

Jungfrublock

Bilden från
Kvarkens båtmuseum



OBEROENDE av storleken på båttypen – när man pratar om segelfartyg så gäller det att hålla reda på ”tamparna”.

Jungfrun kallas en rund, platt skiva av trä försedd med 3–4 tvärsigenom gående hål anpassad till den storlek av rep som kom till användning. Jungfrun användes som block vid ansättning/sträckning av vant i/på segelbåtar. En ansenlig mängd jungfrur åtgick vid iordningställandet av större segelbåtar, båtar som t.ex. seglade runt Kap Horn.

Jungfrun gjordes i trä och slets ut vid flitig användning, eller om virket inte motsvarade förväntningarna och vid stormigt väder som det oftast var på den tiden när stora segelfartyg användes som mest, sedan var det dags att byta ut den gamla jungfrun mot den nya.

Jungfrublock kan närmare beses i båtmuseet i Åminne.

Sländtrissan, en nära släkting till jungfrun, användes även i vävstolar av äldre dato och har likvärdiga uppgifter där som jungfrun i segelbåtar.

Tiderna förändras och som ersättare för jungfrublock användes i dag vantskruv i rostfri metall (till höger i bild). Vantskruven, där ena halvan är vänstergängad och den andra halvan högergängad, gör att vantskruven i dess längdriktning kan förändras och dess läge säkras med motsvarande muttrar.

Bror Antus



I Wasabladet den 4 juli 1915 noterar signaturen K.V.Å. [Åkerblom] en Yttermalaxbos och hans dotters väderleksnotiser m.m. under åren 1863–1915 (några årtal saknas). Nedan notiser när

isen råkete

1867 – 18 maj
1869 – 18 april
1872 – 25 april
1873 – 9 april
1876 – 23 april
1878 – 11 april
1879 – 26 april
1880 – 17 april
1881 – 13 maj
1882 – 11 april
1883 – 25 april
1884 – 11 april
1885 – 26 april
1886 – 4 april
1890 – 7 april
1894 – 3 april
1895 – 26 april
1896 – 14 april
1897 – 17 april
1898 – 28 april
1899 – 27 april
1900 – 13 april
1901 – 27 april
1902 – 2 maj
1903 – 31 mars
1904 – 22 april
1905 – 26 april
1906 – 14 april
1907 – 19 april
1908 – 18 april
1910 – 16 april
1911 – 20 april
1913 – 12 april
1915 – 22 april



Islossning i Åminne

Om inte varje år, men ibland visar sig ett publikt av naturen regisserat skådespel nere i Åminne, Malax – nämligen islossningen, *iisrako*, när isen räker med alla sina *iisraak*.

Det grunda vattnet i ån fylls snart igen av lösgjorda isblock som med strömmande vatten försöker ta sig ut till havet. Tyvärr staplas blocken på varandra under ett oväsen som bara den kan minnas som på nära håll har upplevt det.

Isblockens väg nöter strandkanten och samtidigt föser isblocken framför sig bryggor av alla de slag som står ute i vattnet. Plötsligt öppnar sig ådran och ismassorna ger sig iväg, dock stannar en del block kvar för att så sakteliga smälta och försvinna.

Alternativet till en brygga är ju den så kallade båtlänningen där man drar upp båten på land och inte är beroende av en brygga, det kan vi säga hör det förflutna till i Åminne.

En havererad brygga gör ju att en ny brygga måste framställas ganska omgående för att kunna ta emot den sjösatta båten.

Även stensatta bryggor med stenkistor kan rubbas, så frågan är om inte en enkel brygga som kan ersättas med en billig penning är att föredra – när isen har gått.

April 2016
MÅNADSBILD

Bror Antus



Bilderna är tagna den 19 april 2013 i Åminne.



Skötbåt märkt KFB 1881.
deponerad av Österbottens
museum 1971



Konrad Talvities (Malax)
knärr byggd 1928.
Donation 1974.

Mars 2016 MÅNADSBILD

Stamkraft (*stamkraft*)

FRAMSTAM ELLER BAKSTAM, bägge uttrycken förekommer men i regel fäster man sig vid fören på en båt och i detta fall talar vi om stamkraft.

Stamkraft utföres i vanliga fall av en trädrot som inpassas till den tilltänkta båten. Stamkraften kan även bestå av två motsatta plankor i ett enklare utförande, inpassad i fören dvs. infästningen av stamkraften till skrovet kan utformas olika beroende på båtbyggaren.

Stamkraftens huvudsakliga uppgift är att förstyva anslutningen av bord och köl i en båt och nu talar vi om en båt byggd i trä.

- köljärnet kan i vissa fall vara förlängt i fören över stampiggen och förankrat i stamkraften,
- en plattstålsbygel kan i vissa fall omsluta stampiggen och förankras i stamkraften,
- i de flesta fall finns en järnring fäst i stamkraften, lämpad för förtöjning av båten,
- stamkraften bildar även underlag för tvenne klys som motverkar slitaget av förtöjningsrepet,
- under stamkraften kan finnas utrustning eller fästen avsedda för olika ändamål,
- sudbandet omsluter stamkraften och avslutas mot kölen /stampiggen, eller alternativt möter sudbandet via en överlappning stamkraften,
- stamkraften visar ibland byggnadsåret för båten och ibland båtbyggarens initialer,
- på Kvarkens båtmuseum i Åminne, Malax, kan man beundra de olika båtarnas stamkrafter. Här finns dessutom ett antal lösa, registrerade stamkrafter som överlevt sin egen båt och som hamnat som utställningsföremål på båtmuseet,
- bilderna visar stamkrafter på några av båtmuseets utställda båtar.

Bror Antus

Motorbåt byggd 1953 av Levi
Backholm, Sundom. Donation
av Bror Antus 2014.



Foton, layout:
Göran Strömfors



Februari 2016 MÅNADSBILD

Kylslaget (tjyylsläijit)

KYLSLAGET I VÄNTANS TIDER gick var till mans och funderade i slutet av förra året om det skulle bli någon vinter i år. Den varma hösten 2015 gav inga säkra tecken på en snörik vinter 2016, men lev i nuet och se på bilderna! Det verkar som om bondepraktikans ”slaskar och braskar” har tjänat ut, men vad bryr sig naturen om bondepraktikan – inte ett dugg. Sent omsider kom ändå frostgraderna att påverka isbildningen på mindre vattendrag en bit in på det nya året. Vad som händer på de stora isvidderna blir vi medvetna om via televisionen, filmteam och annat folk som följer t.ex. jöklarnas snabba minskning i omfång.

Många nyfikna ger sig i kast med att känna på isens tjocklek genom att t.ex. kasta ut isbitar eller annat på isen – amatörer förstås. Riktiga iskännare har andra metoder att undersöka platser och isars kondition, inte bara i strandkanten utan även ute på fjärdarna där det kan förekomma isrännor, inte lite förrådiska.

Vad skulle man säga så här års kort om båtägarens ansvar gentemot en investering i en båt större eller mindre. En del tar hand om sin båt och täcker över den inför en kommande period av regn och snö – bra så, medan den mindre brydda ror båten i land och i bästa fall förtöjer den och önskar att den står på samma plats när det blir en ny vända ut på en fiskefärd. Vi vet att större båtar fordrar en helt annan skötsel jämfört med en mindre, men oavsett storlek så måste man vara lite omtänksam i det sammanhanget.

Vad värre är, det stjäls en del båtar och ibland lämnas de vind för våg. Vad många kanske inte vet är att en båt i glasfiber/kolfiber betraktas som problemavfall. Det finns en destruktionsanläggning i Riihimäki, Finland.

Bror Antus



Bilder: Bror Antus
Layout: Göran Strömfors

Induktion (*induksjoon*)

SÄG MIG VEM DU UMGÅS MED och jag skall säga dig vem du är. Ett exemplar i våra nejder på en enkel induktionsapparat = gnistinduktor (latin *indu'ctio*) finns på Kvarkens båtmuseum i Malax.

För att starta en ottomotor (förbränningsmotor av kolvtyp) behövs en gnista eller flere beroende på cylinderantalet, inte att förväxla med dieselmotorn som inte behöver en gnista för att starta. Föregångaren till dagens magnetapparater var en liten behändig sak som kallades induktion (enligt bilden med två anslutningskruvar upptill och en nertill).

Funktionen i en så här liten trälåda följer teknikens lagar – inget märkvärdigt i sig, men man bör förstå hur den fungerar och vad den skall användas till – jo, en ersättare eller rättare sagt en föregångare till en motormagnet. Tändspolen till en bilmotor är att betrakta som en induktion.

Plus- och minuskontakterna sitter upptill och matas med ström från ett likströmsbatteri som vi kan kalla ”akku” och den nedre skruven utgör fäste för kabeln till tändstiftet som erhåller en spänning om ca 10 000 volt. Upptill ser

vi brytarmekanismen kallad summer/strömbrytare, som ger en kontinuerlig gnista till tändstiftet så länge batteriet är anslutet.

Vad innehåller då burken – jo, merparten är koppartråd i stående stavar eller som liggande trådvarv i slingor. Måttmässigt är den lilla träburken på bilden 72x84x184 mm. Nedan visas magneter till encylindriga motorer.

”Håll kontakt – Keep in touch” var rätta ordet. Det var **Faraday** som upptäckte den elektriska induktionen år 1831.

Bros Antus



Michael Faraday (1791–1867) var en brittisk fysiker och kemist, som kom med viktiga bidrag inom elektromagnetism och elektrokemi. – Wikimedia Commons



Skylten ovan hör ihop med WICO-magneten till höger. Magneten till vänster har tillhört en båtmotor i Äminne, Malax. Båda magneterna gäller för encylindriga båtmotorer.

Bilder: Bror Antus
Layout: Göran Strömfors

