liksidiga spinnakern och genuafocken och ägnar mer utrymme åt sina segel än folkbåten i sina memoarer.

I stället för att nämna Ljungström hyllade Salén i stället den kinesiska djonkriggen i en *Till Rors*-artikel 1941. En rigg som trots sin primitiva utformning hade välstående segel – mycket tack vare genomgående lattor plåderade Salén. De genomgående lattorna hos folkbåten försvann dock redan efter något år.

Förmodligen undvek Salén att bli jämförd med Fredrik Ljungström. Han var en av de få i seglingsvärlden som kunde mäta sig med Salén och rent av överträffa dennes otroliga mångkunnighet och intelligens.

### Fritid och risker på vattnet

Seglandet i Sverige hade trätt in i en omvälvande tid drivet av samhällsutvecklingen. Friluftslivet hade kom-

mit i gång på allvar, delvis tack vare en ökad semestervecka. 1937 kom allemansrätten, även om den lagstaddes först så sent som 1994. Tidningar som *Seglarbladet* och *Till Rors* bjöd allt oftare på kåserier om segelleder och lockande naturhamnar och efterhand även i grannländerna. En utveckling som Sven Salén mycket riktigt förutspått och menade att hamnar borde byggas ute vid friskt vatten i nära kontakt med yttre skärgården och med anslutande kollektivtrafik så helgen kunde användas till segling mer effektivt. Med anläggandet av småbåtshamnar utanför tätorterna och förbättrade kommunikationer skapades grunden för dagens marinor.

Salén satsade mycket på rekreationslivet som mångårig ordförande för Skid- och friluftsförbundet och bekostade skidliftar och semesterhem. Fritidens rekreation skulle ge bättre arbetslivsprestation ansåg Salén.

Kappseglingen hade nu fått verklig konkurrens av turseglingen, förutom tidigare motorbåtar och motorbåtssport. Motorbåtarna uppgick för övrigt redan år 1924 till över 85 000 i vårt land och ökade kraftigt under 1930-talet. Sverige var därmed världens motorbåttätaste land per capita.

Det är givet att bristande simkunighet och avsaknad av påtagna flytvästar eller livbälten orsakade många drunkningsolyckor. Antalet drunkningsolyckor var mer än tio gånger högre än idag – cirka 600–700 personer per år från den tidens befolkning på lite över 6 miljoner. Riskerna i båtlivet hade precis börjat uppmärksammas. Oftast handlade frågan om en båt var säker eller inte? Men det var ju inte detta som var problemet utan risken att falla över bord. Som vanligt fortsatte man trots detta att tala vilka båtar man ansåg säkra eller inte. Intresset fixerades som alltid kring båten.

Att segelbåtar totalförlist och tagit med en eller flera av besättningen i djupet – bortsett från de olycksaliga skärgårdskryssarna under 1920-talet – är extremt ovanligt. *Heppe*, en Karlskronavigg gick dock under tillsammans med sin besättning under Skaw Race 1966 vid Persgrunden utanför Soten i över 20 sekundmeters vind. En mycket hård segling där 100 av 157 startande bröt.

Orsaken till förlisningen blev aldrig känd men möjligen utsattes *Heppe* för ett förödande grundbrott enligt eftermälet. Att personer däremot omkommer genom att falla överbord är som

de flesta vet betydligt mer förekommande.

Märkligt nog – eller kanske tvärtom signifikant – utvecklande Salén aldrig några tankar kring denna allvarliga problematik. Inte heller i tävlingsinbjudan för konstruktionspristävlingen fanns direktiv om åtgärder för stärkt personsäkerhet. Barn var ju faktiskt tänkta att befinna sig ombord. Tvärtom fanns direktiv om minsta fribord på 50 cm.

### Tillblivelsen

Midsommarkrisen 1941 skakades Sverige då Hitler krävde transitering av trupper och material genom vårt land. Det var under denna tid tävlingsbidragen granskades. Granskningen drog ut avsevärt på tiden. Under dessa månaders lopp transplanterades Tord Sundéns folkbåtsbidrag ritat i juni 1941 utanför tävlingen. Först efter nästan fyra månader meddelades att inget av de 57 bidragen helt uppfyllde tävlingsnämndens önskemål och att därför ingen vinnare kunde utses, i stället två andrapristagare. Ett ytterst förvånande besked som chockade Båtsverige på sin tid, bland dem C. G. Fast, redaktör för *Seglarbladet*.

Att Sundéns juniritning av folkbåten inte helt överensstämmer med den slutliga beror på att Sundén själv gjorde justeringar efterhand. De sista utfördes under bygget av prototypen på Arendals båtvarv i december 1941. Ändringar som Skandinaviska Seglarförbundet menar hade ålagts honom. Sundén hävdade att endast helt obetydliga ändringar föreslogs. Dessa skulle enligt Yngve Rydholm på *Seglarbladet* handla om förändrad skotanordning samt att en durk skulle ändras. Salén skriver i *Till Rors* nummer 8 1941: "Initiativet till Folkbåten innebär inte ett initiativ till en viss skrovtyp utan till en rationaliserad produktionsanordning." Varför då nagelfara skrovets utformning under nästan fyra månader utan att kunna utse någon vinnare? Varför inte ett ord om folkbåtens produktionsanordning? Denna borde naturligtvis varit förberedd långt i förväg för Saléns order på 60 folkbåtar.

Efter det långa stilleståndet blev det åter full fart på projektet med beskedet att bearbetning skulle ske av andra- och tredje pristagares bidrag tillsammans med direktiv från tävlingsledningen. Till detta hörde också framställning av slutliga ritningar. Detta omfattande arbete som omfattade folkbåtens egentliga tillblivelse skulle alltså klarats på ett par veckor!

Det är mycket som skaver i Saléns och Skandinaviska Seglarförbundets uppgifter om folkbåtens tillblivelse. Påståenden som enkelt kan vederläggas. Att så inte skett är förmodligen att man ensidigt lutat sig mot denna parts uppgifter: Skandinaviska Seglarförbundets och Sven Saléns, utan att ifrågasätta de egendomliga turerna. Motsägelserna är legio i fråga om folkbåten och kan direkt knytas till Saléns olika utspel som vi redan sett och fortsätter även efter folkbåtens tillblivelse!

Trots att ärendet blinkar rött på långt håll har det varit tabubelagt att tränga in i folkbåtens tillblivelse! Genom förtegenhet har i stället mystiken tätat och buden hur folkbåten kom till har med åren getts allt fler förklaringar. Detta låg precis i Saléns intresse för att odla storyn om den nordiska folkbåten. Två av världens mest kända varumärken bygger sedan länge på detta: Coca-cola med ett hemligt recept och Rolls Royce där antalet hästkrafter inte anges. ”Tillräckligt” brukar vara ett svar. För övrigt blev Sven Salén blev så småningom generalagent för Rolls Royce och Bentley genom Salén och Wicander AB. Att delvis hemlighålla bakgrunden till ett känt objekt skapar förstås uppmärksamhet, något man kommer ihåg.

### Saléns olika versioner om folkbåtens tillblivelse

Att i möjligaste mån undvika specifika namn bakom folkbåtens tillblivelse (utom sitt eget förstås) var tidigt en strategi för Sven Salén som själv genom åren presenterat inte mindre än tre helt olika versioner hur det gick till vid folkbåtens tillblivelse, alla med gemensam nämnare: att Sundén inte hade med båten att göra – annat än som nedtecknare eller renskrivare vad andra skapat. Praktikantens jobb skulle man kunna säga. I en av Saléns uppgifter hade i stället ”Eriksbergs chefskonstruktör Paul Felten ritat undervattenskroppen.” (Salén, 1971)

Mot Saléns och Skandinaviska Seglarförbundets svävande påståenden finns historisk dokumentation och vittnesmål samt uttalanden från både C. G. Fast som satt som spindeln i nätet med koll på seglingsvärldens turer samt givetvis Tord Sundén själv. Man kan därtill lägga uttalanden från Sundéns chefer på Eriksberg: Gunnar Engberg och Svante Forster som intygade att folkbåten var Tords Sundéns självständiga verk och att ”Eriksbergs mekaniska verkstad inte hade

med folkbåtens tillblivelse att göra”. (Seglarbladet, 1961)

Sundéns arbetsschema som ritare på Eriksberg 1941 var krävande med intensiva arbetsveckor. Personalen på varvet jobbade hårt och i nattskift för att ersätta förlorat handelstönage som redan under 1940 uppgick till mer än 80 svenska fartyg. Varvet planerade precis för en omläggning för att bygga fartyg sektionvis för att korta byggtiden.

Att Sveriges då mest framgångsrike konstruktör av R-jakter skulle åtaga sig att bearbeta för honom främmande konstruktörers tävlingsbidrag samt efter Skandinaviska Seglarförbundets direktiv under svensk varvsnärings brådaste tid faller på sin egen orimlighet. Dessutom att få ett sådant udda och komplicerat skapande klart under en tidsrymd av ett par veckor. Sundén svarar också att han under inga omständigheter skulle befatta sig med andra båtkonstruktörers arbeten. (Seglarbladet, 1961). Erik Salander talar om båten som värker fram hos konstruktören. Ändringar räcker inte alltid. Ibland måste arbetet avbrytas permanent och starta om på nytt.

Varför skulle tävlingsnämnden vända sig till en fartygsritare i Göteborg? Egentligen var Sundén helt okänd utanför elitsammanhang efter en knappt fyraårig bana. GKSS lottbåt 1937–38 var den egentliga debuten. Sundén var dessutom hobbykonstruktör och skulle vara så till slutet av 1960-talet.

I stället fanns mängder av kända, lediga och mer erfarna båtkonstruktörer i yrket på nära håll i Stockholm. Exempelvis den mästertlige och erfarna Erik Salander. Eller Knud H. Reimers, elev till den legendariske Gustaf Estlander som efter dennes bortgång 1930 tagit över Estlanders kontor i Stockholm. Eller den genialiske Arvid Laurin som till och med styrde sin jakt med fötterna. Eller varför inte båtkonstruktören, varvsägaren och mätningssmannen Tore Holm i Gamleby som gastat Salén vid hans guldpokalsegrar och ritat flera av Saléns tidigare båtar som R6:an *Fågel blå* 1937, för att inte nämna den berömda havskryssaren Havsörnen II 1938. Då hade man dessutom kunnat bygga folkbåtsprototypen in-house på varvet.

Genom krigsläget hade de flesta båtkonstruktörer betydligt färre beställningar än tidigare. Flera annonserade efter uppdrag eller hade i vissa fall redan tidigare tvingats rita motorbåtar mot sitt egentliga intresse

för att klara försörjningen, som Erik Salander.

Egentligen började varvskrisen här i samband med kriget och därmed också för båtkonstruktörerna. 1953 tvingades AB Sverre upphöra med båtstillverkning och 1957 upphörde Tore Holms yachtvarv. Därmed var redan två av de största varven borta, därtill omkring hälften av alla små- och medelstora fritidsbåtvarv. Kris således långt före den glasfiberarmade plastens genombrott.

Lokalt i Sverige fanns dock en del varv kvar som då motsvarade den krympande efterfrågan. I vissa fall fanns några äldre träbåtvarv kvar ända in under plastbåtsepoken, eller lade om till plastbåtstillverkning, som på Orust där löner och kostnader var betydligt lägre än i Göteborg, där endast Arendals båtvarv blev kvar som träbåtproducent till 1969. Tidigare fanns över dussin göteborgska småbåtvarv bortsett reparationsvarv med vinteruppläggning.

Mer om detta i min artikel ”De svenska träbåtvarvens uppgång och fall”.

### God min i elakt spel

Att varken Salander, Reimers, Laurin eller Holm engagerades för bearbetning av tävlingsbidragen berodde även detta på att Sundén på något vis måste kopplas samman med den nordiska folkbåtens tillblivelse annars hade förstås inte Sundén ställt upp med sitt bidrag. Sundén tvingades därför hålla god min i elakt spel om han ville stå som folkbåtens konstruktör.

Officiellt löstes alltså detta genom påståendet att Sundén fått i uppdrag att bearbeta andra- och tredje pristagarnas tävlingsbidrag samt fått direktiv från Skandinaviska Seglarförbundet. Genom detta hade Sundén blivit folkbåtens konstruktör ”på köpet” om man så vill.

Den nordiska folkbåten var samtidigt Skandinaviska Seglarförbundets egendom hävdades det, vilket vissa anser än idag. Men ett förbund kan inte vara konstruktör, menade någon juridiskt kunnig person. Sundén är därför att betrakta som konstruktör, blev frukten av resonemanget.

En intressant episod inträffade under mötena mellan Salén och Sundén: Salén undrade om inte Sundén kunde tänka sig avstå sin royalty för att få ner priset på folkbåten då han själv redan lagt ut rätt stora summor av egna medel. Sundén tyckte att han också kunde göra segelsporten en tjänst. Anledningen till utspelet var säkert inte ekonomiska utan upp-

hovsrättsliga skäl. Därmed hade en av Sundéns kopplingar till folkbåten eliminerats och de återstående skulle senare angripas.

Den hemliga pakten mellan Salén och Sundén skulle hålla precis 20 år då alla motsättningar kom i dagen. Sundén hade tröttnat på att hans namn vid upprepade tillfällen avlägsnats från förbundets folkbåtsritningar och krävde namnteckningen åter samt royalty för nya och tidigare producerade folkbåtar i Sverige. Sundén hade också tröttnat på att Svenska Seglarförbundet inte stoppade de konverterade folkbåtarna. Skroven tillverkades i kravellbyggd ek i Polen och färdigställdes som regel i Sverige. Det fanns flera olika typer, bland annat Hjuvikskryssaren. Ruffen var högre och längre vilket skapade större utrymme under däck. De konverterade folkbåtarna var förstas oklassade vilket inte hindrade att ett ganska stort antal kom att segla i svenska vatten.

Seglarförbundet motsatte sig Tord Sundéns krav på rättigheterna till folkbåten. En debatt blossade upp i *Seglarbladet* 1961 där Salén ibland sköt från höften: Sundén hade inte alls haft med folkbåten att göra annat än som nedtecknare men ändå orsakat en svidande ekonomisk förlust för Salén då Sundén inte kontrollerat kvaliteten hos producerade folkbåtar. Sundén svarade att han alls inte hade tagit på sig någon byggnadskontroll.

Efter 20 år ger även C. G. Fast sin stämna hörd: "Idén om denna entypsbåt var i c k e Sven Saléns." Salén tar sedan på sig martyrens roll: "För att få slut på dessa arkivologiska studier i det förflutna ger jag C. G. Fast hela äran av folkbåtens tillkomst!

Mer om debatten och förlikningen där Sundén erkändes rätten till folkbåten i Sverige samt royalty för densamma finns i boken *Hela folkets båt*.

Salén kunde ta lättsamt på sanningen precis som sin vän Evert Taube och drog sig inte för att "låna" sådant han inte hade rätt till. Ett exempel på detta är Saléns egen tonsättning "Visa kring månskära och slånblom" som finns insjungen till eget ackompanjemang av Salén själv såväl som hans vän Jussi Björling och på senare år (2015) av hovsångaren Karl-Magnus Fredriksson och ligger idag utlagt på Youtube, Saléns egen tolkning dessutom på Spotify. Salén hävdar i denna att han själv skrivit både text och musik. Textens upphovsman är dock Nils Thorén. Då Salén var av initiativtagarna till Visans vänner och finansier av Ulf-Peder

Olrogs initiativ Svenskt visarkiv kan det inte undgått Sven Salén att Nils Thorén författat den text som Salén själv tonsatt.

Fanns det då någon av folkbåtspersonerna som kunde känna sig nöjd efter tillblivelsen och förlikningen 1965–66? Definitivt inte Sven Salén som hade tagit mycket illa vid sig av Folkbåtsaffären (Ullman, 1991), en utveckling han inte hade förväntat. Sundén var heller knappast nöjd utan snarare trött efter den långa striden om sina rättigheter som endast kom att gälla i Sverige, men kunde ändå med tillförsikt blicka framåt mot nya IF-båten. C. G. Fast kunde ju knappast heller vara särskilt nöjd. Självs hade han hyllat Salén på hans 50-årsdag november 1940 i en lång artikel i *Seglarbladet*. Tacken blev att han snuvades på sin idé om nordiska entypsbåten av Salén året därpå.

### Fred och efterkrigsår

Kriget i Europa tog äntligen slut 8–9 maj 1945 och därmed var det möjligt att efter nästan fem år att äntligen bygga folkbåtar i samtliga nordiska länder. I praktiken fem mer eller mindre förlorade år för Danmark, Norge och Finland. År som kunde ha disponerats för planläggning och där samtliga länders intressen hade kunnat tillgodoses. Nu förbigicks Norge helt. Följaktligen blev detta land heller aldrig intresserat av folkbåtsgemenskapen.

1943 hade norrmannen Erling L. Kristofersen i stället påbörjat arbetet med en egen "folkbåt" under namnet knarr. Kristofersen ertappades dock av tyskarna men tilläts fortsätta mot att det först framställda exemplaret överfördes till tyskarna. Genom att ange olika skäl som fördröjde färdigställandet hann kriget ta slut och löftet uppfylldes aldrig. 1946 började sedan produktionen av knarrar.

Knarren slog väl an både i Norge och Danmark och sköt delvis en kil genom det tänkta nordiska utbytet kring folkbåten. Exempelvis mötte norrmän och danskar upp talrikt på Marstrandsregattan i början av 1960-talet i knarren, medan svenskarna i stället seglade i folkbåten utan nordisk konkurrens. Förutom knarren var 1946 också året då en modifiering av draken beslöts. Båten fick ny rigg med genuafock och spinnaker och utsågs till OS-båt i tid till spelens återupptagande i London 1948. Internationellt fortsatte det ökande intresset för draken medan kappseglingdeltagandet i Sverige minskade hos draken efter kriget. Det är inte osannolikt att

folkbåtens starka frammarsch under denna tid och att den blev Sveriges största kappseglingsslag för seniorer rubbade drakens tidigare starka ställning i Sverige: under 1930-talet hade mer än hälften av de drakar som har producerats i trä i vårt land redan tillverkats.

### Saléns mästerliga ledarskap

Vid OS-seglingarna 1948 som hölls utanför Torquay var Sven Salén ledare för svenska seglartruppen och peppade drakseglaren Folke Bohlin (1906–1972) och hans besättning. Bohlin fick nöja sig med jumboplatsen i näst sista seglingen. Det var kanske tack vare Saléns samtal inför den avgörande seglingen som det ingöts nytt självförtroende och Bohlin vann detta race och tog därmed OS-silver. Bohlin menade senare att han aldrig glömmer samtalet med Salén. Kanske fanns Saléns ord kvar vid Bohlins nästa OS-deltagande i Melbourne 1956, då Bohlin med sin drake *Slaghöken II* knep OS-guldet?

Saléns ledarskap var fenomenalt och säkert en del av förklaringen till att han var så omtyckt och framgångsrik inom näringsliv och föreningsliv. Men samtidigt var han en stenhård förhandlare. Åran var Saléns mål. Inflytande och kapital verktygen, samtidigt var han omvittnat generös och kunde vara mycket hänsynstagande.

### Birger Jonson och 5:5-an

Vi ska fortsätta med seglarna i GKSS ledning som gett dolda avtryck i seglingshistorien och det tar inte slut efter kriget. En av de stora profilerna i sällskapet var vinhandlaren Birger Jonson (1882–1964), svensk guldpokalrepresentant 1926 och som älskade internationell kappsegling. Birger Jonson fick för övrigt den berömde finländske konstruktören och arkitekten Gustaf Estlander att segla internationellt för Segelsällskapet *Æolus* i Genua vintern 1928 omedelbart efter sitt svenska medborgarskap.

Under det första fredsåret motionerade Jonson vid Skandinaviska Seglarförbundets möte i Oslo om en ny internationell klass i storlek mellan 6-meters R-jakten och 5-metersjakten, där skillnaderna var för stora. 6:an hade blivit för dyr, det insåg till och med Jonson, som inte brukade propagera för billigare båtar, 5:an var förhållandevis liten och kunde bli något vek, något som annars aldrig kännetecknat R-jakterna. I stället visade de sin klass vid hård havssegling vilket användes som slagträ i

debatten om skärgårdskryssare och R-jakters för- och nackdelar under 1920-talet.

Jonson lyckades få tillstånd det arbete som utmynnade i den lyckade 5,5-metersklassen till år 1948. Denna ersatte 6-metersklassen vid OS 1952. 5,5-metersklassen, eller femfemman som man kallade den, fanns kvar till och med OS-kappseglingarna i Acapulco 1968, då bröderna Sundelin satte punkt för de internationella R-jakternas 60-åriga epok som OS-båtar och tog guldmedalj i båten *Wasa*, en jakt som finansierats av Wallenberg och Salén. Året därpå, 1969, gick Sven Salén bort, *Apollo* landade på månen och svensk segling var bäst i världen, samtidigt som Salénrederierna stod på topp.

En värdig avslutning på Saléns fantastiska livsgärning som sträckte sig från korrekturläsare och bankbiträde till Sveriges maktelit på några decennier. Svenskt närings-, kultur-, fritids- och musikliv har många skäl att tacka Sven Salén – inte minst seglingen.

### Hela folkets båt

Slutligen: blev då folkbåten hela folkets båt? Både ja och nej. Fysiskt sett kunde den aldrig bli hela folkets. Främst av följande anledningar: 1) för dyrbar. 2) att den saknade motor, undantaget ett obetydligt antal folkbåtar vilket förstas påverkade priset ytterligare och 3) att svenska folket i rätt hög utsträckning inte var seglingskunnigt och därför beroende av motor i båten.

Under 1970-talet ändrades förutsättningarna. Inte genom en båttyp som kunde bli hela folkets utan genom hundratals olika båttyper som endast hade en sak gemensamt: De var industriellt serieproducerade i glasfiberarmerad plast och hade i allmänhet motor. Denna syntes blev hela folkets båt.

Paradoxalt nog är det kanske ändå just folkbåten – mer än någon annan båttyp – som utgör hela folkets, men bara virtuellt eller andligen. Drömmen om en båt med minnen från en svunnen tid där folkbåten blev symbol för kollektivism och funkis under folkrorelsernas blomstringstid. Folkbåten kom att utgöra generna till dagens båtliv.

Som paradoxernas båt är det också signifikant att knappast något i båtvärlden är mer svenskt än folkbåten. Vi ser exempel lite varstans. Folkkära filmer som *Göta kanal* och *Att angöra*

*en brygga* där folkbåten ges central roll. Så snart samspråk sker om någon passerade segelbåt i trä som ingen känner igen kommer det nästan som ett brev på posten: Är det inte en folkbåt? Trots att varje likhet kan saknas! En svensk båt ända in i folksjälen således och ”sinnebildn för den svenska fritidsbåten” som Sjöhistoriska träffande uttrycker det.

Trots allt det svenska: en båt som enligt myten skapades genom bidrag från Nordens sjöfolk vilka hämtat erfarenheter ända sedan vikingatiden. De främsta båttraditionerna från varje nordiskt kustavsnitt präglade i nordiska folkbåten. Ingen enskild konstruktör av någon annan båttyp kan, eller kommer att kunna, mäta sig mot det gemensamma nordiska båtvetet levandegjort i folkbåten genom denna unika kollektiva konstruktion.

Inget talar för detta scenario, tvärtom fanns knappast någon annan båt från denna tid som lika tydligt bröt mot båttraditionen av äldre tiders fiske-, bruks- och allmogebåtar. I stället var folkbåten tydligt präglad av sin samtid och funktionalismen. Inte endast som design utan som ideologi. En ideologi vars ursprung i Sverige kan spåras till Stockholmsutställningen då funktionalismen fick sitt genombrott i vårt land. Denna hölls 1930 med nästan fyra miljoner besökare. Den uppmärksammade utställningen blev inledningen till det moderna Sverige.

Helt klart var Sven Salén påverkad av Per Albin Hansson och hans folkhemsideologi. De umgicks regelbundet särskilt sommartid då båda var sommarboende på Ingarö. Bridge, röka och drinkar med vänner var Per Albins avkoppling.

Starka intressen finns att skydda den värdefulla myten om folkbåtens tillkomst. Då blir storyn kring sammansmältning av nordisk båttradition viktig och unik ur internationellt perspektiv. Mot denna bakgrund är det naturligt att man från övriga nordiska länder hävdar Sundéns och Saléns försumbara betydelse för folkbåtens tillkomst, i den mån de överhuvudtaget behöver omnämnas, förutsättningar för någon sammansmältning förelåg aldrig. Därtill var gemenskap och enighet för svag eller frånvarande. Tvärtom blottades motsättningar. Spelet under bordet ledde som framgått till rättstvist om folkbåtens tillkomst: ”På grund av mina stora uppföringar för båtens tillkomst anser

jag mig ha mer eller mindre äganderätt till densamma” (S. Salén, brev till Sundén, 22 mars 1961). Med detta slutar berättelsen kring en båtgemenskap där alla i Norden påstås vara lika delaktiga.

De som läst ända hit och reflekterar på historien kommer förmodligen att tänka på drakens tillkomst! Så befriande, då draken förenade i stället för att söndra. Båtars upphov behöver alltså inte leda till oenighet utan kan stärka gemenskapen om bara respekt och förståelse för andras uppfattningar finns.

### Källor

Coles, K. A. (1970). *Hårt väder till havs* (2:a uppl.). Stockholm: Norstedt.

Haglund, H. & Pallin, E. (1930). *Kungl. Svenska Segel Sällskapet: 1830–1930*. Stockholm: KSSS.

Rinman, T. (1937). *Segelsällskapet Æolus 1887–1937: Minnesskrift vid 50-årsjubileet*. Göteborg: Gumpert.

Salander, E. (2012). *Mina och andras drömbåtar: Erik Salanders artiklar 1935–1954 om båtkonstruktion och segelbåtar*. Stockholm: Gaff Yacht Society's stiftelse.

Salén, S. (1971). *Episoder*. Stockholm: Salénrederierna.

Svensson, T. & Sundén, S. (2019). *Hela folkets båt: hur två av världens mest kända segelbåtar skapades*. Göteborg: Breakwater.

Ullman, M. (1991). *Seglare, redare, sångare: en bok om Sven Salén* (1:a uppl.). Stockholm: SNS.

*Seglarbladet* fr. 1911.

*Till Rors*.

Digitalt museum.

*Svenska dagbladets årsbok*.

*Sjösport* 1960.

Svensson, T. (2021). De svenska träbåtsvarvens uppgång och fall. *Veteranbåten*.

Svensson, T. (u. å). Svenska ståljakter. *Veteranbåten*.

Svensson, T. (u. å). Striden mellan ost- och västkustseglare. *Veteranbåten*.

*Seglarbladet* 1961

## 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](http://folkbat.se) under Förbundet – Bli medlem  
Årsavgiften är 300 kronor till plusgiro 437 58 45-7, Svenska Folkbåtsförbundet

Välkommen!

## FÖRBUNDSSTYRELSE

### Ordförande

ROLF UPPSTRÖM  
Dragonvägen 2  
459 32 Ljungskile  
073-405 22 33  
[rolf.upp@gmail.com](mailto:rolf.upp@gmail.com)

### Vice ordförande & teknisk ansvarig

LENNART MAGNUSSON  
Näsets Vinkelväg 12  
421 66 Göteborg  
070-860 99 00  
[lennart.magnusson@me.com](mailto:lennart.magnusson@me.com)

### Sekreterare

LARS WRAMNER  
Eklandagatan 1  
412 55 Göteborg  
076-002 19 89  
[larswramner@gmail.com](mailto:larswramner@gmail.com)

### Kassör & medlemsregister

GÖRAN SVENSSON  
Heleneborgsgatan 44B  
117 32 Stockholm  
070-592 01 26  
[svensson@gs-elektronik.se](mailto:svensson@gs-elektronik.se)

### Måttchef

PEHR OLA PEHRSSON  
Kupolgatan 8  
271 36 Ystad  
070-857 76 09  
[pehr.ola.pehrsson@telia.com](mailto:pehr.ola.pehrsson@telia.com)

### Tävlingsansvarig

HANS TORLÉN  
Sjökvarnsbacken 12  
131 71 Nacka  
070-517 09 49  
[ht@enerplan.se](mailto:ht@enerplan.se)

### Ledamot

KARL-JOHAN ERICSSON  
Industrigatan 2  
546 71 Mölltorp  
070-248 25 20  
[karl-johan.ericsson@ahlstrom.com](mailto:karl-johan.ericsson@ahlstrom.com)

## KONTAKTPERSONER

### FLOTTILJERNA

#### Halmstad

LARS EVALDSSON  
070-814 55 78  
[lars.evaldsson@telia.com](mailto:lars.evaldsson@telia.com)

#### Ostkusten

HOBBE WÄRNEGÅRD  
073-598 99 13  
[hobrik@hobrik.se](mailto:hobrik@hobrik.se)

### Skåne

PEHR OLA PEHRSSON

### Västkusten

ROLF UPPSTRÖM

### TEKNISKT

#### NFIA technical chairman

LENNART MAGNUSSON

#### Förbundsmätman

PEHR OLA PEHRSSON

### FOLKBÅTSNYTT

[svensson@gs-elektronik.se](mailto:svensson@gs-elektronik.se)

GÖRAN SVENSSON

ALEXANDER BRATT

PER HÖRBERG

### FOLKBAT.SE

[webb@folkbat.se](mailto: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).