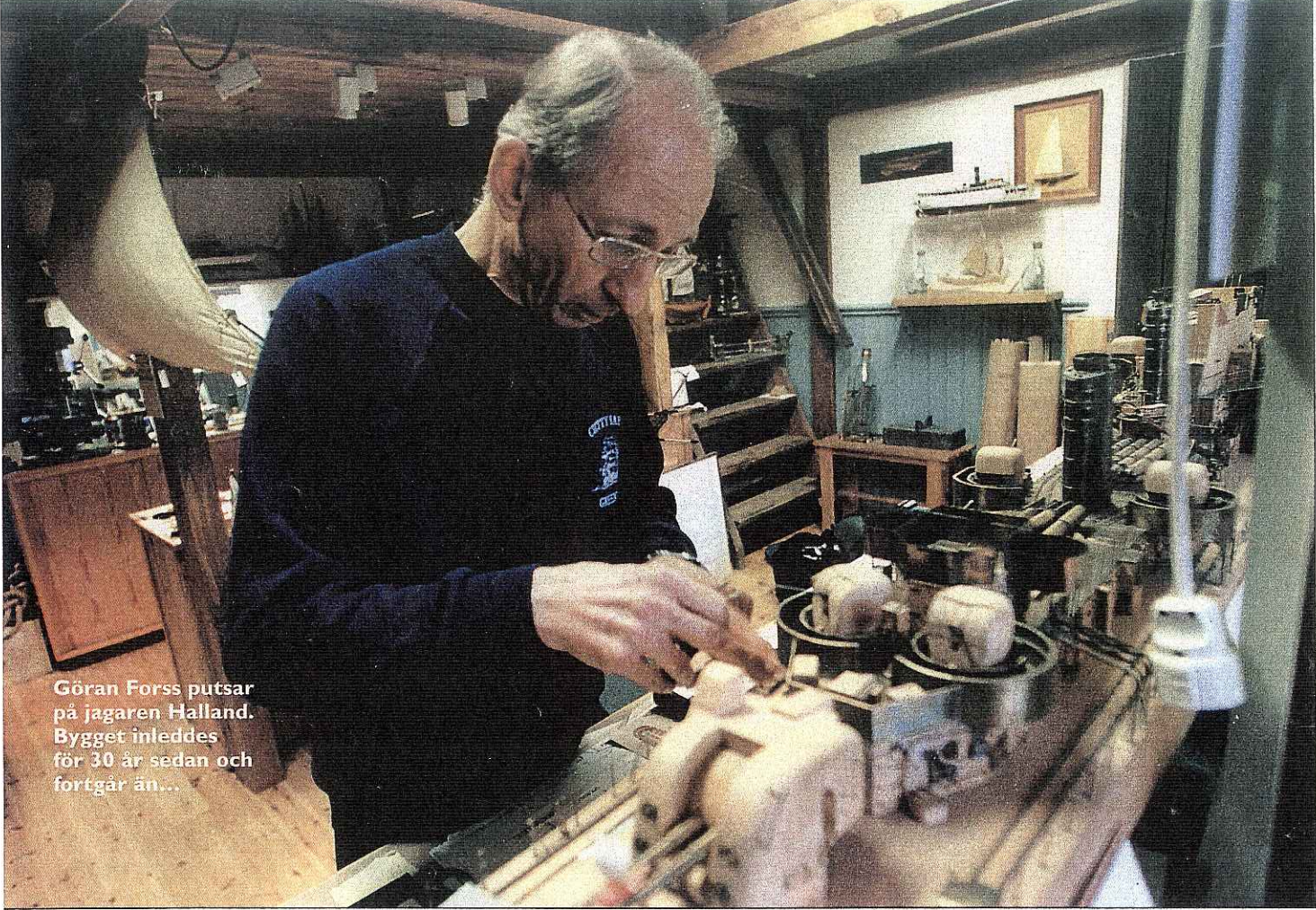




Göran Forss putsar på jagaren Halland. Bygget inleddes för 30 år sedan och fortgår än...

BILD-STEFAN KÄLLTIGEN

Göran Forss – en av Europas främsta skeppsbyggare

Göran Forss anses vara en av Europas främsta flaskskeppsbyggare. Redan som "pys" var han en hejare på stämjärn och bågfilar. Idag buteljerar han med van hand såväl fullriggare som "Cutty Sark" som småskutor. Mästerverket när det gäller vanliga modeller är en ruggigt exakt kopia av regalskeppet Wasa.

Skrovet till Wasa-skeppet, som är 6,93 meter långt, är byggt av ek. Masterna är av furu. Precis som på förebilden. Görans fru, **Inga-Lill**, som är sömmerska, har hjälpt till att sy linnesealen och hon har använt sig av samma stygnteknik som segelmakarna på 1600-talet. Modellen, som det tog fem år för fem gubbar att färdigställa och som innehåller cirka 20 000 handfilade spikar och bultar, står i dag på Wasa-muséet på Djurgården.

Det är bara ett par stenkast från Sjöhistoriska museet där jag bestämt möte

med Göran. Vi ska träffas i modellverkstaden där han jobbat sedan 1956. De första tre åren som lärling, därefter som modellbyggare och sedan som modellkonservator.

I korridoren utanför verkstaden hänger en skylt i svart smidesjärn. Motivet är en fullriggare, vad annars? På arbetsbänken innanför verkstadens smärutiga fönster sträcker jagaren Halland ut sina magnifika linjer i skala 1:50. Modellen är 2,4 meter lång. Förebilden sjösattes tillsammans med systerfartyget jagaren Småland 1952 och utrangerades 1984–

85. Hallands ljusbeiga alskrov är än så länge omålat. Såväl i fören som akterut har mässingskanoner monterats. Även skorstenarna, torpedtuberna och till exempel slingerkölarna, är i mässing.

Mellan två kanonrör därbak står en liten röd hallonbåt, med vitt segel.

– För ungarnas skull, ler Göran när vi skakat hand och slagit oss ned bland ritningar, modellbåtar, flaskskepp och verktyg i det varmgula skenet från verkstadens arbetslampor. Du vet, det kommer ju hit många barngrupper. Fröknarna lyfter upp ungarna utanför fönstret för att visa Halland. Ungarna ser i stället hallonbåten och börjar hojta "titta, titta godis". Snacka om uppmärksamhet, skrattar vi, farsor som vi är.

Till höger i denna mysiga, inspirerande verkstad, som förmodligen är landets mest kompletta i sin genre, tronar en sagolik, två meter lång och 200 år gammal modell av en svartvit tremastad Ostindienfarare. Namnet är okänt men verket är signerat "Olof Hillman". Skutan ser ut som ett äkta kapten Krok-skepp. Men enligt Göran använde sjörövarna mindre och snabbare båtar. Bytet kunde dock vara just ett handelsfartyg av det här slaget, med last av siden, kaffe och kanske dryckjom.

På vänstra väggen i verkstaden öppnar sig ett pampigt verktygsskåp i furu. Där inne verkar precis "alla" modellverktyg finnas: stämjärn, filar, borrar, hammare, sågar... På den övre hyllan trängs gamla färgburkar.

På högt placerade hyllor alldeles under loftet poserar ett 20-tal modeller. Göran pekar ut "Viking X" som är en välkänd Pettersson-båt, en segelbåt av typ R6 med namnet "May-Be", den vitmålade motorbåten "Atala", en gaffelriggad skärgårdsskryssare byggd av Hugo Åkermarck, en Ljungströmmare – denna listiga segelbåt med dubbelt segel som breder ut sig i plattläns.

Per Albins dotter inspirerade

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

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

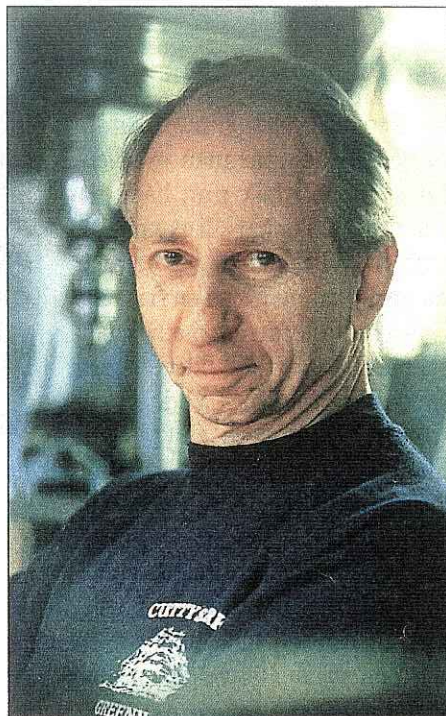


BILD:STEFAN KÄLLSTIGEN

Göran Forss har sedan 1956 arbetat som modellkonservator på Sjöhistoriska museet.

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

Jobbet på museet har under åren dominerats av renoveringsarbeten. Det är inte många stunder Göran ostört kunat ägna sig åt nybyggen. Därav Vasas långa byggtid. När det gäller jagaren Halland inleddes bygget för 30 år sedan. Hittills har Göran lagt ned 5 700 timmars arbete på modellen. Det motsvarar 142,5 fulla arbetsveckor. Den totala tidsåtgången är beräknad till 9 000 timmar. Men som sagt, endast en timme här och där blir över, om man samtidigt har ansvaret för museets modeller och dessutom ska ta hand om besökare som tittar in i verkstaden.

Flaskskeppen då Göran, berätta?

– Dem ägnar jag mig åt på fritiden, säger han och skiner upp på nytt. Det är då jag kan sitta i lugn och ro. Jag har alltid ett skepp på gång hemma som jag pysslar med på kvällarna. Intresset tog fart i samband med en kurs på museet 1974. Sedan dess har det blivit en och annan skuta. Hemma har jag cirka 35



BILD: ARNE SPÅNGBERG

Med fälld rigg förs skeppet in i flaskan. Lägg märke till kittet på flaskbotten.

stycken, en del finns här på museet. Sedan har man ju levererat skepp till folk från både när och fjärran. Jag har till exempel en dam från Tyskland som kommer hit varje sommar med en flaska.

– Jag alternerar mellan små skepp, då är förebilden främst sandkilen "Mian av Vaddö", och stora, typ klippern Cutty Sark. Flaskskeppen byggs av al som det är lätt att skära i. Till masterna använder jag lönn. Båtarna målas med vattenbaserad färg. Miljövänligt alltså.

Göran plockar upp en färdigbyggd sandkil från en låda under arbetsbänken och visar alla trådar, sju stycken, som riggen ska fällas upp med sedan båten trixats in genom flaskhalsen:

– Man fäller masten bakåt och lindar seglet runt skutan, och för in paketet i flaskan. Sedan gäller det att med hjälp av trådarna få upp masten och seglen. Visst är det pillrigt men med lite tålamod går det. Som "hav" använder jag fönsterkitt blandat med oljefärg. Det förs in med långa pinnar och mosas ut på underlaget. Som signum brukar jag sätta in en grynna och en "kvast". Det ger lite miljö för skutan. När det gäller fullriggare räcker det förstås inte med sju trådar. På klippern Cutty Sark, som är 13,5 cm, använder jag ett femtiotal.

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

På loftet ligger högar med torkat virke. Det mesta inköpt 1974. Tanken är att virket ska ligga till sig i den miljö där det ska bearbetas. Det tar cirka åtta år. Om man slarvar kan modellerna råka ut för sprickor och andra förändringar. I en trappa står ett gäng flaskskepp byggda i stående flaskor.

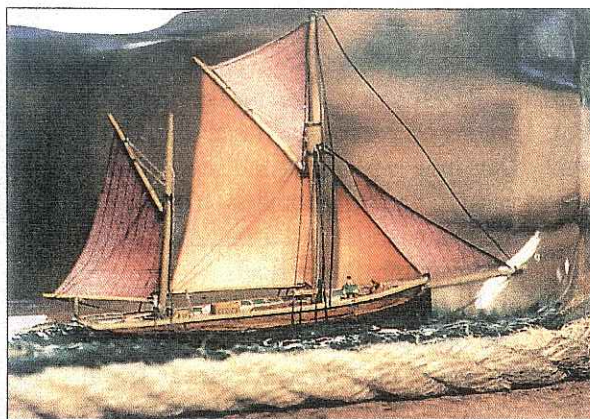


BILD: ARNE SPÅNGBERG

När det gäller valet av just flaskor är det smaken och lusten som avgör. Personligen gillar Göran äldre, handblåsta flaskor, trots att det på marknaden finns jämntjockt industritillverkat flaskglas.

– Det gamla glaset ger ett särskilt "liv". Man får spännande ljusbrytningar, beskriver han.

Tamparna handslås

När det gäller färgerna så täcker cellulosafärgen bäst och kan därför målas tunt. Dessutom torkar den snabbt vilket betyder att damm inte hinner fastna. Till äldre fartyg, typ 1700-tal, används oljefärg eftersom den ger ett handmålats intryck. Till tågvirke använder modellbyggarna lin och den grövre hampan. Tamparna handslås, i bland ned till bara någon millimeters grovlek.

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

– Du börjar med att välja ut en modell och en lämplig flaska. Sedan går du vidare med att snoka reda på ritningar, skisser, bilder och fotografier. Studera

dem noga och börja sedan med skrovet och de stora bitarna. Finliret kommer på slutet. Ha tålamod och låt det ta tid.

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

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

Gott om tid hade förmodligen också de första flaskskeppsbyggarna; sjömännen på de långa seglatserna på haven. Historikerna menar att dessa "sailors" byggde skepp i flaskor för att få tiden att gå, men också för att dryga ut inkomsten. Skeppen kunde ju alltid säljas i hamn, resonerade de.

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

Klippern av klipparna var och är den mytomspunna 996-tonnaren Cutty Sark. Detta mycket vanliga flaskskepp, byggdes 1860 i Dumbarton på beställning av kapten John Willis. Willis krävde att båten skulle bli snabb, snabbare än klippern "Thermopylae" som var dåtidens racerskepp. Om varvet lyckades med detta är oklart. Båtarna möttes visserligen i en slags tävling på Indiska oceanen, den enda kraftmätningen mellan de två. Cutty Sark tog ledningen och hade stort försprång när rodret gick sönder. Reparationsarbetet tog tid och skutan angjorde hamn först en vecka efter konkurrenten.

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

Arne Spångberg



BILD: STEFAN KÄLLSTIGEN