

God Jul!

Elsa Österman, *Stolt Elsa*, har fått en 13 kg stor gädda på nät ca 1958. Här beundras den av fr.v. Lennart och Bengt Söderback samt Viktor Forsberg. Elsa har i många år bott på *Häggäuri* och fiskat året om. Foto Edit Forsberg.



December 2016
MÅNADSBILD

Julgäddan (*juuljeddo*)

VAD BLIR DET FÖR MAT, är för tillfället en stående fråga i flera av dagens TV-kanaler. Skulle vi bara inrikta oss på typ gädda vore saken enkel men nu är det frågan om julbord och då ställs man inför andra alternativ.

För inte så länge sedan var laken en anrättning som presenterades på julbordet, men numera förekommer den inte så ofta beroende på sämre tillgång. Laken med sin rom var/ansågs som en delikatess – ja varför inte. Numera när laken nästan lyser med sin frånvaro får vi fiskälskare nöja oss med en gädda eller något annat i stället.

Alla kan ju inte vara vänner av gädda, men om man vänder kosan söderut så har man en helt annan syn. Jämfört med oss i norr så föredrar man karpen på julbordet. Karpen som inte den heller förekommer så ofta i våra vattendrag, om man bortser från karpodlingar.

Vad det blir för mat på julbordet är väl upp till dig och mig att bestämma. Gillar du och jag och gästerna laxen i alla dess former så varför inte den i stället då som julgädda.

Smaklig måltid!

Bror Antus



Gäddan (*Esox lucius*) är en fin matfisk, som passar bra på julbordet!

Gäddan är en Wikimedia Commons-bild; bakgrundsbild och layout: Göran Strömfors.



Arvid Williamsson

November 2016 månadsbild

Den första **dieselmotorn** för en fiskebåt i Petsmo

Detta är den första dieselmotorn som användes i en fiskebåt i Petsmo. Den anskaffades 1956 och monterades i en fiskebåt som var byggd av båtbyggare **Nestor Rönn** i Panike. Motorn är av märket **Enfield**. Det är en luftkyld boxermotor som genererar 16 hästkrafter. Den förde ett förfärligt liv, så det var bäst att klara av diskussionerna före avfärden.

Fiskaren och minkfarmaren **Arvid Williamsson** körde med den fram till sin död 1968. Så länge han fiskade körde han varje dag ut till sina strömmingsryssjor, som var utlagda vid Mickelsörarna. Motorn strejkade aldrig, men kunde vara svår att veva igång vid kall väderlek. Då var det eterflaskan som gällde. Fem droppar i varje luftfilter så startade den.

Båt och motor såldes senare till **Lennart Hellman** i Vassor. Han körde med den fram till 1975. Efter att motorn tagits ur bruk återanvändes kopplingen till en annan motor. **Alf Hellman** (son till Lennart H.) gav motorn till **Leif Williamsson** (sonson till Arvid W.) ca 2007. Då hade motorn stått oanvänd ca 30 år. Leif Williamsson donerade dieselmotorn med underrede till Kvarkens båtmuseum den 7 oktober 2011.



Donatorn Leif Williamsson med dieselmotorn 7.10.2011

Kar som kar som **Öskar** (öiskaar)

Du mitt kära öskar som hjälpt mig över vida vatten kan väl berätta lite om din hemlighet:

– Ser du inte att jag är rak i ryggen och det som ett resultat av mångårigt arbete i branschen. Samtidigt som jag rört mig i rakryggat läge på sjön. Sliten blir man ju med åren, men än så länge håller jag ihop. Vadan och vart hän, jo i min barndom, dvs. före plast- och plåtåldern fanns det inte så många alternativa material som hette duga. Trären föddes jag från början till slutet – det är just vad jag är – kom inte och säg något annat. Nuförtiden tar jag det lugnt i solen men kom gärna in och hälsa på mig någon dag, jag finns i Malax inte så långt borta. Skulle det nu vara så att du inte hittar mig här på brunnslocket så åk vidare till Kvarkens båtmuseum i Åminne här i Malax så träffar du säkert några som sökt inträde där.

Som ni ser så har jag lagt mig på brunnslocket och tacksam nuförtiden för varje vattendroppe som stänker omkring mig när pumpen är i arbete.

Jag är en ensamvarg utan att närmare bry mig om kontakt med gelikar, men berätta gärna om min existens – det behövs snälla du, antingen jag ligger i mjölbingen eller i skötbåten eller någon annanstans. Även om jag lever som ensamvarg kan jag ändå inte undgå att träffa en och annan med krökt rygg och förmodligen sliten till det yttre. Tandlösa och utan respons – vi blir krokryggade och åsidosatta och hoppas att någon vänlig skäl har overseende och hjälper oss hem, hem till båthuset och då menar jag dem som inte vill ligga i solen.

Text och bilder på föremål: **Bror Antus**



Människan bakom föremålet

I Kvarkens båtmuseum finns allehanda föremål. De flesta noterade med namn, datum när de fåtts och donator. Men ofta saknas uppgifter om vem som använt dem. Det är intressant att ibland söka människan bakom föremålet.

När **Gerda och Henrik Wiklund** donerade en bandhake och två båtvingar som tillhört **Jakob Holmudd** (1860–1920-talet) i Nämpnäs, Närpes, var det inget speciellt med det. Men sedan framkom ett par bilder, en blekt målning, ett skutbygge i miniatyr ...

September 2016
MÅNADSBILD

Några rader om Jakob, och föremålen får nytt liv . . .

Det visar sig att **Jakob Holmudd**, som byggt och använt tvingarna och bandhaken, varit en ”ivrig och skicklig båtbyggare” på 1910–20-talet och att han redan 1910 inköpt den första båtmotorn i Nämpnäs från **G.Grönlunds Mekaniska Verkstad Ab** i Kaskö, som de första åren efter grundandet 1909 importerade motorer från Amerika, innan egen motortillverkning startade. **Gabriel Grönlund**, motorlärare i Amerika, återvände till Kaskö i början av 1900-talet och grundade verkstaden.

Se Jakob i snickarboden! Många av verktygen användes säkert av Jakob när han gjorde tvingarna för sina båtbyggen och bandhaken för tunntillverkning, samt när han snidade ihop miniatyren av en österbottenskuta, troligen av Nämpnäs-modell. På ett fotografi av hemgården (färglagt i efterhand) syns Jakobs hustru **Kristina** (1868–1945) suddig till höger, och dottern **Edit Maria** (1894–1959; Gerdas mor) nära dörren. Gården finns än idag (2016) kvar invid Österfjärden i Nämpnäs, mitt emot Stella Polaris-minnesmärket. Jakob var en mångsysslare, tydligen med ena foten på land, den andra i sjön. – **Göran Strömfors**



Källor: Gerda och Henrik Wiklund samt boken *Bygdeminnen från Nämpnäs* (1991).

Bilderna: Wiklunds hemarkiv (s-v bilder: okänd fotograf); bilderna skannade/fotograferade av Göran Strömfors för Malax museiförenings bildarkiv i oktober 2009.



Jakob Holmudd i bildens mitt.



Augusti 2016
MÅNADSBILD

Båtmuseets fiskarstuga 27 juli 2016.
Foto: Göran Strömfors

Välkommen till Åminne och Kvarkens båtmuseum!

Båtmuseet är öppet t.o.m. 7 augusti, ti–sö kl. 13–18.



Juli 2016
MÅNADSBILD

Foto: Göran Strömfors

Välkommen till Åminne och Kvarkens båtmuseum!

Båtmuseet är öppet t.o.m. 7 augusti, ti–sö kl. 13–18.

Välkommen Kvarkens båtmuseum!

Båtmuseet är öppet 28 juni–7 augusti, ti–sö kl. 13–18
För grupper enligt överenskommelse

MALAX MUSEIFÖRENING

Juni 2016
MÅNADSBILD



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 anseelig 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 råkter

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.

Bror Antus

April 2016
MÅNADSBILD



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 kölén /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 (tjyyisläijit)

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 kolv-typ) 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 anslutningsskruvar 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