

Isjakt och hydrokopter



December 2013
MÅNADSBILD

Det är den gamla vanliga visan: när det *blåser* finns det inte is och tvärtom, eller också täcks underlaget av ett hindrande snötäcke. Men vädret, den gamla fina nordiska vintern är och förblir visst numera något förgånget. Men när kylan kommer och snön håller sig borta, när isarna ligger där oljiga och spegelblanka, då är det liv och fröjd i ekipagen!



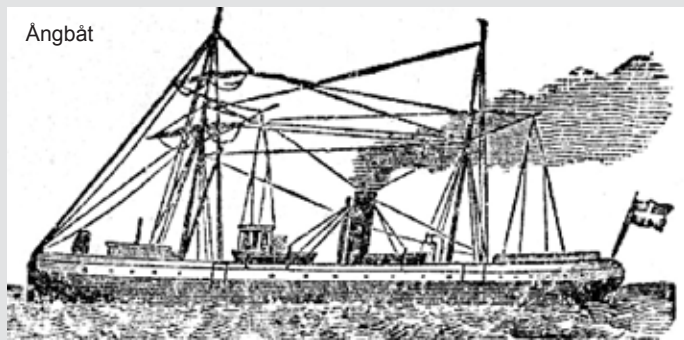
Skulle det visa sig att snön har lagt sig och isarna bär även lite tyngre isfarkoster försedda med motorer av olika slag – **ja då äre bara å åk!** Men vänta nu, det där blir ju en kostsam historia om vi bara skulle ut på en ren nöjesåkning ...



Ett annat förslag bygger på en före detta iskälke i Åminne som i tiderna seglade hem virke från skogen, avverkat ute på holmarna. Resterna har kompletterats med nya detaljer, så vem vet, kanske en vacker vinterdag en bastant isjakt igen visar sig ute på isarna. Då iförd segel.

Bror Antus

Ångbåt



GUSTAF ZITTING & Co
HELSINGFORS



Gasoljemotorbåt

Motorisering

November 2013
MÅNADSBILD

Ångdrivna båtar förknippas nuförtiden med romantik, doft av kolrök, varm smörjolja och ånga. Men var det faktiskt romantiskt med ångdriften? Maskinisterna och eldarna i trånga utrymmen fick slita ont i det överhettade maskinrummet. Lämpningen av kol till pannan eller pannorna var förbehållet matroserna. Ångans glansdagar omkring 1890-talet tappade fotfäste snabbt när nya idéer kom med billigare och bättre alternativ.

I stället för utrymmeskrävande ångmaskiner och pannor vars utrymmen nu kunde tas till vara för större frakter på samma skepp inkilades motorer med krav på ett minimalt utrymme. Ett tryck på startknappen och fartyget var redo för att betjäna i jämförelse med ett ångdrivet underverk som behövde tre dygns förberedelser för att vara "fit for fight".

Den tekniska utvecklingen för att kunna bygga motorer lämpade för (fiske) båtar var den lätta, vattenkylda förbränningsmotorn som utvecklades i början av

1880-talet. Man talade om "explosionsfarliga bensinmotorer" på ca 1–1,5 hästkrafter.

Det skrevs spaltmetrar om de nya motorbåtstyperna som såg dagens ljus och allmänheten fick upp ögonen för de mindre utrymmeskrävande motorerna.

Lågvarviga motorer utvecklades för båtdrift och även stationära som t.ex. kultändare som med tiden ersattes av mera högvarviga dieselmotorer, fyr- och tvåtaktsmotorer.

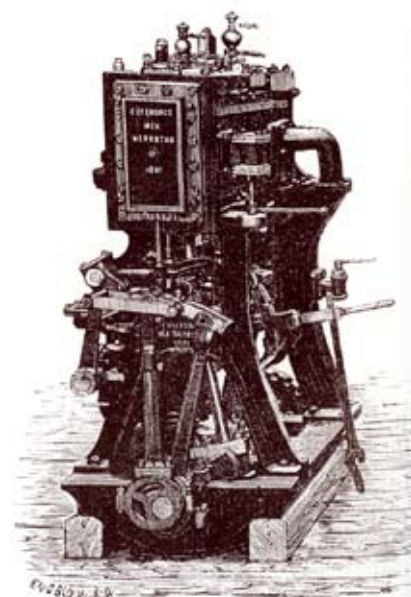
Det kom dock att dröja till mitten av 1910-talet innan förbränningsmotorn **accepterades fullt ut** som ersättare av de beprövade ångmaskinerna. I mindre båtar hade ångmaskinen nu gjort sitt.

Fortsättning följer framöver om senare tiders motordrifter i olika varianter.

Bror Antus

Kvarkens båtmuseum har tiotals inombordsbåtmotorer. En av de äldsta är Rukinen-förbränningsmotorn, installerad före 1916 (under första världskriget) i Klavus skötbåt från Replot.

Sjö-Ångmaskin.



(Göteborgs Mek. Verkstad 1881)



Rukinen-motorn i Klavus skötbåt (byggd c. 1912) i Kvarkens båtmuseum: **modell från åren 1913–1916, 5–6 hk, 1 cylindrig, 4-taktsmotor. Tillverkad i Finland.**

Oktober 2013
MÅNADSBILD

Sänk-/Genstenar (*Jäinstäinar*)

Jäinstäinar säger vi på dialekt i Malax då vi talar om sänk- eller genstenar (fi. koiriokivi). Kvarkens båtmuseum är innehavare av 14 sänkstenar (12 st. i bilden ovan) i olika utföranden. En del är cirkelrunda och liknar en brödkaka, andra har en mera oregelbunden form.

Gemensamt för de flesta verkar vara att de är tillverkade av granit, med ett genomgående hål i mitten, alternativt i periferia delen.

Utan vetskap om dessa stenar väcker de inga heta känslor. Talar man däremot om liknande stenar med en avsevärd ålder om ca 6000 år lyfter vi säkert på ögonbrynen (jämför den sten som John och Greta Österlund hittade i Kaitsor, Vörå, år 2005 och senare blev tidsbestämd av arkeolog Pentti Rislä vid Österbottens museum i Vasa.) Fynd från Söderfjärden i Solf antas vara från 1500–1600-talet.

Åldern bestäms i första hand på hur hålet i stenen har åstadkommit. En bergborr ger ett hål utan brutna kanter, vare sig på ingångs- eller utgångssidan. En borroperation med ett ihåligt ben som fylls med sand under borroperationen ger en kraterliknande utformning både på ingångs- och utgångssidan på grund av att stenen i det fallet borras från bägge sidor.

Vad användes stenarna till? Jo, just som tyngder eller sänken för bragder som användes vid fiske. Man kan fråga sig vad det var som gjorde att ett svårgenomförbart arbete åstadkoms med ett primitivt verktyg. Knyt ett snöre runt en sten och du förlorar, men knyt ett snöre genom ett hål och du vin-

ner. På dessa stenar kan man ibland även se ett bomärke eller en (initial)bokstav inristad (se bild nedan!).

På ett nät donerat till båtmuseet i Malax finns flera speciella sänken, tyngder. Av nätets utseende (se bild längst ner) får man den uppfattningen att det är väl använt. Nedre telen är tillverkad av hampa och nätet i lin eller bomull. Tyngderna i nätet verkar vara tillverkade av bränd betong eller keramik. Så till frågan: vem har tillverkat, och var har liknande sänken tillverkats under årens lopp? Kan det röra sig om en i trakten händig person som tillverkat vikterna för egen del eftersom antalet totalt i vårt område verkar vara rätt litet. Inga märken, varken bomärken eller märken av annat slag, avslöjar tillverkaren. En fördel var att de här sänkena inte rostade.

Struntsaker – ja kanske det, men en ärlig fråga fordrar ett ärligt svar. Bästa läsare – känner du till liknande föremål så hör av dig till Kvarkens båtmuseum i Malax!

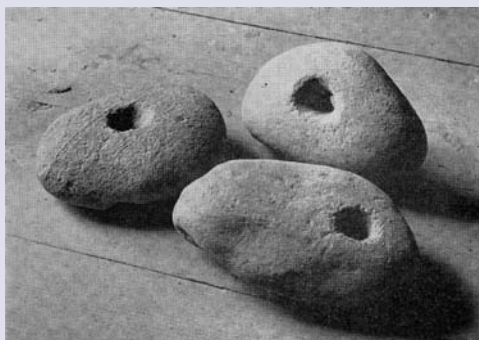
Föremålen som kom till användning kanske finns i mängd på annat håll – vad vet jag.

Bror Antus

Mittbilderna uppifrån, överst: "Jejnsteinar från stornotar hittade i Söderfjärden. Då fisket med not hade upphört där före 1700-talets mitt, kan de tre stenarna mycket väl vara från 1500- eller 1600-talet. Solf hembygdsmuseum". Bild och bildtext ur boken *Solf sockens historia II* (1965), skriven av Gunnar Rosenholm; foto B.Sandvik.

Mittbilden visar en sänksten med bomärke eller (initial)bokstav. Foto Berit Sjöman.

De två sänkena intill är gjorda av bränd betong eller keramik. Foto Bror Antus.

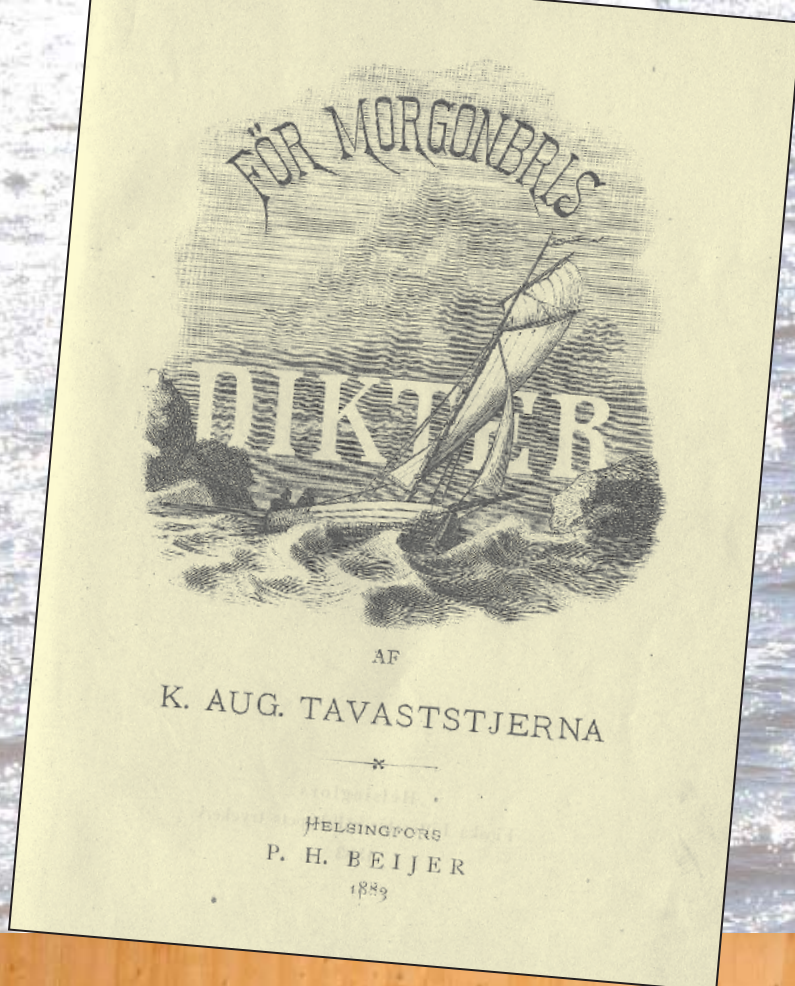


Tavaststjerna seglar in i båtmuseet!

Författaren, poeten, dramatikern Karl August Tavaststjerna (1860–1898) introducerade realismen i finländsk litteratur. Han debuterade 1883 med en samling ungdomsdikter, *För morgonbris*. Tavaststjerna dog endast 37 år gammal i Björneborg.

Tavaststjerna seglade gärna – i motsats till sina samtida vänner – i storm och hård sjö. Det maritima livet stod honom nära.

September 2013
MÅNADSBILD



För en sentida, avlägsen släkting till Karl August, **Bengt Tavaststjerna** i Sibbo, har även sjön, skärgården och båtar stått nära. När han kom till Kvarkens båtmuseum sensommaren 2013 beslöt han att här skulle hans fina samling av 15 aktersnurror få ett nytt hem för framtiden. Den 29 augusti 2013 donerade han samlingen till Kvarkens båtmuseum. Generöst!



Donationspaketet är öppnat och lossningen av aktersnurrorna som Bengt och Pia Tavaststjerna kört från Sibbo till Malax kan börja. Aktersnurrorna visas ovan i nya utställningshallen vid Kvarkens båtmuseum.

Text och färgbilder: Göran Strömfors



Augusti 2013
MÅNADSBILD

Foto: Göran Strömfors

Sommarhälsning från Kvarkens båtmuseum
Båtmuseet är öppet t.o.m. 11 augusti!

MALAX MUSEIFÖRENING



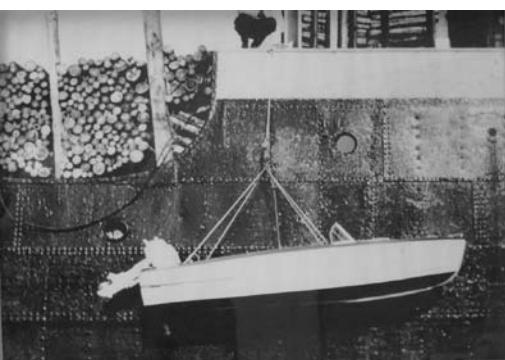
Juli 2013
MÅNADSBILD

Snabben – världens minsta lotsbåt?

DENNA FARKOST kom till då lotsarna levde ett farligt liv. Lotsarna var den här tiden [omkring 1960] tvungna att ta sig ut till havs och möta upp fartygen och köra hem igen med egen båt. Alternativet var att någon av de få lotskollegerna fick ställa upp och köra en träkutter på bekostnad av sin egen sömn. Trafiken var rätt intensiv till hamnen i Kristinestad den här tiden och sömn kunde vara en bristvara. Några kutterförare som stod för transporten fanns ännu inte. Båten som lotsen kom med blev som regel hängande på släp vid sidan av fartyget. De första åren använde jag en träsnipa med en 5 hk Olympiamotor som gjorde närmare 7 knop. Eftersom det kunde bli upp till tre lotsningar per dag så kunde den sammanlagda körtiden i snipen uppgå till närmare 5 timmar.

DET BLEV LÅNGA TIMMAR och jag började fundera hur jag skulle kunna minska denna körtid. Resultatet av mina tankar blev denna båt som jag döpte till *Snabben*. Jag byggde den av vattenfast faner baserad på ritningar som jag fick av Henry Lindström. Med tanke på de påfrestningar som jag visste att båten skulle utsättas för ökade jag antalet spanter och använde tjockare faner. Båten är 4,1 meter lång och endast 1 meter som bredast. Motorn är en Johnson på 18 hästkrafter, en rätt stark motor i början av 1960-talet.

Snabben var både lätt och smacker och därför ovanligt snabb för sin tid. Körtiden från lotsstationen på Höglubb till hamnen i Kristinestad gick nu på en dryg kvart, en



sträcka som med snipan hade gått på en timme. *Snabben* var så lätt att jag istället för att ha den hängande på släp vid sidan av fartyget kunde jag nu med hjälp av taljan lyfta både mig och båten upp i luften. Hur högt jag behövde

lyfta båten var beroende av sjögången, det kunde röra sig om allt från en dryg halvmeter till maximalt 2,5 meter över havsytan.

UNDER DE FEM ÅR som jag använde *Snabben* hände en del incidenter varav några kunde ha slutat riktigt illa. Under

en lotsning med en så kallad shelterdäckare (som har ett högt fribord) så gick repet till taljan av precis när jag ställde mig upp på *Snabbens* fördäck för att kliva upp på lejderen. Taljans tjockare rep övergick i en tunnare kastlina som ju inte var dimensionerad för att klara av tyngden av både *Snabben* och mig. Den var enbart till för att dra upp det grövre repet som var dimensionerat för denna belastning. Dessvärre såg jag inte att besättningen hade gjort fast i enbart den tunna linan. Det resulterade i att *Snabben* och jag föll ner i vattnet samtidigt som fartyget fortsatte med 12 knops fart. Lyckligtvis lyckades jag kvickt som attan dra upp mig i *Snabben* utan att sugas ner i propellervattnet ...

SAMMANLAGT gjorde jag ca 150 lotsningar med *Snabben* åren 1962–1966. När lotsarna vid Höglubb fick kutterförare sålde jag *Snabben* till en bekant. Båten gick vidare till andra ägare och närmare 40 år senare återsåg jag den och kunde skänka den till Sjöfartsmuseet i Kristinestad.

Göran Skogman

Snabben donerades till Kvarkens båtmuseum den 29 maj 2013 av Göran Skogman i samförstånd med Sjöfartsmuseet i Kristinestad.

Bilder: Kristinestads hamn på 1960-talet (överst; Göran Skogmans hemarkiv), *Snabben* upplyft vid sidan av ett fartyg (t.v.; foto Christer Norrvik, från tavla i Sjöfartsmuseet i Kristinestad), färgbilderna visar Göran Skogman, lotsbåten och Johnson motorn vid donationstillfället vid Kvarkens båtmuseum (foto Göran Strömfors / Malax museiförenings bildarkiv).





Juni 2013
MÅNADSBILD

SWISS-racerbåt

byggd av Ingmar Hagstrand i Malax år 1961.

Båten är ett hembygge enligt ritningar publicerade i tidningen *Populär Mekanik*. Den är byggd av vattenfast faner. Racerbåten har däck och vindruta. Båten belades med glasfiber på 1970-talet vid Jarla Plast i Malax. Den kräver en 30–40 hk utombordsmotor. Båtmodellen var populär i Vasatrakten.

Håkan Hyöty köpte båten omkring 1970 av Ingmar Hagstrand och använde den som fritidsbåt. Den kördes mestadels från hamnen i Malax, Åminne, till sommarstugan invid Svartöfjärden, nära Penikar. Båten var i bruk ännu sommaren 1998, därefter har den förvarats i en lada i Solf.

Håkan Hyöty donerade racerbåten till Kvarkens båtmuseum den 25 oktober 2010.





Varpbåten (Kelaboåti)

Varpbåt, grimmor och flottnig i Åminne Malax. Malax museiförenings bildarkiv

Siir du na laand?

Varpbåten infrusen i isen tyder på att flottningseran börjat tappa greppet. Båten är förtöjd och rullen med vevtapparna är utbytta. Denna båt verkar inte vara av den större



typen men den har säkert utfört sitt åtagande i området. Jobbet utfördes i denna varpbåt i regel av en person. Erfordrades lite mera kraft att flytta grimmor med pappersved eller stock så fanns det tillgängliga bogserbåtar som kunde ställa upp med mera manskap.

När det gäller transport av virke, stort som smått, på vatten är sträckan mellan Malax och Sundom, eller Malax–Vasa inte lång. Stockgrimmor eller pappersvedgrimmor skulle sjövägen transporteras till avnämaren (mottagaren), dvs, till lastbåten vid Enskär eller sågen i Kronvik. Här gjorde varp- och bogserbåten sin insats.

Under lastningstillfället skulle virkesgrimman hållas tätt intill fartyget. Varpbåtens uppgift med sin man och spakförsedda rulle med *wire* (vajer) tvärs i båten tog hand om glappet i grimman varur virket lyftes upp till fartygets lastrum. Manskapet som lastade fartyget skulle kontinuerligt tillföras virke i den mängd som försvann i fartygets lastrum.

Rester från flottnings- och ”lastningstiden” finns kvar, dels på land i form av ankaren m.m., dels i båt-museet i Åminne där olika föremål och information visas i museets flottnings-skjul. Varpbåten-*kelaboåti* var en viktig länk i kedjan som höll ihop virkestransporten land–vatten. Båten är idag sgs. glömd och arbetet som hörde ihop med den kommer aldrig tillbaka på det sätt som vi äldre lärt känna det i form av tungt slit för brödfödan på den tiden det begav sig, för många årtionden sedan.

Bror Antus



Två varpbåtar (t.v.) och en roddbåt, troligen i Åminne, Malax. Inga Hagmans bild.



Maj 2013
MÅNADSBILD



Varpbåtar ovan: i Pielisen museo i Lieksa (färgb.) och i Parkano skogsmuseum. Foto Göran Strömfors



Fartyget *Sigrid* lastas vid Hellnäs sund, Vörå, ca 1950. Bertel Prästs bild. – Lilla färgbilden överst: Bror Antus bild.



Fiskuppköpare Helmer Westergård med hästen Julle och Anton Rosenkvist tar upp isblock vid Salteriet i Björkö. Foto i mars 1978 © Mikael Herrgård.

April 2013
MÅNADSBILD

Iskvarnen

Iskvarnen, en oansenlig plåtlåda, här kallad ”isbrytaren”.

I detta fall förflyttar vi oss bakåt i tiden till låt oss säga 1950-talet. Tingesten var ett hjälpmedel inom charkuteribranschen/fiskhandeln och med den framtälldes isbitar i lämplig storlek till frysdisen i butiken eller förrådet.

Vid den här tiden upptogs isblock i skärgården och transporterades till landbacken där isblocken smulades sönder till lämpliga små bitar som skulle rymmas i frysdisen som ett istäcke eller isbädd över färskvaran, t.ex. fisk. Isen höll fisken nedkyld och fräsch.

Lugnet i att hämta och framställa isblock för detta ändamål grumlades när myndigheterna satte stopp för detta förfarande på grund av för stora halter av bakterier i havsisen.

”Isbrytaren”

Apparaten fungerade så att man fyllde lagom stora isblocken upptill vilande mot ett ”galler” i iskvarnens tratt. En elmotordriven axel försedd med ett antal gafflar greppade och splittrade isbiten i mindre lagom stora bitar som även kunde platsa i ett cocktailglas.

Arbetskyddsmyndigheterna skulle knappast i dag godkänna en maskin av denna typ utan skyddsutrustning.

Kvarkens båtmuseum står med ett exemplar som använts i Kaskö. En likadan kvarn hittar vi i Salteriet i Björkö, även den från Kaskö. Den ankom till Salteriet 1970. Från år 1982 förde Vasanejdens Fiskandelslag färdigt bruten is till Salteriet. ”Isperioden” i Salteriet i Björkö varade åren 1954–1988. (Info om Salteriet: Mona Britwin.)

”Isbrytaren” kan du närmare bekanta dig med genom att besöka Kvarkens båtmuseum i Malax eller Salteriet i Björkö.

Bror Antus



Iskvarnen i Kvarkens båtmuseum. T.v. iskvarnens tratt med ”gallret” och gripgafflarna längst ner. Bilden nedan visar tratten sedd rakt uppifrån.



Iskvarnen i Kvarkens båtmuseum

Iskvarnen, troligen gjord i Sverige (okänt tillverkningsår), har använts under åren 1962–70 i Kaskö och i Närpes av Gösta Wennerholm, Arvid Björndahl och Martin Silander m.fl. Med kvarnen krossades naturis från Hemträsket i Kaskö. Den krossade isen såldes till Koskinens fiskaffär och Kvarnuddens Fisk i Kaskö.

Användning av naturis förbjöds och fram till hösten 1985 användes kvarnen för att bryta is gjord av kranvatten. En ny era började 1985–86 då ismaskiner av annat fabrikat började framställa små isblock. Kvarnen transporterades till Malax av Martin Talvitie och Hans Köping 1991–92, men den togs ej i bruk då fiskehamnen i Åminne fick kylanläggning. Iskvarnen donerades till Kvarkens båtmuseum 2004.

Färgfoton: Göran Strömfors

Mars 2013 MÅNADSBILD

Motor inklusive växel-
låda (som saknas på
bilden) driver
framhjulet.



Pikkakälken
är tillverkad av
Sigfrid Vestergård
(trädelar, jämbeslag) och
Kalle Björkqvist (hjulet, svets-
ning) i Molpe i början av 1960-talet.
Motor: Bernard W 39 A, ca 1,5 hk.
Donerad av Karl-Johan Häggdahl, Molpe,
till Kvarkens båtmuseum 2007. Kat.nr 2313.

Dragande pikkakälken (pikkatjälka, vingältjälka, "hjälp-mig-hem")

"En del som går förbi mig, stannar till och undrar vad skall denna tingest användas till, för vilket syfte."

En lite ovanlig sparkstötting byggd speciellt för ett visst ändamål, nämligen för att användas på färder över isar/isen i den Österbottniska skärgården och försedd med drivdon, här i form av en motor och ett "kuggförsett" drivhjul. En drivanordning som den vanliga sparkstöttingen saknar. Denna typ, pikkakälken, skiljer sig från den snarlika sparkstöttingen då den har breda medar som fyller en bärfunktion. Drivhjulet är pendelupphängt vilket betyder att drivhjulet kan gå igenom isen. Om så skulle inträffa blir kälken stående på isen och i så fall räddas föraren från att få ett ofrivilligt dopp.

Pendelupphängningen var även en fördel då man skulle ta sig igenom snödrivor, och med en moderat hastighet på fordonet tilläts användaren att promenera bredvid kälken om motorn var relativt svag. Konstruktionen tillåter ingen större lastyta, men det var möjligt att i en pulka eller ryggsäck forsla i första hand fisk. Kälken användes i fiske och för fritidsbruk.

Att avgaserna från motorn kom rätt i ansiktet på föraren var en nackdel på denna typ av fordon. Det bidrog till att nyare kälkar utvecklades i olika riktningar, och då kan vi hänvisa till den skjutande pikkakälktypen som beskrivits i månadsbilden för februari 2013.

Bror Antus



Drivhjulet var ibland inte enbart försett med taggar utan innehöll även ett antal "paddlor" för att förbättra framkomligheten och samtidigt ge ett bättre väggrepp via tyngden.

Foto: Bror Antus och Göran Strömfors (översta och nedersta bilden t.h.).



En nackdel med den dragande pikkakälken var att motorns avgaser kom rätt i ansiktet på föraren.



I Bergö hembygdsmuseum finns också ett gediget exemplar på en dragande pikkakälke



Pikkakälken var en föregångare till snöskotern. I Kvarkens båtmuseums skoterutställning kan man ta del av utvecklingen hur man rörde sig på isen förr. Både med och utan motorkraft.

Februari 2013

MÅNADSBILD



Skjutande pikkakälken (pikkatjälka, ”hjälp-mig-hem”)

Hönan eller ägget, vem kom först? Vi kan dra en liknande parallell mellan skjutande och dragande pikkakälkar, båda modellerna har sina för- och nackdelar.

För att förtydliga ordet *skjutande* så lägger vi vikten på kälken framför och riktar in oss på ett drivhjul som skjutet på *bakifrån*. Motsatsen är att drevet sitter framför kälken. Den skjutande typen är vanligast.

De första pikkakälkarna (i våra trakter) är från tidigt 1950-tal. Pikkakälken är ett förhållandevis enkelt fordon med få rörliga delar. En snabbtitt visar, utan att gå in på detaljer, ett drivhjul, växellåda och motor. För att få en balans i det hela måste vi ställa kälken framtill och den blir samtidigt en flake för lämplig last och dessutom en sittplats för den person som använder fordonet. Medarna eller skidorna som bär upp flaken kan variera i bredd beroende på vad man lägger störst vikt vid – drift i snö eller på is. Som vi vet förekommer bägge typer av väglag vintertid.

Kälken gör inget större väsen av sig. Den är robust och tål en del törnar, fordrar en minimal service och underhåll. Dock finns en riskfaktor i att ekipaget kan ”rym-

En skjutande pikkakälke på Åminnefjärden i Malax på 1990-talet. Kälken donerades till Kvarkens båtmuseum 2008 av Johan Strömfors och Anders Våglund. Foto Richard Neall.

”Man tager vad man haver” när man bygger pikkakälkar



Det är länge sedan hjulet uppfanns. Hjulet med taggar är en vital del som ”pådrivare” i pikkakälkar. En utrangerad motorcykelram kommer väl till pass och kan bilda stomme. Återanvändning kallas det idag.



Foton Bror Antus



Några av pikkakälkarna vid Kvarkens båtmuseum. Foto Göran Strömfors.

ma” om det inte är försett med det välkända dödmansgreppet (genom vilket strömmen bryts till motorn).

Pikkakälken användes för fiske och fritidsbruk främst på 1950–1970-talet innan snöskotrarna slog igenom. Modärnare typer av motorkälkar (snöskotrar) ”satte stopp för” pikkakälkarna som såg dagens ljus i bysmedjan. För eftervärlden finns ett antal olika versioner av skjutande och dragande pikkakälktyper att beskåda i Kvarkens båtmuseum i Åminne, Malax.

Bror Antus

Vinternoten

i Kvarkens båtmuseum

Vinternoten inköptes av **Joel Widner** (1900–1974), Monå, den 5 mars 1958 i Västanfjärd för 8000 mk. Stångkrok och -klyka ingick i köpet. Noten hade varit i användning före köpet. ”Vi fick dra länge innan den var införtjänad” (Runar och Göran Widner, 2009).

Monå not II: Joel Widner och söner Grundat 5 mars 1958

Notbolaget var verksamt 1958–1965.

Första drag vid Reimarvarpi 8 mars 1958.

Joel Vidner 1958–1962 ¹⁾

Lars Vidner 1958–1965

Bo Vidner 1958–1965

Sven Widner 1958–1965

Runar Widner 1962–1965

Göran Widner 1958–1965

Gunnar Nybäck 1958–1961 ²⁾

Senare:

¹⁾ **Richard Vidner** 1962–1965

²⁾ **Elis Weber** 1961–1965

Utgångsplats för notverksamheten var **Hällan** i Kantlax, Munsala. Monå by hörde under notbolagets tid till Munsala kommun, idag (2013) hör byn till Nykarleby stad.

Januari 2013
MÅNADSBILD



Notdragningen är klar, ”päran” är uppe och fiskfångsten lippas i slädens trälåda.
Fr.v. Joel, Göran och Bo Widner.
Foto: Runar Widner.



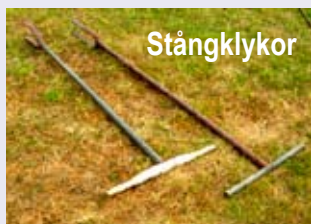
”Notdragning på land” På Båtens dag år 2008 vid båtmuseet var fyra vinternot-bröder Widner igen samlade: fr.v. Runar, Richard, Göran och Sven; längst t.h. donatorn Per-Olof Widner, son till Sven.

Vinternoten i båtmuseet donerades den 16 maj 2008 av **Per-Olof Widner**, Pensala. De två notarmarna och ”päran” (tills. 365 m) ligger på ett förhöjt, luftigt underlag med ”päran” fäst i taket. I förgrunden en av de två notvindor (”vinglo”) på stöttingar som användes då notarmarna med hjälp av notkablar (tjocka rep) och hästarna Rosa och Maja drogs upp på isen tills ”pärans” fiskefångst blev synlig och kunde lippas.

– Under åren 1959–1965 förnyades ”päran” och notarmarna helt av Valdemar Nyblom i Munsala och bröderna Widner.

Notdragning

Klyka,
ca 2 m lång, med
vilken man tryckte
ner och sköt fram
den långa stängen
mellan vakarna.
Stängen gick van-
ligen rakt mellan
vakarna.



Stångklykor



Vinglo



"Röuvgräva" (nervänd
på bilden) av gjutjärn, rym-
mer 240 liter. Inköpt som ny
av Joel Widner via Monå Hlg.
Använd när man "röuvade"
(färgade/impregnerade)
vinternoten och olika nät.

"Röuve"

Tjära, spillolja,
lutsten och gran-
kottar kokades
2–3 timmar.
Därefter var
"röuve" klar
för användning.

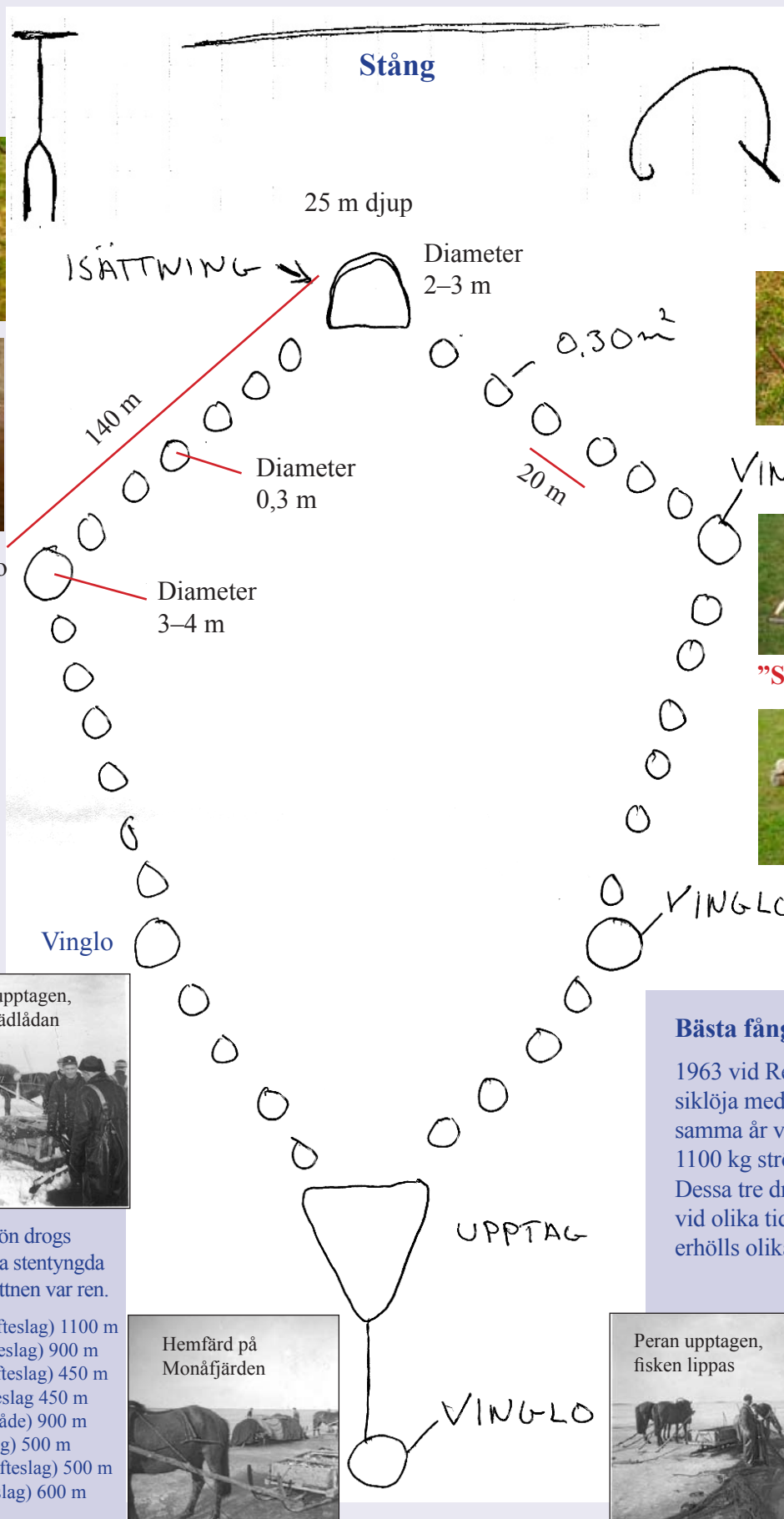
Notvarp

Innan vinternoten lades i sjön drogs
notvarp med 2x150 m långa stentyngda
rep för att säkerställa att botten var ren.

1. Rättgrundet (Oravais skifteslag) 1100 m
2. Reimarvarpi (Monå skifteslag) 900 m
3. Vestsinnis öar (Monå skifteslag) 450 m
4. Byrkskäre (Kantlax skifteslag) 450 m
5. Heplot sund (Statens område) 900 m
6. Bockören (Monå skifteslag) 500 m
7. Fjärdgrundet (Monå skifteslag) 500 m
8. Lillgrundet (Monå skifteslag) 600 m

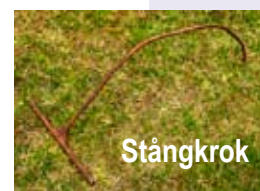
Stång av gran, 15–20 m lång, som styrdes mellan vakarna. Om stängen
var alltför torr flöt den för tätt intill isen och kunde fastna eller ändra rikt-
ning av isens skrovlighet.

Notkablar (de tjocka repen) var fästade vid stängen. Vid de större va-
karna nystades notkablarna upp på notvindan. Proceduren upprepades åt
båda hållen från isättningsplatsen fram till upptagningsplatsen.



**Krok med
vilken man
fångade upp
stängen. Räck-
vidden var ca
1,5 m åt båda
sidorna.**

Stångkroken,
stångklykorna,
"röuvgräva" och
"skaklarna" donerade
av Göran och Runar
Widner 23 juli 2009.



Stångkrok



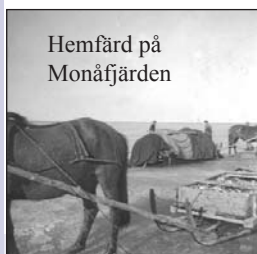
"Skaklar" för hästar



Snickarbänk,
använd för vinternoten.
Donerad av Per-Olof
Widner 16 maj 2008.



Noten upptagen,
fisk i slädlådan



Hemfärd på
Monåfjärden



Peran upptagen,
fisken lippas

Bästa fångst med vinternoten:

1963 vid Reimarvarpi: 900 kg
siklöja med två drag (2 dagar),
samma år vid Byrkskäre:
1100 kg strömming med ett drag.
Dessa tre drag utfördes
vid olika tidpunkter, därför
erhölls olika slags fisk.

Skissritning och
uppgifter: Per-Olof
Widner (2008);
Göran och Runar
Widner (2009, 2012).
Svartvita bilder:
Runar Widner.
Färgbilder och sam-
manställning: Göran
Strömfors (2012).