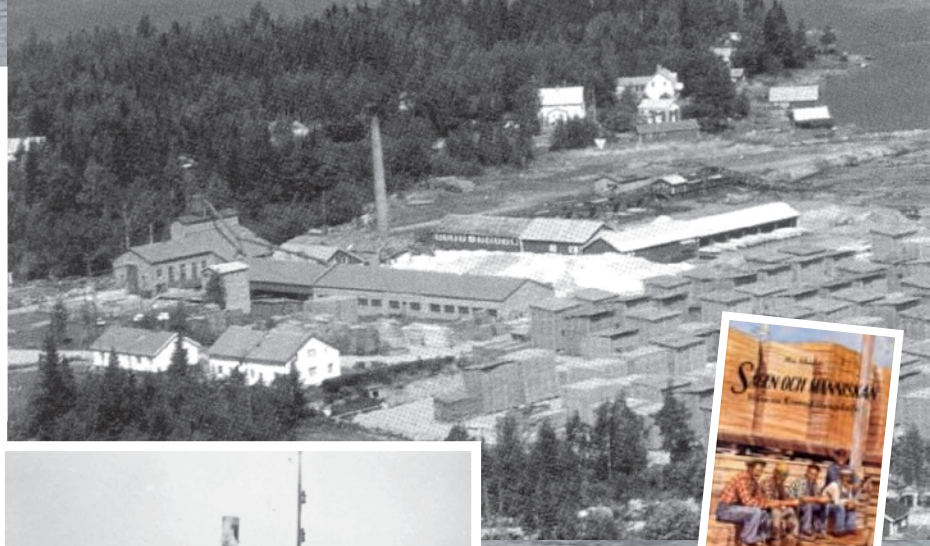




WH 6



Kronvik såg i slutet av 1960-talet. Bilden ur boken *Sågen och människan – boken om Kronvik sågsamhälle* (2005). Kronvik byaförenings bild.



BOGSERBÅTAR

Tricken



Leo

September 2014  
MÅNADSBILD

## Bogsering (boksiering)

Hur definierar man bäst bogsering? I effektivt arbete eller hjälpbehövande? – i båda fallen förekommer en drivande part som bil, båt, osv. Håller vi oss till vattnen kring Åminne och Malaxtrakten så ligger av naturliga skäl virkesbogsering som nummer ett.

Med bogsering förstås att man via handkraft eller maskinkraft ”släpar” fram någonting på land eller på vatten. Med hjälp av häst och släde släpades även vintertid stockar och props till avnämarna, antingen till sågen eller barkplatsen/uppläggningsplatsen för att senare kastas ut i en gramma.

Under den aktiva flottningsperioden användes bogserbåtar av såväl trä som stål. De kanske mest kända bogserbåtarna i Åminnevattnen var bl.a. *Svarten*, *Tricken*, *Sailor* och *Leo*.

Bogsering på sjön spänner över att bogsera stockar till sågverk, och pappersved/props avsedd för export till fartyg, likaså färdigt sågade trävaror i form av plankor och bräder för export, som skedde från Vasa uthamn. Malaxpropsen lastades vid Sillgrund/Enskär.

Åminne såg uppehöll verksamhet från starten 1893 och tio år framåt av den duktige Herman Majors (1864–1948) för att så småningom tyna bort i början av 1960-talet under ledning av Alvar Ek från Petalax. Sågen i Sundom, nämligen Kronvik Såg Ab, fortsatte verksamheten familjeägt fram till 1962 då nya ägare tog över. Sågverksamheten upphörde helt 1983, då med Rauma Repola som ägare. Bogserbåtar för att transportera virke behövdes då inte längre.

Bogseringsmanskaper hade ett styvt jobb med bl.a. väder och vind och strömmar, tillika med obekväma arbetstider. Kördes grimmorna för fort smet propsen ur grimmorna, likaså i strömt vatten kunde jakten på props som var på rymmen bli betydande. Fartygen som låg på redan eller i hamnarna hade bråttom att få sina fartyg fyllda och det satte krav på manskaper som skötte lastning och bogsering att alltid se till att det fanns virke på plats att tillgå intill lastbåten. Pontoner skulle arrangeras till fartygssidan av bogseringsmanskaper, likaså skulle pontonerna returneras efter förrättat värv. Ab Blomberg Stevedoring Oy i Vasa var ofta anlita för expeditionen.

Till skötseln av bogserbåtar hörde även att man skulle fylla bränsle till motorerna för att inte få stagnation mitt uppe i arbetet.

Stockar och props kom inte av sig själva i gramma utan därtill fanns manskaper som kunde sin sak.

Av naturliga skäl arbetade bogseringsmanskaper endast när det var öppet vatten. Båtarna skulle ha en översyn varje år och drogs upp på land eller slip och därmed gav de en del av manskaper jobb även vintertid i viss utsträckning.

Flottningen upphörde i början av 1960-talet likaså användningen av bogserbåtar för detta ändamål. Med hjälp av bilder kan epoken i viss mån åskådliggöras. I flottningsskjulet vid Kvarkens båtmuseum visas hur flottning och bogsering gick till.

Bror Antus



Bogserbåten Vasa



Åminne såg

Bilder: Bror Antus hemarkiv (bogserbåtar); Malax museiförenings bildarkiv (Åminne såg).  
Layout: Göran Strömfors





Augusti 2014  
MÅNADSBILD

# Välkommen till Åminne

– en kulturhistoriskt värdefull hamnmiljö på riksnivå.  
Här finns **Kvarkens båtmuseum**, öppet t.o.m. 10 augusti, ti–sö kl. 13–18.

MALAX MUSEIFÖRENING



KVARKENS  
BÅTMUSEUM  
MERENKURKUN  
VENEMUSEO  
KVARKENS BÅT MUSEUM  
ÖPPET - ÅUKI - ÖNS  
13-18

Kvarkens båtmuseum



Merenkurkun

Välkommen!  
Tervetuloa!  
Welcome!

Foto: Göran Strömfors

**S**ommarhälsning från Kvarkens båtmuseum  
Båtmuseet är öppet t.o.m. 10 augusti, ti-sö kl. 13-18.





Båtmuseets kompass



# Kompassen (kåpassi)

Kompassen i våra trakter har enligt Museiverket en donation 1917 från Närpes att falla tillbaka på. En liten kompass liggande i en svarvad träask och tillverkad av en mångsysslare med utländsk bakgrund i Närpes i slutet av 1700-talet, nämligen Johan Granbom<sup>1</sup>.

Juni 2014  
MÅNADSBILD

I början av 1990-talet erhöll båtmuseet en donation av Malaxbon Karl-Erik Söderback i form av en kardanupphängd vätskekompass, en fartygskompass (med en brist: nakterhuset fattas), av engelsk tillverkning med en graderad kompassros. Som serviceman med uppdrag på Bornholm i sin ungdom påträffade han ett strandat grekiskt fartyg på Bornholm där det stod fritt att hemföra det man orkade bära. Räkna inte med att man kunde nå fartyget torrskodd – nej, en utspänd lina mellan landbacken och fartyget blev den rutt längs vilken man kunde nå land med föremålet.

På kompassen är graverat: "The Kelvite" I.C.S. Sole Makers, Kelvin Bottomley & Baird. Ltd Glasgow London.

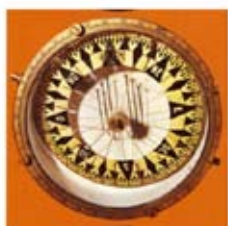
Basingstoke, Compass No 9481." Liknande kompasser som den här tillverkades mellan åren 1913 och 1947. Kompassen har fått registreringsnumret KBM-880 i båtmuseets samling och har placerats på en "pedestal" – en tallstomme. Den kan nu beskådas på Kvarkens båtmuseum.

Kan man lita på kompassen? Var inte så säker på att kompassen visar rätt. Den kan vara felaktigt monterad och därtill störas av järnföremål i en båt. Motorn kan t.ex. påverka en känslig kompass. Motorn har många järn- och ståldelar, och även elektromagnetiska visarinstrument kan vara en störningskälla. Mekaniska varvräknare och knopmätare kan också alstra magnetiska fält som stör. Likaså segelbåtars järnköl och elmotorer, eldrivna vindrutetorkare osv. Ett par ölburkar placerade strax intill kompassen kan ge påtaglig missvisning liksom en transistorradio i närheten. Kom ihåg att kompassen är ett precisionsinstrument och tål inte alltför hårda stötar.

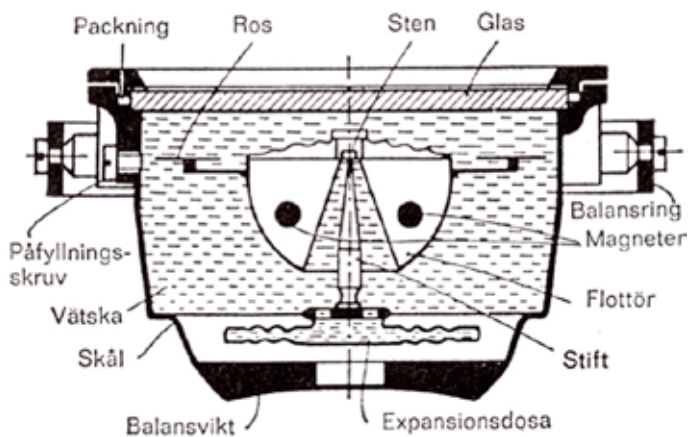
Det finns något som heter missvisning, dvs. kompassen visar någon eller några grader fel på grund av att den magnetiska nordpolen inte riktigt överensstämmer med den geografiska. Missvisning anges alltid på sjökortet. Missvisningen är inte konstant.

Bror Antus

K O M P A S S R O S S O R



V Ä T S K E K O M P A S S



Målningen överst (beskuren) är gjord år 2008 av marinkonstnär Henrik Wiklund i Vasa. Illustrationerna nedtill från Internet. Foton (upptill) och layout: Göran Strömfors.

<sup>1</sup> [http://www.nba.fi/sv/nationalmuseum/samlingar/manadens\\_foremal2008/kompass](http://www.nba.fi/sv/nationalmuseum/samlingar/manadens_foremal2008/kompass)



# Varning för hård vind . . .

## Flytvästen (flyttvesti)

*Använd alltid flytväst på sjön!*

Att bära flytväst ombord på en båt under gång är ju en självklarhet. Faller vi överbord så håller den oss flytande.

Även en flytväst av sämre kvalitet är många gånger bättre än ingen flytväst alls, och utan flytväst så riskerar den drabbade att försvinna i djupet. Ropar den

drabbade på hjälp så töms lungorna och ingen flytkraft finns kvar i kroppen.

En äldre enklare variant var korkbälten, rektangulära korkar ihopsydda med canvas som överdrag till ett midjebälte och med en snörning runt midjan.

Modernare flytvästar utvecklades i annat material och med krage och grenband och med möjlighet att vända den

drabbade så att ansiktet vätter uppåt mot solen i bästa fall.

Seglarvästen saknar krage och grenband och liknar vilken jacka som helst med blixtlås. Flytkraften finns, men är man kapabel att hålla huvudet ovanför vattenytan utan att det kyls ned och med risk att den drabbade drunknar? Numera finns uppblåsbara flytvästar med en huva som skyddar från översköljande vågor.

Inomskärs kan det gott och väl räcka med en typ enklare flytväst utan finesser, men ute till havs behövs en bättre rustad väst med nödljus eller en AIS-sändare som talar om var den drabbade befinner sig och visar på navigators bildskärm läget för den drabbade. Förhoppningsvis är räddningen då närmare.

**Bror Antus**



Tillhört passagerarbåten MALAKS



Tillhört passagerarbåten MALAKS



Flytvästar av mera modernt slag



Tillhört passagerarfärjan FENNIA



Midjebälte med kork



Tillhört passagerarbåten Bergö



GENGASGENERATORN består av en ugn, i vars övre del bränslet, vanligen träkol (C), björksplint, tallkottar, grankottar eller vad som fanns tillhanda påfylldes. Ugnen är i förbränningszonen tillverkad av värmebeständigt stål eller klädd med hög-eldfast tegel för att motstå den höga temperaturen. I ugnens botten finns en skakrost och ett askrum. Vid kolets förbränning i förbränningszonen bildas koldioxid (CO<sub>2</sub>). När denna passerar reduktionszonen, dvs. den glödheta kolbädden i ugnens botten, sönderdelas den av de glödande kolen i koloxid (CO), som utgör huvuddelen av gengasens volym tillsammans med kväve från förbränningsluften samt lätta kolväten.

Vid starten av aggregatet tillförs förbränningsluften av en elmotor eller en handdriven fläkt. Under gång räcker undertrycket i motorns sugledning till för att suga luften genom generatoren. Gasen uttas ovanför rosten, avkyls och renas. I gasrenaren, som består av en låda innehållande vertikala plåtramar, överspända med dukar, avskiljs medföljande fasta partiklar. En blandare, som är ansluten till motorns insugningsledning, blandar gengasen med förbränningsluften. För att underlätta start användes ofta bensin, varvid motorn i sådana fall måste vara försedd med förgasare.

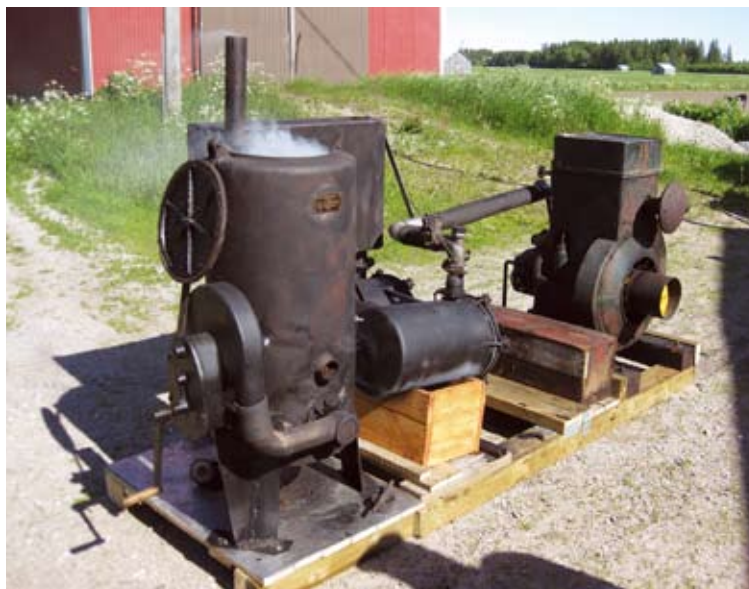
Användning av gengas – som vi i dag upplever det – var ett nödvändigt ont under och efter kriget eftersom bensin var en bristvara. Aggregaten tillverkades i våra trakter bl.a. i Petsmo för bogserbåtar (bild t.v.) och vid Ab Haldin Oy i Vasa där en modell Svedlund gjordes för militära ändamål. I Kvarkens båtmuseum finns tre olika tillverkare av gengasaggregat representerade. Malaxbon Lennart Söderlund är den främsta representanten. Dessutom finns Wilhelm Tallgrens aggregat i Övermalax, fullt användbart, kopplat till en i Vasa tillverkad Olympia-motor.

Bror Antus

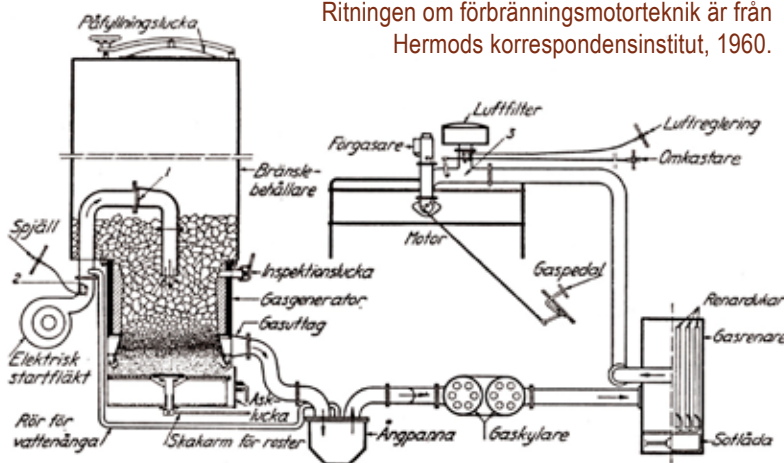


## FÖR TRÄKOL ELLER TRÄ

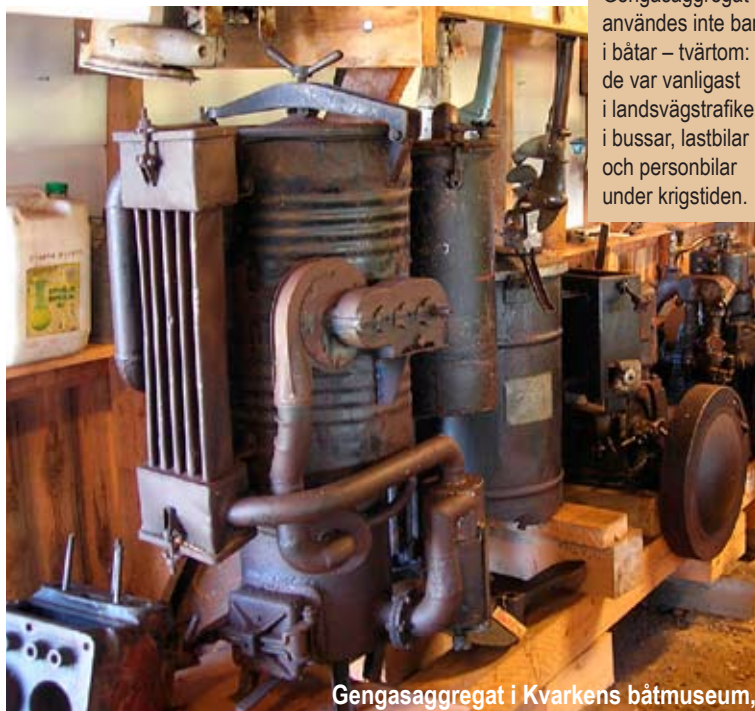
Utsikterna till återgången till »normala» förhållanden och möjligheterna för bensindrift synas nu mindre än någonsin förr och varje vagnsägare gör därför klokast i att skaffa sig en förstklassig generator. »Svedlund» generatoren, som utprovats i elva år och underkastats de mest ingående prov och experiment, är till varje del — oberoende av kostnaderna — byggd av det material som bäst lämpar sig: rostfritt, värmebeständigt och syrefast stål, sömlösa tuber, värmebeständigt och aducerat gjute, specialvävd filterduk o.s.v. Ni vet därför att »Svedlund» generatoren är driftsäker och hållbar.



Wilhelm Tallgrens gengasaggregat med motor. Ritningen om förbränningsmotorteknik är från Hermods korrespondensinstitut, 1960.



7.4. Gasgenerator. 1 Klaffventil. 2 Reglerbart spjäll. 3 Spjällhus.

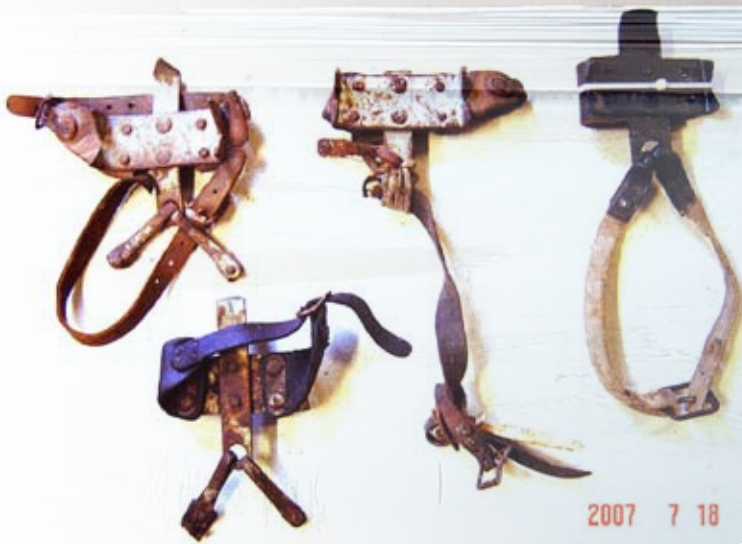


Gengasaggregat användes inte bara i båtar – tvärtom: de var vanligast i landsvägstrafiken, i bussar, lastbilar och personbilar under krigstiden.

Gengasaggregat i Kvarkens båtmuseum,

tillverkat 1941 på Haldins verkstad i Vasa av Lennart Söderlund, Malax.





## Isbroddar (iisbrådda)

Fortskaffningsmedel – vad är det? I stort eller smått något som gör livet lättare att komma fram med, även om det inte alls behöver röra sig om bekymmersamma situationer.

Håller vi oss till det mindre formatet kan det vara en liten manick som vi kallar brodd och som fästes på ena skon, stöveln eller varför inte på båda för att uppnå maximalt resultat.

### Mars 2014 MÅNADSBILD

Särar vi på broddtyperna så har vi en typ som får sin kraft genom trycket från tån. Den ger oss en välbehövlig avspark framåt på en blankslipad is. En annan variant får sin bästa funktion genom att fästas till hälen och då med en annan variant av infästning.

Moderna isbroddar fästes med en speciellt utformad ”gummisleif” utan remmar och dess design och fasthållning kan diskuteras. Den äldre varianten spänns fast med spännremmar som ger ett gedignare intryck på fasthållningen av brodden under arbete. Många i den klassen var av hemgjord typ och robusta i sin utformning och inte sällan gjorda av bysmeden.

**Bror Antus**



Isbrodd donerad av  
Sven och Helena Aspegren.

Johannes Eriksson är ute  
och fiskar på blank is  
2 mars 1930 – med brodd  
under högra stöveln.







Isborrar (och två isbillar) i Kvarkens båtmuseum.

Foto Göran Strömfors

Isbill



## Isborrar och isbillar

Det finns olika sätt att ”ta sig genom isen”, att få ett hål i isen. Beroende på syftet behövs ibland ett större, ibland ett mindre hål. Att isbillen var först ut på plan kan man förstå av dess enkelhet. Varje fiskare var försedd med en isbill för att väcka sin egen vak, antingen det gällde att sätta ut

eller att vittja bragder. För att inte vaken skulle frysa igen med en tjock isskorpa innan det var dags att vittja på nytt täckte man över

vaken med en separat isbit, vilket underlättade arbetet nästa gång det var dags att vittja.

Modernare tiders sportfiskare försökte efter bästa förmåga och resurser att på egen hand åstadkomma sin isborr, som kunde vara handvevad eller motorförsedd för en effektivare upptagning av hål i isen. Fiasko eller succé – vi vet lite om hur effektiva de hemgjorda isborrarna var, men förmodligen fungerade de eftersom en del finns bevarade i båtmuseet.

Litteraturen ger oss i dag en vink om den enorma utveckling isborren genomgått beträffande sin effektivitet då det gäller skär av hög stålqualität som dessutom är utbytbara. Diametern på borren varierar. Den kan vara 100–150 mm så det är upp till ”storfiskaren” att bestämma vilken storlek på fisk man vill tampas med. Här nedan följer några isborrar med egna namn av rikssvensk modell. Troligen finns även finsk tillverkning i samma kaliber, fabriksgjorda.

Finland torde ståta med ett patent på dubbel-sväng i handtaget – inte illa.

### En bukett rikssvenska isborrar, 1960-tal:

Nr 1 Falubillen med 50 mm skär

Nr 2 Hjälmarebillen

Nr 3 Arjonborren skär 105 eller 125

Nr 4 Mustadborren skär 105 eller 125

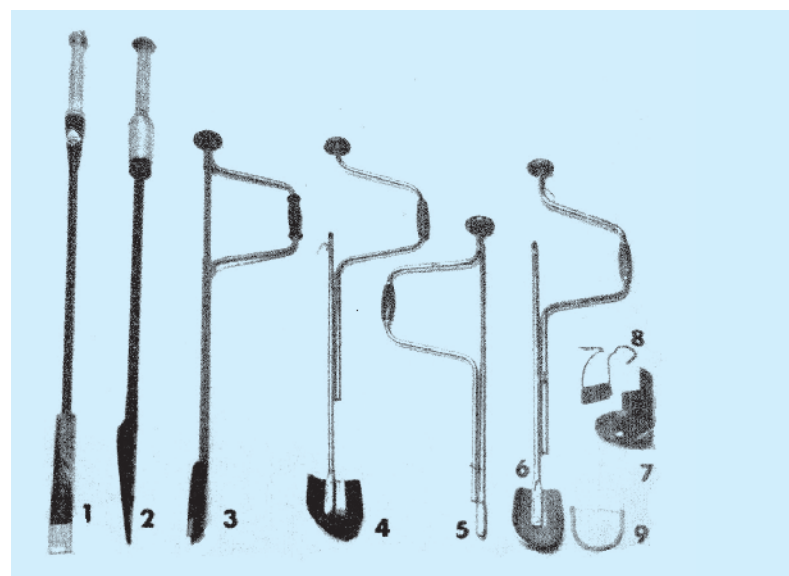
Nr 5 Eminentborren skär 105

Nr 6 Moraborren skär 105

Nr 7 Åseleskåret skär 120 eller 140

## Februari 2014

MÅNADSBILD



En ny generation isborrar presenterades 1968 och kallades Moraspiralen, en typ med utbytbar krona. Den här isborrstypen blev världsledande med en produktion om 100 000 isborrar om året.

Bror Antus



Fiske i Malax skärgård.

En grön isborr och isbillen upptill på sidan användes för att göra hål i isen. Foto Johan Strömfors



Isborrar i Kvarkens båtmuseum. Foto och layout: Göran Strömfors



# Skidor

**Även om bilden invid** är från 1600-talet så kan man inte sluta förundras över en sak: Varför är den ena skidan längre än den andra? Var det kanske för att få ett bättre avskjut med högerskidan? Bärigheten kan knappast ha varit orsaken till skillnaden i storlek.

Konstnären har för övrigt rätt proportion till övrigt på bilden föreställande en lappgubbe på de nordligare breddgraderna. Näbbskor för att passa in i skidornas bindningar, ljustret för fiske, och mössan är troligen fordrad. Bältessöljan kan vara ett fäste för lasso. En tidsenlig mundering.

**Låt oss återvända till senare tiders Malax** och då inte att förglomma att här har också under årens lopp tillverkats skidor. Namn som Fogde, Nygren, Svenns och Löfqvist i Övermalax dyker upp när det blir tal om skidstillverkning i Malax under 1900-talets första årtionden. Malaxskidorna såldes på torget i Vasa till facila priser jämfört med skidor från Karhus och Järvinens fabriker. Korsholmare och andra kunde förse sina telningar med Malaxskidor under låt oss säga 1940-talet och inte bara Korsholmare utan närområdet i Malax försågs också med lämpliga storlekar.

Vad finnes kvar av produkten som vi kan kalla Malaxskidan? Skidorna levererades utan bindningar. Köparen var tvungen att förse skidan med ”struffo”, antingen med en fjäder som omslöt skon eller pjäxan baktill, alternativt ett stycke gummi av gamla bildäck som kunde anskaffas och trädas igenom ett urtag i skidan. Kvalitetsmässigt uppfyllde inte böjningen framtill alla gånger köparens belåtenhet. Problem uppstod när böjen i nosen framtill blev lika stor baktill så den skidåkande tog två steg fram och ett steg bak – säkert hade man egna idéer om hur skidan skulle utformas för att kallas duga.



Skidtävling vid Bygdgården mellan skoldistriktet i Malax 1958. Det segrande laget från Paxal med fr.v. Felix Sten, Alvar Rönnback, Eli Björkell och Uno Udell uppvisningskidor för okänd fotograf. Träskidor användes fortfarande 1958, dock mest fabrikstillverkade.



Malaxskidans tillverkningsprocess utgick troligen i sin enklaste form från *ett* stycke trä. En mer omständlig tillverkning av t.ex. limmade sektioner skulle fördyra produkten och man valde enklaste sätt för tillverkningen. Dessutom saknade man tillräckligt med lim under krigstiden.

Det var inte tal om att skjuta ifrån med skidan, utan huvudsaken var att skidan löpte väl. Vallning av skidorna förekom utom tävlan även hemmavid med t.ex. ett stearinljus och dylikt, men vem minns inte vallor som Lappgli, Swix och Klister och patentbindningar som t.ex. ”rotanlukko”. Under senare tid har produktionen av skidor i alla dess former genomgått en stor förändring: allt från skidor försedda med hickorykanter till skidor av glas- och kolfiber.

Till skidor hörde även *en* stav på Gustav Vasas tid (1500-tal), och senare två stavar ”på Gunde Svans tid”. Stavar har tillverkats av trä, bambu,

bambu överdragen med krympplast, glasfiber och kolfiber.

Träskidor hittar du i dag på museer – och vill du se dem i användning kan du se på tv-inspelningar från mitten av förra seklet.

I Kvarkens båtmuseum finns ett antal längre och kortare träskidor att beskåda. Vem som tillverkat dem är tyvärr okänt.

**Bror Antus**



Gamla skidor i Kvarkens båtmuseum. Flera skidpar är böjda i båda ändarna. Paret längst till vänster, donerat av Erik Örndahl i Karperö, har spetsiga ändrar även baktill. Längden är 317 cm (främre delen 160 cm, fotstället 27 cm, bakre delen 130 cm), bredden är 9 cm. De flesta av skidorna är Malaxskidor använda av Malaxbor på 1800- och 1900-talet. I mitten ett par trästavar.