

J10. Några J10 som är intressanta att läsa mer om på www.julleregister.se



J10 nr 3 Sveriges äldsta seglande J10! Läs om varför den är fläckig.



J10 nr 86 med sin välbevarade sittbrunn.



J10 nr 88 på väg att skrotas!



J10 nr 129 i dimma



J10 nr 153 På Bohusläns Museum.



J10 nr 193 Räddad av Ralph Grundell och Lars-Erik Palm.



J10 nr 204 Romantik 1954? Nej!



Roger var ute och seglade med Bertils tjej!



J10 nr 221 Hur många gick det i ?



J10 nr 222 Hjalmar Olssons båt räddades av Anders Wiss 2011.



J10 nr 225 Om båten inte finns längre kan man bygga en modell!



J10 nr 258 i Skellefteå, men båten kom till Härnösand.



J10 nr 293 som låg i marvatten, men så stannade pumpen.



J10 nr 344 Regatta i Långedrag 1945.



J10 nr 353 räddades av Ralph Grundell och Lars-Erik Palm.



J10 nr 356 som modell



J10 nr 384 kappseglade med Stjärnbåt 1954.



J10 nr 414 Full fart i Gullmaren!



J10 nr 458 Skönheten på Söbben.



J10 nr 441 i Hälleviksstrand. Vid kajen skonaren "Zenitha"



J10 nr 468 Renovering av båten.



J10 nr 504



Kappsegling i Nederländerna 2011!





J10 nr 510 som ska bli som ny igen!



J10 nr 528 Lars-Erik Palms båt som blev förstörd i stormen 2011.



J10 nr 529 Pappa Olle målar snobbrand, medan Stina väntar på sjösättning.



Sjöstjärnan Ella på kapptaket i J10 nr 529 : "Ella-Stina"



J10 nr 537 Om hur man byggde sin båt i källaren 1962.



J10 nr 542 när det är som bäst!



J10 nr 553 Väderöarna, Bohuslän på 1980-talet. "Man behöver inte en 40 fot båt för att ha roligt!" Tygblöjor och snibbar på tork i masten.



J10 nr 553 **K-märkt** av Sjöhistoriska Museet på Båtmässan, Göteborg 2011.



J10 nr 555 Dejans båt på väg tillbaka?



J10 nr 571 Här ligger det stora äventyret!.....



...Segling från Ronneby till Umeå!



En bravad!

J14. Några J14 som är intressanta att läsa mer om på www.julleregister.se



J14 nr 10 Sveriges äldsta seglande J14, finns från 2010 i Lago di Como, Italien!



J14 nr 38 på Öckerö har egen hemsida!



J14 nr 46 med badseglarna vid Kalvö, Havstenssund



J14 nr 57 efter 2000 timmars arbete var båten i toppskick



J14 nr 58 efter 10 år på land



J14 nr 59 Sotefjordens SS Hunnebostrand



J14 nr 64 seglade i Trosa skärgård



J14 nr 69 Vilken är den snyggaste båten?



J14 nr 71 tecknad av konstnären Gordon Macfie 1961



J14 nr 71 fotograferad av Gordon Macfie



J14 nr 71 målad av konstnären Gordon Macfie 1961



J14 nr 77 seglade Tjörn Runt 2005. Se lilla båten vid x här ovan med gultonade segel Båten kom fyra totalt!



Waspen sjösatte 1967 04 23
Trågå. Nyhamnens vietri ånde
foto Inget av Bo Jonsson
Bilden ocmnad
2007-08-12 av Tomas ©

J14 nr 79 sjösättning i Trelleborg 1967



J14 nr 90 kappsegling i Byfjorden, Uddevalla 1958



J14 nr 91 seglar i Norge



J14 nr 96 seglas av två tjejer i Uddevalla 2011



J14 nr 99 och läkarna på St. Nassa



J14 nr 107 som sparades till eftervärlden i Tyskland



J14 nr 112 med Stor flaggning



J14 nr 112 Bröllopsbåten i Stenungsund!

J18. Några J18 som är intressanta att läsa mer om på www.julleregister.se



J18 nr 3 Den äldsta Långedragssjulle vi har på foto!



J18 nr 4 i gott förvar för framtida placering på Fritidsbåtmuseum?



J18 nr 7 Det hittills äldst kända fotot av en Långedragssjulle : 1929!



J18 nr 7 med liten kapten 1931.



J18 nr 16 Ägarens bil och båt byggdes samma år 1938.



J18 nr 16 med felsytt segelnummer som fick sitta kvar som skämt!



J18 nr 30 med ung kapten som blev hamnkapten i Göteborg!



J18 nr 35 och 83 kappsegling i Långedrag på 1940-talet. **OBS! Läs allt om Kappsegling med Långedragssjullar på J18 nr 100!**



J18 nr 43 med flera båtar. Regatta i Långedrag!



J18 nr 47 seglande farfar 1950.



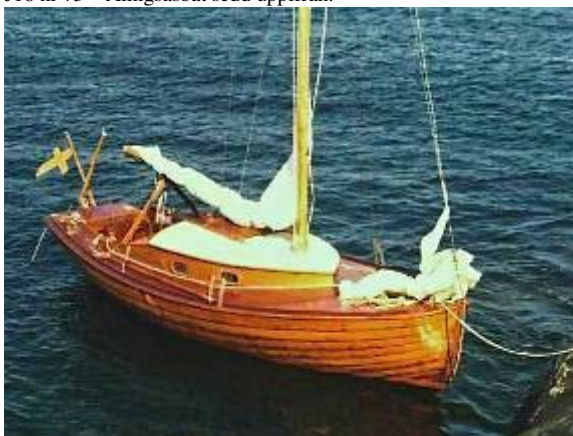
J18 nr 92, 100, 77, 45 och 79 Kappsegling!



J18 nr 68 Totalrenoverad till toppskick på Rampeltins Båtvarv i Mönsterås. Seglar till och med spinnaker!



J18 nr 73 Alingsåsbåt sedd uppifrån.



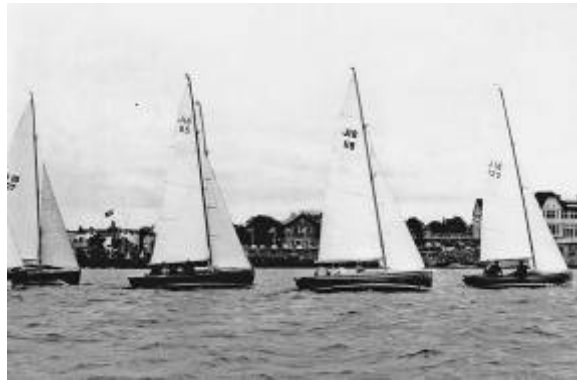
J18 nr 74 En Roy Scherman ritad båt med lång historia.



J18 nr 77 Farbror Ragnars båt, som lärt så många ungdomar segla.



J18 nr 82 Mästersegelaren Olle "Kakao" Andersson med ungarna.



J18 nr 85, 118 och 122 kappseglar utanför Långedrag



J18 nr 85, 87, 35, 92 och 98 med barn, flygplan och båtar från tiden, ur Per Olof Lombergs album.



J18 nr 92 "Stardust" med Pelle Lomberg, alltid först på kappsegling.



J18 nr 92 Pelle Lomberg, sin tids bästa J18-seglare!



J18 nr 99 som återfick sitt vackra ursprungsnamn : "Glitter"



J18 nr 118 med legendaren Calle Båysen 82 år



J18 nr 122 Pelles Lombergs sista "Stardust"



J18 nr 124 som återfick sina originalsegel i bomull



J18 nr 128 "Fridfararen" utställd vid entrén till Båtmässan i Göteborg 2011. Båten finns annars på Båt- och Sjöfartsmuseet i Onsala.

J22. Några J22 som är intressanta att läsa mer om på www.julleregister.se



J22 nr 1 Så här såg båten ut 1932 som nybyggd



J22 nr 1 Så här såg båten ut som nyrestaurerad och K-märkt 2009.



Kappsegling i Långedrag 1934? Från vänster : J18 med gaffelrigg? J22 nr 3, 2, 5 och nr 1 m.fl.

x Startlinjen



J22 nr 5 finns i Norge



J22 nr 6 familjeklenoden från Vargö



J22 nr 7 seglade över Nordsjön 1937!



J22 nr 8 Bryggminnen 1940-2010



J22 nr 10 som hamnade i Flensburg.



En Koster, J22 nr 33 och 15 med besättning



J22 nr 22 i solnedgången på hemväg från Träbåtsfestivalen i Risör



J22 nr 25 på Gullholmen i Bohuslän



J22 nr 27 skänkt till Båt- och Sjöfartsmuseet i Onsala



J22 nr 28 som det **inte** får se ut! Och hur båten räddades.



J22 nr 30 seglar i Nederländerna och är i toppskick!



J22 nr 31 med egen hemsida, på Träbåtsfestivalen i Risör!



J22 nr 33 Kappseglaresset som vunnit Jullepokalen sex gånger!



J22 nr 34 Jullepokalvinnaren 1953!



J22 nr 40 vid Uddevallabron. Hade vevgramofon ombord med Evert Taube i Skärhamn 2007



J22 nr 46 Orkanskadad 1969! Nu i möbelskick!



J22 nr 50 Vad gör en kattunge på däck en ljummen sommarnatt?



J22 nr 52 Byggd 1967, **den sista!** Med inombordsmotor och lyxig inredning förebådar båten senare tiders större familjebåtar i plast.



J22 nr 1 Byggd 1932, **den första!** Båten var utan motor, hade bara en kapp, men fick ruff och ventiler på 1970-talet. Jmf. båten ovan!



J26. Några J26 som är intressanta att läsa mer om på www.julleregister.se



J26 nr 1? med sin vackra ruff, innan den byggdes om...



J26 nr 2 en kväll i juli 2011 på semestersegling i Bohuslän.



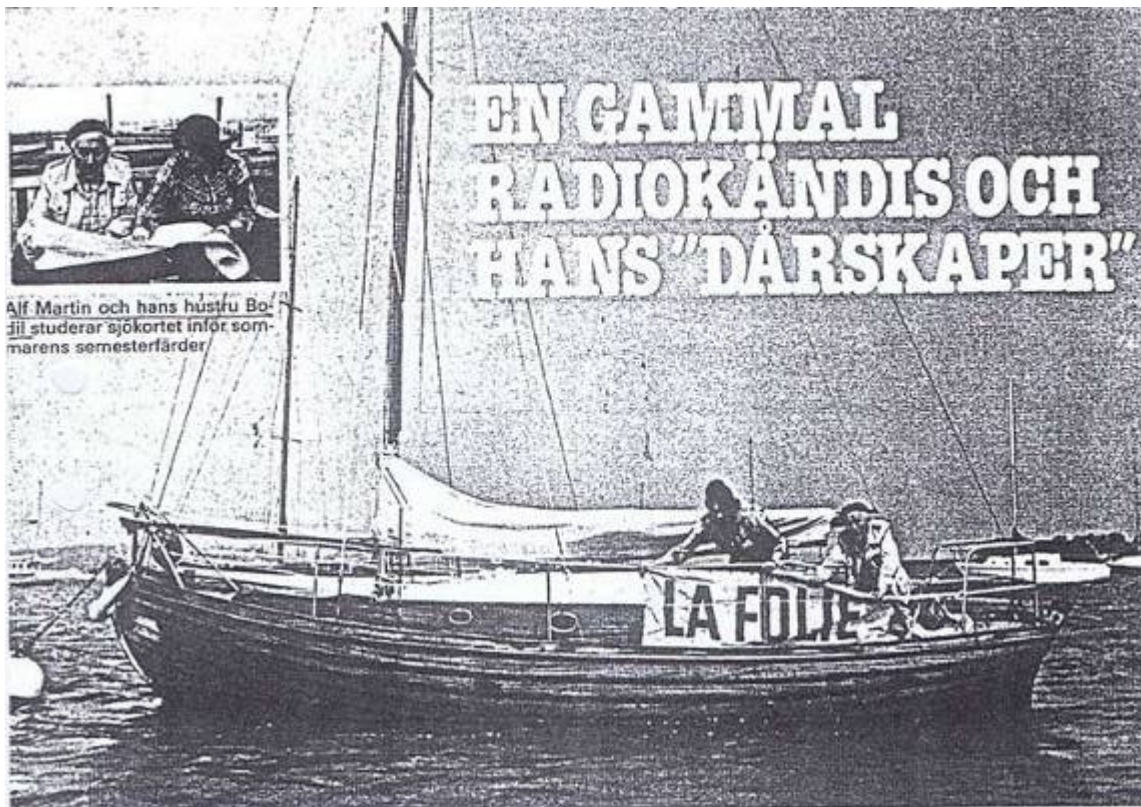
J26 nr 3 är i möbelskick!



J26 nr 3 seglar i Mälaren med hemmahamn i Hässelby.



J26 nr 5 hittades på Marinan i Valdemarsvik. Den skulle eldas upp. Projekt : **Rädda en vacker raritet!** Båten var inte i så dåligt skick!



Alf Martin och hans hustru Bodil studerar sjökortet inför sommarens semesterfärder

EN GAMMAL RADIOKÄNDIS OCH HANS "DÅRSKAPER"

– Jag var 54 år fyllda och tyckte att det var vansinnigt att köpa en segelbåt vid min ålder. Det var därför hon döptes till la Folie (Dårskapen).

Alf Martin – Sveriges Radios välkända röst från England – äger en Långedragssjulle. Det är hans första och enda båt, hittills. Men nu blir han 82 år! och tänker fira med att byta upp sig till en plastbåt. Annu en dårskap, alltså.

□ – Egentligen hade jag inte råd och egentligen var jag för gammal att köpa en segelbåt. Men det var min gode vän och kollega vid Sveriges Radio – Manne Ginsburg – som övertalade mej. Det var nämligen

han som ägde båten.

– Det var inte så att han ville bli av med den. Det mer på det viset att han tyckte att jag behövde en båt. Jag hade ju varit till sjöss i åtta år och sedan gått i land och åter börjat jobba som journalist. Han tyckte alltså inte att en f.d. sjöman, boende i England, kunde vara utan båt.

– Jag köpte Långedragssjullen av honom för 14 000 kr och döpte henne till la Folie. Det var en dåraktig handling som jag aldrig ångrar.

La Folie är en s.k. J 26:a och bär alltså 26 m² segel. Hon är byggd på Orust 1948, av de berömda båtbyggarna från Dragsmark.

Från början var det meningen att Alf och Manne Ginsburg skulle seglat la Folie från Västkusten till England. Men väder och semesterar ville inte passa ihop. La Folie fick i stäl-

let göra en lite snöplig entré. Via en lyftkran ur lastrummet på en av Johnson-linjens båtar nedsattes hon på Themsens smutsiga vågor söder om London.

Innan båten lämnade Sverige hade Alf Martin låtit installera en inombordsmotor av det engelska företaget Stewart-Turner. Denna bensinmotor på 10 hk hade man då slutat tillverka, men den nyblivne båtägaren Martin nosade upp ett kvarblivet exemplar i Göteborg.

När tullen i London kom ombord och fick syn på denna mekaniska antikvitét blev de så rödda att de satte ner den totala avgiften för la Folie till hälften.

Sedan dess har Alf och hans hustru Bodil seglat sin klinkbyggda sjulle åtskilliga tusen sjömil härs och tvärs över engelska kanalen. Favoritmålet

när det drar ihop sig till semester, ligger på den franska sidan. Så blir det i år också:

– Jag har ett år att ta igen säger Alf. Hade ryggskött förra sommaren så jag kom inte ut. Annu mindre hann jag med att slipa och fernissa.

– Mitt stora problem med Folie är faktiskt att hon kräver mycket av fritiden. Just nu skriver jag på mina memoarer och har inte den tid som behövs för en träbåt.

– Jag måste alltså erkänna att jag och Bodil allt oftare på senare tid kommit att prata om plast. Vi är sugna på en Allegro, men än har vi inte bestämt oss.

– Att sälja la Folie, efter 28 år, blir svårt. Jag vet inte heller hur det ska gå till att bli försäskad i en båt av plast. Kanske blir hela affären en dårskap.

RAMON FRIDÉN



J26 nr 6 seglades till London av Radiomannen Alf Martin - Bytte ägare - Förföll - Renoverades i Nederländerna till skicket ovan!

Långedragssjullar och www.julleregister.se

Många ägare till Långedragssjullar har under åren berättat mycket om sina båtar i brev, E-brev eller i telefon. Historier som jag nedtecknat. De har skickat foton på sina båtar, ur album som visar en svunnen tid. Bilderna har jag skannat. Allt finns nu bevarat på www.julleregister.se. Här en historia, väl värd att berättas, som **inte** kom med, då båten aldrig blev klassad :

Carl-Gustaf Engström, född 1926 berättade 2010 om familjens J18, byggd 1938-1939 av **Osvald Olsson i Mölnfossa, Kållekärr på Tjörn**. Osvald var känd för att bygga mindre jullar på känn av hög kvalité, men hade aldrig byggt en större julle efter ritning. Hans bod rymde egentligen inte en J18. Osvald var lantbrukare och som så många andra på öarna, byggde han båtar på vintern. I kassaboken står det : Köpt ritning av båt 15 kronor. I september 1938 kom familjen Engström på besök hos Osvald. Sonen Carl-Gustav 12 år fick följa med. Kölen var sträckt och några bord var på plats. Vid betalning av handpenning 100 kr, bjöds familjen in i det oeldade finrummet, där de fick sitta på stolar som stod längs väggen. Tolvåringen noterade att stolsryggarna ”lutade framåt”. Familjen bjöds på Madeiravin!



Osvalds version på hur en kapp skulle se ut.



Gustav visste hur en kapp skulle se ut!

Men vad skulle tolvårige Carl-Gustav bjudas på? Han var för liten för att dricka vin, men han tillhörde ju ”finfolket”. Osvald löste problemet med att gå ut i ladugården och mjölka kon. Carl-Gustav fick ett glas mjölk med lite Madeiravin i.

Osvald hade aldrig sett hur en kapp såg ut. Det fanns ingen byggnadsbeskrivning på kappen. Den var bara skissad på segelritningen. Osvald byggde därför en platt triangel med hål för masten. Båten blev väl byggd, men kappen såg konstig ut.

Kappen byggdes om 1950 av båtbyggare Gustav Ekelund på Köpstadsö. Han visste hur en kapp skulle se ut och båten återfick sina fina proportioner. Båten blev aldrig klassad, vilket kan ha berott på avvikelser från ritningen, men troligen mer på krigsutbrottet.

Carl-Gustavs far Karl Johan, född 1892, bodde på Köpstadsö. Karl gick till sjöss som 15-åring 1908, och seglade med Trans Atlantics SS ”Kratos” till Australien i 6-7 knop. På den tiden måste man ha 18 månader på högsjösegelare för att få gå befälsutbildning.



Av kappen blev en ruff med ventiler, med alldeles för högt rufftak.

Sista ombyggnaden av kappen gjordes 1955. Carl-Gustav hade nu familj och ville ha mer plats i båten. Han ritade då själv om kappen till en hög ruff med ventiler, men båtbyggare Gustav Ekelund på Köpstadsö vägrade bygga.

Det blir inte vackert, sa Gustav.

Den första ritningen hade ändå högre rufftak än denna som Gustav sedan motvilligt fick byggt. I GKSS hamn där båten låg, hade man synpunkter på hur den såg ut. Båten flyttades till Donsö. Carl-Gustav sålde sin J18 år 1968.

Av detta kan vi lära, att alltid låta båtbyggarna få bestämma båtens utseende. De kan sin sak och båtens andrahandsvärde stiger.

Alla Osvald Olssons verktyg från hans tid som båtbyggare, ingår i samlingarna på Bohusläns Museum i Uddevalla och finns utställda där.

Att köpa en Långedragssjulle

Funderar du på att köpa en Långedragssjulle och du inte är expert på träbåtar, ska du ha med dig en båtbyggare, när du tittar på båten. Han går igenom båten, förklarar vad som bör göras, och vad det kostar. Båtbyggarens ersättning för detta är väl investerade pengar. Du får ett professionellt utlåtande om båtens skick, ser hur båten ska se ut och lär dig om båtskador.

Att sköta en Långedragssjulle

Hösten. Kranbilen som tar upp din båt på hösten, ska ha specialutrustning för båtupptagning. Båten hänger i remmar i en fyrkant av rör som håller remmarna från att pressa samman båtens sidor. Där båten ska vinterförvaras, sänker kranbilsföraren ned båten så att kölen står på två tråklossar. Båten ska luta något bakåt för att invändigt vatten ska kunna rinna ut genom dyvikan. Skjut in två snedbockar, en på var sida midskepps under båten som stöd. Var noga, så inte båten kan välta! **Det duger inte med enbart bräder som stöd under båten.** Det kan vara direkt **livsfarligt om båten skulle välta och någon är under.** När kranbilen har åkt, börjar du med att öppna dyvikan och tömma båten på vatten i kölsvinet. Töm båten på alla lösa föremål, som du sedan tvättar rena innan vinterförvaring. Spola av båten invändigt och utvändigt. Undersidan på båten högtryckspolas, för att få bort all påväxt och havstulpaner.

Bygg två A:n till båthusgavlar. Självklart kan du bygga ett båthus med väggar och tak, men kom bara ihåg att taket ska luta 45 grader för snön och att huset ska klara storm. Använd 2 tum 4" tryckimpregnerat virke och montera hela ställningen med galvade skruv och mutter i förborrade hål, inte spik. Då kan du lättare flytta ställningen om det skulle behövas.

Ställ ett A vid fören och ett A vid aktern på båten. Bygg ihop A:na med två ribbor längs marken utefter hela båtens längd. Staga A:na med snedsträvor som du fäster i markribborna. Fäst en ribba på tvären, i mitten under båten som stöd för de längsgående ribborna. Märk alla delarna så att du lätt kan bygga båthuset nästa år igen. (Se skissen nedan!) När båthusets stomme är klar, kan du lägga upp ryggåsen, gjort av ett långt järnrör eller aluminium, som surras fast på toppen av varje A. Rostigt järnrör klär du med en lång sydd "strumpa" av tyg för att slippa rostflagor. För att ställningen ska klara en storm, bör varje A fästas i marken med nedslagna armeringsjärn, som får frysa fast i backen. Alternativt rep från A:nas toppar.

Nu står båten på sina tråklossar och bockar, **fri från ställningen runt om**. Presenningarna läggs upp med hjälp av stege från gavlarna. Först en vit underpresenning mot kondens. Sedan en kraftig ytterpresenning mot regn och snö. Vit eller transparent presenning är bra för att få ljus under. Om du har en delad presenning som överlappar varandra på mitten, är de lättare att hantera och öppna för arbete på däck. Fäst presenningarna i varje A, i snedsträvorna och i de längsgående ribborna runt om. **Fäst aldrig i bockarna under båten!** Täck också för de triangelformade hålen i varje A mot vind och regn. Låt sedan båten torka ordentligt, minst en månad. Masten förvaras bäst på en ställning vid en husvägg, där en lång bit presenning kan fästas och fungera som regnskydd med luft under. Seglen sötvattenspolas från salt. Häng seglen ute till tork innan de rullas ihop för vinterförvaring, gärna inomhus i rumsvärme.

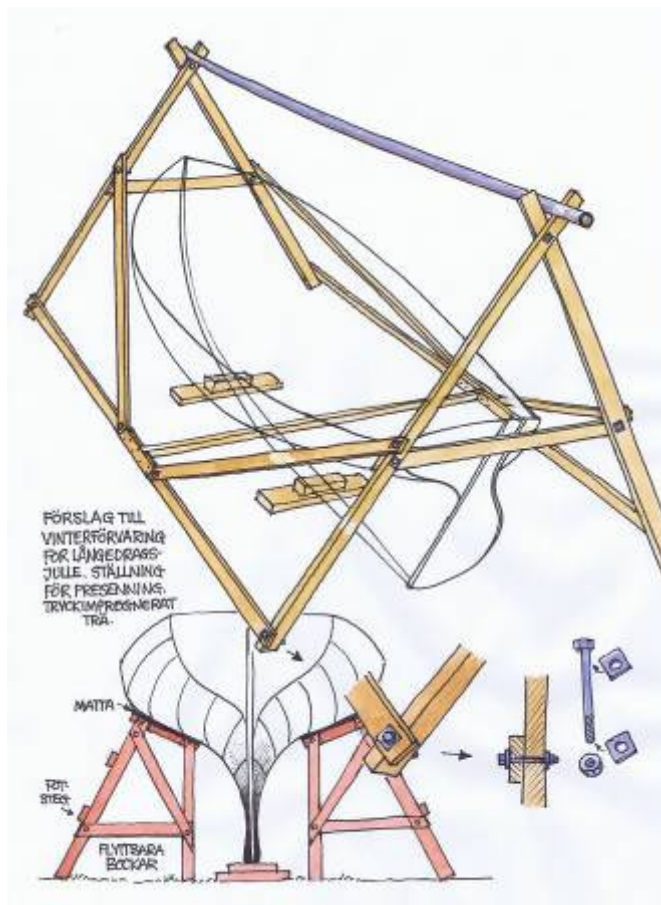
Vintern. En dag med minst +5 C, ska båtens bord linoljas invändigt och utvändigt från vattenlinjen och ner. Stryk Rå Linolja blandad med 10% Trätjära. Tjären är bra mot mögel. Om du gör det för första gången i båten, ska 50% Balsamterpentin blandas i linoljan, för att den ska suga in bättre. Olja alla fasta metalledar. Under vintern ska du smörja alla vantskruvar, block och pistolhakar m.m. som du förvarar inomhus. Har du lösa delar till båten, som tofter, durkar, lådor eller skivor i trä, kan du behandla dem, måla eller fernissa, hemma i lugn och ro under vintern. Allt tågvirke kan du tvätta i maskin. Tagla alla tampar! När våren kommer är allt detta redan klart och du kan i lugn och ro ägna dig åt båtvård utomhus!

Våren. När temperaturen börjar komma upp i +5C tidigt i mars, kan du börja vårustningen. Skjut presenningarna åt sidan på ryggåsen. Börja med att tvätta av båtens ovansida och bord ned till vattenlinjen med såpa och vatten. Spola rent. Då ser du alla små lackskador i närbild. Kanske har det blivit några blåsor i fernissan? Märk ut alla dessa ställen som ska åtgärdas med maskeringstejp, så att du hittar dem. Slipa dessa ställen med sandpapper 180. Borsta rent och tvätta sedan med T-röd på en bit lakansväv. Nu kan du stryka första lagret fernissa direkt, på de skadade ställena. Är det trärent ska första lagret fernissa ha 50% terpentin. Dagen därpå har fernissan torkat. Gör om proceduren igen. Slipa, borsta, tvätta med T-röd och måla. Detta tar 15 min om dagen. Bygg upp fem lager fernissa på dessa skadade ställen. Därefter tar du bort maskeringstejpen och slipar båtens alla bord och alla andra ytor som ska fernissas med sandpapper 180. Borsta rent, tvätta med T-röd och måla! Du kan lägga på ytterligare ett eller två lager fernissa på båten varje år. Glöm inte att masten också ska behandlas på samma sätt!

En träbåt skrapar man sällan trären! Kom ihåg att när du skrapar trärent, tar du bort en millimeter av träet i bordläggningen. Till slut har du ingen träbåt kvar. Skrapa trärent om fernissan börjat släppa efter 15 - 20 år. Värm då borden en bit i taget med värmepistol, så att fernissan bubblar sig. Skrapa direkt med en vass trekantsskrapa. Detta gör du på hösten. Slipa borden väl och stryk med rå linolja och terpentin flera gånger så att träet mättas. Linoljan suger in i träet över vintern. På våren tvättar du borden med terpentin, varefter du fernissar borden 5-7 lager.

Tätning av båten. 1. Spackla alla sprickor i träet under vattenlinjen på utsidan, **aldrig på insidan**, med Ettan eller Fårtalg, som alltid är mjukt oavsett väder och kyla. När trä sväller går sprickorna ihop, och då ska det inte ligga något hårt tätningsmedel i sprickorna som hindrar träet att svälla. 2. Med ett finger i en kraftig gummihandske smetar du Farm 100, i alla landningarna mellan borden. 3. Spraya sedan vatten i båten invändigt. Vattnet rinner då ner i landningarna. 4. Efter en stund ser du att det läcker på vissa ställen på utsidan. Sätt bitar av maskeringstejp ovanför ställena där det läcker. 5. Nästa dag har utsidan torkat. Smeta då mera Farm 100 under tejpén där det läckte. Spraya vatten inuti båten igen, och upprepa proceduren varje dag, tills det inte kommer ut en droppe vatten. Då är båten tät!

Sjösättning. Sjösätter gör du i slutet av april. **Senast i början av maj!** Aldrig i juni eller juli! Då har träet torkat och båten läcker! Om du inte ska segla under sommaren och båten ska stå kvar på land under presenningarna, är då viktigt att båtens trävirke inte torkar ut och spricker. Sätt en plastkjol runt båten från vattenlinjen ned till marken. Fäst plasten på vattenlinjen med tejp och skjut fast med häftklammer. Vik ut plasten på marken och lägg på stenar. Ställ in flera vattenfyllda hinkar och tråg under båten och stäng igen plasten. Efter ett dygn ser du att plasten börjar bli fuktig på insidan. Så ska båten stå till hösten. Innan frosten kommer, tar du bort plasten, vattnet och hinkarna inför vintern.



Båtskjulet. Båten, som bör luta lite akterut, ska stå på kraftiga träklossar. Båten stöds av flyttbara bockar, som också kan användas som stege upp i båten. Borra hål för bultar i träställningen så att huset lätt kan monteras. Ryggås av aluminium- eller järnrör. Dubbla, helst vita eller transparenta presenningar. Fäst presenningsrepen i ställningen och **inte** i bockarna! Båten ska stå fri från presenningar! Sträck repén ordentligt och fäst dem för vinterstormarna!

Kom ihåg vad Torsten Andersson i LSS alltid sagt : **Din Långedragssjulle är ingenting som du köpt, utan den är något du har att förvalta! Ett kulturarv! Du är nu kulturarbetare!**



Ella och Stina i J10 nr 529. Pappa Olle döpte naturligtvis båten till "Ella-Stina"! Det är dessa sjöstjärnor som ska ta över vårt kulturarv : Långedragssjullarna!

www.julleregister.se