

Nr 2 2006  
Årgång 23



# MUSEITIDNINGEN

Medlemsblad för Råå museiförening



**I detta nummer:**

- \* Kap Horn-seglaren Harald Bruce
- \* Sverker Jonasson minns dramatik till sjöss
- \* Nils Pålssons lexikon fortsätter
- \* Fleckesill, koketorsk och grönsaltad ål
- \* Och mycket annat!

*Ella Bengtsson hänger "fleckesill" på lina från päronträdet. Foto Johnny Bengtsson.*

# Röster ur gästboken

*Den 1 maj hälsades alla medlemmar och besökare välkomna till vårt återöppnade museum.*



"Lycka till i framtiden med detta fina museum"  
"Superfint och smakfullt"  
"Imponerande – vi ber att få återkomma"



"Ett utomordentligt välordnat och trevligt museum"  
"Mycket trevligt – jättefin upprustning"

"Kul & spännande"  
"Vikommerigen!"  
"Ett underbart litet museum – en fröjd för ögat"  
"Vilket lyft efter ombyggnaden"





"Trevlig pratstund med Kurt Björklund"  
"Nice to visit the Museum and especially Golden Lady. Thank you!"

*Från Museets dag.*

"Great display and wonderful people"  
"Fantastic exhibition"  
"Flot museum, meget velholdt"



*Tv från Hamndagen.  
Nedan filmvisning.*

"Interessant og overraskende stor samling"  
"Ein sehr schönes Museum, wir sind begeistert"  
"Per un amante del mare un museo veramente molto bello"



**Foto Sven Wittgren.**

# Ordförande har ordet



*Hyttefat med ål i hamnen. Foto ur museets arkiv.*

## **Kära medlemmar!**

För 70 år sedan togs beslut att bilda Råå museiförening. Då hade enskilda personer hållit på under ett par år att samla föremål med anknytning till fiske och sjöfart på Råå. Vi är mycket tacksamma mot dessa framsynpta män och deras initiativ och ansträngelser oss att föra traditionen vidare.

När vi i början av oktober förra året stängde museet och tömde "läget" på alla föremål och väggar, var det svårt att föreställa sig vilket fantastiskt fint museum vi skulle kunna visa när det närmade sig första maj och invigning. Vi har fått ett ljust och öppet museum med härlig rymd. Vårt fina skeppsgolv la grunden till ljuset och de borttagna

mellanväggarna gav rymden.

Vi försöker att på ett pedagogiskt sätt visa de föremål som hör ihop. Fiskeutställningen är uppbyggd med olika fångstsätt väl beskrivna med olika redskap. Krokafiske, som startar med en gubbe som stampar orm att agna krokarna med. Garnfiske med information om hur man gör olika stora maskor till olika sorters fiske och om redskap att böda (laga) garnen med. Ålafiske med bottengarn, en stor och viktig inkomstkälla på Råå under 1930-, 40- o 50-talen. Fina foton visar hur man lagrade stora mängder ål i hyttefat i hamnen.

Vi har fått våra navigationsinstrument samlade i vår blå monter. Eftersom mellanväg-

garna är borta, behövde vi ett nytt sätt att visa våra föremål. På förslag från Blekinge museum skaffade vi montrar som stod fristående i museet. I dessa kunde vi sen exponera de föremål som inte hörde till fiske eller navigation. I modellrummet har jobbargänget byggt nya fina montrar, där våra fina fartygsmodeller kommer väl till sin rätt. Traditionsenligt öppnade museet 1 maj. Efter att jag fått möjlighet att framföra ett varmt tack till alla jobbare som offrat många arbetstimmar på ombyggnaden och till alla som gjort det ekonomiskt möjligt för oss att bjuda välkommen till ett förändrat museum var det dags för invigningen. Patrik Winqvist höll invigningstalet på bryggan och berättade om varför hans pappa Åke ville ge en så fin gåva till vårt museum. Pappa Åke hade och har ett genuint intresse för sjöfart och speciellt segling. Patrik mindes många av sin barndoms somrar ombord på familjens segelskuta. Sen var det dags att öppna museet för säsongen. Många positiva omdömen stärkte oss i övertygelsen om att vi gjort en riktig satsning.

När man läser i vår Gästbok blir man varm om hjärtat. "Om det inte börjat regna hade vi missat en fantastisk upplevelse." En liten tjej tyckte att det blev för trist att vänta på sina föräldrar och skrev: "Jag kommer aldrig tillbaka." Jag hoppas att hon ångrar sig. Vi kommer alla att minnas sommaren 2006. Varmt och gott i såväl luft som vatten. Många härliga bad bjöd Öresund. Tyvärr slutade säsongen med dyster verklighet. De blågröna algerna förstörde idyllen och påminde oss om att vi måste vara rädda om vår natur. En så härlig sommar medför tyvärr att det inte slås besöksrekord på museerna. En regnig sommar ger fler besökande. Men vi hoppas att många kommer nu i höst i stället.

Många grupper vill komma och besöka oss. Några grupper har anknytning till havet:

skutskeppare, seglång, flottans män m.fl. Andra har andra gemensamma intressen: bilklubbar, pensionärsorganisationer m.fl. Vissa grupper vill gärna ha en specialdemonstration av våra tändkulemotorer. Detta försöker vi naturligtvis tillmötesgå och därför har motorerna dunkat många gånger denna sommar. Vi har ett avtal med Helsingborgs kommun att kostnadsfritt ta emot kommunens skolklasser och försöka anpassa besöket efter klassens och lärarens önskemål. I förra veckan fick en klass möta vår världsomseglare Kurt Björklund. Mycket populärt!

Årets stora begivenhet var naturligtvis det nya läget, men vårt fina utställningsutrymme på loftet skulle också utnyttjas. Vi har haft en flygfotoutställning med titeln Öresund sett från himlen. Rååpågen Nils-Åke Siversson har tagit fantastiskt fina bilder på såväl bebyggelse som natur på båda sidor sundet. Eftersom sommarvärmen höjde inomhustemperaturen rejält, speciellt på loftet, sändes många tacksamma tankar till vår luftkonditioneringsanläggning.

Trots att vi har ett så fint museum tar vi nya tag med nya projekt i höst. I gåvan från Åke Winqvist ingick förutom golvet ett antal block och jungfrur. Vi kommer att göra en rigging i båthallen framför namnbrädorna. Ragnar Thornberg tar projektjobbet även i vinter. För att kunna köpa in material och vissa arbeten till denna rigging har vi fått ett nytt bidrag från vår generöse Åke W med anor från segelmakeri i Helsingborg. Kombinationen av ideellt arbetande medlemmar med stort kunnande och engagemang och generösa sponsorer är oslagbar. Tack vare dessa har vi fått ett förändrat museum där alla kan känna igen sig. För att forma vår gemensamma framtid behöver vi se bakåt och lära av historien. Detta är vår utmaning. Låt oss hjälpas åt att föra kulturarvet vidare.

**Marianne Wittgren**

# Kap Horn-seglaren Harald Bruce

## En av segelsjöfartens allra främsta



*Harald Bruce ombord på "Beatrice". Privat foto från ca 1928.*

**En rejäl skeppare och styv sjöman. En av de kanske bästa skeppare som över huvud taget fanns under segelfartygens sista decennier. En talför humoristisk man och en godhjärtad människa. En fåordig kanske sluten karl. Kapten har som lärare ett änglalikt tålmod. Under våra långa och många promenader på halvdäck i godväder och passader undervisade han alltid och gav goda råd som sedermera blev till stort värde den dag jag själv blev befälhavare.**

Ovanstående meningar är plockade från artiklar där kapten Harald Bruce och de berömda fyrmastade barkskeppen Beatrice och C. B. Pedersen varit i fokus för skribenterna. Arne Nordenberg seglade med honom på C. B. Pedersen som 2:e styrman 1935 till 1937. Jan Davidsson har samlat kunskap från flera källor och skriver om Rååsonens både i sin bok om barkskeppet Beatrice och i tidningsartiklar. Vera Friedner, journalist och lärare, skrev 1928 i Veckojournalen om en resa med Beatrice som ship's nurse från Melbourne till Mauritius.

### **Det ska böjas i tid...**

Inte blev han krokig trots tidig ”böjning” mot sjömansyrket! Nej en rakryggad och stilig sjöman och kapten syns på de foton som visar Harald Bruce under hans sjöaktiva liv. Han blev en av de riktigt stora inom segelsjöfarten. Många, både besättningsmän och andra som kom i kontakt med honom under hans långseglingar, har talat om honom som en av de bästa skeppare man seglat med och lärt känna. Han var en skicklig seglare, han kunde som få snabbt avgöra den segelsättning som stunden krävde. Arne Nordenberg skriver beundrande minnesord om sin befälhavare på *C. B. Pedersen*.

”I hårt väder var han riktigt i sitt esse, då ökade hans entusiasm för en god segling och han visade sin skicklighet i segelföring samt framhöll det viktiga i att under ökande storm ta segel i rätt tid varigenom fartygets framfart ökades.”

Han lärde oss också att: ”man ska lära sig segla med nästan torra däck. Att gräva ned ett fartyg i grov sjö med för hård och olämp-

lig segelpress kan leda vid läns till 'pooping' och svåra haverier. Att vara duktig och segla seglen ur liken är oförstånd och överdrift”.

### **Pojken från Fiskaregatan**

Harald Bruce föddes på Råå 1888. Föräldrarna Cecilia och Janne Bruce hade gift sig 1881 och flyttat in på ”nedre läget” på Fiskaregatan.

Janne Bruce hade som många Rååpojkar under förrföra seklet börjat sitt arbetsliv tidigt som medhjälpare på fiskebåtar. 1873, arton år gammal, mönstrade han på som jungman på en norsk brigg. Under fem händelserika år upplevde han flera långseglingar med olika fartyg. Han seglade på New York, Java, Indien, Västindien och givetvis på många nordiska hamnar. 1878 gick han iland med en sparad slant. Nu skulle det bli äktenskap med Cecilia, barndomsvännen, som bidrog med god hemgift och den då 26 årige Janne Bruce blev delägare i en kvass och började fiska. Senare satsade han åter på sjölivet och köpte alldeles i början av 1900-talet först skonaren *Annette* följd av *Jakob* och sedan *Frej*. Det sista och största fartyget under hans befäl var barken *Ingeborg*. 1910 återgick han till fisket.

Harald Bruce var ett av sex syskon. Tre pojkar och lika många flickor föddes i familjen Bruce. Sönerna Leonard, Harald och Henning skulle alla följa i faderns ”sjöspår”. Stora fartyg och stora vatten skulle locka dem alla tre.

Harald började, precis som fadern hade gjort, att arbeta med fiske redan under sin skoltid. Efter konfirmationen seglade han

med Rååskutor och blev konstapel på ett barkskepp under faderns befäl.

Harald ville ut på de stora haven. Ungefär samtidigt som fadern lämnade barken Ingeborg blev Harald styrman och två år senare sjökaptan. De första krigsåren var han styrman i en ångbåt - mot sin vilja - som transporterade krigsförnödenheter mellan England och kontinenten. 1917 blev han erbjuden att mönstra som förste styrman i fullriggaren *Vinga* som ingick i Transatlantics segelflotta och med *Vinga* gjorde han sin första världsomsegling. Efter *Vinga* mönstrade han Transatlantics barkskepp *Bohus*.

Det praktfulla fyrmastade barkskeppet *Svithiod* hade köpts av Transatlantickoncernen i Göteborg 1920. Rederiet drev en mycket uppskattad skolskeppsrörelse och *Svithiod* kom i goda händer, hon hade seglat som skolfartyg under svensk flagg sedan 1905 för Rederi AB Navigator. Men det tidiga 20-talet var kristid för sjöfarten, Transatlantic sålde sin segelflotta; *G. D.*

*Kennedy* såldes till svenska flottan och fick det välkända namnet *af Chapman*, *Svithiod* såldes till det nystartade Rederi AB Pollux senhösten 1922. Sjökaptan Alexander Pedersen - Sveriges siste storsegeldare - var angelägen om att segelfartygsutbildningen skulle säkras och rederiet köpte den vackra barken för 40 500 kronor. Hon döptes om till *Beatrice* efter kaptan Pedersens hustru.

### Kaptan på *Beatrice*

Harald Bruce följde så att säga med i köpet då Alexander Pedersen övertog *Beatrice* från Transatlantic. Den 29 januari 1923 mönstrade han på som förste styrman med en månadshyra på 275 kronor i månaden. Kaptan på *Beatrice* var skicklige storseglarer Algot Thorson. Besättningen inklusive kaptan bestod av tolv man och dessutom mönstrade man på sexton elever. Från 1924 fick rederiet bidrag på 500 kronor från Handels- och Sjöfartsfonden för varje elev som tjänstgjorde i minst tolv månader.



Barken "*Beatrice*". Oljemålning av A V Gregory.



Råå var inte längre hemort för Harald Bruce, han hade nu egen familj, hustrun Astrid och dottern Annceli. Astrid hade sin familj i Malmö och med en storseglande man som var borta på mer än halvårslånga resor var närheten till egna familjen förstås en trygghet.

I september 1926 blev Harald Bruce befälhavare på Beatrice. Kapten Thorson hade tvingats i land på grund av sjukdom och nu blev fyrmastaren, den stora besättningen på 16 man och de tolv eleverna Harald Bruces ansvar. Han lämnade än en gång sin familj för många månaders resa. Nyfödde sonen Karl-Erik var bara några månader gammal.

Beatrice seglade främst med vete och ull från Australien och med trälast från Europa. Med henne skulle Harald Bruce uppleva många av sina mest dramatiska sjöminnen. Från de åren finns många vittnesbörd både från besättningsmedlemmar och från elever. Deras minnesbilder av den skicklige seglarkapten och sympatiska läromästaren är nästan överväldigande.

Bland eleverna under Harald Bruces första resa som befälhavare fanns Johan Gorthon och Anders Thore som var en flitig dagboksskrivare. Hans noteringar har Jan Davidsson tagit del av och i boken om Beatrice kan man läsa om Anders Thores erfarenheter ombord på det vackra skeppet. Den första resan med Harald Bruce som kapten gick - förstås, vågar man säga - till Australien.

Med i besättningen fanns bland andra andre styrman Sam Svensson och tredje styrman Harald Hult, dessa båda kom att följa Harald Bruce under de två år han förde befälet över Beatrice. Båda är fyllda av entusiasm och beundran för sin befälhavare och har genom anteckningar och muntliga berättelser färgstarkt beskrivit honom. Båda har varit noga med att framhålla hans skicklighet som läromästare för de blivande

sjöbefäl han hade under sitt befäl. Svensson och Hult var båda med under den dramatiska segelkapplöpningen mellan *Beatrice*, Alexander Pedersens bark *C. B. Pedersen* och finska fyrmastbarken *Herzogin Cecilie*.

Skördarna hade slagit fel i delar av Australien och man kunde inte lasta fullt i Melbourne. Tidigt i december 1927 lastade Beatrice i Port Lincoln. Den 19 januari 1928 lämnade både Beatrice och den finska båten sin australiensiska hamn De båda sjökaptenerna kände varandra, båtarna tillhörde båda den s. k. "grainfleet" och det var väl ganska givet att besättningarna gärna ville tävla mot varandra. Det var förstås inte en officiell tävlan men alla ville visa vem som var bäst. Än mer spännande blev det när man fick veta att C. B. Pedersen lämnat Sidney den 18:de och gärna ville ta upp kampen med de andra två.

I svenska tidningar kunde man läsa om kappseglingen. "*Sveriges båda större råseglare ha startat kappsegling på 15 000 sjömil*" löd en rubrik. Vadslagning ägde rum mellan många sjömän och andra intresserade. Till stor besvikelse för besättningen på Beatrice fick de se sig slagna. De hade råkat in i stormar som de andra hade kunnat undvika genom att välja andra sjövägar.

Kappseglingen beskrivs med stor dramatik i Jan Davidssons bok om Beatrice, en rolig läsning för varje kunnig seglarentusiast. Läs och njut.

Den 10 juni 1928 mönstrade Harald Bruce av Beatrice, kapten Thorson hade tillfrisknat och övertog befälet. Men den sköna fyrmastaren skulle göra sin sista resa till Australien 1930. 1932 bogserades hon till skrothandlare i Stavanger.

### **Kapten på C. B Pedersen**

1935 tog Harald Bruce över befälet på den tidigare omtalade C. B. Pedersen, köpt till Sverige 1922, byggd 1891 i Italien. Han fick

nu en båt som var hårt seglad under flera resor på Australientraden. Under tiden i svensk ägo passerade hon Kap Horn tolv gånger och Goda Hopp elva gånger.

Arne Nordenberg mönstrade på C. B. Pedersen 1935 som andre styrman och hans första resa med den fyrmastade barken beskriver han i ett minnesbrev riktat till "*Forna skeppskamrater i Sveriges sista seglande handelsfartyg C. B. Pedersen*". Året är 1987 och Nordenberg som var bosatt i Brasilien var 77 år gammal.

- "Vår första resa till Australien blev en rekordresa på 72 dygn från Vinga till Spencergulften, mig veterligt den snabbaste resa som gjorts av ett segelfartyg från Göteborg".

Harald Bruce tog över ett skepp med misskött rigg och segel, men i sin första styrman Harald Hult hade han en skicklig och arbetsam medhjälpare som enligt Nordenberg bodde i riggen under första utresan och både rigg och segel förbättrades. Kapten var duktig med sitt manfolk, han var lugn och trygg och man hade respekt för hans segelskicklighet. Långresor var alltid en prövning, vid fördröjningar kunde matförråden sina och både skeppsgrisen och hönsen vara uppätta. Då var det extra viktigt att hålla sin besättning på humör, vilket inte alltid var möjligt. C. B. Pedersens besättning hann med några givande och snabba långresor innan sitt dramatiska slut.

Den 21 januari 1937 hade skutan lastat 35493 vetesäckar i Port Germein och lämnade för Europa. Resan blev stormig och slitsam för besättningen men båten gjorde en bättre resa till Hornet än förra gången, och så var det fritt fram för Atlanten. Den 2 april hade telegrafisten kontakt med *Abraham Rydberg* och några dagar senare med *Padua*. Den 26 april, 96 dygn från Port Germein var man i närheten av Azorerna. Harald Hult hade vakten mellan 20–24. Han rapporterar i sin dagbok att han siktade

topplanternerna på en ångare vid halv nio-tiden. Besättningen kom ut för att se den passera, berättar han. Den styrde farlig kurs rakt mot C. B. Pedersen. Man morserade till båten, som först inte tycktes uppmärksamma den svenska båten, men i sista minuten verkade morseringen ge resultat. C. B. Pedersen försökte falla undan men förgäves. S/S Chagres av Glasgow gjorde en märklig och oskicklig manöver och rände in på styrbords läring strax akter om livbåtarna. Det blev ett stort hål i sidan på C. B. Pedersen och hon tog i rejält med vatten.

Då vattnet började skvalpa in på däcket var livbåtarna i sjön och alle man kom med. Som siste man lämnade Harald Bruce sin sjunkande skuta och hela besättningen på 31 man togs upp på S/S Chagres och fördes i land på Azorerna.

Vid sjöförklaringen i London fick S/S Chagres ta hela skulden för C. B. Pedersens



Plaketten som utdelades postumt. AICH står för "*Amicale Internationale des Capitaines au long cours Cap-Horniers*".

förlisning. En ung styrman utan tillräcklig rutin hade stått till rors, kaptenen hade förlustat sig med ångarens passagerare och kom upp alldeles för sent till bryggan. När kaptenen såg C. B. Pedersen sjunka fick han en hjärtattack och dog dagen efter. Han hade uppfattat att skutan sjönk med besättningen ombord.

### **En befälhavare att minnas**

Harald Bruce dog den 23 maj 1943. Hans son Karl-Erik var tonåring, knappt sjutton år, men minns förstås väl när fadern transporterades hem till Malmö där han dog. Harald Bruce seglade under kriget på Östersjön och i Rostok råkade han ut för den olycks-händelse som ledde till hans för tidiga död. Vid landgång föll han så illa att han kom i vattnet, vilket var förorenat med spillolja

och andra utsläpp. När man fått upp honom på kaj hade han det förorenade vattnet i lungorna. Han kom hem till familjen men hans liv gick inte att rädda.

1987 när de forna skeppskamraterna samlades uppmanades de av Arne Nordenberg att gemensamt vädja till Distriktspresidenten för AICH i Malmö att undersöka möjligheten av en postum hyllning av ”seklets i särklass störste segelfartygsbefälhavare”. Han bör vara värd en AICH-medalj, skriver Nordenberg.

Hans vädjan klingade inte ohörd. Året efter överlämnades till Karl-Erik Bruce och hans familjplaketten med Kap Horn inskrift som idag finns på Råå Museum.

**Stina Norling**



*Karl-Erik och Elsie Bruce under porträttet av Harald. Foto Sven Wittgren.*

# Så kunde det låta!

## Nisses outhärliga lexikon, del 2

Nils Pålsson är en mångkunnig man som har god koll på hur det kunde låta bland fiskarbefolkningen på Råå när förra seklet ännu inte drabbats av radio- och tv-språk. I vårens museitidning gav han oss ett lexikon för orden som var vanliga bland hamnfolk och fiskare, nu går han upp i byn och lyssnar på Rååborna. Många ord är allmänskånska och där har han hämtat kunskap ur Bertil Nilssons bok ”Skånska ord”.

### *Snes*

20 stycken. Förr vägdes inte fisken utan den räknades. Snes är ett danskt uttryck. Hur mycket är halv femta snes? Svar: 90 stycken.

### *OI*

80 stycken.

### *Kast*

4 stycken.

### *Winduet*

Min farmor sa alltid winduet i stället för fönster.

### *Tafs*

I benämningen krogatafs, det vill säga

där kroken fästs.

### *Agebräda*

Den bräda som var sits på en hästdragen vagn.

### *Agedyna*

Åkdyna som placerades på agebrädan.

### *Allo*

Ett farligt väsen.

### *Bagvänd*

Fumlig.

### *Ballna*

Svälla.



Villa Sjösäker för länge sedan med sina sneda winduer. Foto ur museets arkiv.

**Bosshage**

Båtshake.

**Bäfte**

Flåsa.

**Bälvantar**

Stickade yllevantar, som fiskarna använde vintertid.

**Böjsa**

Byxa

**Dickadejer** (betoning för första e-et)  
Påhitt. T.ex.: inga dickadejer nu glöttar!

**Fillefem, Fillesex**

Fyra, fem stycken, resp fyra till sex stycken.

**Fjabbe**

Valhänt person.

**Flå på**

Ligga i som en dåre, vara en flåbuse.

**Fnatta på**

Det gäller att skynda sig.

**Glött, Glötti**

Litet barn resp barnslig.



30-tals glött med sin far.  
Britta och Bertil Norling 1936.

**Glöttapanna**

Löjlig person.

**Gögavär**

Väder för en kaffegök.

**Glana, glo**

Titta extra noga, resp titta.

**Gryssmed**

Mjöligen, t ex om potatis.

**Hamsa**

Ställa till oreda.

**Hannalag**

Vara händig. Han har gott hannalag.

**Hialös**

Otålig.

**Hiva**

Kasta eller slänga.

**Hodda**

Skjul.

**Horring**

Örfil.

**Hydda sig**

Göra sig i ordning.

**Vi utökar gärna vårt lexikon!**

Kan du flera Råå-typiska ord eller har du hört ord här som du inte förstår eller minns du ord från förr som du inte vet betydelsen av? Vet någon till exempel vad ordet ”dongerier” betyder? Hör av dig till oss. Skicka till redaktionen, eller lägg i Museets brevlåda. Vi vill gärna utöka vårt lexikon och kanske kan vi hjälpa dig att hitta ”översättning” på Råå-dialekten.

# Råå Museiförening 70 år!



*Två av museiföreningens grundare, komminister Arvid Kjellberg och skeppsredare A. J. Falkland. Foto ur museets arkiv.*

## **Jubileumsåren duggar tätt!**

2003 firade vi att en grupp driftiga herrar kallats till sammanträde "å Pastorsexpeditionen i Råå" av Arvid Kjellberg, komminister i Raus församling och initiativtagare till Råå Museum. Tiden för sammanträdet var den 28 augusti 1933.

Vid detta tillfälle enades man om att en insamling av material kring fisket och sjöfarten på Råå under forna tider vore önskvärt. Man tänkte långsiktigt och funderade över möjligheten att starta en museiförening med fast årsavgift, men förslaget förkastades. De närvarande åtta herrarna skulle börja efterlysa samlarvärda föremål och till

en början förvara avbildningar, modeller, fiskeredskap och andra ting i sina hem.

I år kan vi uppmärksamma nästa steg i museets historia. 1936 hade man kommit långt i planeringen av en permanent museilokal. Året innan, 1935, hade kapten Falkland tagit kontakt med Hamnstyrelsen i Helsingborg och fått löfte om att Tullhuset på Råå gratis skulle ställas till museets förfogande. Man flyttade då samlingarna från Raus Församlingshus där de förvarats.

Våren 1936 var det dags för Råå Museiförening att bildas. På ett styrelsemöte för Råå Museum den 18 mars meddelades att Göran Svensonska huset vid Kustgatan

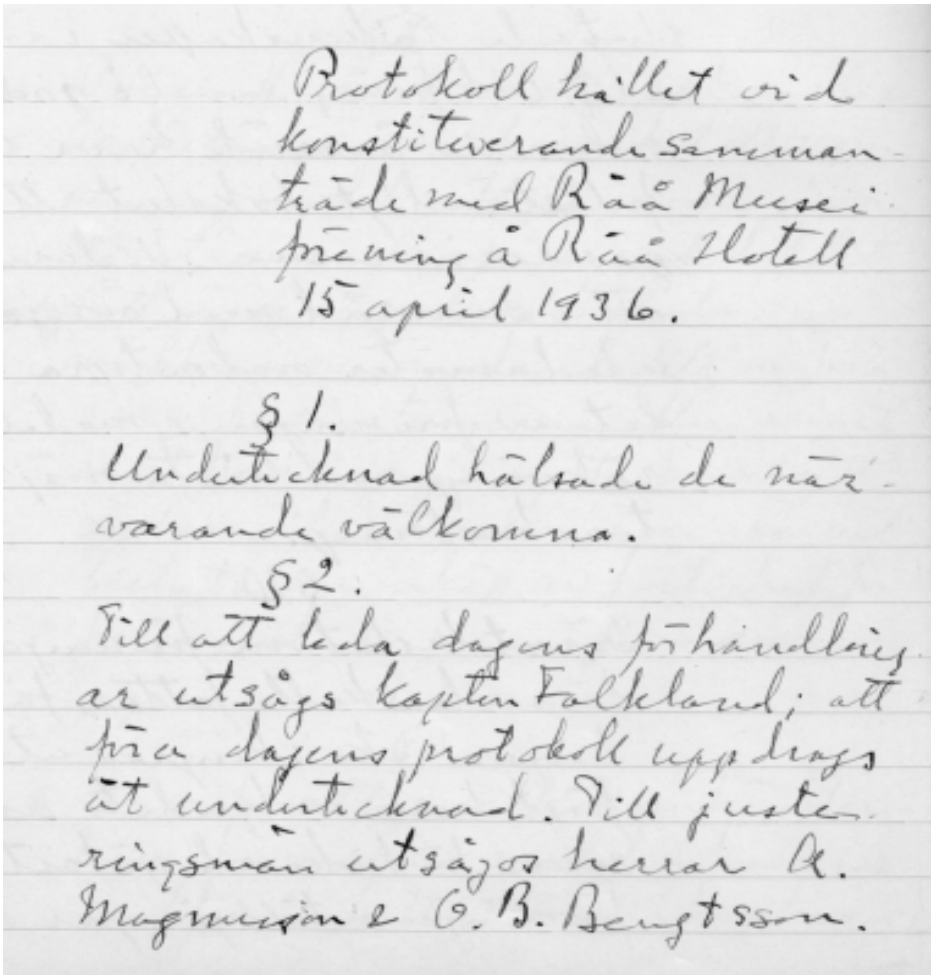
var till salu för 8 000 kronor. Nu lättade herrarna på de privata plånböckerna, kapten Olsson skänkte 1000 kronor, kapten Mauritz Jonasson 500 kronor, lika mycket bidrog kapten Råwall med och fiskeritillsyningsman Petersson gav 100 kronor. Problemet var löst.

15 april samma år samlades alla som anmält sitt intresse för att delta i Råå Museiförening till ett konstituerande sammanträde på Råå Hotell. De herrar som varit aktiva under förberedelseåren blev förstas

föreslagna och invalda i styrelsen, J. Bruce, A. J. Falkland, M. Jonasson, A. Kjellberg, N. P. Kristiansson, N. O. Olsson, A. R. Råwall, N. P. Petersson och P. Persson. Advokat Rausing hade utarbetat stadgarna och härmed klubbades såväl stadgar som styrelse och arbetet kunde börja!

Nästa år, 14 maj 2007 är det sjuttio år sedan Museet i korsningen Kustgatan/Missionsgatan invigdes. Och det kan vi väl också fira!

**Stina Norling**



Protokoll från det konstituerande sammanträdet.

# Den tunga sömnen

## Sverker Jonasson minns



*Skonaren Nordia av Råå seglade för Jonassons rederi. Foto ur museets arkiv.*

**I museitidningen hösten 1997 fanns en artikel av Otto von Friesen om Janne Persson och Petter Larsson. Petter, som senare blivit hedersmedlem i föreningen, är en betydelsefull person i mitt liv. Förutom att han var en god handledare under mitt första riktiga jobb till sjöss så var det hans resoluta ingripande som räddade mitt liv en höstdag för 55 år sedan.**

Det var tidig september 1951, jag var 16 år och jungman (kockjungman) i den nerriggade tremastskonaren *Nordia* av Råå. *Nordia* var en mogen dam byggd av ek i Danmark 1912. Hon lastade cirka 155 ton och hade en längd på knappa 25 meter.

Vi skulle egentligen vara fyra mans besättning men under några resor var vi

endast tre man och på denna resa var det befälhavaren Lorens, bästeman Petter och jag. Jag hade varit ombord några månader och började så smått känna mig säker i jobbet. Den värsta sjösjukan hade gett med sig och jag började vänja mig vid att arbeta en hel dag. Periodvis var det riktigt hårt och smutsigt kroppsarbete och naturligtvis långa törnar under alla



dygnets timmar. Det var ju inte vad en 16-årig skolpojke var van vid. Lorens uttryckte det klart:

–Du har ju aldrig gjort ett hederligt dagsverke förut, men nu är det verkligen hög tid att du lär dig arbeta.

Bostaden, skansen, låg under däck för om lastrummet och sträckte sig tvärs över skutans bredd. Det var en smal passage, cirka två meter bred. Golvytan, durken, var starkt reducerad av de båda boxarna för ankarkätting på förkant. På styrbords sida, utefter bordläggningen, fanns en kamin och en kort träbänk och på babords sida, tvärskepps, fanns två kojor över varandra. Kojerna var inbyggda och man kunde slinka in i dem genom öppningar på cirka 80x45 cm. Belysningen bestod av en väggfast fotogenlampa med kardansk upphängning. Durken var täckt med korkmatta och ganska tät, vilket däcket inte var. Således stod det ofta ganska mycket vatten och skvalpade när vi hade dåligt väder med överspolning. Skepparen och bästemannen hade hytter i akterskeppet.

### **Briketter från Östtyskland**

Vid denna tid importerades det mängder av fasta bränslen till Sverige. Kol och koks från England, Polen och USA, samt brunkolsbriketter från Östtyskland. I den senare trafiken, från Rostock, Stralsund och Wismar till Sydsverige, deltog ett stort antal svenska skutor. Det var inte ovanligt att det låg 25–30 skutor samtidigt i de tyska hamnarna. Lastningen pågick dygnet runt med hjälp av elevatorer. Man fyllde lastrummet med en topp upp i lastluckan, varefter några stuveriarbetare med gruvlyktor kröp ner i lasten för att trimma upp den under däck så att rummet blev helt fyllt. Så

småningom dök trimmarna upp som kolstarta figurer och jag var uppriktigt glad för att jag inte hade det jobbet.

DDR var ju redan då en polisstat med enorma kontroller för att hindra folk att lämna landet. Vid något tillfälle såg jag polisen sticka stålspjut genom lasten för att kontrollera att ingen gömt sig där. Alla förråd och andra utrymmen undersöktes och man tittade till och med i vattentanken före avgången.

Det var skönt att komma ut till sjöss igen efter lastningen och spola av koldammet från skutan och nöjaktigt tvätta sig själv. Det senare fick göras med vatten i ett emaljerat handfat på däck eller i byssan. Jag anar att jag inte var särdeles ren under den tid jag seglade på briketttraden.

### **Den dramatiska hemresan**

Befålet kände naturligtvis till riskerna med brikettlasterna. Dels var det risk för självantändning, del genererade briketterna kolos. Jag hade nog hört historier om att det läckt in gas i bostadsutrymmen och att det inträffat olyckor, men det tog jag inte så allvarligt. Och tydligen gjorde inte befålet det heller.

Vi gick från Rostock mot Helsingborg. Vi hissade våra segel, storsegel, fock, förstäng, klyvare och jagare och puttrade iväg nordvärt. Resan tog knappt ett dygn och jag hade frivakt och sov de sista timmarna innan vi skulle anlända till Helsingborg.

Jag hade hemska mardrömmar och drömde om att jag blev instängd under lasten och att de stackars tyska stuveriarbetarna ville skada mig. I drömmen jagade de mig i det sotmörka lastrummet. Jag tror att jag vaknade flera gånger men orkade inte ta mig ur kojen.

Jag vaknade så småningom uppe på däck och hörde skepparens stämma i falsett.

–Vi går in till Råå med honom!

–Nu håller han på att vakna, ropade Petter.



*Sverker Jonasson blev inte avskräckt från sjömanslivet efter denna dramatiska upplevelse. Han blev sjökaptan och var haven trogen fram till mitten av 70-talet då han mönstrade av. Hans kunskaper och erfarenheter kom väl till pass som haveriinspektör i Trygg Hansas Sjöförsäkringsbolag i Stockholm. Privat foto.*

Självsorkade jag inte svara. Jag låg på däck och tittade upp på den finaste sensommarmorgon jag någonsin upplevt. Solen strålade och sundet var vackrare än någonsin, men jag hade dundrande huvudvärk och kämpade för att få tillbaka mitt medvetande.

Senare har jag fått veta vilken fruktansvärd kamp mina skeppskamrater haft för att få min kropp ur kojens och vidare de cirka två och en halv metrarna upp genom den trånga kappen ut på däck. Jag var redan fullt utvuxen och vägde över 70 kilo.

Min lycka var att Petter gått ner för att väcka mig, säkert undrande varför jag fortfarande sov. Han hittade mig medvetlös och ropade på skepparen. Lorens, som var ganska kort till växten och fyrkantig var som tur var oerhört stark. Med gemensam kraft lyckades Petter och han släpa upp mig i den friska luften. Lorens berättade efteråt att han försökte stryka eld på en tändsticka i min koj men att den sloknade omedelbart i brist på syre.

Efter hemkomsten fick jag halv fridag och i fortsättningen fick jag sova på soffan i skepparens salong under lastresorna.

**Sverker Jonasson**

# Fyren på Råå

## En vägledare i 150 år

Nästa år kan vi fira att det är 150 år sedan Råå Fyr blev en fast fyr och en trygg vägledare för fiskare och sjömän. Tidigare hade bloss och vårdkase visat vägen när havets män i mörkret skulle ta sig hem i ”ågabet”.

1857 lät de styrande åldermännen placera ut en fast fyr på en nyanlagd hamnpir och tjugo år senare flyttades fyren ut på den då förlängda piren. 1907 fick den sin nuvarande plats, och den gamla lyskonstruktionen ersattes med fotogendrift. Kostnaden var 4 300 kronor.

Vi ska ägna fyren betydligt mera uppmärksamhet nästa år - jubileumsåret - men vi vill gärna ha era erfarenheter, era berättelser och minnen som är förknippade med hamnpiren och Råå Fyr.

Romantiken har blommat här ute för många generationers Rååbor! En av sommarens gästande museibesökare berättade att på Råå fyr hade hans far



**RÅÅ**

BYGGÅR: 1857

N 55° 59' / O 12° 45'

KARAKTÄR: W 9,0 R 6,4 G 5,4



*Fyren är en perfekt åskådarplats. Foto från 50-talet ur museets arkiv.*

gått vakt under beredskapstiden och där fann han flickan han hemförde till Göteborg. Starka minnen från avspärningarna på piren under krigsåren har säkert många fortfarande. För den som varit ute på Sundet i hårt väder när mörkret slutit sig måste det vägledande ljusskenet ha varit tryggheten. Och så vill vi ha fiskehistorier! För Rååpojkar och flickor har piren varit en populär plats att testa fisklyckan på. Ja, många vuxna har väl också fiskat upp middagsmaten där. Åtminstone innan fiske-

turerna på sundet blev den stora attraktionen.

Har ni foton från fyren och piren? Snälla, låt oss få låna. Har ni historier, egna eller återberättade från tidigare generationer, ta kontakt med oss på museet. Vi vill så gärna samla lite ”fyrhistoria” inför 150-årsjubileet.

Kom ner till oss på museet! Onsdagar mellan 17-20 har vi öppet även höst- och vintertid, dock uppehåll från mitten av december och över helgerna. Vår adress är Råå Museum, Hamnplan, 252 70 Råå.



# Fleckesill, koketorsk och grönsaltad ål



*Saltinpackad ål på väg till rökning. 1962 togs denna bild på bröderna Knutsson.*

Sill och åter sill, torsk, flundra och skrubba, höstens ålar och vårvinterns stenbit - det är de fisksorter som oftast kommer på tal när Rååborna talar matminnen från första hälften av 1900-talet. De "fina fiskarna" såldes i stan eller till fiskgrossisterna. Eller som någon uttryckte det, "fina fiskar till fina fruar!" Många fiskare på Råå levererade fisk både tisdag och fredag vid "dörren".

Efter cirka 1950 bjöds det knappast på fisk fem dagar i veckan, inte ens i fiskarfamiljernas hushåll. Men under seklets första hälft och inte minst under de matkarga världskrigen var det fisk som gällde till såväl middag som kvällsmål de flesta dagarna i veckan.

### Elsas favoritminne

Vi efterlyste fiskrecept och fisktraditioner från förr i vårens nummer av Museitidningen, traditioner och recept som skulle vara typiska för kosthålllet i vårt samhälle under framförallt 1900-talets första hälft. Snabbast med att hörsamma vår vädjan var Elsa Johansson i Säffle. Säffle? Javisst, där bor Elsa men hon har sina rötter och sina barnomsminnen från Råå; dotter till Cornelia Wikdahl och alltså dotterdotter till Ludvig Bose. *Flekesill* slår Elsa ett slag för. Den lufttorkade sillen minns många Rååbor med glädje. Så här berättar Elsa i sitt brev.

Färsk "himmasill" rensades genom att man skar upp från ryggsidan, huvudet ska vara kvar. Ta bort inälvorna men inte ryggbenet, fläk upp sillen och salta båda sidor, mor lät sillen ligga så ett par timmar. Därefter trädde sillarna upp på en ståltråd genom

ögonen och hängdes på tork en solig och lite blåsig dag några timmar. Mor tog ner sillarna och skar av huvudena. Sillen stektes i smör tillsammans med rommen. Kokt potatis och lingonsylt serverades till.

Otto von Friesen skriver i sin ytterst läsvärda kokbok *Ord från spisen* bland mycket annat om just fläckesill (med ä). Han föreslår grillning av de vackert vindbrynta flekesillarna. Sillarna läggs på galler över rejäl glöd, fettet från sillen droppar över glöden och bidrar med rökens arom.

### Fiskande fädernas flickor

Två skolkamrater från Råå Södra skola, Signbritt Kronberg, född Kroll och Birgit Assmundsson, född Mattsson har kunskaper och fiskminnen som skulle räcka till en hel museitidning. Båda hade fäder som fiskade både till försäljning och till familjen.



*Christer i Högaborgs Fiskaffär fläckte sillarna som saltades och hängdes att torka.*

- Sillasoppa, oh vad jag tyckte om det, när jag var liten gick jag *gåragång* efter sillasoppa, berättar Birgit. Jag brydde mig inte så mycket om sillen, men soppan!

Kan det sägas bättre? Birgit traskade runt till grannarna och lät sig gärna bjudas på sin favoritsoppa. Det var nog inte många som kunde motstå den söta flickan!

- Visst rynkade man på näsan ibland när man kom hem från skolan och skulle äta middag och det ofta var fisk på bordet och sedan kunde man få kall stekt fisk till kvällen på smörgås. Idag skulle jag nog kunna äta fisk sju dar i veckan, fortsätter Birgit.

- Sursöt sås till stekt småtorsk och till stekt skrubba och flundra det tyckte jag om. Matättika och socker gav den rätta smaken, balans mellan surt och sött varierade nog lite i varje familj. Fortfarande gör jag sötsur sås till stekt fisk, men det är bara jag i familjen som gillar den såsen idag, hävdar Signbritt. Mor stekte ofta den feta sillen med både lök och äpple och till ålen skulle det vara äppelklyftor.

- Persiljesås hade vi till kokt fisk, minns Birgit. Ljus sås kokt på fiskspad och med mjöl och mjölk, salt, vitpeppar och hackad persilja när det fanns. Och persiljan var hårdig, den kunde finnas kvar till och med under snön!

- Pepparrot då, undrar jag, det hade vi ofta.

Det förslaget får jag ingen respons för, men senapssås till kokt torsk väcker allas gillande. Grovmald skånsk senap talar vi om! Det är nog nummer *ett* till den vita, fasta torsken kokt i stora skivor i lättsaltat vatten. Det ska vara stor torsk som skärs tvärs över ryggen i ca 5 cm tjocka skivor. Det gäller att hitta rätt mellan ryggkotorna. Huvudet bör vara med i koket. Glöm torskfilé!

### **Färsk klarögd fisk**

Idag är det nästan omöjligt att få hela fiskar i affären, men alla som var barn under förra

seklets första hälft och som skickades till någon av fiskhandlarna på Råå för att köpa fisk var noga tillsagda att endast färsk fisk med klara ögon fick inhandlas. Rödögda fiskar togs inte emot, och ögonfärgen kunde man ju inte kolla på huvudlösa fiskar!

Spättor och flundror och annan flatfisk skulle leva och sprattla när den hemkommen las upp på fiskbrädan för att rensas! Det räckte inte att huvudet satt kvar! Stjärten skulle slå upp när kniven skar av ryggraden.

Ofta stektes mindre flatfiskar urtagna men hela, med huvud och stjärten. Större fiskar delades men fortfarande med ryggbenet kvar och koktes eller stektes. Kokte man till exempel flera spättor lades huvudena och några ”kragbitar” i en skål och så slog man över det avsvalnade fiskspadet som stelnade när det ställdes kallt. *Huvud i aladåb* kunde serveras till kvällsmat, serverad med matättika och salt till grovt bröd!

Att ålen skulle leva när den inhandlades var självklart. Ålen dör ju nästan aldrig, men att flå ål är tufft, så den husmor som handlade själv och kunde peka ut middagsålen lät nog gärna fiskhandlaren göra det jobbet. Som barn tyckte man väl att det var lite läskigt med huvudlösa ålar som fortfarande ”rörde” på sig till och med på stekplåten, men att äta ål tycks alla, som jag talat matminnen med, ha uppskattat från tidig ålder.

Traditionen att steka ål tillsammans med klyftade äpplen var utbredd. Äpplena drog till sig fett och den som hade ”klen mage” avstod från de delikata äpplena till stor glädje för familjens plåtmagar. Kokt ål kunde serveras kall i aladåb eller ljummen i ålasoppa. Rökt ål var köpefisk och därför festligare än de ålrätter som tillagades i hemmen.

Lasse Rökares föregångare, bröderna Knutsson, rökte både ål, makrill och sill.



### Grönsaltad ål

En ständigt lika uppdaterad kunskapskälla när det gäller Rååkunskap av alla de slag är förstas en av våra förträffliga hedersmedlemmar, Nils Pålsson.

Grönsaltad ål måste det vara på julbordet, säger Nils. Först grönsaltad ål och sedan stor vit kokt torsk med senapssås. Lutfisk är inget för de traditionella rååboras julbord!

*Grönsaltad ål* låter ju märkligt, men så här går det till. Rejåla rensade och flådda ålar läggs i ringar i en djup skål ovanpå ett väl tilltaget lager grovt salt och täcks sedan med grovt salt. Ålen ställs kallt ett dygn. Saltet sköljs snabbt av i kallt vatten och ålen skärs i ca 5 cm stora bitar som läggs i kallt vatten i gryta. Koka upp, skumma eventuellt och låt ålen sjuda 40 minuter. Och 40 minuter ska det va, inte 35! Smaka på ålen minuterna innan den är färdig, OM den är för salt får man hastigt koka upp den i nytt osaltat vatten. En delikatess.

Signbritt Kroll har också barndomsminnen av insaltad ål. Hemma hos hennes familj saltades ålar in i slutet av oktober i rikligt med grovsalt och förvarades kallt fram till jul. Ålarna sköljdes från salt och fick ligga en till två timmar i vatten innan de koktes och var ett uppskattat inslag på helgernas bord.

### Stektorsk och koketorsk

Torsken gav mycket mat och hela fisken skulle tas om hand. Småtorskar stektes

hela, givetvis fjällade och urtagna, Torsk är en mager fisk så den panerades gärna och stektes i fett. Stora torskar skars i bitar och koktes i saltat vatten, gärna med några pepparkorn. Kokspadet sparades till såsen, senapssås eller persiljesås och till soppspad. Då tillsattes slantade morötter, lök och bitar av skalad potatis. En varm soppa var

alltid uppskattad och mättade bra för stunden.

Torskhuvudet skulle far i huset ha, eller farfar/morfar om generationerna åt tillsammans. Gålarna togs helst bort före koket. Nacke, kinder och den delikata tungan avnjöts ofta med lite extra salt, man sög ordentligt av allt fiskkött. Endast kraniet återstod efter måltiden, inte ens torskens ögon ratade man.

Faller ni inte för idéen med torskhuvudet? Det är en läckerhet, ögonen kan ni hoppa över!

Både levern och romsäckerna tillagades. Idag kan vi inte äta levern på grund av föroreningar i havet, det är synd, fettet i levern hade högt näringsvärde. Romsäckerna koktes tillsammans med fisken, stora romsäckar behöver längre koktid än fiskköttet. Oftast åt man rommen samtidigt med fisken tillsammans med sås och potatis. Stora kokta romsäckar kunde skivas och stekas med dill, gräslök eller persilja, tillgången på färska kryddor var ju säsongsbunden. Kall stekt rom med citron, eller vanligare med matättika, var bra kvällsmat tillsammans med grovt bröd.





Inget fick gå till spillo, påpekar Nils Påls-son. Rester av torsken rensades fria från ben och blandades med kokt potatis i bitar och rester av såsen, man tillagade gärna mycket sås på fiskspadet, det var billig mat. Blandningen stektes på plåten, ett par bitar rimmat fläsk i botten på stekpannan gav både fett och god smak, men det var överkurs! Lite ”finare” var det också att använda fiskresterna till pudding i ugn, då blandade med äggulor, vitorna vispades för sig och vändes försiktigt ner.

Sladdrig, lekt torsk, fångad när säsongen inte var den fördelaktigaste, fläktes och skars eventuellt i bitar, saltades lite och fick torka i vinden, den förvarades sedan torrt tills den skulle tillagas. Köttet stabiliserade sig vid torkningen och torsken fick en bättre konsistens än om den tillagats som ny-fångad.



*Fiskhandlare Paul Kristiansson med torskar. Foto ur museets arkiv.*

## **Den välsignade sillen**

Stekt sill, saltad sill, inkokt sill, sill i soppa, torkad sill, rökt sill, inlagd sill...sätten att tillaga och avnjuta den feta och nyttiga sillen var många. Till skillnad från idag när fiskdiskar och fiskindustri främst frestar med fantasifullt kryddade kalla sillinläggningar för smörgåsbordet så var det tillagade sillrätter för middagsbordet som dominerade i Rååhemmen. Sillen var viktigast av alla fisksorter. Den gav fett och potatisen gav kolhydraterna, påpekar Nils Påls-son. Utan sill och potatis hade många familjer på Råå haft en mager kost under första världskrigets svåra år. Sill var billig mat även för den som fick köpa sin sill, potatis och ofta ytterligare någon rotgrönsak odlade man själv.

Sillfisket spelade stor roll för yrkesfiskarna. Goda fångstår gav bra förtjänster. Det var ett hårt arbete och sönerna i fiskarfamiljerna fick tidigt ta del av arbetet. Sju, åtta år gamla började de arbeta på fiskebåtarna, som gick ofta långt från hemmahamn. Anholt i norr och Mön och Læsö i söder var goda fångstplatser för Råås fiskeflotta. Fle- ra artiklar i Museitidningen har under åren beskrivit de ihärdiga fiskarnas arbete. Vi kan slå fast att utan sillen hade vårt samhälle sett annorlunda ut. Framför allt sillfisket under senare delen av 1800-talet och ett par decennier in på 1900-talet gav inkomster som återinvesterades i allt bättre båtar och även i större segelskutor. Men det får vi återkomma till en annan gång, nu är det mattraditionerna som står i fokus.

## **Saltsill**

Stora krus med saltad sill var ett måste i de flesta hemmen. Den fina höstsillen, stor och fet skulle sparas. Huvudet och inälvorna drogs bort och man magdrog sillen så att så lite som möjligt av buken öppnades. Blodet sköljdes av snabbt i kallt vatten,

många hävdar att sillen bara får torkas, inte sköljas. Sedan var det dags att fylla de saltglaserade lerkrusen med varv efter varv av grovsalt och sill, tätt packade med rygarna neråt. Saltet måste täcka sillen helt och ställas svalt tills sillaken bildades. I många hem saltades flera valar sill ner (en val var åttio sillar), de skulle utgöra basen i många middagar tills långt fram på våren.

*Spicken sill*, spegesill, är saltsill som vattnas ur några timmar, skinnflås och skärs i bitar, rena snabbmaten alltså. Till det skalpotatis förstås. Sedan kunde tillbehören variera. Lingon och kanske lite grädde till barnen medan de vuxna fördrog hackad lök, gräslök, en klick filbunke eller smält smör och grovstött vit- eller svartpeppar. Kryddpeppar föredrog en del.

*Stekt saltsill* tillhör idag den populära husmanskost som till och med finkrogarna bjuder till lunch. Men stekt saltsill var vardagsmat för femtio och hundra år sedan. Sillen fick ligga i blöt från tidig morgon, hur stark sälta man ville ha varierade. Gällen mjölk kunde användas till urlakning, var man sparsam använde man sedan den salta mjölken i matlagning.

Sillen panerades i ströbröd/skorpmjöl blandat med lite råg- eller vetemjöl innan den stektes. Den kunde först doppas i mjölk eller lyxigare i uppvispat ägg så att mera av paneringen fäste.

Smörstekt tillsammans med lök och ser-

verad med löksås, lögadoppa, var en god variant. Det var inte ovanligt att man tog tillvara fläskflott och använde det som stekfett. Risken att bli fet var inte så stor när arbetslivet krävde ständig rörelse och sötsaker knappast förekom!

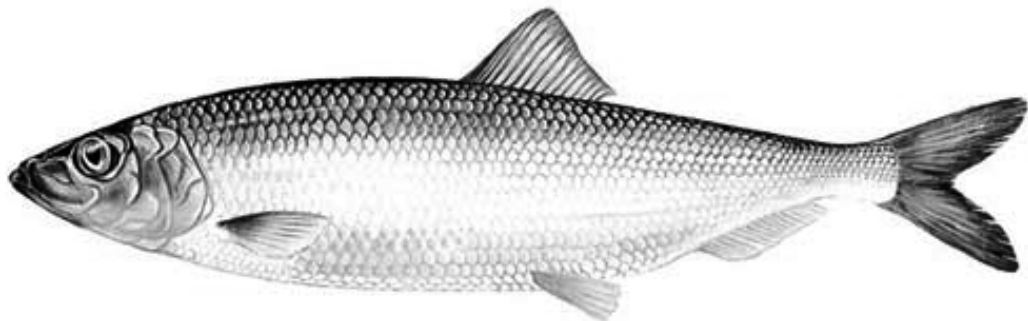
Den saltade sillen skulle främst sparas till vintern när tillgången på färsk sill avtog. Stekt färsk sill med lingon eller med äpple som balanserade den feta fisken åt man mer än en dag i veckan. Sillarna rensades från magar och tarmar men inte från rom eller mjölke, fjällen sköljdes eller skrapades bort. Benet, kanske också huvudet fick sitta kvar. Salt och peppar var baskryddor, persilja i magen när det fanns ute ”i lannet”, sillen vändes i skorpmjöl och rågmjöl och stektes knaprigt brun i smör eller flott.

Stora sillar koktes helst, gärna med kryddpeppar och torkade lagerblad i spadet. Hade man tillgång till morötter och lök fick grönsakerna koka med och blev sedan bas för näringsrik sås eller till Birgits favoritsoppa - sillasoppa.

### **Kryddsill**

Sillinläggningar tillhörde inte vardagen under tidigt 1900-tal. Saltsill lakades ur ibland och lades till löksill, ungefär som idag, men sillen skars ofta överrygg, den fileades inte.

Det fanns dock en verklig storhet på sillfronten, kryddsill, men det skulle vara



Judiths kryddsill! Säg Judiths kryddsill till medelålders rååbor och det kommer ettigenkännande leende i mångas ansikten.. Det var höstsillen, från augusti och framåt som var bäst. Recepten varierade väl lite i olika hushåll, salt och sockerproportionerna var olika, kryddblandning likaså, men det fanns en absolut favorit. Judiths Kryddsill.. Birgit Assmundsson nämner den med självklar entusiasm.

Vad var så speciellt med den? - Den var sötare och mjukare än andra, minns Birgit. Och så berättar Birgit att när hon började sin affärskarriär efter skoltiden var hennes första plats i Råå Handelsförening på Rååvägen. Råå Handelsförenings huvudaffär fanns vid hamnen, där styrde Judith och på Rååvägen styrde system, Sara. Båda var segelmakare Jönssons döttrar.

Basreceptet till den berömda kryddsillen var till en halv val sill (40 sillar), Till det behövdes 1 kg socker och ett halvt kilo salt, en strut med Judiths kryddblandning och sandel bredvid. Birgit fick snabbt lära sig att vira strutar och väga upp 7 sorters kryddor; nejlikor, lagerblad, flera sorters peppar, salpeter osv. Kryddsillen görs på färsk fisk och det är nog att den fått ligga tillräckligt länge i ättiksblandning ( 1 del ättika, 12% och 2 delar vatten) innan den läggs i sina kryddor. Inget blod får synas vid ryggen!

### **Vitling, musslor och makrill**

Att sill och torsk var de viktigaste matfiskarna i Rååhemmen under 1900-talets första hälft, och tidigare ändå, har vi redan fastslagit, tätt följda av skrubbor, flundror och spättor. Horngäddan hade kort säsong, makrill lite längre. Den feta makrillen var väl så där halvpopulär men kom inte i närheten av sillen. Stenbiten till soppa och inkokt hade sin höjdpunkt på senvintern. Kvabborna fick man i stort sett på köpet, detta var innan stenbitsromen blev så efter-



frågad. Idag är det kvabborna som håller priset uppe medan hanarna är billiga. Den rosafärgade stenbitsoppan är fortfarande ett måste varje vårvinter.

Vitling, fjärsing, musslor, undrar jag? Man var ju så noga med att ta tillvara på allt ätbart. Nä, där gick gränsen. Jag har inte hittat någon som kan minnas att deras fiskande fäder tog hem musslorna. Inte ens som hönsfoder under krigsåren när man verkligen led brist på det mesta?

– Så eländigt hade aldrig vi på Råå, hävdar Nils Pålsson. Vi hade sill och potatis. Snäckskal till hönsen det tog man, men äta musslor...

–Vitling var för torrt, det tog far aldrig hem, säger Signbritt. Men småkrabbor som hade fastnat i rusorna det kommer jag ihåg att han kom med ibland. De var inte större än clementiner och koktes som kräftor. Mycket mat var det ju inte.

Fjärsing är det inte någon som vill kännas vid, och det som är så gott!

### **Meramat**

Nu när du läst detta har du kanske kommit ihåg fiskrecept som du inte använt dig av på länge. Vi är fortfarande intresserade! Tanken på att kunna sammanställa ett litet häfte med gamla fiskrecept från Råå känns lockande. Skriv till oss på museet eller kom och besök oss vid tillfälle. Under vinterhalvåret har vi öppet onsdagar mellan kl 17 - 20, med uppehåll över jul- och nyårshelger.

**Stina Norling**

# Vinterplanera för nya utflyktsmål!



*Interiör från Sjöhistoriska museet i Stockholm.*

Det är nu när hösten och vintern håller oss mera inomhus som det är roligt att planera för vårens och sommarens utflykter. Givetvis ligger museer som fokuserar på fiske och sjöfart oss varmast om hjärtat och det finns många att välja bland, både nära och lite längre bort. Eftersom våra medlemmar är spridda över stora delar av landet, de finns också utomlands, så är det förstås olika vad vi betraktar som nära och långt bort. Här några tips att fundera över!

Sjöfartsmuseer finns det gott om i vårt land. Det finns de stora välkända, Vasamuseet i Stockholm, Sjöhistoriska museet som är centrum för handelssjöfart, skeppsbyggeri och sjöförsvaret i Sverige, Göteborgs Maritima Centrum - världens största flytande fartygsmuseum, Marinmuseet i Karlskrona och så vidare. Alla väl värda flera besök och ingående vandringar. Det finns också många museer som har lokal anknytning precis som vårt eget och där det egna samhällets sjöfartstraditioner styr innehål-

let.

Varbergs Museum har Sveriges största samling om Svenska Amerikalinjen, Kalmar har fina, sevärd samlingar med skeppsmo- deller, båtar, nautiska föremål och märkliga ting från när och fjärran. Karlshamn, Brante- vik, Oskarshamn, och Skärhamn kan alla bjuda på sevärdheter. För Råå/Helsing- borg-medlemmar är det snabbt att ta sig till Viken, och är man intresserad av gamla båtmotorer är Sjöfles Marinmotor Museum ett bra utflyktsmål.

## **Ryskt sjödrama på museum i Danmark**

Glöm inte alla intressanta museer i Danmark när du gör upp planerna för nästa års rese- äventyr. Själland har mycket att erbjuda och nu i höst har en spännande samling invigts på Lemvig Museum på Jyllands västkust. Här samsas sjödramatik med danskrysk historia.

Historien om det ryska fursteskeppet Alexander Nevskij, som strandade på Har-

boøre Tange 1868, är intressant och minnet av det dramatiska sjödramat har hållits levande genom generationer. Den praktfulla fregatten var färdigbyggd 1861 och 1867 blev det skolfartyg för storfursten Alexej som skulle lära sig navigation. Nu var det väl inte storfurstens mer eller mindre goda navigationskunskaper som orsakade skeppet förlisning i gryningen den 25 september 1868 utan den höststorm som rasade.

För traktens fattiga fiskare kom strandningen som en skänk från ovan! Den innebar oväntade inkomster och gav välstånd för många. Skeppet strandade nära land och i de öppna små fiskbåtarna kunde man föra 724 besättningsmän, inklusive storfursten, i land. Fem personer omkom.

Fiskarbefolkningen fick god ersättning för sitt räddningsarbete och för att de hyste in de ryska sjömännen i sina hus. Skeppets utrustning och inredning inklusive kanoner fördes i land, aldrig hade man sett så mycket vrakgod av sådan kvalitet. De förnäma inventarierna auktionerades bort och uppköpare kom från flera länder. Föremål

som tillhört ett fursteskepp var lätt att hitta kunder till inte minst bland de stora städernas borgerskap.

Enklare ting stannade kvar i trakterna av Harboøre och i början av 30-talet, då två av de omkomna ryska officerarna återfördes till Ryssland, vaknade intresset för Alexander Nevskij till liv igen. Det nystartade Lemvig Museum började samla in föremål från det strandade skeppet. Och på Thyborøns Kustcentrum har Lemvig Museum byggt upp en permanent utställning.

Ellen Dammgaard, intendent på Lemvig Museum, ser gärna besökare från Råå Museiförening. Hon har sänt till tidningen en praktfull bild från utställningen, en målning av den ryske konstnären Alexej Bogolyubov, målad på uppdrag av den ryske tsaren.

Vill du läsa mera gå in på:

[www.kystcentret.com](http://www.kystcentret.com)

eller

[www.lemvigmuseum.dk](http://www.lemvigmuseum.dk)

**Stina Norling**



*Alexander Nevskijs förlisning kan ses på Lemvig Museum på Jylland.*

# Succé för 1000-klubben



**I förra numret av museitidning presenterade vi 1000-klubben. Inför återinvigningen av vårt ombyggda museum ville vi än en gång engagera och locka entusiastiska medlemmar i Råå museiförening att vara med och stödja verksamheten. Med frivillig arbetskraft har museet kommit långt men material och viss expertkunskap måste förstås köpas.**

Det fina golvet kunde läggas tack vare en storslagen donation. De sex röda montrarna har vi också fått generösa bidrag till men vi vill ju så mycket med vårt fina museum och inte minst vill vi att alla medlemmar ska känna att museet är beroende av alla och till för alla. Det var inför årets stora satsningar på ny inredning som tanken på 1000-klubben dök upp. Den tanken har tilltalat många medlemmar och besökare på museet sedan idén presenterades.

## **40 000:-**

har vi fått in till och med augusti månads utgång. Bidrag som vi är mycket glada för och som i första hand sponsrar den ståtli-

ga, blålaserade navigationsmontern i museets stora hall. På monterns bakre vägg finns idag fina mässingsskyltar med våra givares namn. Några av er har gett gåvan för att hedra släkt och vänner och bättre present kan man väl knappast tänka sig.

Vi har plats för många givarskyltar och vi hoppas förstås på fortsatt stöd för museet. Vill du också komma med i 1000-klubben eller ge bort ett medlemskap i den så kan du sätta in 1000:- på museets bankgiro 5610-4681. Betalningsmottagare är Råå Museiförening, Hamnplan, 252 70 Råå. Skriv 1000-klubben på inbetalningskortet. Skriv ditt namn och adress tydligt, och även det/de namn du vill ska stå på skylten.

# Info-sidan

## Öppettider hösten 2006 – våren 2007

Fram till 6 december och från 15 januari har museet öppet på onsdagar 17-20.

Entré 40:-, barn under 12 år i vuxens sällskap gratis.  
Öppet för grupper efter tidsbeställning hos Siv Olsson  
042-262688.

## Kulturdagsfilmen

visas den 19 november då vi har öppet 13-17.

## Annandag jul

Vi tar upp en gammal tradition med julöppet 13-17.

## Årsmötet

äger rum den 22 mars 2007 i Församlingsgården.

## Råå Museiförenings styrelse

Efter årsmötet 21 mars 2006 har styrelsen följande utseende:  
Marianne Wittgren, ordförande  
Hans-Ingvar Green, vice ordförande  
Eva Olsson, sekreterare  
Bengt Magnemark, kassör  
Ulf Bjernstål  
Bengt Rådbrink  
Gunilla Kittel  
Hans Backe  
Stina Norling  
Walter Borg, suppleant  
Ing-Britt Eriksson, suppleant

## Råå Museum för fiske och sjöfart

Hamnplan, 25270 Råå  
Tel 042-261131  
Bankgiro 5601-4681  
Email [info@raamuseum.se](mailto:info@raamuseum.se)  
Web [www.raamuseum.se](http://www.raamuseum.se)



---

# MUSEITIDNINGEN

---

**Tf redaktör:**

Stina Norling  
Mellangatan 2  
25270 Råå  
Tel 042-26 03 56

**Layout och redigering:**

Cal Åström  
**I redaktionen:**  
Åsa Rausing-Roos  
Marianne Wittgren  
Ragnar Thornberg

---

## Höstmötet

Dags för höstens möte i Raus församlingsgård, ingång från Kielergatan:

**Tisdagen den 24 oktober kl 19.00**

Marianne Wittgren informerar och rapporterar  
Kaffe och läckra kakor serveras, pris 25 kronor  
Lotterier!

### **Kvällens föredrag: Väderprognos**

Meteorolog Erling Brännström - från SMHI i Malmö, känd väderreporter i TV - berättar om meteorologi. Uttrycket "att spå väder" ställer kvällens föredragshållare inte upp på! Alla medlemmar är hjärtligt välkomna!

Känner du någon som vill bli medlem i Museiföreningen? Nya medlemmar kan lösa medlemskort som gäller hela 2007 på Höstmötet. Säg till när ni löser kaffebiljetten! Årsavgiften är fortfarande 100:-



*Vädret har alltid haft stor betydelse för fiske och sjöfart. Oljemålning från Lunenburg Historical Museum, Nova Scotia.*