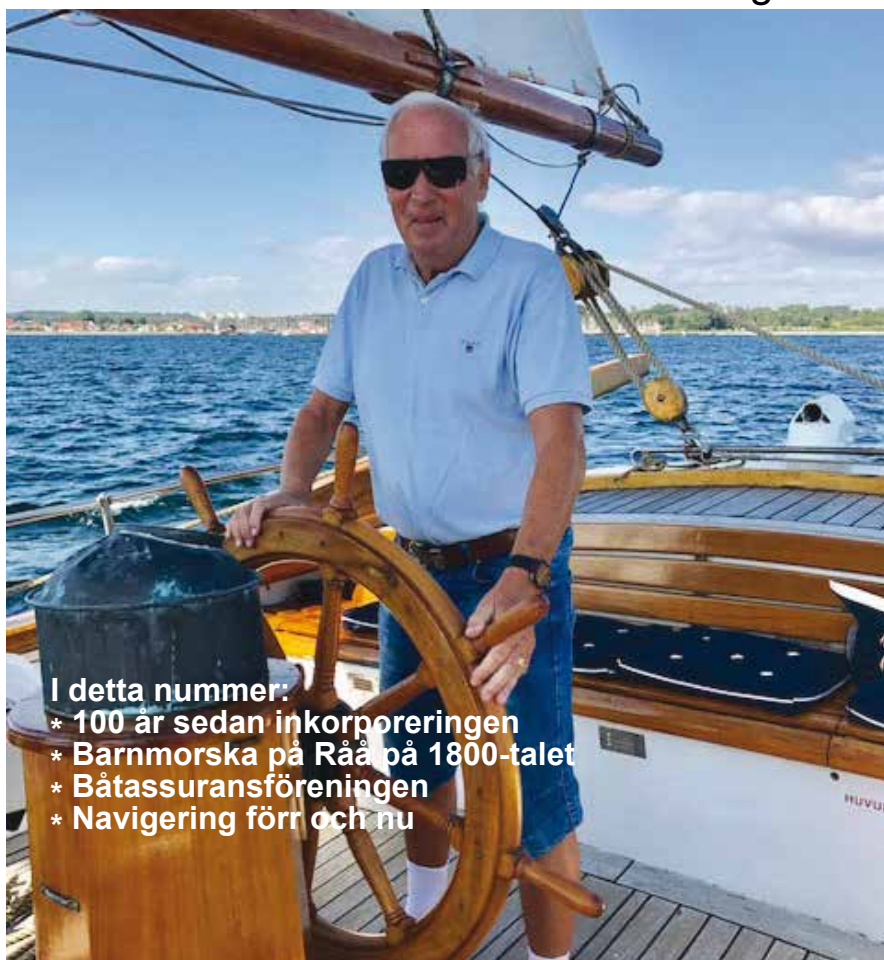




MUSEITIDNINGEN

Medlemsblad för Råå Museiförening



I detta nummer:

- * 100 år sedan inkorporeringen
- * Barnmorska på Råå på 1800-talet
- * Båtassuransföreningen
- * Navigering förr och nu

*Tillsammans med skonaren "Nina" styr Råå Museum mot nya mål.
Foto Rolf Jonasson.*

Ordförande har ordet



Utan Åsa Rausing-Roos hjälp hade årets utställning inte kunnat genomföras.
Foto Paavo Roos.

Årets utställning – Maja Sjöström

Vi hade förhoppningar om att årets utställning "Textilkonstnären Maja Sjöström – ett skånskt – romerskt konstnärsliv" skulle bli en framgång för museet, men inte trodde vi att denna utställning skulle bli en sådan succé. Antalet betalande besökare steg till rekordsiffror, vilket självklart är myck-

et positivt, och intresserade kom från när och fjärran. Glädjande var också att alla omdömen som besökare uttryckte efter att ha sett utställningen var så översvallande – "Vilken fin utställning", "Så fantastiskt fint ordnat", "Om denna skickliga Maja visste vi inget", "Mycket intressant", osv. Med Åsa Rausing-Roos' djupa kunskaper

och otroliga engagemang blev denna utställning möjlig. Åsa – ett stort, stort tack för att du sa ja när du blev tillfrågad om vi fick göra en utställning om Maja och om du ville hjälpa oss. Tack även för all kraft du lade ner för att tillsammans med Maja-gruppen göra utställningen så fin och uppskattad.

Utan det ekonomiska bidraget från Kulturförvaltningen i Helsingborg hade omfattningen av årets utställning blivit begränsad.

Gåva

Under våren fick vi på museet en förfrågan om vi ville ta emot en modell av Decauville-tåget stående vid dess slutstation på Råå. Det var Christian Gibaut och Malcolm Webber som hade gjort modellen och ville skänka den till oss. När vi väl sett den var det inte svårt att tacka ja till denna lilla klenod. Nu står modellen med "Lilla spöket" uppe på "Bryggan" till besökarnas beundran. Ett stort tack till Christian och Malcolm.

Sommarens aktiviteter

Som vanligt kom Malmö Modell Båtklubb tillsammans med kolleger från Vallensbäck till Råå för att köra med sina modellbåtar i ån – uppskattat och trevligt, vilket också museets deltagande i Fiskelägets dag blev. Ny aktivitet för i år är samarbetet med Kenneth Karemo och hans skonare "Nina". En av de gemensamma aktiviteterna innebar att de som deltog först fick en guidning på museet, sedan en segeltur med Nina ute på Sundet i underbart sommarväder – verkligen uppskattat. En planerad aktivitet, som tyvärr fick ställas in p.g.a. för mycket vind, var en Piratjakt som först skulle vara inne på museet och sedan ute till havs. Nu satsar vi tillsammans på nya aktiviteter till nästa sommar.

Undervattensvärlden

Den för framför allt barnen så uppskattade undervattensvärlden mellan "Jäntan" och "Golden Lady" i båthallen har ytterligare utvidgats med stora intressanta och informativa skyltar om djur- och växtlivet i Sundet. Längst in i den spännande "grottan" finns nu bord, stolar och ritmaterial för de minsta barnen.

Tack!

Säsongen stora besöksiffra har naturligtvis inneburit extra mycket arbete för alla involverade. Museet hade haft svårt att klara sig utan museets två 'allt-i-allo' Christine och Annika – ett stort tack till er. Tack även till sommarens tre sommarjobbare! Till visningarna av Maja-utställningen - både inbokade besök och de öppna visningarna på söndagar - har det kommit överraskande många intresserade. Tack till Åsa, Britt, Elsa-Lena och Mona för era inspirerande och uppskattade guidningar.

Tack till alla, som på olika sätt hjälper till för att göra Råå museum till ett fantastiskt museum

Råå i september 2017
Hans-Ingvar Green
Ordförande

Råå Museiförenings styrelse

Hans-Ingvar Green, ordförande
Ulf Swanstein, vice ordförande
Gunilla Kittel, kassör
Lars Wallin, sekreterare
Ingrid Högborg
Hans-Olof Olsson
Elsa-Lena Ryding
Lisbeth Råvik
Inga-Lena Stelzer
Britt Siversson Holmén
Lars-Erik Mattsson

Vi jubilerar!

100 år som helsingborgare

Leve Råå, du lilla blomma med dina fromma och syndiga kaptener, måtte så i fröjd och gamman, nu smälta samman med Helsingborg!

Visst kan du Rååvisans utmanande refräng, den som sjöngs i Emil Norlanders nyårsrevy 1918.

Råå hade efter intensiva förhandlingar, blivit en del av Helsingborg. Kommande årsskifte, hundra år efter inkorporeringen, höjer vi våra röster lite extra.

Hur gick det med visskrivarens förhoppning? Nja. Världen gick inte under, som en del hade befarat när Råå ”smältes samman” med staden Helsingborg. Men de flesta Råå-bor ansåg förstås att Helsingborg vann mest på sammanslagningen. Staden fick en ”brud” med rejäl hemgift. Och inte bara en – hela Raus kommun skulle med till Helsingborg, som över en natt blev Storstad.

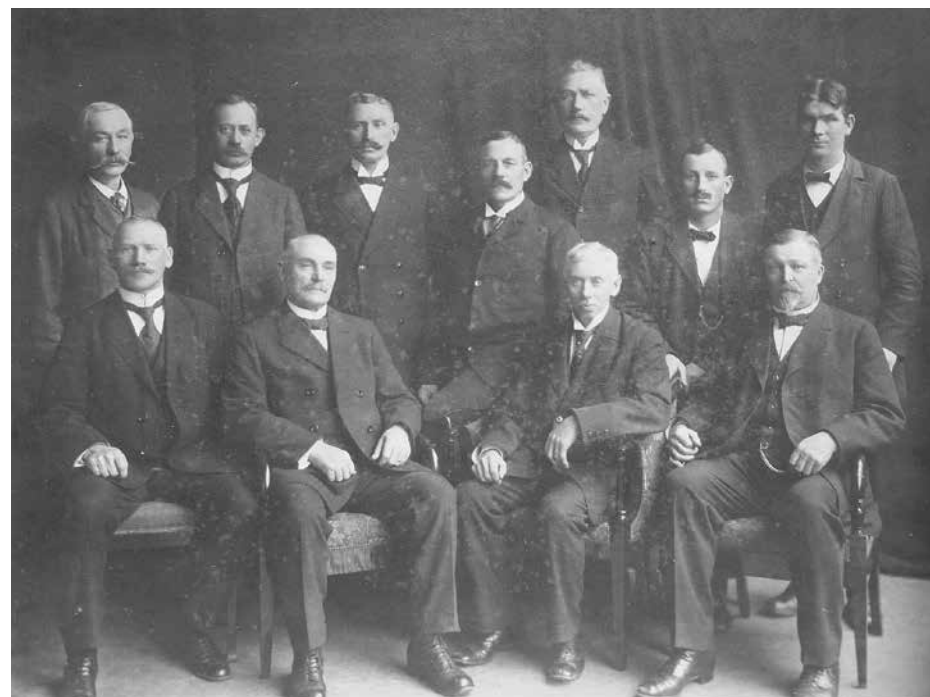
För många makthavare i vårt municipal-samhälle, var inkorporeringen en besvikelser. De hade sedan en tid planer på att Råå skulle söka stadsrättigheter, och i december 1913 hade Råå municipalstyrelse klubbat ett beslut om att utreda frågan. Det planerade Vattentornet, den utbyggda hamnen, det populära hotellet, de goda kommunikationerna, fisket, sjöfarten, verkstäder och flera lönsamma företag hade under det sena 1800-talet och tidiga 1900-talet gjort Råå till ett municipalsamhälle att räkna med! Tyckte vi Rååbor i alla fall.

Ryktet om Råås ambitioner oroade Stadsfullmäktige i Helsingborg och nu blev det fart på konsul Oscar Trapp. Under 1914 lämnade han in en motion om inkorporering av Raus Planterings municipalsamhälle, men utredningen kom fram till att hela Raus kommun borde inkorporeras. Vad var bäst, hela kakan eller bitar, det var frågan?



Vattentornet blev symbol för att vilja men inte kunna. Det blev färdigbyggt just före inkorporeringen men togs aldrig i bruk. Stiligt är det!

Ramlösa/Köpinge och Raus Plantering var självstyrande municipalsamhällen liksom Råå. Planteringen, främst den norra delen, uppfattade sig redan nära knutet till staden, medan Ramlösa i likhet med Råå



Raus sista kommunalnämnd: Stående fr. v. Byggmästare Anders Nilsson, lantbrukare Magnus Olsson, lantbrukare Janne Svensson, husägare Per Pålsson, målaremästare Aug. Andersson (Råå) husägare Magnus Johansson, laborater K Löfgren (Råå?). Sittande fr. v. Lantbrukare Otto Olsson, sjökapten A. J. Falkland (Råå), kamrer Lars Olsson (Råå) och lantbrukare J. P. Johansson.

var mera tveksamt till en sammanslagning. Förhandlingarna gick snabbt och resulterade i att staden, senare kommunen, Helsingborg fick kraftigt ökad folkmängd, fick rejält med mark att bygga på, fick en kustrensa för såväl hamnanläggningar som fritid. Vi kan räkna upp åtskilliga fördelar och några nackdelar, men något alternativ fanns inte. Det inser vi alla idag. Nyårsdagen 2018 firar vi 100 år i ”fröjd och gamman” tillsammans med Helsingborg!

Stor-Hälsingborg skapades för 25 år sedan
10 januari 1943 stod ovanstående rubrik att läsa i Skånska Social-Demokraten och reportaget beskrev den viktiga händelse

som vid årsskiftet 1917/1918 över en natt flyttade upp Helsingborg till en femteplats på listan över Sveriges folkrikaste städer. Hälsingborg blev storstad, jo det är rätt, namnet stavades då med ä. Helsingborg hade tidigare inkorporerat mindre enheter och skulle fortsätta med det under delar av 1900-talet, men vi fokuserar på vad inkorporeringen betydde för Raus kommun och främst för Råå Municipalsamhälle.

Raus kommun

”Raus kommun hade bildats av Raus socken i Luggude härad i Skåne när 1862 års kommunalförordningar trädde i kraft”. (Citat från Wikipedia)



Råå Mejeri var ett viktigt företag under tidigt 1900-tal. Här fanns både mejeri och butik.

Vi talar gärna om att *Råå inkorporerades med Helsingborg*, men Råå, Läget, municipalsamhället var bara en del av Raus kommun. Vi ska inte fördjupa oss i Råås långa och märkliga historia denna gång, bara konstatera att fiskeläget Råå hade blivit municipalsamhälle 1887, att samhället då omfattade Råå kronojord samt Raus och Pålstorps grunder och att samhället räknades som ett av landets främsta fiske- och sjöfartssamhälle. Ekonomin var god, man kunde investera i allmännyttiga projekt och uppmuntra investeringar i byggnader, verksamheter och givetvis i växande tonnage.

Utöver Råå ingick alltså Raus Plantering och Ramlösa/Köpinge, de hade fått sin status som municipalsamhällen 1874 respektive 1894.

Vid sekelskiftet 1900 hade Raus kommun 5 763 invånare, Råå var mest folkrikt. Vid tiden för inkorporeringen hade folkmängden i kommunen ökat till knapp åtta tusen.

Från Läge till Stadsdel

Råå var efter inkorporeringen inte längre ett Läge inte heller ett municipalsamhälle utan en Stadsdel, men namnet Råå försvann inte i hanteringen, det fick man behålla och då blev det förstås lättare att acceptera att bli helsingborgare. Självklart var det dock inte. Vid omröstningar i såväl kommunalstämman som municipalstyrelse och andra nämnder var många negativa till sammanslagningen. Råå-bor anses ju lite speciella och stolta över sitt ursprung. Vi raljerar gärna om uttryck som "äkta Råå-bo", då ska minst fyra generationer av släkten ha varit bofasta här, men vid tiden för inkorporeringen var det inte något skämt.

Råå Municipalsamhälle i Raus Kommun

Raus Kommun hade bildats 1862 och 25 år senare blev Råå Municipalsamhälle. Den statusen fick vi behålla i trettio år för att sedan bli en stadsdel i Helsingborg.

I augusti 1888, hundra år efter Ryssbrandens framfart var Råå inne i en framgångsfas och det nya municipalsamhällets innevånare firade sin återhämtning storslaget. Högtidstalaren framhöll att Råå var folkrikare än flera av Sveriges städer. Lokala politiker, män med ambitioner och makt ville gärna se Råå som stad. Men tidpunkten var inte där än.

Grunden för vårt samhälles relativa välstånd var förstås havet, det allt lönsammare fisket under 1800-talet hade gett förutsättning för större och säkrare båtar, vilka i sin tur gjorde ett mera inkomstbringande fiske möjligt. Intäkterna placerades i segelfartyg med allt större tonnage. Partrederier bildades och långseglingar gav goda inkomsterna till såväl delägare som befäl. Och vinsterna gav investeringsmöjligheter. Låt oss lite banalt hävda att "välstånd födde välstånd". Åtminstone för vissa.

Givetvis var inte heller vårt samhälle jäm-

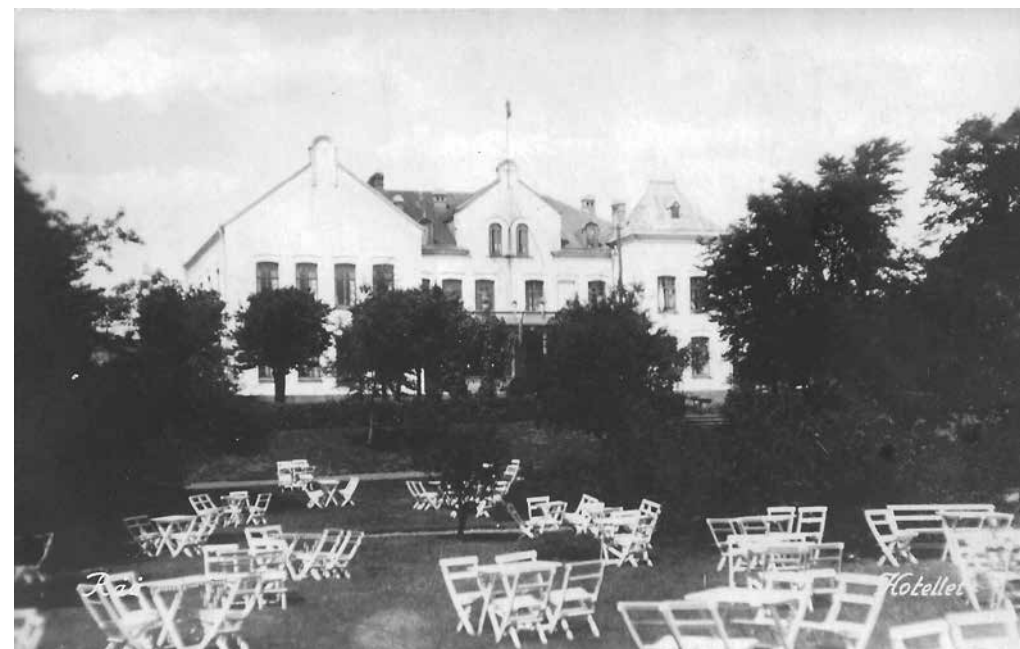
ställt, men listorna för röstberättigade i Raus kommun visar att endast 6,6 % av innevånarna hade rätt till 500 röster. Ja, du läste rätt. Antalet röster stod i relation till betald skatt. Bland de som tilldelats 500 röster vid kommunalstämman återfanns främst framgångsrika sjökaptenar, partägare och några jordägare och affärsmän. Ett fåtal ägare av företag tillkom i slutet av 1800-talet.

1909 infördes den 40-gradiga skalan vid kommunala val. Då gällde 1 röst för den som hade en inkomst på 100 kr, upp till 1 000, därefter 1 röst per 500 kr, 40 röster var max.

I ett folkrikt samhälle som vårt kunde många med gemensamma intressen men få röster sluta överenskomelser och rösta mot lokala makthavare.

Det moderna Råå

Låt oss lämna Raus kommun och koncentrera oss på Råå.



Stora Hotellet stod färdigt 1909.

Hamnbygget var det första stora lyftet för Råå. 1842 hade åldermännen i Nedre och Övre Läget enats om att Råå hamn måste rustas upp och att nytt inlopp skulle öppnas. Gemensamt köpte man två mudderverk och Lägets arbetsföra män förväntades ställa upp med fria dagsverken. 1859 togs beslut om att hamnen måste muddras djupare, att kajer måste byggas och att hamnen skulle kunna ta emot större segelfartyg, inte bara jakter som tidigare.

Hamnbygget skulle bli starten för det moderna samhället. I slutet av seklet var Råå ett sjöfartssamhälle av rang. Här byggdes nya kvassar, stora däckade, dammförsedda fiskebåtar och stora segelfartyg på något av de varv som startades. Störst var Holms Varv som 1903 kunde inviga en slip i gamla ågapet. Varven och sjöfarten genererade såväl underleverantörer, smeder, repslagare, segelmakare och in på 1900-talet en motorverkstad.

Nästa stora lyft var järnvägen, den omtalade Decauvillebanan. Initiativtagare var den dynamiske konsul Nils Persson i Helsingborg bl a storägare i Kopparverket. Delar av Karl XII:s försvarsvall, alltför

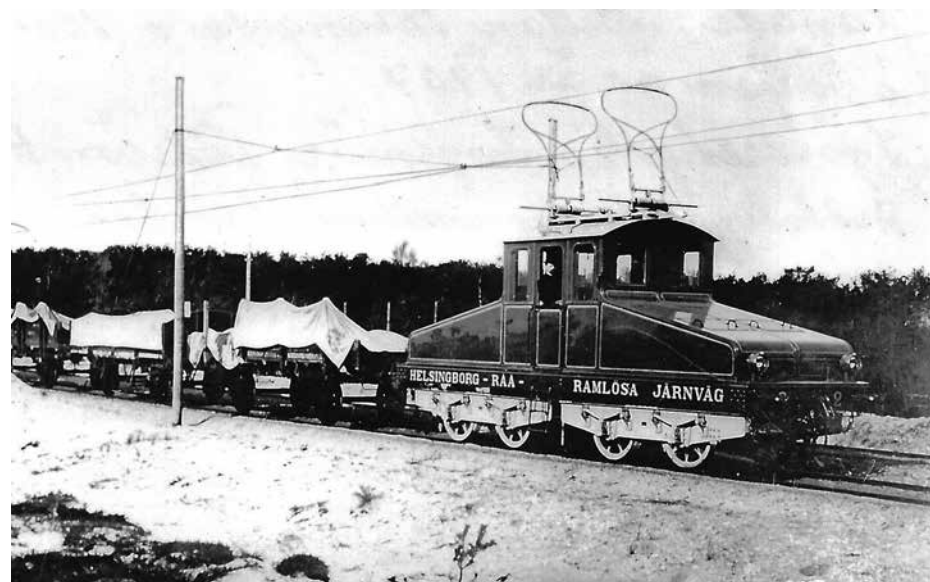
stora delar, revs för att ge plats åt spår och stationshus. Samtidigt fick man fyllnadsmassor både till underlag och till utfyllnad av Salthon, dagens Varvsgatan. Järnvägen, fullt utbyggd, knöt samman Råå med både Ramlösa och Helsingborg. De välkända fiskmånglorskorna kunde ta tåget med sin fisk från Råå till kunderna i Helsingborg. När Kopparverket 1902 flyttade från Helsingborg till Raus plantering blev Råå hamn en central punkt för såväl import av råvaror som för transport av tillverkade varor. Spåren förlängdes ner till hamnen och Kopparverket flyttade ner utrustning för lastning och lossning. Decauvillen kompletterades med rejäla godvagnar och kraftiga lok.

Råå Mekaniska Verkstad

Fabrikslokalerna är borta sedan länge och har ersatts med den stora parkeringen söder om Råå camping. 1901 startade smederna Janne Lundgren och Arvid Andersson Råå Mekaniska Verkstad. Här tillverkades vagnar och semaforer till järnvägen, och efterfrågan var god såväl lokalt som utombys. Helsingborg-Råå-Ramlösa



Råå Mekaniska Verkstad startades 1901 av Rååsmiderna Lundgren och Andersson.



Järnvägen Råå – Ramlösa – Helsingborg.

Järnväg och Kopparverket var stora beställare.

1916 såldes den fabrikslika verkstaden till August Christell, företagare från Helsingborg med ägande i flera industrier. Nu hände något smått sensationellt. Råå blev platsen för biltillverkning! Biletten var en liten bil för stadsbruk.

Biltillverkningen blev inte långvarig, men ca 300 personer hann ha sin arbetsplats på Råå Mekaniska innan företaget bytte namn till Packningsindustri, och revs på 1970-talet.

Brytningstider

Municipalsamhällets styresmän hade ambitioner, Råå hade ökat sin befolkning, både med födda och inflyttade, brytningstid rådde efter industrialismens framgångar. Landsortens unga flyttade till tätort gärna till storstad. Fisket och sjöfarten kunde inte försörja hela samhället. Små och större affärsverksamheter blev viktiga, Råå Mejeri är ett exempel och hantverksföretag utvecklades, nu inte bara för

att furnera båtar och fartyg. Bostadsbygandet tog rejäl fart från ca 1880. De låga fiskarstugorna kompletterades med eller ersattes av rejäla två- och till med två och en halv-våningshus. Murare etablerade sig som byggmästare.

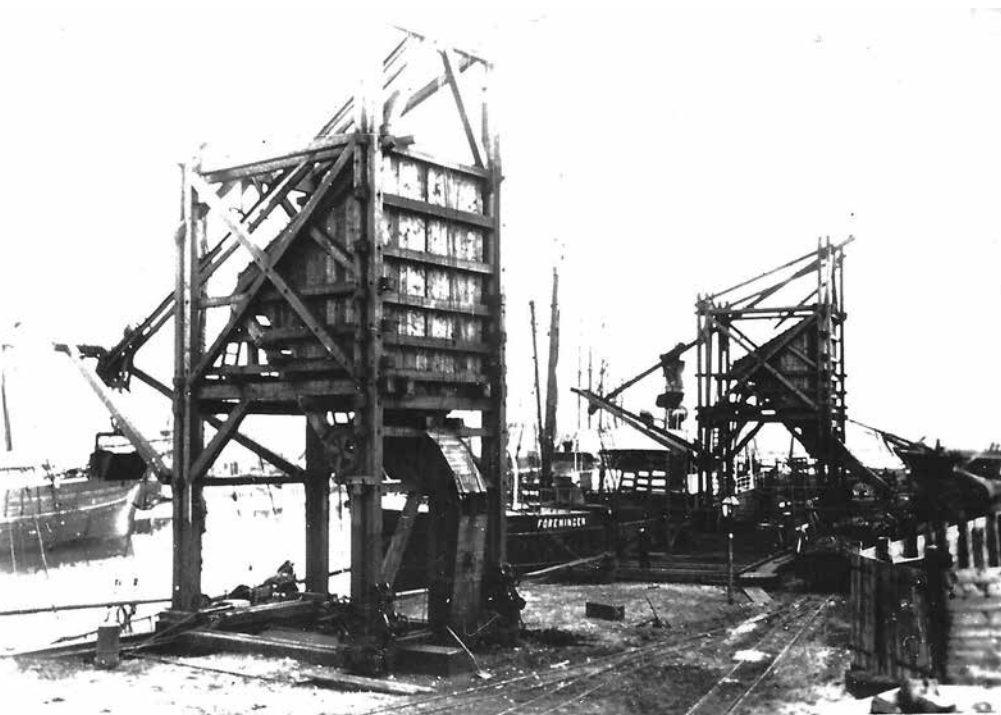
I ett modernt och förtätat samhälle var det inte bara att tömma ut sitt avfall i närmsta dike eller vattendrag. Rörledningar måste leda ut vatten och avlopp.

Det finns en beskrivning på hur Vallgatan, nuvarande Kustgatan omgavs av djupa kantgropar där slaskvatten och avfall samlades till "riktiga kökkenmöddingar".

De rörledningsarbeten som gjordes alldeles i början av 1900-talet betydde mycket för sanitet och hälsa. Man kan undra om det är de ledningarna som har bytts ut i nutid när vägarna än en gång fått ny beläggning...

Lite till

Vattentornet, Råå Hotell, Skolan förstås, dräneringen på Övre Läget, anläggningen av Lybecksgatan, ambitionen att skapa en



Lyftet för Råå hamn kom 1902 då Kopparverket installerade utrustning för lastning och lossning av såväl råvaror som färdiga produkter.



1903 invigdes slipen vid Holms Varv.

eftertraktad badort – det skulle vara lätt att fylla museitidningen med exempel på det dynamiska Råå som utvecklades kring förra sekelskiftet.

Viktigare än enstaka byggnader, om än imponerande, var det rika föreningsliv som växte fram under denna dynamiska tid. Växelsvängarna har vi t ex talat om tidigare men Nykterhetsrörelsen, Arbetarrörelsen, föreningar som Fiskareföreningen och senare lokala fackföreningsavdelningar spelade viktiga roller.

Raus Kommuns och Råå municipalsamhälles olika stämmor, nämnder och styrelser var flitiga med sammanträden och omröstningar. Vi har påtalat deras stora ambitioner.

Stad blev vi inte – men stadsdel.

Helsingborgs stad var främst intresserad av Raus Plantering, man behövde industrimark, men man var inte helt rodd av de svårhanterliga områdena med flygsand i söder delen av Planteringen. Gränsen gick norr om kyrkogården.

Råå hade inte så mycket markområden att erbjuda men en utmärkt strand och en välfungerande hamn. Råå var ett välskött samhälle, och i början av 1900-talets när fisket sviktade något och sjöfarten vid tiden för första världskriget hade viss nergång sökte sig många Råå-bor till arbete i närliggande industriföretag. Kopparverket, Allers tryckeri, Juteväveriet, är några exempel.

Råå-borna tvekade till Helsingborgs frieri, men det var dags för storskalighet. De flesta blev efterhand nöjda med inkorporeringen, men visst klagades det en hel del. Inte minst när vi fick lämna ifrån vissa gatunamn för att de redan fanns inom Helsingborg.

100-årsjubileum

Så är vi snart där, när vi alla kan, bör, ska... fira inkorporering årsskiftet 1917/1918.



Ordföranden i Helsingborgs stadsfullmäktige Malte Sommeli talade till de nya Helsingborgarna nyårsdagen 1918. (Foto Wikipedia)

För 100 år sedan var det Helsingborgs borgmästare Johan Bååth som hälsade de nya stadsborna välkomna. Folkskolläraren E. Agnér talade för Raus kommunalfullmäktige och på Nyårsdagen öppnades Rådhuset upp och stadsfullmäktiges ordförande, direktör Malte Sommeli, talade entusiastiskt om framtiden.

Vi får väl se hur det blir vid kommande jubileum. För femtio år sedan förbigicks jubileet med tystnad, men så kan det ju inte bli den här gången!

Stina Norling

Bilder från Museets arkiv

Källor till artikeln är: *Helsingborgs Historia del XIII:2*, Johan A Lundin och Anna-Britta Lövgren. *Det gamla Råå*, Harry Perborn, *Det gamla Fiskeläget*, Jan Davidsson, artiklar från *Skånska Social-Demokraten* 1943 och *Helsingborg, Staden vid Sundet*, 1967 och 1977, Erik Larsson. *Wikipedia*.

Barnmorskan Kjersti Karstrup 1831-98

Erfaren barnmorska som hjälpte kvinnor från Råå med omnejd i deras svåra stund

Oktober månad 1888 är en tung månad för barnmorskan Kjersti Karstrup. Fyra förlossningar är inte mer än det vanliga, men naturligtvis skulle det bli två på samma dag! Fru Karstrup är erfaren, men redan 57 år gammal och kan nog känna sig trött vid stor belastning och nattvak. Hemmet och familjen ska också skötas. Elida har sitt, som fiskarhustru på Råå och Carl Edvard har farit till Sydamerika efter att ha fått sin sjökaptensexamen. Inga barnbarn än... Kanske finns Agda hemma ännu och kan hjälpa till, hon är 20 år och längtar också hon till landet i väster.

På kvällen den sjunde oktober blir fru Karstrup kallad till 22-åriga fru F., som väntar tredje barnet. En ung och frisk omföderska borde inte innebära problem. Allt går också galant; förlossningen ska ha börjat kl. 18, vattnet går kl. 23 och ut kommer det lilla barnet kl. 23:15. På fru Karstrups tid tog man inte håll på fosterhinnorna för att skynka på förloppet. Man trodde tvärtom att hinnorna var bättre än ett föregående huvud på att vidga modermunnen. (Det har visat vara fel. Men, men, kanske är vi lite väl klåfingriga idag...) Moderkakan går kl. 23:50 enligt journalen. Hur barnmorskan handlägger denna sista del av förlossningen vet vi inte. Diagnosen blev ”naturlig förlossning”. Den unga fru F. lär ha fått besök av barnmorskan under de första dagarna av barnsängstiden. Förvård av de gravida kvinnorna ingick inte i barnmorskans uppgifter, men hon förväntades sköta om dem en vecka efter förlossningen. Man trodde på sängläge första tiden och visste inte att riskerna för blodpropp ökar i och med immobilisering.

Fem dagar efter den okomplicerade förlossning hos familjen F. kallas fru Karstrup till ett fiskarhem på Råå där den ogifta 38-åriga dottern D. har fått värkar på tidiga morgonen den 12 oktober. Här finns det större anledning till oro. Fiskardottern beskrivs som ”krympling” och hon är en lite äldre förstföderska. Vad hade hänt henne egentligen? Vem var fadern? Har hon varit iväg och tjänat som piga och blivit utnyttjad av någon? Eller har hon blivit kär men övergetts? Därom vet vi ingenting. Det finns inte mycket barnmorskan kan göra för att hjälpa kvinnan i hennes långa och plågsamma förlossningsarbete mer än vara närvarande och ge stöd. Kan kvinnan vara uppe och röra på sig är det bra. Barnmorskan får mat och dryck i barnaföderskans hem, men inte får hon vila något särskilt den natten. Den 13 oktober kommer, med fortsatt värkarbete för föderskan. Fru Karstrup blir allt mera orolig. Hon skriver i journalen att bäckenet är snett. Detta kan innebära förlossningshinder. Vad som var felet med kvinnan vet vi inte. En medfödd eller förvärvad skada? Hur ska detta sluta? Strax före midnatt blir hon tvungen att lämna sin patient i alla hast, då 32-åriga fru A har fått värkar och det är sjätte barnet som ska komma! Ska det bli komplikationer med denna förlossning också? Hos en sexföderska kan fostret oftare ligga på tvären eftersom livmodern är så uttänjd. Det finns också större risk för efterblödning. Nåväl, fru Karstrup hinner fram i tid och allt går bra. Vattnet går vid midnatt och efter en värkpaus föder fru A kl. 01 på natten.



Den unga Kjersti Karstrup.

Den trötta barnmorskan måste skynda på med efterskötningen och badningen av barnet. Förhoppningsvis finns andra kvinnor som kan stötta i hemmet när hon tar sig tillbaka till fiskarfamiljen med den ogifta handikappade dottern. När vattnet

går kl. 06 för gravida D. på morgonen den 14 oktober hoppas hon på en snabb avslutning. Hon tvättar sina händer och underarmar igen med tvål och vatten och sedan med karbollösning och gör en inre undersökning. Nej, barnet står alldeles för



*Kjersti och Edvard Karstrup med Elida, Carl Edvard och lilla Agda.
Foto Helsingborgs stadsarkiv.*

högt... Förmiddagen går och den födande kvinnan är knappast längre kontaktbar. Hon har skrikit så att hon inte har någon röst mera. Kl. 12.20 avslutas förlossning ”med konståtgärd”. Det framgår inte av journalen vad detta innebär. Fru Karstrup lär inte ha haft tillgång till förlossningstång; inte vid någon av hennes förlossningar finns anteckning om tång. Det var inte ovanligt att barnmorskor utbildades i instrumentell förlossning, men i Skåne förekom det sällan, då tillgången på läkare

var större än norrut. De kunde dock ha s.k. skarpa instrument i sin arsenal, d.v.s. instrument för fosterstyckning om så krävdes för att rädda moderns liv. Troligen var det inte så drastiska åtgärder som vidtogs den 14 oktober 1888 på Råå, men precis vad barnmorskan gjorde framgår inte av hennes journal. Någon läkare tycks inte ha kommit till hjälp; detta antecknades också alltid i journalerna. Fram kommer ett dödfött flickebarn. Visste fru Karstrup att barnet var dött? Fosterstetoskopet upp-

fanns år 1822 i Tyskland, så det kan ha hört till hennes arsenal. Långdragna förlossningar vid bäckenträngsel ledde ofta till barnets död och inte sällan till en dålig utgång för modern. Ännu idag får kvinnor i vissa delar av världen svåra underlivsskador när man inte har möjlighet till kejsarsnitt. Blödning och infektion tillstöter ofta. Angående den aktuella förlossningen går moderkakan efter 40 minuter. Kvinnan är vid liv, men på tredje dagen avlider hon ”till följd av förlossning”. Det blev sorg i hemmet, men kanske fanns det folk som tyckte att det var bäst som skedde. Mor och barn hade inte de bästa sociala förutsättningarna.

Barnmorskan måste ha varit fullständigt slut efter de gångna dygnen. Nu får hon vila, men inte från hemarbetet förstås. Måste hon också sitta på kvällarna och böda garn? Enligt husförhörlängd 1891 fanns inga tjänstefolk boende hos paret Karstrup. Efter en vecka, den 22 oktober är det dags att förlösa igen. Nu är det en granne i Pålstorp, 33-åriga fru B, som får sitt femte barn. Snabbt avklarat från värkstart till moderkakans avgång inom två timmar. Eftervård i en vecka enligt reglementet.

Kjersti (Kiersti, Kerstin) Olsdotter föddes 1831 i Fjärestad. Hon gifte sig med en fiskare, den två år yngre Håkan Edvard Karstrup och paret bosatte sig i Pålstorp nr 5. Maken kan ha förenat fiske med ett mindre lantbruk. Tre barn föddes i familjen: Cecilia Elida 1861, Carl Edvard 1863 och Agda Beata 1868. Elida blev fiskarhustru på Råå och tvåbarnsmor. Maken hette Nils Peter Pettersson. Den yngsta flickan kom att emigrera till USA och gifte sig med en Max Budell. Agda fanns 1920 i New York. Sonen gick till sjöss och blev så småningom sjökaptan och byggde sig ett

fint hus på Långgatan. Hans liv och gärning beskrivs i Museitidningen nr 1 2006. Carl Edvard förliste och drunknade vid en minsprängning under första världskriget, 6 december 1914. Då var föräldrarna borta sedan länge. Kjersti Karstup blev 67 år och maken Edvard 72 år.

Under hela 1800-talet och fram till 1920 undervisades blivande barnmorskor i Lund. Eleverna gick i lära tre terminer. Socknarna skickade en kvinna till utbildningen när en ny barnmorska behövdes. Från och med 1881 krävde Medicinalstyrelsen journalföring enligt en förtryckt journal med uppgifter om datum, kvinnans namn, ålder, bostadsort, antal tidigare förlossningar, fosterläge, samt förlossningens förlopp och utgång. Tiden för förlossningens start, vattenavgång, födsel och avgång av moderkakan bokfördes nog. Förlossningarna betecknades som ”naturlig” eller med åtgärd. Vi får veta barnets kön, men inte födelsevikten, samt om barnet är levande fött. Kvinnans status som tillfrisknad eller sjuk eller död finns antecknat. Varje barnmorska hade sin egen bok. Journalboken skulle lämnas in till en ansvarig läkare för godkännande. I början av varje journalbok finns ”Kongl. Medicinalstyrelsens cirkulär till barnmorskor i riket, angående försiktighetsmått, som böra af dem iakttagas till förekommande af barnsängsfebers uppkomst och spridning; utfärdat den 13 juni 1881”. Dr Ignaz Semmelweis i Wien hade i mitten på 1800-talet visat att den fruktade sjukdomen smittade via undersökarnas händer. Det tog sin tid, men vid slutet av 1800-talet hade antiseptiken vunnit stora segrar med minskande mödradödlighet till följd. Ur cirkuläret som inleder Kjersti Karstrups journalböcker: ”Barnmorska bör i afseende på sin egen kropp, sina kläder, sitt hem och hela sitt levnadssätt vinnlägga sig

om den största möjliga renlighet, och ställes i detta hänseende på henne större fordringar än på människor i allmänhet.” Här finns noggranna föreskrifter om tvättning och desinfektion av instrument. Barnmorskan ska hålla naglarna kortklippta och väl rengjorda och aldrig ta med ytterkläderna in till en föderska. Hon får inte befatta sig med att göra iordning lik. Hon måste rapportera till ansvarig läkare om fall av barnsängsfeber och avhålla sig från förlossningspraktik i en vecka efter ett sådant fall, och hennes kläder ska då rökas med svavel under sex timmar.

En barnmorska under andra hälften av 1800-talet fick själv hålla sig med nödvändiga utensilier som saxar, peanger och pincetter, nålförare, catgut och silkestråd, katetrar, lavemangskanna, bäcken och rondsålar, navelband, såplösning, karbol för desinfektion, lapislösning för barnets ögon m.m. Mycket skulle få plats i barnmorskans väska. Hon skötte förutom förlossningar också smittkoppsvaccinationerna i socknen. Ur kommunalnämndens protokoll från 27/12 1882: ”Från vaccinatrix Kjerstin Karstrup har till kommunalnämnden inkommit journal över skyddskoppypmpningar i Raus socken och hur nämnden mot densamma intet att anmärka”. Vaccinationslängden godkänns i nämnden på detta sätt under flera år.

Kristina Magnusson, Sofia Nilsson och Kristina Jeppsson var tre andra barnmorskor som arbetade i Raus. Deras patienter kommer företrädesvis från Ramlösa och Raus Plantering och mera sällan från Råå. Kjersti Karstrup däremot förlöser i Råå, Pålstorp och Örby och även en del i Raus. Av de 540 förlossningarna som finns bokförda 1881-92 är 8 tvillingförlossningar, ca 1,5% väl motsvarande dagens siffra på 1,4% år 2015. Elva barn vid enkelbörd

kommer i sätes- eller fotbjudningar, sju i ansiktsbjudning och två i ligger i tvärläge. Antal sätesbjudningar verkar lite lågt (2% mot förväntade 3%) och ansiktsbjudningar absolut väl högt, men det totala antalet vi räknar på är ju också litet och vi vet inte säkert kriterierna för lägesdiagnosen. Fru Karstrup kunde utföra vändning av fostret. I det ena fallet av tvärläge överlevde barnet, ”allt väl” och i det andra fallet klarade sig åtminstone mamman. Ett barn som ligger på tvären kan inte födas fram. Bara tre av Kjersti Karstrups patienter under 1882-92 dog; den ovan beskrivna kvinnan med trångt bäcken, en kvinna i barnsängsfeber en vecka efter en okomplicerad förlossning, och 25-åring med galopperande lungsot som dog samma dag som förlossningen. Tre döda mödrar av 540 blir under 6 per tusen, ungefär samma dödstal som finns angivet för hemförlossningar i Stockholm vid den här tiden. Idag dör ca 4 per 100 000 mödrar i Sverige och då räknas in dödsfall under graviditeten, före förlossning. Åtta barn registrerades som dödfödda. Vi vet inte om de dött under förlossningen eller varit döda vid förlossningens start. Det blir ca 15 dödfödda barn per 1000 förlossningar, vilket troligen är en bra siffra för barnmorskan vid den tiden. I ett exempel från Medelpad låg antalet dödfödda på 30 per 1000 barn vid samma tid. Idag är frekvensen ca 3 per 1000. Många levande födda barn dog förstås som späda på 1800-talet till skillnad från i vårt land idag.

Vi vet inte när fru Karstrup började arbeta som barnmorska, eftersom journaler finns arkiverade först från 1882. Vi vet inte heller vad hon hade i lön, men det finns en uppgift i kommunalnämndens protokoll 27 september 1883 där hon begär löneförhöjning med 100 kr mera per år. Det ”ansåg sig inte nämnden kunna bevilja”.



Den erfarna barnmorskan fru Kjersti Karstrup.

Kjersti Karstrup ska ha dock fått flera medaljer för sin insats och var 61 år när hon avslutade sin yrkeskarriär. Hon avled 1898 av ”förlamning” – ett slaganfall kanske.

Elsa Lena Ryding

Källor:
Barnmorskejournaler Råå och Raus 1881-92.

Lisa Öberg: *Barnmorskan och läkaren.*

Kompetens och konflikt i svensk förlossningsvård 1870-1920. Doktorsavhandling. Ordfronts förlag, Stockholm 1996.

Pia Höjeberg: *Jordemor. Barnmorskor och barnaföderskor i Sverige. Gidlunds förlag, Södertälje 1991.*

Sören Padell: *Spädbarnsdödlighet i 1800-talets Sverige. C-uppsats, Mittuniversitetet, 2009.*

www.socialstyrelsen.se/statistik/

Råå Båtassuransförening

Hur klarade man sig på 1800-talet när olyckan var framme?
Nils Pålsson har grävt fram ett protokoll från 1879.

Protokoll för nedannämnda ändamål fört vid byastämman med Råå läges bodar den 10 april 1879.

Sedan Konungens befallningshafvande den 7 dennes litterar nr 29 1879 fastställt reglemente för Båtassuransföreningen inom Råå läge samt Raus och Pålstorps grunder så skulle idag väljas den styrelse för föreningens verksamhet som omnämnes i paragraf 4 i reglementet och utsågs till denna styrelse:

Janne Olsson d.ä. på nr 15 Råå, N.P. Andersson på nr 15 Råå, N.P. Andersson på nr 18 Råå, Anders Magnusson på nr 36 Råå, Hans Olsson på nr 33 Råå, Anders Pålsson på nr 14 Råå, Peter Jönsson på nr 4 Pålstorp samt Peter Damström på Raus grunder.

Av dessa utsågs Hans Olsson till ordförande och till vice ordförande N.P. Andersson.

Föreningens medlemmar utgöres endast av fiskare och skeppare bosatta inom Råås fiskeläges område eller på Raus och Pålstorps grunder och som fyllt 16 år.

De avgifter som till kassan erlägges är -

Personliga årsavgiften som är 1 krona. Efter fem år är medlem befriad från årsavgift.

Årsavgiften för däckad båt är 2 kronor och femtio öre.

Årsavgiften för odäckad båt är 50 öre.

Årsavgiften för kölhalning är 50 öre för varje ton av båtens dräktighet.

Den 15 april 1903 upprättas ett avtal mellan Råå Bärjarlag och E.M. Svitzers Bergningsenterprise om samarbete i alla strandningsfall mellan Ryabäck i söder till Råå-bäck i norr.

Då ryske skonaren Dilector varvid såväl Råå Bärjarlag som Svitzers deltagit utbetalades till Bärjarlagets medlemmar 7.50 per man till 140 medlemmar och 3,75 till 2 stycken. Sammanlagt utbetalades cirka 1500 kronor.

Vid bergningen av skonerten Pröven av Rönne utbetalades till Råå Bärjarlags medlemmar - 110 stycken - 596 kronor.

I vissa fall utbetalades av erhållen bärgarersättning 10 % till Råå hamn.

Det fanns ett antal fler bärgningar men detta får räcka.

- o -

I ett protokoll står att läsa att "Föreningsmedlem kan av föreningen erhålla lån på mellan 50 och 200 kronor om antaglig borgen kan lämnas. Lånetiden får ej underskrida tre månader. Mer än en fjärdedel av föreningens medel får ej utlånas."

Råå Fiskare- och Bärjarlag uppdelades under årens lopp i två självständiga föreningar, nämligen Råå Fiskareförening och Råå Båtassuransförening - den sistnämnda likvideras år 2004 och överskottet fördelas bland föreningens båtägare.

Nils Pålsson

Om navigation i gamla tider

En titt i museets monter med navigationsinstrument



Sjökort med linjal m.m.

Museets monter med navigationsinstrument fascinerar många. Vissa av oss vet vad det handlar om och har använt liknande hjälpmedel till sjöss. Andra har precis som jag svårt att förstå hur det har gått till.

Hur använde man instrumenten i montern? Hur kunde över huvud taget våra anfäder ta sig fram över jordklotet utan att komma vilse? Vad är navigation? Jag lånade böcker och tog sjökapten Bengt Magnusson till hjälp. Förstod att det skulle krävas flera års studier för att uppnå en djupare förståelse av navigationens mysterier, men det gick att begripa lite i alla fall.

Navigation eller **navigering** – av latinets navis, ”skepp” och agere, ”sätta i rörelse” – är konsten att navigera, det vill säga vid framförandet av en farkost kunna bestämma position, kurs och fart samt planera sin rutt.

Navigationsmetoder i äldre tider

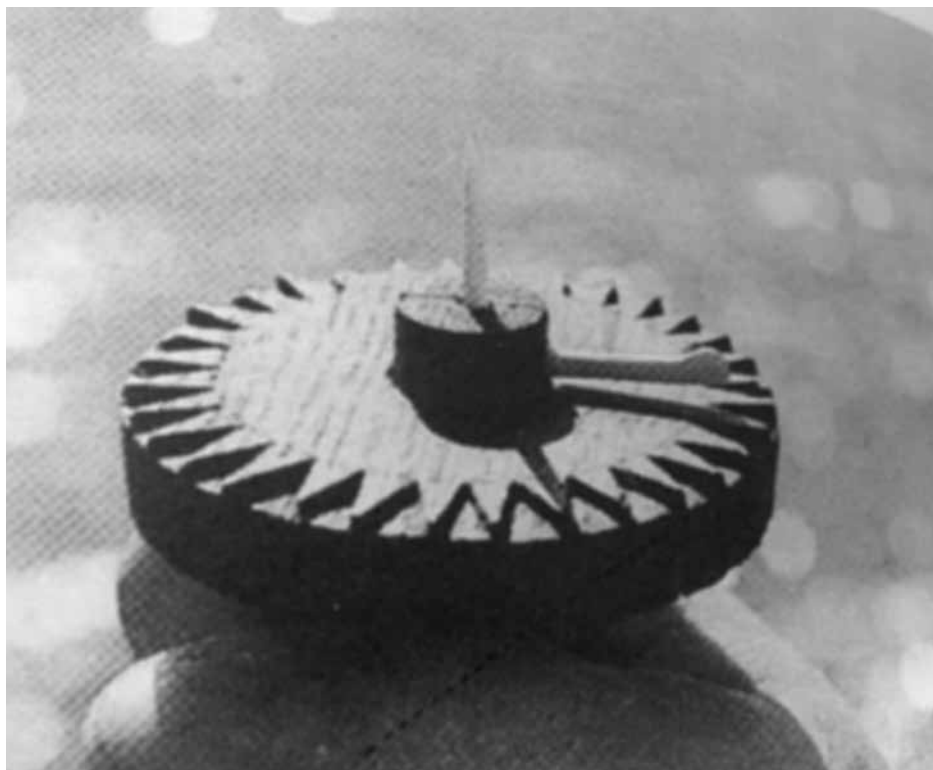
Våra anfäder från Råå kunde använda sig av kunskap som utvecklats under många hundra år i olika delar av världen.

Först måste man veta var man befinner sig, bestämma sin position. Det gör vi vanligen på en karta eller ett sjökort där det anges latitud (breddgrad, parallell) och longitud (längdgrad, meridian). Redan under antiken prickade kartografen och astronomen Ptolemaios in länd- och breddgrader på sina kartor. Han måste ha förstått att jorden är rund. Noll-latituden är fastlagd av naturens lagar, vid ekvatorn. Noll-longituden däremot kan läggas var som helst och har historiskt flyttats flera gånger innan den landade i Greenwich, London.

Här i Norden var vikingarna duktiga seglare. De kunde bestämma väderstreck-

en med hjälp solen, polstjärnan och andra stjärnor närmare horisonten. Med en s.k. solsten kunde ljuset fångas även när solen var under horisonten. En pejlskiva, ett slags hand-solur kan ha använts för att ta ut kursen. Man vet dock inte hur vinkeln mellan den observerade himlakroppen och skeppets stävmått kunde mätas på vikingatiden.

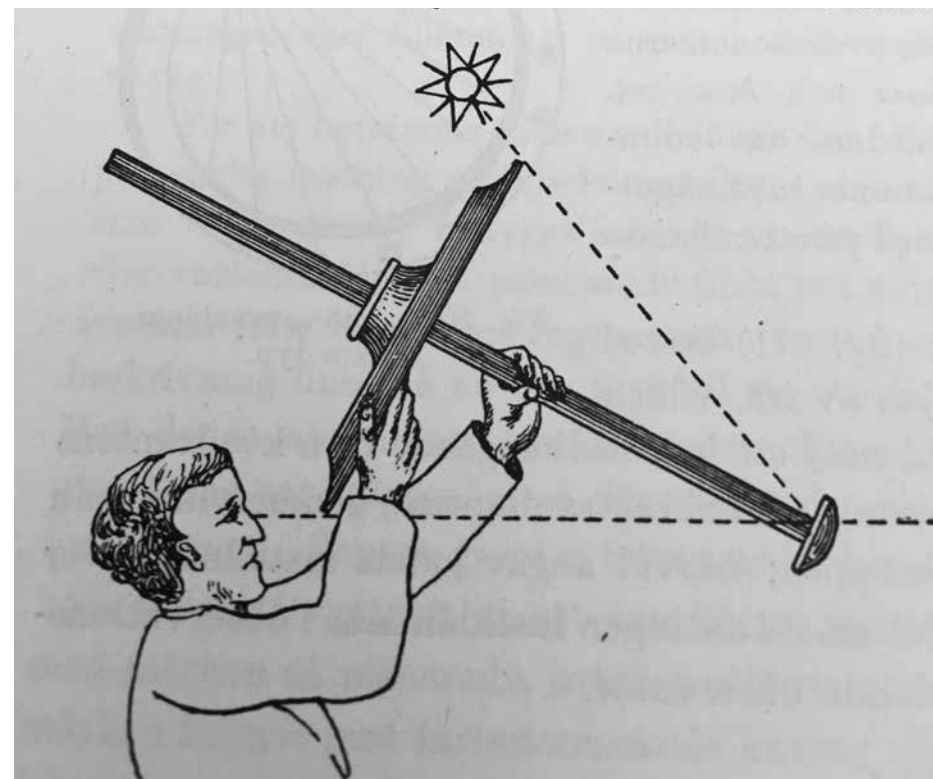
Vikingarna följde också muntlig tradition som byggde på tidigare erfarenheter av att hitta rätt, med hjälp av landmärken och tillverkade sjömärken. De observerade fåglars flykt, drivved och tång, ljud och dofter från land och reflexer från isarna. De hade kunskap om strömmar och dyningar.



Pejlskiva.

Enligt isländska Landnámabók: "Om man seglar från Bergen rakt i väster mot Hvarf på Grönland, då styr man tolv roddskiftens väg söder om Island, och då man seglar nord för Hjaltland är där idel god sjösikt, men syd för Färöarna ses hav med landning på båda sidor, och sunnan för Island får man fågel och val från havet."

Att fastställa var man fanns på latituden lärde sig sjöfarna tidigt med hjälp av solens höjd. (Columbus lär ha seglat "på latituden" från Spanien 1492 och skulle på detta sätt ha kommit till Indien om inte Amerika legat i vägen.) Det var värre med longituden. För att fastställa longituden behöver man veta vad klockan är ombord



Jakobsstav.

och samtidigt i hemmahamnen eller på någon annan plats vars meridian man känner till. De första klockorna, pendeluren, fungerade dåligt till sjöss. Även erfarna sjömän navigerade fel när det inte gick att se himlakropparna. Ett exempel är amiral Shovell som kom fel med engelska flottan på väg hem från Gibraltar, där han slagit fransmännen år 1707. Det var dimma i 12 dagar och hans navigatörer tog miste på longituden. De fem örlogsfartygen krockade med Scillyöarna 30 km utanför Lands End. Två tusen man omkom. Efter detta utlystes 1714 ett "longitudpris" av engelska parlamentet. Det blev urmakaren John Harrison som till slut vann utmärkelsen med sin kronometer – en klocka där pendeln ersatts av en "oro", ett fjäderbelastat hjul som i rotation pendlar fram och tillbaka.

Magnetkompassen kom till Norden på 1300-talet. Kineser, araber, greker och romare har alla gjort anspråk på att vara kompassens uppfinnare. En för sjökompassen viktig detalj var upphängning i två ringar, den ena utanför den andra, med upphängningstapparna fästade vinkelrätt mot varandra, s.k. kardansk upphängning. Kompassen måste ju ligga vågrätt även om fartyget kränger.

Alltså kunde man redan i forntiden bestämma väderstreck och position, åtminstone ungefärligt, med hjälp av solen och himlakropparna. Lite större säkerhet uppnåddes med nautiska instrument, varav det äldsta var Jakobsstaven (1400-tal). Den bestod av en längre graderad stav och en rörlig vinkelrät tvärstav. Vid höjdmät-

ning till sjöss fördes den ena änden av den långa staven till ögat, varefter tvärstaven sköts fram så långt att man intill dess övre ända såg den himlakropp, vars höjd skulle mätas, och intill den undre såg horisonten. Sedan läste man av graderingen på den långa staven, och fick fram vilken breddgrad man befann sig på. Jakobsstaven var en föregångare till navigationsinstrument som kvadrant, oktant och den modernare sextanten.

För att beräkna skeppets fart och den

tillrygglagda distansen användes tidigt enlogg, vilket beskrivs nedan av Bengt Magnusson. Ett sätt att hålla reda på hur skeppet framförts utan att skriva en loggbok var att markera riktningen på en minnesskiva med jämna mellanrum, en s.k. pinnkompass.

Kunskapen om navigation fördjupades med åren, men principerna förblev desamma. Sjömännen från Råå förfogade över en hel del hjälpmedel, men erfarenhet betydde säkert mest. Pågarna lärdes upp från tidig ålder, och de som ville föra större skepp över större hav fick komplettera med skolor. Närmast oss fanns Navigationsskolan i Malmö, sedermera Sjöbefälskolan. Där kunde man från 1842 ta examen som styrman och sjökaptan av olika grader. På 1900-talet lärde sig Bengt Magnusson navigera på liknande sätt. Global Positioning System (GPS) utvecklade på 1970-talet av det amerikanska försvarsdepartementet och sattes i drift för allmänt bruk 1994.

Elsa Lena Ryding

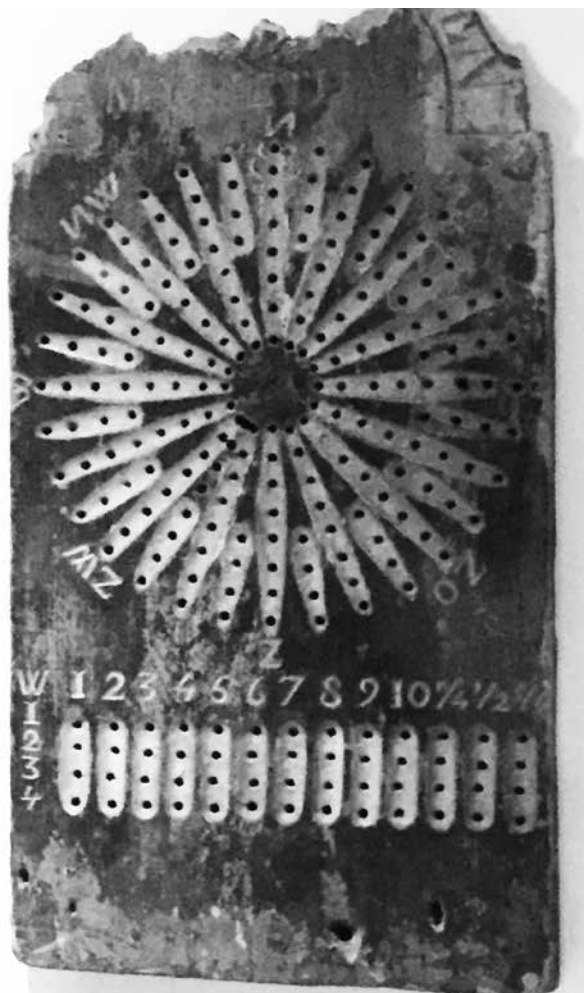
Källor:

Sibylla Haasum: Arkeographica. ARKEO-Förlaget, Gamleby 1989.

Dava Sobel: Longitud. Svenska Förlaget, Stockholm 1995.

S. Ulff: Navigation i Uppfinningarnas bok. Del 6: sidan 645-694.

Wikipedia.



Pinnkompass.

En Rååpågs erfarenheter av praktisk navigation

När jag fick förfrågan från Elsa Lena Ryding om att för Museitidningens räkning skriva några rader om navigation så svävade tankarna genast ut i navigationsböckernas värld, om sfärisk trigonometri och annat krångligt som jag en gång lärt. Kunde den intresserade läsaren fångas av sådan ingående redogörelse om navigationen mysterier eller borde det hellre hållas på ett mer praktiskt plan. Jag bestämde mig för det senare. Att berätta utifrån egna iakttagelser och erfarenheter.



Strömmens och vindens påverkan.

Sex år gammal fick jag följa med farfar för att dra garn på djupområdet strax öster om Disken. Disken är ett av Öresunds grundområde väster om Råå. Garnen var satta i disigt väder dagen före, nu skulle de upp fastän det fortfarande var disigt, man kunde kanske se 500 meter.

Snipan sjösattes vid lanningen, Solomo-

torn "trehästaren" vevades igång. För att få samma fart som när garnen sattes ställdes varvtalet och skruen* in på samma läge som under hemfärden dagen före. Sedan bar det iväg efter kompass och klocka. Tiden ut till garnen skulle vara densamma som under gårdagen och kursen kontra.

"På du ska ge akt på vanne* och hur vinnen kommer in på båden. Sådant änd-

ras, det gäller att vara alert. Vannet kontrollerar du genom att se hur strömfåran står efter en skubbe eller bonngarnspåle. Hur vinnen kommer in kontrollerar du genom att se på sjön, hur vågbildningen kommer in på båden”.

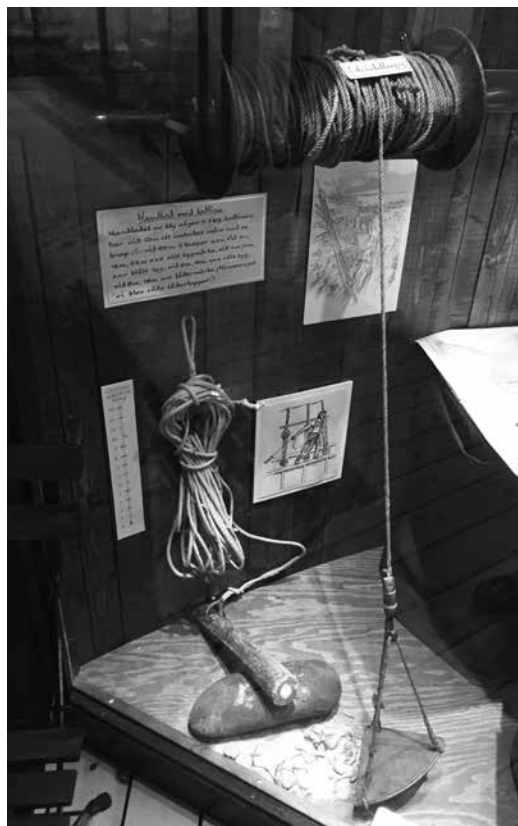
Denna första lärdom mynnade senare ut i beräkning av avdrift, ström och tidvattenberäkningar.

Råå Sjöscoutkår. Utprickning.

Sju år gammal var det dags för Råå Sjöscoutkår. Förutom knopslagning och annat roligt skulle så småningom dåtidens utprickningssystem läras in.

”Röd och rusk i Nord och Ost, Svart och slät i Syd och Väst”.

Vid den här tiden på 1950 talet, hade varje



Handlod och skäddlogg.

kustland ett eget utprickningssystem. Det skiljde sig mellan de Nordiska länderna men 1965 infördes ett enhetligt system. Numera gäller i stort sett samma utprickningssystem i hela världen, avvikelser finns dock. Inomskärs, i floder, skärgårdar och insjöar.

Råå – Torekov – Falsterbokanalen – Råå. Pejling, skäddlogg och handlod.

Tolv år gammal var proven till 2:a klass sjöscout avklarade, likaså ett antal underhållstimmar på ”Två Liljor” Råå Sjöscoutkårs stora koster. Förutsättningarna för långsegling var infriade och 1956 bar det iväg mot Torekov. Navigationsredskapen i denna motorlösa koster bestod av kompass, skäddlogg och handlod.

Utöver att styra en given kurs användes *kompassen* också som pejlinstrument. För att få en ortlinje, en linje man befinner sig på, lade skepparen sin hand över kompasskivan. Riktade in handen mot en fyr, ett kyrktorn eller något annat identifierbart föremål, en ungefärlig bäring kunde läsas av. Ett annat sätt var, att under en kort stund styra direkt mot pejlobjektet. På större båtar och fartyg finns endera *pejlskivor* eller *pejlkompasser*. Farten i Två Liljor fick vi genom att mäta seglad distans och tid. Tillfälligt erhöles farten med hjälp av *skäddloggen*. En knoputmärkt lina spunnen på en stor trärulle. I linans ände sitter en liten trekantig platta som fångar i vattnet.

En påg höll i rullen, linan rullades ut akteröver, skäddan fångar i vattnet, när ett linmärke passerar då vänder timglaspaen på timglaslet. När sanden runnit genom timglaslet stoppas utrullningen. Farten mäts därefter genom att räkna antalet knopar som rullats ut.



Släplogg.

Idag finns många olika typer av loggar. Under min tid till sjöss användes i huvudsak SAL-loggen, en trycklogg med ett pitotrör. Pitotröret stack ut en meter under fartygsbotten, fångade fartens vattentryck, tillryggalagd sträcka och fart kunde avläsas på ett instrument. *Släplogg* fanns ombord som reserv.

På Två Liljor användes ett *handlod*. Lodets lina var precis som på skäddloggen upprullad på en stor trärulle men linornas

utmärkning skiljde sig. Handlodet var utmärkt med flaggduksmärke, lädermärke och var tionde meter med en knop. Blytyngden ytterst i linan var urgröpt för placering av vax, härigenom kunde sjöbottens beskaffenhet fångas upp och avgöras. För att lodets lina inte skulle trassla sig lades lodlinan ut på däck i långa bukter före lodning.

På fartyg mäter ekolodet tiden det tar för ett utsänt ljud att nå botten. Har man gått



Deccanavigator.

hela vägen över Atlanten i mulet väder utan att erhålla någon astronomisk observation kan ekolodet komma väl till pass. Ett sätt för positionsbestämning är att kursen sätts över grundare område där lodskott avläses på lodet som sedan jämförs med sjökortets djupuppgifter.

Råå – Bornholm – Christians Ö. Radiopejling

År 1963 efter fullgjord sjöpraktik för inträde till sjöbefälskola och med skepparexamen från segelskeppet Albatross i bagaget var det dags för segling igen. Denna gång som nittonårig skeppare på nya Två Liljor Råå Sjöscoutkärs nu lite större kost. Besättningen var barn mellan tolv och femton år. Denna två liljor med 5 hästkrafters motor var en norskbyggd Colin Archer som sades ha varit en seglande lotsbåt i Norge.

Utöver redan nämnda navigeringshjälpmedel, kompass, skäddlogg och handlod hade vi nu också en transistorradio med långvågsband. Radion fångade och identifierades morsesignaler från någon radiofy. Genom att vrida radion ökade och minskade fyrens ljudstyrka och vid minimalt ljud erhöles bäring till den utvalda radiofyren.

Efter nattsegling från Allinge letade vi i gryningen upp den *vita sektorn** på Christians Ö. Erfarenhet av sektorsegling var därmed inledd. Mera av den varan skulle det bli, speciellt som lots många år senare. För positionsbestämning på större fartyg var utöver lodskott radiopejling ett annat utmärkt hjälpmedel när man närmar sig land efter gång över öppet hav. Slutlig identifiering av land skedde så småningom med hjälp av radar och fyrar. En säker position var då given.

Jorden runt. Deccanavigering och astronomisk navigation.

År 1964, 20 år gammal var styrmansexamen avklarad. Utresa till London med Svenska Lloyds Britannia och vidare till Surrey commercialdocks, idag ett av Londons fashionablade områden, Dockland. Där låg Svenska Amerikalinjens M/S Marieholm som skulle vidare till i Tyskland för slutlossning och därefter ut på jorden runt resa med mig som 3:e styrman.

Först till Bremen i mycket tät tjocka. Navigeringen utgjorde inget problem. I Nordsjön, Engelska kanalen och på några få andra kustområden i världen fanns ett Deccasystem. Ett radiohyperbel-navigeringssystem med stor noggrannhet och speciella sjökort. Efter positionsbestämning med systemet kunde man nästan sträcka ut handen och ta på en passerande boj.

En enkel förklaring om astronomisk navigation

I de fartyg jag arbetat i för vi fram på världshaven med hjälp av astronomisk navigation fram till år 1985 - 1990. Därefter började andra system att göra sig gällande och har alltmer tagit över.

Grundbulten i astronomisk navigering är sextanten. Ett vinkelmätningssinstrument som också kan användas för avståndsmätning till fyrar eller vinkelmätning mellan objekt, så kallade horisontella vinklar. Lika viktigt som sextanten är kronometern. Ett tidsfel på fyra sekunder ger i slutänden ett fel på 1852 meter eller en nautisk mil. Kronometerns eventuella tidsfel, kronometerståndet, höll telegrafisten reda på. Detta gjordes dagligen med hjälp av tidsignaler från diverse radiostationer iland.

Himmelsfären har indelats i koordinatssystem precis som x-y koordinater eller latitud och longitud på jorden. Koordinat-

systemen, det fasta, det horisontella och timvinkelsystemet mynnar ut i en sfärisk grundtriangel som möjliggör beräkning av en utvald himlakroppens höjd över horisonten vid en viss tidpunkt och på ett antaget ställe på havet. Beräkningar från grundtriangeln har överförts i tabellform. Dessa höjdtabeller, det finns olika, behöver ingångvärde. Astronomerna har upprättat en nautisk almanacka innehållande koordinater för var solen, månen, några planeter och de starkaste fixstjärnorna befinner sig på himlavalvet.

Antaget ställe, är en antagen position erhållen genom tidigare observationer eller genom *död räkning*.* Man vet ungefär var man är.

Så här går det praktiskt till när man gör en lägesbestämning med hjälp av solen. Det sker på liknande sätt med andra himlakroppar.

När man i sextantens kikare ser solen bildar denna en liten ring. Denna solring, boll, förs ner till horisonten, vaggas fram och tillbaka för att den observerade vinkeln skall bli helt rätt. I samma ögonblick som vinkelmätningen är rätt startas ett stoppur. Kronometerns tid läses av och korrigeras med stoppurets tid. Den tid det tagit mellan sextantmätningen och kronometeravläsningen. Loggen avläses också. Med hjälp av nautisk almanacka, höjdtabell och kronometertid som utgångspunkt beräknas nu solens höjd för antaget ställe. I beräkningen får man också fram bäringen, *azimuten**, till solen.

Om man nu befinner sig på antaget ställe är den beräknade solhöjden, vinkeln till solen, densamma som den på sextanten. Om vinklarna inte är likvärdiga har man en differens i höjd som med bäringen till solen kan läggas ut i sjökortet. En ortlinje, en linje som man befinner sig på kan ritas in i sjökortet och steg ett som gjorts på för-

middagen är uppnått.

Steg två är att beräkna den exakta tiden på dagen när solen står som högst. I allmänhet har klockan ombord ställts in, "brassats", så att solen står som högst runt klockan 12.

Solens höjd över horisonten, middagshöjden, observeras alltså runt 12 snåret, strax innan kulmination då solen börjar dala, gå ner. Genom enkla kända beräkningsregler får man en ny ortlinje, en latitud. Loggen lästes av när solens högsta höjd observerades.

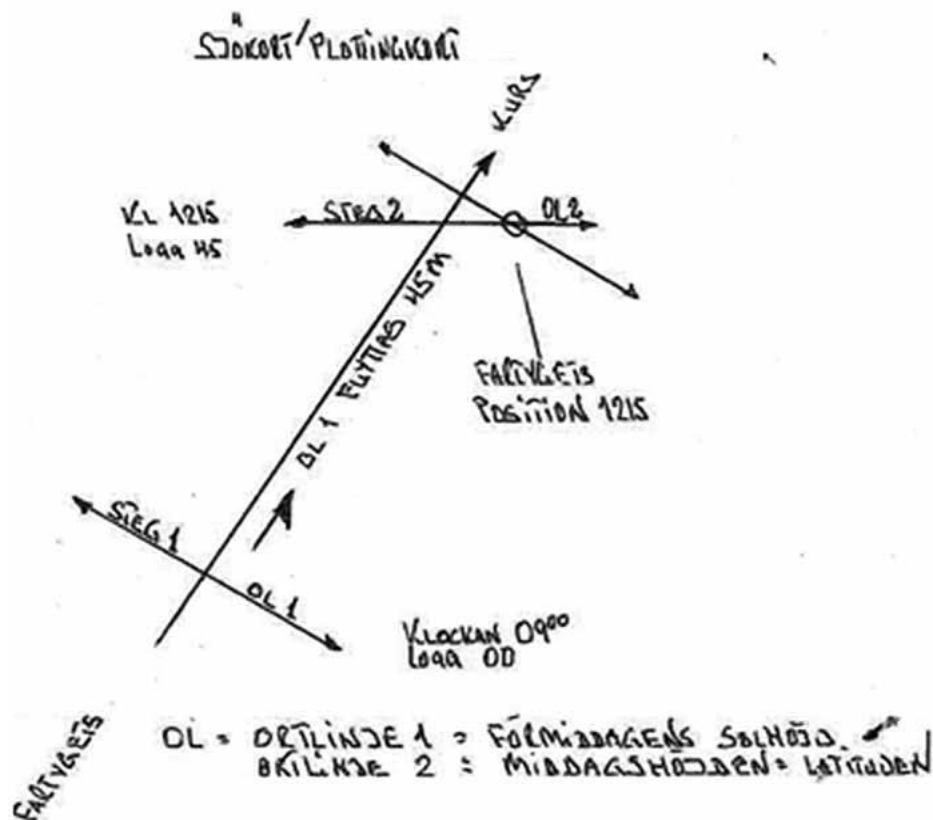
Förmiddagens ortlinje transporteras, flyttas nu den sträcka, distans, som avlästs på loggen fram till middagshöjdens latituds ortlinje. Där linjerna möts, skär varandra i ett kryss är fartygets position.

Navigeringsrutinerna på öppet hav under 1960 – talet

Ombord är dygnet indelat i tre vakter. Hundvakten mellan 00-04 på natten är 2:e styrmans. Det händer inte mycket då, men har han och övrig vakt gående däckspersonal tur, kan mareld och andra vackra naturfenomen beundras. Automatstyrningen är på, roängaren kokar kaffe medan utkiken på bryggvingen är alert och kontrollerar att inget är i vägen.

04-08 vakten

Klockan fyra på morgonen tar överstyrman vid och framför fartyget till klockan åtta. Förberedelser för att observera fixstjärnor bearbetas. Tidpunkten för nautisk och civil gryning beräknas. Under detta



tidsintervall är det tillräckligt mörkt för att se stjärnorna som skall observeras och tillräckligt ljust för att se horisonten. En nödvändighet för att hitta stjärnorna på himlavalvet och mäta vinkeln.

När det beräknade tidsintervallet infaller vid gryningen mäter överstyrman vinkeln, om molnigheten tillåter, vanligtvis sju utvalda stjärnor. Därefter beräknas och bestickförs* fartygets position i sjökortet. Om samtliga sju stjärnor observerats har en mycket tillförlitlig position erhållits. Tidpunkten för solens uppgång beräknas sedan. När solens underkant befinner sig 2/3 diameter över horisonten pejlas solen för gyrokompasskontroll. Magnetkompassen kontrolleras sedan mot gyrokompassen vid varje vaktskifte.

08-12 vakten

Däcksbefälets minst erfarna styrman går på vakt. Kaptenen bor i hytten under bryggan och kan genom att kika ut ibland, kontrollera 3:e styrmans hantering av fartyget. Under förmiddagen utförs och bestickförs flera solobservationer. Ibland observeras Venus också. Flera ortlinjer hamnar i sjökortet. Tid för middagshöjden, solens kulmination beräknas och loggen har lästs av vid varje observationstillfälle under förmiddagen.

Kapten kommer ibland upp på bryggan när meridianpassagen skall observeras, solens kulmination. Sida vid sida står nu kapten och tredje styrman med varsin sextant. Kaptenen är i allmänhet en äldre man med glasögon men, men, det är hans observerade höjd som gäller när latituden skall beräknas för att få middagspositionen.

Dygnet's övriga vakter

2:e styrman utför samma navigationsobservationer på eftermiddagen som 3:e styrman gjort på förmiddagen. Överstyr-

man observerar stjärnor igen när skymningen faller på. Mellan de astronomiska observationerna används död räkning. Förhoppningen är att läsaren fått inblick i hur det gick till att navigera före satellitnavigeringens introduktion.

Bengt Magnusson

Ordförklaring:

Azimut/Bäring Vinkeln mellan rättvisande Nord och ett objekt.

Bestickföring Fartygets position ritas in i ett sjökort. Sjökortsarbete.

Civil gryning Den tid på morgonen när stjärnor fortfarande kan ses innan det ljusnar för mycket. Horisonten kan skönjas.

Gyrokompass En kompass beroende av jordrotationen. Kompassen strävar efter att behålla sin riktning i rymden.

Död räkning Position som bestickförs i sjökortet med hjälp av kurs och fart.

Nautisk gryning Den tidpunkt på morgonen när stjärnor inte kan ses längre, det har ljusnat för mycket.

Skruen Propellern

Vit sektor Det finns många olika fyrar för olika ändamål. Råå fyr är en ledfyr, Christians Ö fyr likaledes. En vit sektor leder fritt grund in mot hamnen. Grön sektor visar att man är för långt till höger och röd för långt till vänster.

Vannet Strömmen i Öresund. På både svenska och danska sidan kallas sydgående ström Flo (Flod), och nordgående ström för Ström.

Höstens aktiviteter

Vi fortsätter med våra mycket populära aktiviteter. På söndagarna är museet öppet klockan 14-17. Ta vara på möjligheten att hinna umgås, samtala om dagens tema och njuta av en kopp gott kaffe och en kaka i samband med besöket.

Söndagen den 15 oktober: Sjömanssånger

Klockan 15.00 på museet får vi lyssna till Howling Wind som framför sea shanties från brittiska öarna och USA.

Söndagen den 22 oktober: Guidning

Klockan 15.00 kan du gå med på en guidad tur på museet med Ragnar Thornberg som ciceron.

Tisdagen den 24 oktober: Höstmöte

Klockan 19.00 är det museiföreningens höstmöte i Raus församlingsgård, Kielergatan 25, Råå.

Söndagen den 29 oktober: Kåseri

Klockan 15.00 kåserar Hans-Olof Ohlsson om *Sitting Bull* och *Buffalo Bill*.

Onsdagen den 1 november: Höstlovskul

Klockan 11.00 – 15.00 är det höstlovskul. Det kostar ingenting för dig som är skolelev i Helsingborgs kommun och kommer i vuxens sällskap. Du kan vara museidetektiv, delta i den spännande agentjakten, leta upp gömda pirater, leta efter skattkistan och ännu mer!

Söndagen den 5 november: Film

Klockan 15.00 visas film med *Lasse Rögare*.

Söndagen den 26 november: Gammeldags julmarknad på museet

Annandag Jul klockan 15.00 visar vi Råå-filmen från 1948-49.

Se också Info-sidan här intill!

INFO-SIDAN

Öppettider hösten 2017

15 oktober – 13 december söndagar kl. 14.00-17.00

Julmarknad blir det **söndagen den 26 november** i samband med julsmyckningen på Råå. Museet bjuder in till Öppet hus. Kom och fynda julsaker och julklappar på vår julmarknad, prova lyckan i våra lotterier och drick en god kopp kaffe med tillbehör eller varm glögg. Delta i omröstningen om det bäst dukade bordet. **Museet är öppet kl. 12.00 - 18.00. Fritt inträde.**

Extra öppethållande för försäljning i härlig julmiljö **onsdagarna 29 november, 6 december och 13 december kl. 15.00-19.00 samt söndagarna 3 december och 10 december kl. 14.00-17.00. Fritt inträde.**

Annandag jul är museets traditionella hemvändardag. Gamla och nya Råå-bor samlas och ser den klassiska Råå-filmen.

Vi bjuder på glögg. **Museet är öppet kl. 14.00-17.00.**

Filmen visas kl. 15.00. Kom gärna i god tid.

Medlemsavgiften för 2018 är 200 :-/år.

Entréavgift är för vuxna 50:-, Helsingborgs kulturkort 35 :-, studerande med CSN-kort 40:-.

Fri entré för barn och ungdomar upp till 18 år.

Skolklasser från Helsingborgs kommun har specialavtal.

Betala gärna med kort.

Guidade grupper – hela året efter tidsbeställning.

Guidning beställs på museet per telefon 042-26 11 31 eller e-post info@raamuseum.se

Skolklasser – hela året efter tidsbeställning.

Guidning beställs på museet per telefon 042-26 11 31 eller e-post info@raamuseum.se

Råå museum för fiske och sjöfart

Museiplanen 1

252 70 Råå

Telefon: 042 26 11 31

E-post: info@raamuseum.se

Hemsida: www.raamuseum.se

Bankgiro 5601-4681

För information om förändringar – kolla hemsidan!"



MUSEITIDNINGEN

Redaktion:

Elsa Lena Ryding, Inga-Lena Stelzer, Britt Siversson Holmén, Stina Norling

Redigering: Cal Åström

Ansvarig utgivare: Hans-Ingvar Green

Dags för Höstmöte!

Råå museiförenings höstmöte närmar sig. Vi möts som traditionen bjuder i Raus församlingsgård, Kielergatan 25, Råå

Tisdagen den 24 oktober kl 19.00

Entré och god förtäring i trevligt sällskap 40:-.

Sjöräddningssällskapet

Efter information kåserar Bengt Högberg om Sjöräddningssällskapet.

Kaffe och något gott till serveras.



Råå Sjöräddningssällskaps största båt, Rescue 12-37.