



Förstävsskydd /
kölskydd gjort
av glasfiber.

Båten är ett testobjekt,
utsatt för väder och vind
året om vid Kvarkens båt-
museum. Förändringarna
noteras.

December 2015
MÅNADSBILD

Glidplåtar (*glidploåtar*)

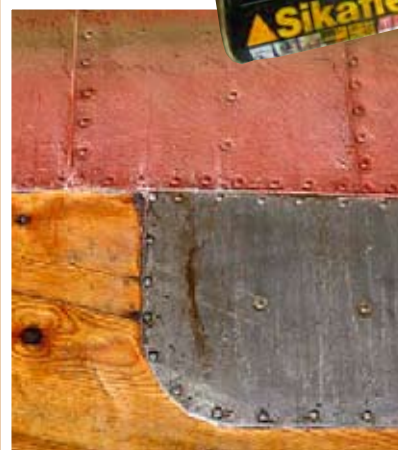
LÅT OSS STARTA I ENGLAND med sina smältverk och ugnar för framställning av kopparplåt för dess stora fartygsflotta. Flottan behövde beslå sina segelfartyg med kopparplåt och som spik användes kopparspik intill vattenlinjen för att få en minskad friktion i vattnet och givetvis bättre fart på båtarna som seglade på alla världshaven.

Låt oss ta en jämförelse i motsvarande grad i vår omgivning, skärgården i våra nejder. Ett billigt alternativ för att tätta sprickor i bordläggningen var att använda galvaniserad tunnplåt och spika fast den antingen med kopparspik eller galvad spik utan att förglömma tätningsmassan i form av tjärdränkt blå eller liknande drevmaterial. Visst fanns plåt i mässing och koppar men till ett betydligt dyrare pris.

Med gång i isföre tar en träbåts förstäv snabbt skada och därför har man i vissa fall förstärkt fören med tunnplåt i större eller mindre utsträckning, även senare med glasfiber. Ett konstruerat förstävs- eller kölskydd kan ses vid Kvarkens båtmuseum (bilden ovan).

Glasfiber kunde/kan även komma till användning för att tätta en läcka, alternativt en eller flere plåtbitar i mindre format, och pratar man om ett mindre läckage så finns nuförtiden ett större antal tätningsmedel oftast på tub som t.ex. Sikaflex. En obehandlad järnplåt kan inte i längden motstå en elektrolytisk process som av bilden nedan syns.

Bror Antus



Foton: Bror Antus (4 bilder nedtill),
Göran Strömfors (båtbilderna upptill, samt layout).



Fiskjärnet (*fiskjääne*)

I de flesta fall är mindre fiskebåtar – och även fritidsbåtar – försedda med ett köljärn/kölskena och i dess förlängning i aktern finner vi ”fiskjärnet”.

Fiskjärnet breder ut sig som ett par vingar som skjuter ifrån ifall båten har gått för nära ett hinder i undervattensläge. Fiskjärnets uppgift är dels att skydda propellern och dels att skydda rodret i utfällt läge från skador. Märk väl att fiskjärnet är inte ett trimplan i dess bemärkelse även om trimplanliknande påbyggnad på rodren kan förekomma.

Fiskjärnet ger samtidigt ett fäste nertill för rodret och paret bildar så att säga ett ”gångjärn” tillsammans. Fiskjärnet och tillika rodret kan i vissa fall fungera som

en stoppkloss när muttern som håller propellern på propelleraxeln har lossnat. En lossnad mutter som hållit propellern på plats kan i värsta fall ge stagnation, i sämsta fall ute till havs. Då krävs en bogsering till lugnare vatten och en nödvändig åtgärd.

I detta nådens år 2015 förekommer även tillverkning av en flexibel konstruktion av fiskjärnet som ger efter vid en eventuell grundstötning. Detta utförande skyddar båten men hur går det med propellern? Jo, man kan ju jämföra en skada på båten i kostnader gentemot en kostnad för en skadad eller förlorad propeller.

Trimjärn ihop med fiskjärnet – nja.

Bror Antus



Fiskjärn och roder i olika utföranden. På mittbilden är båten svängd upp och ner. Bilderna är gamla och fotograferade av Bror Antus.

Oktober 2015
MÅNADSBILD

Foto: Bror Antus 1958

Inga-Lisa Jusskitts
hemarkiv 1940-tal

22.09.2015

Propellern (*propelli*)

I Kvarkens båtmuseum kan man studera en stor mängd olika propellertyper, både lösa och tillhörande olika aktersnurror.

SKRUVEN GER AKTION och retardation beroende på stigning och varvtal som driver propellern och ger farkosten dess hastighet räknat i knop. I dess enklaste form roterar två blad kring sin egen axel. En uppfinnare när man pratar propeller var **John Eriksson** (1803–1889). Han nöjde sig inte med två blad utan – vad vi i dag kan se på museer – propellrar med 6 blad.

I våra trakter tillverkades de flesta propellrar av företaget **Häggqvists Metallgjuteri** i brons, men även stålpropellrar och gräsfria propellrar finns. Tekniken går framåt och i dag har vi ett större antal olika typer att välja mellan. I dag finns propellrar för motorbåtar i olika material från lättmetall till

plast och kolfiber, samtidigt som motorerna har berikats med ett högre varvtal jämfört med tidigare motorer.

Tvåbladig propeller är den mest vanliga typen och ger mindre vattenmotstånd gentemot den trebladiga.

Trebladig propeller är den mest vanliga på nöjesbåtar och i stort sett en allround båtpropeller som passar för långsamma likaväl som för snabba båtar.

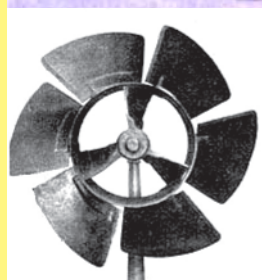
Fyrbladig propeller eller **fembladig** passar för tunga och dryga transporter. (Notera: Metvikens Mekaniska Verkstads gjutjärnspropeller med en diameter på 2180 mm från tidigt 1920-tal, enligt ritning KBM-3329 i Kvarkens båtmuseum.)

Ställbara propellrar används mest i segelbåtar.

Bror Antus



De mörka märkena visar att propellern är klappad (efter att den törnat mot stenar m.m.)



Den äldsta bevarade propellermodellen av John Eriksson. Gjord vid Motala Verkstad. Tillhör Tekniska museet, Stockholm.



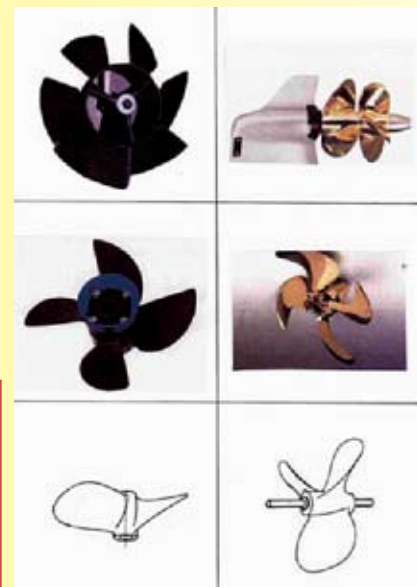


HÄGGQVIST
1875

KOKILLI- JA METALLI-
VALIMO Vanha Vaasa
Puh. 37 619, 37 576.

● **KOKILLIVALUA tilaustyönä sekä**

● **POTKUREITA ym. VENEHELOITUKSIA**



Toppen!
– kaffepaus på talkokväll.
Septemberhälsningar
från Kvarkens båtmuseum
& Malax museiförening

September 2015
MÅNADSBILD



Välkommen till Åminne och Kvarkens båtmuseum
Båtmuseet är öppet t.o.m. 9 augusti, ti–sö kl. 13–18.

MALAX MUSEIFÖRENING

Augusti 2015
MÅNADSBILD



"... ty som ni vet
likar jag mig bäst
på sjön."

Till sjöss!

Leander Bonn

– sjöman, bonde, smed ...

U
T
S
T
Ä
L
L
N
I
N
G

Foto: Göran Strömfors

Välkommen till Åminne och Kvarkens båtmuseum Båtmuseet är öppet t.o.m. 9 augusti, ti-sö kl. 13-18.

MALAX MUSEIFÖRENING

Juli 2015
MÅNADSBILD



Till sjöss!

Leander Bonn

– sjöman, bonde, smed ...

U
T
S
T
Ä
L
L
N
I
N
G

Foto: Göran Strömfors

Juni 2015
MÅNADSBILD

Veteranbåtar (veteraanboåtar)

Nedan några båtar i olika material i Kvarkens båtmuseum



Sävboat
från Bolivien



Racerboat,
glasfiberförstärkt



Fiskeboat i järn

KAN MAN TALA OM FÖRE OCH EFTER plastbåtsepoken med genombrott under 1960-talet när man pratar om veteranbåtar? Ja, i regel syftar man ju på träbåtar när "veteraner" kommer på tal i båtsammanhang, men tiden ilar och snart ryms även den en gång så revolutionerande plastbåten/glasfiberbåten i veteransällskapet, nu med ett drygt halvt århundrade bakom sig. Ett mellanting kan skönjas via en från grunden byggd träbåt som på ålderns höst belades med glasfiber som vi här kan kalla förstärkt veteranbåt.

Kvarkens båtmuseum, i dag ägare av bruksbåtar, saknar i sin samling båtar av typ salongsbåtar och yachter byggda i annat träslag eller extrema kappseglare. Orsaken kan i viss mån sökas i våra grunda och steniga vatten i skärgården. Oavsett båttyp så speglar den sin samtid, när båten byggdes.

Under senare tid har båtmuseet förädlats med över 300 gamla Wärtsilä-ritningar på båtar/fartyg som är gjorda i stålplåt. Ritningarna uppbevaras i museiföreningens moderna arkiv. De har fotograferats för registrering och efterhand kommer kopior av en del ritningar att visas i Kvarkens båtmuseum.

Även om den här gruppen inte räknas till allmogebåtar så kommer samlingen av Wärtsilä-ritningar att stärka båtmuseets anseende som kunskapscenter för båtkultur.

Båtmuseet är i dag ägare till ett hundratal båtar/farkoster. Båtar kräver stora lagringsutrymmen, som museet inte har för större båtar. Båtmuseet har därför i sin samlingen endast båtar som vi i dagligt tal kallar bruksbåtar.

Tanken att K(ultur)-märka äldre båtar – ja, kanske något på kommande?

Bror Antus



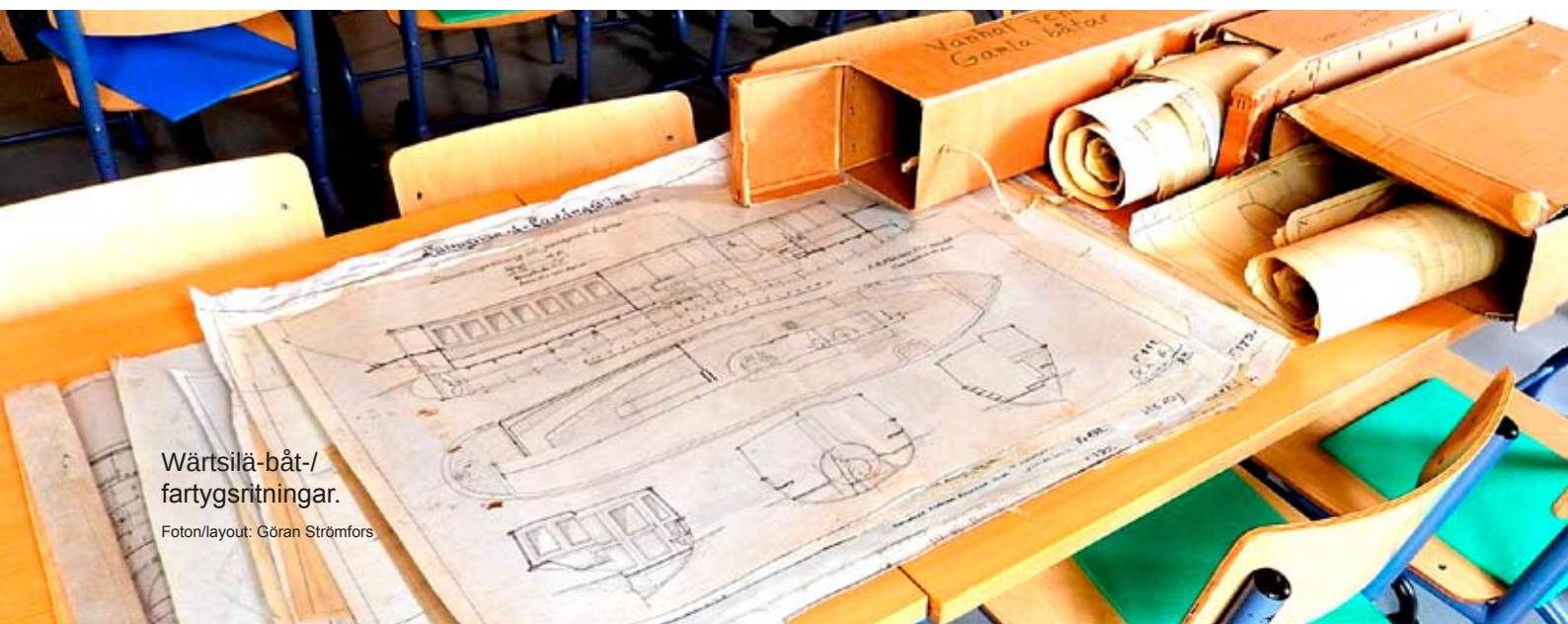
Skötbåt i trä



Passbåt i ek
(för segelfartyg)



Fritidsbåt
i mahogny



Wärtsilä-båt/
fartygsritningar.

Foton/layout: Göran Strömfors



"Slit och
släng"



Bomvidjan och bomstocken

(bomvidjo å
bomståtji)

VAD ÄR NU DETTA? – Virket från våra skogar har under årens lopp kommit att användas till mångt och mycket. Här ett par ändstycken från **bomstockar** som gjort sitt. Bomstockar som använts vid flottning av virke i s.k. grimmor. Omsättningen av bomstockar var omfattande under den period som vi kan kalla flottningseran.

Ändamålet med bomstockar ihopskarvade till en ring var att hålla ihop en samling stockar eller pappersvedsklabbar i större mängd flytande i vattnet. Då behövdes en typ av stängsel som tillät transport, helst i lugnare vatten. Blev våghöjden för hög förlorades en del ur stängslet som hela tiden under transporten måste hållas under kontroll att inte spillet blev onödigt stort. Spill blev det likväl, även om dubbla bomstockvarv omgärdade, t.ex. när grimmorna nödgades stanna upp. Spillet samlades vid senare tillfälle upp och användes gärna av privatpersoner till bränsle.

"Kitter" som höll ihop stockände mot stockände var dels **trävidjor** och dels **schackel** av järn.

Trävidjor framställdes av späda granar från gallrad skog och blev en stark förbindelselänk stock mot stock. En kringgående rörelse gjorde vi som vred vidjorna – runt, runt en påle i en virvlande dans till ett dåtida pris á 25 penni per styck. Vridna vidjor höggs sönder den dag stockarna skulle tas upp ur vattnet om hösten medan järnschacklen öppnades



Schackel av järn.

i skarven. Följande vår fanns vanligtvis nya trävidjor till hands medan schacklen doppades i kokande stenkolstjära, vilket upprepades varje vår.

Bomstockarna skulle på land staplas i travar, nära intill sjön för att ånyo nästa vår transporteras till sjön. En del stockar gallrades bort eller kortades av och nya fästhål upptogs vid behov i stockändarna. Detta förfarande kunde upprepas under flera år.

Grimmorna låg ankrade vid lastplatsen Enskär eller Sillgrund i väntan på att innehållet skulle lastas på inkommande fartyg eller transporteras till Kronvik i Sundom.

I avvaktan på hämtning av grimmor skulle nu en grimmvakt se till att allt var i sin ordning och kvar i Åminne finns ännu grimmvaktarstugan.

Bror Antus



Den röda grimmvaktarstugan finns intill Åminnevägen, strax innan du kommer till Kvarkens båtmuseum. Vid båtmuseet finns ett flottningsskjul med föremål från flottningseran. – Foton (utom översta) och layout: Göran Strömfors.





April 2015

MÅNADSBILD

Foto: Bror Antus, 1958



Inga-Lisa Josskitts
hemarkiv, 1940-tal.

Rorkulten (*roo[r]kulti*, *roo[r]pinna*)

HAR DU EN STYRARM som värker så kavla upp ärmarna och fatta tag om rorkulten och håll den stadigt. Under förutsättning att du är ägare eller förare till en båt på sjön. Tankarna rör sig i olika banor: babord – styrbord, i dagligt tal får vi inte glömma de här termerna. För att kunna styra båten som här är aktuell erfordras ett roder och dess förlängning till en styrarm eller rorkult, även kallad roderhandtag eller rorpinne. Rorkulten kan även i t.ex. en egen uppfinning läggas i utskurna skåror i en på akterdäck vilande tvärbalk och i det fallet kan man tala om en autopilot, men kanske med en annan benämning i dess barndom, inte att förväxla med dagens autopilot-utrustning.

Gillar man inte rorkulten så kan man välja en ratt som är ett senare påfund och fungerar säkert lika bra och i det fallet pratar vi om snabbare båtar. Waterjet-modellerna har sitt eget styrsätt genom att kontrollera vattenstrålen som sprutar ut baktill på båten.

Automatiken har idag övertagit rorkultens jobb och kallas idag för joystick, en liten pinne mellan två fingrar eller en knapptryckning om man föredrar den varianten, ljusår ifrån den ryktbara haxen "PÄRONLANDET" med sina två åtta meter långa styråror.

Bror Antus



Rorkultsträ (*roo[r]pinnstree*) donerat 1973 av August Ekroth till Kvarkens båt-museum (KBM 162). Längden är 130 cm. – Bilden nedan visar *principen* för rorkultsträets, "autopilotens", användning: rorkulten eller rorpinnen är "låst" i ett ett hack i rorkultsträet.



Färgbilder och layout: Göran Strömfors



Mars 2015
MÅNADSBILD

Matväskan (*maatvesko*) – den tigande reskamraten

HELST VARM DRYCK i form av kaffe eller te! En styrkande och uppvärmande dryck för många under årens lopp, antingen i en kantstött bleckmugg i skogen eller i tefatet hemma i lugnet tillsammans i goda vänners lag. Behovet av varma drycker ute i naturen tillåter inte alltid att man gör upp eld, men som en räddande ängel har vi ju termosflaskan sedan lång tid tillbaka, vem känner inte igen namnet AIRAM! Tillfällen gavs ändå när man kunde hänga en sotig kaffepanna över öppen eld och kaffevattnet togs ur sjön eller ur närmaste vattentäkt.

I utearbetet förr, sommar som vinter, fanns behov att forsla saker och ting och då talar vi också om "matavesko" som kunde innehålla mat och dryck för en dags bortavaro, ibland för en längre tid. En brännvinsflaska fylld med mjölk nedstoppad i en yllestrumpa fick ibland duga som färdkost.

EN MINNESBILD: Drängen för dagen åker med husbonden på släde till skogen för att avverka en del trädstammar som vid sågen skall bli till plankor och bräder. Vi jobbar på och det drar ihop sig till rast. Nu visar det sig att den enda medhavda termosflaskan med kaffe har gått sönder. Vände man på flaskan hördes ett klirrande ljud av det söndriga

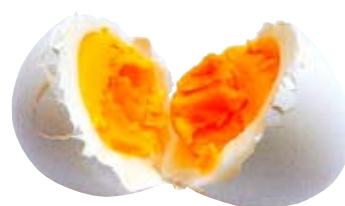
glaset. Försiktigt delas kaffet i två lika delar och glasresterna från den söndriga flaskan stannar i ytterhöljet av aluminium. Dessvärre har husmor sänt med endast ett kokt ägg i matväskan – att delas på två man i skogsarbete ... Vad hästen fick till livs förtäljer inte historien, men vi rör oss på 1950-talet.

STADSBOR (OCH ANDRA) kan nuförtiden ur "ett stånd" tillskansa sig rykande hett kaffe, te eller choklad i en pappmugg med lock både på väg till eller från arbetet.

Annat var det förr.

Bror Antus

Svartvita bilden: foto I.A.Holmgren, ca 1945–1946. Malax museiförenings bildarkiv. Personerna i bilden beskrivs inte i textens minnesbild. – Övriga bilder och layout: Göran Strömfors. Matväskan, tobaksasken och muggen med sked finns i Kvarkens båtmuseum.





Februari 2015
MÅNADSBILD

Iskonst (iiskånst)

ISLÄGGNINGEN PÅ VATTENDRAG, större eller mindre, följer egna lagar beroende på flere alternativ som naturen själv skapat: strömmar, vindar, sälta, osv. Vattnet som skvalpar under istäcket för med sig ett skikt av luft vars volym ständigt förändras. Kvar under det nybildade istäcket lämnas våta droppar liknande takdropp som i vågorna ändrar position, storlek och riktning.



Med naturen som konstnär får man i naturen uppleva vidunderliga formationer som kan ändras minut för minut om du läsare ger dig tid att studera vad som uppstår och uppträder framför dina ögon.

Vintern kommer – ibland smygande ibland häftigare – och tränger sig på, men ibland ges tillfälle att med vaksamt öga lägga märke till den förändring som vi inte kan påverka som t.ex. köldgrader, snöfall, vinterstormar osv. Vi väntar oss att isen lägger sig blank och fin – men se upp! Det kan finnas öppningar eller råkar som sätter krokben, så var förberedd med nödig utrustning du som vistas på isarna! Spegelblanka, bärande isar lockar till att färdas snabbt i vinden, må så vara, men sedan kommer snön dalande och det blir strax mera puls att färdas över isarna ...

Skidåkarna ler i mjugg när skridskoåkarna får lägga sina skridskor på hyllan ... nåja, merparten är väl ändå ägare till både skridskor och skidor, med andra ord vinterutrustad. Snölaviner att vara ängslig för förekommer inte i våra trakter men däremot kan isarna bygga isberg som det berättas tagit många liv i Kvarken.

Bror Antus



Bilder: Bror Antus
Layout: Göran Strömfors



Hel sjömina vid
Forum Marinum, Åbo

Januari 2015
MÅNADSBILD

Sjöminan (sjömiino)

SJÖMINAN ÄR EN OVANLIG TINGEST i Kvarkens båtmuseum i Malax – på vår grunda kustremsa väntar man sig knappast att påträffa föremål av detta slag. Vind och strömmar norr om Åland kunde ändå medföra att otrevliga sjöminor nådde våra breddgrader eftersom tydliga bevis finns.

Efter kriget var faran för minor stor i skärgården. På 1940-talet passerade en hel del drivminor eftersom de kättingar och vajrar, som de varit förankrade med rostade sönder.

Fritt rörliga minor som tappat sitt fäste och flöt omkring i vattnet kunde fastna i undervegetationen eller andra hinder och utgjorde då en fara för båttrafiken. Minan kunde även när som helst slå iland och explodera. Vi får vara tacksamma för det manskap som desarmerade sådana minor som utgjorde en fara, antingen de låg i vattnet eller på land.

Under andra världskriget debuterade de avståndsverkande minorna som reagerade för ljud, magnetism och tryck m.m. Dessa minor kunde också fällas från flygplan, framför allt i grundare farvatten. För att oskadliggöra minor nedsänkta i vatten byggdes båtar, s.k. minsvepare, i stål, men snart övergick man till att bygga skroven i trä, ett mera lämpligt material med hänsyn till magnetminorna. Man svepte med andra ord in minorna.

Under de senaste decennierna har minkrigets alla vapen finslipats. Modern elektronik har gjort det möjligt att stänga och väcka minor via utifrån kommande signaler.

En för flottans personal krävande och riskabel verksamhet under och efter kriget var att oskadliggöra drivande och strandade minor.

DEN NUMERA HARMLÖSA MINAN vid Kvarkens båtmuseum har erhållits från Kristinestad. Donatorn är **Göran Skogman**. Minan hittades utanför Sideby vid ett grund som kallas *Rakarin* (Rockaboll) och ligger ca 5,5 nautiska mil ute i Bottenhavet. Lotsarna på Höglubbens lotsstation hittade



Sjöminan med
sina skavanker vid
Kvarkens båtmuseum.
Diametern är cirka 70 cm.
Havsbild från Skaftung, Sideby.
Stenfiguren är gjord av Göran Skogman.

den omkring 1919 när de var ute och placerade remmare på våren. Minan var då helt intakt med hornen av mässing och med trotylen (sprängmedlet) kvar inne i minan. Lotsarna bogserade minan ungefär 17 nautiska mil till norra ändan av holmen där Höglubbens lotsstation finns. Med ett ca 150 m långt rep och i skydd av ett berg drogs den upp på en berghäll där den senare kunde desarmeras och efteråt betraktas av en mängd besökare.

Minan låg sedan i ca 60 års tid på gräs invid berghäl- len. På höstarna steg vattnet så att nedre delen av minan ibland låg under vatten. Därför är nedre delen i dag sönder- rostad. Inne i minan fanns en fyrkantig plåtlåda fylld med gul trotyl. Lådans botten rostade sönder och trotylen föll ner. Ännu 70 år efteråt kunde man se var minan och troty- len läckt ut för där växte inget gräs.

Minan omhändertogs omkring 1980 och målades med svart remmarfärg av femte generationens lotsålderman Göran Skogman, som på detta sätt bevarat minan. Minan har varit med om en hel del vilket framgår av det yttre åter- stående skalet.

Bror Antus



Texten om
båtmuseets
mina baserar
sig på uppgifter
2014 av Göran
Skogman.

Bilder och layout:
Göran Strömfors