

Nr 1 år 2002, årgång 20

# FLASKPOSTEN



Nu äntligen skall ni få ett nytt nummer av vår tidning. Förra året kom det tyvärr inte ut något nummer. Detta berodde dels på bristande inspiration hos "redaktören", dels på knas på min dator och även på brist av material.

Nu har det emellertid influerat en hel del. Björn Thunberg har lämnat över en del gamla tidskrifter med artiklar om flaskskeppsbygge. Rolf Kling har sänt oss tvenne brev tillsammans med några skrifter och foton.

Kurserna på Sjöhistoriska fortsätter i vanlig ordning. Tyvärr är det inte så många nya, som kommer. Jag tror att det mest beror på att museet inte gör tillräckligt med propaganda för sina kurser. Jag och andra med mig har försökt att på flera sätt få dem att göra mer reklam, men det faller tydligen på pengar. Vi får väl dra vårt strå till stacken, d.v.s. försöka övertala våra vänner och andra till att börja på kurserna.

Några stycken av oss har suttit på "FINNGRUNDET" under sportlov och jullov och byggt och förevisat besökande i den ädla konsten att få in ett fartyg i en flaska. I år var SvD där och fotade och intervjuade Jojje i full aktion. Se foto på annan plats i tidningen.

Våra torsdagsträffar har varit välbesökta och har övergått från att vara en kaffe och ljugarkväll till att bli byggkväll. Jodå, det har ljugits en hel också och många frågor har besvarats och många problem har lösts. Göran Forss har ibland haft med sig någon flaska. Det är då man märker att man kanske skall öva lite till. En tröst i det sammanhanget är att Görans första flaskskepp, som han byggde på den första kursen, håller ungefär samma standard som våra första alster.

Jag och flera med mig tycker att föreningen har svällt ut med medlemmar spridda över Sverige och USA, så att vi kanske skall försöka få det att likna en "riktig" förening. Med stadgar osv. Jag har på eget bevåg totalt ihop ett förslag till stadgar. Era synpunkter, om något skall ändras, tas bort eller läggas till emottas tacksamt. Antingen per post eller muntligt, kanske till vårt första möte efter sommaren.

Till slut får vi väl önska varandra en varm och härlig sommar med många vackra tomglas.

## STADGAR

- § 1 Föreningens namn skall vara "Flaskskepparna"
- § 2 Föreningens syfte skall vara att under trevliga former träffas och bygga flaskskepp samt att diskutera även närliggande områden.
- § 3 Föreningen skall ha en styrelse bestående av ordförande, vice ordförande, sekreterare samt kassör. Val av styrelse skall ske vid årsmötet. *heda*
- § 4 Föreningsmedlem blir endast den, som kan visa upp ett egenhändigt byggt flaskskepp. För hedersmedlemmar gäller speciella regler.
- § 5 Styrelsen fattar enväldigt viktiga beslut såsom typ av kaffebröd, smörgåsar eller smörgåstårter till våra avslutningsmöten. Andra viktiga frågor avgörs på våra ordinarie föreningsmöten.
- § 6 Medlemsavgiften skall vara 50:- per år
- § 7 Medlemmar skall på alla sätt vidmakthålla samt sprida kunskapen om flaskskeppsbygge.
- § 8 Föreningsmöten skall äga rum den första torsdagen varje månad. Dock ej januari, juli och augusti månader. Årsmötet skall äga rum första torsdagen i december.
- § 9 Föreningsmedlem får icke undanhålla några hemligheter om flaskskeppsbygge utan skall istället låta alla få del i alla tips och råd.
- § 10 Föreningen skall ge ut tidningen "Flaskposten" om möjligt med 2 nummer/år. Alla medlemmar uppmanas lämna material till den tidningsansvarige för att möjliggöra utgivning av tidningen

**BARN & UNGDOM**

**Borttappade mammor och sjungande ben** av Baura Magnusdóttir. För barn 3-5 år. Teater Pero, Sveavägen 114, kl 09.30.

**Eldens barn.** En lustfylld skapelseberättelse från Västafrika framförs av Teater Bambino. Leksaksmuseet, Mariatorget 1C, kl 10.15, 11.15, 13 och 14.15.

**Astrid Lindgren-festival.** Emil och Griseknoen visas kl 12. Mer om oss barn i Bullerbyn visas kl 14. Bröderna Lejonhjärta visas kl 16. Filmhuset, Gärdet.

**Filmverkstad.** Barn och ungdomar mellan 7 och 17 får chansen att göra sina egna filmer Kulturhuset, Sergels Torg, kl 10-17 samt Utbildningsradions lokaler (för adressupplysning v g ring 08-784 42 61), kl 10-16.

**Nordiska museet.** Karda en tulle av ullen och tova en boll. Djurgårdsvägen 6-16, kl 12-15.

**Historiska museet.** Fornverkstad med tema samer. Arbeta i läder och metall, skjut med båge och kasta lasso, kl 13-16.

**Folk och rövare i Kamomilla Stad** framförs av Musikalteatern. Vasan, Vasagatan 19 kl 12.30. Info 08-651 58 58.

**Lilla syster Kanin.** Storebror skall passa lillasyster Kanin själv för första gången och mata henne och skydda henne från lurande faror. Dock

**SPORTLOVSTIPS | Museifartygen på Djurgården**



FOTO: GUNNAR LUNDMARK

På Museifartygen i Vasahamnen kan alla sportlovslediga gå ombord på isbrytaren Sankt Erik och fyrskippet Finngrundet, klättra upp i det elva meter höga fyrtornet och gå på jakt efter signalkanoner. Det finns även möjlighet att pröva på att sända amatörradio från Finngrundets radiohytt. Dessutom visar flaskskeppsbyggare upp sitt hantverk för alla intresserade. På bilden är det George Engström som visar familjerna Serander, Jansson och Kevin hur man bygger ett flaskskepp. Galärvarvet, Djurgården, öppet kl 12-17.

spelar gladjazz på Restaurang Louis, Söderhallarna, Medborgarplatsen kl 20.30-23.30.

**KLUBB**

**Aah-la-la.** Residentkväll med J Bigfoot, Jonkola, Märitz, Rick Gilinski DJ Energo och

och Tommy Hill spelar skivor. Sthlm Kök & Bar (F d Collage), Smålandsgatan 2, kl 21-03.

**SCEN**

**STAND UP**

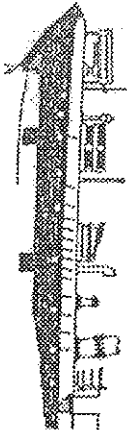
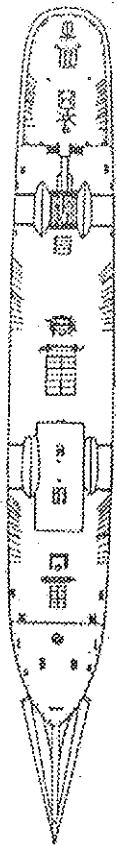
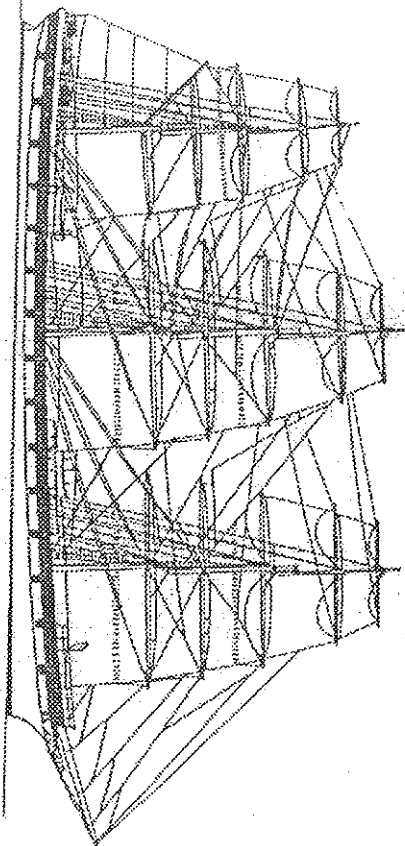
Comedy Bar

**Blås och knåda.** Rigmar Roxner ställer ut. Hornsgatan 26, öppet män-fre kl 11-18, lör kl 11-16, sön kl 12-16. Utställningen pågår t o m 6/3.

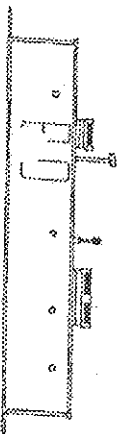
**Centrum För Fotografer** Anna Gerdén, "The Camera's Confronted" Österström 18 80.

SHIP WAVERREE

BY VIDAR LUND  
NORWAY.



Wind - K



The Waverree was built in Southampton in 1885 for R.W. Leyland & Co of Liverpool. She was built of iron.

She traded worldwide until 1910 when she, on her way to Chile loaded with coal, was seriously damaged off Cape Horn and had to run back to Montevideo in distress. There she was repaired and tried once more to beat the Cape Horn gales. But again she was badly wounded, her mainmast went over the side and deck was pierced. She managed to reach the Falkland Islands and safety.

This time she was considered too costly to repair. She was written off, and sold to serve as a coal storage hulk in Punte Arenas in Chile. And there she lay for 37 years.

Then in 1948 she was towed to Guanos Altes, supposedly for scrapping. But instead she was bought by an Argentinian business man who intended to use her as a sand barge. And as a sand barge she served for 20 years.

Then in 1968 she began a new life. She was acquired by the South Street Seaport Museum of New York, and later towed to the city to be restored and play the part of one of the "stars" of the harbour of the South Street Seaport Museum.

Today the hull is restored, and work is progressing with the rigging. The Waverree is one of the very few genuine Cape Horners still with us. Therefore she is particularly valuable to people of today - and of the future.

oooooooooooo

Length: 279 ft	Gross tonnage: 2170
Beam: 40 ft	Net " 2972
Depth: 24,4 ft	Sail area: 31,500 sq.ft
Draught: 20,1 ft loaded	

Colour scheme:

Hull: Grey with black and white "gunport pattern", white edge around the poop deck.

Boottopping: Red

Deck houses: White with green roof

Skylight, funnels: V finished black

Lowermasts, doublings, awnings: White

Upper spars: Brown

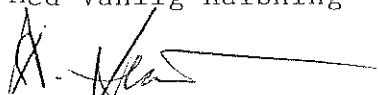
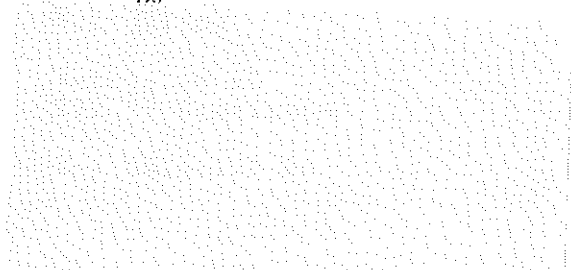
Simrishamn 25/03/2002

Hej Göran och Gösta !

På årsmötet av föreningen Jakten som hölls på Sjöfartsmuseet Hoppet söndagen den 24 mars tillhandahölls en nytryckt skrift som jag har det utomordentliga nöjet att få tillsända Er.

Den tunna skriften är formligen späckad med lättläst information och rönte stort intresse på årsmötet. Håll till godo!

Med Vänlig Hälsning

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. W. ...', with a long horizontal line extending to the right.

Simrishamn 21/03/2002

Hej Göran och Gösta !

Det låter kul att det är så många som bygger och träffas på sammankomsterna på Skeppsholmen. Det skapar ett visst tryck i det egna byggandet också att träffas regelbundet. Eftersom Gösta efterlyser materiel till tidningen skriver jag några rader från min kammare på Österlen. Från övre våningen på Vetegatan 26 har jag fri sikt över Östersjön och kan följa hur fiskeflottan stävar ut och in till Simrishamn i jakten på den fisk som står till buds. Mycket sill landas härnere. Strömmingen byter som bekant namn i Kalmarsund och blir sill. Sillen är en av huvudingredienserna på det skånska matbordet och vad vore det svenska smörgåsbordet utan sill. Den röks, steks och läggs in på en mängd olika sätt. En av inläggningarna, Brantevikssillen, kan varmt rekommenderas. Annars är nystekt sill med lök på mörkt bröd en delikatess som uppskattas av de flesta. Fiske och skepp hänger ihop det inser man snabbt efter besök på några fiskelägen längs den skånska kusten. I många kustbyar finns det alltid modeller av skepp i fönstren mot havet. I Brantevik finns ett fint sjöfartsmuseum ett minne från den tiden då över 300 segelfartyg var registrerade på Brantevik. Från början en assurancesförening blev så småningom grunden till museet Hoppet där man kan botanisera i det oändliga över den tid som varit och där unga pojkar mönstrade på för att segla ut i världen.

Fortfarande kan man på Brantevik. I juli år 2000 sjösattes HOPPET AV BRANTEVIK under stort jubel med mängder av folk på stränderna och pågen Adde Malmberg som konferencier. HOPPET som är en jakt är byggd med all den sakkunskap och skicklighet som bygdens folk kunnat uppbringa. Finansieringen sker till stor del via medlemsavgifter från föreningen Jakten som de flesta på bygden är medlemmar i. Arbetet med HOPPET har kunnat följas i SYDSVENSKAN genom varvsrapporter som delgetts läsekretsen av Gittan Jönsson som tecknat och Staffan Lindström som skrivit. Någon gång i sommar skall premiärturen gå av stapeln givetvis under stor uppmärksamhet av alla medlemmar i föreningen som med sina medlemsavgifter stöttat projektet. Staffan sade vid ett tillfälle att detta förmodligen nog var det enda projekt där man genom extra inbetalningar kunde köpa sig olika rang på de kommande seglatserna utan att ha behörig utbildning för detta. Stora summor har också donerats. Kung Gustav har donerat 25000:-

På en aktieträff inom aktiespararna som hölls på Gärsnäs Möbler blev vi väl förplägade och jag kunde vid den efterföljande genomgången av verkstaden erhålla en liten spillbit av det träslag som företaget gjort sig känt för världen över, nämligen bok. Häromdagen gjorde jag ett nytt besök och överlämnade lite kaffebröd som tack för de spillbitar som jag några dagar tidigare fått förse mig med. Nu kan jag bygga ett antal flaskskepp igen.

Vi är båda medlemmar i Österlens Amatörmålarförening. På sammankomsterna som vintertid är två gånger i veckan målar jag inte utan bygger istället på mina flaskskepp.

Till Påsk invaderas Österlen av alla konstintresserade som söker sig hit till den stora konstrundan då alla ateljeer har öppet stora som små och man kan få se och köpa mycket vacker konst.

I fjol ordnade Leif Lundin på Skillinge Skeppshandel en separatutställning om mig och mina flaskskepp. Henrik Karlsson på Ålands Sjöfartsmuseum hade

varit vänlig nog att tillsända mig några posters som vi kunde hänga runt min monter. Tillsammans med några tåg och block blev det mycket lyckat.

Även i år har jag flaskskepp stående hos Leif. Leif säljer mina skepp på kommission och under året brukar det bli några försäljningar. Jag brukar försöka skapa en miljö omkring mina skepp samtidigt som jag har folk ombord då jag inte gillar spökskepp.

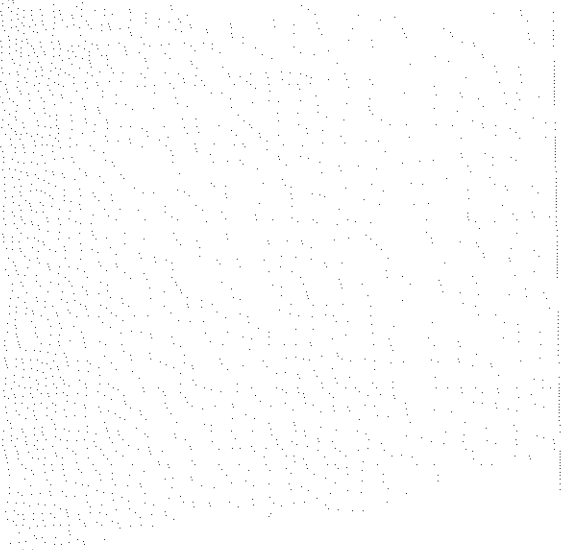
Eftersom jag för det mesta bygger i skala 1:1000 så blir gubbarna ombord mellan 1,5 - 2,0 mm stora så det är lite pilligt det hela. Speciellt nöjd är jag med min modell av JARRAMAS, en gång världens minsta fullriggare, där man på däck kan se ett antal skeppsgossar. Skeppsgossarna fick ju sin utbildning på JARRAMAS och utgjorde senare grunden till svenskt sjöbefäl. Idag ligger JARRAMAS i Karlskrona.

I pipelinen idag finns flera projekt. Såsom Nordenskiölds VEGA med vare hjälp Nordostpassagen upptäcktes med L. Pålander som fartygschef under åren 1878-1880. På grund av svåra isförhållanden tvingades man övervintra i Norra Ishavet. Leif kunde låna mig en bok skriven 1885 försedd med kartor och teckningar där man fick en bra inblick i de strapatser en sådan resa innebar.

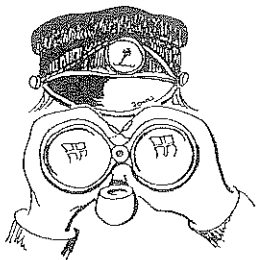
VIKING som ligger i Göteborg som fungerande restaurang och hotell har jag besökt flera gånger. VIKING tillhörde ju den åländska skeppsredaren Gustaf Eriksson som under en tid hade många stora seglare i sin ägo. Just VIKING byggd i flaska visande henne under fulla segel i Sundet med slottet Kronborg i bakgrunden har satt min fantasi i rörelse. Från Kronborg räknades under många år alla skepp som passerade genom Sundet.

Simrishamn har i dagarna fått ett nytt bevakningsfartyg KB 202. Fartyget är ett under av den senaste tekniken och behövs säkert som ett hjälpmedel i jakten på alla miljöbovar och fiskare ute i olovliga ärenden. I Bornholmsgattet passerar årligen ca 32000 fartyg.

Ja det var väl det hela för denna gång. Översänder en bild från utställningen förra året samt ett inhandlat ex av tidningen BOGSVALL. Ha det bra Hälsa alla !







I november 1919 utlyser *Cimbrishamnsbladet* en pristävlan om de bästa skepparhistorierna.

Avsikten är att "kunna rädda något av den berättelse- och äventyrsskatt, som ännu ligger över på sjöfolkets läppar ute på vår kust." Pristävlan gick ganska trögt, "ty sjöfolk äro nu en gång inte så värst skrivande av sig." Resultatet i pristävlan publiceras i *julnumret 1920* och fortsätter under 1921.

"De utan jämförelse bästa skepparhistorierna ha lämnats av skeppare Måns Persson i Skillinge. Det är fart och gott humör i hans historier." Han har med glans vunnit första priset, som är 15 kr.

#### Skepparhistorier.

Berättade för *Cimbrishamns-Bladet* av skeppare Måns Persson, Skillinge.

#### Rökhatten

Det första äventyret jag var ute för, är med en fullriggare, som hete Setersburg från Norge.

Vi gick ifrån Antwerpen till Newyork. När vi kom in vid kajen kom en fin herre ombord och presenterade sig som skeppshandlare. Vi hade en stor rökhatt på halvdaeket av röd koppar, mycket fin. Så säger skeppshandlaren till kaptenen: "Det är bäst kapten tar bort den fina rökhatten, för där kan komma luffare och knipan, jag ska visa kapten hur det går till." Så tog han rökhatten och lade den på axeln och gick i land. Vips var han runt ett hörn och vi stodo och tittade, om han skulle komma tillbaka. Men han kom aldrig tillbaka med rökhatten, och vi sågo aldrig honom mer. Det var en luffare.

#### Flickan som var förklädd karl

Jag hade även lyckan den gången att bli bekant med en

fabriksflicka, mycket vacker. Hon var tyska. Hon friade själv till mig. Jag gick i sällskap med henne flera kvällar. Så en lördagskväll kom jag iland med 15 dollar och mötte så min kära, men hon var ledsen för pappan var borta, hon skulle haft pengar av honom.

"Å, jag har pengar" sa jag.

"Hur mycket har du?"

"15 dollar, och det är ju allti något."

Så gick vi på kaffé och drack kaffe, men hon var försiktig, så vi gjorde inte gång på pengarna. Vi gick så till parken, och så sa hon:

"Jag har ett litet rum, som jag hyrt, dit gå vi."

"Ja, det gör vi."

Och det bar långt ut i Newyork. Tiden var lång för mig, jag väntade var minut att vi skulle komma fram.

Vi kom också in i en mörk gata, in i ett rum. Där låste hon, tände och begynte kläda av sig. Först håret, sen bröstet, sen kläderna.

Det var en karl. Så tog karlen fram en revolver, och sa:

"Hit med börsen! Kläd av dig!"

"Nej!"

"Jaså, du vill inte."

Så hörde jag andra innanför, och jag klädde av mig. Så tog han två skjortor, en väst, strumpor och skor ifrån mig. Så öppnade han dörren och så fick jag en spark ut. Så gick jag ombord, barfotad - cirka en halv mil.

Det var amerikansk kärlek.

#### Rymningen

Om natten rymde 10 man, men dem tog polisen och sände dem ombord igen och sa:

"Stäng in dem i fartygets rum, så sätter vi vakt från poliskon-toret på fartyget."

Om morgonen, när jag kom upp på däck - jag var kock ombord - stod polisen surrad vid riggen, och folket var iland.

Nu blev där gille. Vakten sade att folket farit med våld på honom.

Det var lögn. Han stod nära relingen, när han höll vakt och sov. Då kom runnaren, som hade lockat folket iland första gången. Runnaren gick bort och höll en näsduk med sömn-

pulver under näsan på vakten. Sedan tog han geväret från vakten och hissade det upp på stortoppen, öppnade för folket i rummet och tog dem iland.

Till slut vaknade vakten och såg sin bössa på stortoppen, men han kunde inte gå dit upp.

Så får han en god vän att binda armar och ben på sig. Men det stod folk i land och såg på, när han lät binda sig, och dessa berättade historien i tidningarna.

#### Pingvinen på backen

Jag mönstrade en gång på en engelsman, som gick till västkusten av Sydamerika, till en plats som heter Kaleå och därifrån till en plats som heter Pableådeapika. På utresan, när vi kom till Kap Horn fick vi storm. En natt hörde vi ett farligt jämmer under backen för ut. Jag har hört käringar jämra sig, men inte dess like. Kaptenen var en gammal sjöbuss. Han visste nog vad det var.

Han sade:

"Det sker något galet."

Alla gjorde sig klara att storma backen. Jag trodde att det var havsfrun, för henne har jag sett en gång nere vid Afrika. När vi kom under backen med lyktor och handspakar, så var det en liten pingvin (halv fisk och halv fågel), som hade kommit in med en sjö.

Dagen efter fick vi en fisk på 125 famnars djupt vatten. Den var rent flat, cirka 1 1/2 kvarter bred, 2 tum tjock och 10 meter lång och hade ett stort huvud, tänder cirka 1 tum långa och var rent vit till färgen.

När vi kom till England fick kapten 50 pund för djuret, ty ingen sådan fisk var funnen. När vi kom till Pableådeapika låg där många fartyg. Där dog kaptenens fru, en liten människas. Kapten visste inte bättre än han klädde av henne, slog botten av en stor tunna, och satte liket ner i den. Fyllde sedan tunnan med salt och satte botten i igen. Och där låg hon, tills vi kom till England. Så tog han upp henne, och hon låg lika frisk. Sen begrov han henne i England.

#### Jag rymmer i Kina

Så kom vi till Kina. Det var i ett amerikanskt fartyg. Där rymde 15 man, och vi var 10 man kvar. Var enda kväll, när vi hade ätit, blev vi inlåsta i skansen.

När vi var nära loss beslöto vi att rymma, en italienare och jag. Italienaren kunde simma, men inte jag. Vi låg på redde. Där låg en stor kinadonk, som lastade kol från oss. Jag kröp ner under bogsprötet i djonken. När djonken lättade och kom in till andra landet hoppade jag i vattnet. Hade där varit djupt hade jag ju sjunkit, då jag inte kunde simma. Men vattnet gick inte längre än till armarna, men ju längre jag kom in desto djupare blev det. Lyckligtvis kom italienaren simmande med en kajsäck efter sig och hjälpte mig iland.

Vi gick 14 dagar och levde på sötpotatis och ris. Vi kom in till kinagummorna och fick lite kokt ris och så en spark ut. Därför likar jag aldrig kinafolk. När vi lämnade platsen tog vi med oss ett lårben av en kvinna. Kinsema förvara nämligen de dödas ben i lerkrukor, männens för sig och kvinnornas för sig. Då vi bodde bland kinesgravarna, tyckte vi att vi borde ha något som minne.

Så mönstrade vi på en tysk till Hamburg. Han talte om att han blev rövad på sjön i Kina lite förr än vi kom ombord. Samma tid blev en svensk bark rövad. Kineserna låste folket ner i rummet. Skuru huvuden av kapten och hans fru och spikade upp dem på kajutdörren.

När vi kom till sjös fick vi en svår storm. Kaptenen kom fram och frågade om vi hade något ombord av kines.

"Ja, sa italienaren, jag har ett lårben."

"Kasta det över bord, annars äro vi olyckliga." Men han behöll benet.

Kl 12 kom en sjö över och tog den ene båten. Då blev italienaren rädd och kastade benet överbord. Och kl 2 hade vi det finaste väder vi kunde önska och resan gick bra.

Skillinge Sjöfartsminnesförening / Sture Mattsson  
Teckning John E. Persson

# Stark magsyra

Det blåste hård ostan. Ingen fiskerbåt kunde gå ut. De lediga fiskarna och hemmavarande skeppare hade tagit sig ner till hamnen. Som vanligt satt "gubbarna" samlade på "Borsen", en träbänk i lä av slipen. Diskussionens vågor gick höga.

Plötsligt tystnade alla.

Gamle kapten Brantberg, en av byns få "redia" djupvattnsbefälhavare, närmade sig platsen med bottenrevad vegamössa. När han kom fram flyttade östersjöskepparna ihop sig och lämnade utan ett ord plats på "brädan". En respektfull tystnad lägrade sig över församlingen. Endast det stigande och fallande dånet från Östersjöns stormiga möte med norra piren hördes.

Till slut bröts tystnaden av Ola Jynsson, som i sin ungdom seglat quartermaster i amerikanska lumber-skönare:

- Nu skulle en hatt en bier, sa han och harklade sig. När ja va i San Fransisco sist kosta en bier bara 10 cent.

- Men så tillkommer resan förstas, tillade han eftertänksamt.

Kapten Brantberg tittade allvarligt på honom och sa:

- De e ente bra förr magsyran me för myed öl. Å de e minsjäl ente bra med sur mage, de har jag sett många exempel på.

Efter en lång paus fortsatte han:

- Vi lå en sommar i stiltje me barken Anna-Johanna halvvägs över Atlanten på 35 grader nord. Vi va på väg till Pensacola i Florida och de gick da etter da, vicka etter vicka och vi gjorde ente mer än 25-30 mil på hela dygnet. De va ett evardelit slinger på skudan och riggen höll te slut på å slackas loss.

Men de som va mest irriterande va en haj som hela tiden hålls i lä ve häcken. De va en glupsk jäkel. Så fort kocken slängde nåt överbord så gjorde hajen ett kast och svalde de helt. Allting åt den. När lättmatros Nilssons skärmamysa blåste utsidan ble den hajmat. Och när jungman Pittersson tappa sin märlspik från storbramrån började hajen gapa innan spiken va halvvägs. Redan första dan förlora vi släploggen, lina me propeller och hela millevitten försvann i

ett nafs.

Första darna hållts pågarna me å kasta allt möjligt till hajen, både ätbart och annat. Bara för å få se den ta sina skutt ur vannet. Men jag stoppa dom snart för jag ble rent narvös av å alltid ha den där besten i närheten. Snart våga jag knapp skicka opp nån i riggen ens mitt på dan. Hadde han trillat i sjön hade de vatt ajöss me honom ögonaböj.

Kocken fick hålla opp me o slänga skiten från byssan utsidan. I stället samla han de i en tunna för om skanshuset. Snart stank de rent förbannat om hela skutan. Men hajen va kvar! Jag trodde den skulle tröttna och ge sig av. Men de va en envis sate! När de ljusna på morronen och man titta över brägån, va han där. Och de sista man såg innan solen slockna så va de hajskrället.

Till slut sa jag till pågarna: - Den förste som får dö på hajen ger jag tie dollar när vi kommer till Amerika.

Då ble de min själ fart på alle man. De bocka till krokare och splitsade vajertafsar så det stod härliga till. De beta krokarna me häskret fläsk och andra starkt doftande godsaker. Timmerman påstod sej ha ett specialbete som innehöll Generalsnus. Men inte fasicken fastna hajen. Den svalde allt men va så stark att varena krok, åsso en smidd, blev rak som ett adventsljus.

De här fiskarfångtet pågick i flera dar. Den ende som bara sto o glodde va kocken. Han va en av di mögiaste människor jag sett. Han va bara ren opp till handlederna när han diskat. Hans förklä var sotsvart och jag tror inte han bytte kalsonger mer än till jul, å då kunde han ställa dom uppåt skottet sista halvåret, när han gick å la sej.

Men allt fler av pågarna gav opp. Då kom kocken till mej och fråga om de tio dollarerna gällde honom också.

-Javisst, sa ja. Men tror du att du har bättre mojänger än di andra?

Hur som helst så försvann kocken in i byssan o ble borte rätt länge. Han stängde halvdörrarna så ingen kunde se va han hade för aggremaner för sig. Plötsligt slogs dörrarna

opp och kocken kom ut. Han hade ett oformligt grått paket i famnen som verkade väga en hel del. Kockaskrället sprang fram till lå brädgång och där slängde han paketet överbord. Naturligtvis kom hajen som en raket och paketet va borta från havsytan innan vi hann se hur det gick till. Först sto fisken en bra stunn helt stilla på ytan som om den bara lå å fundera. Men sen ble den liksom heltosed. Den hoppade o for o krumbukta sej som en cirkushäst. Den gjorde flera höga kast och till slut satte den en sjuttsingens fart rätt över brägån och landa på däck!

Vips va kocken framme ve fisken. Han hade sin skarpaste förskärare i högsta hugg och stack odjuret i nacken flera gånger. Hajen gjorde ett par slag me sjärten och vi hörde en sista suck ifrån den och sen va den stilla.

Då vi hissat opp odjuret i storran och sprätta opp magen på den hitta vi alla de svårsmälta grejorna vi blitt å me. Bland annat märlspiken och loggarotorn. Dessutom lå där en massa rött pulver som vi inte kunde klura ut va de va. Och nåt tygaktigt me en obestämd ljusgrå nyans.

Såsmåningom fick jag ur kockaskarvern hur han gjort. Han hade värmt ett par tegelstenar glödgheta på byssespisen. Sen hade han tatt å sej kalsongerna och lindat in teglet i dom. När hajen svalde paketet hade tydligen dieten vatt för varm och han kunne ente ble fri den. De vet man ju själv hur de känns om man sväljer soppa som e brännhett.

Teglet hade lösts opp te pulver i hajens mage. Så stark magsyra hade den. Men kockens impregnerade kalsonger hade inte ens den klarat av. De va bara lite ljusare än förr och i skick så han kunde dra på sej dom igen!

NÄR HAJEN VAR VÄCK fick vi en kraftig nordostan och gjorde nästan 300 mil på dygnet. Vi va i Pensacola på en vecka.

En kväll hade jag bjudit ombord mäklaren, avlastaren, hamnkaptenen och några till. När vi ätit satt vi tysta i salongen med varsin grogg.

Jag kände att jag på nått sätt måste underhålla mina gäster och få upp stämningen.

Nu hade jag en timmerman som va lite å en trollkonstnär. Jag bad stuerten hämta trägubben och satte honom in i situationen. Jodå, han hämtade sina mojänger och satte igång med lite kortkonster. Fast amerikanarna e ju rätt bortskämda med Ringling Brothers, Las Vegas o sånt där. Dom såg inte särskilt roade ut o applådera inte ens.

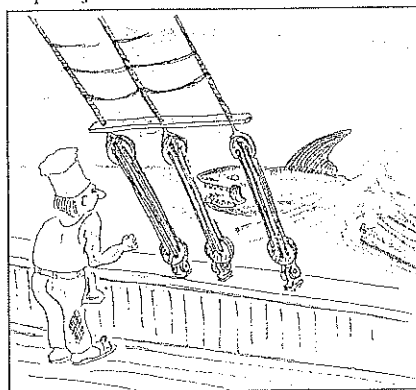
Då fråga timmerman om nån av herrarna våga riskera en gulddollar. Ja han sa de på engelska förstås, annars hade dom ju inte begripit en bokstav!

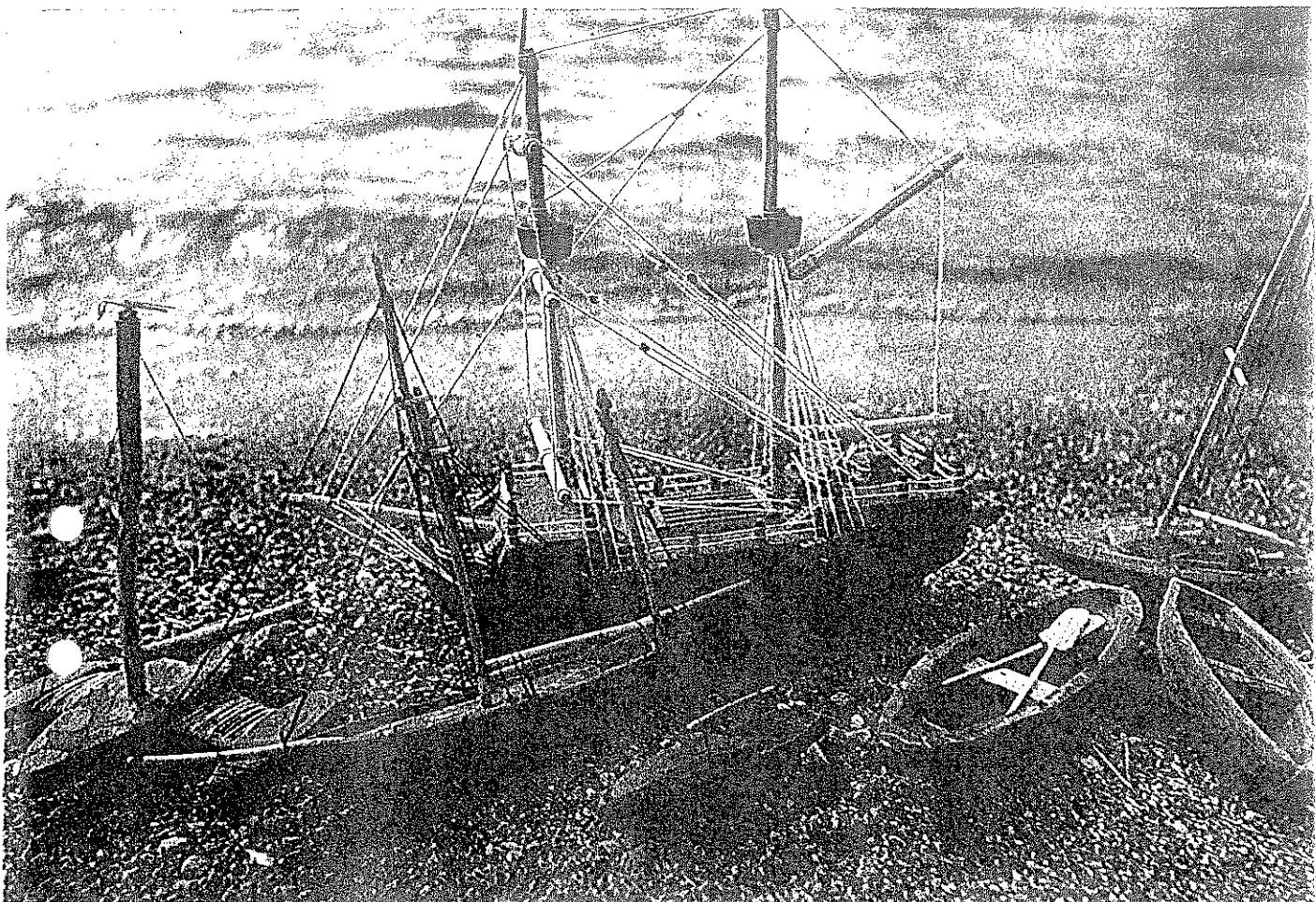
Gubbarna titta på varandra. Di va ju rätt rangerade allihop, fast snåla som rikt folk oftast e. Till slut hala mäklaren litta besvärat fram en gullpeng. Vår träsme va ryslet fingerfärdig. Han trolla bort pengan och sen tog han fram den ur näsan på hamnkaptenen, eller ur örat på water klerken. Ett tag fick han de minsjäl å se ut som om han hade tre gullpengar saantidigt. Stämningen i salongen ble mycke högre, om de nu va för groggen eller uppvisningen. Men så råka timmerman i sin iver å svälja gullpengen. Den var helt enkelt puts väck! Å han ble så aliterad så till slut fick vi ta honom till hospitalet. Och där fick di magpumpa honom. Men hur di pumpa o pumpa så fick di bara opp tie cent!

Mannen hade alltsåledes kungsvatten istället för magsyra.

- Men så va han åsse ryslet gla i bier, avrundade kapten Brantberg

John E Persson





▲ Här är en liten del av flottan före sjösättningen. Men, i ärlighetens namn ska väl sägas att de flesta av båtarna klarade sjön dåligt...

## Barkbåtstävlingen avgjord:

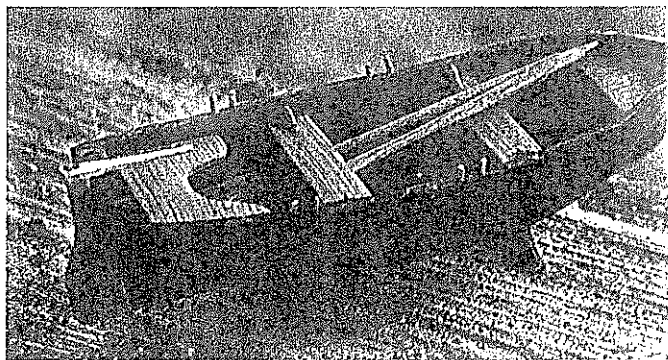
# Alla borde få pris!

**Fantastiskt! Barkbåtsjuryn var mäktat imponerad av alla bidrag. Här kom skepp och skutor, jollar, roddbåtar och en hel småbåtshamn. Att det fanns så många skickliga och fantasifulla barkbåtsbyggare kunde vi inte annat!**

Av Birgitta Gärdin Foto: Bengt Wanselius

■ Vilket hantverk! Vilken energi och vilken uppfinningsrikedom! Vi på Båtnyttis redaktion blev mer och mer imponerade vartefter sommaren gick och bidragen till vår barkbåtstävling "strömmade" in. Många tävlingsdeltagare har själva varit här med sina bidrag, och det är vi glada för (det är ju faktiskt roligt att

träffas). Men de flesta bidragen kom per post, och tyvärr har några av de bräckliga båtarna fått en del skavanker i transporten. Men, vi har reparerat vant och master, satt på roder och limmat bord efter bästa förmåga — och eventuella transportsador har inte påverkat juryns omdöme. Snarare tvärtom, i så fall.



Ett av de vackraste bidragen kom från Jesper Freiberg, Linköping.

Just för att vi tvingades försöka sätta ihop en del små detaljer som glidit på sned förstod vi verkligen vidden av tävlingsdeltagarnas skicklighet!

### Unga och gamla

Äldste deltagaren — ja, det vet vi inte vem det är — men däremot kan vi berätta att Henrik Johansson, som sänt in en fin tvåmanskant, med roddare och allt bara är tio år. Man kan tänka att han har båtar i blodet, för han bor vid Nötesunds Varv! Förvånansvärt många av bidragen har för övrigt kommit från unga tävlanden. Det kom till exempel en hel småbåtshamn från Mats Lindberg, 13 år. Han har hållit på i flera år och gjort barkbåtar och till Båtnyttis tävling har han satt samman några av dem till en småbåtshamn.

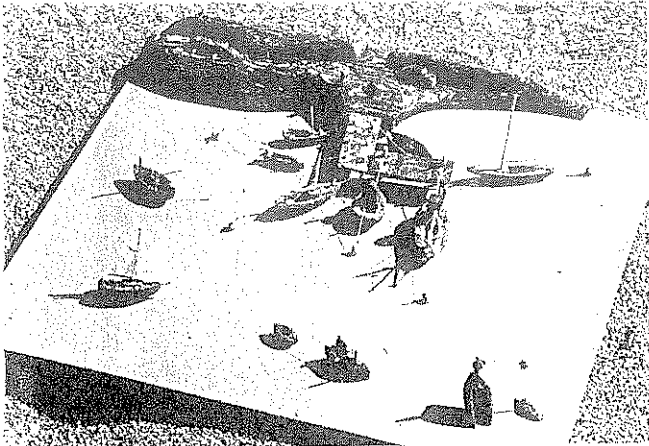
Med parkeringsplats och postlåtland, med fin brygga och till med en stackare som gått på gru-

Men faktiskt fick vi bara ett drag från spinsidan! 16-åriga Maria Brages segelbåt med nävers (du ser den längst bort till höger) var skickligt skuren. Så sätt knä i barken, tjejer!

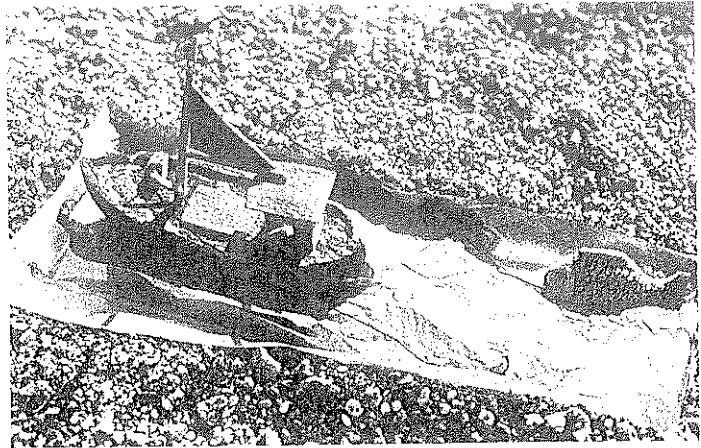
### Så ska den göras

Hans Lundin sände in en vackert enkel båt med en lång mäsflöj som mastsegel. Och med brev kom ett brev, som vi ska citera del ur.

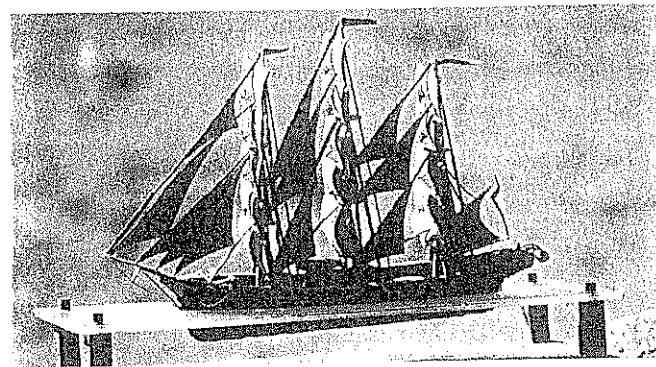
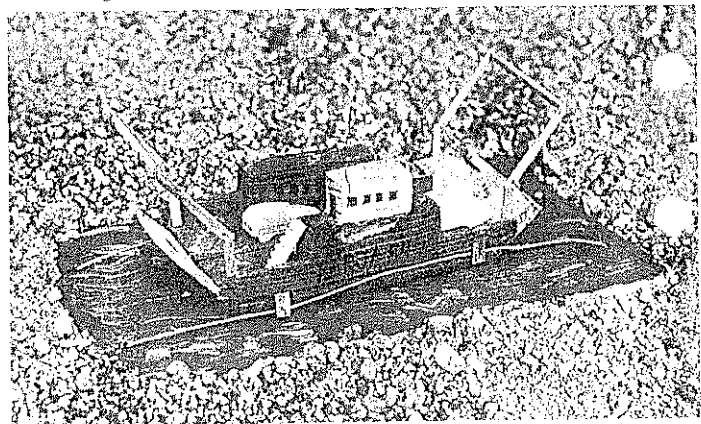
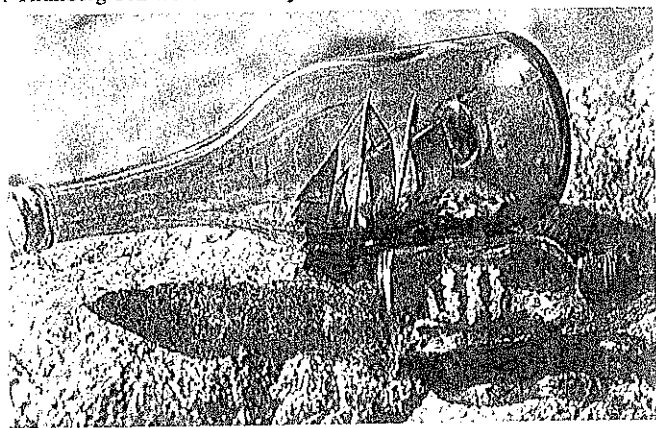
"Två krav skall ställas på barkbåt. Den ska segla och den ska göras av det som finns på stranden. Bark som spolats upp på stranden



ige Mats Lindbergs småbåtshamn, där ingenting tycks saknas.  
Thunberg och Torsten Hökby vet hur båtar kommer in i flaskor.



Här är fiskebåten på väg in, med både fisk och matsedel på släp.  
Johan Tengström har förutom fiskebåten gjort färjan på väg till ön.

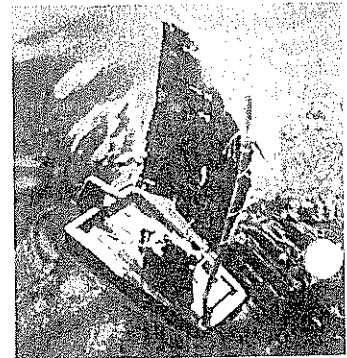


in Friberg använde sig endast av verktygen morakniv och pincett!

#### PRISTAGARE

Förstapriserna — utan inbördes rangordning — går till: Mats Lindberg, Danderyd; Jesper Freiberg, Linköping; Mats Jerrennau, Skoghäll; Maria Brage, Söndbyberg; Björn Thunberg, Skärholmen; Tom Haraldsson, Tingsryd; Johan Tengström, Skövde; Göran Friberg, Hudiksvall; Kurt Rosander, Örnsköldsvik och Mikael Ringberg, Fårsta.

Hederspriser går till: Daniel Reich, Huddinge; Henrik Johansson, Henån; Göran Haraldsson, Tingsryd; Magnus Hedberg, Trelleborg; Arne Kyrklund, Borgå; Hans Lundin, Skärholmen; Clas Asp, Blomstermåla och Magnus Alke på Frösön. Om Torsten Hökby meddelar adress kommer även pris till honom. Och ägaren till trimaranen, som syns längst till vänster på stora bilden har också pris att hämta om vi får namn och adress!



En otroligt välgjord Optimist!

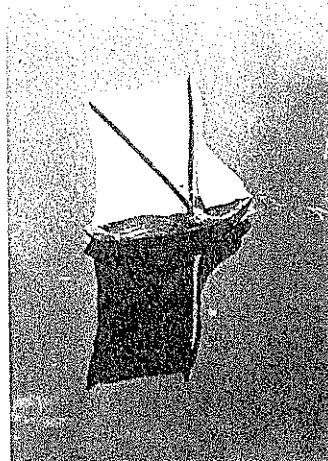
essutom bättre än bark från en, därför att den är mjukare har färre sprickor och larvanspår. En måsfläder är en utomordning mast och segel i ett. Den tål en, kan anpassas i storlek och hållbar. Genom att ha ett enkelt ylvoder kan båten fås att kryschlänsa. Om rodet står rakt, i driktningen, går båten vanligtvis upp i vind. Den båt jag skickat jord i skala efter en bild av en i 1:41 (uppfifrån) som visats i Båt-

båtarna... Hans Lundin: "En barkbåt har ingen köl och måste därför göras bred med ett litet undervattensskrov. En båt med för stort undervattensskrov blir instabil p g a den stora flytkraften i en tjock barkbit. Förskeppet måste dock ges tillräckligt med flytkraft för att stå emot vindpressen på seglet."

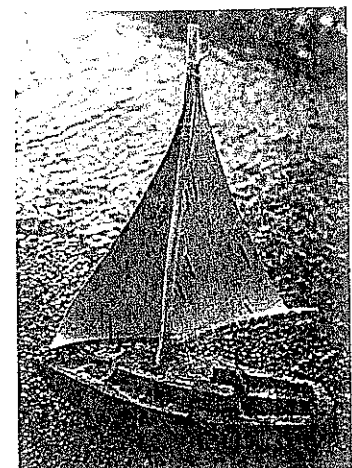
#### Priser

Vi tackar alla deltagare i tävlingen! Pristagarlistan ser du här ovan. Förstapriserna — verktyg och garn — och hederspriserna — stuvningsnät — kommer per post.

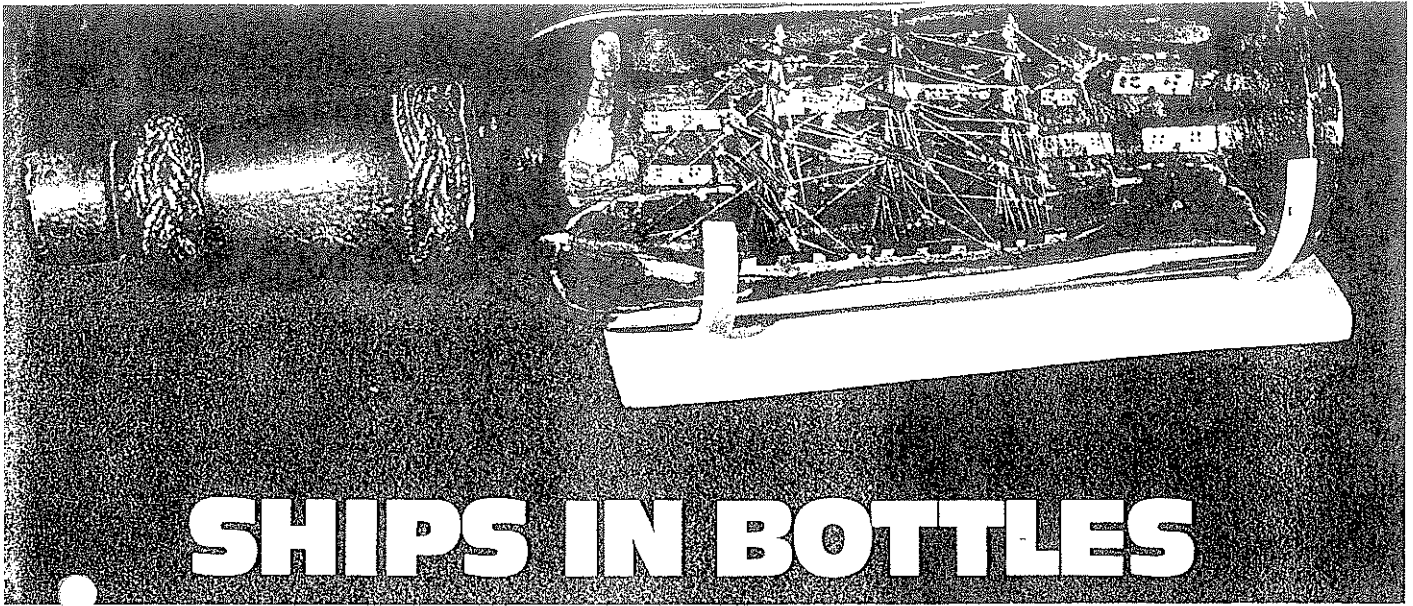
Och så hoppas vi att alla har haft roligt vid tävlandet, och att de många bidragen till tävlingen inte enbart berott på den regniga sommaren!



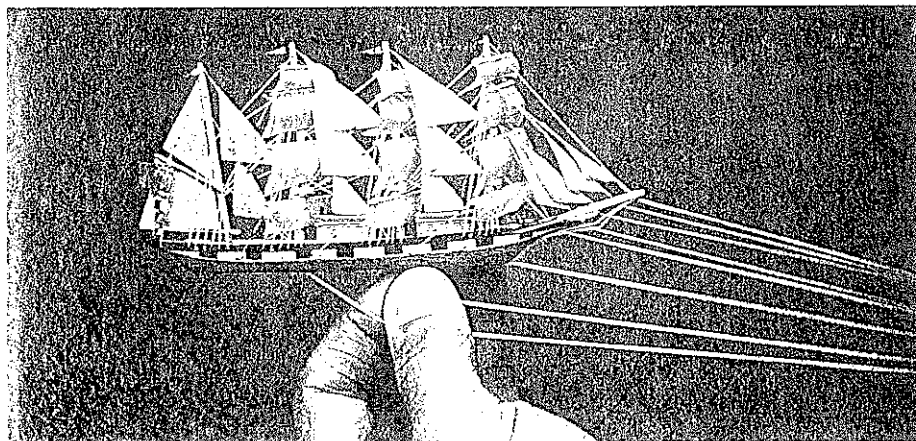
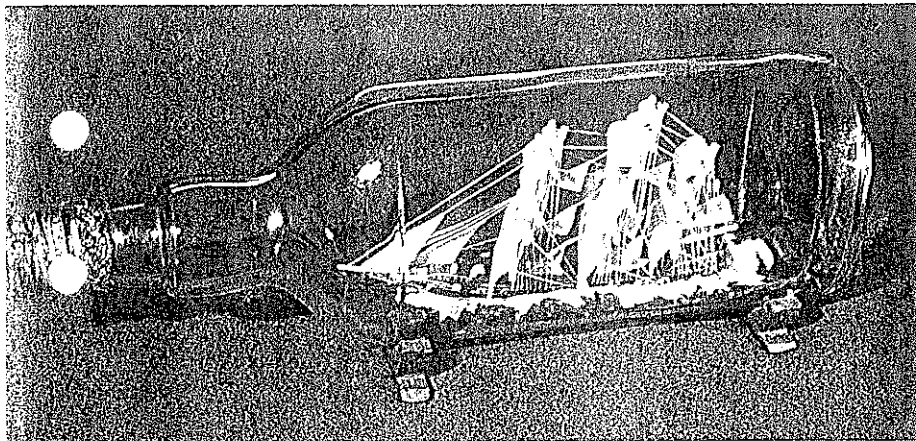
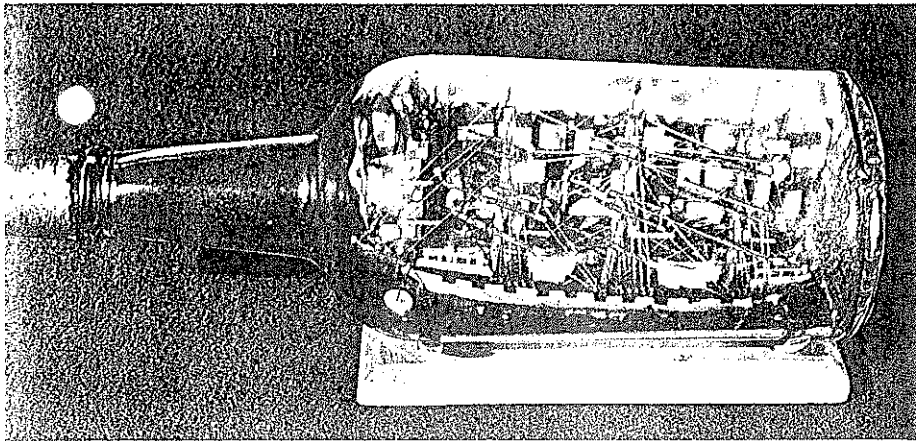
Den lilla Blekingsekan med sitt tygsegel hade vissa svårigheter att segla, men vacker var hon.



Enda bidraget från en flicka! Maria Brage har gjort en båt med mycket vackra näversegel.



# SHIPS IN BOTTLES



OF THE MANY and varied arts of the seafarer, none has attracted more attention than the art of putting ship models in bottles. Wood-carving, chest-making, furniture-making, embroidery and scrimshaw—the delicate and tricky art of carving and decorating whale teeth, whalebone, ivory or walrus tusks—are largely unknown outside marine and collecting circles; but ships in bottles continue to arouse unending public interest and have now become firmly entrenched in the ranks of landlubbers' hobbies and in the profits of the tourist business.

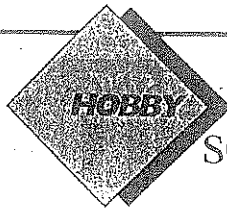
As a folk art, it began as one of several occupations for seamen faced with the tedium and restriction of long sailing voyages. Such journeys could be protracted even on the fleetest of all sailing ships, the world-famous clippers. These magnificent vessels, which could race along at up to 18 knots and clipped days or hours off existing records from the mid-19th century onwards, were remarkably fast by the standards of the time.

However, speed in this context was relative. It still took *Cutty Sark* 70 days to make one of her fastest passages from Sydney to England. Another famous clipper, *Nightingale*, reached London from Shanghai in 91 days, and *Sea Witch* took 81 days to sail from Canton to New York.

Despite the undoubted lustre of such records, sailors on board the clippers still needed some activity to pass the spare time afforded them between bouts of hectic hard work by periods of better weather and fair winds. The need was even greater, of course, on slower ships whose voyages were necessarily longer.

Another factor was the practice of carrying an excess number of men in order to account for wastage through illness, accident, desertions in port or the casualties that inevitably resulted from bad diet, slum-like living conditions and vicious brawls. Those who managed to survive such hazards for long enough could, and did, find themselves with time on their hands. Since few seamen could read well, if at all, the activity they chose was usually some kind of handicraft.

Often, that craft was not intended to be just a hobby. Seamen of the 19th century always needed extra money. Their wages were disgracefully low, and after a drinking



Här är skeppsbyggarna som klarar flaskhalsen

# "Det kan vara svårt att sova natten före sjösättningen"

Förr i tiden var det en hobby för sjömän. Numera bygger även landkrabbor flaskskepp. Björn Thunberg, f.d. sjöman, lär en gång i veckan ut konsten att bygga in stora skepp i små flaskor. En petig men verkligt avstressande hobby.

Att bygga flaskskepp en utrotningsskadad hobby. Men det finns hopp att den överlever. Varje tisdagskväll träffas ett tiotal entusiaster i Mastrummet på Sjöhistoriska museet i Stockholm. Här får de lära sig grunderna i denna ganska ovanliga hobby som enkelt uttryckt går ut på att få in ett så stort skepp som möjligt i en så liten flaska som möjligt.

Konsten att bygga flaskskepp är flera hundra år gammal. Kanske upplämnas den av sjömän som ville fördriva tiden på långturer. Numera går fartygen snabbare och frivakten tillbringas ofta framför videoapparaten. Men trots allt är det ombord på fartyg som konsten att bygga in skepp i flaskor drivits till sin fulländning. Björn Thunberg som leder kursen på Sjöhistoriska museet lärde sig själv grunderna ombord på ett fartyg. Nu har han gått i land och ägnar tisdagskvällarna åt att lära landkrabbor bygga flaskskepp.

För den som vill lära sig på egen hand finns det visserligen handböcker i konsten att bygga flaskskepp, men hur gör man när problemen dyker upp. Hur ska



Disse Svalberg går första terminen och håller på med en tvåmastad skonare. Hon får hjälp av kursledaren Björn Thunberg (t.v.).

trädarna dras? Hur ska masterna fällas?

Då är det bra att ha en expert till hands för att få tips.

## Två mastade skonare

Bisse Svalberg, till vardags inspicient på Sveriges Radio, är enda kvinnan på den kurs som pågår i vår. Men hon har en sak gemensam med flesta av sina "kursare". Hon har seglat mycket och kan en hel del om båtar. Det är en stor hjälp i den här hobbyn.

Att bygga flaskskepp är en utmärkt sysselsättning om man vill koppla av ordentligt. Här kan man inte stressa, då gör man bara fel.

Som alla nybörjare på kursen bygger Bisse en tvåmastad skonare

som hon så småningom ska placera i en mineralvattenflaska. När hon fått skeppet på plats har Bisse rätt att bli medlem i föreningen FLASKSKEPPARNA som träffas en gång i månaden ombord på fryskeppet Finsgrundet i Stockholm. Där träffas de verkliga entusiasterna för att prata flaskskepp, utbyta erfarenheter och lyssna på föredrag.

## Egna verktyg

Gösta Backlund som går tredje terminen på kursen har naturligtvis avlagt sitt gesällprov och är medlem i föreningen. Precis som de andra veteranerna hjälper han gärna till när någon av nybörjarna får problem. Gösta är också "ärfvligt belastad" när det gäller båtar.



Det är inte bara fartygen som är viktiga, det gäller också att hitta en vacker flaska. Här skärskådar Gösta Backlund ett av sina mästerverk.

Morfur var skutskeppare och själv var han skeppsklarerare innan han blev taxichaufför.

Jag började bygga flaskskepp på egen hand efter en handbok. Resultatet blev inte så lysande, så jag ringde till Sjöhistoriska och anmälde mig till en kurs.

Efter den obligatoriska tvåmastade skonaren har det bli blivit en modell av Skeppsholmsgårdens Shamrock och just nu håller Gösta på med en brigg med namnet Pride of Baltimore.

Numera är Gösta så avancerad att han tillverkar sina egna verktyg. Då är man flaskskeppsbyggare på allvar. Det första året klarar man sig utmärkt med kniv, lövsåg, borr, fil och lite sandpapper. Först är man börjar bygga mera avancerade modeller uppstår behovet av specialgjorda tänger och knivar. På Sjöhistoriska museets kvällskurs finns dessutom hela tiden möjligheten att låna verktyg av grannen.

## Sjösättning i flaskan

Mitt emot Gösta Backlund sitter kursens yngste deltagare, 22-åriga Stefan Lindström. Han började med att bygga ett flaskskepp i plast men kom snart på bättre tankar. Det ska förstås vara träskkepp, helst av al.

Som nybörjare är det jättebra att ha kompisar som man kan få hjälp av när de dyker upp problem.

Stefan står snart inför det ögonblick som alla flaskskeppsbyggare ser fram emot. Dvs då fartyget placeras i flaskan och trädarna sträcks. Först då får man reda på om bygget är lyckat. Björn Thunberg:

Det händer faktiskt att mina elever berättar att de inte sovit natten före "sjösättningen". Och nog är det lite pirrigt innan båten är på plats.

Om det dyker upp några problem i sista sekunden finns Björn på plats och det mesta brukar fixa sig.

## Skiss i full skala

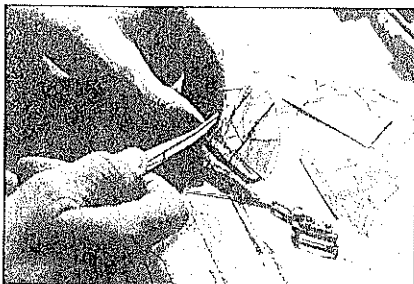
Vanligast är att man utgår från en skiss i skala 1:1. Efter den följer man skrovet, helst i alträ. När skrovet är färdigt är det dags för de fallbara masterna och riggen. Seglen, som gärna får vara med kaffe (☺) för att få rätt könsättning på plats. På det här stadiet drar man också alla trädarna som gör det möjligt att resa masterna.

Redan under någon av de första lektionerna har flaskan som skall rymma skeppet förberetts. På botten placeras en klick linoljekiti blandad med oljefärg som får bli havet under skeppet.

När skeppet står på plats fixeras masterna. Trädarna skärs av och flaskan tillslutes.

En treslagen valknop kring flaskans hals får avsluta mästerverket...

JÖRGEN PERSSON

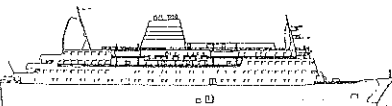


Flaskskeppen byggs ofta efter en skiss i skala 1:1. Det kan vara ett ganska pilligt jobb där det gäller att både ha god syn och en bra portion klämmod. Samt snävt kurskompisar som hjälper till när det uppstår problem.



Clarance Åkesson är van modellbåtsbyggare men nybörjare när det gäller flaskskepp. De som har fullbordat en tvåmastad skonare har rätt att bli medlem i en förening för flaskskeppsbyggare.

Res till BORNHOLM



Bornholmstrafikken

Uppllysning och biljettförsäljning:  
AB Carl Gram, Ystad, tel 0411-180 65 och  
180 66

## FAKTARUTA

En flaskskeppsbyggare behöver ganska få verktyg, men bör gärna förse sig med en bra portion tålamod. Med en kniv, en lövsåg och lite sandpapper klarar man sig långt. Det är en billig hobby eftersom materialet består av några tråbitar, tandpetare, lite papper och sytråd. Plus naturligtvis en vacker flaska att placera det färdiga skeppet i.

Den mesta litteraturen om flaskskeppsbyggen är på engelska. Jack Needhams klassiker, Bygga flaskskepp, som gavs ut på

svenska av ICA-förlaget för drygt tio år sedan finns numera buren på bibliotek och antikvariat. Secrets of Ships in Bottles (Technical Publications) är en annan klassiker. På danska finns en skojig vällustrerad bok som heter Ring og søgler i flasken (Tonmellemiden Förlag).

För den som vill ha sällskap när han bygger flaskskepp finns för närvarande bara den kurs som Sjöhistoriska anordnar två gånger per år. Kursavgiften för tio lektioner är 350 kr.

# – Bygga modellfartyg är en underbar hobby...

Text och foto: Ola Skoot

Det säger Ola Skoot som för några år sedan deltog i modellbyggarkurs på Sjöhistoriska Museet i Stockholm under ledning av den legendariske specialisten på fartygsmodeller Thore Pihl. Häromkvällen gjorde han ett återbesök i kurslokalerna och kom tillbaka med de här bilderna.



Läraren Sven Erik "Pille" Andersson syns här igång med att lära tysta och helskärpta elever hur en tågverkssplits ska se ut.



Det är inte bara konsten att bygga vackra, naturtrogna modeller som man kan lära sig på Sjöhistoriska Museets kurser.

Man strävar bl.a. att upprätthålla konsten att bygga flaskskepp – det verkliga pillgörat för händiga och intresserade hobbymänniskor.

Sjömaning är en annan populär kurs, som drar många deltagare, som vill lära sig hur en riktig långsplits skall se ut. Att "splejsa" en riggvajer är inte allom givet och förutom överlevande skeppsgossar och en och annan verksam sjöman inom båtillbehörsbranschen, är det ont om yrkesmän.

## Kulturinsats

Men, märkligt nog, de här kurserna får inga anslag att tala om från den annars så givmilda kursverksamheten.

Museerna i det här landet har en sak gemensamt: ont om kontanta pengar.

Sjöhistoriska är inget undantag. Under stora uppoffringar försöker man ändå hålla igång kurserna, så gott det går, trots brist på pengar, material och lokaler.

– Om 50 år finns det knappast någon som kan rigga ett seglande handelsfartyg, säger man, om vi inte gör något åt saken nu. I våra museer och kyrkor och lite varstans finns underbara prov på modellskepp, som måste skötas om, men vem kan göra det?

Åtskilliga miljoner kronor delas ut varje år till alla sorters kurser och terapi-verksamhet och med all rätt. Men det borde stänka lite mera på de här kulturinsatserna, för hur länge till klarar man utbildningen?

Köerna är långa till kurserna och det finns massor av ungdomar som vill pyssla med modellbygge, lära sig rigga ett fullriggat skepp, lära sig sjömaning eller t.o.m. bygga ett flaskskepp.

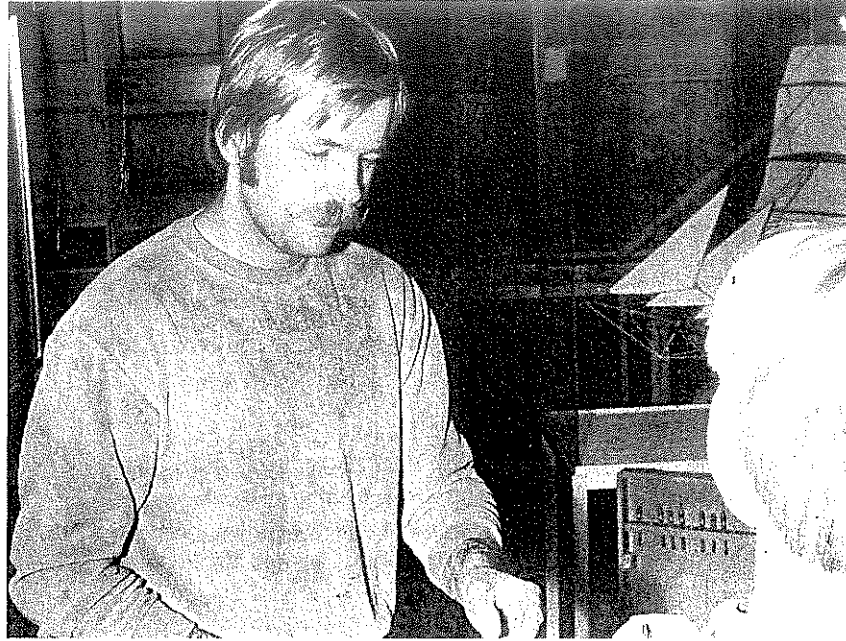
Vi hoppas att någon ansvarig för de stora bildningsorganisationerna läser det här och gör något, medan det ännu är tid.

Fr v syns Rolf Eriksson, stående John Stewens, Eva Ekengren och Odd Krog-lund – en kvartett elever som just håller på att göra hav för ett flaskbygge. Ett ganska kletigt jobb att blanda färg i fönsterkitt.

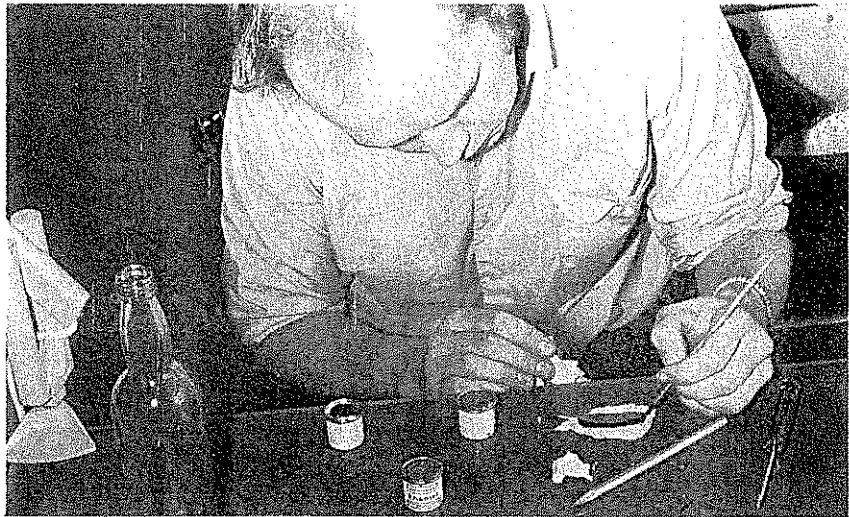


*Helen Meijer är ännu den enda tjejen bland pojkarna, som deltar i modellbyggar kursen. Hon önskar att flera flickor ska kunna komma med, något som vi gärna instämmer i.*

*Två av lärarna på Sjöhistoriska kurser. Fr v Thore Pihl och Rolf Olander. Thore har något viktigt att säga om detaljer på den blivande modellen av "Sjöhäxan"*



*Björn Thunberg är lärare i flaskbåtsbygge. Han i sin tur har lärt sig den svåra konsten av släktingar och har hållit på sedan 1972. Här hjälper han den yngste deltagaren i kursen, 12-årige Kristoffer Nylén till rätta med en kinkig detalj.*



*Olof Aronsson målar försiktigt sin flaskbåtmodell, som färdig ska bli en toppsegelskonare.*

*Per Pettersson (närmast kameran), Peter Hammar och Leif Blomquist jobbar med sina skrov. Peter Hammar kontrollerar att måtten stämmer från ritningen.*

