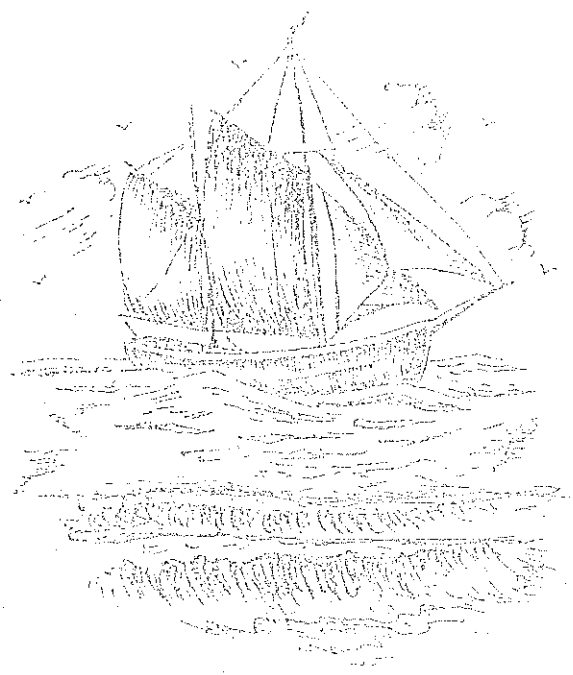
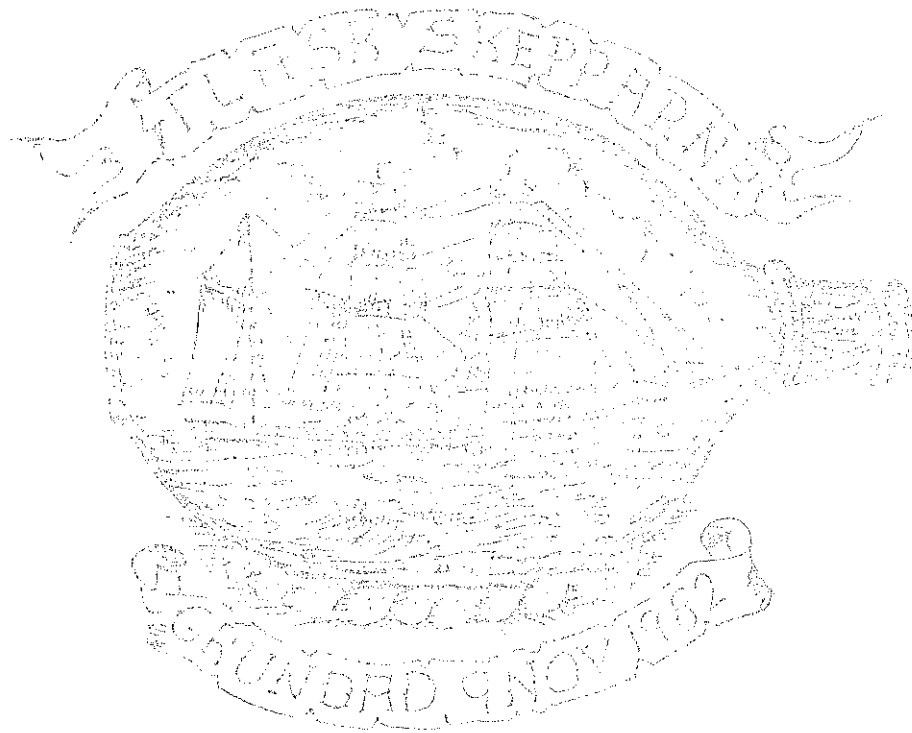


Flaskposten nr 2, 1986. Årg. 5



Flaskposten

Styralse

Ordförande

Björn Thunberg

Sekreterare

George Engström

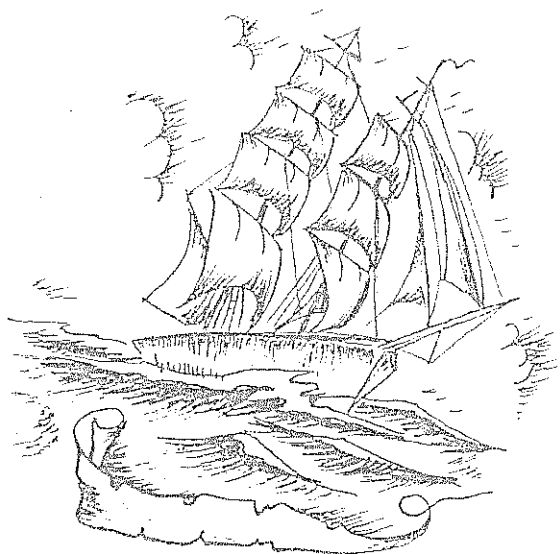
Kassör

Erik Lindholm

Ordinarie ledamöter

Inger Amberfält

Börje Sjölin





Kasta loss för nytt år...

I detta nummer har vi med lite om nya medlemmar, samt om en ny Flaskskeppsbyggarkurs, som startats i Göteborg och som Thomas Rosén håller i.

Har också fått en del urklipp från Lasse Carnevall.

... och nya lag!

Mästerverk i flaska

De stora vackra segelfartygen, som göteborgarna har kunnat beskåda i samband med Tall Ships Race, har i längeliga tider inspirerat folk till att göra skalenliga modeller. En del modellbyggare stoppar sedan in sitt lilla mästerverk i en flaska.

Flaskskeppsbyggeri — är inte det en hobby på utdöende?

— Inte alls, svarar Lasse Carenvall från Kungälv, som byggt flaskskepp i tolv år.

7-år förening "Flaskskepparna" har ett 60-tal medlemmar runt om i Sverige, och intresset för hobbyn är faktiskt på uppgång. Mot slutet av 60-talet var intresset mycket lågt, men med några studiecirklar satte det fart igen, berättar Lasse Carenvall.

□ Ingen sjöman

De som bygger flaskskepp är förstas pensionerade sjömän med skepparkrans och snugga i mungipan?

— Nej, skrattar Lasse. Det är också en vrånbild. Inget av detta stämmer på mig. Jag har aldrig varit sjöman, men intresset för segelfartyg har funnits hos mig sedan tonåren.

Föreningen "Flaskskepparna" ger för övrigt ut en medlemstidning, som heter "Flaskposten" (vad annars?).



Det värsta som kan hända är en riggkollaps, säger Lasse Carenvall. Bild: JOHAN HELLSTROM.

Lasse Carenvall berättar om hur flaskbyggeriet går till. Det är ett imponerande finsnickeri. Skrov, master, däckshus och

andra detaljer täljs ur en vanlig träbit; Lasse använder oftast bok. Skalan ligger kring 1:1000, så det gäller att vara säker på

handen. Det är inte alldeles lätt att tälja ut en tolv millimeter långa åra med ett blad på några millimeter.

Hur man sedan får in det färdiga skeppet genom den trånga flaskhalsen är det många som funderat över genom årens lopp. Hemligheten ligger i att riggen är nedfärd vid införingen (som en bakvänd förlossning, säger Lasse) och att man reser riggen inne i flaskan med hjälp av trådar.

När detta lyckligen genomförs återstår en del efterarbete. Trådar skall klippas av och avlägsnas, och limdroppar skall sättas fast på olika punkter. Givetvis använder man en del specialverktyg, när man arbetar inuti flaskan.

□ Riggkollaps

— Det absolut värsta som kan hända, när man nästan är klar, är en total riggkollaps. Det har hänt mig två gånger. Då är det inga vackra saker som kommer över ens läppar, säger Lasse Carenvall.

Lasse har byggt mellan 40 och 50 flaskskepp. Fyra av dem står kvar hemma i lägenheten. De övriga har han skänkt bort eller sålt.

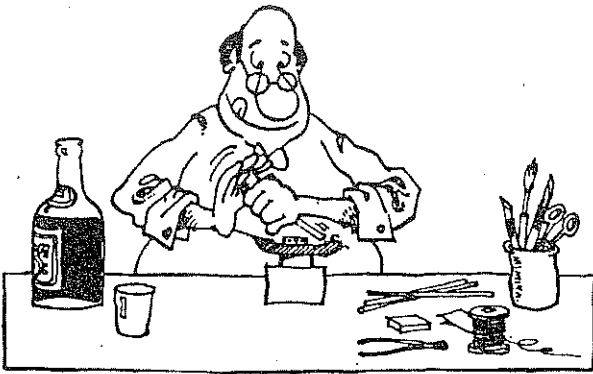
— Men det är ingen hobby man blir rik på. På sin höjd kan man ta ut en tia för varje arbetstimme, säger Carenvall.

Ett flaskskepp tar ungefär 70–80 timmar att få färdigt, men ett storbygge kan ta upp till 300 timmar.

GÖRAN GROTLING

Här en annan byggare

①



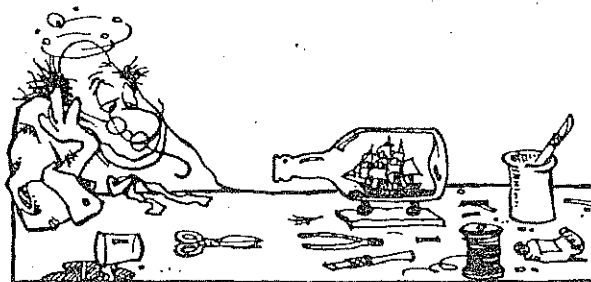
③



②



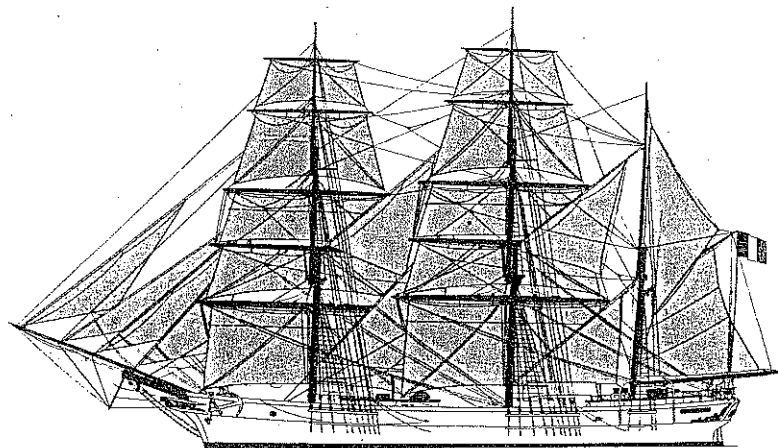
④



Båt att bygga, o. i skala som går in i en vanlig 75-a. / Lycka till!

PERSISTANT 1865

Besides the large ocean-going sailers and small coastal vessels, there were many others of medium size which were used on the more extended coastal routes and on the shorter ocean trades—in fact the ancestors of today's short sea traders. Such a vessel was the PERSISTANT, a French barque of 445 tons net, which was built at Nantes, with a wooden hull which measured 145 ft. x 30 ft. Throughout her career she was owned at Le Havre, until 1893 when her name was removed from the register.



Handelsflottan seglar igen - på en tumme!

GÖTEBORG

Med en enkel hobbykniv och utan stress eller rationell tillverkning skapar de sina miniatyrer.

Modellbyggarna satsar tusentals arbetstimmar på sina skötebarn utan att tveka. Vad är det som driver dem?

I övervåningen på Lennart Rydbergs villa i Askim finns ett platt glasskåp, ett par meter högt.

Det rymmer en stor del av den svenska handelsflottan. Här trängs försvunna rederier med dem som fortfarande är i verksamhet.

Största båten är jättetankern "Nanny" i verkligheten med en lastförmåga på 499 000 ton, här är den 30 cm lång. Lennart Rydberg och hans bror Anders är några av de få som bygger båtar i Vikingaskalan, 1:1 250. Den reducerar en bogserbåt eller en skär-gårdsfärja till en storlek på 2-3 cm.

□ Hela handelsflottan

Snart har de byggt sig igenom hela den svenska handelsflottan över 10 000 ton dödvikt. Det handlar om ca 570 fartyg från 1905 och framåt.

Drivs de av en önskan att miniatyrisera världen, att göra den gripbar och lättare att överblicka?

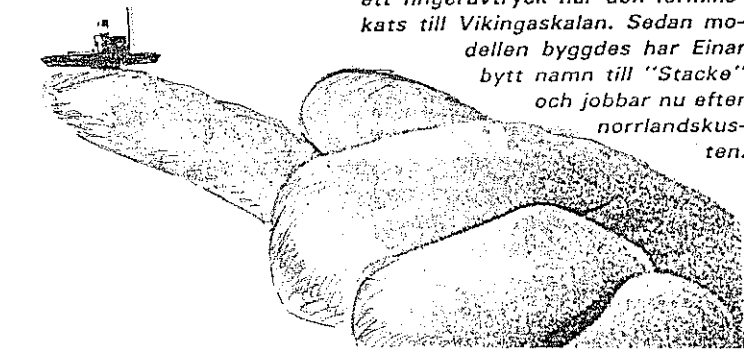
- Det är ingen medveten strävan i alla fall, säger Lennart Rydberg och skrattar.

Han är 41, arbetar som läkare och efter 18 års byggande räknar han med att han lagt ned över tre års heltidsarbete på sina modeller.

- Jag började bygga i 14-års-åldern, gjorde ett uppehåll under studietiden och satte igång igen sedan, det blir en 20-30 båtar om året nu för tiden.

- Det började med att vi försökte gjuta egna metallbåtar i form av balsaträ. Det gick inte så bra så vi utvecklade formarna till modeller istället.

I den här skalan, som en gång



Bogserbåten "Einar" täcker knappt ett fingeravtryck när den förminskats till Vikingaskalan. Sedan modellen byggdes har Einar bytt namn till "Stacke" och jobbar nu efter norrlandskusten.

lär ha kommit till för att utmärka båtar på tyska marinens plottingbord, är allting mycket smått, så smått att det måste förvaras inlåst.

En nysning kan skingra livbåtar och däckbyggnader, bara med en viftning på svansen kan hunden radera ut hela Broströms en gång så stolta rederi.

- Visst är det pilligt, men jag är inte helt okontaktbar för familjen när jag sitter och bygger.

□ Gick på sjön

På 60-talet gick han som skanskalle och jungman på somrarna.

- Jag ska väl inte slicka under stol med att jag siktade på att bli sjöbefäl en gång i tiden.

Nu skapar han istället sjöhistoria med balsa, knappnålar och ståltråd, byggtekniken varierar men materialet är detsamma.

- Mest tid går åt till målningen. Det känns tillfredsställande att göra något med händerna, jag antar att en snickare känner på samma sätt.

Lennart Rydberg funderar en stund.

□ Pojkdrommen

- Av pojkdrommen att segla med båtar i badkaret har utvecklats en vilja att dokumentera, säger han och slår ut med handen mot sin egen flotta där upphuggna fartyg står bevarade bredvid dem som ännu seglar.

Modellbyggande är en hobby som

sällan blir till heltidssyssla. En av de få som gjort verklighet av drömmen är Bengt Cederdahl. Efter ett långt yrkesliv som verk-mästare på bilverkstäder sadlade han strax efter fyllda 50 om till modellbyggproffs.

- Vi är nog bara ett par, tre stycken i hela landet, berättar han.

Nu huserar han i egen verkstad hemma på tomten utanför Kungälv. Här finns bandlövsåg och urmakarsvarv, men en bra pincett och en skarp kniv är fortfarande de viktigaste redskapen.

För 40 år sedan började han bygga fartygsmodeller hemma vid köksbordet, och sedan några år är han proffs.

□ Nästan grät

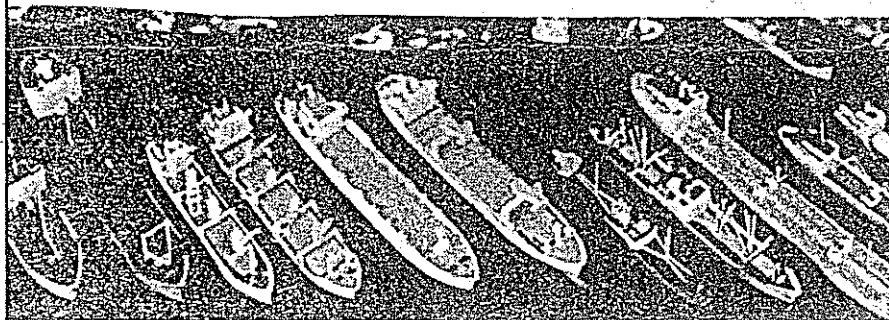
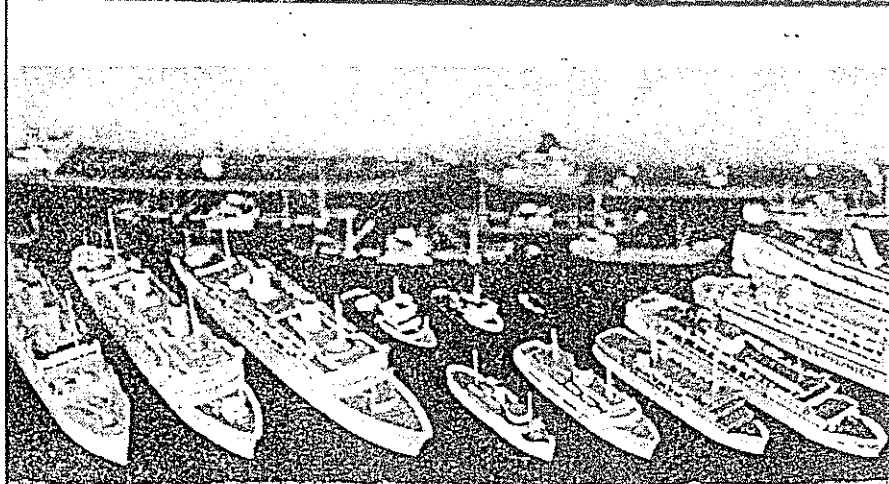
1983 fick han Göteborgs stads kulturstipendium "för uppskattad gärning inom stadens kulturliv".

- Jag blev så glad att jag nästan grät, det kändes som ett härligt erkännande, varför skulle oljemålningar vara kultur och inte fartygsmodeller?

Bengt Cederdahl bygger gamla segelfartyg i samma båtbyggarteknik som vid de ursprungliga varven. Allt är adelträ, mässing, lin- och bomullsgarn, detaljerat, handgjort och skalentligt exakt, efter originalritningarna.

□ HMS Victory

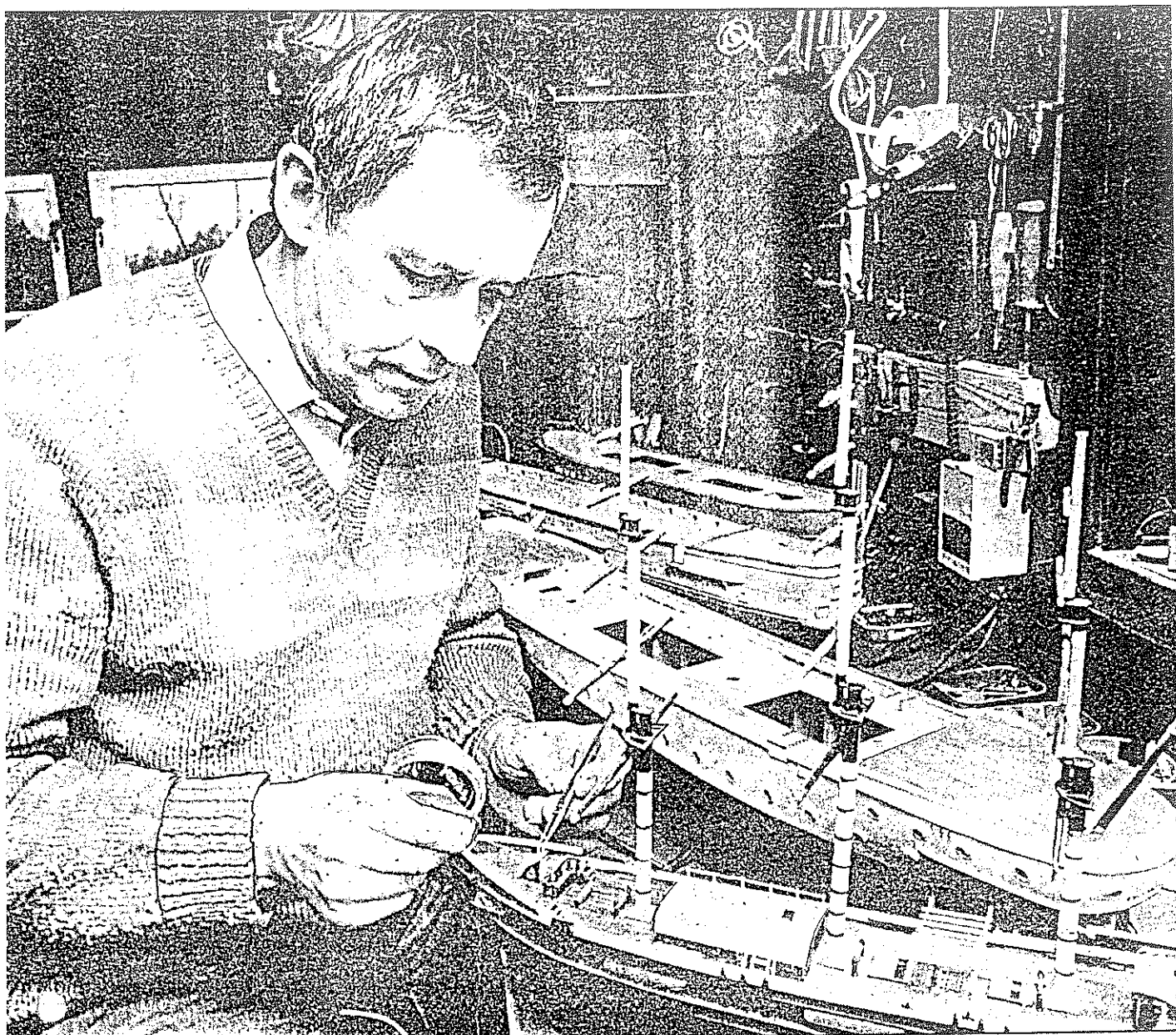
Att bygga Nelsons flaggskepp, HMS Victory tog 4 000 arbetstimmar.



Tre års hel-
tidsarbete
och en stor
del av de
större farty-
gen i den
svenska han-
delsflottan
från seklets
början. Allt
ryms i ett
glasskåp
hemma hos
Lennart Ryd-
berg.



Lennart Ryd-
berg har
snart byggt
färdigt alla
fartyg över
10 000 ton
dw som fun-
nits i Sveri-
ge. Här är
två av de
570, Silver-
land, byggd
-61 på Eriks-
berg och
Gripsholm
från New-
caastle 1925.



På arbetsbänken i Bengt Cederdahls ateljé trängs bl a flera fryskepp, en amerikansk clipper, lastångaren Adol Bratt. Dessutom af Chapman med tränaglade däcksplank

- Att ta fram ritningar och dokumentation tar mycket tid. Jag kan ritningsteknik och har läst en hel del skeppsbyggeri.

Han började med att rita om ritningarna i rätt skala, oftast någonstans från 1:48 till 1:70. Både skrov och livbåtar är spanbyggda. Det tar år att bygga varje båt för skrovet måste saltvattenbehandlas och saltorkas i omgångar.

- Jag vill veta att båtarna garanterat klarar sig i 100 år utan spricker och skevheter.

Alla beslag och detaljer kommer till i urmakarsvarven. De minsta ventilluckorna i mässing kan ha en diameter på tre mm.

En modellbyggare på heltid får leva på banklån under byggperioderna och reglerad arbetstid är det inte tal om. Ibland står morgonkaffet på spisen redan klockan fem

och arbetsdagen fortsätter sedan framåt midnatt.

En färdig fartygsmodell kostar mellan 12 000 och 35 000 kronor.

- Kanske det låter dyrt. Men om man räknar limpenning blir det nästan ingenting. Därför gör jag inte det, säger Bengt som aldrig ångrat att han förvandlade hobby till arbete.

□ Aldrig nöjd

För mig känns det värdefullt att med båtarnas hjälp kunna berätta en historia till eftervärlden. Det ska vara båtar som haft en händelserik tillvaro, då finns det mycket att säga.

Nöjd med sina verk blir han aldrig, men målet är att båtarna ska bli så bra att de inte går att ställa bredvid TV:n.

Om han hamnat rätt sneglar man hela tiden på modellen och kan inte följa med i programmen.

Bengt Cederdahl är själv landkrabba även om han växt upp vid Klippan strax intill infarten till Göteborgs hamn.

- När jag gick i skolan sprang vi ned till kajerna på rasterna för att anteckna in- och utgående trafik.

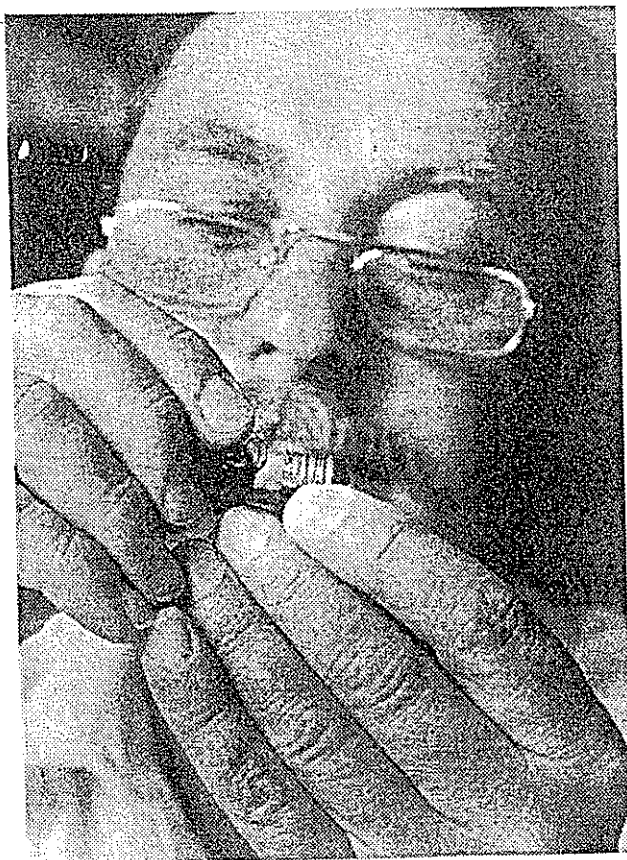
Men han gick aldrig till sjöss, om man inte räknar en del stunder i verkstan förstås.

- När man riggat seglen på ett nytt fartyg och blåst upp dem, så kan det hända att det lättar, att det bär i väg. Då är det littegrann som att vara ombord, säger Bengt Cederdahl och ler.

BERT OLA GUSTAVSSON
text och foto

Åtta båtar av en tändsticka

Han bygger båtar i miniglödlampor



Detta är det svåraste momentet, säger Robert Jörgel. Att få loss glaset från sockeln utan att det spricker. Foto: MATS OLLE OLSSON/HAGBOM.

Med fulla segel plöjer båten fram över den vindpiskade oceanen. De vita gässen fräser olycksbådande och segelskutan kränger i stormen.

En dramatisk bild från havet — i en glödlampa.

Ja, ni läste faktiskt rätt. Den otroligt detaljrika modellbåten är bara några millimeter stor — och finns inne i en glödlampa.

Men inte i en vanlig glödlampa — utan i ett s.k. vetekorn, en extra lampa, som i vanliga fall används till belysning inuti modellbåtar eller i modelljärnvägar.

Utän tvekan världens minsta fartyg!

Så vitt jag vet är det bara jag som bygger båtar i små glödlampor, berättar Robert Jörgel 47, i Södra Sandby utanför Lund. Mannen bakom de unika miniatyrerna.

Som material för sina båtar använder Robert tändstickor eller tandpetare.

— Av en tändsticka får jag sju, åtta båtar. Större är de inte, berättar han.

Idén till den här pilliga hobbyn fick Robert i en engelsk tidning.

— Jag läste en artikel om en äldre man som byggde båtar i glödlampor. Jag tände med en gång. Och eftersom jag tidiga-

re byggt vanliga flaskskepp var jag inte främmande för tekniken.

OÄNDLIGT TÅLAMOD

Engelsmannen använde vanliga glödlampor. Nog så svårt. Men Robert ville vara värre. Därför använde han sig av ficklampsglödlampor i stället.

— Och när jag lärt mig det ordentligt började jag med "vetekorn". Och jag lyckades få in mina skepp även i dessa otroligt små glödlampor, som bara är några millimeter i diameter. Men där går gränsen. Mindre båtar går inte att bygga...

Enligt Robert är det svåraste inte att bygga själva båten — utan att få loss glaset från sockeln utan att det spricker.

— Det är detta moment som är det mest kritiska och som man misslyckas mest med. Det krävs ett oändligt tålamod.

— När jag fått loss glaset slipar jag det och gör ett litet hål där jag kan stoppa in båten och havet.

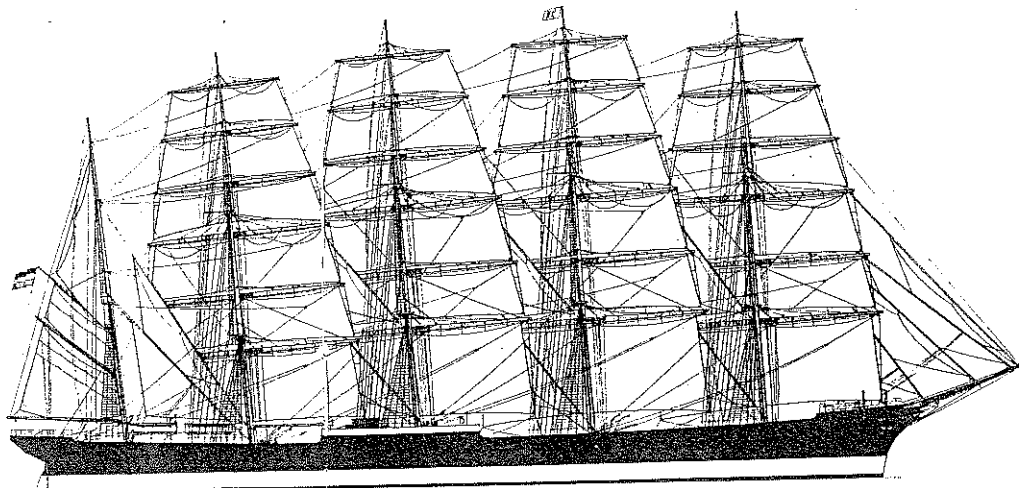
Själva båten tillverkas som sagt av trä. Havet formar han av modeller, som han målar. Ofta med vita gäss.

— Jag formar båtarna med hjälp av en mycket vass skalpell. Det gäller att vara stadig på handen...

Åtar att bygga
i skala som går in i en
minlig 75-a Explorer
lycka till!

POTOSI 1895

nitrate tilters owned by F. Latir, of Hamburg were world-famous for their and strength. Built by Teeklenburg Geestemünde, the POTOSI, 4,026 tons, stored 366 ft. x 49 ft. and was the d's largest five-masted barque. Under German flag she made 28 round voyages Chile via the Horn and proved capable of knots. In 1925, as the Chilean-owned BR.A, she was lost by fire in the South Atlantic.





Med fulla segel plöjer skeppen fram över det vindpiskade havet — I en miniglödlampa. Foto: MATS OLLE OLSSON/HAGBOM.

— Masterna gör jag av plast. Det är omöjligt att använda trä eftersom de är smalare än synålar. Jag värmer plasten över en ljuslåga och drar ut tunna plasttrådar som lämpar sig mycket bra som master. Seglen tillverkar jag av vanligt skrivmaskinspapper.

— Lots att allt är pyttelitet är Robert nog med detaljerna. Båtarna målas med vattenlinjer och allt.

— T.o.m. flaggorna målar jag berättar han stolt. De är mindre än 1x1 millimeter. Ändå har jag lyckats att måla bå-

de svenska och engelska flaggor. Den amerikanska flaggan med sina 50 stjärnor har jag dock inte vågat mig på...

För att fästa seglen mot masten använder Robert vanligt nagellack.

Det går inte med lim. Det är alldeles för tjockt och kladigt. Men nagellack är perfekt — det fäster bra och syns inte.

En glödlampsbåt tar fem, sex koncentrerade arbetstimmar att göra.

— Men jag arbetar sällan i ett sträck. Det blir för jobbigt för ögonen.

För att klara av alla detaljer måste han hela tiden arbeta under ett förstoringsglas.

Under tio år som han hållit på med sina glödlampsskepp har han hunnit med ett 20-tal båtar. Många har velat köpa hans unika modeller. Men han säljer dem inte.

INTE TILL SALU

— Jag föredrar att ge bort dem till vänner och bekanta, säger han. För mig är det här en ren hobby. En terapiverksamhet, och det vill jag inte tjäna pengar på.

Robert tillverkar många oli-

ka båtmodeller — men mest en- eller tvåmastade segelfartyg och stiliga galeaser. Några direkta förlagor har han inte.

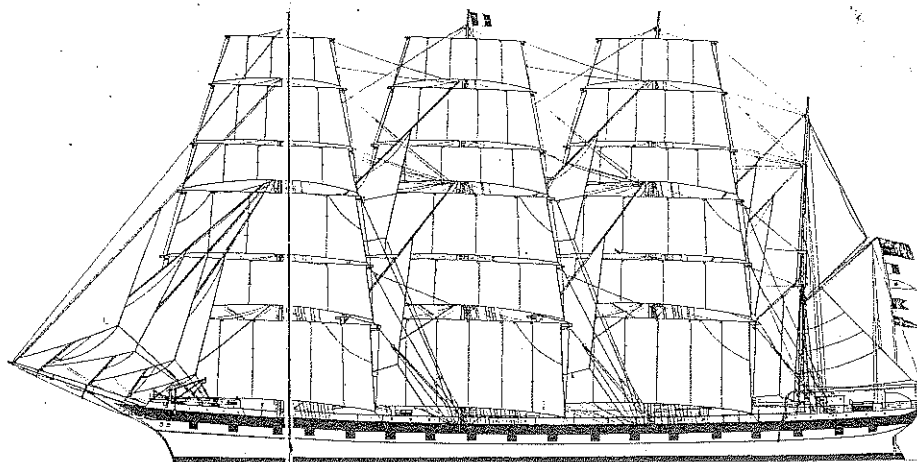
— Jag har alltid varit intresserad av båtar i alla de former, berättar han. Jag har mycket litteratur och ritningar hemma. Jag har också tagit skepparens namn och har en egen båt.

När han inte pillar med sina glödlampsbåtar bygger han även större modellbåtar. Bl.a. har han gjort en mycket detaljerad svart fyrmastare.

MATS NIHLEN

ARCHIBALD RUSSELL 1905

The fortunes of the deep-sea sailing ship were in steep decline when this vessel was launched, and she was the last four-masted barque to be built for British owners. Steel-hulled and of 2,383 tons gross, she measured 278 ft. x 43 ft. Built at Greenock for John Hardie & Co., Glasgow, she remained with them until 1924 when she was sold to Finland. She was damaged during the 1939 war, and scrapped a few years later.



Som ni nu ser är det en hel del urklipp från tidningar
runt om i landet, samt ett brev från Oslo.

Oslo den 26.6.1986



Postboks 893 Sentrum, 0104 Oslo 1, Bankgiro: 6074.06.05359

Takk for hyggelig brev - som endelig er kommet til meg.

Vår forening som idag har ca. 100 medlemmer har nettop laget en liten folder om vår virksomhet - den følger vedlagt.

Vi driver med kurs og utstillingsvirksomhet. Ved siden av holder vi på med informasjon til tidsskrifter og aviser og for 1 måned siden hadde vi ett program i Norsk Fjernsyn (TV)

Vi arbeider med planer om en verdensutstilling i Oslo i 1988 i forbindelse med vårt 100 års jubileum og i den anledning tilskriver vi Sjøfartsmuseer verden over for å finne frem til kontaktpersoner- foreninger interessegrupper o.l. som kan være interessert i å delta. Invitasjon vil bli sendt deg senere når vi har et program klart.

Fortsatt GOD SOMMER og lykke til med flaskeskutebyggingen.

Med vennlig hilsen

Terje Lunde
formann

Vi på västkusten

I ett reportage i numera saligen insomnade Göteborgs Handels- och Sjöfarts Tidning, kort därefter en snutt i TV och slutligen ett stort uppslag i OK-tidningen 'Vi Bilägare' sommaren 1985 gjorde, att jag tyckte det var illa, att vi på landets framsida inte hade någon kurs i flaskskeppsbygge.

Jag är engagerad i Studieförbundet Vuxenskolan i Mölndal inom bokbindarkurser och trakasserade skolan för att de inte kunde få igång en kurs i flaskskeppsbygge.

Slutligen kunde vi gemensamt leta oss fram till en person boende på Hönö ute i skärgården, som behärskade byggekunsten. Kontakt med denne knöts och en kurs i januari 1986 startade. Vår lärare, Dag Edvardsson, är knuten till 'Kusttraditioner' på Hönö; ett museum som ligger åt skärgårdsfolket o. fiskets traditioner mm.

Dag Edvardsson har under en hel del år sysslat med flaskskepp och är väl landets främste expert på fiskefartyg. Ja, inte bara då det gäller att "sjösätta" dem i flaskor. Han har tusentals insamlade fotografier av västkustska fiskebåtar, medförfattare i en bok om fiskefartyg under kriget, mm. Vi var fem gubbar och en tjej som gick kursen med Dag som lärare och fick massor av Dags erfarenheter från flaskskeppsbyggen.

Till höstens kurs hade vi alla återanmält oss, men det visade sig (tyvärr för oss elever), att Dag endast ville ha nybörjare på sin nästa kurs.

Dags höstkurs har även i år halvdussinet deltagare.

Tre av oss som gick hos Dag, körde igång en 'kurs' som klubbverksamhet och har Vuxenskolans stöd och därmed ett visst bidrag efter avslutad kurs.

Denna sk klubbverksamhet är begränsad att gälla intresserade från vår arbetsplats; dvs alla intresserade inom Mölndals Polisdistrikt där vi tjänstgör, kan komma till oss och bygga. Denna begränsning beror på, att vi fått ett 'tjänsterum' till vårt förfogande och inte äger rätt att släppa in utomstående hur som helst.

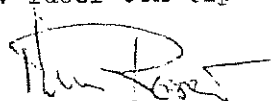
Vår lilla kurs har just nu tiotalet deltagare och fler finns som vill hänga på efter juluphållet.

Ännu har vi inte kommit igång med någon form av klubbträffar förutom byggkvällarna.

Vi har dock planerat diverse aktiviteter och har som förebild 'Flaskskepparna' i Stockholm.

Detta om vår verksamhet.

Personligen vill jag framföra ett stort TACK för de studiebesök jag fick göra under min vistelse i Stockholm, för ett tag sedan. De två besöken på kursen i Sjöhistoriska gav idéer och tips till vår egen verksamhet.


Thomas Rosén
Mölndal

Flaskskepparna
Stockholm

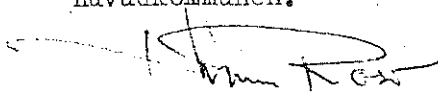
Tack för att Ni inte kom.
För mig var det en upplevelse, att klubben hade så dålig anslutning till klubbträffen första torsdagen i oktober månad.
Träffen hade samlat hela tre medlemmar och tack vare detta ringa antal, kunde Björn visa mig runt på fartygen 'Finngrundet' och 'St Erik'.
Vilken underbar upplevelse att ostört och med egen lots få vandra runt och titta på de två fartygen.

Efter rundvandringen var det en fikastund och massor av prat om flaskskepp och annat.

Så småningom var det dax att bryta upp och försöka taga sig bort från denna öde ö.
Hur då? Jo givetvis har klubben en tjänstgörande taxiförare som ställer upp och ordnar transporten in till Centrum. Vilken service!!!

Men..... kan den grabben missa några inkörda hundralappar under sitt pass, kan inte de andra medlemmarna då missa några timmar framför TV:n, för ett klubbmöte?

Tack för inbjudan till klubbmötet och all visad vänlighet under min vistelse i Kungliga Huvudkommunen.



Thomas Rosén

Här ett stycke ur vidstående sidas bok: Jan Davidssons-Beatrice.
Vilka berättelser och vilka bilder. Tryckaren av detta nr rekommenderar den.

det duk efter duk, och sedan taga sejsingarna runt så att det hängde stilla, och efter ett långt och svårt arbete först på lovarts nöcke och sedan på lä kravlade vi oss med ömma trasiga fingrar, i vilka blodet bullade, ned i däck. Styrmannens kärva beröm: »Smart work i natt, gubbar! Inte ett segel trasigt!» tyckte vi, vi hade förtjänat.

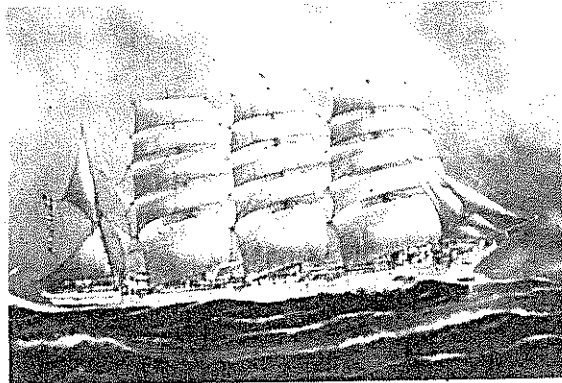
Så var det frivakt. Klockan var nära tre, så vi hade omkring en timme kvar på vår, och vi voro inte sena att komma in och få fyr i kaminen, som hade slocknat. Att byta torra kläder, när man har fyra veckor kvar till Hornet är ingen idé, utan vi togo av oss det mesta, vred o allting så torrt som möjligt, och togo det på igen. Vi hade te kvar i kaminen från kvällsskaffningen, och då det inte var någon idé att gå till kojs, värmdes vi det,

och när teet var drucket och vi själva blivit varma i kläderna och började känna oss allt mera sömniga, kom styrbordsvaktens polis och sa, att det snart var åtta glas. Vi båda honom stänga dörren från utsidan.

Under hela morgonen var det full rykande snöstorm från Syd, och för sina tre undra märssegel med vinden tvärs loggade skutan åtta knop. Det var mycket kallt på morgonen, och han vaskade styggt i den grova stormsjön, så vi blevo genomvåta igen, bara vi försökte ta oss akteröver längs däck. Vi voro frusna och sömniga och så där olustiga, som man blir efter en genomvakad och genomarbetad natt, och vi önskade skutan och hela sjölivet dit pepparn växer. Men när kocken fått morgonkaffet färdigt, blev det bättre.

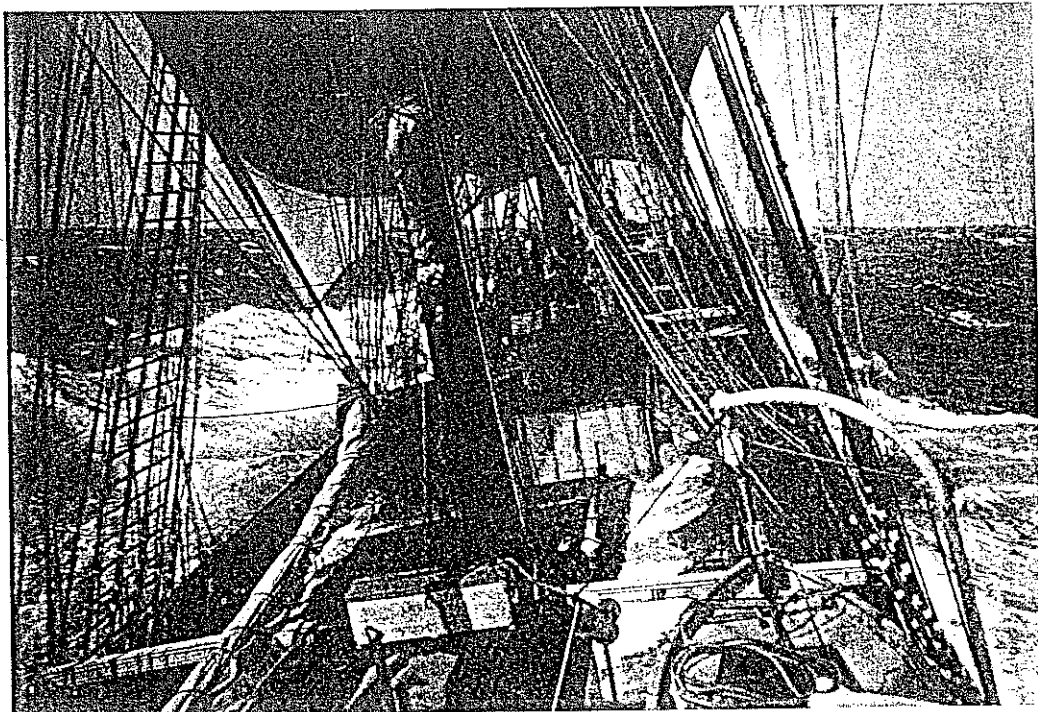
blir Du inte nyfiken?

Lari Davidsson
BEATRICE



Världens sista stora fartygseglare
ex Rotterdam ex Skiffod 1881-1932

Forum

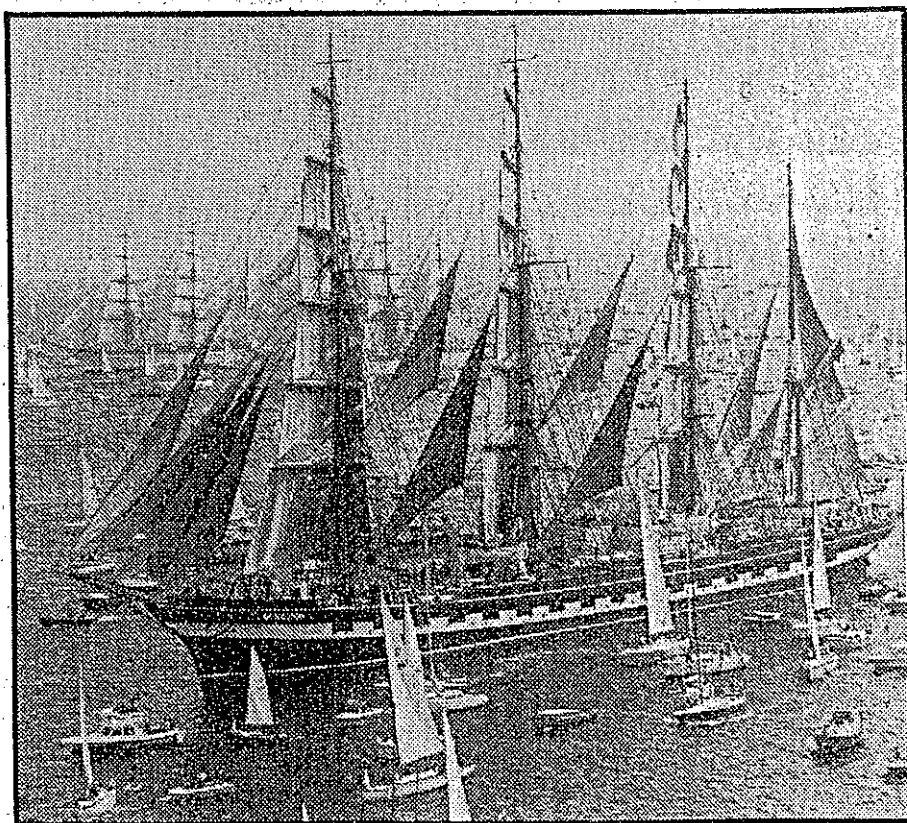


Det har varit lite olika uppfattningar om våra mötes tider här på Finngrundet. Jag vill då upprepa att vi har klubbträffar första Torsdagen varje månad, förutom hur Jul och Nyårshelger faller in, samt uppehåll Juni, Juli och Augusti.

Annars träffas vi som vanligt.

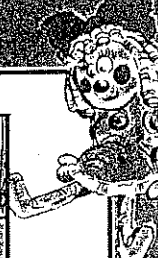
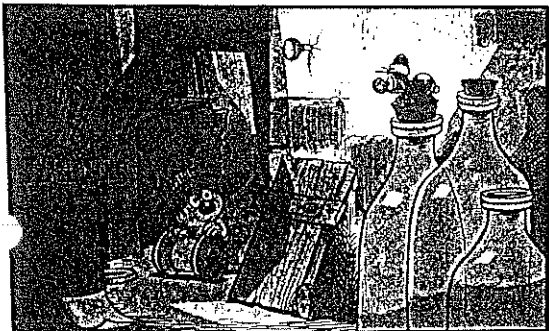
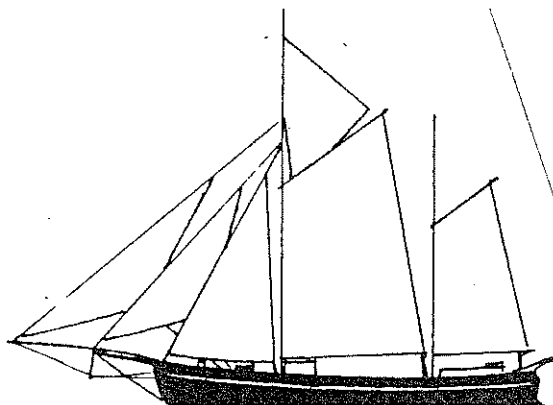
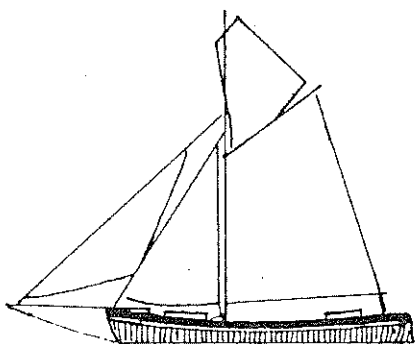
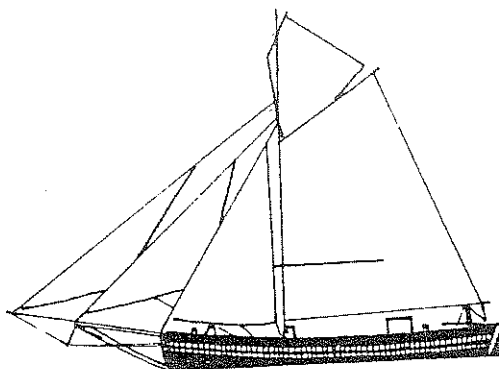
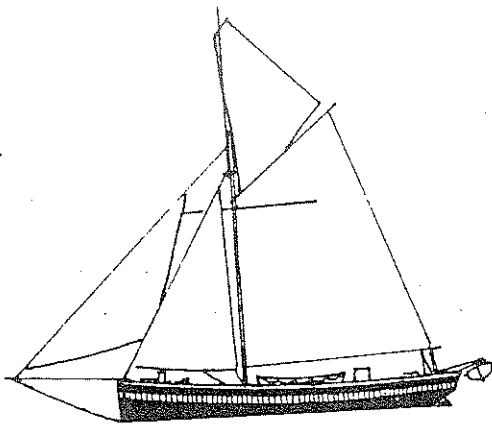
Björn Thunberg.

BILDER FRÅN CUTTY SARK TALL SHIP'S RACE 1986



YHerligare 4st.
som vi också tycker
gå bra att bygga.
Skalan är väl också
ganska bra.

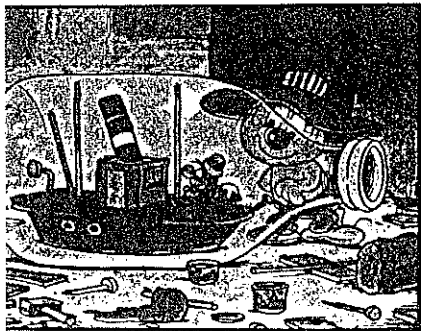
Lycka till!



... alla tider. Mäster, ropar Spirre Spindel, en sån massa tomflaskor. Om vi
samlar de... får vi ihop till kokosbollar och varm choklad i kväll när vi ska
i Kasper Skogsmus. Ett ögonblick, mumlar Mäster Mus, jag har en
ättre idé!

Vi ska bara ha tag på
lite spik och bräder och
så lite lackfärg, säger
Mäster.

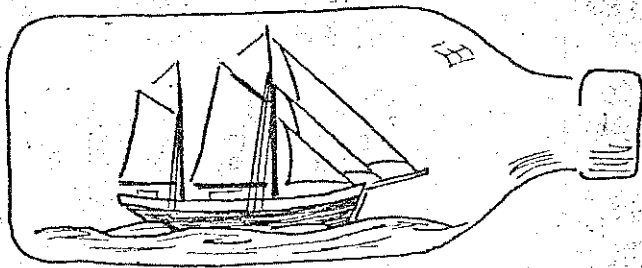
Du kunde allt få jobb som skeppsbyg-
gare, skrattar Mäster, se nu bara till att
få masten ned i hålet.



... n sjöman älskar havets våg, sjunger Spirre, så
att botten nästan går ur flaskan. Det här blir
ärdens flottaste gula däck! Pass på, säger
fäster, du vadar ju i färg!

... och allihop har de byggts av en gammal sjöman i skärgården, förkunnar Mäster, han har ett
träben med en mus i knäet. Flaskskeppet blir ditt för 14:75 stycket – och därav får musen 9
kronor. Du är allt bra fräck, Mäster, viskar Spirre. Det kan väl hända, svarar Mäster, fast
affärerna går ju lysande! Vi kan kosta på oss en hel kartong kokosbollar ikväll!

HANDBOK



FÖR
FLASKSKEPPARE

TEXT: TH. ROSEN • ILLUSTRATIONER: G. PALM

ANDRA UPPLAGAN

Flaskskepparna
Stockholm

Ansökan om medlemskap

Undertecknad anhåller härmed om
medlemskap i Eder förening 'Flask-
skepparna'.

Bevis om utfört flaskskeppsbygge bifogas
i form av sk polaroidfoto föreställande
en av "sjösättningarna".

Möln dal 1986-11-12

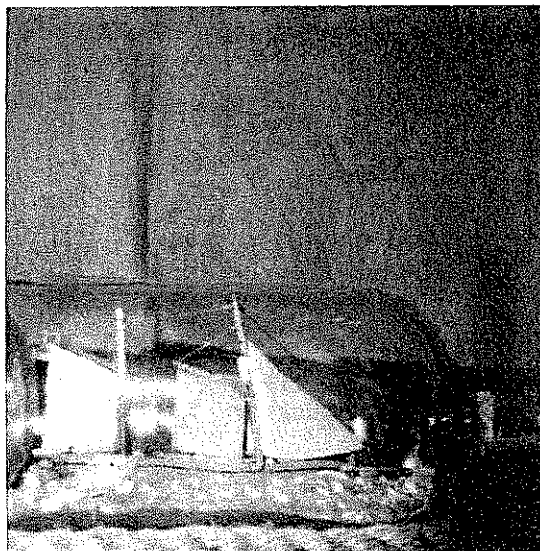
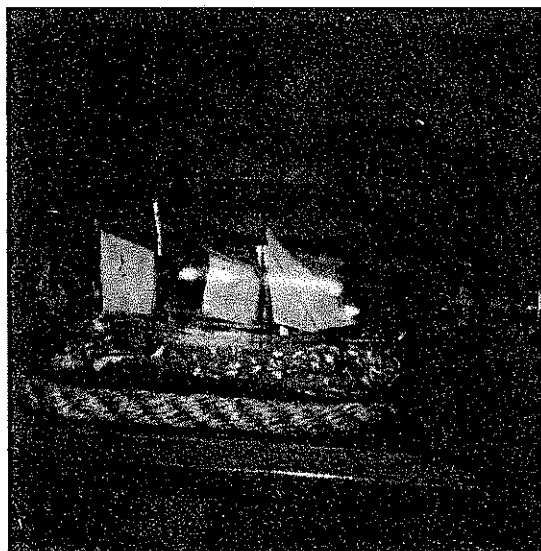


370812-4817

(post även under adress

)
PS hade fn ej tillgång till
sv/v fotografering!

/thr



Jag vill också med ett par ord tacka

Kerstin Ahnström samt Rune Lilja

som hjälper till med denna tidning.

Björn Thunberg.

