



Så är då dags för "redaktören" att försöka få ihop något, som liknar en tidning. Bidragen från medlemmarna har inte precis haglat, så jag får hitta på något själv.

Vi har haft våra vanliga månadsträffar på Skeppsholmsgården. De har varit väl besökta av flitiga och snacksaliga byggare. Ett stort bekymmer är dock bristen på fria P-platser. P-avgiften är ju skrämmande hög, men vad att göra. Kanske vår konstapel Kaj kan ordna något?

Jag har fått brev från Ralph Preston. USA har tydligen fått sitt eget 'Wasa-skepp'. Ni kan själva läsa vad han och tidningarna skriver.

Vi har ju 15-årsjubileum i år. Hur skall det firas? Tänk ut något trevligt förslag och ta det med er till första höstmötet 4 September.

Höstträffarna blir: 4/9, 2/10, 6/11, 4/12

Vi har ju haft en ganska fin sommar i år, så intresset att sitta inne och bygga har kanske inte varit så stort. Men med mörkare kvällar och med våra träffar kommer nog inspirationen tillbaks.

Jag har rotat bland mina ritningar och kanske något kan inspirera någon till byggnation.

Som avslutning ber jag er alla om bidrag till kommande nummer.

Möte 6/2

En gråkall och mulen dag -1° och inte skönt alls.

Björn, Göran, Misa, Lars, Per, Sverker, Bunnar, Sten Hall, Sten Sörensen och jag var där.

Göran hade fixat kaffe med dopp, som vanligt, och snacket rörde sig om det mesta. De flesta hade något att bygga på. Björn har någon inflammation i lederna med mycket värk och har inte en chans att hålla i ett verktyg. Avslutade med städning vid 21-tiden.

Möte 6/3

Vackert vårväder men fortfarande kyligt. Det var inte så många som kom denna aften. Björn var där en kort stund och pratade om tröjbeställning. Göran fixade kaffet, Gunnar, Sten Sörensen, Roland och jag var där. Kaj dök upp senare. Samtalet höljades som vanligt från flaskskepp via motor och segelbåtar till lim och allt däremellan.

Möte 3/4

Mulet, grått och blåsigt -6°. Clarence, Göran, Lars, Gunnar, Roland, Sverker, Kaj och jag var där. Vi var alla flitiga och arbetade med olika fartyg. Björn var tyvärr dålig och kunde inte komma. Han skall ta upp beställning på tröjor på nästa träff

Möte 17/5

En skön vårkväll med många flitiga medlemmar. Göran, Sverker, Clarence, Lars, Gunnar, Hanz, Ingela, Björn, Kaj, Sten S., Lennart och jag.

Alla satt flitigt och arbetade och precis som vanligt passerade samtalet genom de flesta områden. Det kom en hel del folk och tittade på vad vi höll på med.

Möte 5/6

Björn lämnade de tröjor, som var beställda och hade med sig en pärm med gamla flaskskeppstidningar. Kaj, Clarence, Sverker, Ingela, Roland, Gunnar, Hanz och Göran var också där.

De flesta byggde flitigt och samtalet böljade fram och åter. Vi avslutade vid 21.30-tiden och gick ut i den härliga försommarkvällen.

July 14 '97

Dear Gösta,

I felt you would be interested in the photocopies of the "lost" gunboat. A lot smaller than your Vasa! I also think you will be proud that we have honored Raoul Wallenberg. He was a wonderful person, we could use a few like him over here!

Unfortunately, I won't be able to get to Stockholm this fall. I would very much like to have seen you all and the show of Vasa models at the Museum.

We had a very long winter this year we had snow on the ground for about 6 months. Summer has finally come. It is warm like some summers I remember in Stockholm.

Hope to see you all in the near future - and: Hit the bottle!

Yours
Ralph

Sunken gunboat found

Benedict Arnold ran 776 vessel

By Nancy Bazilchuk
Free Press Staff Writer

FERRISBURGH — A Revolutionary War gunboat missing for 221 years has been located intact

A look at the history of the title, 4A
Historic facts about Benedict Arnold, 4A

and untouched in the murky, cold waters at the bottom of Lake Champlain.

"This could prove to be the most significant maritime discovery in American history in the last half century," said Philip Lundeberg, curator emeritus of naval history at the Smithsonian Institution's American History Museum. The apparently excellent condition of the gunboat is highly unusual for an artifact this old and one of the reasons the discovery is so significant.

Researchers said on Monday the discovery of the vessel, one of Benedict Arnold's fleet, will add new detail to the history of the nation's earliest Navy.

"It is upright on the bottom, with its mast still standing and at full height," said Arthur Cohn, director of the Lake Champlain Maritime Museum in Ferrisburgh, who coordinated the lake survey. The boat was first located in June by researchers from the museum and Middlebury College during a lake-wide mapping effort by the group.

"The bow cannon is still in

See BOAT, 4A



ADAM PIKE RIESNEI

Art Cohn (left) director of the Lake Champlain Maritime Museum, displays a model of a newly recovered Revolutionary War gunboat in Lake Champlain. U.S. Sen. Patrick Leahy, D-Vt., attended lakeside news conference in Ferrisburgh.

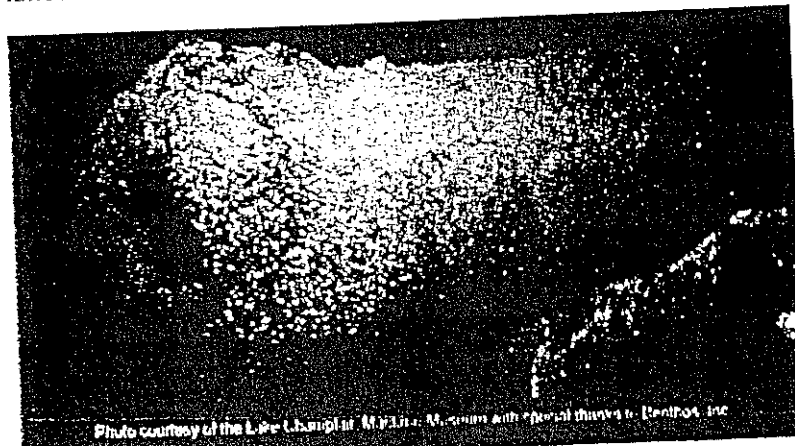


Photo courtesy of the Lake Champlain Maritime Museum with special thanks to Reintool, Inc.

Researchers found cannons on the historic vessel but not as many as expected, leaving experts to speculate the cannons were removed to keep them from the British.

Missing gunboat

■ **WHAT WAS FOUND:** A Revolutionary War gunboat, one of 15 American vessels involved in the Battle of Valcour Island on Oct. 11, 1776. The boat's sister ship, the Philadelphia, is the oldest existing American warship and is on exhibit at the Smithsonian Institution in Washington, D.C.

20-ton vessel with a 50-foot-tall mast.

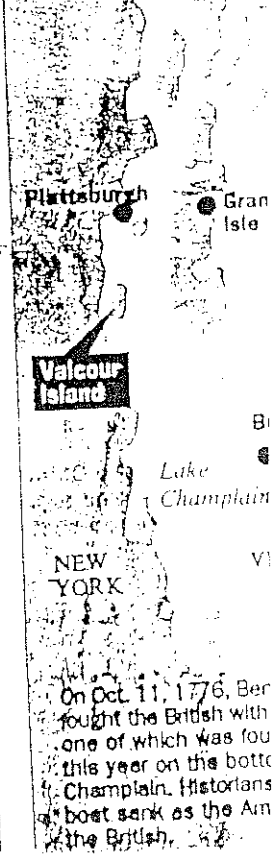
■ **THE PROBLEM:** The boat could be colonized by non-native mussels that were accidentally introduced into Lake Champlain in 1993. The mussels could destroy the boat. Lifting the boat out of its deep water grave would be costly and possibly detrimental to its long-term preservation.

■ **WHAT'S NEXT:** Researchers

expect to take a year to study all the possible options to preserve the boat. Options range from leaving the boat on the bottom of Lake Champlain to raising it and putting it on display in the Lake Champlain basin.

■ **INFORMATION:** Contact or visit the Lake Champlain Maritime Museum in Ferrisburgh at the Basin Harbor Club; phone (802) 475-2022.

Recovered ship



On Oct. 11, 1776, Benedict Arnold fought the British with one of which was fou this year on the bottom of Lake Champlain. Historians say the boat sank as the Americans fought the British.

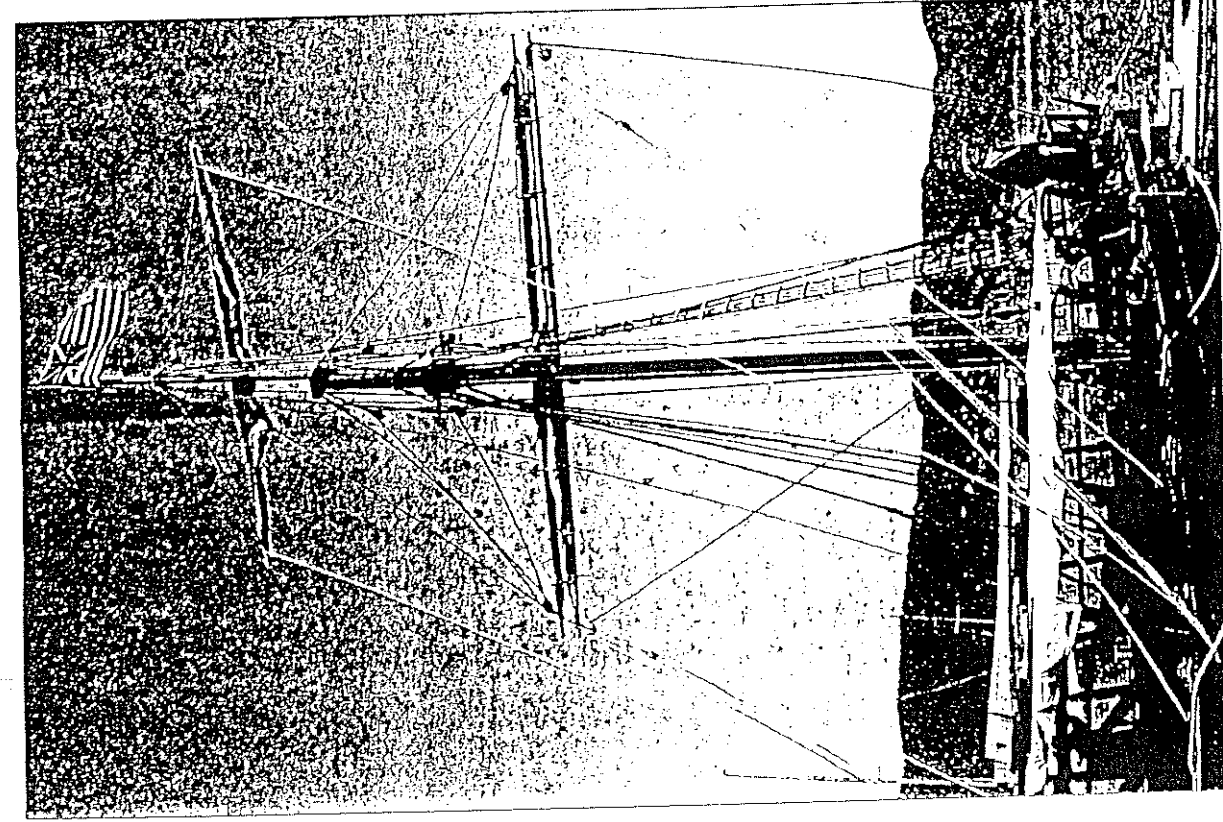
Continued from Page 1A
 place. This is a tangible reminder of the importance of that time in our nation's creation," Cohn said. "It's a reminder of the importance of Lake Champlain and a connection to the principles and ideals that helped found this country and make it great."

The gunboat is priceless and researchers were evasive Monday about its exact location for fear treasure hunters might discover the wreck and remove valuable artifacts.

"I don't know that there is anyone out there who is insensitive enough to plunder it, but it is our obligation to keep the site as secure as we can," Cohn said.

Using special sonar equipment, Cohn and his team began systematically scanning Lake Champlain's bottom in 1996. The crew will take the next five to seven years to map the entire lake bottom and its unparalleled trove of historic 17th, 18th and 19th century wrecks. There's an urgency to the groups' work, however: a tiny crustacean, the zebra mussel, invaded the lake in 1993 and threatens to encrust a number of the lake's historic wrecks, including possibly the new find.

The Secretary of the Navy has been alerted to the gunboat, and U.S. Sen. Patrick Leahy, D-Vt., said he plans to bring Naval officials to Vermont to see the wreck later this summer. The Navy still has jurisdiction over the boat, Cohn said, and will be asked to



ADAM PIKE RIESNER, Free Press

Erick Tichonuk, an educational specialist at the Lake Champlain Maritime Museum, portrays Capt. Benjamin Rue on a replica of the Philadelphia.

boat can be protected from museum, it's also possible the boat might be raised and preserved.

hibit a boat like this will be very expensive," Cohn said. "But we'll have to decide what's best for the resource."

Cohn doesn't yet know the name of the boat, only that it is one of 15 that Arnold fielded against a superior British fleet in the Battle of Valcour Island on Oct. 11, 1776.

The British outnumbered and outfought the relatively inexperienced Americans, who lost the schooner Royal Savage and the gunboat Philadelphia in the fight. The Philadelphia was found in 1935 by Col. Lorenzo Hagglund and is now on exhibit at the Smithsonian Institution in Washington, DC; a working replica of the Philadelphia is at the maritime museum.

Cohn says the boat his survey team found is identical to the Philadelphia except for variations that will illuminate some of the detail surrounding Arnold's historic retreat. For example, researchers didn't find as many cannons on the vessel as they expected, which leaves them to speculate the cannons were removed to keep them from the British.

Historians have been looking for the boat since at least 1935, after Hagglund raised the Philadelphia. Nine of the boats were known to be destroyed, and one, possibly this boat, was deliberately scuttled by Arnold during his retreat after the Valcour battle.

Page Barranco, the historian

Arnold fi

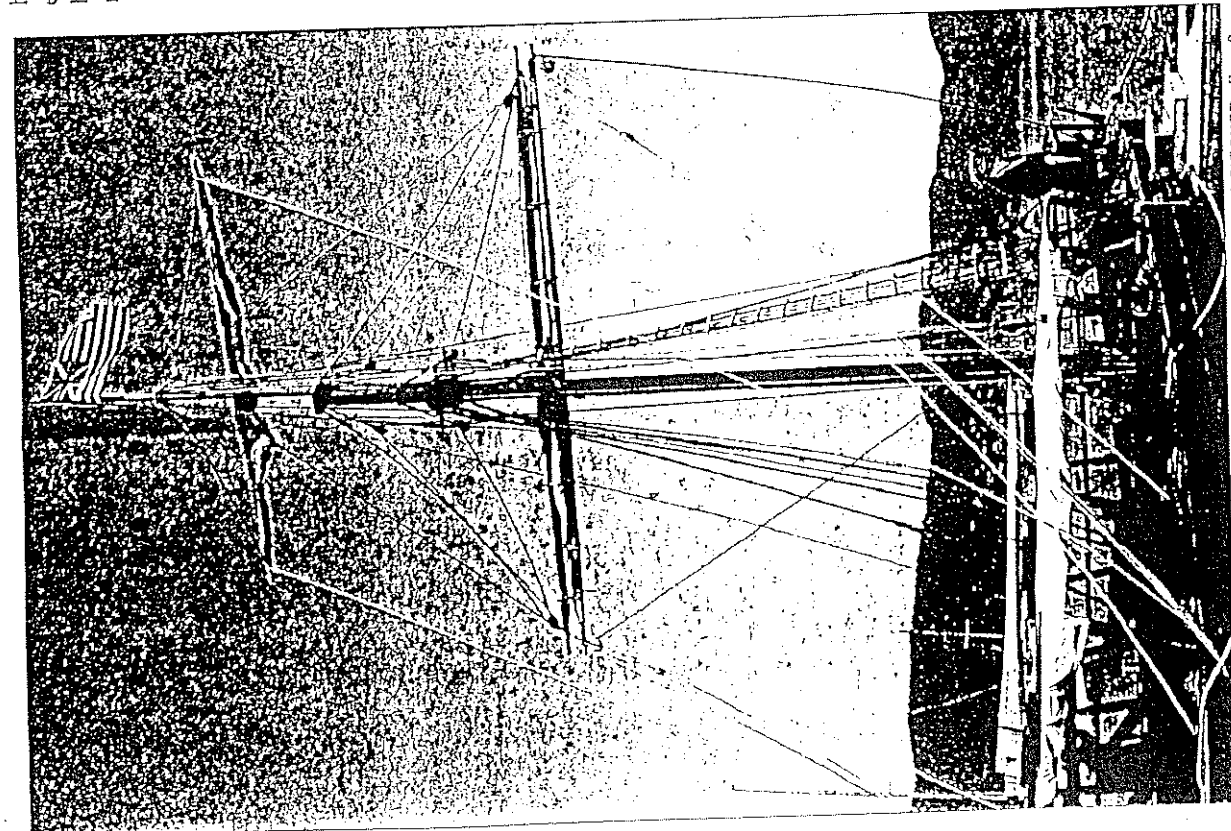
- WHO: Benedict Arnold
- BORN: 1742 in Bristol, England; died 1801 in London, England
- WHAT: Naval officer who headed the British fleet in the Battle of Valcour Island in 1776. Historians believe he was a traitor who helped the British to win their defeat in the Battle of Saratoga.
- BEST KNOWN FOR: His role in the American Revolutionary War, particularly his defection to the British and his leadership of the British fleet in the Battle of Valcour Island.

quest for the once-lost boat began in 1953, when a team of divers worked for Hagglund in Willisboro, N.Y., during the ensuing 44 years. The team worked with divers from the U.S. Navy and other agencies in the Champlain Valley, combining the lake's waters with the waters of the Hudson River to create a long lake.

Earlier this summer, a team of divers saw the ghostly remains of the boat on the sonar. "It was exciting," Cohn said, "but we never doubted what they found."

In spite of his search, Barranco said about the fact that the boat was scuttled during the retreat. "It was exciting," he said, "but we never doubted what they found." "It was exciting," he said, "but we never doubted what they found." "It was exciting," he said, "but we never doubted what they found."

'Benedict Arnold probably waited on this week



ADAM PIKE RIESNER, *Free Press*

Erick Tichonuk, an educational specialist at the Lake Champlain Maritime Museum, portrays Capt. Benjamin Rue on a replica of the Philadelphia.

It's also possible the boat might be mislabeled and preserved.

hibit a boat like this will be very expensive," Cohn said. "But we'll have to decide what's best for the resource."

Cohn doesn't yet know the name of the boat, only that it is one of 15 that Arnold fielded against a superior British fleet in the Battle of Valcour Island on Oct. 11, 1776.

The British outnumbered and outfought the relatively inexperienced Americans, who lost the schooner Royal Savage and the gunboat Philadelphia in the fight. The Philadelphia was found in 1935 by Col. Lorenzo Hagglund and is now on exhibit at the Smithsonian Institution in Washington, DC; a working replica of the Philadelphia is at the maritime museum.

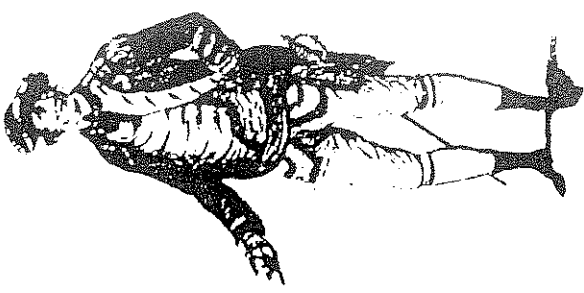
Cohn says the boat his survey team found is identical to the Philadelphia except for variations that will illuminate some of the detail surrounding Arnold's historic retreat. For example, researchers didn't find as many cannons on the vessel as they expected, which leaves them to speculate the cannons were removed to keep them from the British.

Historians have been looking for the boat since at least 1935, after Hagglund raised the Philadelphia. Nine of the boats were known to be destroyed, and one, possibly this boat, was deliberately scuttled by Arnold during his retreat after the Valcour battle.

Peter Barranco, the historian

Arnold file

- **WHO:** Benedict Arnold
- **BORN:** 1742 in Connecticut; died 1801 in England
- **WHAT:** Naval commander in fledgling Revolutionary War navy who headed the fleet in the Battle of Valcour Island on Lake Champlain, Oct. 11, 1776. Historians credit this battle with a strategic delay of the British that contributed to their defeat in Saratoga, N.Y.
- **BEST KNOWN AS:** A traitor who was involved in a conspiracy to reveal the secret defenses of West Point to the British in the waning years of the Revolution.



Cohn, who dove on the boat and has actually touched the vessel, also was business-like about the find — to a point.

"I had two very different emotions during the dive," he said. "It was a very serious, very complicated dive that required all my attention. But then there was this little voice screaming in the back of my head. 'Oh my God! This is the gunboat!' Benedict Arnold probably walked on this deck!"

quest for the once-missing boat in 1953, when as a teen-ager he worked for Hagglund at a museum in Willsboro, NY. In the ensuing 44 years, Barranco has worked with divers and other historians in the Champlain Valley, combing the lake bottom and piecing together the intricate history preserved in the 120-mile long lake.

Earlier this summer, when he saw the ghostly image of the gunboat on the sonar trace, Barranco said he never for a moment doubted what they had found.

In spite of his four-decade-long search, Barranco was matter-of-fact about the moment of truth. "It was exciting in a quiet sort of way," he said. "I thought, 'Well, here it is at last, it finally showed up.' But we knew it was here.

COLOR LASER COPIES
 As Low As **25¢** per page
 Laser Paper
 8.5" x 11"
PLUERINIS ETC.
 20 Farrell St.
 So. Burlington
 (802) 865-4503 M-F 8:00-5:00

ANTI-KVINSTEN

Semiantikt flaskskepp

S nart semiantikt är vårt flaskskepp från 50-talet. Flaskskepp har säkert funnits sedan glasflaskan upplämnas, troligen var det till en början sjömän som sysslade med det pillerarbete det innebär att först tillverka skeppet i delar och sedan föra in det genom den trånga flaskhalsen för att därpå resa riggen.

Vårt flaskskepp är signerat "Made by B.Thunberg".

Skeppet är inneslutet i en mjölkflaska från 50-talet. I slutet av 40-talet kom de första mjölkflaskorna och 1957 introducerades bruna flaskor för att skydda mjölken från solljus. Flaskan är tillsluten av en kork och halsen är prydd med ett flätat sjömansarbete.

Vill du vara med och tävla om flaskskeppet så ska du leta reda på en miniatyrteckning av den, gömd någonstans i tidningen. GL

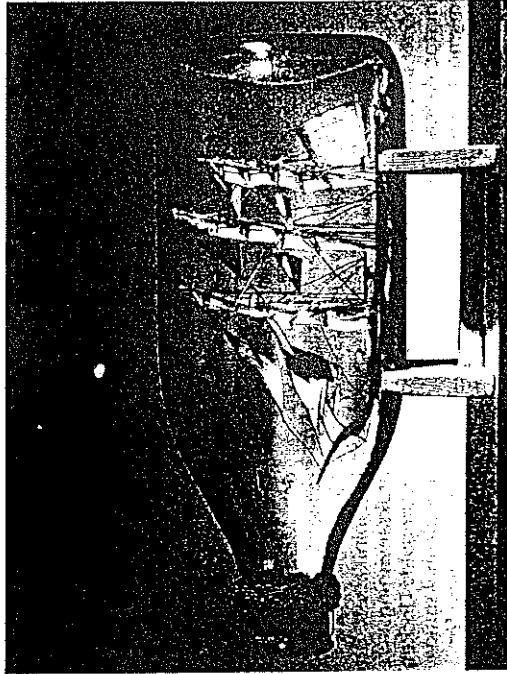


Foto: Thomas Carlgren

ANTI-KVINSTEN 1

MINIATYRTECKNINGEN FINNS PÅ SIDAN



NAMN.....

ADRESS.....

POSTADRESS.....

Leta efter en miniatyrteckning av flaskskeppet.

Skriv sidans nummer på kupongen, skicka den (eller en avskrift) till Vår bostad, 109 80 Stockholm. Märk kuvertet "Antikvinsten 1". Tävlingsbrevet ska vara oss tillhanda senast den 3 februari. Vinnarnas namn publiceras i nr 3. Var god texta!

Briggen Gerda återuppstår

”Det var Gerda från Gävle, det var Gerda en brigg”.

Historien om briggen Gerda låter som en Evert Taubeballad. Hon seglade på de sju haven, överlevde krig och stormar och mötte tillslut sitt öde i Gävle 1959.

Nu återuppstår hon igen, tack vare ett ALU-projekt som leds av före detta rökrökaren Lasse Södergren.

Briggen Gerda var en vacker syn i sin krafts dagar. Hon gick av stapeln 1868 i Gävle, var 36 meter lång och hade en 30 meter hög stormast. Precis som alla andra briggar hade hon två master med rån som seglen ses vid.

– Gerda var den mest berömda briggen i hela Europa, skryter Lasse Södergren.

– Hon var Europas sista seglande brigg i handelssjöfart. Hon klarade sig undan alla olyckor och det tack vare de skickliga skepparna.

1936 kom hon tillbaka till Gävle, förtöjdes i hamnen och där blev hon liggande. Trots storslagna planer på restaurering och att göra om henne till kafé hände inget. Så den stolta briggen förföll och i slutet av 50-talet beslutade sig kommunen för att göra sig av med henne.

– Först eldade man upp henne, men hon gav inte upp utan låg där som förkolnat lik. Då tog de dit I14 som fick ha sprängövningar. Så tog man livet av henne, berättar Södergren.

Det har man ångrat sedan dess. Gävle-

borna har aldrig kunnat glömma sin brigg.

Men nu väcks hon till liv igen av ALU-projektet Briggen Gerda.

Det påhejas av hela staden som hoppas att båtbygget ska återupprätta Gävle som sjöfartsstad och skapa nya jobb, framför allt inom turistnäringen.

– Förr var Gerda en lastare, nu blir hon en turistbåt som ska ta människor, säger projektledare Södergren och utvecklar tankegångar om museer och rundturer.

Utanför Gävle varv reser sig början till den nya briggen. Ännu ser det mest ut som ett dinosaurieskelett i trä. Vintersolen skiner på de fem stora spanten som spretar från kölen. Runt omkring ligger högar med virke, bland annat ek från Visingsö som flottan en gång planterade för att ha till skeppsbyggen.

– Vi får betala fullt pris för Visingsöeken. Förra året köpte vi 31 kubik och det kostade 78 000 kronor.

Sammanlagt kommer briggen att kosta 12 miljoner kronor som ett antal sponsorer och kommunen får hosta upp. En spottstiver med tanke på att värdet i färdigt skick är 50-60 miljoner, påpekar Södergren. Fyndpriset beror givetvis på att inga vanliga löner betalas ut. Arbetet kommer att utföras av omkring 500 arbetslösa fram till sjösättningen 1999.

Just nu finns 28 ALU-jobbare på varvet, varav åtta är arbetslösa bygnadsarbetare. Södergren själv var arbetslös rörarbetare och kom in i projektet på ett tidigt stadium. Nu är han anställd av Föreningen Briggen Gerda.

– Vi konkurrerar inte med den öppna marknaden, det kan ingen kritisera oss för. Vem fan kan låta bygga en sådan här båt, säger han.

– Det skulle vara om det kom en rik oljeshejk och beställde en, det finns ju de som köper hela fotbollslag tilläger han med glimten i ögat.

Arbetet går långsamt eftersom det är mycket som måste göras runt omkring själva båtbyggandet. Hittills har projektet varit i gång i två år, men båtbyggandet startade först för sex månader sedan. Lasse Södergren visar vägen in i varvet och förevisar stolt lokalen.

– Kranen var det enda som var kvar när vi övertog lokalen. Vi har gjort allt; dragit el, ordnat utsug...grabbarna har gjort ett otroligt jobb.

Det doftar trä och linolja. På ett stort trädäck i ena delen av lokalen ligger två halvfärdiga spant. Spanten är så att säga båtens skelett, sammanlagt kommer Gerda att ha 52 stycken som ska utgöra grundstommen till skrovet.

Själva båttritingen, som rekonstruerats av en expert, är utritad på trädäcket. Varje spant finns med, så när det är dags att göra nästa par är det bara att lägga ut trät och



Gävleborna slöt upp när briggen Gerda bogserades in i Gävleån 1936.



Gävle

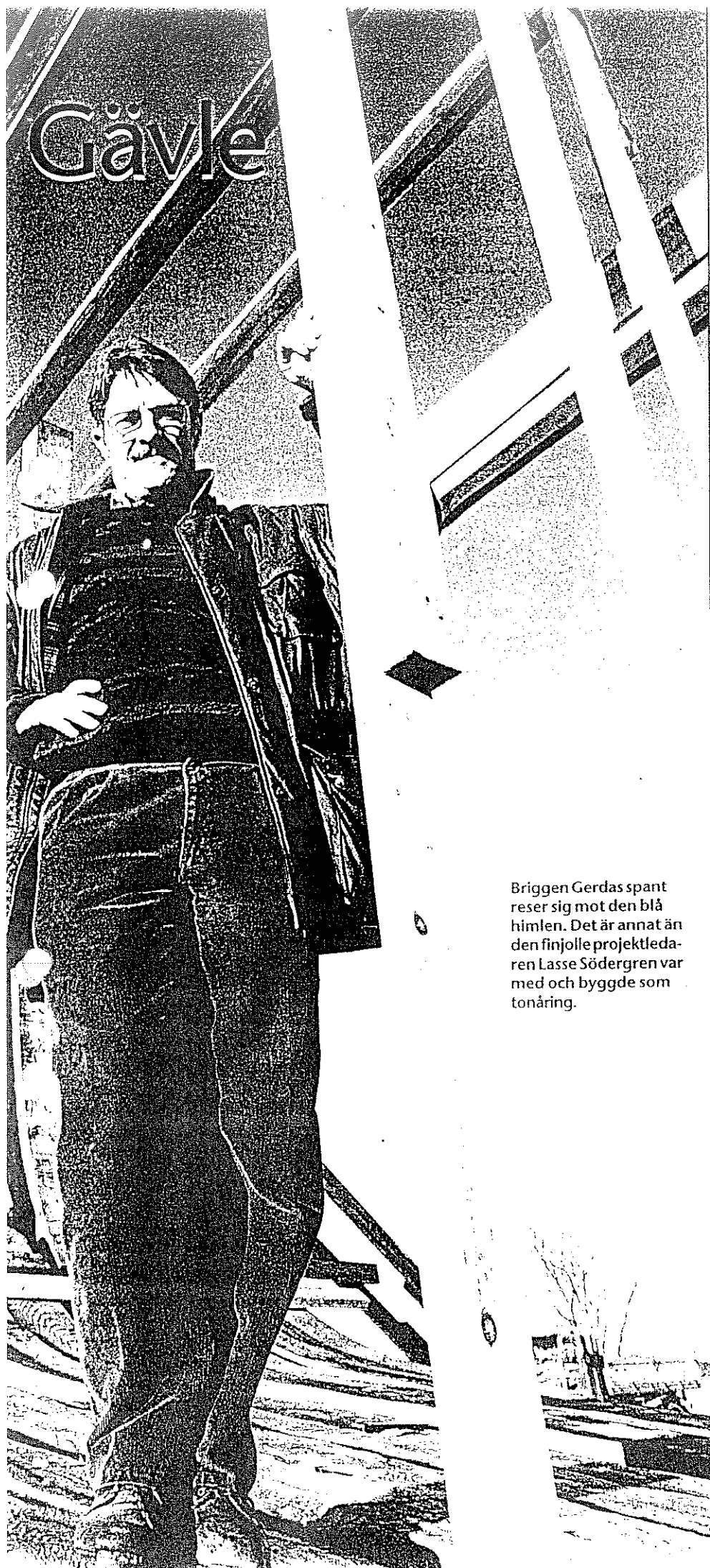


Foto: Lars Rosenblom

Briggen Gerdas spant reser sig mot den blå himlen. Det är annat än den finjolle projektledaren Lasse Södergren var med och byggde som tonåring.



Byggnadssnickarna Markku Nyrönen, Peter Fröhler och Patrick Olovsson arbetar med att sätta ihop spanten.

forma det efter rätt del av ritningen.

– Jag visste inte ens vad spant var när jag började, men jag tycker att jag har lärt mig en hel del på den månad jag varit här, säger byggnadssnickaren Peter Fröhler.

Han konstaterar att arbetet skiljer sig en hel del från vanligt byggsnickeri.

– Det är grovjobb, med en massa passningar. Ska man göra något annat jobb i dag knappar man bara in det på en dator. Men man får tänka på att den här båten var High Tech då, som Bill Gates* är i dag.

Peter är en entusiast. Så fort han fick höra talas om Gerda-projektet bad han att få komma dit.

– Jag är intresserad av historia, säger han.

– Och sedan vet jag att när båten är färdig kommer den att skapa jobb och då kan jag säga; där har jag jobbat. Så jag ristar in Peter överallt, säger han och ler så prillan nästan ramlar ut.

Byggnadssnickarna Markku Nyrönen och Patrick Olovsson håller med. Det är roligt att se båten växa fram. Enda nackdelen är att jobbet inte leder någonvart. Efter sex månader sparkas de ut till arbetslösheten igen. Då ska nya ALU-arbetare slussas in.

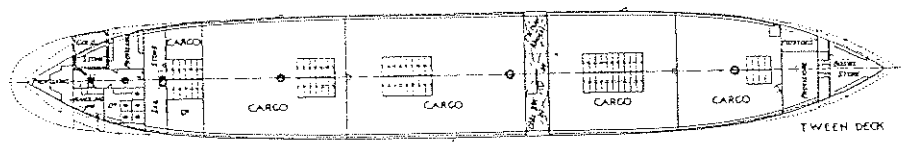
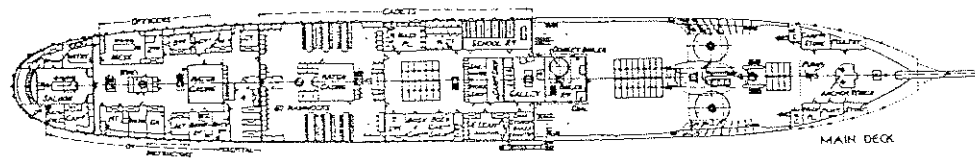
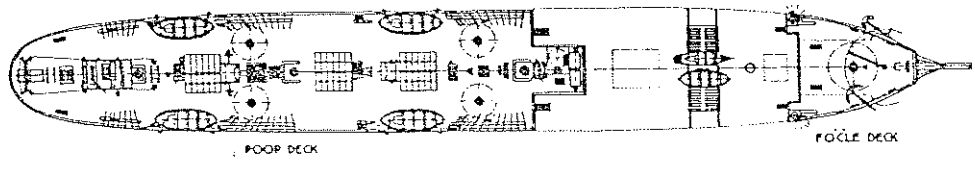
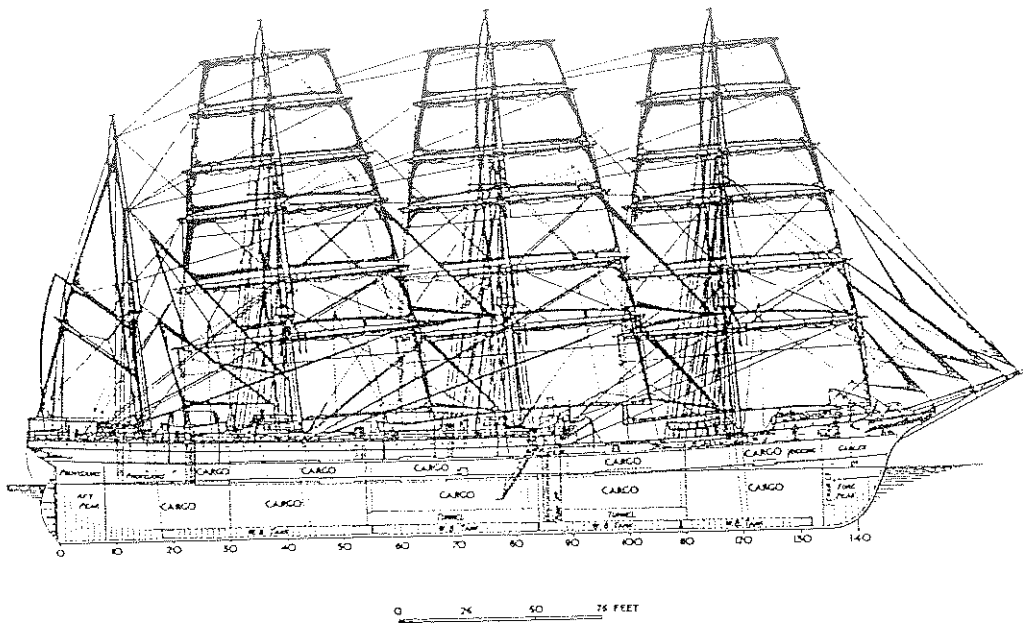
– Här slänger de ut pengar till folk som går hemma, låt dem vara kvar här för samma pengar, tycker Lasse Södergren.

Men än finns inget hopp om det och kunskap i båtbyggande gör inte att arbetsgivarna ställer sig i kö.

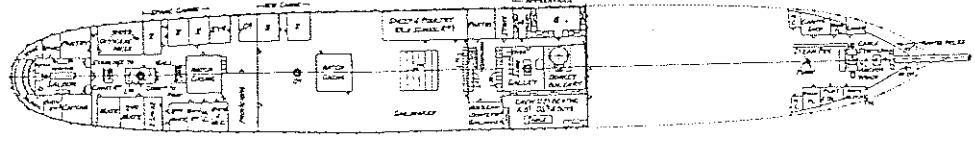
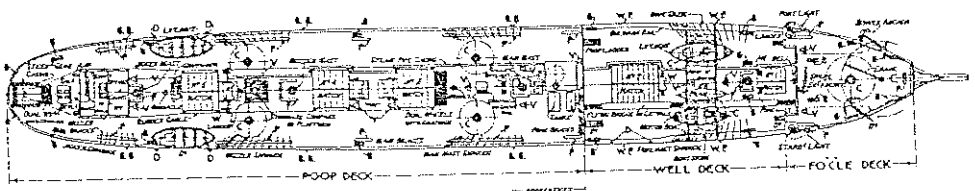
Om inte den där stenrike oljeshejken dyker upp i Gävle och beställer en brigg förstås.

Anki Sydegård

*Grundare av dataföretaget Microsoft.



- REFERENCE -
- B. BOLLARDS, BITTS, ETC
 - B.B. BRACE BUMPERS
 - C. CAPSTANS
 - D. DECKS
 - E. DECK RAILS
 - F. PIN RAILS
 - V. VENTILATORS (STEAMER TYPE)
 - W. WINDOWS
 - W.P. WASH-PORTS



Herzogin Cecilien kuvar alkuperäisistä piirustuksista. Julkaistu aikaisemmin teoksessa W. L. A. Derby *The Tall Ships*.
 Bilder av Herzogin Cecilie från originalritningarna. Publicerad tidigare i boken *The Tall Ships* av W. L. A. Derby.
 The pictures of Herzogin Cecilie from the original scale-plans. Formerly published in the book *The Tall Ships* by W. L. A. Derby.

Sverige — en utmanare från 1852

Av Peter Langhorst

Den första kappsegelingskonaren Sverige byggdes 1852 och var resultatet av två svenska skeppskonstruktörers studier i USA. Bara det är en spännande historia, och vi vet inte riktigt i vilken utsträckning de gjorde en unik egen insats eller lånade något från förebilden America.

Samtidigt får du en beskrivning på hur man bygger den första kappsegelaren Sverige som flaskskepp.

För snart 130 år sedan begav sig ett par förhoppningsfulla unga män från Stockholm till England i avsikt att där lära något om skeppskonstruktion och fartygsbygge. England var ju det land som vid denna tidpunkt fortfarande var världens ledande industriation och Stockholms Hantverksförening sände inte mindre än ett 80-tal representanter för olika hantverk till världsutställningen i London år 1851. Två av dessa var Johan Fredrik Andersson, grundare till Essingevarvet i Stockholm, och Pehr Wilhelm Cedergren, underkonstruktör vid Örlogsvärvet i Stockholm och erkänd marinmålare. Tillsammans kom de att göra en resa som täckte hela Skottland och England med besök på i stort sett alla större varv. Men det som verkligen blev det bestående och mest beramade resultatet av denna resa var deras

möte med den amerikanska kappsegelingskonaren America. American hade vunnit sin stora seger den 22 augusti i den stora kappseglingen vid Cowes på ön Wight utanför Englands sydkust år 1851 och Anderson och Cedergren lyckades inte bara få se yachten utan fick också komma ombord och studera den i minsta detalj.

Den reserapport som herrarna åstadkom vid sin återkomst till Stockholm berättar om deras resa och de rön de gjort, och det dröjde inte länge förrän J.F. Anderson utfärdade en inbjudan till prominenta personer inom svenskt sjöväsende, handel och industri att delta i ett projekt för att bygga ett svenskt kappsegelingsfartyg. Initiativet var stort och skonerten SVERIGE byggdes på Essingevarvet efter Anderssons ritningar.

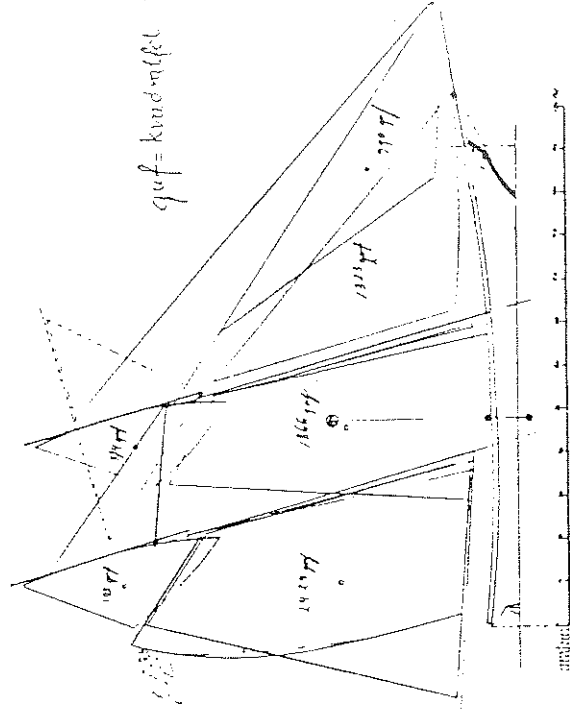
Det är dessa ritningars tillkomst som förbryllat forskare i

över ett hundra års tid. Tack vare fil. dr Gösta Webe, som ägnat stort intresse åt det här ämnet och systematiskt lagt allting om American "på hög", fick jag ta del av originalritningarna till Sverige.

Det har spekulerats livligt under de senaste hundra åren om skonerten Sverige, byggd och sjösatt 1851-52, var ett resultat av "industrispionage" på skonerten America, eller om Sverige var resultatet av ett par begåvade (och underskattade) fartygskonstruktörer: J.F. Andersson och P.W. Cedergren.

Grösta Webe, förste intendent

vid Statens Sjöhistoriska Museum i Stockholm, berättar om deras resa och om tillkomsten av skonerten Sverige i en rad intressanta artiklar och uppsatser. Då jag själv för ett par år sedan började bli intresserad av skonerten Sveriges tillkomst och historia tog jag kontakt med dr Webe, som kunde berätta att originalritningarna till Sverige återfunnits liggande i ett arkiv. Dessa ligger nu till grund för en komplett uppsättning ritningar avsedda för modellbyggnad bruk som gavs ut till firma Eskaderns 50-års jubileum under 1981.



Detalj från originalritningarna dragna av J.F. Andersson år 1851. Det kompletta ritningsmaterialet och bearbetning av detta är i stort sett redan klart när detta skrivs i juni '81.

De modeller och konstruktionsritningar som till dags dato existerat har visat sig vara behäftade med ganska grova fel, då de baserat sig på P.W. Cedergrens croquis-teckningar — i vilka han med konstnärrens rätt tagit sig friheten bl a förenkla och förändra riggens utseende och proportioner.

I avvaktan på att det stora ritningsbesticket skall bli klart ber vi att få bjuda på underlag som räcker till för att bygga en flaskmodell av just skonaren Sverige.

Sverige i flaska

Att bygga flaskskepp är en konst värd att lära sig. Häng med nu så har ni chansen att återanvända flaskor utan returätt och pant!

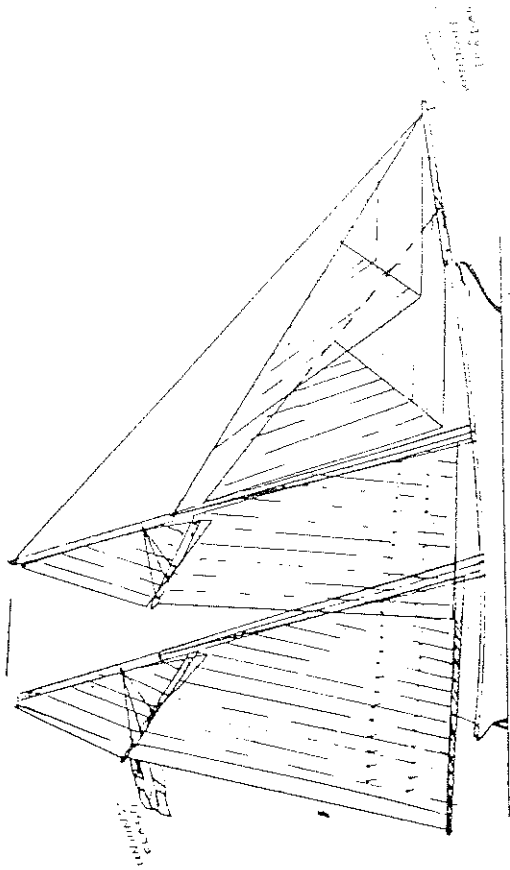
För att rätt tömma flaskor behövs ingen undervisning men väl för att rätt fylla dem. Första åtgärden är att välja en lämplig flaska. Tänk på att skrovet skall in genom flaskans mynning. Kontrollera också höjden inne i den liggande flaskan, så masterna får plats + havet under båtens botten! När så en lämplig flaska är utsedd börjar man med tillverkningen av skrovet. Rita upp skrovets profil från sidan av båten på ett stycke trä. Lämpligt är t ex lind. Säg ut den med hjälp av vanlig lövsåg. Rita nu upp däckets profil uppifrån ovanpå den profilerade träbiten och säg ut även den med hjälp av lövsåg. Forma till skrovet med en vass kniv och fäll ned däckets någon millimeter så att en reling

erhålls. Tillverka nu maste, gafflar, bom och bogspröt enligt ritning och borra de markerade hålen genom dessa. Det görs med en 0,5 mm borr. Måla och fernissa skrov och maste. Skrovet skall vara svart med vit reling och vita däcksoverbyggnader. Däck och rundhull fernissas. Seglen tillverkas av skrivmaskinspapper efter ritning och om så önskas kan vevlingar och sömmar markeras med blyerts.

Välj en tunn och fin tråd till riggingen. Den måste vara stark också, för den skall orka dra upp riggen när modellen placerats inne i flaskan.

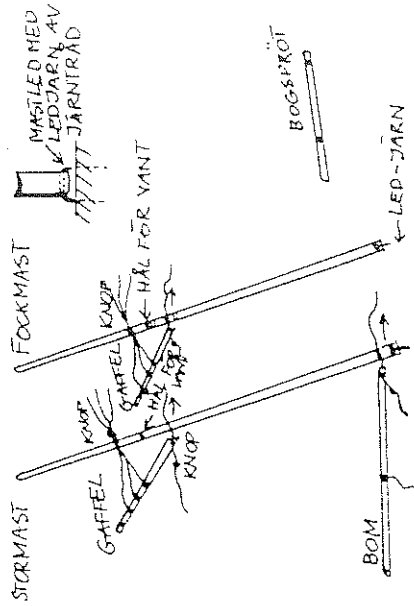
Själva hemligheten med att få in modellen i flaskan är nämligen just att masterna går att fälla — knixen är att man gör en mast-led av tunn järn- eller mässingtråd som håller fast den fällbara masten vid däckets. Se skiss! Fyra hål, ett på var sida om varje mast, borrar så de passar led-järnen genom mastfoten.

När skrovet är klart och målat görs masterna i ordning. Bogsprötet limmas på plats. Fockmasten (den förliga) får sin gaffel monterad. Det görs genom att man tar en tunn vit tråd som drages genom det hål som borraras genom gaffelns grövre ända. Samma tråd får gå genom det hål som borraras genom masten på den punkt där gaffeln är fästad vid masten. En knop slås på tråddånan, en klick lim placeras på knopen och så drar man försiktigt i tråden så knopen går in i hålet på gaffeln och gaffeln



Behandling av ritning för tillverkning av flaskskepp föreställande skonerten SVERRIGG. Skala 1:1. Modellen blir i skala 1:500.

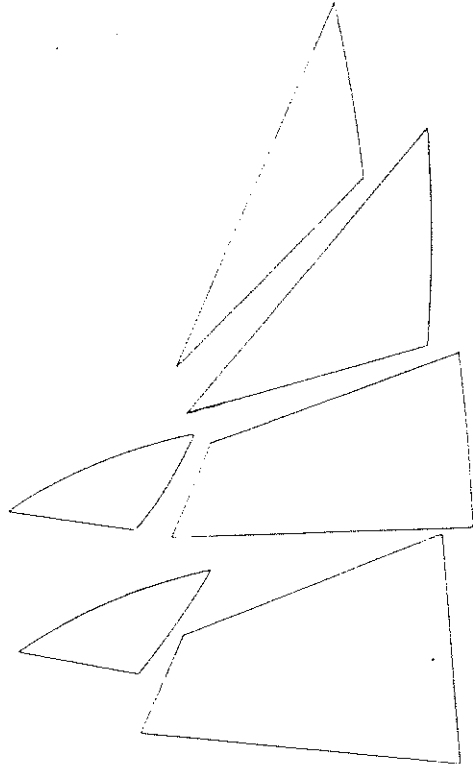
Vid flaskkeppsbygge blir modellen lätt förprovad och förenkad, av naturligt vändighet. Dock bör man ej öka dimensionerna mer än på denna ritning. Seglen har ritats som om de vore gemenskipliga, för att underlätta för stäelsen av hur riggen är funktad. Observera att vanten måste vara fästade vid skrovet akter om mittlinjen om respektive mast, annars går ej masten att fälla!



Rundhull — är sjömännens beteckning på maste, gafflar, stänger och rar etc. Borta hållen i de färdiga masterna m m så alla hål är klara innan riggingen påbörjas. På en detaljskiss kan konstruktionen av mastleden studeras.



Skrovet ritas upp på en lämplig träbit, helst lind som är lätt att arbeta i. Sedan sidoprofilen sågas ut, ritas däckets profil upplärin på träbiten. Därefter sågas också denna ut. Sedan tar det känsliga följandet vid.



Samtliga segel tillverkas enklast av vanligt skrivmaskinspapper. Om man önskar se sömmar och vevlingar så ritas dessa ut med en vanlig blyertsenna.



Däcksrutningen. Relingen, skylights och däcköverbyggnader skall vara vita, skrovet svart. Masten och däck skall vara träfärgade.

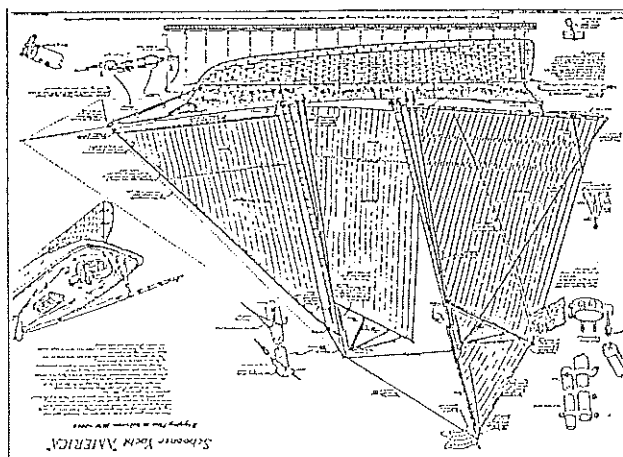
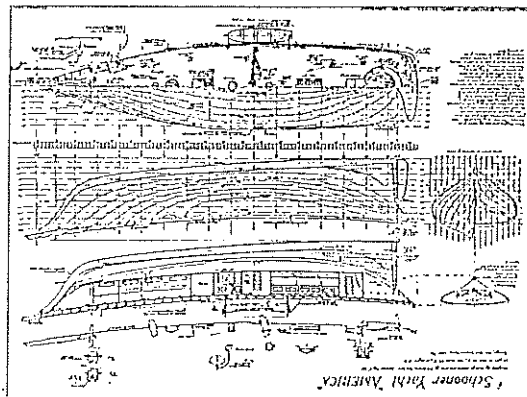
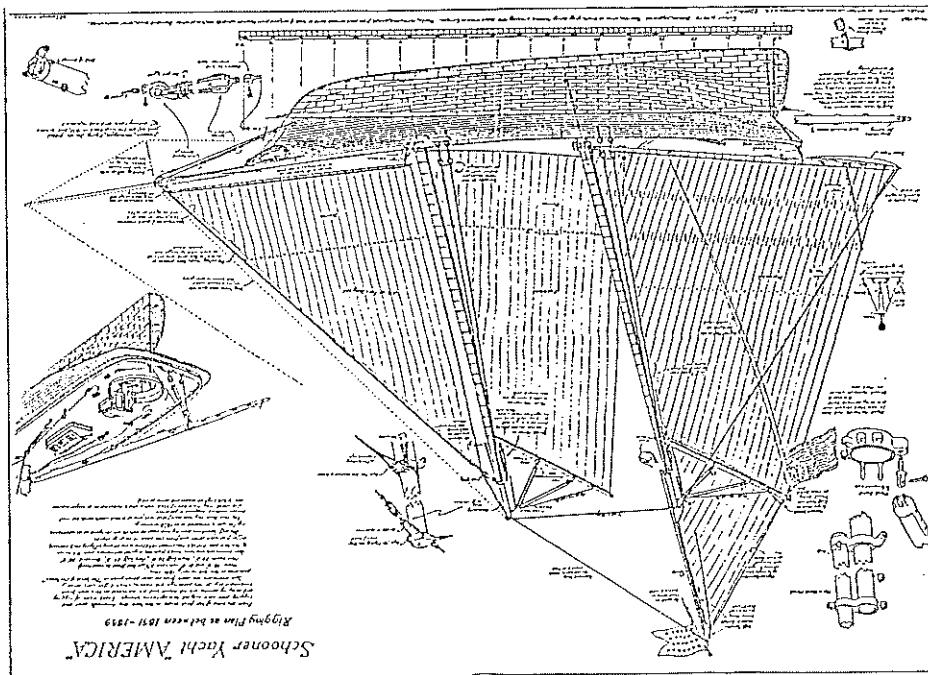
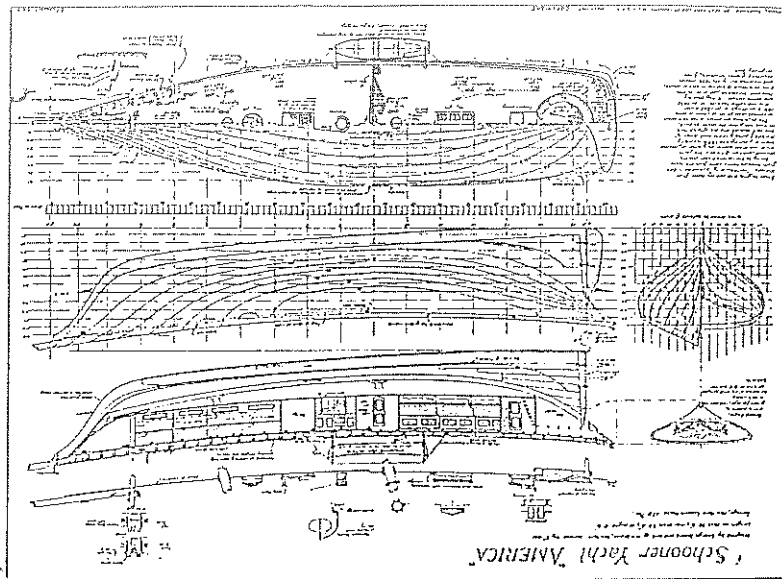
trycks mot masten. Sedan slås en knop på andra sidan masten så gaffeln hålls på plats. När limmet torkat klipps träden av så bara de knappt synliga knutarna finns kvar. På liknande sätt fästs de linor som håller gafflarna i läge — tre linor till var gaffel — se skiss! Tre öglor läggs runt varje gaffel och dras genom masten. På andra sidan masten slås en stoppknop — lite lim på knopen och så dras den tillbaka in i masten där den får torka fast. Överskjutande tråd skärs bort.

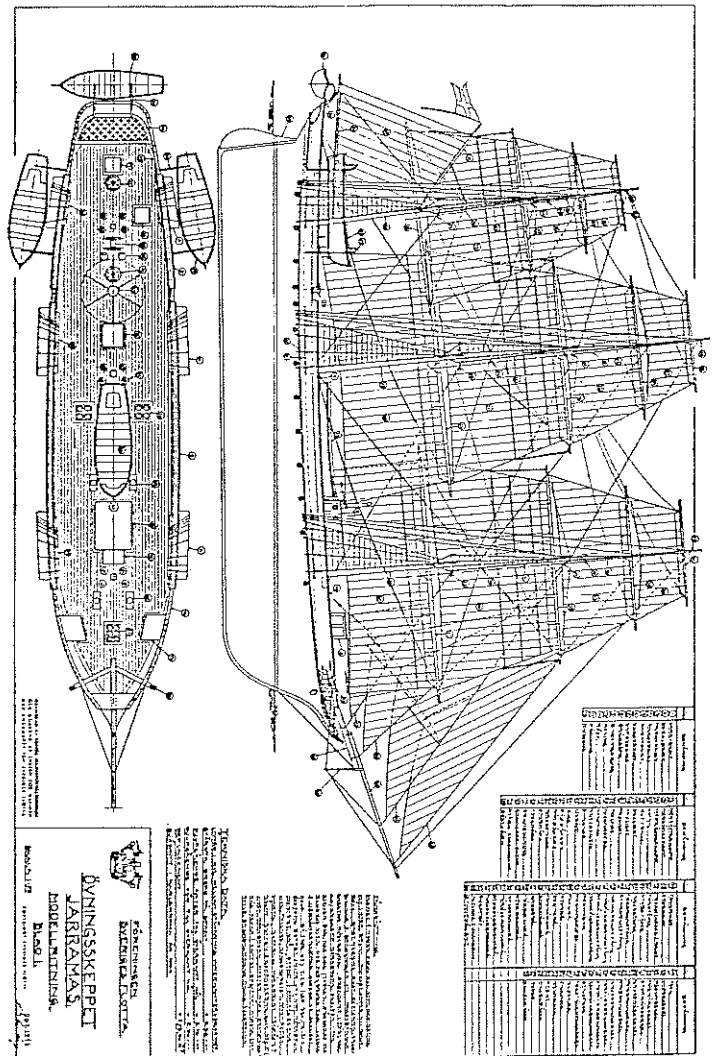
Nu skall den viktiga kontrollträden dras — den som skall fälla upp riggen när båten placerats inne i flaskan. Den dras genom och fästs vid bomspetsen, dras upp genom gaffelspetsen på stormasten (den akterliga masten) och genom toppen på stormasten och fokkmasten. Därefter dras den genom hogsprötets spets. Sätt nu på masterna på modellen, limma fast ledjärnen i sina hål på däck. Låt limmet torka och prova om masterna går lätt att fälla och resa. Justera tills så är fallet!

De två förliga kontrollträden som är fästade i fokkmasten dras nu — kontrollera åter att masterna går lätt att fälla. Vanten dras genom där för avsett hål i masterna. Obs! Vanten måste fästas i relingen; Se till att fästena ligger akter om resp. mast! Montera seglen. Toppsglen limmas med kanten direkt mot masten. Det-

samma gäller båda storseglen. Förseglen limmas fast vid respektive stag. Prova åter att riggen går lätt att fälla och att resa, genom att försiktigt dra i kontroll-träderna. Nu gör man "havet" i flaskan: Blanda vanlig modellera — en del blå med två delar grön — och rulla ut den i smala stänger som släpps ned i flaskan. Ställ flaskan i varmt vattenbad så plastlinan flyter ut. Vägor formas med en kraftig, böjd metalltråd. Låt flaskan svalna och för försiktigt in modellen med fälld rigg i flaskan och pressa ned den i plastlinan. Dra försiktigt i kontrollträden, håll därvid kvar den smala metallpinne som ni pressat ned modellen med så modellen inte åker upp. Om riggen därvid reser sig som planerat, så fäster man temporärt kontrollträden på utsidan av flaskan med en bit tape så riggen inte faller sig igen.

Därefter så limmar man försiktigt men eftertryckligt de punkter under hogsprötet där kontrollträden löper igenom. När denna sista limning fått torka riktigt ordentligt går man in i flaskan med en liten bit rakblad som monterats i änden på en smal pinne och skär bort kontrollträden från bogsprötets undersida. Återsår att korka flaskan, sigillera med lack och kanske göra en vacker knop runt flaskhalsen. Så är flaskskeppet färdigt.





Scale: 1/4 inch = 1 foot

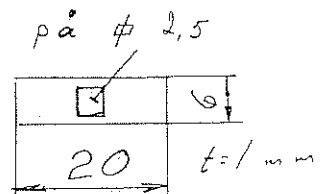
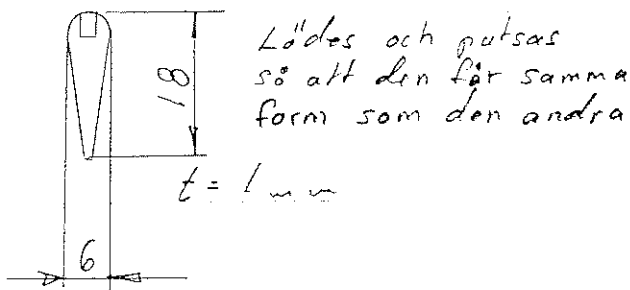
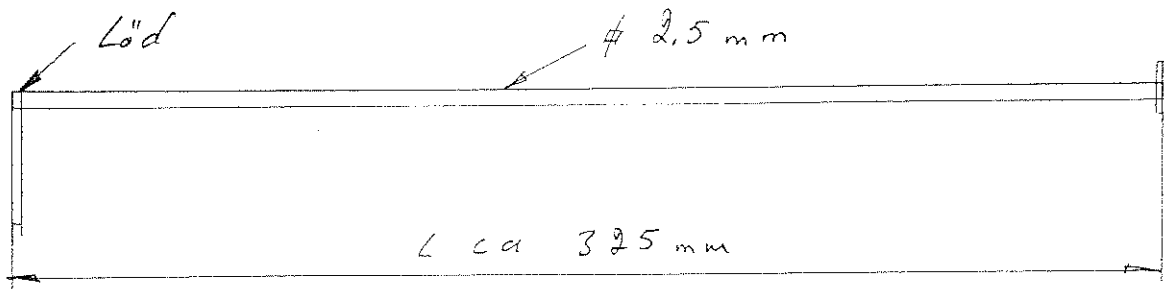
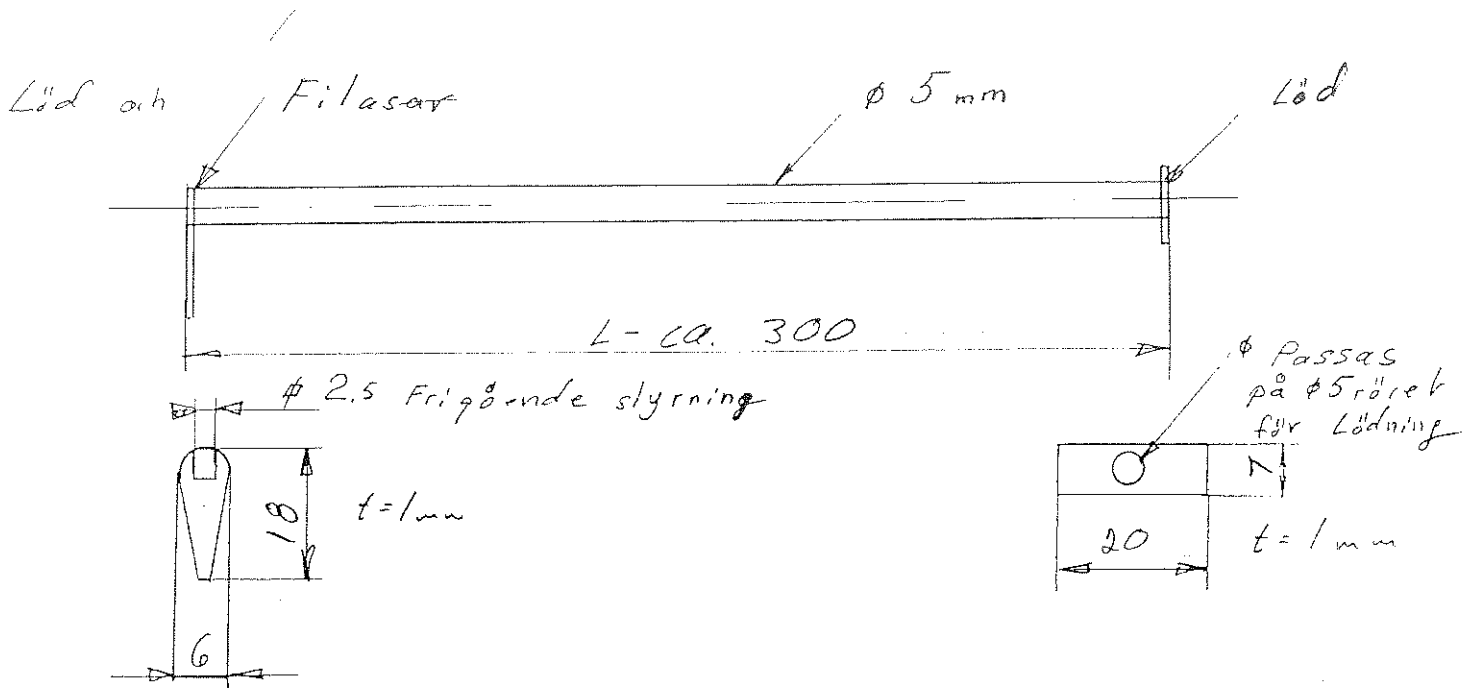
RIGGING		SAILS	
No.	Description	No.	Description
1	Mainmast	1	Main Mast
2	Mizzenmast	2	Mizzen Mast
3	Foremast	3	Fore Mast
4	Topmast	4	Top Mast
5	Topgallant Mast	5	Topgallant Mast
6	Mainmast	6	Main Mast
7	Mizzenmast	7	Mizzen Mast
8	Foremast	8	Fore Mast
9	Topmast	9	Top Mast
10	Topgallant Mast	10	Topgallant Mast

Technical Notes:
 This drawing is intended to show the general arrangement and details of the vessel's rigging and hull structure. It is not a construction drawing and should not be used for the construction of a vessel without the aid of a qualified naval architect.

SCHENCK & CO.
 ENGINEERS & ARCHITECTS
 100 BROADWAY
 NEW YORK, N. Y.
 1914

H 8 - 46

Grip fäng



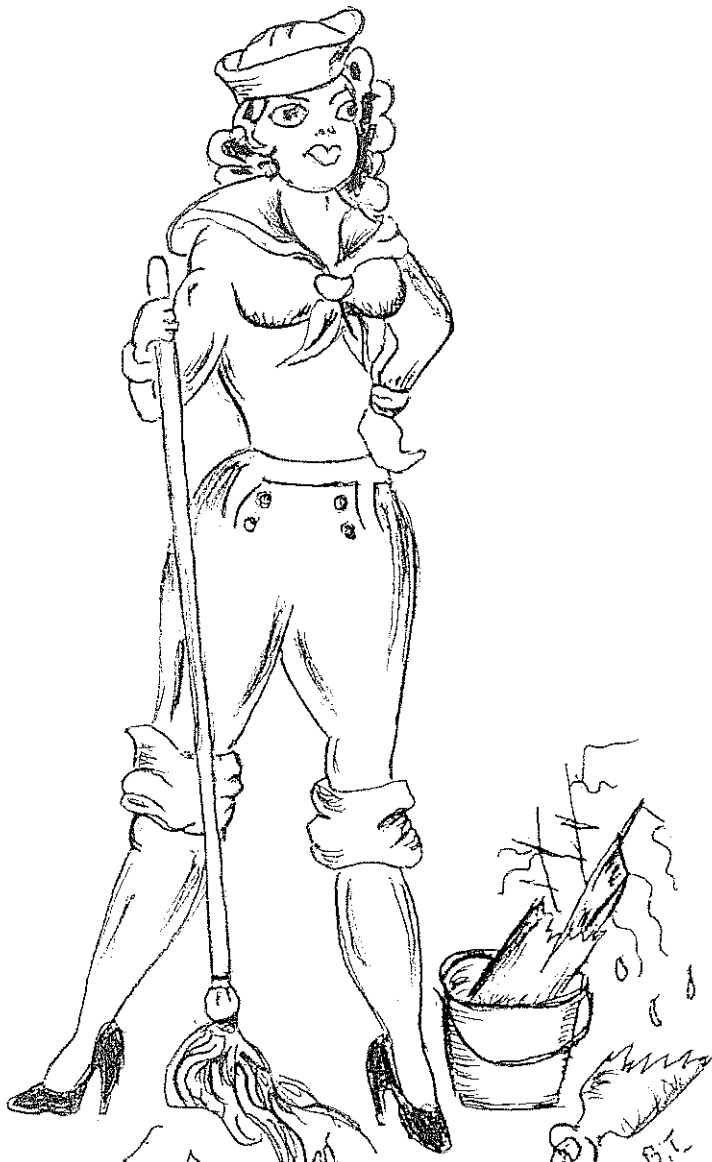
OBS Löd fast denna sist.

En fjäder från en kullpenna monteras innanför. Håll fast fjädern med en ståltråd när man löder den sista biten.

Ta det materialet som du hittar, mässing är lätt att arbeta i. Längden är bra i hel liter.

Lycka till

Lasse Röing



WASH TRIP