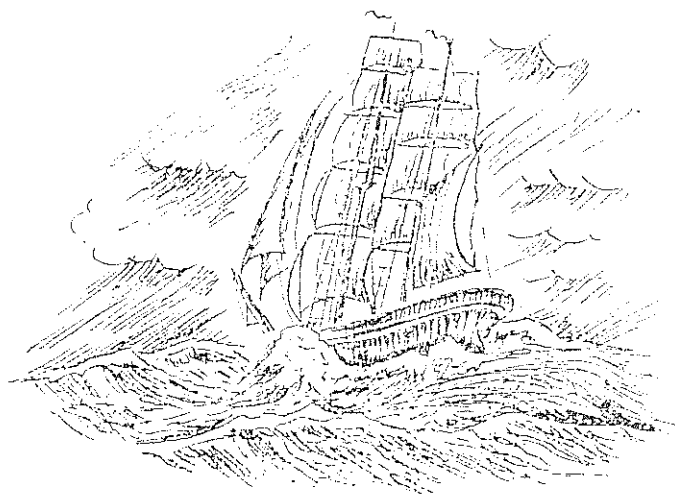
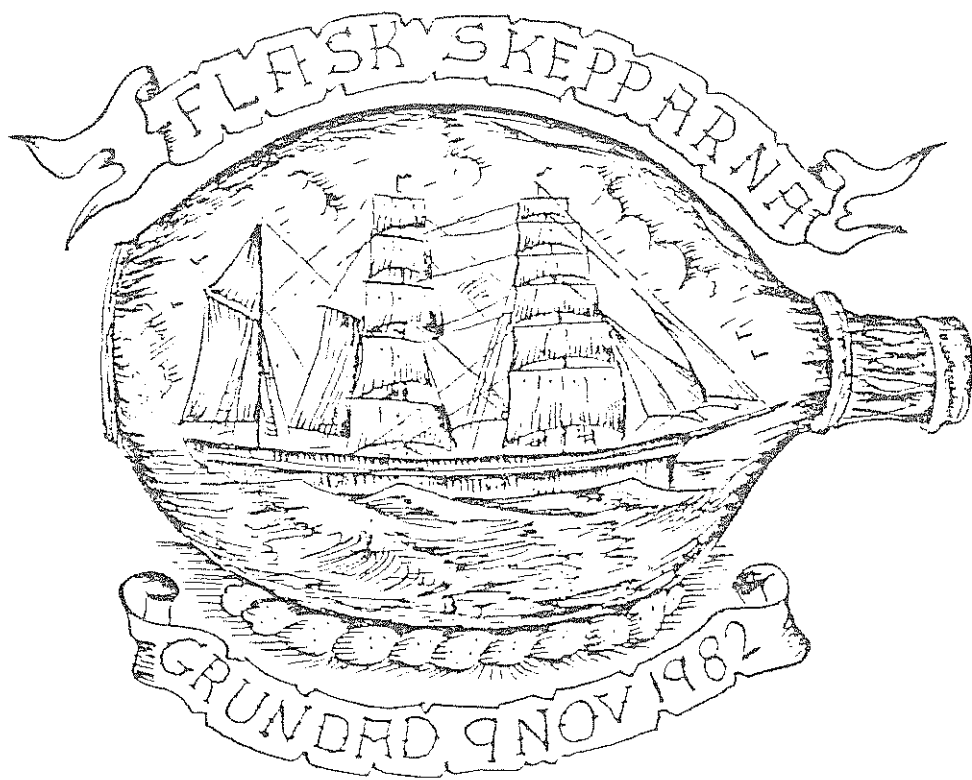


Flaskposten nr 1, 1987. Årg. 6



Flaskposten

Styrelse

Ordförande

Björn Thunberg

Sekreterare

George Engström

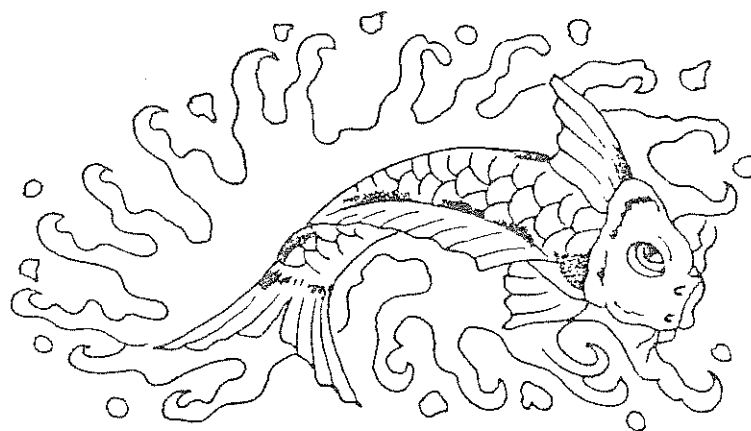
Kassör

Erik Lindholm

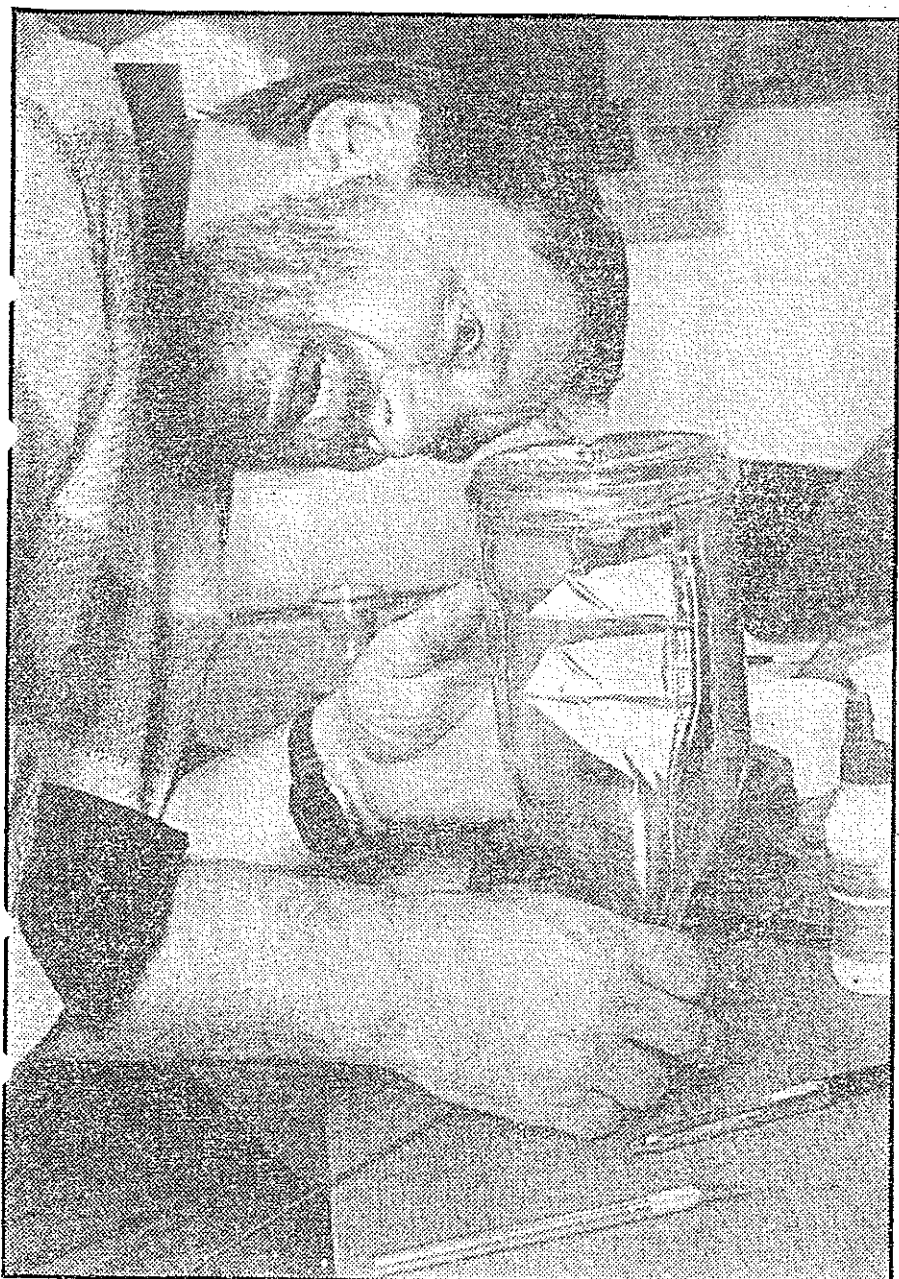
Ordinarie ledamöter

Inger Amberfält

Hörje Sjölin



TILL HAVS I EN FLASKA



Det gäller att ha tungan rätt i mun när man bygger flaskskepp. Torgny har klarat av nästan alltihop, nu återstår bara finjusteringar.

- En utmaning.
- Något man helt enkelt måste
pröva på om man gillar båtar.
Fyra mycket stolta flaskskepps-
byggare på Hönö visar upp sina
förstlingsverk.

Trots att de bara träffats tio gånger
och knåpat med sina segelfartyg ligger
de där nu på böljan blå i flaskan och
guppar fram i evighet, slutna i sin värld
av glas och kork.

Hur kan man överhuvudtaget komma
på idén att pilla in en båt i en
flaska?

- Det är kul, det är spännande, en
utmaning och när det nu är klart är det

jättekul att ha, förtäljer de fyra skepps-
byggarna stolt.

Lennart har byggt modeller av båtar
i flera år. En älskad hobby som nu
krönts med ytterligare en framgång.

- Jag har i flera år längtat efter att få
lära mig att bygga skepp i flaskor,
avslöjar han.

- Försökte också en gång själv med
hjälp av en handbok på engelska men
det gick inte. Så jag blev jätteglad när
jag fick reda på att Dag Edvardsson
skulle ha kurs i flaskskeppsbyggande,
säger Lennart.

Annars jobbar Lennart på Volvo.
Monterar ihop betydligt större prylar
än de knappnålsstora skoten och mast-
terna som nu pryder han tvåmastare i
flaskan.

- Då är det skönt med en hobby som
skiljer sig mycket från ordinarie arbe-
tet, tycker han.

Torgny balanserar en livräddnings-
båt som är en centimeter lång med en
knappnål fäst på en svetstråd. Sakta
för han in den i flaskan, förbi skeppets
alla segel och trycker den lätt mot
akterspeglén.

Innan limmet fäster båten mot skep-
pet bryter några svettpärlor fram på
hans panna.

- Du har gjort det extra svårt för dig,
tycker Dag. Du kunde fästa livrädd-
ningsbåten uppe på däckets istället.

- Så ser det inte i verkligheten,
konstaterar Torgny. Han vill ha en så
exakt kopia som möjligt av Hawila och
han vet hur hon ser ut i verkligheten,
lärare på Brattebenscholan som han
är.

Det lyckas, båten fastnar. Verket är
fullbordat.

- Så här skönt har jag inte haft på
länge, tycker Torgny. Han och sonen
Kristoffer har båda byggt sig var sitt
skepp. Det var Kristoffer som ville lära
sig bygga flaskskepp och Torgny be-
stämde sig för att vara med och dela
sin sons fritid, så kom de igång båda
två.

- Har inte vågat avslöja varför jag
varit upptagen vaenda tisdag i tio
veckor, sa bara att jag går på kurs,
skulle jag berätta att jag byggde båtar i
flaskor med sonen så jag inte vad folk
skulle tro, skrattar Torgny.

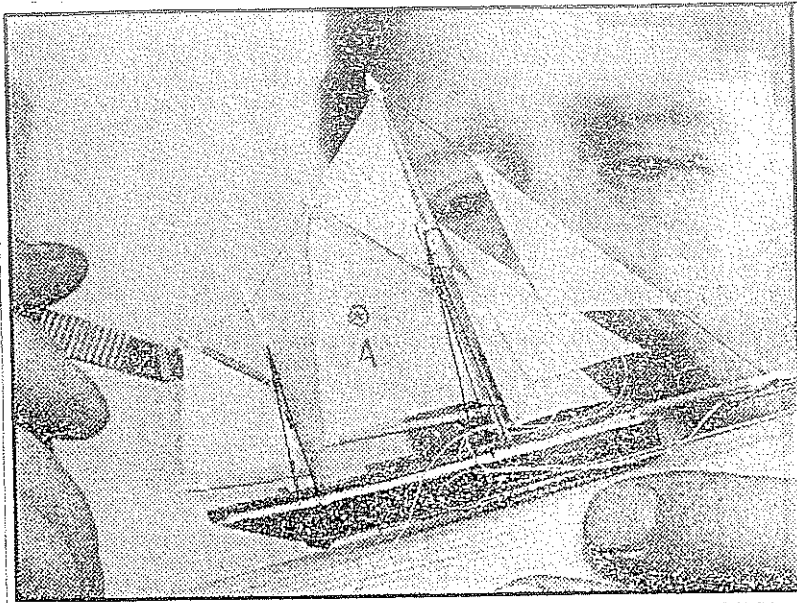
Kristoffer är redan klar med sitt
skepp. Flaskan hakorkats igen och
nu har han börjat fidera över ett nytt
projekt.

Lasse - Riggarlasse - har till jobb att
rigga fartyg, sådardär riktiga skepp
som går på de sju ven.

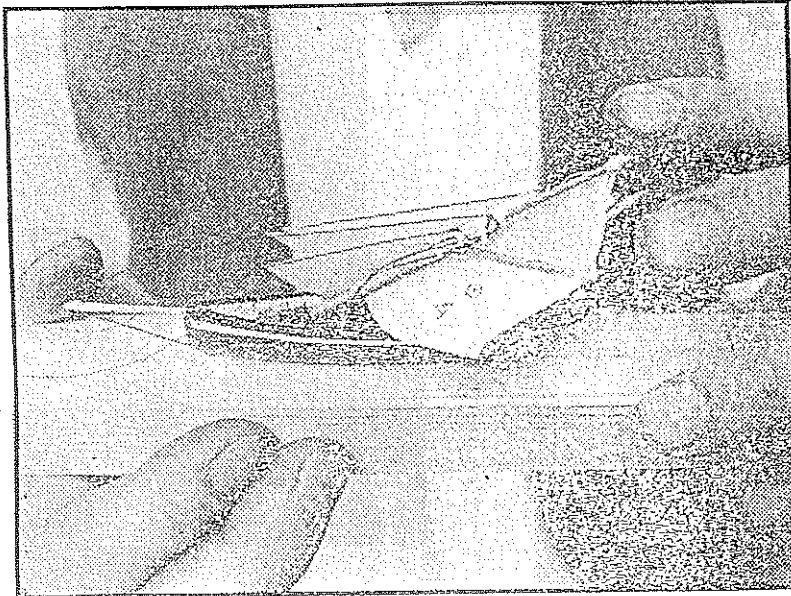
Han vet exakt hur Gratituden ser ut i
verkligheten, varitel och tåg sitter.

- Men det är lite petigt att rigga och
sätta segel när masterna är millime-
terstjocka och repen bytts till sytråd,
erkänner han.

Lasse har ännu inte klarat av det
absolut svåraste momentet i flask-
skeppsbygget - att fälla masterna, föra



Masten är millimeter-tunn, seglen av melittapapper – då gäller det att vara lätt på hand.



Elddopet – masterna fälls. Skeppet är redo för flask-sättningen.

in skeppet genom den smala flaskhalsen, fästa det i havet och på nytt resa masterna.

Då kan allt hända och vill det sig riktigt illa kan allt förarbete vara spölerat.

Lennart vet. Hans första försök med sjösättning slutade med brutna master, intrasslade segel och ett par veckors arbete med att producera nya grejor.

Lasse värmer försiktigt den vackra gröna flaskan för att lösa upp gummi-massan som är hav.

Då händer det – ett litet knäppande ljud och flaskan faller i två delar.

Det tar en stund innan vi hämtar oss efter besvikelsen.

– Tja, det blir att gå till systembolaget igen då, suckar slutligen Lasse.

Det är inte så att flaskskeppsbyggare är speciellt förtjusta i sprit men de har en barnslig förtjusning för vackra flaskor och nu får Lasse försöka hitta en ny flaska att placera hav och skepp i.

Det blev en hel del mummel bland systembolagspersonalen när Torgny och sonen Kristoffer, 11, tillsammans valde flaskor på bolaget.

– Inte blev de mindre överraskade när vi pekade på vilken flaska vi ville ha och inte ens visste vad som fanns i den, skrattar Torgny.

**Snart nytt
år och med fler
skepp i
flaskorna**

*Massor av nya modeller
se sidorna 7-9*

Dag har snart byggt tusen

– Det är inte så svårt att bygga flaskskepp, försäkrar Dag Edvardsson för flaskskeppsbyggarkursen på Höno.

Och han kan ju påstå det – han som byggt skepp i flaskor i tolv år och snart är uppe i sitt första tusende.

– Storleken på flaska och skepp bestämmer dina händer, säger Dag.

En god "tumregel" eller snarare pekfingerregel för flaskskeppsbygget är att flaskhalsen skall minst vara lika stor som din egen pekfinger.

– Lite blick för hur en båt ser ut är ju också bra att ha och så lite allmän händighet, menar Dag.

Ett tips till den som är nybörjare är att inte välja en båt med alltför många master och segel.

– Först görs skrovet helt klart. Det är ett rent slöjdarbete. Jag försöker alltid eftersträva att komma så nära originalet som möjligt därför gör jag gärna skissen till båten efter något fotografi, säger Dag.

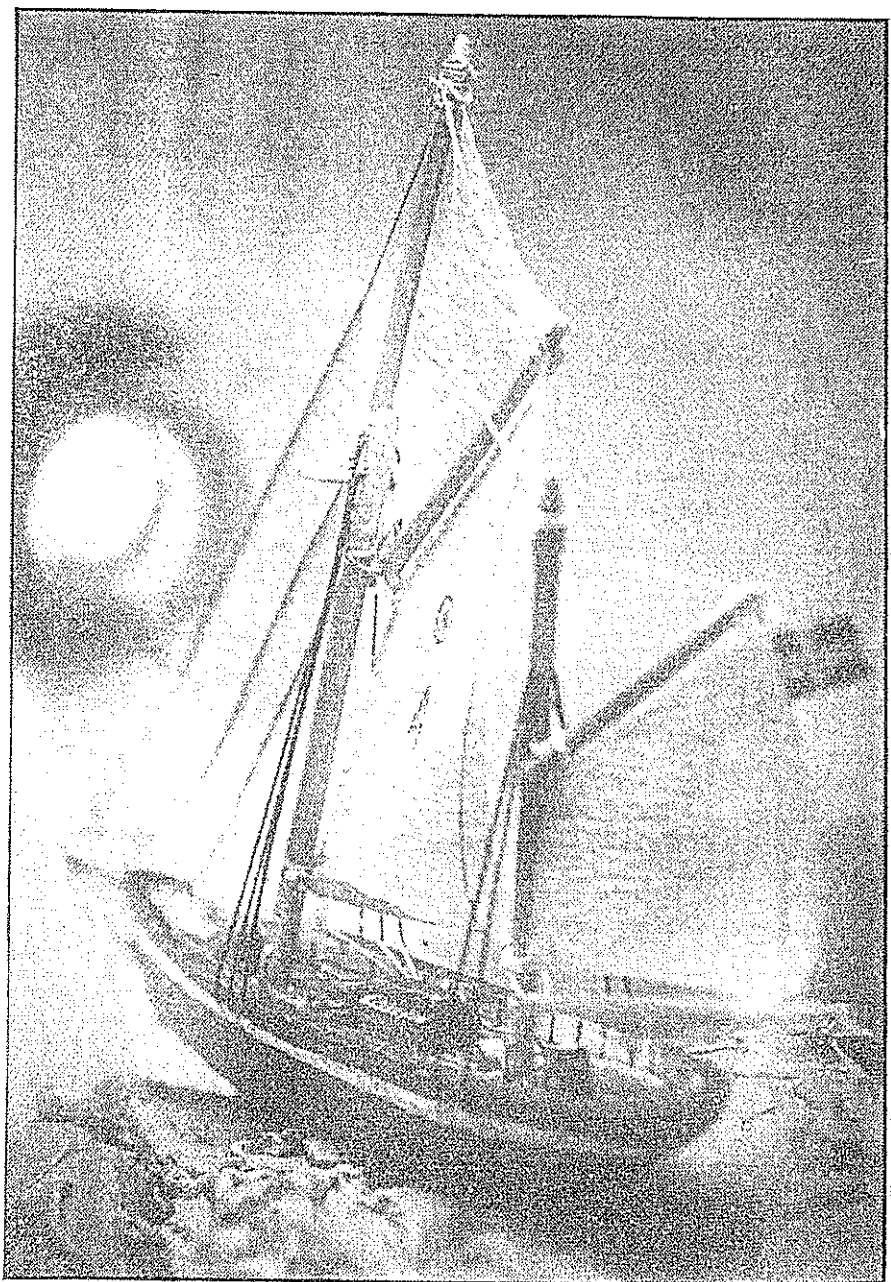
Masterna till båten görs i bambu. De får inte bli mer än en och en halv millimeter tjocka, så där krävs tålmod.

– Seglen brukar vi göra i melittapapper, det ser mest naturligt ut när det blir klart.

Masterna på båten sitter fast med kopparklammor som fäst under båtens skrov. Det viktigaste är att se till att masterna går att fälla och inga däckspåbyggnader sticker upp så att masten inte kommer ned ordentligt när skeppet skall in i flaskan.

Master och bommar fästs vid långa trådar som skall användas att resa masterna med när skeppet väl är inne i flaskan.

– Vi brukar använda plastlina till hav. Det är ett lättarbetat material, tycker Dag.



För fulla segel, på ett rykande hav, i en flaska under ständig strävvan mot mynningen.

mas ett hav som sedan målas så att "skummet" yr.

Det verkliga elddopet för en flaskskeppsbyggare kommer när den stora båten, med master och segel skall föras in genom den trånga flaskhalsen och masternas reses.

– Då gäller det att ha tungan rätt i mun och hålla illkaka medlemmar

byggare som gett upp just i det momentet.

Dag har varit med om flera gånger när båtar totalhavererat just vid "flasksättningen" men trots det lyckas han föra nästan alla deltagarnas skepp in på säkra vatten i flaskan.

När skeppet är på plats skall alla linor säkras. Om torke och resterna



Med lite hjälp klarar de flesta händiga av att bygga ett flaskskepp. Lennart, Mattias, Henrik, Kristoffer och Riggjar-Lasse får instruktioner av Dag.

kunde följa med på däck under flask-sättningen limmas på plats. Då kommer de hemgjorde verktygen av svets-tråd väl till pass.

- Med lite åttika kan man så putsa flaskan på insidan så att den blir snygg.

- Jag brukar lacka mina flaskor när jag är klar, annars är det snygt med bara kork.

Nästan alla typer av flaskor går bra att använda. Dag har på senare tid börjat använda bruna flaskor.

- Jag tycker man får en känsla av natt och stämningen blir lite mer ödesmättad, säger Dag.

De senaste båtarna han byggt har också anknytning till boken De hade inget val - som handlar om fiskarnas liv under andra världskriget.

- Flera av båtarna som sänktes har jag gjort kopior av som flaskskepp.

TEXT: ÅSE ANDERSSON
Bild: MAGNUS GOTANDER.

FLASK SKEPPARE



Vi började med ett gäng på sex personer. Ryktet om flaskskeppsgruppen spred sig, så våren -87 var vi dussinet fullt. Nu på hösten -87 när kursverksamheten satte igång hade vi utökat med två.

Höstkursen började med studiebesök på Sjöfartsmuseet. Där finns ju många fina modeller och ett stort antal flaskskepp.

Kursfolket noterade sig till minnes och skissade på papper, hur styrhytten ser ut, vilken lutning bogsprötet har...mm, för att komma så nära som möjligt på sina flaskskepp.

Efter studiebesöket var det dukat bord på en pizzeria och under ätandets gång, bildades en förening.

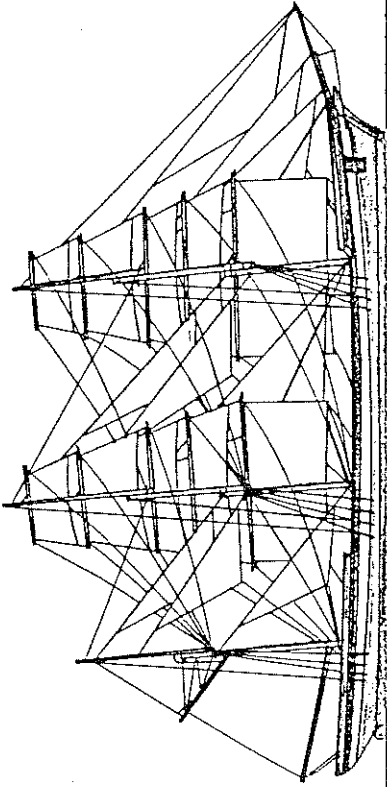
Namn och föreningsmärke enligt skissen. De styrande i föreningen blev:
Lars Pettersson, Björn Engblom och Arne Jönsson.

För att slippa de vanliga "titlarna" som förekommer i föreningar (ordf, sekr...), så går gubbarna under benämningarna
Capitain, som leder föreningen;
Båtsman, som håller i papper och sköter ordningen;
Timmerman, som ansvarar för inköp av byggmateriel.

Vidare beslutades att som fullvärdig medlem räknades den som byggt in en segelskuta, minst två master med satta segel.
De andra, som börjat med fiskefartyg och annat flyteföremål, torde kallas 'skeppsgosse'.

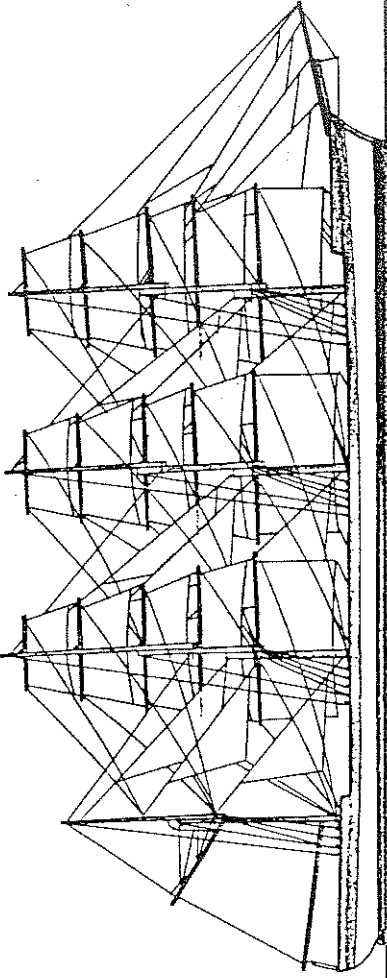
Ännu så länge har föreningen bara femtontalet medlemmar, men intresset är stort så det blir nog fler framöver.

Skepp

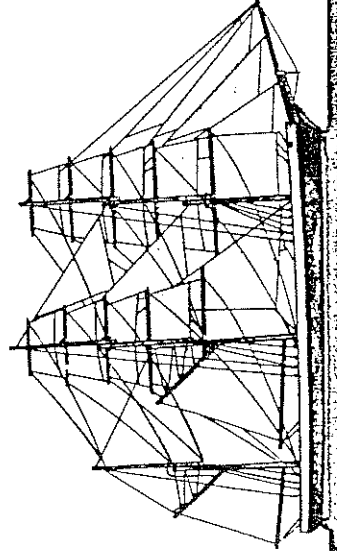


Bark

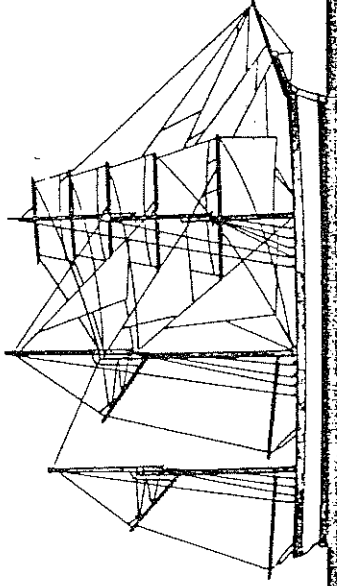
Fyrmastat skepp (Fullriggare)



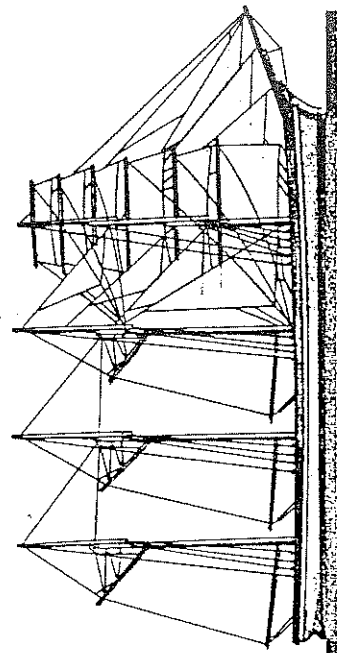
Fyrmastad bark



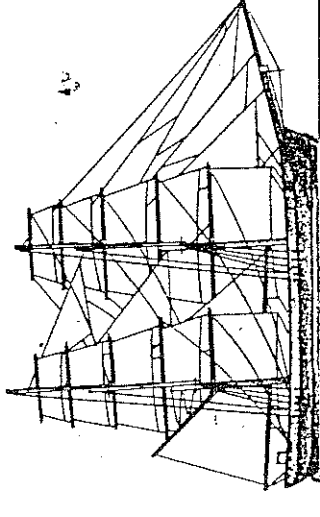
Jackassbark



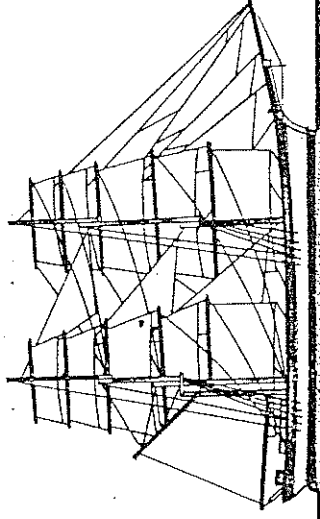
Barkentin/Skonertskepp



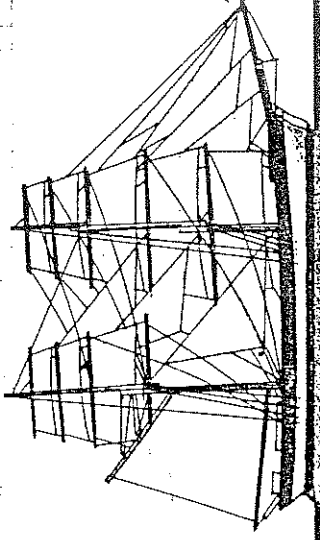
Fyrmastad barkentin/- skonertskepp



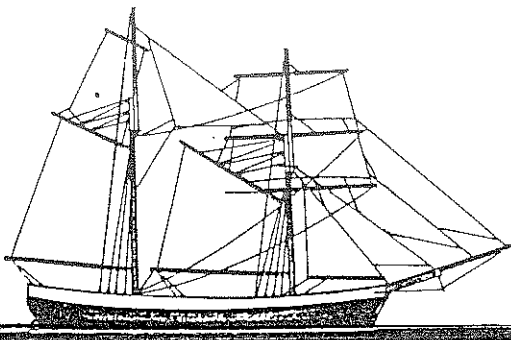
Brigg



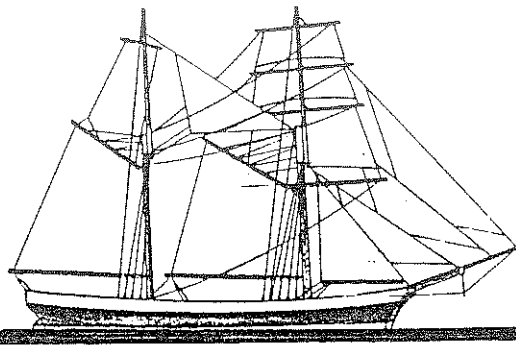
Snau (brigg)



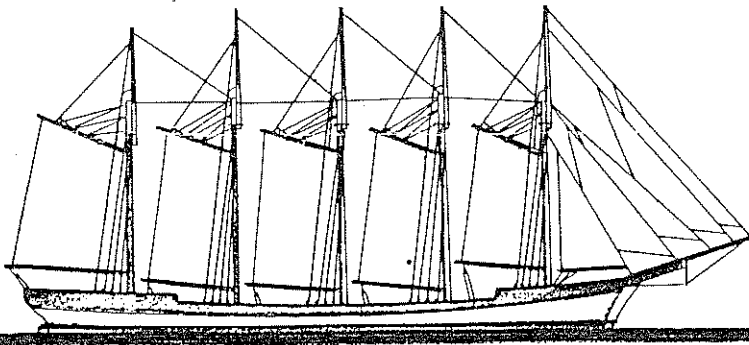
Brigantin/Skonerbrigg



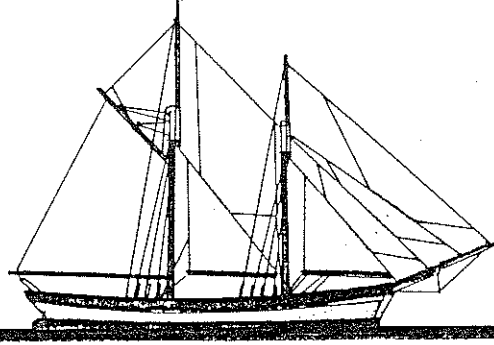
Toppssegelskonare/-skonert



Topp(Märs)segelskonare



Femmastad slätskonare



Stagesegelskonare

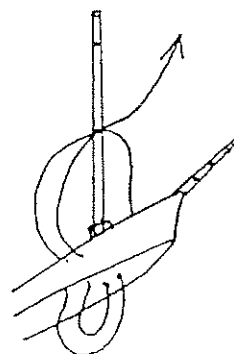
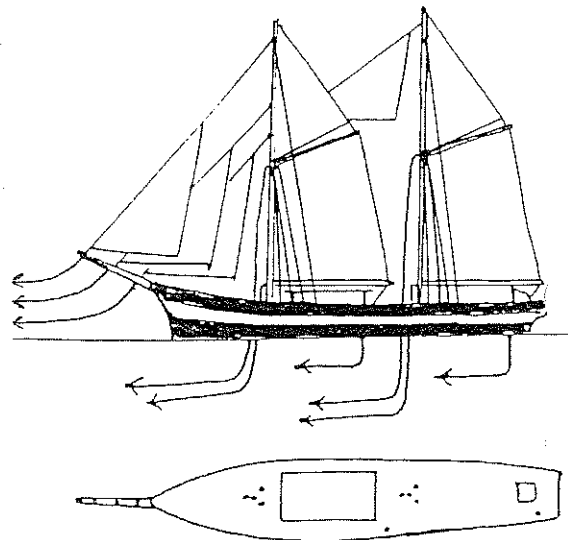
SKONARE.



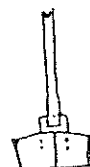
FOTO BY
BARBARA MÖBY

MODEL OF VIKING SHIP CIRCA 950. MODEL TOOK 8 YEARS TO
BUILD, ABOUT 3000 HOURS. IT IS IN COLLECTION OF MARINE'S
MUSEUM, NEWPORT NEWS VIRGINIA (USA).
BOTTLE IS 76 CM HIGH AND 41 CM DIAMETER.
THIS PHOTO WAS FIRST PUBLISHED 11 APRIL 1979 BY SCAVENNA.
THE MAGAZINE OF SCANDINAVIAN AIRWAYS.

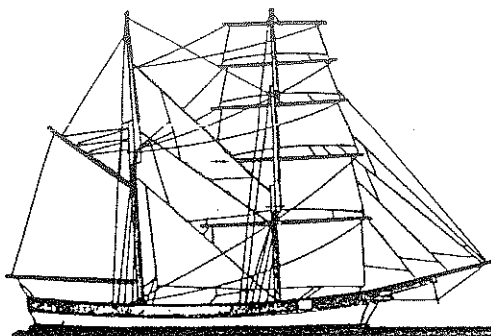
Ralph W. Linton



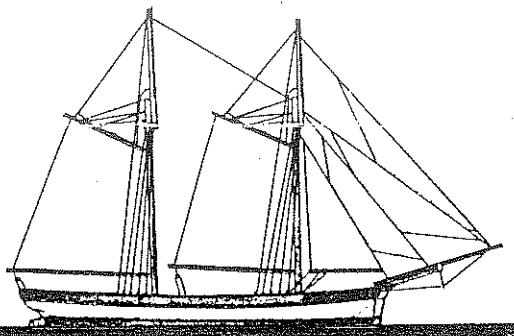
VANT.



LEDJÄRN.

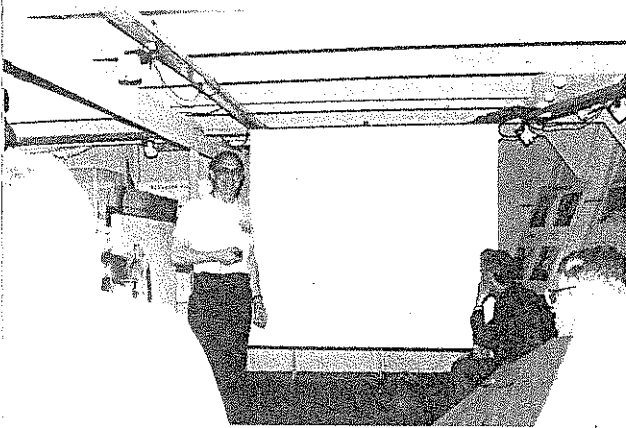
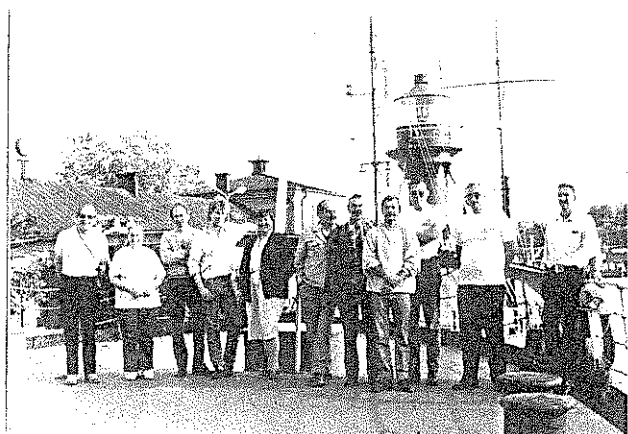
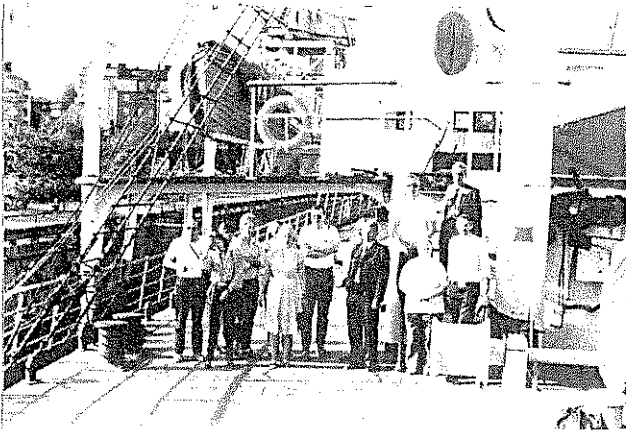


Hermalroditbrigg/Råsegelskonert



Slätskonare/Slättoppad skonare

Våra avslutning med de flesta i klubben inklusive en celeber gäst
Ralph W. Preston. Se hans magnifika vikingaskipp på sid 8.



Geteborg, den 21. augusti 1936.

Kjäre Björn Thunberg!

Jag är glad, men har mest i Geteborg: 21 är jag vill fråga, om det är möjligt att bli medlem af församlingen "Färdkyrkan". Jag har haft med Lasse Samväll i Kungälv, och skulle hälsa från honom.

Jag har byggt fläskby i 10 år, och så jag en artikel om Lasse i Geteborgs Posten, ringade och samtalade med honom i tillfälle om den församling, han grundade om. Jag ska ut överstymanne i det "Danke Östasiatiska Kompaniet" i Kungälv. Med häls om att höra tillbaka från dig.

Med vänlig hälsning

Paul Erik Knudsen

och:

TELEFON

Ännu en turistattraktion i Göteborg

Göteborg är med "Skeppskajen Lilla Bommen" en turistattraktion rikare och markerar sin position som hamn- och sjöfartsstad. Området blir dessutom lätt-tillgängligare i och med att gångbron från city till Lilla Bommen över Götaleden blir klar nästa år.

Det var på våren 1985 som stiftelsen Göteborgs maritima centrum bildades med ett antal eidsjälur i ledningen. Snart gjordes det ena fyndet efter det andra och man insåg snart att här behövdes utrymme för att ta hand om alla intressanta båtar.

Lilla Bommen visade sig vara ett idealiskt läge. Här låg redan barken Viking och här fanns i ett kajskjul början till ett fartygsmuseum.

Nautiska föreningen ställde upp och gav ekonomiskt bidrag och detsamma gjorde både enskilda och företag.

En avgörande insats kom från Sjöfartsmuseets chef Göran Sundström. Det var också han som spårade upp montören Solve.

□ Ett sekel historia

Dagens sjöfart inbjuder inte direkt till intressanta hamnpromenader för att titta på Danmarks- och Tysklandsfärjorna. Då kan i stället Lilla Bommen i ett nötskal visa mer än ett sekel av sjöfartshistoria och visa upp "modellerna" i naturligt storlek. I vissa fall, som med Angfärjan 4, dessutom i funktion.

Kajerna blir på nytt tillgängliga och man kan gå husesyn på de förtöjda fartygen. I flera av dessa inreds specialmuseer med anknytning till den verksamhet som en gång bedrevs ombord.

Målsättningen är att spegla alla former av sjöfart, som på något sätt har haft anknytning till Göteborg: långlinjefart, kustsjöfart, vänernsjöfart, skärgårds trafik, bogsering, fiske, kanaltrafik, hamnfärjor, turisttrafik, brandbåtar och — inte minst — marin verksamhet.

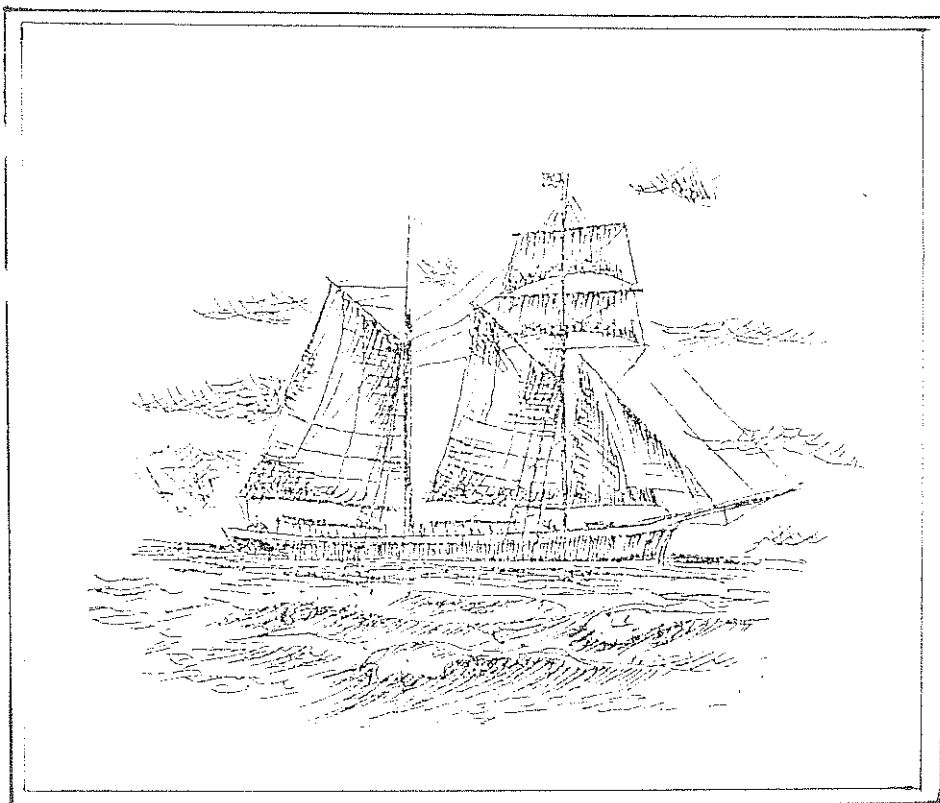
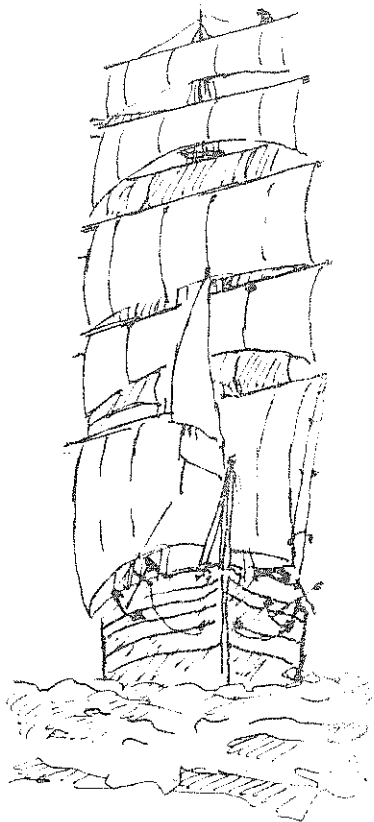
Och som en direkt följd kommer Göteborgs innerhamn att på nytt leva upp efter decennier av tystnad. Stråket Avenyn—Östra Hamngatan blir attraktivt med Götaplatsen och Lilla Bommen som de två polerna.

"Levande Småland"

"Skeppskajen Lilla Bommen" visar från och med i år upp jagaren Småland, så "levande" som möjligt med snurrande redarantenner och olika örlogsmässig verksamhet. Vikings däck är också tillgängligt, dessutom salonger och andra utrymmen under skollovstid.

Barken tillhör Göteborgs skolförvaltning och är sjömansskola. Fyrskippet Fladen, byggt 1915, är i mycket gott skick och ligger granne med vänergaleasen Valborg från 1902. Herkules var en gång Göteborgs starkaste bogserbåt och har bredvid sig Flodsprutan II, som fortfarande kan ordna "vattenfyrvarkeri" vid behov. Skolskeppet Ingo, byggt 1922, går fortfarande i chartertrafik. Eduard Melin är namnet på en skärgårdsbåt, som 1882 levererades av Göteborgs mekaniska verkstad. Ombord kan man köpa göteborgskt konsthanverk.

Göteborgsprämen fanns i tusentals exemplar från 1907 placerat på kajen och iordningställt för dans. Lastmotorfartyget Fryken, byggt 1938, har besökt Göteborg otaliga gånger under sin tjänstetid. Nu ingår den i samligen som ett av de få konventionella fartyg av detta slag som finns kvar i världen.



BEATRICE

Fyrmastad bark byggd i
järn 1881.

"Jag hade ofta vakten vid passagen och det kunde vara fruklansvärt oväder ibland, uppåt 28-30 sekundmeter. Att runda Kap Horn med segelfartyg är oerhört svårt om man har otur med vädret."

Harald Hult
(Som rundat Kap Horn sju gånger varav fem gånger som styrman)



God Jul och Gott
Nytt År