



**MISSA INTE GODA
RECEPT I RUTGERS
HÖRNA**



MUSEITIDNINGEN

Medlemsblad för Råa Museiförening



Styrratten från S/S Robert,
som sjönk 1905 i Öresund.
Årets utställning
VAD FINNS
UNDER YTAN?
visar bland annat vrak
som ligger på
sundets botten.

I DETTA NUMMER:

- ◆ Skonaren Karins förlisning 1913
- ◆ Gustaf Magnusson, fiskets pedagog
 - ◆ En Valhallapåg lär sig fiska
 - ◆ Möte på marint museum



Ordföranden har ordet

I Råå museiförenings stadgar från 1936 står bl.a. att föreningen skall bedriva museal verksamhet med inriktning på fiske och sjöfart och därvid förvalta och vårda museets samlingar. Samlingar skall hållas tillgängliga för museets medlemmar och för allmänheten.

För att detta skall fungera krävs åtskilliga timmars arbete av många frivilliga krafter. Styrelsemedlemmarna, som är 11 stycken, har olika ansvarsområden. Kassörens och sekreterarens uppgifter är självklara, men vad gör resten av styrelsen? Jo, en är fastighetsansvarig, en är IT-ansvarig - idag har museet flera datorer och många skärmar som skall fungera - en är ansvarig för att medlemstidningen får ett intressant innehåll och kommer till tryck, en ansvarar för registrering av allt material och de föremål som skänks till museet, en ansvarar för medlemsregistreringen, en ansvarar för all kontakt med "jobbgänget", en har hand om alla ansökningar av medel till olika stiftelser m.m. Alla i styrelsen tar verkligen sina uppgifter på stort ansvar och levererar.

Men det finns fler som gör ett fantastiskt arbete för museet. Utan vårt energiska "jobbgång" hade underhåll, omändringar m.m. inte fungerat. Gänget, som oftast består av ett tiotal personer, träffas på onsdagförmiddagar och gör ett engagerat arbete. Ett annat krävande arbete är att planera årets utställning och få den på plats. Även den populära julmarknaden kräver många timmars arbete, och det är julmarknadsgruppen som sköter alla förberedelserna. En frivillig sköter museets hemsida, som skall fungera och uppdateras, en annan lägger ner stort arbete på all marknadsföring, några guidar vuxen-

grupperna och skolklasserna som besöker museet. Dessutom skall museet städas, kaffe skall kokas till alla frivilliga krafter samt under öppettider till museets besökare som önskar köpa kaffe och kaka. Städning, kaffekokning m.m. sköts fram för allt av Maria och Hasse som ofta håller till i museets reception och kontor.

STORT TACK till Er alla! Det är allt detta arbete som gör att vi alla kan känna stolthet över Råå museum.



Jobbgänget i full aktion på museet.

2019 års aktiviteter

Deltagarna i årets utställning "Sju konstnärer i Maja Sjöströms fotspår" bidrog med keramik, målningar, textila saker, dockteater osv. Besökarna tog del av allt detta och fick en bred uppfattning om Majas arv till sina kusinbarnbarn. Tack

till er sju konstnärer, som kom till Råå museum med era uppskattade alster.

Övriga aktiviteter under året var den återkommande modellbåtsdagen i hamnen, deltagandet i fiskeläget dag, sommarmarknaden, rååkul och den mycket uppskattade och mycket välbesökta julmarknaden. Alla aktiviteter kräver stort förarbete - det gäller framför allt julmarknaden. Då känns det extra roligt att se alla glada barn som besöker tomtegrottan, alla ivriga kunder som hittar julklappar och presenter i båthallen, alla glögg- och kaffe-drickare - det blir en julstämning med dofter, värme och gemenskap. Det är speciellt glädjande att se att det är så många barnfamiljer som kommer till museet denna dag.

Museets söndagsaktiviteter är uppskattade - det gäller både kåserier, filmförevisningar och kanske fram för allt när Howling Wind kommer och spelar och sjunger sina Shanties. Under våren kommer nya program-punkter. Vad som är på gång hittar ni på vår hemsida www.raamuseum.se. Programmet finns också att hämta på museet.

Vad händer i vår och i sommar på museet?

Det arbetas febrilt med styrhytten i motorhallen. Den inreds och utrustas med en simulator, och allt skall vara klart till den 1 maj. Museets besökare - både vuxna och lite äldre barn - kommer med denna simulator att kunna "köra båt" ute på sundet. Vår förhoppning är att den kommer att locka nya besökare, som vill prova på att navigera en båt på havet fast man är på land. Vi ser fram emot detta med stor förväntan.

Årets utställning heter "Vad finns under ytan?". Där kommer bl.a. att berättas om olika vrak som finns på Sundets botten - och de är många. En mängd föremål som dykare plockat upp kommer att visas, likaså olika filmer från vrak och annat som finns under ytan. Intressant och spännande.

Bidrag och ekonomi

Årets verksamhet innebar en betydande ökning av intäkterna med ca 35 %. Museet erhöll flera betydande privata penninggåvor samt bidrag, bl.a. från "Helsingborgs fartygsbefälhavares sällskap" och "Stiftelsen skånska redares understödsfond". Ett stort tack till alla givare. Intäkterna från entré- och guideavgifter blev ovanligt stora - mycket tack vare det stora antalet amerikanska grupper som besökte museet under sommaren. Intäkterna från julmarknaden och annan försäljning gav ett stort överskott. Allt detta bidrar till att museets ekonomi ser tillfredsställande ut. Trots avskrivningar på över 50 000 kr och ökade driftkostnader blev årets vinst ca 32 000 kr.

Än en gång TACK till alla som med gåvor, intresse och kunskap bidragit till att vidareutveckla vårt fina museum - RÅÅ MUSEUM FÖR FISKE OCH SJÖFART.

Hans-Ingvar Green
Ordförande

RÅÅ MUSEIFÖRENINGENS STYRELSE

Museiföreningens styrelse, som under året 2019 haft 7 protokollförda sammanträden, har bestått av

Hans-Ingvar Green - ordförande

Lars Wallin - vice ordförande

Gunilla Kittel - kassör

Ulf Swanstein - sekreterare

Elsa-Lena Ryding

Rutger Lindblad

Lisbeth Råvik

Ingrid Högberg

Rolf Jonasson

Britt Siversson Holmén

Lars-Erik Mattsson

Skonaren Karins förlisning 1913

*En oförlömlig tragedi
i södra Kattegatt*



Seth av Råå undsätter Gudrun av Aalborg.
Konstnär: Anders Petter Persson.



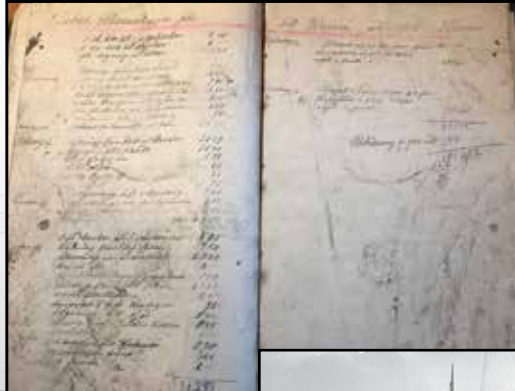
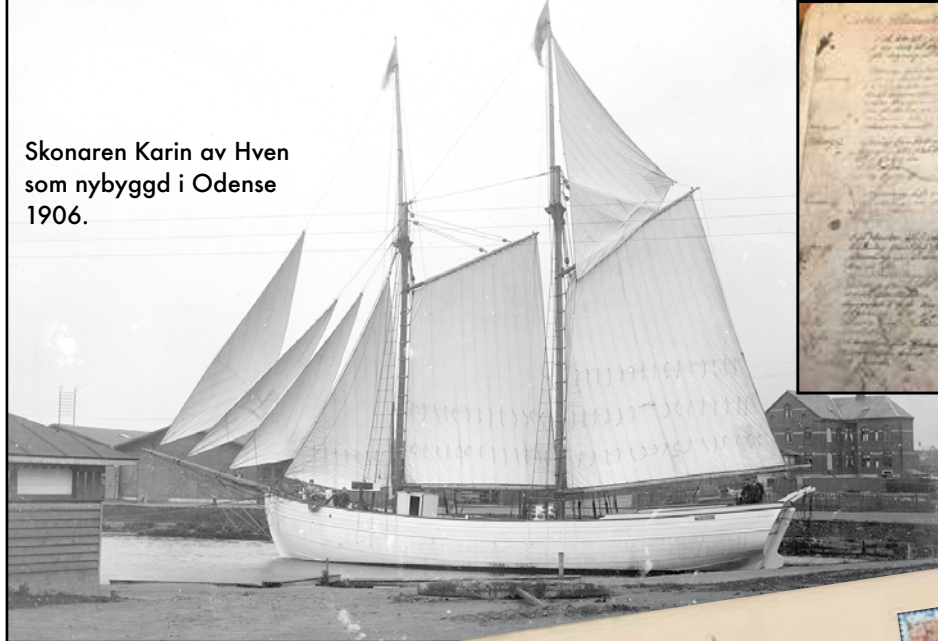
På bilden ser man en del av familjen ombord på sin andra skuta Sylvia i Köpenhamn 1908. Från höger: Mormors far Peter Christensson, bröderna Gustaf och Ejnar samt hennes blivande man John Wennerberg. I förgrunden danska hamnarbetare.

På Råå museum finns en tavla, en dramatisk bild som visar fiskebåten Seth av Råå när den assisterar den trälastade danska skonare Gudrun av Aalborg, som hamnat i sjönöd i det hårda vädret.

Fiskaren och konstnären Anders Petter Persson som målat tavlan, var med ombord på Seth när de låg och fiskade i närheten av Grenå och han berättar bl.a. så här: *Under natten blåste det upp en mycket hård storm från nord, med svåra snöbyar och temperaturen föll till minus 10 grader. Eftersom vinden blåste från land där vi låg hade vi det ganska bra, men för de som måste hålla sjön var det svårt. Många fartyg förläste i Kattegatt och Bälterna den natten, bland dessa ett fartyg från Hven.*

Fartyget från Hven var skonaren Karin, som ägdes av min mormor Annas familj. Befälhavare var hennes bror Gustaf ▶

Skonaren Karin av Hven som nybyggd i Odense 1906.



Den räddade räkenskapsboken för Karin med Gustafs sista anteckningar.



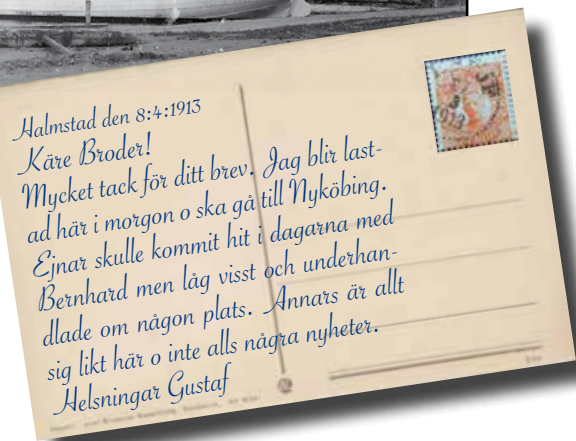
Agda nedisad vid ett annat tillfälle.

Christensson född 1886, bästeman Enok Jönsson, son i grannhuset och född 1889, jungman Axel Zettergren från Göteborg född 1896 och kock Hugo Andersson från Örgryte född 1896. Hela besättningen omkom när Karin kantrade.

Karin byggdes 1906 i Odense, till Gustafs äldre bror Leonard. Under byggtiden bodde Leonard på Sömandshjemmet där han blev förälskad i föreståndarens dotter Karin. De första åren seglade Leonard med skutan, men gifte sig sedan, bildade familj och köpte en skeppshandel i Odense. Gustaf efterträdde då Leonard som befälhavare.

Seglings säsongen 1913 började den 2 mars med en last av 107.357 kg korn från Landskrona till Göteborg. Därefter gick man till Halmstad och lastade 5508 kubikfot trä till Kolding. I början av april var man tillbaka i Halmstad och intog en last av 6354 kubikfot sparrar och bjälkar till Nyköbing Falster.

Två dagar före avgången skrev Gustaf ett vykort till Leonard:



Bernhard var gift med brödernas äldsta syster Agda och ägde en skuta med samma namn. Agda hade också lastat i Halmstad, 70 ton gatsten till Faaborg på Fyn.

Både Karin och Agda blev färdiglastade den 9 april, men de avgick inte förrän på kvällen den 10 april. Förmodligen berodde detta på vädret. Den 9:e och 10:e var vinden svag västlig alltså motvind, W1 enligt dåtidens sexgradiga skala. På kvällen den 10 april vred vinden till N1 och skulle enligt utsikterna tilltaga något. Under natten tilltog dock vinden mycket mer än förväntat och så småningom blåste det full storm med snö och minusgrader. Bernhard



Galeasen Agda av Hven som var byggd på Råå 1908.

på Agda valde då att länsa ner i Sundet, medan Karin fortsatte västerut. Bernhard var äldre än Gustaf och hade innan han skaffade egen skuta "seglat ute" med stora segelfartyg. Kanske var det därför han anade oråd i tid.

På morgonen den 11:e försökte Agda komma in i Kyrkbackens hamn, men p.g.a. det hårda vädret gick man på grund vid sidan om hamnen. När Peter fick höra att Karin inte kommit ner i sundet tillsammans med Agda sade han: "Var inte Gustaf med – då är dom väck."

Den 12:e april skrev en annan broder, Ejnar till Leonard, och Karin i Odense:

Sankt Ibb 12/4/13

Käre Broder och Svågerska!

Tack för ditt brev som vi riktigt mottagit.

Ja det gläder oss att där börjar bli liv nu

med skutorna, sedan börjar väl också de store att komma. Annars är det ju farligt med sådana snöstormar vid denna tiden. Både Bernhard och Gustaf gick ut i torsdags kväll, Bernhard kom här på fredags morgon och skulle hålla in men kom vid sidan om hamnen och blev läck, sedan drev de ut igen och var nära att sjunka men fick dock satt henne på land vid Karhöja (Hvens SV udde). Ja de stacklarna hade haft en hemsk natt och var så medtagna att de knappt kunde stå på benen. Sedan de lossat en del av lasten, kom hon flott på eftermiddagen och kunde dock hållas på pumpen medan de seglade till Landskrona, så skall de på slipen där.

Ja när vi nu bara får ett gott bud från Gustaf så blev ju denna olycka inte så stor. De hade skiltts vid Anholt där vände Bernhard men Karin blev vid och sedan har vi inte hört mer, men det är ju heller inte så lång tid ännu om han har kommit att ankra någonstans, men när vi får höra något skall vi skriva. Farbror Fredrik är hemma idag och Gustav (kusin till Gustaf på Karin), de var just komna till Landskrona innan det börja och de hade haft sällskap med Svens pojkar men de har heller inte avhörts.

Hälsningar från Gustav han sitter just nu och dricker kaffe här.

Ja nu de besta hälsningar till Eder alla från oss här.

Hälsningar Ejnar



Sjökort över Neksjöbukten där Karin hittades kantråd.

Ejnar's förhoppningar uppfylldes tyvärr inte. De fick inget gott bud från Gustaf. Några dagar senare nåddes de i stället av budet att en skuta som förmodades vara Karin, hade hittats drivande med botten upp i Neksjöbukten i närheten av Havnsö. Den hårda snöstormen och minusgraderna hade antagligen orsakat nedisning av däckslast och rigg så att Karin kantrade.

Leonard reste dit och skrev därifrån hem till Karin i Odense:

*Havnsö 16/4
Kära Motter o De Mina!*

Ja som jag telefonerade i dag så var det Karin... Ja Karin, Karin, Karin... Gustaf, Gustaf, Gustaf...

Annat kunde jag inte få sagt när jag kom och fick syn på Henne där hon låg med kölen i vädret. Ja stakals Gustaf att det skulle vara Din lott vem kunde tänka det när jag följde dig på Banegaarden i Odense och Du vinkade till mig farväl för sista gång, nej jag kan inte förstå det jag tycker det är som en Dröm. Ja jag begär inte att Du skall känna med mig det är omöjligt men du förstår mig det vet jag.

I morgon kommer visst Far och Assurandörerna, är nu i Kalundborg och kommer med vagn i morgon. Jag vill helst löpa undan för far när han kommer.

Jag grufvar för att se honom min Käre, Käre Fader som alltid har haft sådant stort Hjärta för oss alla och alltid tenker så omhuldande på oss en och var. Jag vill ej resa Hem nu det kan jag ej tåla ännu. Så underligt se Karin så och gå på Botnen på den och tenka på Tragedien som utspelats innan det blef stilla, stilla allt stilla endast vågornas brusande framfart, ja jag kan godt se när Hon fallit på sidan och så se skrällen i Ögonen på Gustaf när han släpt ratten och sprungit till lovart för att bärga sig sjelf också de andra! Ja man kan inte förstå varför, varför det skulle så vara... Men må Han blot vara bärgad, en gång skall Hafvet giva igen sina Döda och Hafvet det Trolösa skall ej vara mer, nej evigt stilla för bruset af vågornas dån. Då är alla varför besvarade, O må vi då alla vara med! Gustaf, Gustaf må vi ses där! Det är min största bön i Kväll!

Vennerberg med Ingeborg är kommen hit till bryggan med last Han hade varit på Hven i går och de visste det då redan.

O sådan sorg, Agda gick fram och tillbaka i Huset och skrek Gustaf, Gustaf, Gustaf så det hördes långt omkring. Far och Mor visade sig inte för någon Mor stakals Mor monde hon kan tåla detta?? Ja Gode Gud att Du inte kunde skona oss för detta, Kunde, Kunde Du inte??

Fiskarna har i dag varit ute och försökt att få Den på rätt Köl men De kan det inte. De har helre inga grejer till det så där blir nog slutat Kontrakt med Svitzer när Assurandörerna kommer, också så fort de får henne rätt och vi får undersökt Den, så kommer jag Hem. Jag vill helst från det så fort jag kan och där är ju ingenting att göra helre, Jag kan föresten ingenting göra helre.

Seglen är komna i Land äfven stumpar af master och stänger, så det blir en stor kostnad innan de får den i ordning igen, det blir nog Haveri på omkring 10.000 Kr,

men vad är pengar där är vist ingen som nämner det en gång. Jag var på Havet och de är alla så flinka och medföljande både Fiskarna och alla här.

Jag lånte en Sykel i Kalundborg i morse tidligt, jag kom först fram kl ½ 12 i aften så det var en lång tur.

Ja nu Kära Karin adjö med Dig Kys barnen och till Dig selv.

Eder Leo

Hils Dem alle !

Bärgningen av Karin fortsatte under övervakning av Peter som rederiets representant och Jöns Nilsson som Assuransens representant på Hven.

Den 22 april skrev Peter till Leonard i Odense:

Kalundborg den 22/4-13

Mina käre Leonard o alla.

Tack för brevet som jag fick i dag o Tack för all deltagelse hälsa våra vänner i Odense o Tacka dem för det käns dock gott med lite deltagande. Jag har varit ensam här öfver Söndan,

Jöns har varit hemma ett slag han kom igen i går kväll. Selma var hemma, han hälsade ju från dem alla han sade att de försökte bära det som sket så gott de kunde. "Gud" får ge nåd att bära det.

Vi har börjat lossa i dag men det blir nog lång lossning det är ovant folk. Vi har plokot upp ur kajutan o skans der är mycket som gått väck af Gustafs, hans klocka är der inte o inga pennigar men han kanske haft dem på sig. Då vi i dag öppna akterluckan hittade vi nere i flera skor o flaskor som ju kommit från kajutan kanske är der mer men det gör ju inte stort hvilket.

Ute på kusten låg 2 fiskebåtar i natt till ankars. I den ene båten blev kolos och den ene mannen döde men den andre kom sig igen den som döde var här från byen han hade varit gift i 3 år med 2 barn. För 7

månader sen blef hans yngre broder här ihjälslagen af två resande Svenna. Deras moder är ju rent förtvivlad o det är ju hårda slag må Gud få trösta o hjelpa.

Det dröjer nog några dagar du kan gerna skriva igen.

Hjertliga helsningar till eder alla.

Din Far P. Christensson

När lossningen av Karins last var avslutad, bogserades hon till varvet i Landskrona, reparerades och fick ny rigg. Efter reparationen blev skutan såld till Marstal och fick namnet Emma. Kaptajn M. Mortensen i Marstal sålde 1917 Emma vidare till Farsund i Norge för 38.000 DK.

Christer Nilsson

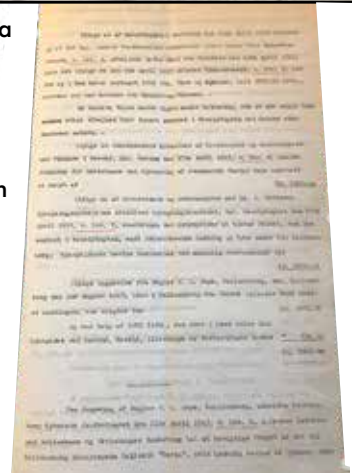


Leonard på äldre dagar.



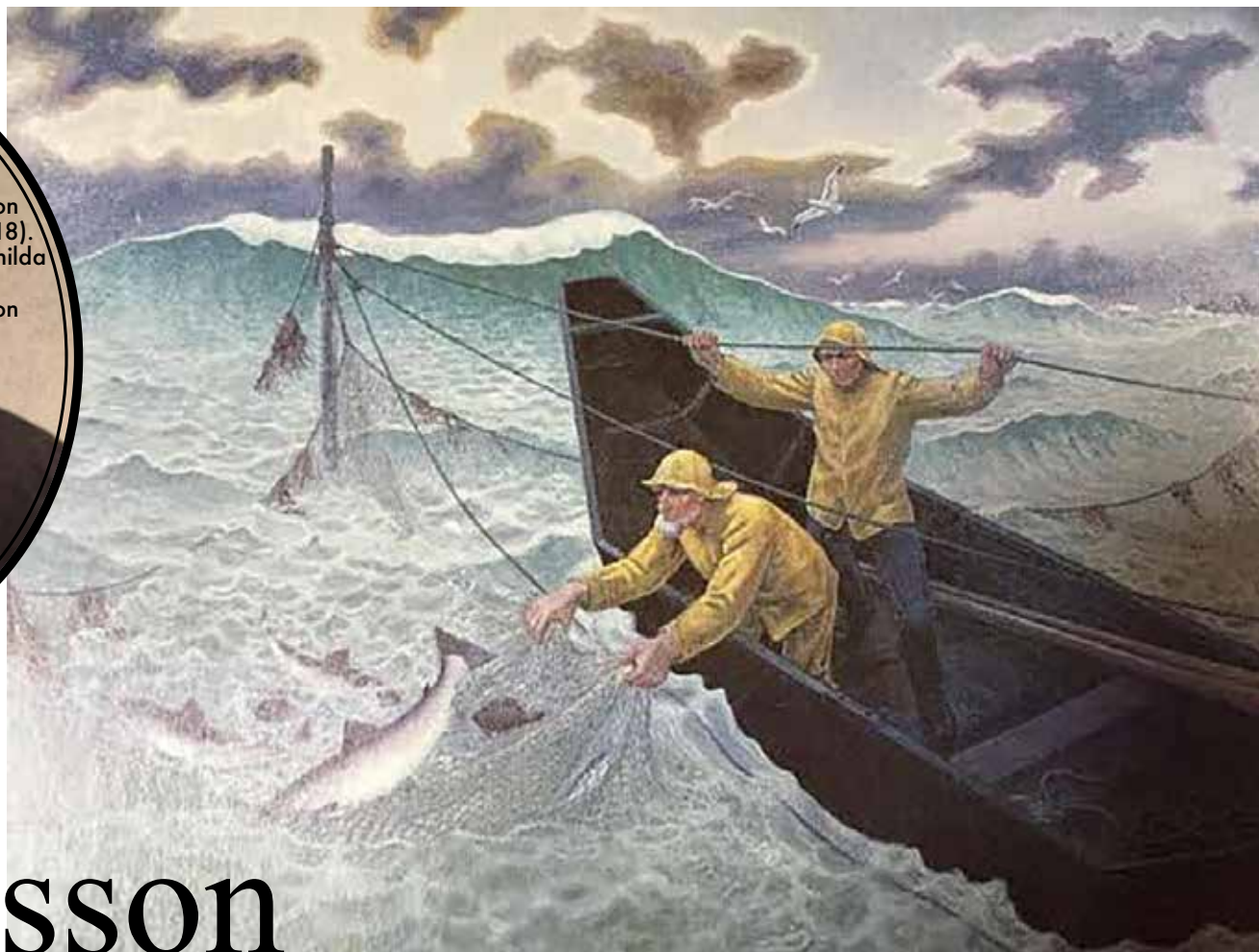
Karin som Emma av Marstal.

Utdrag från haverirapporten för Karin av Hven.





Gustaf
Magnusson
(1846-1918).
Foto Mathilda
Ranch,
Magnusson
Shipping,
Varberg.



Vid fasta laxgarn
på Hallands kust.
Målning, Arvid
Carlsson. Halmstad
kommun.

Gustaf Magnusson

– fiskets pedagog på 1800-talet

När Rååborna lärde hallänningarna fiska

Gustaf Magnusson föddes 1846 på Råå. Hans far Magnus Davidsson och hans farfar David Knutsson var fiskare, liksom hans morfar Nils Nilsson Backe, alla från Råå fiskeläge. Gustaf var äldst av tre syskon. Han fick börja hjälpa till med fisket från sju års ålder. När han fyllt 15

var det dags att gå till sjöss och han tog så småningom sjökaptensexamen.

Den unge Gustaf var en så driftig, tekniskt duktig fiskare att han vid 22 års ålder blev anställd som lärare vid den danska fiskeriskolan i Grönsund på Falster. Vid samma tid gifte han sig med

sin nästkusin Catharina Persdotter, men drabbades snart av en tragedi då hans jämnåriga hustru avled i barnsäng 1869. Den lilla nyfödda dottern dog också. Efter detta gick Gustaf åter till sjöss. År 1873 gifte han om sig med en andra fiskardotter från Råå, Mathilda Bengtsdotter, vars far, farfar och farfarsfar liksom morfar och morfarsfar alla var fiskare. Fisket var alltså helt dominerande i paret Magnussons bakgrund och skulle också bli deras framtid. Men först var Gustaf

Magnusson ute som sjökaptan i flera år. Han ska ha råkat ut för en olycka 1878 då hans skonertskepp blev överseglat. Han överlevde denna dramatiska händelse, men beslöt snart att gå i land och satsa på andra sysselsättningar.

Vi vet inte varför familjen Magnusson valde att bege sig till just Varberg, men det var det de gjorde år 1881. Magnusson startade där en skeppshandel och en stuverifirma vid hamnen där. Kanske fanns det behov för detta i Varberg, men ►



Rååkvassar på väg till Anholt. Målning, Anders Petter Persson. Råå museum.

inte på Råå. Magnusson hade också sin egen fiskebåt.

Vid den här tiden hade man i Halland fått upp ögonen för att fisket därstädes var gammalmodigt och inbringade dåliga fångster. Traditionellt hade hallänningarna fiskat till husbehov i åarna (ni kommer väl ihåg från skolan: Lagan, Nissan, Åtran, Viskan) och helt nära kusten. Båtarna var små och odäckade. Hallänningarna fiskade med ett slags stågarn, som förankrades i sjöbotten vid kusten och vittjades regelbundet. Hallands Hushållningssällskap hade försökt få fiskarna att modernisera sina metoder genom att bevilja dem lån till

större båtar med sump och bättre redskap. Hallänningarna hade emellertid visat sig skeptiska och ovilliga till att lära nytt. Eftersom Gustaf Magnusson var så intresserad av fiskets metoder tog han sig för att visa dem hur det skulle gå till. Det berättas att han gick ut med sin "Blå snipan" och satte fem eller sex drivgarn för sill och kom tillbaka med en rejäl fångst. Det var betydligt mer än de lokala fiskarna var vana att få. Ändå blev de inte övertygade utan skylldes på slumpen och rena turen.

Magnusson övertygade då fiskerintendenten Trybom om att det skulle anställas flera fiskare från hans hemort för



att lära hallänningarna fiska. Det fanns gott om duktiga fiskare att välja på där. Råå var det dominerande fiskeläget på södra västkusten med 300 yrkesfiskare och 130 fiskebåtar, varav ett antal moderna kvassar med damm/sump. Hushållningssällskapet anställde tre fiskare på tre år med plikt att ta med elever som också skulle bo i deras familjer. Det blev Rååfiskarna Nils Holmström, Jöns Nilsson och Janne Steffen Olausson med familjer och var sin fiskebåt. I kontraktet med Hushållningssällskapet stipuleras: "För fiskets bedrivande skall jag vara utrustad med en större och en mindre sumpbåt eller såkallad quase samt följande redskap: 12 st sillnärddingar för drivfisket och 12 dito för bottenfisket, 20 st rödspättegarn, 8 koljegarn, 4 st garn för fångst av torsk och diverse annan fisk, 6 st makrillgarn, 4 ålrusor, 4 räkrusor, 60 hundra backar (6.000 krok), 2 större hyttefat av trä för förvaring av flundrefisk, 3 st garnsumpar för förvaring av torsk samt 3 mindre hyttefat." I sanning ett diversifierat fiske!

I början var framgången blygsam. De tre fick oftast gå ut själva med Holmströms kvass Thilda. Hösten 1885 ändrades bilden. Sillen gick till och fiskarna från Råå fick större fångster än alla lokala fiskelag tillsammans. "Fiskeeleverna" stod plötsligt i kö för att få lära sig den nya tekniken. Inom kort anslöt sig Rååfiskarna Jöns Andersson-Gäck och Per Persson till lärarstaben. Deras hustrur sålde fisk på torget i Varberg och dottern Anna-Kristina Gäck hyrde häst och vagn och tog försäljningen ut på landsbygden.

Hallänningarna förstod ganska snart den stora nyttan av däckade fiskebåtar, vilket

ledde till att den företagsamme Gustaf Magnusson startade ett varv i Varberg. Magnusson blev troligen inte så långvarig som båtbyggare, men övriga framgångar gjorde honom till en mäktig man i Varberg. Från 1884 var han medlem i hamnstyrelsen och blev tillsynsman för hamnen. Under de närmaste åren kom Varbergs hamn att byggas ut och moderniseras och fick en 800 meter lång kaj och möjlighet för fem meters djupgående fartyg att lägga till. År 1892 startade Magnusson en skeppsmäkleri-, försäkrings- och agenturrörelse under namnet Gustaf Magnussons Skeppsmäkleriavdelning. Än idag existerar företaget som nu kallas Magnusson Shipping och har stor betydelse för framför allt trävaruexporten från Varberg.

Gustaf Magnusson hade inflytande på allt som rörde fiske och sjöfart i Varberg. Han ordnade last åt fartygen och försåg dem med proviant. Han exporterade fisk och även sten och hade ett eget bageri. Han var med och grundade Hallands Läns Fiskeförsäkringsförening. När han avled efter längre tids sjukdom 1918 reste Svenska Fiskhandelsförbundet en gravsten åt honom och hans maka Mathilda på nya Kyrkogården i Varberg.

Elsa Lena Ryding och Ragnar Thornberg

Källor:

Kyrkböcker.
Hallands läns Fiskeförsäkringsförening 1899-1999.
Bröderna Carlssons Boktryckeri AB. Varberg 2000.
Harry Perborn: När rååborna lärde hallänningarna fiska. Ur: Glimtar från Rååfiskets storhetstid. Red.
Nils Pålsson. Pingvin Press grafiska AB 2004.



Odengatan 16 där Rolf Törnqvist växte upp är kulturskyddat och det enda äldre hus som finns kvar på gatan.



Linnéa och Fritiof Törnqvist med sina fyra barn - Rolf längst till vänster.

Maj-Britt och Rolf Törnqvist i sina bästa år.



En ung fiskares minnen från krigsåren

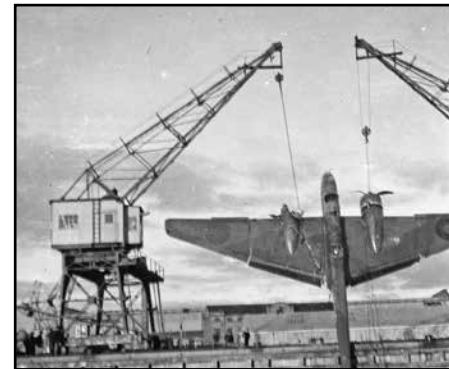
I sommar ställer Råå museum ut modellen av Valhalla, det försvunna bostadsområdet norr om oss. Ni vet säkert att en del Valhallabor fiskade från kopparverkshamnen. Vi har fått tillgång till Rolf Törnqvists minnen från beredskapsåren genom hans änka Maj-Britt, född Lind på Råå.

En Valhallapåg lär sig fiska

När andra världskriget bröt ut var Rolf Törnqvist 12 år gammal. Han bodde med sin familj på Odengatan 16 i ett numera kulturskyddat hus. Det ägdes av hans föräldrar Fritiof och Linnéa Törnqvist. Föräldrarna var inte alls intresserade av fiske men den unge Rolf tyckte det var roligt och spännande. Föräldrarna insåg kanske inte vilka faror han utsatte sig för när han hjälpte till på en fiskebåt som låg i kopparverkshamnen. Torkade nät, agnade krok med mera. Området var

avspärrat under krigsåren så man fick söka passerkort på gamla Vanförestalten för att få rätt att komma in.

Rolf skriver: ”Jag var också med på nattligt sillfiske. För att fiska sill la vi ut näten när det var mörkt. För att dra in näten/fångsten ett par timmar senare. Ibland när vi låg ute för sillfiske - vi låg i regel mittsunds - började dom skjuta både från Danmark och Sverige. Dom sköt så nära oss, så vi hörde granatsplitter slå ner i vattnet. Ibland kunde vi bli förvarnade genom att fyren i ena tornet på Kronborg släcktes. Då drog vi in näten och gick in till kopparverkshamnen. En liten fångst fick vi dom nätterna. Men inte vad vi ville fiska. När fisket var gynnsamt, kunde vi fiska 300-400 kg. Då betalades det med 50 öre per kg.”



Vraket efter planet i Kopparverkshamnen, Helsingborg. Foto: Magnus Löwenstein

Ett flygplan störtar utanför Kopparverkshamnen

”En natt när vi var på väg in från fisket, kom ett lågflygande flygplan och släppte minor omkring 15-20 meter från oss utanom fyren. Vi rapporterade detta till militären i hamnen. Militären hade hyrt in två stora trälare som fungerade som

minsvepare som låg i kopparverkshamnen. Minsveparna gick ut och svepte. En av minorna exploderade i aktern på den ena trälaren, som behövde hjälp att ta sig i hamn. Cirka 2000 svenska sjömän och fiskare omkom under andra världskriget; 67 var från Nordvästra Skåne.

En dag störtade ett engelskt jaktplan utanför kopparverkshamnen. Det störtade där det brukade finnas bonngarn (bottengarn). Men för tillfället fanns inte garn i vattnet. Men pålarna fanns där ju och linorna hängde där. Planet hade slagit runt. Vi gick dit med båten i hög sjö. För att eventuellt hjälpa till. Men vi såg inte till några flygare. Det jag minns starkast var att det var mörkt och flygplanets strålkastare lyste rakt upp. Jag vet nu att tre engelska flygare efter den olyckan begravdes på Pålsjö kyrkogård. En fjärde hittades aldrig. På Pålsjö kyrkogård skulle många omkomna i kriget både till lands och till sjöss så småningom begravas.” Enligt hembgdshistoria.se störtade planet 26 september 1940 troligen p.g.a. motorfel. De tre begravdes under militära hedersbetygelser med en musikkår och en hederpluton ur landstormen. Den fjärde flygaren hittades senare ilandfluten i norra Halland och begravdes i Onsala.

Ransonerings och evakuering

Det var en tid då ”allt” var ransonerat och utslitna skor lämnades till toffelmakaren som satte på träbottnar. För att inte slita ner dem så fort satte man gummi under, i bästa fall från gamla cykeldäck. Ibland fick gamla utslitna bildäck duga. Det var tal om att barn skulle evakueras. När Rolf gick i 7:e klass på Norrhedskolan genomfördes en provevakuerings eftersom personalen behövde öva sig på transport, ►

inkvartering och även mathållning. Rolf skickades till Södra Unnaryd i Småland. Han och kamraterna tillbringade den sommaren med lek i skogen istället för vid sjön. Han minns de goda blåbären och den ojämna halmmadrassen.

Rädda flyktingar och akta sig för minor
Snart var Rolf tillbaka på Odengatan och fortsatte fiska. ”En dag på förmiddagen när vi fiskade torsk på krok. Vi låg mittsunds när en dansk fiskebåt plötsligt dök upp. Lade sig bredsid och över i vår båt välldes 12 personer. Flyktingar från Danmark. Från danska sidan kom tyska patrullbåtar. Vi kapade vår länk och för full maskin mot kopparverkshamnen och Sverige för flyktingarna. Senare fick vi gå ut för att leta efter våra fiskeredskap. Vi fick stryka upp vår kroklänk... drog med strykespett. Detta hände på dagen i klart väder, jag tror att det var i slutet av februari.

Vid slutet av kriget, men det var fortfarande krig, fick jag följa med på fiske i och omkring Trelleborg. Fiskare Rasmusson hade brutit revbenen, när han

ramlade ner från bryggan. Vi stannade i området i två månader. Där låg även Råå-fiskare. Vi lämnade hamnen och gick rakt ut i c:a 7 timmar. För det var där sillen gick till. Fiskade i ett par timmar och sen 7 timmar tillbaka. Fiskebåtarna kunde köpa den råolja som dom behövde. Vi låg även utanför Falsterbokanal. Och bara vi som hade storbända nät fick stor sill. Fiskarna på platsen hade småbända mansor, ja så hette deras nät. Det fanns anvisningar för hur vi skulle navigera oss fram. Vi pratade inte om det och jag som var så ung tänkte inte på minrisken.”

Ett liv med fisk

Rolf Törnqvist blev inte fiskare som vuxen men kom att arbeta hela livet med fisk. När han träffade sin Maj-Britt arbetade han i en fiskaffär på Apotekargatan. Den ägdes av Fiskhallens Filialer. Så småningom verkade han som fiskhandlare i parti. Firma Allfisk med flera delägare sålde till fiskbilar och fiskaffärer och även till lasarettet.

Elsa Lena Ryding

ÅRSREDOVISNING 2019

Nu testar vi ett nytt koncept. Vi har valt att inte publicera resultat- och balansräkningen för 2019 i detta nummer av Museitidningen. Årsredovisningen kommer att finnas tillgänglig på årsmötet, på Råå museum, och på museets hemsida www.raamuseum.se 2019 blev ett ekonomiskt bra år för Museiföreningen. Intäkterna ökade med 35%. Mycket av intäkterna är hänförliga till de amerikanska cykelturisterna. Tyvärr fick vi en del oförutsedda kostnader såsom renovering av vår hiss. Resultatet för 2019 blev +32 tkr efter avskrivningar.

Råå 2020-02-07
Gunilla Kittel
kassör

Nässelsoppa

med din egen grönsaksbuljong som bas

En av vårens allra tidigaste och bästa primörer tycker jag är nässlorna. Och alldeles gratis är de! Nässelsoppa blir extra god om du tar dig tid att göra din egen grönsaksbuljong som bas. Då får du dessutom en produkt helt utan kemikalier. Självt har jag alltid några burkar färdiglagad buljong i frysen att ta till.



RUTGERS HÖRNA

GRÖNSAKSBULJONG

Ingredienser:

½ rotselleri
2 palsternackor
2 majrovor
½ kålrabbi
2 gula lökar
20 hela vitpepparkorn
2 st lagerblad
1 krm timjan
1 ½ l kallt vatten

Gör så här:

Skala och skär alla rofrukterna i grova tärningar och koka dem sakta i 2 timmar.
Sila



NÄSSELSOPPA

4 personer

Ingredienser:

3 l nyplockade, späda nässlor
1 l grönsaksbuljong
2 palsternackor
1 gul lök
1 dl vispgrädd
2 klyftor vitlök
Salt och peppar

Gör så här:

Skölj nässlorna noggrant. Förväll dem i ca ½ l vatten (de ska bara koka upp) och spara vattnet. Tärna palsternackorna, lök och vitlök och fräs dem utan att de tar färg. Fyll på med grönsaksbuljongen och nässelspadet. Låt koka i 20 minuter. Lägg i nässlorna och mixa soppan med en mixerstav. Smaksätt med salt och peppar. Avsluta med att tillsätta grädden. Servera gärna med ett pocherat höns- eller vaktelägg.

Smaklig spis!

En samlares samling läror oss marin historia

Det vackra propellerbladet markerar platsen för Carl-Johan Hagmans marinhistoriska museum i Viken. Ett privat annorlunda museum, mötesplats för entusiaster, för den som vill se och lära, för den som vill berätta. Här samsas fiskaren Erik Jönsson och amiralen Horatio Nelson om utrymmet. Lokalhistoria och stormaktsdramatik möts i Böosa Backe.

Nära hamnen i Viken, en liten bit upp i Böosa Backe ser vi det stora och vackra propellerbladet uppställt framför ett gammalt hus. Det är tecknet på att vi kommit till Carl-Johan Hagmans marinhistoriska museum.

Vi från Råå museum ska få träffa sam-

laren, näringslivsprofilen och numera även museichefen Carl-Johan Hagman. Bo Andersson, vårt museums alltid engagerade medlem med "rötter" i såväl Råå som i sjöfartsnäringsen, har övertalat sin gode vän att öppna upp för Museitidningen.

Till vardags är Carl-Johan Hagman vd ►

Ett propellerblad från bilfärjan Hammerodde som gick mellan Ystad och Rönne markerar ingången till Hagmans marinmuseum i Viken.

Radiotelegraf står det på dörren till det stiliga däckshus som fanns på tågferjan Kung Gustav V, invigd 1909.





Dags för vårt första samtal. Vi, Elsa-Lena Ryding, Bo Andersson (stående) och Stina Norling, sitter med vår värd Carl-Johan Hagman i de soffor som tillhört pansarkryssaren Fylgias befälshytt.

för Stena Rederi AB och ordförande i Stena Line AB. Han är välkänd inom näringslivet sedan åtskilliga år, men här och nu är det samlaren, inte juristen, ubåtsjaktofficeren, direktören m.m., som ska berätta om sitt privata museum som invigdes sommaren 2019.

Carl-Johan Hagman började samla föremål med marin anknytning redan som pojke. Han var nybliven tonåring då han också började skriva ner de historier som berättades av fiskare och sjömän, vilka han träffade i Viken på somrarna. Det museum som vi nu besöker är tänkt som mötesplats för personer med intresse för sjön, för marinen och för historia. Hit ska grupper



Carl-Johan Hagmans museum har ett välförsett bibliotek med marinhistoria på sina hyllor. Elsa Lena lyssnar intresserat när vår värd berättar om samlingens historia.



I Rickard Areskogs fantastiska samling av fartygsmodeller fanns 15 000 fartyg cirka 1000 hade han byggt själv. Här finns 50 utställda, fler kommer.

kunna komma och se på samlingarna, ta del av marin historia men också berätta och skriva ner egna historier från sjön och från kusten. Historier som riskerar att försvinna och glömmas bort.

Till sin hjälp med museet har Carl-Johan Hagman bland andra haft Carl-Johan Jagrenius från Vikens sjöfartsmuseum och det är bl. a. via honom som intresserade grupper kan boka tider för besök.

Intresset väcktes av en gammal sjömans berättelser

Carl-Johan Hagmans intresse för sjöfart väcktes när han som barn blev god vän med den gamle sjömannen och fiskaren Erik Jönsson. Denne hade bland annat varit uppsyningsman för kustartilleriet och fick kung Christian den X:s frihetsmedalj 1946 för att han hjälpt till att överföra flyktingar och desertörer hit från Danmark under andra världskriget. Han kunde berätta om hur han tillfångatogs av Gestapo i Helsingör och lyckades springa ifrån dem. Carl-Johan gick och strannade* med vännen Erik och lyssnade och skrev ner hans berättelser. När Carl-Johan var 14-15 år fick han ta

över däckshuset till tvåmastskonaren Iris & Agnes. Det lilla huset var proppfullt av Erik Jönssons verktyg. Det kändes viktigt att förvalta och dokumentera detta.

Det var Carl-Johan Hagmans morfar som bodde i Domsten, närmaste samhälle när han på 1940-talet blev chef för det tunga batteriet som skulle försvara Öresunds smalaste del. Anläggningen visas idag av Beredskapsmuseet i Djuramossa. Carl-Johan själv växte upp på olika platser, bl.a. i Japan. Som ung man tillbringade han sju år i flottan och uppnådde kaptens grad. Han lämnade officerslivet för andra uppdrag, men intresset för marinen och örlogshistoria finns kvar i hög grad.

Kaffe i befälshytten från HMS Fylgia

Vi bjuds på kaffe sittande i inredningen till befälshytten på pansarkryssaren Fylgia, som en gång var Sveriges största fartyg (men världens minsta pansarkryssare). Inredning kommer från gamla kommandören Stefenssons hus nästan mitt emot sjökrigsskolan. Chefen på pansarkryssaren Fylgia var nämligen också chef på sjökrigsskolan. På slutet användes Fylgia ►

*Stranna= plocka upp ilandflutna saker på stranden.

till kadettutbildning. När man högg upp henne 1957 i Köpenhamn tog chefen hand om inredningen och inredde sin gillestuga med den. HMS Fylgia byggdes i början på 1900-talet och moderniserades 1941. Då plockade man bort den tredje skorstenen och så fick hon en rak s. k. kryssarstäv. Hon kallades för Nordens vita svan. Det var hon som gjorde i princip alla flottans långresor.

För att vi ska få perspektiv på Fylgia visar Carl-Johan Hagman några av sina 15000 fartygsmodeller i skala 1:1250. En modern Maersk-färja är verkligen mycket större än vår pansarkryssare. Fartygsmodellerna togs över från Rickard Areskogs dödsbo. Areskog hade själv byggt ca 1000 av sina modeller och var expert på kryssningsfartyg. Modellerna håller extremt hög kvalitet.

Klenoder från Skeppsholmen

Carl-Johan Hagmans samling utökades markant efter det att sjöofficersmässen på Skeppsholmen i Stockholm, Långa Raden, stängde för 15 år sedan. Det hade varit amiralsboställe och mäss sen 1698. Samlingarna som fanns åkte in i Musköberget. Där hamnade ett bibliotek över alla svenska expeditioner av örlogsfartyg i främmande vatten. Där låg en porträttsamling över amiralerna, som varit chefer för Stockholms örlogsstation sedan 1698 o framåt. Carl-Johan Hagman fick så småningom möjlighet att köpa det som fanns kvar.

Ur SJ:s museum för tågfärjorna

Trelleborg - Sassnitz

Sedan efter några år ville SJ stänga det museum de hade i Trelleborg. Där gick Sveriges första tidtabellsbundna tågferjelinje, en nationell stolthet. Gustav V och Drottning Viktoria var de största civila

fartyg vi hade byggt. De var igång fram till 1960-talet. Alla inventarierna hamnade i Stenas ägo och vår entusiast fick tillåtelse att ta hand om dem. Plötsligt satt han med rätt stora samlingar som förvarades på olika platser. Det blev angeläget att finna en annan lösning.

Huset i Viken från 1815 har varit tre hus ursprungligen. Liksom många andra hus i Viken var de byggda av skeppstimmer. I huset finns idag ett sammanträdesrum, kaffestuga och bibliotek och nu planeras för "partylokal" i ett uthus. Samarbetet med Carl-Johan Jagrenius och Vikens Sjöfartsmuseum är mycket gott. Man har olika inriktning och kan berika varandra.

Rundvandring bland marina minnessaker

Vi får en rundvandring med demonstration av inventarierna. Vi ser en av Sveriges första mobila radiotelegrafer vilken fanns på tågferjan Kung Gustav V år 1909. Från tågferjornas värld finns fotografier, en eltavla och en radiohytt. Möblerna kommer från färjan Trelleborg 1957. Äldre än så är Oscar II:s skrivbord. Det var Oscar II som byggde upp vår flotta på 1880 och -90-talen. På hans chefsfartyg Drott, som ofta låg i Marstrand, var detta bordet som han satt och skrev vid. Vi får också se en tallrik med italienska flottans vapen. Denna tallrik, en kniv och en gaffel är det enda som finns kvar av inredningen i fyra jagare som Sverige köpte i Italien under kriget. Fartygen togs i beslag av Churchill när man försökte passera Engelska kanalen och allt ombord förstördes.

Ett biblioteksrum är fullt av marin litteratur. På museet kan man också studera kartor, samt ritningar till alla fartyg som byggts på Vikens varv. På övervåningen finns Älvsnabbens ratt som barnen kan få stå och ratta.



Porträtt på såväl kungar som amiraler samsas med marina målningar på väggarna i den sal som ska vara ett mötesrum för grupper med marina entusiaster.

På väggarna i sammanträdesrummet sitter många fina målningar, porträtt av för flottan betydelsefulla personer och bilder av fartyg. Varje tavla har sin historia som kan berättas av vår kunnige värd. Den största är målad av Jacob Hägg och föreställer amiralen Wilhelm Dyrssen som går ut med den svenska flottan 1916. Vi ser Landsorts fyr och Mysingen och Horsfjärden bakom. Det är mars och isen har precis gått upp. Dyrssen står ombord på chefsfartyget Oscar II som leder pansarskeppsdivisionen. Fartygen har ståtliga namn som Manligheten, Tapperheten, Dristigheten, Äran, Thor, Oden, Niord. I kryssardivisionen ser vi pansarkryssaren Fylgia i vars befälshytt vi precis suttit, och så jagarna Hugin och Munin med flera. Man har skickat signalen "förbered dagens övningar" och så svarar

alla med flaggan Adam. Sen går de tre eskadrarna ut i Östersjön. Här speglas en kort period 1916-17 då Sverige antagligen dominerade Östersjön beroende på det politiska läget under första världskriget.

Här ser vi också fregatten Norrköping som var vår sista seglande fregatt. Norrköping är byggd 1894 utifrån Chapmans ritningar från 1780-talet. Nästan ingenting är ändrat. På målningen, metaforiskt, drejar hon bi och ligger nästan stilla samtidigt som de nybyggda pansarbåtarna Svea och Göta forcerar förbi.

En historielektion om Öresunds betydelse

På museet finns också information om hur händelser i Öresund har påverkat svensk historia. Carl-Johan Hagman berättar om ►



Carl-Johan Hagman talar gärna och kunnigt om en av sina främsta favoriter, amiralen Horatius Nelson som 1801 seglade genom Öresund mot Köpenhamn.

flera händelser som varit betydelsefulla. Den första händelsen är Karl X Gustavs belägring av och seger över Kronborgs fästning 1658. Man fick nu kontroll över Öresund och med holländarnas hjälp en fördelaktig fred i Roskilde samma år.

En annan händelse är Karl XII:s invasion av Humlebäck år 1700 under det stora nordiska kriget när plötsligt Ryssland, Saxen, Polen och Danmark gick samman mot Sverige. Karl XII var bara 18 år och en vecka gammal och kunde ändå genomföra en landstigning på fientlig mark! Hade den landstigningen misslyckats så hade Karl XII aldrig kunnat gå in i Polen och Ukraina. Då hade svensk historia sett helt annorlunda ut på gott och ont.

Något som påverkade andra världskriget var ubåtsnätet som lades ut av tyskarna den 10 juni 1940 mellan Viken och Hornbaek. Detta var ett neutralitetsbrott, men det medförde att svenskarna därefter kunde flytta större fartyg från östkusten till västkusten. På grund av nätet blev

Östersjön ett fredat innahav som användes för viktig ubåtsträning m.m.

Och sen har vi Nelson som seglade genom Öresund år 1801.

Lord Nelson och ledarskap

Just amiralen Horatio Nelson är ett favoritämne för Carl-Johan Hagman. Nelson är känd framför allt för sjöslagen vid Kap S:t Vincent 1797, Abukir 1798, Köpenhamn 1801 och Trafalgar 1805.

Vi börjar med slaget vid Kap S:t Vincent 1797. Man befinner sig väster om Gibraltar. En engelsk amiral som heter Sir John Jervis leder. Spanjorerna o fransmännen håller på att komma undan. Nelson bryter det heligaste som finns: befälskedjan. Utan befogenhet från sin chef girar han och med honom följer resten av linjen. Han lyckas stoppa fienden. John Jervis vinner en stor seger, han blir Earl S:t Vincent, förmögen och adlad. Och vad gör han med Nelson? Han hade kunnat ställa Nelson inför krigsrätt. Istället valde han att sätta tummen upp och gilla det som hänt. Vi lär oss 1) Ska man bli sjöhjärte så måste man bryta mot reglerna och 2) Man måste ha chefens tackning i ryggen om man ska klara det.

Sen kommer slaget vid Abukir, eller slaget vid Nilen. Vid den här tiden låg 60 % av staters förmögenhet i deras flottor. Därför handlade det inte om att sänka fartyg utan om att äntra och ta fartyg. Många fartyg i engelska flottan i slutet på Napoleonkrigen var gamla franska fartyg som behållit de franska namnen. Därför hade man sådana änterpikar, änterhuggare och änterbilor som visas på museet i Viken. Slaget vid Nilen 1798 ändrade på detta.

Nu har Napoleon och hans flotta ankrat upp i en linje nära kusten vid Abukirbukten.

Nelson är en så pass duktig seglare och navigatör att han kan dela upp flottan och lägger hälften på den franska insidan och hälften på yttersidan. Nelson skjuter alltså från båda sidor. Hela franska flottan sänks. Napoleon lyckas att ta sig hem med en postbåt först ett halvår senare.

Tredje slaget är vid Köpenhamn 1801. Nelson seglar med 56 linjeskepp och fregatter genom Öresund. Han har räknat ut att en 36 pund kanon har en verkan på ungefär 1500 meter. Det är 3800 meter mellan Kronborg och det tilltänkta batteriet vid strandkanten i Helsingborg. Kung Gustav IV Adolf litade inte på danskarna, så batteriet sattes aldrig upp, varför Nelson kunde segla oskadd med god marginal på den svenska sidan av sundet.

Efter att ha seglat genom Öresund ligger nu Nelson utanför Köpenhamn och beskriver danskarna. Efter tre och en halv timma får han en signalorder av sin chef Hyde Parker att han ska retirera. Tre engelska skepp har gått på grund och Hyde Parker är ängslig. Då sätter Nelson kikaren till sitt blinda öga och säger till sin flaggkapten Foley: "Foley, a blind man has the right not to see." Och så skickas en förhandlare till kronprins Frederik, vars fader kung Christian var psykiskt sjuk. Nelson skrev att "for the love of humanity" erbjuder han eld upphör, så att danskarna kan plocka undan sina sårade och de kan tala om freden. Den unge prinsregenten låter sig övertygas, och därmed är Köpenhamns öde beseglat. Om Nelson var en stor humanist eller bara listig vet vi inte.

Det fjärde är slaget vid Trafalgar år 1805. Vi fick högtidligt känna på en bit kopparplåt som satt på HMS Victory under slaget, där Nelson stupade i slutskedet. Vem var då denne man? Längd 171 cm, född med



Mest dyrbart med inte dyrast. Carl-Johan Hagman visar en bit kopparplåt från Lord Nelsons välkända flaggskepp HMS Victory för Bo Andersson.

hälta, hade fått högerarmen avsprängd och var blind på höger öga... Han var inte den store taktikern, den store diplomaten eller den store navigatören, anser Carl-Johan Hagman. Nelson var den store ledaren! Inför varje strid samlade han sina chefer, "the band of brothers". Han satt och åt och drack sprit två kvällar innan med sina seniora chefer och kvällen innan med sina juniora chefer och så berättade han för dem vad han ville ha utträtt. Det handlar om vad vi i dag kallar uppdragstaktik. Man delegerar ansvar och man litar på att professionella chefer kan fatta riktiga beslut om man vet vilken huvudriktning chefen vill ha. I slutet på 1700-talet var detta helt unikt i och med att det inte var en kommandostruktur. Det var som i ett modernt delegerat ledarskap där man tror på människor.

I varje sjöslag hade fransmännen och spanjorerna fler och större och bättre byggda fartyg. Ändå vann britterna därför att Nelson visste att så fort kanonerna hade ►

avfyrat sina skott såg man ingenting alls p.g.a rökutvecklingen. Då måste alla veta vad de skulle göra, och de seglade bättre och sköt snabbare än fienden. Dessutom visste den enskilde sjömannen att när denne halte och lytte man kom ombord skulle de vinna! På den tiden var sjömännen oerhört illa behandlade utifrån dagens sätt att se, men Nelson lyckades elektrifiera dem. Så detta är LEDAREN Nelson. Därför skojar Carl-Johan Hagman om att man inte ska behöva skicka folk till Harvard Business School eller andra ledarskapsutbildningar. Det räcker med en Nelson-kurs.

Åter till Viken. Gav bärgarlagen mer pengar än sillfisket?

Något annat som intresserar Carl-Johan Hagman är sillfisket i Öresund och de lokala bärgarlagen. Han tror att i Viken motsvarade nettointkomsten av sillfiske under ett bra år vad en enda lott i bärgarlaget kunde ge. Innan Svinbådans fyr kom till på 1860-talet gick många på grund utanför Viken. Man kanske visste var Svinbonnsgrundet låg, men när nordvästen låg på som allra värst kunde man inte ta sig därifrån. Fartygen hade ingen motor förrän på 1870-talet. Vikenborna hade i genomsnitt 56 stora bärgningar om året under 1800-talet. Det sista bärgarlaget fanns i Domsten på 1950-talet. Vi undrar varför bärgarlagen fick ta hand om lasten, som ju inte tillhörde dem. Jo, Karl XI:s sjölag från 1667 föreskriver att man i princip får ta lasten om man räddar besättningen och fartyget. Tidigare förekom det nämligen att man slog ihjäl besättningen när ett fartyg gått på grund!

Utvecklingen i Viken med omnejd

Fram till 1658 fanns det inte bofast befolkning vid den skånska kusten. Det var säsongsfiske mest under hösten. Sedan

drabbades Viken och Domsten väldigt hårt av pesten på 1710-talet. Efter det stod två tredjedelar av gårdarna öde. Det fanns ödegårdar i trakten fram till mitten på 1700-talet, så det tog lång tid att återhämta sig. Fiske och sjöfart blev inte lika omfattande som på Råå, men det fanns ett tiotal större fiskebåtar i Viken under andra hälften av 1700-talet. På 1830-40-talen fick man segelfartyg och till slut ett femtontal stora redare. Då var sjöfarten helt dominerande i samhället.

Det största skeppet Viken haft var barkskeppet Jolani, som varit registrerat på Honolulu och enligt traditionen skulle ha tillhört Sandwichöarnas siste monark, kung Kalakaua. Hon inköptes i Hamburg på auktion av sjökaptan P A Lilja från Viken. Det bildades snabbt ett partsrederi. Jolanis historia och minnen, som t.ex. fyra loggböcker, finns att studera i Vikens Sjöfartsmuseum.

Precis som för Råå slogs segelfartygen ut så fort ångmaskinerna kom. Redan i början på 1900-talet var det en stor tillbakagång och Viken blev en bad- och semesterby. Sedan fick varvet ett litet uppsving och byggde segelfartyg fram till andra världskriget. Segelperioden i Viken var så kort, bara 50-60 år. Det är viktigt att vi minns det som var, i fiskelägena och skuthamnarna och när det gäller vår flotta i Sverige och världen. Carl-Johan Hagman vill hjälpa oss med det.

*Elsa Lena Ryding och
Stina Norling, foto Johnny R Bengtsson*

Källor:
Intervju med Carl-John Hagman 5 januari 2020
Wikipedia
www.vikensbyaforening.se/vikens-sjofartsmuseum/



VI MINNS SIGVARD WINDFORS 1933 – 2019

I höstens museitidning berättade vi att vår medlem, hedersmedlem, tidigare styrelsemedlem och ordförande Sigvard Windfors avlidit.

Vi minns med värme vårt museums mångåriga vän och engagerade medlem.

Sigvard var av gammal Rååsläkt, såväl hans mor- som farföräldrar tillhörde familjer där fiskare, sjökaptan och lots varit naturliga yrkesval. Havet lockade även Sigvard. Han utbildade sig till civilingenjör och skeppsbyggare på Chalmers i Göteborg och han var verksam inom varvs- och rederinäringen under hela sitt yrkesliv.

Sigvard Windfors morfar, väl känd för äldre Rååbor, A R Råwall lär ha spelat stor roll för sitt barnbarns val av yrke och intressen, sjöfarten och rederinäringen förstås, men väl så viktigt var familjens starka engagemang i EFS Missionsförening på Råå och i vårt museum. A R Råwall var en av initiativtagarna till museet och Råå museum för fiske- och sjöfart är nästan jämngammalt med Sigvard.

Sigvard och hans familj återvände till Helsingborg 1970 och till Råå 1993. Medlem i museet hade han förstås varit länge och 1996 blev han vice ordförande. 2002 tog han över som ordförande och 2004 lämnade han ordförandeklubban till Marianne Wittgren.

Vad finns under ytan?

Höststorm år 1967.
Bild: Arne Juhlin



Årets utställning invigs den 1 maj 2020

Vi betraktar vårt vackra Öresund under rasande höststormar, vackra vårdagar och när solen en stilla sommarkväll sänker sig i ett glittrande sund. Utsikten över Öresund har alltid fångat såväl poeter, konstnärer som alla oss andra som bor vid eller besöker kuststräckan.

Under årets utställning får ni följa med dykare till en annan värld, världen under ytan. Dykare och forskare har genom åren utfört ett fantastiskt och farligt arbete för att dokumentera den värld som vi normalt inte har tillgång till. Råå museum kommer att visa bilder, filmer, berättelser och materiel som hämtats upp från förlista fartyg och från boplatser som nu ligger under vattenytan.

Fartyg färdas såväl dag som natt på Sundet men alla når inte sin destination.

Hårt väder, maskinhaveri, kollisioner mellan fartyg avbryter resan. Spåren av dessa skeenden vilar sedan århundraden på havsbotten. Bakom varje förlist fartyg finns en berättelse om en händelse som grep djupt in i många familjers liv. Vrak, lotsböcker, bärgningsböcker, haverirapporter och sjöförklaringar låter oss komma nära händelseförloppen.

Det var med stor glädje som Råå museum under hösten 2019 fick ta emot två styrrattar från förlista fartyg, en som gåva och en som lån. Dessa unika rattar från S/S Robert och Johannes L. uppmärksammades också av tidningar och TV.

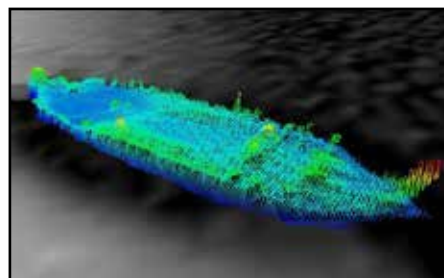
S/S Robert. Ångfartyget S/S Robert var en septemberdag år 1905 på väg till Stettin från Huelva i Spanien. Efter en färd på Nordsjön i hårt väder kom fartyget



Dykare.
Bild: Swedish Coast and Sea Center.



Halifax HR871.
Bild: Swedish Coast and Sea Center.



Vrak.
Bild: Sjöfartsverket.



Skeppsklocka.
Bild: Swedish Coast and Sea Center.



Flintskrapa från jägarstenåldern.
Bild: Johnny Bengtsson.



Sommardag år 2012.
Bild: Nils-Åke Siverson.

in i Öresund. Norr om Ven kolliderade S/S Robert med S/S Niord från Göteborg. Robert sjönk omedelbart vid den kraftiga kollisionen och 19 besättningsmän miste livet. Endast en räddades.

För 40 år sedan bärgades den enorma styrratten och finns nu på Råå museum. Peter Dahlström har välvilligt lånat ut denna vackra styrratt.

Johannes L. Halv storm rådde över

Öresund den 26 november 1979. Lastfartyget Johannes L, byggt i stål 1955, lämnade Kopparverkshamnen i det hårda vädret och fick nästan omedelbart problem. Ett hål i stäven och fartygets öde var beseglats. Besättningen överlevde efter en dramatisk räddningsaktion av lotsarna. Det förlista fartyget ligger 300 meter utanför campingplatsen Råå Vallar väl synligt från luften. ▶



Morgonstjärnan och Leoparden, två svenska örlogsfartyg som deltog i sjöslaget i Öresund år 1658. Båda gick till botten utanför Snekkersten. Målningen tillskrivs J. de Vries. Tavlan ingår i Kulturmagasinet i Helsingborg samlingar.

En ratt och en ventil, som bärgats från fartyget, har av ett dödsbo överlämnats till Jonny Magnusson som i sin tur skänkte dessa föremål till vårt museum.

Nya Svärdet, ett handelsfartyg som bestyckats med ett 30-tal kanoner, deltog i slaget mellan Sverige och Danmark år 1658. Fartyget skadades svårt och sjönk under ett försök att nå Landskrona hamn. Skeppet ligger på två till elva meters djup och påverkar arbetet med breddningen av inseglingsrännan till hamnen.

Pilhaken. Ett bevis för sundets förändring fann arkeologerna när de undersökte en stenåldersbosättning, Pilhaken, söder om Landskrona. En av arkeologerna, Johnny Bengtsson, var med och dök på platsen och kan bekräfta att man gjorde fynd av flintverktyg på en bosättning från cirka 6000 år före vår tideräkning. Platsen låg 5-6 meter under nuvarande vattenyta och knyts till jägarstenåldern. Troligen användes platsen under jaktperioder. Man förflyttade sig efter årstiderna för att maximera fångsten av vilt och fisk. Den fint huggna flintskrapan på bilden användes för att skrapa djurhudar.

Halifax HR871, ett kanadensiskt bombplan, deltog i en allierad offensiv mot Hamburg natten mot den 3 augusti 1943. I det kraftiga åskväder som rådde träffades planet av en blixtnedslåg som slog ut två av motorerna. Efter att ha släppt bomblasten över Östersjön styrde piloten in över det neutrala Sverige. Den sju man starka besättningen lämnade planet i fallskärmar. Samtliga överlevde medan planet störtade i havet. Sedan dykare, ungefär 70 år senare, funnit planet vidtog ett omfattande arbete med kartläggning och därefter bärgning. Detta arbete pågår fortfarande och redovisas på vår utställning.

Havsresan. I slutet av maj 2019 samlades dykare och forskare från projektet Havsresan i Råå hamn för att undersöka sundets hälsa genom att ta prover, filma, ta sonarbilder samt genom att leta efter invasiva arter och miljöer. Dykare från hela landet deltog i detta viktiga arbete och den spännande rapporten från veckan på botten av Öresund har ställts till museets förfogande.

I skrivande stund har museet inte valt ut alla de intressanta föremål och berättelser som skall visas. Vålvilliga och skickliga dykare, forskare och museer har gett oss möjlighet att välja bland den otroliga dokumentation som genom åren arbetats fram.

Britt Siverson Holmén



Tenn dosa, bärgad från Morgonstjärnan.
Bild: Kulturmagasinet Fredriksdal

INFO-SIDAN

ÖPPETTIDER OCH AVGIFTER 2020

Öppettider

8 mar - 7 jun	söndagar	14-17 (stängt påskdagen 12 april)
9 jun - 13 sep	tisdag-fredag	11-17 lördag-söndag 13-17 (stängt midsommar 19-20 juni)
20 sep - 1 nov	söndagar	14-17
22 nov	julmarknad	12-18
26 dec	hemvändardag	14-17

Medlemsavgift

Avgiften för medlemskap i Råå museiförening är 200 kr/år och betalas till bg 5601-4681. Om du är ny medlem, meddela oss också dina kontaktuppgifter via mail eller telefon (se nedan).

Entréavgifter

Vuxen 75 kr

Med kulturkortet 50 kr, med CSN-kort 60 kr

Fri entré för barn under 18 år och för medlemmar i Råå museiförening.

Guidade grupper

Grupper tas emot hela året efter överenskommelse.

Guidning beställs på info@raamuseum.se eller 042-261131

Skolklasser har specialavtal.

Kontakt

Råå museum för fiske och sjöfart, Museiplanen 1, 252 70 Råå

E-post: info@raamuseum.se, Telefon: 042 261131

Hemsida: raamuseum.se

Bankgiro: 5601-4681



MUSEITIDNINGEN

KALLELSE ÅRSMÖTE!

Årsmöte för Råå museiförening hålles i Raus församlingsgård
Kielergatan 25 onsdagen 25 mars kl 19.00

*Efter årsmötesförhandlingar och information blir det föredrag
av Malin Andersson.*



KUSTNÄRA YRKESFISKE I FÖRÄNDRING FRÅN MÅNGSYSSLARE TILL ENTREPRENÖR

Titeln hänvisar till förändringar som den urgamla fiskerinäringen har genomgått under flera decennier. I slutet på 1930-talet arbetade runt 14 000 personer med fisket som försörjning men av olika skäl finns det idag drygt 1 000 yrkesfiskare i landet. Samtidigt som fiskenäringen har rationaliserats har turismen expanderat längs den svenska västkusten. Vad innebär detta för yrkesrollen som kustnära yrkesfiskare? Det besvaras i Malin Anderssons föredrag som bygger på hennes doktorsavhandling om det kustnära yrkesfisket längs Sveriges västkust. Föredragshållaren arbetar som forskare och lärare på Institutionen för Service Management vid Lunds Universitet och vid transportledarutbildningen på Malmö Universitet.

Kaffe med gott tillugg serveras. Föredrag och förtäring: 50 kr.

REDAKTIONSRÅD: Elsa Lena Ryding, Stina Norling,
Britt Siverson Holmén, Inga-Lena Stelzer och Ragnar Thornberg
REDIGERING: Susanne Gellberg