

Havsfidra de Lux

När Jan Niklasson väl hittat sin båt och kommit igång med renoveringen räknade han varken tiden eller pengarna. Men efter över tre år är den äntligen färdig och sjösatt. Båten som med högsta sannolikhet är världens finaste Havsfidra.

Text Philip Pereira dos Reis Foto Privat

Jan Niklasson bor numera i Älmhult, på betryggande avstånd från kusten, men den sjönära barndomen och uppväxten i Mollösund på västra Orust har satt sina spår. Sällan har han varit utan båt även om typen av båtar alltid har växlat. Det började redan i sjuårsåldern med en så kallad Doris, en flatbottnad liten jolle. Sedan växten jollen till en Julle och efter det till en Stjärnbåt. Som 15-åring mönstrade han på ett fartyg och gjorde sina vändor mellan Göteborg och London. Självklart tillbringades även värnplikten ombord på ett fartyg.

Innan det äventyr som vi ska koncentrera oss på tog sin början så var det en motorbåt som gällde. Jan satsade på en daycruiser under några år och for omkring med ett ordentligt muskelpaket. Men till slut kändes det som att det kostade rejält mer än vad det smakade och det bränsleslukande flytetyget såldes. Sedan följde faktiskt några båtlösa år medan de nya tankarna växte fram. Back to basic, det

var segling som gällde och detta skulle ske med en Havsfidra.

SKOTTLAND HÄGRAR

Att det skulle bli just en Fidra hade att göra med själva seglingsplanerna. När tiden väl var mogen skulle kursen läggas ut mot Skottland. Det var en gammal dröm som satt sig redan i barndomen.

– Min morfar hade en fiskekutter och när det var riktigt dåligt väder sökte de ofta hamn i Skottland. Han talade alltid så väl om skottarna och berättade mycket för oss barn.

Ett aktivt sökande efter ett lämpligt objekt pekade slutligen via en annons på Blocket mot Västervik. Jan tog sig dit och besiktigade båten så gott han kunde, där den låg låst och väl inpackad. Han insåg genast att det var en del jobb som väntade, men att priset samtidigt kanske kunde vara det rätta. Han ringde ägaren för att göra upp affären.

– Det var en gammal överstyrman som

sällan använde båten. Han seglade mest med sin bror som hade en Storfidra. Jag prutade lite och fick ner priset till 25.000 kronor. Affären gjordes upp per telefon och mycket av båten hade jag inte sett, säger Jan Niklasson.

Han ordnade en lastbilstransport som fick ta den nyinköpta båten från Västervik till Älmhult. Utanför en bilverkstad ordnades plats och startskottet gick för tre och ett halvt års intensivt renoverande.

DAMMIGT

Jan Niklasson, som var nybliven pensionär gick in för projektet med stor kraft och valde att arbeta sig fram inifrån och ut. Det innebar i första rummet att montera bort i stort sett all inredning och sedan beväpna sig med skyddsmask och en vinkelslip.

Med en stålborste på maskinen slipades all gammal topplack och allt gammalt lim bort invändigt. Det var ett drygt jobb, men nödvändigt om allt skulle bli bra från grunden. Han bytte även ut alla de gamla ärgade mässingsskruvarna som höll ihop däck och skrov. Totalt blev det istället 96 stycken nya, rostfria maskinbultar runt om hela båten.

Så här i efterhand kan Jan konstatera att han nog gjorde rätt som började med det tyngsta när motivationen var som högst.

– Det jobbigaste i hela projektet var nog slipningen. Jag tänkte flera gånger att vad fan håller jag på med...



Fullt ställ. Fedra är slupriggad och har både fock och klyvare på rulle.



Det är inte alla Havsfidror som är så här välutrustade. All el är nydragen och båten har även 230 volt i systemet.



Fedra blir kraftigt utsatt för "bryggittning". Många seglare får en tår i ögat när de mins sin egen tid i en Fidra.

Men till slut var det färdigslipat och efter noggrann och grundlig dammsugning av både sig själv och båten vidtog nästa steg som innebar en förstärkning av hela skrovet. Från för till akter lades glasfiberväv och epoxi över hela insidan.

– Jag tänkte att det är ju trots allt en gammal båt och även plast åldras. Det kan nog vara bra att styva upp och förstärka.

VATTENTÄTA SKOTT

Som bekant är ju ett av de stora hoten vid segling över stora vatten risken att segla på någon container eller annat skräp som ligger och flyter. Ett stort hål under vattenlinjen sänker snabbt en liten båt. Därför valde Jan även att bygga in tre vattentäta skott i fören, från vattenlinjen och ner. Med plywood, glasfiber och epoxi gjordes en avdelning till kättingbox, en till vattentank

och en till förråd för verktyg och reservdelar.

Ovanpå den nya glasfiberväven på skrovets insida lades sedan tunna lister av rötbehandlad gran med 50 centimeters mellanrum.

Listerna sattes i spänn mot skrovet från

"Att det skulle bli just en Fidra hade att göra med själva seglingsplanerna."

för till akter, limmades fast och täcktes sedan med ytterligare ett lager väv och epoxi.

Avståndet mellan listerna hade att göra med nästa steg i bygget, som faktiskt var ett tips från Praktiskt båtägande. Mellan listerna isolerades skrovet med liggunder-

lag. Det var liggunderlaget som hade en bredd på just 50 centimeter.

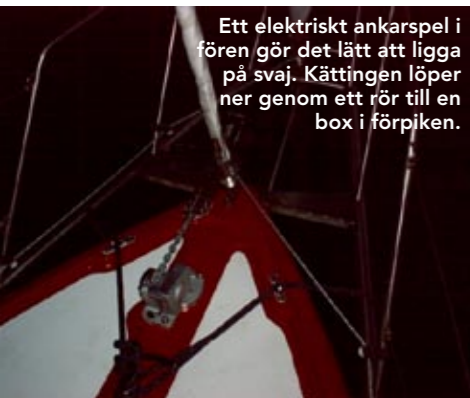
Ovanpå det 10 millimeter tjocka liggunderlaget satte Jan sedan rötbehandlade furulister som sedan fernissades för att ge en mysig träkänsla i hela ruffen. Som ni förstår har det här blivit en välisolerad båt.

– Som kallast har jag haft 19 grader invändigt. Jag har inte ens behövt köra värmaren, berättar Jan.

NYLACKERAD

Efter insidan följde som sig bör resten, och det är inte mycket som lämnats utan åtgärd.

Friborden lackades högblankt svarta, däckets klarrött som det ska vara på en Havsfidra. Nya öppningsbara fönsterverntiler med rejäla aluminiumramar fick ersätta de gamla gummiramarna. Sittbrunnens durken höjdes en decimeter för att brunnen inte ska kunna ta emot så mycket vatten om den fylls, och om den gör det så



Ett elektriskt ankarspel i fören gör det lätt att ligga på svaj. Kättingen löper ner genom ett rör till en box i förpiken.



Efter ett tips från Praktiskt båtägande isolerades skovet med liggunderlag.



Alla ytor slipades rent grundligt inför den stundande omlackeringen.

töms den snabbt eftersom Jan har satt in en mycket större självläns.

Botten epoxibehandlades mot böldpest. Motorn lyftes ur och renoverades. Mastfoten förstärktes. Elen drogs om från grunden och nya instrument installerades. Numera har Fedra även elektriskt ankarspel som samverkar med det nya rostfria peket.

När det så gällde segelbåtens förutsättningar för framdrift var det så att den här gamla Havsfidran var utrustad med trämast. Det här var något som skulle

bytas om tankarna på att segla till Skottland, och kanske längre, skulle få fortsätta finnas. En begagnad aluminiummast från en katamaran kapades till och en ny bom köptes in. Den lilla båten riggades till Slup och fick fock och klyvare på rulle. Hela stället syddes nytt med fullattestor och allt.

Men nej, alla ni som nyfiket undrar, båten är fortfarande ingen skärgårdshind. En Fedra kryssar uselt och det kan ingen ny rigg råda bot på.

– På kryssen är hon ju dålig, man måste

falla av. Men hon är ju helt underbar i sjön.

Efter över tre års jobb kom Havsfidran Fedra alltså i sjön och Skottlandsplanerna finns kvar. 2010 är det tänkt att det ska bära iväg.

– Jag ska iväg, men jag känner att man inte är helt ung längre och jag tänker inte segla själv, som planen var från början.

I väntan på turen till Skottland kan Jan Niklasson alltså ägna sig åt testsegling och summering av projektet så långt. Hans uträkning visar att han har lagt ner 3 100 arbetstimmar och närmare 200.000 kronor på Fedra. Det är mycket pengar på en liten båt.

– Men jag är nöjd. Jag känner att det är lite av en kulturgärning också. Nu kan hon säkert segla i 40 år till.

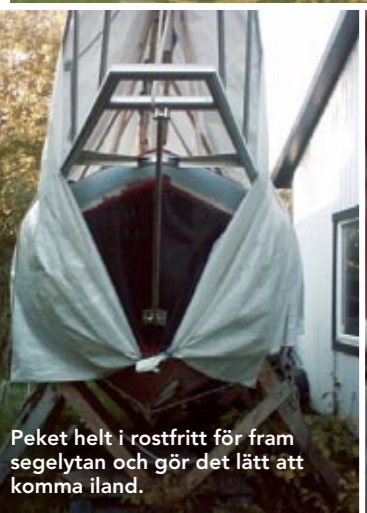
Turerna som företagets hittills har också gett mycket bekräftelse. Många seglare i betydligt större båtar saktar ner på farten och frågar om det verkligen är en Havsfidra. Modellen väcker till liv många varma minnen hos en stor skara av seglande svenskar.

Ytterligare ett bevis för att Fedra är en Havsfidra utöver det vanliga brukar infinna sig i naturhamnar tidiga morgnar.

– Jag fattade först inte vad det var. Jag blev väckt tidigt av att det knackade i skrovet. Det var svanar som argt attackerade sin egen spegelbild.



I över tre år stod Fedra uppallad utanför verkstaden i Älmhult.



Peket helt i rostfritt för fram segelytan och gör det lätt att komma iland.



Sittbrunnsturken höjdes en decimeter och självlänsen gjordes större.



Tre vattentäta skott i fören är en försäkring mot kollisioner.



Väggarna och taket är klädda med lackerade fururibbor, som ger ett ljust intryck.



Rejåla ventiler med rostfria ramar ger sikt även akterut.



Mastfoten är förstärkt och akterpulpiten är nytillverkad.



Fedra blänker som få.



Öppningsbara fönsterventiler med aluminiumramar hör till nytillskotten.



Den gamla trämasten byttes ut mot en i aluminium. Fedra är troligen en av mycket få Fedror som har fullattestor.