

Göran Forss

Modellkonservator

Göran Forss anses vara en av Europas främsta flaskskeppsbyggare. Redan som "pys" var han en hejare på stämjäm och bågfilar. Hjälp på traven fick han av Per Albins dotter och ärkebiskopen Nathan Söderbloms son.

Idag buteljerar han med van hand såväl fullriggare som "Cutty Sark" som småskutor.

Mästerverket när det gäller vanliga modeller är en exakt kopia av regal-skeppet Vasa.

Skrovet, som är 6,93 meter långt, är byggt av ek. Masterna är av furu. Precis som på förebilden. Görans fru, Inga-Lill, som är sömmerska, har hjälpt till att sy linnesealen. Hon har använt sig av samma stygteknik som segelmakarna på 1600-talet. Modellen, som det tog fem år för fem gubbar att färdigställa och som innehåller cirka 20.000 handfilade spikar och bultar, står idag på Vasamuséet på Djurgården.

Det är bara ett par stenkast från Sjöhistoriska museet där jag stämde möte med Göran. Vi skall träffas i modellverkstaden där han jobbat sedan 1956. De första åren som lärling, därefter som modellbyggare och sedan som modellkonservator. I korridoren utanför verkstaden hänger en skylt i svart smidesjärn. Motivet är en fullriggare, vad annars? På arbetsbänken innanför verkstadens smårutiga fönster sträcker jagaren Halland ut sina magnifika linjer i skala 1:50. Modellen är 2,4 meter lång. Förebilden sjösattes tillsammans med systerfartyget jagaren Småland 1952 och utrangerades 1984-85. Hallands ljusbeiga alskrov är än så länge omålat. Såväl i fören som akterut har mässingskanoner monterats. Även skorstenarna, torpedtuberna och t.ex. slingerkölarna är i mässing. Mellan två kanonrör därbak står en liten röd hallonbåt, med vitt segel.

- För ungarnas skull, ler Göran när vi skakat hand och slagit oss ned bland ritningar, modellbåtar, flaskskepp och verktyg i det varmgula skenet från verkstadens arbetslampor. Du vet det kommer ju hit många barngrupper. Fröknarna lyfter upp ungarna utanför fönstret för att visa Halland. Ungarna ser i stället hallonbåten och börjar hoj-

ta "titta titta godis". Snacka om uppmärksamhet, skrattar vi, farsor som vi är.

Till höger om mig i denna mysiga, inspirerande verkstad, som förmodligen är landets mest kompletta i sin gener, tronar en sagolik två meter lång 200 år gammal modell av en svartvit tremastad Ostindienfarare. Namnet är okänt men verket är signerat "Olof Hillman". Skutan ser ut som ett äkta kapten Krok skepp. Men enligt Göran, och han vet, använde sjörövarna mindre och snabbare båtar. Bytet kunde dock vara just ett handelsfartyg av det här slaget, med last av siden, kaffe och kanske dryckjöm. På vänstra väggen i verkstaden öppnar sig ett pampigt och inspirerande, takhögt verktygsskåp i furu. Där inne verkar precis "alla" modellverktyg finnas: stämjärn, filar, borrar, hammare, sågar ... På den övre hyllan trängs gamla färgburkar. Göran berättar att skåpet och dess innehåll, som idag endast används som vacker prydnad, är en gåva från marindirektör Hugo Åkermark som var flitig modellbyggare i början av seklet. På högt placerade hyllor alldeles under loftet poserar ett 20-tal modeller. Göran pekar ut "Viking X" som är en välkänd Petterssonbåt, en segelbåt av typ R6 med namnet "May-Be", den vitmålade motorbåten "Atala", en gaffelriggad skärgårdskryssare byggd av Hugo Åkermark, en Ljungströmmare - denna listiga segelbåt med dubbelt segel som breder ut sig i plattläns.

Jag frågar Göran hur det kom sig att han började bygga modeller och flaskskepp:

- Jo, som grabb bodde jag på Ålstensgatan i västra Stockholm, på samma gata som Per Albin, i de där radhusen du vet. Per Albins dotter och Nathans son hittade på en hel del kul för oss ungar. Bland annat fick man chansen att bygga modeller. Jag tyckte det var kul och fortsatte på egen hand. Man läste modellsidorna i Allers och byggde såväl båtar som flygplan.

Så småningom blev Göran en riktig snitsare på modeller. Han utbildade sig till möbelsnickare. Tanken var att han skulle bli slöjdlärare. Men Sjöhistoriska museet kom i vägen och han

blev så småningom modellkonservator i stället.

Jobbet på museet har under åren dominerats av renoveringsarbeten. Det är inte många stunder Göran ostört kunnat ägna sig åt nybyggen. Därav Vasas långa byggtid. När det gäller Halland inleddes bygget för 30 år sedan. Hittills har Göran lagt ned 5.700 timmars arbete på modellen. Det motsvarar 142,5 fulla arbetsveckor. Den totala tidsåtgången är beräknad till 9.000 timmar. Men som sagt, endast en timme här och där blir över om man samtidigt har ansvaret för museets modeller och dessutom ska ta hand om besökare som tittar in i verkstaden.

Flaskskeppen då Göran, berätta?

-Dem ägnar jag mig åt på fritiden, säger han och skiner upp på nytt. Det är då jag kan sitta i lugn och ro. Jag har alltid ett skepp på gång hemma i vardagsrummet som jag pysslar med på kvällarna. Intresset tog fart i samband med en kurs på museet 1974. Sedan dess har det blivit en och annan skuta. Hemma har jag cirka 35 stycken, en del finns här på museet. Sedan har man ju levererat skepp till folk från både när och fjärran. Jag har till exempel en dam från Tyskland som kommer hit varje sommar med en flaska.

- Jag alternerar mellan små skepp, då är förebilden främst sandkilen "Mian av Väddö", och stora, typ klippern "Cutty Sark". Flaskskeppen byggs av al som det är lätt att skära i. Till masterna använder jag lönn. Båtarna målas med vattenbaserad färg. Miljövänligt alltså. Göran plockar upp en färdigbyggd sandkil från en låda under arbetsbänken och visar alla trådar, sju stycken, som riggens ska fällas upp med sedan båten trixats in genom flaskhalsen.

-Man fäller bak masten, så här, och lindar seglet runt skutan, och så för man in paketet i flaskan. Sedan gäller det alltså att med hjälp av trådarna få upp masten och seglen. Visst är det pillrigt men med lite fålamod går det. Som hav använder jag fönsterkitt blandat med oljefärg. Det förs in med långa pinnar och mosas ut på underlaget. Och som signum brukar jag sätta in en grynna och en "kvast". Det ger lite mer miljö för skutan. När det gäller fullriggare räcker det förstås inte

med sju trådar. På klippern "Cutty Sark", som är 13,5 centimeter, använder jag ett femtiotal.

Nu är Göran varm i kläderna och berättar engagerat om allt som har med modeller att göra. Vi går igenom materialvalet och jag får veta att träslag som al och lind passar bäst till skrovet eftersom de är mjuka och lättformade. Vitbok och lönn är hårdare och används ofta till mindre delar av modellerna och när det ska svarvas. Ett annat populärt hårt träslag är syren. Enligt Göran styrs ofta materialvalet av tillgången.

På loftet ligger högar med torkat virke. Det mesta inköpt 1974. Tanken är att virket ska ligga till sig i den miljö där det ska bearbetas. Det tar cirka åtta år. Om man slarvar kan modellerna råka ut för sprickor och andra förändringar. I trappan upp till loftet står ett gäng flaskskepp byggda i stående flaskor. När det gäller valet av just flaskor är det smaken och lusten som avgör. Personligen gillar Göran äldre, handblåsta flaskor, trots att det på marknaden finns jämntjockt industri-tillverkat flaskglas.

- Det gamla glaset ger ett särskilt "liv". Man får spännande ljusbrytningar, beskriver han. När det gäller färgerna får jag veta att cellulosa-färgen täcker bäst och därför kan målas tunt. Dessutom torkar den snabbt vilket betyder att damm inte hinner fastna. Till

äldre fartyg, typ 1700-tal, används oljefärg eftersom den ger ett handmålat intryck. Till tågvirke använder modellbyggarna lin och den grövre hampan. Tamparna handslås, ibland ned till bara någon millimeters grovlek.

Hur är det då med verktygen? Enligt Göran måste du ha tillgång till följande för att lyckas i modellverkstaden: Svarv, bandsåg, hyvlar, klinga, bormaskin, lövsåg, guldsmedssåg, filar, skjutmått ... och sist men inte minst, massor av stämjärn. Sedan är det bara att kavla upp ärmarna:

- Du börjar med att välja ut en modell som du vill bygga och en lämplig flaska. Sedan går du vidare med att snoka reda på ritningar, skisser, bilder och fotografier. Studera dem noga och börja sedan med skrovet och de stora bitarna. Finliret kommer på slutet. Ha tålmod och låt det ta tid.

Låta det ta tid är just vad Göran ska göra när han från i höst går i heltidspension.

-Jag ska ha det gott. Och jag ska njuta av att få sitta ostört med mina modeller och riktigt sjunka in i dem. Jag har ju en liten privat verkstad i Ålsten där jag håller till. Oj, vad mysigt det ska bli att äntligen få tid.

Gott om tid hade förmodligen också de första flaskskeppsbyggarna; sjömännen på de långa seglatserna på haven. Historikerna menar att dessa "sailors" byggde skepp i flaskor för att

få tiden att gå, men också för att dryga ut inkomsten. Skeppen kunde ju alltid säljas i hamn, resonerade de.

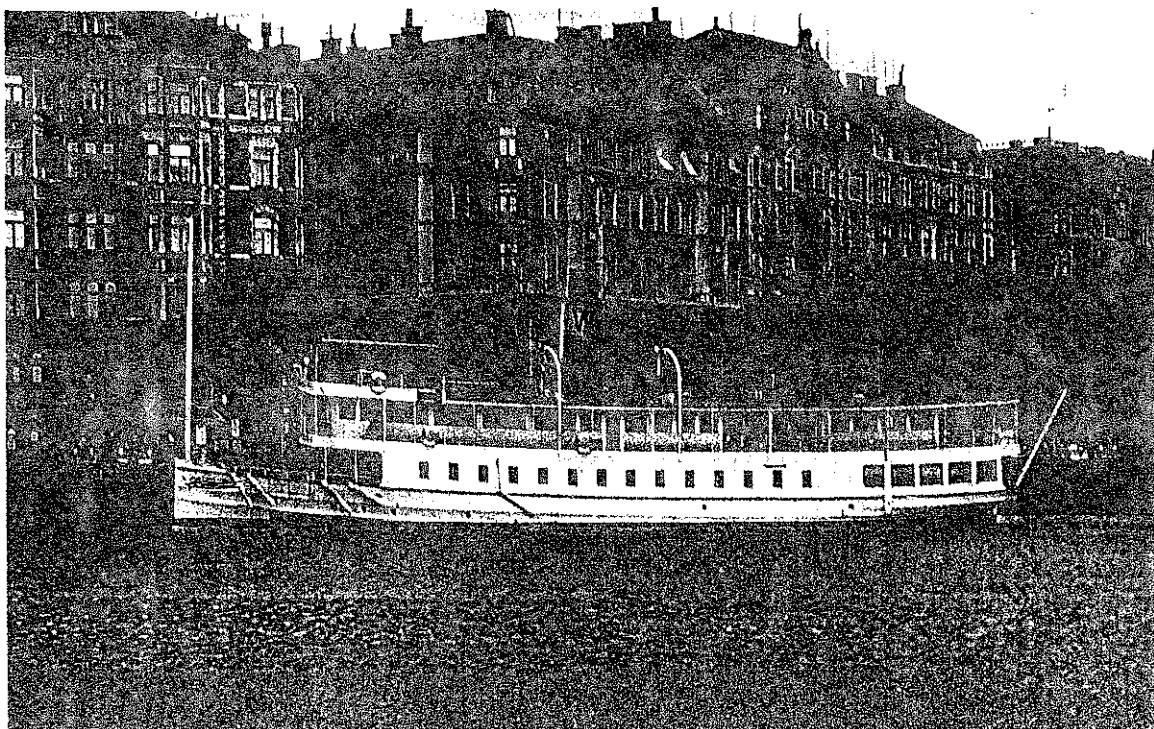
De första flaskskeppen tros ha byggts i mitten av 1800-talet, då de slanka och smäckra klipperskutorna var havens drottningar. De höga och kantiga föregångarna anses ha varit för otympliga för att fungera som flaskskepp. Däremot var klippern som klippt och skuren för att slinka in i någon gammal brännvinsbutelj.

Klippern av klipparna var och är den mytomspunna 996 tonnaren "Cutty Sark". Detta mycket vanliga flaskskepp, byggdes 1860 i Dumbarton på beställning av kapten John Willis. Kapten Willis krävde att båten skulle bli snabb, snabbare än klippern "Thermopylae" som var dåtidens racerskepp.

Om varvet lyckades med bedriften är oklart. Båtarna möttes visserligen i en slags tävling på Indiska Oceanen. Det var den enda kraftmätningen mellan de två. Cutty Sark tog ledningen och hade ett stort försprång när rodret gick sönder. Reparationsarbetet tog tid och skutan angjorde hamn först en vecka efter konkurrenten.

"Cutty Sark" har till skillnad från "Thermopylae" bevarats och är idag museum i hamnstaden Greenwich strax söder om London.

Arne Spångberg



En vacker bild av dåvarande Sandhamns Express, 1948, liggande vid Strandvägskajen i Stockholm. Fartyget fick året därpå namnet Norrskär och går alltjämt i Waxholmsbolagets trafik i Stockholms skärgård. Foto Gösta Persson.