

Oktober
2019
Månadsbild
KVARKENS
BÅTMUSEUM



Bilden
visar Kjell
Gebergs
deponerade
treseglare
i Kvarkens
båtmuseum.

TRESEGLARE skiljer sig från TREMÄNNINGEN

SEGLBÅTEN OVAN ÄR EN KOPIA I MINIATYR av de segelbåtar som användes för drivfiske av strömming i Bottenhavskusten i trakterna från Skaftung i norr till Björneborg i söder. Längden på båten var ungefär 26 fot.

Båtarna kallades treseglare och var i bruk ungefär fram till år 1920 när de så småningom började bli utträngda av båtmotorerna. 1930 var de helt borta. Långt tidigare (från mitten av 1800-talet) torde Gotlänningar ha lärt ut konsten att fiska strömming med drivgarnsfiske ända upp till Norrlandskusten. I dagspressen kan läsas om drivgarnsfiske t.ex. i Jakobstad 1909–1912, i Vasabladet 1916.

Denna modell (ovan) har gjorts i tvenne exemplar varav det ena tilldelats **Kjell Geberg** i Malax som i sin tur deponerat modellen år 2012 till Kvarkens båtmuseum.

Den som tillverkat miniatyrmodellen heter **Hjalmar Teirfolk** i Skaftung. Modellen är daterad i Skaftung den 28 januari 1984.

Båten är klinkbyggd, ca 26 fot lång (ca 7,8 meter), helt öppen och spetsgattad i båda ändar, nio bord av furu och båten har tre master, likadant som på Gotlänningarnas tremänning-båt. Tremänningen var normalt utrustad med plats för tre roddare medan denna modell från Skaftung är försedd med årtullar för bara en person, rätt eller fel (?). Det kan tänkas att minnet sviker för den som tillverkat modellen, oavsett så behövdes en god manövreringsförmåga i kraftig vind eller i stormbyar.

För den som är intresserad hur en treseglare ser ut fullriggad så kan nämnas att den omtalade modellen finns utställd i Kvarkens båtmuseum i Åminne, Malax.

En gammal gotländsk fiskebåt och drivgarnsfiske

I en artikel av **Erik Olsson Sanda**, "Gotland runt i Tremänning" (i Svenska turistföreningens årsskrift 1966), berättas om drivgarnsfiske och tremänning-båten. Tremänningen är 25 fot eller ca 7,5 m lång (7–9 m x 1,8 m), klinkbyggd, helt öppen och spetsgattad i båda ändar, nio bord av furu, båten har tre master. Båtarna drogs upp mellan stengärdesgårdar i vattnet (båtlänningar). Nedan ett kort utdrag ur artikeln:

"**Säve** skriver i "Havets och fiskarens sagor" om hur gotlänningarna lärde ut strömmingsfiske.

Ännu 1864, sedan Finska Hushållningssällskapet i Åbo genom prosten i Burs, Dr J. Lyth, från Gotland begärt och först fått en fiskare för att lära folket där ett bättre sätt att fiska, vågade i Åboskären ingen stiga i båten med den införskrivna gotlänningen när han rustat sig till vrakfiske [drivgarnsfiske] "ute på vilda havet" (ty man brukade där blott fiska inomskärs), förr än slutligen deras präst följde dem till havs, varefter finnarna småningom togo mod till sig och vande sig till sådant utfiske..., vilket slutligen spridde sig åt Vasa och Helsingfors. Men på upprepad begäran avseglade i maj 1867 trenne Bursbor under Fredrik Laugrens förmanskap i en "tremänning" samt med 30 strömmingsgarn m.m. från Hörte i Burs till Utö i Åboskären; så 1869 om igen, då också gotlandsfiskare begärdes till Estland. År 1871 hade Härnösands Fiskeribolag begärt få fiskare och fiskedon från Gotland, då Laugren med en ny båt och 50 garn seglade till Härnösand och åter 1872 med två "tremänningar" och 100 garn, då gutarna anvisades Solhems fiskeläge, varefter vrakfisket efterhand inlärdes i Norrland och drives sedan dess med allt bättre framgång."

Erik Olsson Sanda, konstnär, konservator, Kovik, Klintehamn, Gotland 1966.

Frågan är hur drivgarnsfisket har bedrivits i våra trakter i Bottenviken och Kvarken sedan 1870-talet. / BA



Tor Köping med bragder, oktober 1974 (från dia).



Fiskeinnovation

ALLA SOM HAFT MED FISKE ATT GÖRA, vet att man ibland behöver tyngder för att hålla bragder inom rimliga gränser när de väl kommit i vatten, bilden ovan från 1974.

I stället för att leta lämpliga storlekar på stentyngder i strandkanten har vi här att göra med en innovation som baserades på ett självmant sätt att framställa det antal tyngder som i varje skede behövdes. I Malax har vi bröderna **Ingmar** (1938–2000), **Lasse** (1933–1997) och **Henrik Herrgård** som i medlet av 1970-talet experimenterade fram en typ av tyngd som fick gehör inte bara i Malax utan i vida kretsar omkring. En tyngd som tillverkades av betong och göts i en form tillverkad i stålplåt, i detta fall av Lasse Herrgård.

En avvikande utformning av liknande tyngder tillverkades även av smeden **Tor Köping** (1918–1993) i Åminne, Malax. Ett antal tyngder finns i Kvarkens båtmuseum i Malax att jämföras med (KBM 3568–3569 m.fl.).

Det gjordes en hel del prover bl.a. av betongens täthet dvs. grovkornigheten i betongen, och speciellt för stabiliteten i det hål som var ett måste för att ett rep skulle kunna enkelt fästas utan knutar till bragden. En repstump som alltid kunde återanvändas och inte släppte taget om tyngden – en tyngd på ca 4 kilo.

Enligt utsago tillverkade bröderna tusentals stenar varav en del återfinns i bygden, dels i användning av de få återstående fiskarna, dels tyngder i förbrukat skick. Invid några steg i utvecklingen av nämnda ”cementklumpar”. En fördel med denna typ av block kan inte underskattas när det gäller dess smidiga användningssätt år efter år och till självkostnadspris.

Fortfarande används dessa överblivna klumpar också som dekoration i blomrabatter – gott så.

Text och bilder: **Bror Antus**



Augusti 2019 Månadsbild
KVARKENS BÅTMUSEUM



Nymålat ankare.
Donation av Ivar Laine.



Välkommen - Tervetuloa - Welcome!

Kvarkens båtmuseum är öppet 25 juni-4 augusti, tis-sön kl.13-18



Fornminnen i Österbotten

46 tavlor av Mikael Herrgård
visas i Kvarkens båtmuseum
sommaren 2019

Signaler

OPTISKA SIGNALER, LINJESIGNALER, FARTYGSSIGNALER . . .

ATT KOMMUNICERA har vi haft behov av i långa tider. Intensiteten i denna trafik har utvecklats med rekordfart på senare år.

På närmare håll kan överförandet av talrösten ske genom talrör. På båtar användes förut vida trattar och vissel-anordningar, hörbara på några hundra meters håll.

Till en optisk telegraf hörde en signalbok med hundratals olika förklaringar som t.ex. nr 352 = *Följande är hemligt*.

Även genom optiska signaler, genom flaggor av olika färg och form, genom ljus, genom olika ställningar, genom högt upphissade särskilt formade föremål t.ex. luckor på telegrafmasten som med hjälp av linor kunde ställas i öppet eller stängt läge, som syns på långt håll, signalerades i synnerhet i sjöfarten, meddelades ord och satser på stora avstånd där den mänskliga rösten inte på långt när skulle räcka till.

Teckentelegrafan uppfanns år 1789 av fransmannen **Claude Chappe**. Men på närmare håll har vi **Abraham Nicklas Clewberg** född 1754 i Åbo och adlad Edelkrantz. Han var poet och chef för Kungliga Teatern i Stockholm, en av de första i Svenska Akademien. Edelkrantz uppfann en ny optisk telegraf som kom att betyda en hel del för kustbevakningen under kriget 1808–1809. Det första telegrammet gick till Kung **Gustav IV Adolf** på 60-årsdagen 1794.

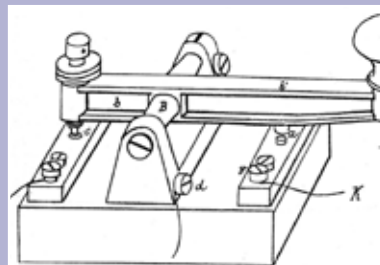
Morsesignaler sändes alternativt elektroniskt eller via ljussignal (med eget kraftverk). Dessa apparater användes mest mellan fartyg på kortare eller längre avstånd.

Till Kvarkens båtmuseum har donerats just en sådan ljussignalapparat (KBM-3369). Apparaten är försedd med en ljuskälla typ strålkastare, förtäckt med lameller av en plåtliknande persienn, som kan släppa ut ljuset genom lamellerna eller helt stänga ut ljuset. En morseapparat i dess enklaste utförande med manuell manövrering.

Den optiska telegrafan byggdes från slutet av 1700-talet fram till dess den elektriska telegrafan, som ju var överlägsen i kapacitet och hastighet, övertog verksamheten.

Vill man närmare studera ämnet närmare kan man låna t.ex. boken *Ord i sikte* av **K V Tahvanainen** som visar den optiska telegrafan i Sverige 1794–1881.

Förflyttar vi oss framåt i tiden på ämnet meddelanden så träffar vi på ord som kryptering (eller chiffering) och i omvänd ordning dekryptering och nu är vi inne i signalspaning och nu måste kryptot omvandlas till klartext = *forcering*.

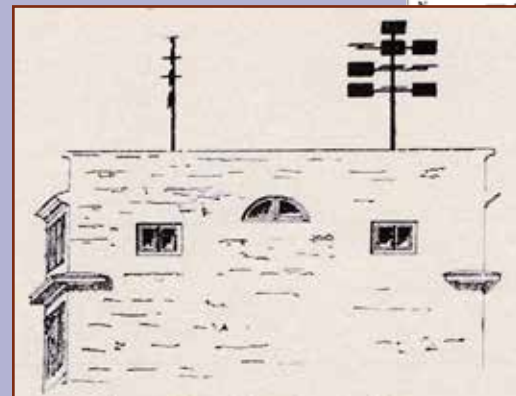


Morsenyckel ovan och Morsealfabet till höger.

INTERNATIONELLA MORSE-CODEN

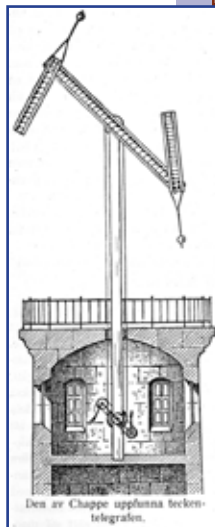
Att användas vid all slags allmä

| | | | | |
|---|-------|---------|--------------|-------|
| A | ..... | ● — | Punkt | ..... |
| B | ..... | — ● ● ● | Semikolon | ..... |
| C | ..... | — ● ● ● | Komma | ..... |
| D | ..... | — ● ● ● | Kolon | ..... |
| E | ..... | ● | Frågetecken | ..... |
| F | ..... | — ● ● ● | Utropstecken | ..... |
| G | ..... | — ● ● ● | Apostrof | ..... |
| H | ..... | — ● ● ● |  |  |
| I | ..... | — ● ● ● |  |  |
| J | ..... | — ● ● ● |  |  |
| K | ..... | — ● ● ● |  |  |
| L | ..... | — ● ● ● |  |  |
| M | ..... | — ● ● ● |  |  |



Teckentelegraf ovan och Claude Chappes teckentelegraf till vänster.

| | | | | |
|---|-------|---------|--|--|
| 1 | ..... | ● — — — |  |  |
| 2 | ..... | ● ● — — |  |  |
| 3 | ..... | ● ● ● — |  |  |
| 4 | ..... | ● ● ● ● |  |  |
| 5 | ..... | — ● ● ● |  |  |
| 6 | ..... | — ● ● ● |  |  |
| 7 | ..... | — ● ● ● |  |  |



Den av Chappe uppfinnna teckentelegrafan.



Ljussignalapparat vid Kvarkens båtmuseum.

Morsestecken.

| | | | | |
|----|-------|-----------|----------------------------|-------|
| CH | ..... | — — — — | Sluttecken (efter varje te | |
| É | ..... | ● ● — ● ● | Förstått | ..... |
| Ñ | ..... | — ● ● — — | Misskrivningstecken | ..... |
| Ó | ..... | — ● ● — ● |  |  |
| Ü | ..... | ● ● — — — | Sändningens upphörande | |

Släplogg (KBM 2485)
i Kvarkens båtmuseum,
Åminne, Malax.
Foto: Bror Antus



Släploggen och hur
den används.



Fartygsloggen

EN LOGG är en apparat avsedd för bestämning av ett fartygs hastighet genom vatten och därmed även av den på viss tid tillryggalagda distansen.

Hastighet till sjöss räknas alltid i knop, varvid med 1 knop förstås en fart av 1 nautisk mil (dvs. 1 distansminut) per timme. Då 1 distansminut är 1852 meter och timmen innehåller 3600 sekunder, ser man att 1 knop är ca en halv meter – noga räknat 0,513 meter per sekund.

Räkneverket är fastsatt i aktern på båten med ett svänghjul intill. Två visare anger a) distansminuter, b) fjärde- eller tiondedels distansminuter.

Släploggen är den vanligaste typen

Loggens verksamma del liknar en långsmal propeller, som vid bogsering i vatten kommer i rotation. Denna rotation förmedlas genom linan (som inte får påverkas av kölvattnet) till ett räkneverk, som är graderat i nautiska mil. Vid stopp, eller om fartyget backar, bör loggen halas hem för att inte fastna i propellern. Släploggen baseras på *Walker's Patent Harpoon Ship Log*.

Skäddlogg

Den enklaste loggen är skäddloggen. Linan är ett stycke från den med en blytyngd utrustade skäddan försedd med ett tydligt märke och är härefter indelad i längder om icke fullt 14 meter, varvid indelningen utförts med

små märklingsändar, den första markerad med en knut, den andra med två knutar osv. Härav beteckningen knop för hastighet. Tiden togs förr med ett timglas, som rann



i 30 sekunder. Antalet längder som löpte ut under denna tid angav direkt farten i knop.

Trycklogg

En logg med namnet trycklogg finns även, men med en annan princip, nämligen att trycket stiger i ett från fartygssidan i vattnet utskjutande rör då dess mynning är riktad framåt. Ett dylikt rör kallas pitotrör efter uppfinnaren.

Sumloggen

är en vanlig logg som sitter på båtbottnens undersida, en liten propeller vars rotation förs över till ett instrument, mekaniskt eller elektroniskt.

Bror Antus



Mars 2019 Månadsbild
KVARKENS BÅTMUSEUM

Glömde att jag hade en båt ...

I tider som gått, dvs. före ”plastålderns 1960-tal”, samlades gamla träbåtar ihop och brändes upp i stora braskor och gissa om dom gick upp i rök, såvida de inte vändes upp och ner och fick fungera som ett förråd ute i skärgården för diverse saker en längre tid.

I nuet lyser träbåten nästan med sin frånvaro förutom på båtmuseer (t.ex. Kvarkens båtmuseum) där gamla ”ögonstenar” finns bevarade. Talar man om en nyproduktion av träbåtar kan man nog säga att den görs främst för husbehov, eller kalla det specialbeställning om du vill.

Tiderna förändras och vi med den. Talar vi om båtar så har vi den hos oss främst förekommande glasfiberbåten som nu har blivit så ålderstigen att en

del ägare inte längre bryr sig om farkosten, och då talar vi om en mindre/billigare storlek som lämnas vind för våg när båtintresset svalnat. Det är inte heller lönsamt att lappa och laga. Nu betraktas den övergivna båten som ett problem att ta hand om som helst ska returneras till en uppsamlingsplats för problemavfall.

Att angöra en brygga som inte finns kan ibland vara orsaken till att överlämnandet sker till naturvårdare i den mån det finns sådana på orten. Markägaren, kommunen får i sista hand ta ställning till hur man skall förfara när liknande problem dyker upp.

Text och bilder: Bror Antus

Layout: Göran Strömfors





Båtar i vinterförvaring

Ovan: båtar invid Kvarkens båtmuseum 2011.

STORT ELLER LITET BÅTHUS – ja, om båten inte ryms i båthuset så är det bara att placera den utomhus. Passa på att ta in båten så länge det är öppet vatten, om inte kan du låta båten stå utomhus, tids nog kommer solen och värmen.

En båt mår så mycket bättre om den har underlag att ligga på över vintern. En snötyngd båt med undermåligt underlag riskerar att bli sned i formen såvida den inte guppar i vattnet. Dessutom bör båten helst vara täckt med en presenning, ordentligt fastbunden så att inte vinterstormar drar iväg med den – tänk på det, och glöm att det värker i styrarmen.

Text och bilder: **Bror Antus**

Layout: Göran Strömfors

Bilderna nedan är tagna på olika platser under olika år..



1993



2002



2002



2014



2018



2015



2006



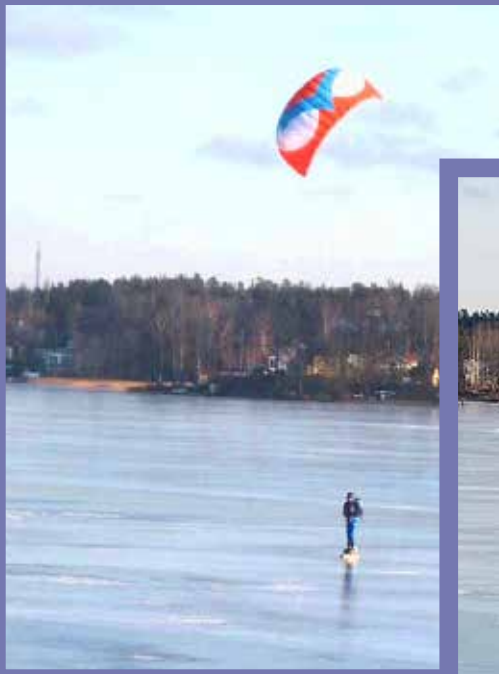
2018



2018

Roligt, roligt ...

... men farligt, farligt!



Januari 2019
Månadsbild

Råkar i isen

VAD ÄR EN RÅK FÖR NÅGOT undrar många. Jo, det är en isspricka, en synonym till råk. Inte så sällan vintertid påträffas en råk ute på isarna. Obestämt var råken uppstår – av vind och strömmar skapad bildar den en källa till tråkigheter i värsta fall.

Råken kan vara en spricka i isen på en kortare eller längre sträcka och dess bredd är på många ställen oförutsägbar, då den ibland är översnöad och försvinnande lik istäcket.

Lömska råkar och undermineringar brukar i tiderna utmärkas av lokalbefolkningen, t.ex. fiskare, med spåda granruskor som ett varningstecken. Ibland visar granmarkeringen en säkrare färdled.

En utpräckt led kan underlätta en färd i mörker på isar och vägar som drivar igen (fylls med snödrivor). Leden kan då spåras via en markering, t.ex. med granruskor som lotsat många irrfärd hem. Men vem sätter ut dessa granruskor – jo, det måste i första hand vara folk som känner till hur man går till väga att skaffa fram dessa granruskor – från egen skog eller annans. Och hur vet man var råkarna uppstår ”ur intet” – ja, inte kan man lita på bondepraktikan i dessa tider ...

Vindsurfare med hygglig fart kan så att säga flyga över en råk, likaså skoterburet folk som rör sig vant på isarna. Men värre kan det vara med en transport med häst och släde som nuförtiden, dessbättre, blir alltmer sällsynt ute på isvidderna.

Text och bilder: **Bror Antus**

