

Segelsällskap - Konstruktörer - Båtbyggare - Varv



Regatta på Gustafsberg i Uddevalla 1905. Jämför med bilderna från Långedrag.

Segelsällskap

Fritidsbåtar för nöjessegling har det funnits bland rikt folk sedan mitten på 1800-talet. De nybildade segelsällskapen, **GKSS** 1860 och **AEOLUS** 1887, arrangerade kappseglingar och beställde båtar av båtkonstruktörer på varven. GKSS och AEOLUS seglade fenkölsbåtar som R-båtar och Skärgårdskryssare. Båtarna lottades ut bland segelsällskapens medlemmar.

När fiskarna började använda tändkulemotorer, åren kring sekelskiftet 1900, sålde de sina gamla Kostrar som var byggda för segling, men som hade liten bärighet för tunga motorer. Fiskarna beställde nya Kostrar med bredare akterskepp för motorerna. Nu kunde arbetare i Göteborg slå sig ihop och komma över en gammal segelkoster billigt. Båtarna byggdes om, fick däck, ruff och ventiler. **SS FRAM** bildades 1896 av varvsarbetare i Göteborg och Framkostern blev ett begrepp. Andra segelsällskap i Göteborgsområdet var Arendals SS nuvarande **BKSS**, Färjenäs Segel- och Motorbåtsklubb **FSMK** och **SS Slören** på Hinsholmen.

Långedrags segelsällskap **LSS** bildades 1923 i avsikt "att samla de små allmogebåtarna som finnas på Långedrag och närmast liggande platser till ordnad kappsegling". Förste ordförande i LSS var Alfon Eriksson. Man hade uniform med skärmmössa i LSS. Medlemmar som inte seglade, men hade mössa kallades "mösseglare". Ivarsson som var brandman och kassör i LSS, cyklade runt till alla som inte betalt medlemsavgiften. Ingen hade så många medlemmar som LSS på den tiden! Starten vid kappseglingarna sköts i början med ett gevär. När starten gått serverades lunch med snaps. När båtarna närmade sig mål, kom gubbarna ut och satte sig. "Törn!" skrek man när någon gått i mål, och tiden skrevs upp 2.12.22. Alla tider rapporterades till tidningarna. Elof Holmberg som var med och bildade LSS levde på att skriva artiklar om sport i tidningar och hade alltid en stump cigarrcigarett av märket Matanzas i mungipan. En införd rad i tidningen, var en Matanzas, brukade han säga.

Redan 1925 konstruerade LSS en julle med modern rigg, som byggdes av bröderna Arvid och Gustav Karlsson i Svineviken på Orust. Båten hade troligen ingen järnköl, utan barlastades invändigt. Det experimenterades med en 45 kg tung järnten som skruvades fast i träkølen.

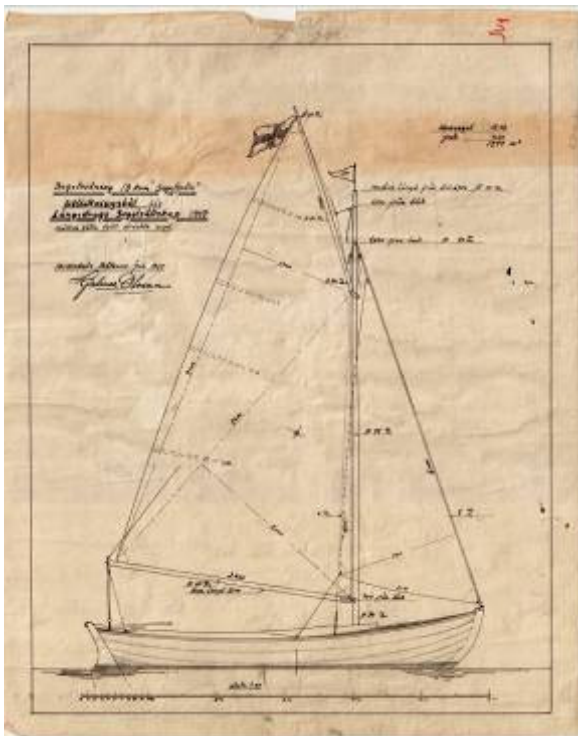
Konstruktörer

Året därpå 1926 fick **Hjalmar Olsson, varvsägare på Arendalsvarvet i Göteborg**, uppdraget av LSS att rita en moderniserad julle med 18 kvm segelyta, enligt LSS antagna byggnadsbestämmelser. Hjalmar Olsson utgick från den vackra, sjövärdiga och välseglande Bohusjullen som form, när han ritade den första Långedragssjullen.

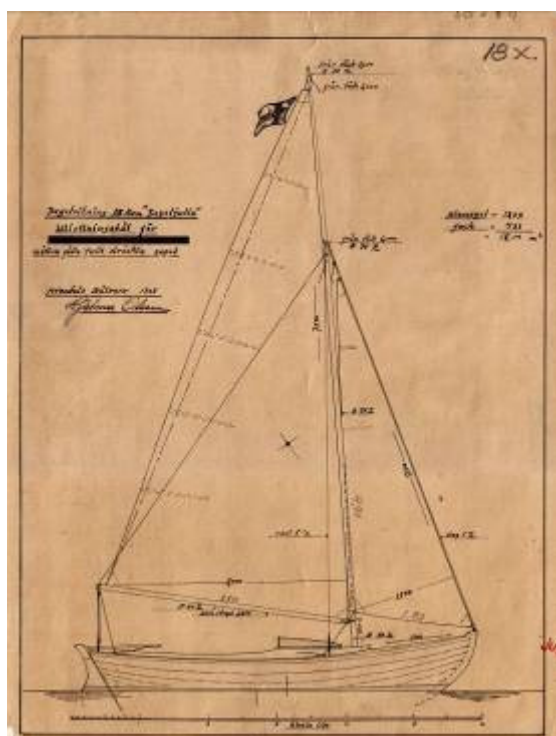


Olsson, Hjalmar. Båtbyggare och konstruktör. Arendals Båtvarv. Postadress Göteborg 10. Telefon Arendal 101 och 117.

Hjalmar och hans bror David kom från "Höjda" vid Buvenäs på Orust. Olof Johansson, deras far, seglade som timmerman på Engelska vetetraden. Hjalmar och David arbetade tillsammans på Arendalsvarvet. David byggde båtar, Hjalmar ritade och hade hand om det administrativa, men ibland kunde han komma ned i verkstan och forma till ett roder. Hjalmar ritade båtar med tusch och dragstift. För att rita böjda linjer hade han tillverkat långa, smala, fyrkantiga 4-5mm träribbor, eller så gjorde han mallar av böjda cykelekrar. Blytyngder höll ritpapperna på plats. Det var nog inte så lätt för Hjalmar när han blev änkeman 1948 med tre små barn att försörja.



Den första J18 från 1927 med gaffelsegel. (Se bild vid Jullepokalen)

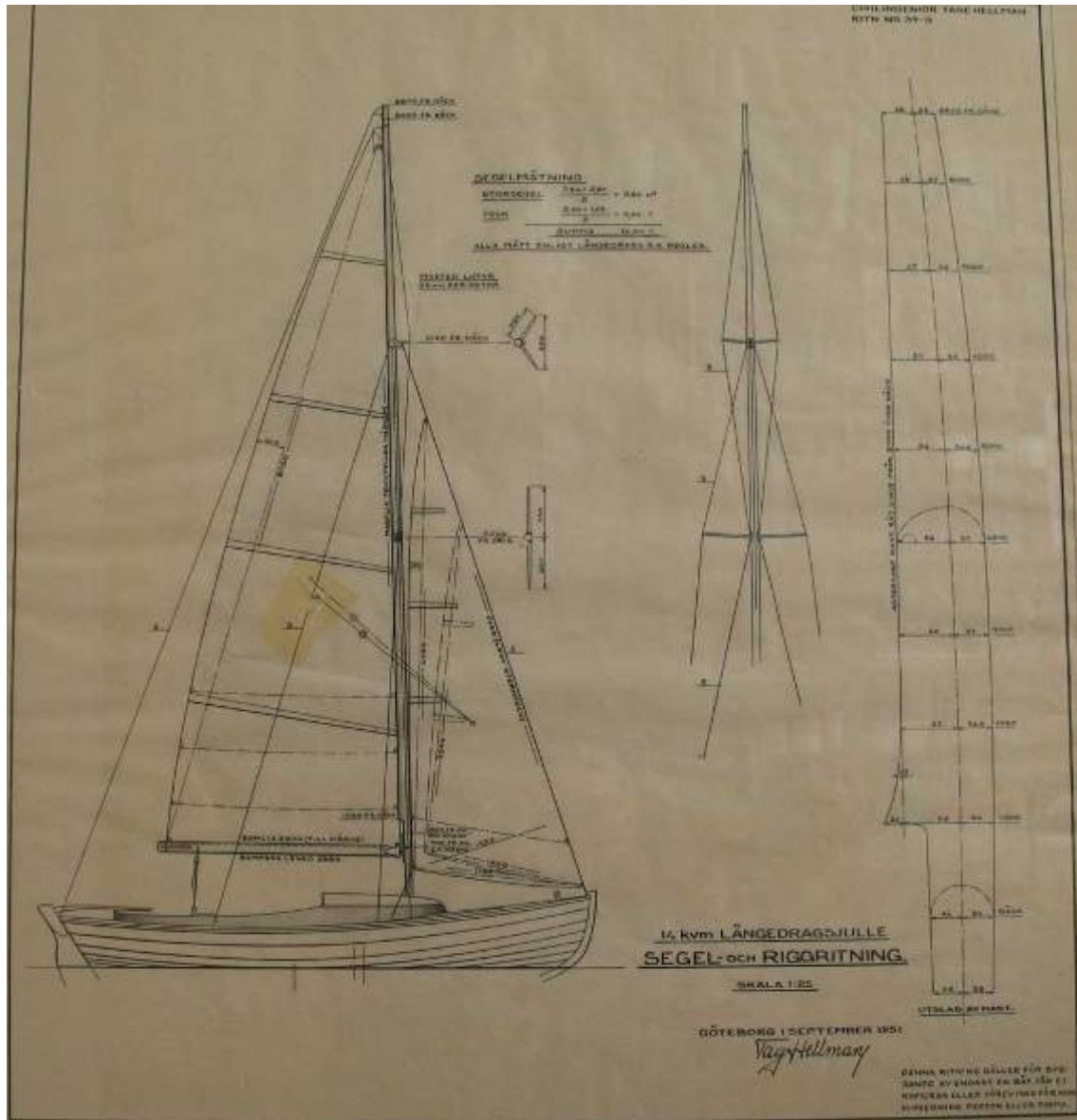


J18 från 1928 med Bermudasegel, lutande mast och kapp.

Den första Långedagsjullen kallade han "Segeljulle". Den fick gaffelrigg med 18 kvm segel och klassades som J18. Båten blev utlottningsbåt i LSS 1927. Succén blev omedelbar! Året därpå 1928 ritade Hjalmar om riggen. Han tog bort gaffeln, lutade masten något bakåt och ritade in ett Bermudasegel. Långedragssjullen blev LSS kappseglingsbåt.

Mellan år 1927-1964 ritade Hjalmar Olsson J14 J18 J22 och J26.

De var konstruktionsbåtar som utgick från en ritning till varje båt, där små avvikelser kunde förekomma. Entypsbåten J10 som Hjalmar Olsson ritade 1941, var alla byggda efter en ritning. J10 blev en mycket populär ungdomsbåt! J10 byggdes mellan åren 1942 och 1971, med en sista 2002. Totalt 602 båtar! Hjalmar Olsson var den förste, men inte den ende som konstruerade Långedragssjullar. **Tage Hellman chefskonstruktör på Eriksbergs Varv i Göteborg** ritade J14 J18 och J22.



Originalritningen till Tages J14 nr 77. Rakare förstäv, kortare bom med skotbänk, rundad sittbrunnssarg, spetsig kapp framför masten.



Tage Hellmans bröllop 1936. Bremsegården Klåverön Marstrand.



Tage och Anna-Lisa Hellman med barnen i Göteborg 1952.

Tage Hellman ägde själv J14 nr 77 "Flu" (se ritningen). Båten blev prototypen till alla Tage Hellmans ritade Långedragssjullar. Torsten Andersson i LSS berättade om Tage Hellman : "Jag kom ihåg den där lilla båten, när den låg vid Käringön på 1950-talet. Tage Hellman, denne välbesuttne man, med det arbete han hade, som chefskonstruktör på Eriksbergs Varv i Göteborg, hur han låg där ensam i sin lilla J14, omgiven av de då nya stora flotta Folkbåtarna".

Tages son Carl-Axel Hellman berättade om sin far : "LSS lät bygga två J10:or. En J10 efter Hjalmar Olssons ritning och en efter min far Tage Hellmans ritning. Vem som var snabbast och därmed bäst, skulle det kappseglas om. Min far var gast på den egenhändigt ritade båten. Det gick inget vidare. Pappa ansåg att rorsman inte var av det rätta virket och dessutom tillade han att denne varit enögd".

"Alla pappas ritningar hade drag av en 9 kvm julle som vi ägde ett tag. Den var troligen byggd i Marstrand av August Svenningsson, som byggde mycket vackra båtar, senare också min pappas J14 nr 77 "Flu". Båten seglas i dag av Carl-Axel med den äran. Han har vunnit Lidingö Runt fem gånger totalt på lys och varit nära att vinna Tjörn Runt. Han kom fyra totalt 2009! Läs mer på www.julleregister.se om J14 nr 77 "Flu".

Hjalmar Olsson ritade minst 86 Långedragssjullar förutom J10:an mellan åren 1927-1964.

Tage Hellman gjorde ritningar till minst 88 Långedragssjullar mellan år 1940-1979.

Roy Scherman ritade 32 jullar mellan år 1941-1949. Dessa tre konstruktörer ritade de flesta jullarna. Utöver dem har **Jac M. Iversen** ritat 4 Jullar 1936-1941, **Arvid Laurin** 2 Jullar 1942-1951, **Jan-Olof Traung** 1 Julle 1941 och **Torsten Carlsund** 1 Julle 1964.



Carl-Axel Hellman seglar Tjörn Runt 2005. Här passerar han Kyrkesund i full fart med 3DL-segel. "Idiothottad" som någon skrev!

Båtbyggare och Båtvarv



Bröderna Arvid och Gustav Karlssons Båtvarv i Svineviken vid Koljöfjorden på Orust.



Svinevikens Båtvarv med sin äldsta del från 1917 längst till vänster.



Åke Arvidsson med sin far Arvid Karlsson förlovningsporträtt. Faderns förlovningsring sitter nu på Åkes hand.



Arvid Karlsson och hans bror Gustav hade börjat bygga båtar hos sin far i Rånäs, men flyttade sedan till Svineviken år 1917. De var bara två från början som byggde fiskejakter och sedan Långedragssjullar åt LSS. Först J18 från 1927 och sedan J22 från 1931.





Det var här det började! Rånäs på norra Orust. Utsikten är som då. Här låg varvet där de berömda Rånäsjullarna byggdes. Konstnären Gustaf Fjaestads koster som han beställde, syns på fotot i Åkes hand. Båten byggdes på denna plats. Det var från Rånäs som bröderna Arvid och Gustav begav sig till Svineviken för att börja sin verksamhet där som båtbyggare 1917.



Sjösättning! Stående på däck fr.v. Hjalmar Karlsson Åkes farbror, Karl Oscar Johansson Åkes farfar, Gustav Karlsson, Valfrid Karlsson, Karl Karlsson, Gustav Fjaestad, Arvid Karlsson Åkes far. Stående framför båten fr.v. Augusta Karlsson Gustavs mor, okänd, Maria Karlsson Gustavs syster, fru Fjaestad och "Lelle Frida" Frida Karlsson Gustavs andra syster.



Båtbyggarna Otto Arvidsson, Gunnar och David Gustafsson, Gustav Karlsson och Ingvald Arvidsson. Foto: Bohusläningen 1964.



Säker hand säkert öga, var rubriken till denna bild i tidningen. Propning kallas det här jobbet som Gustav Karlsson 71 år gör.



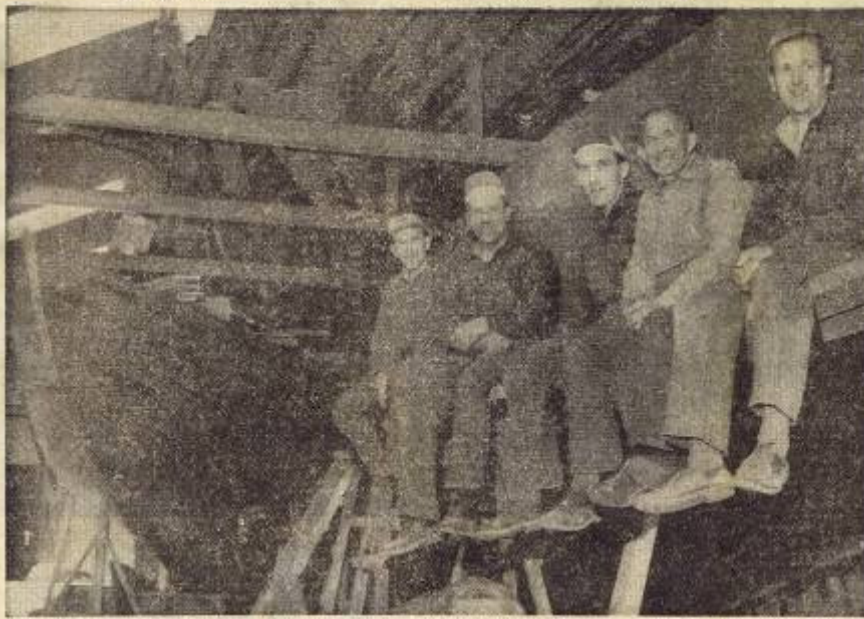
David Gustafsson i Svineviken, född 1922, här 88 år gammal. Han började bygga båtar efter värmpunkten 1946. Pension vid 65 år.



Båtar byggda genom åren av Bröderna Karlsson i Svineviken och reportaget om båtvarvet i tidningen Bohusläningen den 15/4 1964.

Bröderna Karlsson i Svineviken byggde minst tjugoen J18 mellan åren 1927-1938, varefter det blev en eller två om året fram till 1951. Från 1944 blev det Bröderna Karlsson & Söner. Som mest var det nio båtbyggare i verkstaden : Fyra bröder, fyra kusiner och Gustav. De byggde tio J18 år 1944! Totalt minst 78 Långedragssjullar från 1927-1955. Sist gjorde de inredningar i Najads plastbåtar fram till 1987. Läs artikeln i Bohusläningen 15/4 1964:

Mahognybåtar för olympisk segling byggs intill värfager vik på Orust



Här är fem av de sex direktörerna i Svinevikens båttverk Otto Arvidsson, Gustav Gustafsson, David Gustafsson, Gustav Karlsson och Ingvald Arvidsson. Gustav Karlsson är far till Gustafsbarnerna och farbror till Arvidssonerna.

I en artikel om Bohuslän, varmd landshövding Per Nyström inleder Svenska Turistföreningens årskrift 1964, heter det på tal om båtbygget i Bohuslän att det är en nöd få beställa en vanlig folkbåt vid något

Nu skall man av detta inte frestas tro att dessa båtbyggare med många såkallade yrkesbesträdningar behöva sig själva vara så högprydliga att de inte vill bygga en folkbåt. Sanningen bakom det här är helt enkelt den att de inte hinner. Alltså kan den förklaringen ges vid Svinevikens båtverk. Här har de sex man-narna, vilka driver varvet, som kooperativt skiffverksamhet, order inne för fyra år framåt. De flesta

beställningarna gäller tävlingsbåtar, s k 5,5-or, och flertalet går till Amerika, några till England och Sibirien.

De mest remarkabla byggd just nu är en 5,5-a i höndrick mahogny. Beställare är en visse mr Robin A. Aisher från England. Han är tidigare kund vid varvet berättar Otto Arvidsson. En av hans båtar från Svinevikens blev fyra i målskickningen förra året. Nu hoppas han förstås

av varven på Orust. Märknaden domineras helt av dot-larstinna amerikaner och även de står i kö för att få sin orustbyggda luthå. Det är inte vilka båtar som helst, just nu färdigställs en 5,5-a för OS.

agla till sig olympiskt guld med det här nyförvärvet, vilket skall vara leveransklart om en månad. Alla tecken tyder på att man väl byggandet, gjort allt allra bästa. Då vi kommer för att bli en på eller mestern i detta båt-byggeri Gustav Karlsson, 74 år, sögt upp under taket och står in några träpluggar. När de är indrivna säger de som om de vore insatta i säcken. Båtbyggeri är ett fint hantverk. Men så

blir man nog ingen riktigt bra båt-byggare med mindre än man börjar mycket tidigt. Gustav Karlsson var för sin del med och byggde båt som 12-åring. Den gången var hans far Oskar Is-hansson hos och då byggde man fraktbåtar av sk Bastanta far-tyg, som ännu står påll för en brontal.

En båt är ju alltid femminnit väsen och då kan man säga att

— Forts. på nästa sidan —

MAHOGNY . . .

— Forts. fr. sid. 1
I dag byggs skrov, som är betydligt mera frökärliga än de med bord av sic. Men när dessa sjöbåtar var det mera fest än nu berättar hr Karlsson. Första tidens båt på Orust var just inga karnivaler. I dag går en sjöbåtning mestadels till så att båten stillsamt sätts i sjön och om ett par dagar kommer någon och tar den på sig för vidare besökaren till den Östra hövuds beställaren. Det är sedan man personligen tillfär den, in-träffar detta, och det gjorde det här-omåret, kan det emellertid hända att det blir en smula sjöbåtning-fest, ett glas champagne rentav.

Dyr mahogny

Vid varvet har man just nu tre båtar i arbete. Finast är frö-stas olympiabåten. De andra två sålarna soeller inte för sig. Den ena skall gå till Amerika och den andra till Göteborg, där det ju också bor starka seglare. För samtliga är så Bröderna Glosen, Göteborg, som också har båtbyg-garbid från Orust i Adroca, konstruktörer.

För olympiabåten använda, som tidigare berättats, mahogny från Honduras. Den kostar 1,70 kr pr ldm i fast mått. Det är alltså inte så underligt om båten, sig-gen ej inräknad, kostar omkring 40.000 kr. Vanligtvis används af-rikansk mahogny omödar Otto Arvidsson. Priset på den är 800 kr per ldm i fast mått.

Under såkallade väder väder sålades här fem båtar, som är en smekning för sig att så på li över varvet. Högst överallt an-norvådas gör sådana här båtar byggs under båtverksamliga förhållanden, råder en lugn och fin atmosfär. Det är lugna, hä-

moniska människor som här ut-för sin dagliga gärning med en yrkeskunnsighet som är medrivd sedan många hundra år tillbaka. Och utanför ligger viken glit-trande i solen och värdad av vack-ra berg. Vågsvalpet nynnar en värvas — ett litet, actionspanje-manke till ett fint hantverk.

Petro

Det ska inte va nån Swinnevigaputs på båtarna, sa man i Kungsviken. Då går vi i konkurs!



Bröderna Karlssons varv står kvar orört. Blivande varvsmuseum?



Ake Arvidsson visar båtvarvet i Svineviken.



Maskinhyvlar och bandsåg.



Verktygen finns fortfarande på plats. Hyvlar, knivar, stämjärn...



och borrarvängar.



Smedjan på varvet.



Noteringar om båtarnas leveransdatum, sitter kvar på en vägg.



Sjösättning



Varven på norra Orust låg tätt. Här byggdes båtar i var och varannan lada. De var lantbrukare på sommaren och båtbyggare på vintern. Hustru och sju barn hemma i stugan skulle försörjas på en ofta liten förtjänst. I Svineviken ligger också **Bröderna Martinssons Båtvarv**.



Båtbyggarlador med bostaden längst upp.



Bröderna Martinssons Båtvarv startade 1943.



Här har byggts mycket fina träbåtar. Nu regerar plastbåtarna.



Bröderna Martinsson byggde, bland mycket annat, fjorton J10, tio J18 och fem J22. Totalt 29 Långedragssjullar under tio år 1943-1953. **Kungsviken** var annars båtbyggarcentrum på Orust. Holger Johansson började när han var 13 år, nu är han 85! Han är den ende i Kungsviken av de gamla båtbyggarna som fortfarande bygger träbåtar. Holger kunde bygga två ekor i veckan och en motorjulle på en månad. Det är det ingen som kan i dag! Två man kunde däckta en Folkbåt på två och en halv timme. Bordfylla kan jag göra i sömnen, sa Holger. Det fanns bordfyllare som gick runt på varven och hjälpte båtbyggarna. De hade Hjärtumyxan i armvecket, väl till och med när de åt. De högg med yxan, sågade aldrig. Holger byggde J10 och J14 i Kungsviken med Oscar Arvidsson. Fem J10 och fyra J14 från 1942-1966.



Hemma i verkstaden bygger Holger en motorjulle med en vän.



Borden mallas och sågas.



Holger Johansson i sin båtbyggerverkstad.



Borden basas, hettas upp med ånga, för att kunna böjas.



Heta, våta bord från bastrumman hanteras med handskar.



Borden fästs med tvingar. Babordsidan...



...och styrbordsidan.



En trätving kilas.



Vi blev färdiga med bordfyllningen i dag, sa Holger.

På Donsö jobbade vi utomhus. Det var kallt! Hela Skagerack blåste in. Kom man åt en hammare av järn så frös den fast. Det var på 1940-talet. Mitt största bygge: 26-tons fiskebåt.

Anders Laurin Karlssons Båtbyggeri på Såta låg utmed stranden norr om Henån. Bröderna August, Hilmer, Sander och Olle började med båtbyggeri och reparationer på Såta. Två av Hilmers söner Anders Laurin och David byggde Kostrar och Långedragssjullar. Anders Laurin kallades "Yx-Anders" eller "Söbb-Anders". De byggde J10 J14 och J18 från 1940-talet till 1970. Olles son "Eric på Såta" var far till Folke Ericson. Folke sa att de alltid gjorde mer än vad pengarna räckte till. Yrkeshedern var något av det allra viktigaste! Du får inte göra ett dåligt arbete! David dog 1963 och tre av hans söner övertog varvet. En gång på sin ålders höst kom Yx-Anders till Folke och Eilert som stod och slog i drevgarn i en båt. Anders satt med käppen i berget. De tystnade för att lyssna till vad han hade att säga : "Nu är jag så gammal och sjuk, så jag kan bara bygga båtar till doktrar", sa Anders. Till saken hör att många beställare av båtar var just läkare. Anders dog 1970. Augusts söner startade år 1932 : **Bröderna Olof och Anders Karlssons Båtbyggeri på Söbben** norr om Såta. De byggde J10, J14, J18 och Folkbåtar. Varvet byggdes senare till, men står ännu kvar orört.



Söbbens Båtvarv med vita huset där Elisabeth Karlsson bor.



Båtbyggerverkstäderna på Söbben. I bakgrunden Såtas Båtvarv.



Elisabeth Karlsson i det gamla båtbyggeriet på Söbben.



En eka vinterförvaras i verkstaden.



Leverensklara J10 på 1940-talet gjorda av båtbyggarna på Söbben :



Fr.v. Manfred, Olle Karlsson, okänd, Anders och Harry i Nöteviken



Olle och Anders Karlsson byggde Långedragssjullar på Söbben.



Elisabeth Karlssons J10 nr 458.

Skillnaden mellan beställare och båtbyggare blir tydlig, när man läser mellan raderna i brev som finns kvar i gamla pärmar på varven. Maskinskrivna brev, från beställarna, ofta snåla och okunniga om båtbyggeri. De kom med önskemål om exakta leveransdatum av en helt färdig båt som skulle fraktas långväga från Orust till beställaren. Brevet avslutades med ord som "Högaktningsfullt" eller "Eder förbundne". Båtbyggarnas svarsbrev var handskrivna, med gamla folkskolans skrivstil, men kompenseras av deras stora yrkeskunskap. De visste vad de skrev om! Annars var det viktigt att det skulle vara "kemi" mellan byggare och beställare.



Båtbyggare Gunnar Skålén 90 år 2009, med fru, gör svepaskar.



Gunnar leder kurser i hemslöjd i verkstaden i sitt hus i Säffle.

Gunnar Skålén i Säffle är den ende som finns kvar där, från det stora träbåtsbyggeriets tid. Av byggnaderna i Säffle finns ingenting kvar, säger han. Ett varv brann ner och sedan kom plasten. Gunnar byggde bara en J10 själv, innan han övergick till Vingakryssare och motorbåtar.

Gunnar Skålén blev modellsnickare under kriget och ryckte in i det militära 1940. På 1960-talet byggde han Andungar, som blev LSS utlottningsbåtar och som ställdes ut på Båtmässan i Göteborg. Alla som hade med produktionen att göra blev frikallade under kriget. Gunnar Skåléns Båtbyggeri hade som mest 12 anställda. Varvsverksamheten i Säffle började nerströms där de byggde pråmar. Säffle båtbyggeri brann två gånger. De byggde mest livbåtar under kriget. Efter kriget 1945 började Skåléns Båtbyggeri med Karl Skålén, Gunnars far. Karl byggde båtar under ett stort aspträd på ovansidan av Säffle, tillsammans med sin släkting "BåtJohan" Johan Erik Johansson, vars son Karl Erik senare tog sig namnet Fäldte. En av de anställda Erik Äng, förlorade handen i en fyrkantskutter. Han fick kloprotes, men var lika skicklig båtbyggare för det. Skåléns Båtbyggeri låg långt från vattnet. De ville bygga nere vid älven, men fick inte för kommunen på grund av den oreglerade vattenströmmen. Skåléns fick ge upp träbåtsbyggeriet när plasten kom.



Sjösättning av J10 nr 601 på Söbben 1971.



J10 nr 184 och nr 361 på sjön Mjörn.



J10 nr 504 plattlänsar.
Nederländerna 2011

J10. Det började under kriget. Hjalmar Olsson fick uppdraget av LSS år 1941 att rita J10. Det blev en entypsbåt som utgick från samma ritning, men med vissa kompletteringar med åren. En stor produktion av J10 kom igång. Den första J10 var utlottningsbåt i LSS 1942. Folk ville komma ut till sina sommarställen på öarna. De hade motorbåtar, men det fanns ingen bensin att köpa! Då köpte de segelbåtar i stället. Många båtbyggare var inkallade under kriget, eller var tvungna att bygga minsvepare åt försvaret. Hur var det då möjligt att man på "löpande band" kunde bygga fritidsbåtar mitt under kriget, med båtbyggare som alltså inte var inkallade? Det lär ha varit Landshövding Malte Jacobsson som såg till att J10 kunde börja byggas och ge Bohuslänska båtbyggare arbete. Sven Elgstedt, pensionerad tullare, anställdes som båtconsulent på Företagarföreningen med uppdrag att skaffa båtbyggarna beställningar och se till att de kunde köpa fin utländsk ek. Sven och tullaren Olof Andersson i LSS var mättningsman och expert på Långedragssjullar, åkte runt bland varven.

Båtbyggare **Nestor Nilsson i Strömstad** fick bygga de första J10. Det blev 26 båtar mellan år 1942-1944. På **Myrens Mekaniska Verkstad i Strömstad** byggdes tretton J10. De hade delvis sadlat om 1942. Varför ska vi betala en liten slant till LSS för ritningarna till J10? Vi kan rita en själva, sa de. Det blev Strömstadsjullen, som egentligen inte var en julle, då den inte hade något utanpåliggande roder. I **Kungsviken** fick varven beställningar på över femtio J10 och J14. Alla varven i Kungsviken byggde Långedragssjullar. **Einar Karlsson och Harry Hallberg** byggde tillsammans först, men sedan var för sig. Harry ansågs ha en otrolig arbetskapacitet och var mycket snabb. Det sades att han byggde borden bara 10 mm. tjocka, mot vanligtvis 13 mm. Harry var lång och på skämt påstods det att han hade så långa armar att han kunde göra hela båtens inredning, sittande mitt i båten utan att flytta på sig. I Kungsviken byggdes 25 långedragssjullar om året på serie, men det blev inte mycket pengar över ändå.

Carl och Knut Jacobsson kom hem till **Dragsmark** 1942 med en beställning på tjugo J10. Brodern **Nils** stod hemma och byggde ekor på logen. Nils hade sparat 600 kr, som nu fick bli handpenning när bröderna köpte maskiner på avbetalning. Ladan byggdes till och sedan var produktionen i gång. Nils som var urstark, började med att bära in järnkölen på logen. Kölen vägde 220 kg! Där byggde han resningen till J10, de två första borden och skruvade fast järnkölen. Sedan bar han hela konstruktionen, nu 300 kg(!) till nya tillbyggnaden, där Carl och Knut byggde båten färdig.



Nils Jacobsson vid föräldrahemmet byggt av hans far i Dragsmark.



Genom tillbyggnadens röda port släpades jullarna ut för sjösättning.



Nils framför logen till höger och tillbyggnaden till vänster.



Det var i logen som Nils började bygga J10.



Husets nuvarande ägare visar tillbyggnaden invändigt.



Här fick de rum att bygga J14 och J26.

I tillbyggnaden fick de plats att bygga större båtar. Det blev femton J14 och tre J26. Sjösättning av J10 gjordes med hjälp av häst med båten stående på en oskodd släde ned till vattnet. Till de större J14 och J26 fick de bygga en vagga till båten som sedan rullades ned till stranden på stockar.

Nyfermissade J10 med mast och rigg, stuvades tre och tre på 10 meters järnvägsvagnar som gick fullastade till Stockholm. Båtbyggarna fick 1.225 kronor per båt inklusive segel. Det fick vi nöja oss med. Vi fick vara glada att vi hade arbete. Fiskarna hade inga pengar att beställa båtar för under kriget. De stora beställarna av J10 under krigsåren var Kungliga Motorbåtsklubben (79st), Motorfirman Trim (75st) båda i Stockholm och C.G.Fasth (17st) i Göteborg. Båtarna såldes sedan vidare för nästan dubbla priset. Det var mellanhänderna som tog mest. Knut sa en gång: ”Här får en gå å slida så tongan hänger långt ud genom käften, å ändå får en ente salt te vällinga”. Men nu kunde folk segla ut till sina sommarstugor på öarna.

Senare blev J10 en stor kappseglingsklass och en mycket populär ungdomsbåt. Totalt byggdes sexhundra två J10, men bara ett trettiotal av dem är registrerade som seglande i dag. Var tog de andra vägen?

Det var först på 1970-talet som Folke och Eilert Ericson i Dalby fick inskrivet i sina kontrakt att beställningen inte får överlåtas på annan person utan båtbyggarens tillstånd och att båten ej får användas som plugg (form) till plastbåtar utan båtbyggarens medgivande. De berättade att Arvid Karlsson på Söbben byggde en 23 fots snipa som såldes och gjöts av till plugg för plastbåtstillverkning. Båten blev mycket populär, men Arvid fick inte ett öre för det.

Torsten Andersson berättade att han en gång kommit till Bröderna Jacobsson i Dragsmark på senvåren 1953. Det var kväll men de arbetade fortfarande. Nils låg inne i en J14 och nitade bord och på utsidan stod mothållaren, Nils fru. Det var ett väldigt sug efter båtar efter kriget.



Anna-Lisa Jacobsson, Nils fru.

Folk hade börjat tjäna pengar och motorbåtarna som fått ligga på land under hela kriget, hade farit illa. Det var inte ovanligt att bröderna arbetade 16 timmar per dygn. Ibland slutade de vid midnatt och sedan skulle de upp igen klockan sju. De tog på sig så mycket arbete att det skulle räcka över vintern, men sedan kom det alltid till en massa extra arbeten som tog tid. Och om de anställda någon gång gjort fel, fick Knut och Nils rätta felen med eget kvällsarbete. På en arbetsrapport från en anställd stod det : Hållande av skam 8 timmar. Skam kallades verktyget för att hålla emot vid nitning. Det var en lång och rund, konisk järnten med en försänkning i ena ändan. Den såg ut som ett manligt könsorgan, därav namnet. Elisabeth på Söbben berättade att när de ville ha oss små barn för att vara mothåll vid nitning, så sprang vi. Vi tyckte det var så tråkigt.



Nils vid Munkeby Varv i Dragsmark. Stora hus för båtförvaring.



Nybyggda lokaler för vinterförvaring av båtar på Dragsmarks Varv.



Källvikens Varv sett från Skaftöbron.



Källvikens Varv med sin nya tillbyggnad.

I föräldrahemmet växte sju barn upp. Astrid född 1912, Tage 1914, Sigrid 1915, Carl 1919, Sven 1921, Knut 1924 och Nils 1925. Fem pojkar och två flickor. Nils far, Johan Oscar Jacobsson var montör och smed på Bastholmen, (nu Bassholmen). Bohlindermotorerna tillverkades i Eskilstuna. De hade en filial på Bastholmen med service och Johan fick resa mycket i Norge för att serva Bohlindermotorer. Det var sonen Carl Jacobsson som startade varvet i Munkeby, Dragsmark 1942 där produktionen av Långedragssjullar kom till. Han ville köpa till marken ned till stranden, men fick inte av bönderna. Familjen funderade då på att flytta från trakten, men bonden Ernst Nilsson talade då med prästen. Han i sin tur övertalade bönderna, som hade del i stranden att sälja marken till familjen Jacobsson. På så vis blev de kvar, och familjen Jacobssons sonsöner har nu tre varv : Dragsmark, Munkeby och Källviken.

Var kom denna driftighet ifrån? Kan det ha att göra med den uppfostran som barnen fick i många båtbyggarfamiljer? Anna-Lisa Jacobsson berättade att så fort barnen kom hem från skolan, så begav de sig ner till varvet. Nils berättade om sin syster Sigrids då trettonåriga dotter Anna-Greta, som hade frågat Nils på varvet om det fanns någon båt hon kunde få segla med. Du kan ta den där, sa Nils och pekade på "Odette", en stor Skärgårdskryssare som varvet tagit i inbyte. Med den seglade Anna-Greta och hennes yngre bröder från Munkebyvarvet till Lysekil. Båten hade ingen motor så de gick upp i vind, pojkarna satte fendrar, kastade förtöjningstampar till folk på kajen och sedan steg barnen i land. Folk som stod och tittade, frågade Men, var är din pappa då? Han är hemma! svarade Anna-Greta. Detta hände i början på 1960-talet, och visar att barnen fick stor frihet att själva pröva på, utan större övervakning av föräldrarna. Gick det bra, var barnen en erfarenhet rikare, gick det dåligt, kunde det alltid ordnas upp efteråt.



Mats Seldén hemma i Långedrag. 90 år gammal 2010.



Här byggde han Breviksjullar och motorseglare på 3-4 ton.

Mats Seldén började som båtbyggare i **Buvenäs på Orust**, med att bygga en serie på tio J10:or. Mats far och farfar kom från Buvenäs. Mats farfar hade ett skeppsbyggeri för större båtar och skutor i Buvenäs. På farfars tid byggde de båtar utomhus. Mats var med i styrelsen för LSS i Göteborg efter kriget 1946. Fram till 1959 hade Mats båtillbehörsaffär i Vikingsborg. Där beställde han också båtar som han sedan sålde vidare. Hemma i Buvenäs byggde Mats om en ladugård till båtbyggeri 1959 och det var där som J10 nr 482-485 kom till 1960 och nr 493-498 kom till 1961. På Buvenäs byggdes därefter Folkbåtar mellan åren 1962-1968. Ungefär 20 båtar om året, totalt 144 Folkbåtar. Mats tyckte bättre om att bygga Långedragssjullar än Folkbåtar. Men man måste ju bygga vad folk ville ha. Sedan kom plasten!

Per Brohäll ritade Tur-kryssaren, och på Buvenäs byggde de trehundra av denna båt i plast. Mats berättade om gamla tider : En fiskare i Mollösund hade fått en bom i huvudet, så det blödde. Han la på snus på såret, satte mössan på och sa: ”Nu får det kurra till vi kommer till Shetland”. Nils Hellman, som var med vid besöket hos Mats, berättade att hans systrar hade gått till dambadet vid Långedrag, med ordföranden i LSS fru, som var lite rund. Det var på 1930-talet. Där låg de och solade som Gud hade skapat dem, när en K32:a passerade nära. Flickorna hörde seglarna i båten kommentera synen: ”Där ligger två najader och en hommer!”

Karl Johansson Stenungsunds Båtvarv var ett annat känt varv. Varvet fanns redan tidigt på 1900-talet. Karl Johansson kom till varvet 1945, berättade sonen Kent. Karl hade jobbat hos Hjalmar Olsson på varvet i Långedrag och på Sverres varv i Göteborg. Karl och hans arbetskamrater blev alla berömda båtbyggare på Orust : Bröderna Martinsson, Harry Hallberg, och Tore Larsson i Kungsviken. ”Kalle på varvet” tyckte mycket om Colin Archers båtar. Bland många andra båtar som byggdes på Stenungsunds Båtvarv, blev J14 Långedragssjullar, ritade av Tage Hellman en specialitet. Tjugo J14 byggdes åren 1960-1964.



Stenungsunds Båtvarv som det såg ut vid sekelskiftet 1900.



Så här såg den gamla varvsbyggnaden ut 2011.



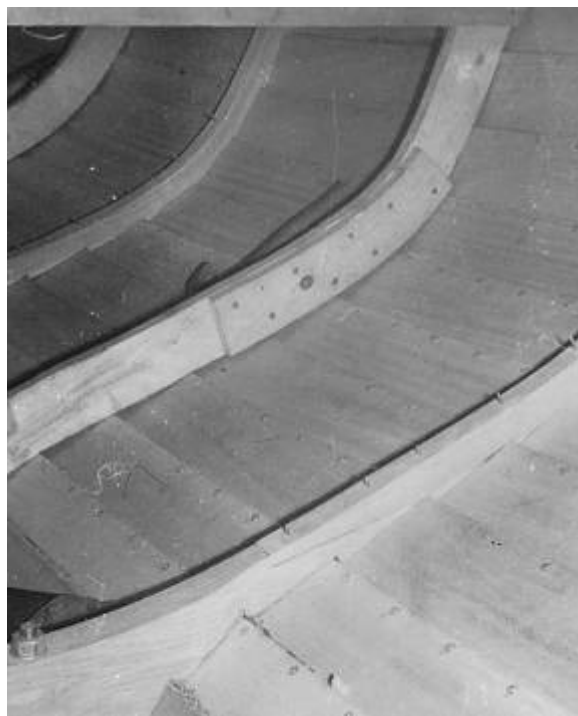
Gräsplanen ned mot vattnet. Utfyllt och asfalterat i dag. (Se nedan)



De ombyggda garagen blev **SB Båtillbehör**. (Husen bakom bilarna)



Karls kusin Harry Andersson och Lennart bygger J14.
Bilderna : Ur Göran Anderssons fotoalbum.



Ovan : Mallar och spant. Nedan : Eskil på Askerön.



Vi använde konstruktör Tage Hellmans ritningar till nästan alla J14. Han fick en summa för varje båt vi byggde. Tage var känd för att rita linjesköna J14 med rundade hörn i sittbrunnssargen, en skotbänk med fack och en kapp formad till en spets framför masten. J14 beställda på varvet såldes där, flera var utlottningsbåtar i LSS och fjorton båtar levererades till firman **Marinex i Marstrand** med **Göran Andersson** som återförsäljare. Göran var duktig seglare! Han blev dubbel världsmästare i OK-jolle. Göran levererade segelriggen till John Bertrand när Australien vann Americas Cup 1972 första gången utanför USA. Utan Göran ingen vinst!

Karl Johanssons son Kent 17 år, började på varvet 1960, med att kratta grus i garagen, nu ombyggda till SB Båttillbehör. Vi hyrde in båtar i garagen på vintern och bilar på sommaren. Det var mycket arbete för Kent på våarna när alla båtarnas bord skulle slipas. På den tiden hade badgästerna stäveka och passbåt. Varvet hade slip och en vagn på räls när båtarna skulle sjösättas. Vi hade hand om 120 båtar som mest. Ett stort båtskjul byggdes 1969. Den ena långväggen var inte färdig och helt öppen när orkanen kom! Taket höjde sig upp och ned i vågor, lyftes av och lade sig på andra sidan huset med ett brak. Men båtarna i skjulet klarade sig! Varvsrörelsen avslutades 1964. Därefter gjordes bara reparationer. Inom ett år kunde en ekonomiskt uppgång märkas, tack vare affärsrörelsen **SB Båttillbehör i Stenungsund**.



Båtbyggare Karl Johansson.



Harry Andersson med borrhvängen.



Karl Johansson och kusinen Harry Andersson.



Karl Johansson och en båtbeställare. OBS! Klädsel och attityder.



I den gamla varvsbyggnaden står i dag Christians J14 nr 112 "Pixie".



Kent och Christian vid familjeklenoden : Båtminnet efter Karl.

Gustaf föddes 1902. Hos Aldor Nilsson i Mockebo fick Gustaf gå i lära. Han gifte sig med Aldors dotter och startade eget i Saltvik norr om **Oskarshamn: Gustaf Brenanders Båtvarv**. Verkstaden låg i vinkel, en båtbyggardel och en för maskiner. Där hade byggts båtar förr. Gustaf fick tre söner Anders, Olle och Nils. De blev båtbyggare allihop! Motorbåtar och segelbåtar. De största båtarna som byggdes var 10-20 havskryssare i mahogny på kravell, 10 meter långa, 40 m2 segel och med 10 hk Albinmotor. Båtarna såldes i början för 18.000 kr, men priset höjdes sedan till 24.000 kr. Brenanders byggde åtta Långedragssjullar : J10 nr 479, 480, 481, 492, 524, 552, 555 och J18 nr 127, alla båtarna mellan åren 1960-1964.



Den gamla varvsbyggnaden. (Jmf. färgbilden av gräskullen nedan).



Sjösättning av en stor motorbåt. Gustaf Brenander längst till höger.



Ovan : Gustaf Brenander. Nedan : Gustafs son Nisse och Fritz från Tyskland med en nyfernissad motorbåt.



Dagens tips

WEST BEND SILVER SHARK 25 25 hk utombordsmotor, ger god acceleration och hög toppfart, Lämpl. f. vattenskiåkn. 3.200.— ex. oms

Oskarshamn EKELUNDS BIL AB Mönsterås

ARBETSBRIST I FAMILJEBOLAG I SALTVIK NINGEN? driver känt småbåtsvarv



Även ett gäng båtbyggare behöver en liten rast då och då, och vad är då naturligare än att man sätter sig och lämnar sig på en havskryssare i 40.000-lironorsklassen. Det är båtbyggare Gustaf Brenander, Saltvik, och sönerna Nisse och Olle, som tar en siesta i värsoleen.

Den småländska företags-samheten förnekar sig aldrig. Ett fint exempel på detta är båtbyggaren Gustaf Brenander i Saltvik, som tillsammans med sönerna Nisse, Olle och Anders tillverkar båtar av hög klass. De brenanderska båtarna har också gott renommé, och under åren har exporterats båtar till bl. a. USA, Cuba, Island och Finland.

Det råder en fin anda av team-work vid småbåtsvarvet i Saltvik. För sjilly basar, och de tre sönerna går med sjö och liv in för den hantverksbetonade tillverkningslinjen.

Gustaf Brenander, som f. ö. fyller 60 år på onsdag, har under 35 år arbetat med tillverkning av båtar i olika storlekar och modeller. 1927 inleddes tillverkningslinjen och 1935 byggdes de nuvarande lokalerna. Under åren har tillverkats cirka 2.000 båtar av varierande storlek. De största — de s. k. havskryssarna — är på 4,8 ton och kostar cirka 40.000 kr. På programmet står också motorbåtar, segelbåtar och reddbåtar. Med andra ord: Gustaf Brenander och hans söner kan effektivt utföra de mest skilda smärre båtar.

Båtarna byggs efter ritning och arbetet är ett typiskt hantverk, där inte ackordsjakt och stress hör hemma. Det är därför så värdefullt att ha sönerna till hjälp, säger hr Brenander. Det är en familjeangelägenhet för oss att kunna skiljas frö vårt uppdrag med heder.

500 näsklilar

Oskarshamns församlingshem



Olle Brenander vid kaffekoppen 2011. (Jmf. tidningsbilden!)



Här på gräskullen låg varvet. Det såldes och revs 1970. Nils båt t.v.

MÖNSTERÅS

Bröderna Ivar och Gösta Westin för faderns varustradition vidare



Bröderna Ivar och Gösta Westin flankerar här Claes-Göran Rampeltin som håller på med ett akterstycke. I bakgrunden står den snart leveransklara högsjöbåten, som skall gå till Västervik.

Just nu håller bröderna Ivar och Gösta Westin på att lägga en sista hand vid en vacker motorbåt, som snart skall levereras till Västervik. Den är kompakt och bukig samtidigt som den har en mycket smäcker och elegant linje. Och framför allt ser den betryggande sjösäker ut. Men så är det också ett par erfarna båtbyggare, som har gjort den. Bröderna Westin har vuxit upp med båtar och lärt båtbyggarens yrke av sin far, Carl Westin.

— Far startade varvet där borta. På andra sidan viken, säger Ivar Westin och pekar bort mot Kråkerum. Vid Nydals låg det

varv, som far startade 1905. Efter 20 år där flyttade vi över till den här sidan och 1953 tog vi bröder över efter far.

Förutom de båda bröderna Westin finns det ytterligare en båtbyggare på varvet. Det är MSK:s framstående tävlingsseglare Claes-Göran Rampeltin, och naturligtvis har han byggt sin tävlingsbåt själv.

— Vi bygger allting i båtväg här. Ibland blir det tävlingsbåtar och ibland familjebåtar. Och förslorda vi mycket ofta segelbåtar. Numera kanske det väger över litet för motorbåtarna, berättar bröderna.

En 20-tal båtar lämnar varvet varje år och skellan blir två likadana.

ene vill ha si och den andre så. Det finns många olika sorters smak och vi "skräddarsyr" gärna för att beställaren skall få en trivsamt båt.

— Till förra chefen på SCH byggde vi tex en stor segelbåt på fem ton. Det var den största båt vi byggt här på varvet och det var en kustkryssare.

— Just i dagarna har vi sjösatt en motorbåt på 1,5 ton, som skulle gå till Landskrona. Det var en högsjöbåt, en koster, berättar Ivar Westin. 6,60 m mätte den på längden och 2,35 på bredden, och vi räknar med att den skulle göra ungefär sju knop med sin 22 härtmotor.

Karl Westins Båtvarv i Mönsterås startade 1914 i Nydala på andra sidan viken, men flyttades hit till Kuggås 1926, då det fanns elektrisk ström här. Karl hade två söner, Ivar och Gösta. ”Konkurrera med plast är ingen svårighet” skriver Erik Nyberg i lokaltidningen 1974. Här på varvet har vi tillverkat träbåtar i 48 års tid. Vi har fullt upp att göra. När det gäller fiskebåtar som vi under senare år uteslutande tillverkat, så förekommer det inga plastbåtar. De blir för lätta och ligger inte bra i sjön. Trä ska det vara, ek! Gösta och Ivar tillverkade motorsnipor. Ritningen sitter här uppe, säger Gösta och knackar med knogen på tinningen. En sådan här båt bygger man på erfarenhet och på känn. Det är det som är konsten i ett sådant här hantverk. Tidigare byggde vi även nöjesbåtar i mahogny för segling. Köparna av båtarna var ofta societetsfolk. Kustbefolkningen undantagen, var det få förunnat att ha en egen båt. Nu är ju sjön allmän egendom och intresset för båtar har stigit väldigt, säger Gösta. Nu kan ju folk bo långt inne i Småland och ändå ha en båt ute i Kalmarsund. Men 1940 då kriget började stod vi helt utan beställningar, säger Gösta. Sedan tog båtbyggeriet ordentlig fart. Dom som hade motorbåtar kunde ju inte köra, eftersom det inte gick att köpa bränsle. Därför blev efterfrågan på segelbåtar väldigt stor. Samtidigt fick vi göra arbeten åt Lotsverket. Efter kriget kom det många småverktyg som gjorde arbetet lättare, som elektriska bormaskiner, putsmaskiner och liknande, men på det hela taget är det inte mycket som har ändrats. På Westins Båtvarv byggdes fem J14 : nr 45, 48, 49, 53 och 98 mellan åren 1948-1960. Dessutom byggdes två J22 : nr 26 år 1946 och J22 nr 29 år 1947. Totalt sju Långdragsjullar.



En skönhet beundras!



Carl och Ivar Westin sjösätter en J14.



Claes Rampeltin var fosterson till Ivar Westin. Claes började vid varvet som 15-åring 1959 och har sedan tagit över varvet som nu bär hans namn : **Rampeltins Båtvarv**. Claes seglade Drake och slog till och med OS Draken ”Slaghöken” (se Draken med röd spinnaker på GKSS 150-års Jubileumsregatta). Claes har som synes sina två fina Drakar i verkstaden.



Rampeltins Båtvarv på Kuggås i Mönsterås 2011.



Claes Rampeltin har förvandlat Långedragssjölle från ett fullständigt vrak till en riktig pärla. Men det har också tagit honom all ledig tid i vinter.

Foto: Åsa Thunberg

En jämnårig vacker pärla har fått Rampeltin att segla igen

När Claes Rampeltin var yngre åkte han Europa runt och tävlade i draksegling. 1971 slutade han tvärt och fisket tog överhanden.

Men nu är han tillbaka vid roret igen. Den som har fått honom att ta upp segelintresset är en liten vacker segelbåt, av typ Långedragssjölle, som faktiskt är precis jämnårig med Claes själv.

Som att cykla

– Det känns bra att segla igen efter alla år, säger Claes som varit med i de tveckseglingar som Mönsterås Segelklubb anordnar sommartid.

– Att segla är som att cykla, kunnskaperna sitter i även om det har gått en tid.

Det var på 60-talet som Claes hade sin storhetstid som segla-



Claes Rampeltin seglar igen - den här gången i en liten segelbåt av trä som är jämnårig med honom själv.

re. Intresset för båtar av alla de slag är han född med, som son till den kände båtbyggaren Ivar Westin. Redan som 13-åring

köpte Claes in sitt första renoveringsobjekt, en segelkanot som han fick för tio kronor. Under årens lopp har åtskilliga fartyg fått nytt liv i Rampeltins båtverkstad på Kuggås i Mönsterås. Och den senaste i raden är alltså en Långedragssjölle 118, som stått i Claes verkstad i 12 år innan han tog sig an båten.

Ny vår till mötes

Hundratals timmar senare är segelbåten i toppskick med delvis nytt däck, bordläggning och överbyggnad.

– Vi byggde många sådana båtar här på 40- och 50-talen, berättar Claes.

– Den här är dock byggd på Orust.

1944 var året då hon byggdes, och 2005 blev alltså året då hon gick en helt ny vår till mötes!

Åsa Thunberg

Långedragssjölle ovan är J18 nr 68. Se allt om den på www.julleregister.se



Båt-och maskin Museum i Oskarshamn. Nybyggt med en nära komplett samling båtar från bygden, samt bogserbåten S/S"Nalle"vid kaj.



Närmast : Roddsump byggd av Källgren på Vinö 1960.
 Näteka av Axel Jonsson, Granudden 1925.
 Segeleka av Oscar Hyckenberg, Applerum 1930.
 "Westineka" tvåmanning av Claes Rampeltin 2007.
 Riggad Lotsbåtstyp av Brenanders Båtvarv, Saltvik.

Motorbåt av A.Lundberg byggd av Claes Rampeltin 2010. (närmast)
 Båt byggd av Aldor Nilsson.
 Campingbåten "Falken" Johanssons Båtbyggeri.
 Motorbåt av Kjellström Båtbyggeri, Oskarshamn 1910.
 Spririggad båt från Hästholmen, Karlskrona 1920.



Birger "Burre" Hellman samlade båtar i sin källare. Han hade industri och båtintresse. När det var fullt i källaren byggde jag Båtmuseet, säger Birger.