



MUSEITIDNINGEN

Medlemsblad för Råå museiförening

HÖSTMÖTE

I RAUS FÖRSAMLINGSGÅRD, INGÅNG FRÅN KIELERGATAN
TORSDAGEN DEN 30 OKTOBER 1997, 19.00

Rapporter och information

Servering av gott kaffe och kakor, pris 25 kr

Programmen med Kurt Björklund:

Nisse Danielsson från Radio Malmöhus berättar



Kurt Björklund med gästen Nisse Danielsson på väg mot Råå hamn efter världsomseglingen 1991

Det blev precis som vi hoppades!



Gad Rausing invigningstalar tillsammans med Bertil Olsson t.h. Foto Örjan Kronvall.

Lördagen den 3 maj 1997 kommer alltid att förbli en stor dag i museets historia. Det är dagen då vi invigde vårt om- och tillbyggda museum.

Solen strålade från en klarblå himmel och flaggan vajade för lagom bris när våra inbjudna gäster började samlas utanför museet för att klockan 14.00 delta vid vår invigningsceremoni.

Invigningen började med välkomsttal av museets ordförande, Ragnar Thornberg. Ordet lämnades därefter till museets store donator Gad Rausing, som uttryckte sin förtjusning över om och tillbyggnaden samt de varmaste lyckönskningar. Helsingborgs stads representant, Bertil Olsson talade också i superlativa välgångsord. Därefter kunde Gad Rausing tillsammans med sin hustru klippa det blå-gula bandet och en fyllig trumpetfanfarljöd över hela hamnplanen. Nu var vägen öppen in till nya båthallen och övriga utrymmen.

Efter ytterligare gratulationer och lyckönskningar och ett varmt tal av vår arkitekt Inger Thede kunde en rundvandring starta i våra ny-gamla lokaler. På plats var Kurt Björklund vid sin Golden Lady, där han berättade om sina resor samt outtröttligt svarade på frågor. Förutom museets egna utställningar hade fotograf Nils-Åke Siversson en utställning på övre plan på temat Landskapets gåtfullhet.

På andra platser i museet var styrelsen och jobbgänget utplacerade för att kunna ta hand om alla gästerna, som intresserat studerade alla de olika utställningsobjekten. Stämningen var god och lovorden hördes från alla håll.

Efter rundvandringen serverades "sillmackor" och öl i ett för dagen uppmonterat tält. Det blev en härlig samvaro med idel nöjda gäster som generöst talade om för museets representanter att byggnaden såväl som utställningarna

var mycket bra och intressanta.

Det var en jämn ström av besökare hela dagen, och visst var det en härlig känsla vi alla hade inom oss, med så många positiva och nöjda gäster och medlemmar.

Kort sagt, det blev *en helt fantastisk dag*.

Arbetsinsatserna under hösten och våren fram till invigningen har varit helt otroliga. Oräkneliga är de dagar och kvällar som jobbgänget och styrelsen har arbetat tillsammans. Det har varit en mycket rolig och stimulerande uppgift att få leda detta arbete. Ett *stort tack* för allas insatser.

Sommaren har "rullat på" med många besökare framförallt under försommaren då vädret var betydligt svalare än under juli-augusti. När det är strålande sol kommer färre människor till museet. Totalt har det varit en mycket bra period med en stor ökning på gruppbesök. Det är en fantastiskt trevlig utveckling att allt fler arrangerar studiebesök till vårt museum. Ett stort tack till alla er som visar runt och guidar våra gäster och besökare.

Efter en lång och fin säsong blir det nu för styrelsen att hitta nya mål och riktlinjer för att bibehålla och utveckla intresset bland medlemmar och besökare. Vi skall ha en ny utställning på det övre planet kommande sommar. Om någon

av våra medlemmar har några idéer eller uppslag på något tema för en utställning är ni mycket välkomna till museet på onsdagskvällar. Styrelsen jobbar redan med nya tankar för kommande sommar, men detta hindrar inte att det finns plats för fler idéer.

Andra tankar som diskuteras är vårt öppethållande. Skall vi ha öppet dagtid på vardagar under sommaren? Det skulle vara intressant att prova någon period under 1998.

I övrigt blir det fortsatt arbete i båthallen med Jäntan samt att fixa andra detaljer, underhåll och reparationer på övriga utställningsobjekt.

På stundande höstmöte skall medlemmarna besluta om ett bekräftande av stadgarna, som antogs av årsmötet 18 mars 1997 i Raus församlingssal. Dagordningen för årets höstmöte bifogas i denna tidnings mittuppslag.

I övrigt är onsdagarna på museet sig lika. Styrelsen och en stor, tapper skara från jobbgänget, som gärna får bli fler, är som alltid i full färd med att förbättra såväl interiör som exteriör.

Det finns fullt med arbete och intresse för alla uppgifter och problem vi ställs inför. Det är verkligen tur för museet att jobbgänget finns. Än en gång tack.

Vi ses på höstmötet!

Årsskifte stundar

Medlemsbeviset med nytt årskort bifogas detta nummer av Museitidningen. Vi ber dem som **ändrat adress** eller har annat meddelande till medlemsregistret att utnyttja **blankettens ändringsuppgift**. Ni kan också ringa Torsten Stuesson på tel 26 29 80.

Årsbetalande medlemmar betalar 50:- för år 1998. Nya årsbetalande medlemmar som tillkommit efter 1 september 1997, behöver inte erlægga någon avgift för 1998.

Avgiften för ständigt medlemskap är oförändrade 500:- Ständiga medlemmar betalar givetvis ej någon avgift.

Vi tar tacksamt emot **bidrag till projekt "Datorisering av arkivet"**. Använd gärna medlemsbevisets pg-blankett för inbetalningen.

Skutorna blev deras liv



Petter och Janne framför galeasen Svalandia byggd av Åke Holm 1936 i Råå. Hon lastade 120 ton och hade från början en 50-hästars Säfte.

Janne Persson och Petter Larsson ser man ofta nere vid Råå Museum, de underhåller museets båtar och har lagt ner ett stort arbete på att tillsammans med andra i jobbgänget rekonstruera aktern av en skuta med en livbåt hängande i sina dävertar på en vägg i den nya båthallen. Utanför museets nordvästra knut har de monterat en vinsch med bom och satt i stånd en tändkulemotor av märket Lidan som var vanlig som vinschmotor på skutorna förr. Den hörs dunka för fullt på museets dag varje sommar.

Allemans jävel

Janne och Petter representerar skut-folket, en gång ett talrikt släkte som var ryggraden i seglationen runt våra kuster. Båda är födda 1928, deras fäder var skutskeppare och därför föll det sig naturligt för dem att gå till sjöss så fort de trampat ur barnaskorna. Havet och äventyret lockade. Janne mönstrade på som kock och jungman på Finglay som 16-åring 1944 och avlöstes året därpå av Petter. Hyran var 75 kronor i månaden, skepparen Ludvig Lövström betalade 15 kronor mer än avtal.

Livet ombord för en 16-åring var inte alltid så lätt. För kock och jungman i en och samma person gällde 7-dagarsvecka, man var "alleman jävel" som alla morgnar skulle sätta fötterna på durken klockan 6 och koka kaffe, jobba med vid lastning och lossning från klockan 7 och samtidigt ordna frukost med kokta ägg klockan 7:30, därefter ha potatisen färdigkokt och "Ålabobiff" (falukorv) eller kotletterna färdigstekta eller sillen kokt till middag klockan 12. Ombord på Finglay var det inget knussel med maten, men blev det sill

för ofta kunde bästeman knorra och mena att skepparen inte behövde skicka hem alla köttkupongerna till mor. Vid den här tiden var det fortfarande ransonering.

Söndagar var det vanligt med ”färsker soppa”, köttsockpa, som skulle räcka även till måndagsmiddag. Den var kokt på en rejäl bit kött, köttben, potatis, purjo, morötter och kanske en palsternacka. Skepparen Ludvig Löfström var noga med att köttet först måste skållas. Det gick till så att kött och vatten kokades upp och därefter slogs vattnet bort och nytt hällades på.

När så jobbet var över vid 17-tiden var det dags för jungman att lucka på och sen förvandla sig till kock, han skulle diska efter middagen och ordna kvällsmaten som bestod av torrskaffning. Måltiderna serverades i skansen där jungman och bästeman hade sina kojor. Fasta bänkar under till kojerna var sittplats, i bänken om babord fanns koksen till den lilla ”potteskamin” som morgonkaffet kokades på. Kyliga morgnar kunde jungman ordna värme direkt ifrån kojor, han hade spänat stickor och lagt parat med en avriven tid-

ningssida inom räckhåll.

Byssan

På Finglay låg byssan på babordssidan framför styrhytten. Det var ett litet krypin, ”hett som i helvetet” där en man nätt och jämnt kunde få plats. Spisen var ett primuskök, vatten hämtades ur en sirapstunna som låg i sin vagg på styrbordssidan om byssan. Upptill på tunnans fanns det ett sågat ovallt hål, vattnet lyftes upp i en hämtare konstruerad av ett aluminiumrör med



Jannes och Petters första båt var Finglay som lastade 130 ton. Hon var byggd åt Oskar Larsson på Sven Petters varv på Råå 1913. Skonare från början, riggades hon om till galeas av Ludvig Löfström som tog över henne 1940. Byssan syns framför styrhytten till höger.

Foto: C G Nyström.



Alice var en tremastad skonare byggd i Odense 1909. Samma skeppare hade haft henne från första början och i 40 år, då Sölve Andersson tog över 1949. Här seglar hon med den nya riggen utan spiror efter haveriet 1952. Alice hade 4 mans besättning. Det lilla rundhuset syns akter om fockmasten.

en snörstump i ändan. Ett lock täckte hålet i tunnan, men det hände att färskvattnet fick smak av salt då det varit dåligt väder och sjöarna gick över fartyget. Tunnan fylldes på när tillfälle gavs, det kunde vara mitt ute på Vänern på en resa från Kilarna med kvartsit till Höganäbolaget.

Sämre var det om tunnan blev tom ute på någon ö i Bohuslän där det saknades vatten, då blev det till att ta skeppsbåten och ro över till någon annan ö och fylla så många pytsar som möjligt. Bra var det om man kunde fylla på med en slang från ett bunkringsfartyg. Allra bäst var det om man fick tag på en

slang vid någon kaj, då blev det dessutom möjligt att skölja ur tunnan. Vatten till disken hämtades med en pyts från kylvattenutsläppet på utsidan och till potatiskokning direkt ur sjön, också i hamn om vattnet verkade rent.

Inget rundhus

Något rundhus fanns inte på den tidens skutor, undantaget Alice som hade en liten kur akter om fockmasten. Sina behov fick man uträtta i en spann på något undanskymt ställe. I hamn kunde det vara svårt eftersom det gick folk på kajen, då blev det till att krypa under ett segel.

Vid den här tiden efter kriget var det ont om olja, kunde man segla så gjorde man det. Med tre mans besättning var det tungt jobb att få upp seglen, men värst var det ändå att vinscha upp ankaret med 30 famnar kätting och därefter beslå det mot kranbalken med ett av flyna över svinryggen. Blåste det mot och över 10 meter i sekunden, så lade man sig i törn och väntade på bättre väder. Under nordvästlig kuling kunde norraväster i Helsingborg bli alldeles full av skutor.

Lasterna var oftast cement från Limhamn till Göteborg, gödning från Landskrona till Göteborg och kvartsit från Kilarna och Köpmannebro till Höganäs. Ibland blev det en trälast från Halland eller Blekinge till Danmark.

Janne

Efter den första turen i Finglay, fortsatte Janne och Petter som bästeman i olika skutor. För Jannes del blev nästa båt galeasen Elly om 70 ton. Hon var ett bygge från c:a 1920 och Holms Varv, skeppare var Harry Truedsson. En av resorna sommaren 1945 blev dramatisk. På väg från Klagshamn till Halmstad med kalksten seglade man upp genom öasundet mellan Hallands Väderö och Torekov. Seglen användes så mycket som möjligt, eftersom oljan var dyr och sällsynt. Janne stod till rors och skepparen tog sig en lur under däck då det drog ihop sig åska in över land. Janne drog ifrån kappen och ropade på Harry att det såg mörkt ut in över Hallen. -Ja, men vi seglar ju inte däruppe, blev svaret. Så kom åskbyn med fruktansvärd kraft och blåste ur alla seglen utom apan; fock och klyvare, storsegel och storstoppsegel på sin stång. Bara mesanen klarade sig. Jan-

ne fick ens inte tid att bli rädd.

Nu kom Harry upp lagom för att se förödelsen. Det gällde att få igång Sjöfflemaskinen på 50 hästar, det tog en god timma och under tiden låg Elly och drev i sundet. Några fiskebåtar kom upp och erbjöd hjälp, men så småningom gick maskinen igång och Elly kunde ta sig in till Halmstad. Här blev man nu liggande tre veckor för att reparera det som gick av seglen och låta sy nytt för resten. Efter sommaren sålde Harry Truedsson Elly till sin bror Einar och övergick till att driva skeppshandel på Sydhamnsgatan. Janne mönstrade av och fortsatte i Vidar och därefter i Asta från Hunnebostrand där han blev kvar i tre år. 1948 läste han till 1:a klass skeppare i Malmö och gick sen i Broströmmeriets Simon Edströms båtar Simedra, Simone och Dana. De var moderniserade skutor men hade alla fortfarande tändkulemotorer. 1955 började Janne som bogserbåtsskeppare i Helsingborg och där blev han kvar fram till 1987. Under tiden hade han skaffat en trälare från Simrishamn som fritidsnöje. Den sålde han våren 1997.

Petter

Petter blev 2:a klass skeppare 1953 och seglade som bästeman i skutor som Vidar, Denia, Nordia, Alice, Vernadia och motorfartyget Hagö. I Alice fick han vara med om ett haveri som slutade lyckligt. Sensommaren 1952 seglade man med Sölve Andersson som skeppare med trälast från Kotka i Finska viken då det blåste upp från nordväst. Vid Svenska Högarna vred vinden och och det gick inte att hålla undan längre utan sjöarna bröt över fartyget och skanskapen slets loss. Skutan fylldes snart med vatten och



Skonaren Nordia om 155 ton, byggd på Turö 1916 i Danmark. Nordia var från början en tremastskonare som saknade maskin, hon seglade på Atlanten med fisk från New Foundland till Spanien och salt om igen. Foto C G Nyström

livbåten sattes i sjön om babord. Straxt därefter kantrade Alice åt samma håll, men då hade besättningen om tre man lyckats komma klar med livbåten. Däckslasten vräktes överbord av sjöarna och masterna knäcktes, så rätade skutan på sig igen och flöt på lasten. Petter och de övriga ombord togs upp av ett finskt fartyg som satte av dem i Sandhamn. Skepparen Sölve Andersson följde med bogseraren Neptun ut och fick tag på Alice som då tagits på släp av ett tyskt fartyg. Men det var helt klart att det företaget inte skulle lyckas, utan Neptun fick ta över bogseringen efter en del palavrar. Alice drogs in till Värtan, lasten lossades och efter 6 veckor kom hon till Landskrona där hon fick en ny och modifierad rigg utan spiror.

Maskinkrångel på Nordia

Petter seglade också i Råwallskutan Nordia som hade en svag och eländig Bolinder Munktell-maskin om 3 x 25 hästkrafter. På en resa från Grönhög på Öland med last av kalksten, började maskinen krångla och snart skar ett lager. Det var fint väder och man kunde segla in mot Sölvesborg där blå flagg hissades och lots kom ombord. Lotsen var av den gamla stammen och han lyckades att med distinkta order segla Nordia ända in till kaj i Sölvesborg. När han lämnade skutan, klappade han Petter på axeln och sa: -Det gjorde vi bra!

Snart kom Nils Windfors upp i bil med mekanikern Åke Lind som hjälpligt fick igång maskinen igen. Men skepparen

och delägaren Lorenz Andersson gjorde klart för Windfors att med den här skutan skulle han inte segla vidare när han väl kommit hem till kaj. På Råå stod Natanael Råwall och väntade och frågade på sitt barska sätt hur det var. Innan Lorenz hann svara sa Råwall: - Om du får en 100-hästars Säftele, vad säger du då? Lorenz blev stum. Maskinen kom från Tor, en skuta från Halmstad som strandat vid Hallands Väderö. När Hilmer Lind från Bröderna Linds Motorverkstad fick se maskinen som var rostig och dan sa han: -Den kommer aldrig att gå. Men den gamla maskinen lyftes ur, en ny bädd byggdes på Holms Varv och Hilmer fick fart på Säfteflen som gick som en klocka allt framgent.

Petter gick i land och började köra lastbil mot slutet av 50-talet, familjen klagade över att han var för lite hemma

och skutornas laster gick ju nu också alltmer på torra land. Men han släppte inte kontakten med sjön, utan hade flera båtar under tiden. 1970 började han segla med sportfiskare från Landskrona med Oksö. 1976 tog han över Svalandia som han behöll fram till 1993. Skutan har fortfarande sin plats nedanför museet i Råå hamn. Den gör sina turer ut på Öresund med ivriga sportfiskare och hålls ren och snygg, vilket gläder Petter.

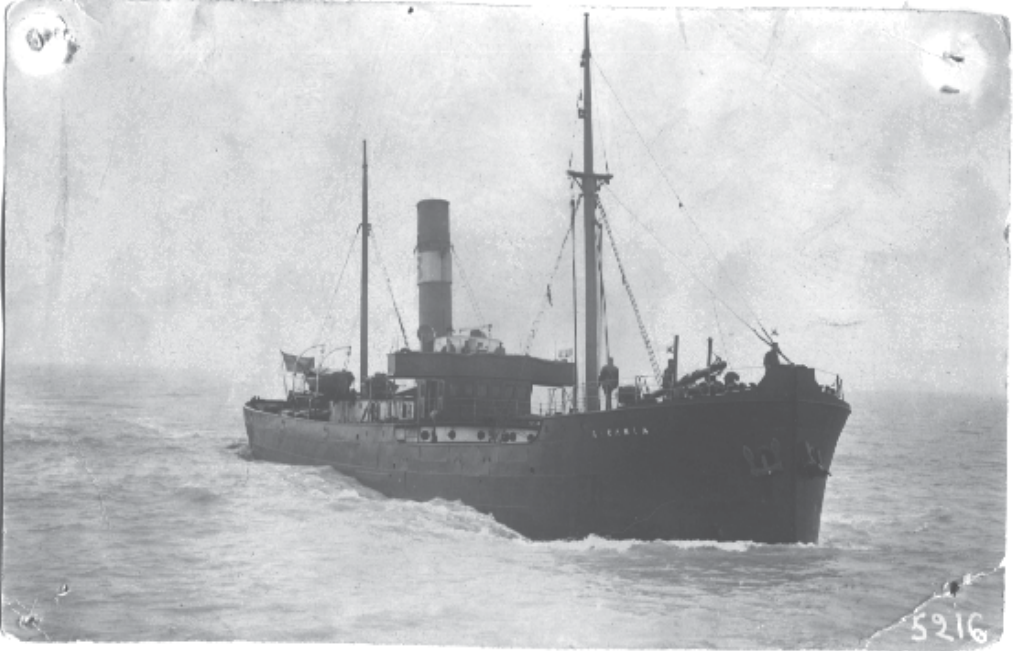
Nu har Janne och Petter gått i land för gott, men intresset för skutorna och sjölivet finns kvar. Det gagnar Råå Museum och dess många besökare.

Otto v Friesen



Petter och Janne med Lidan-vinschen som kommer från Svalandia, Petters sista skuta.

S/s ASCANIA - ett



Vykortet av *Ascania* på ingående till Trepårt är en nyårshälsning poststämplat 31/12 1929 till segelmakaren J P Jönsson och hans familj från Olle Gudmundsson. Under sommar- och juluppehållet vid Kalmar navigationsskola 1929 hade han seglat andrestyrman hos fadern Nils Olof Gudmundsson, som var befälhavare i fartyget. Olle skriver: "Om ni ser i ett förstöringsglas, känner ni nog igen oss".

Sjökapten Nils Olof Gudmundsson hade tröttnat på att segla i world wide fart, med oftast extremt lång bortovaro från familj och vänner som följd. Under världskriget innebar detta 2 år och 7 månader utan att se sin familj, varför han ville teckna en andel i en "egen" ångare för europeisk fart.

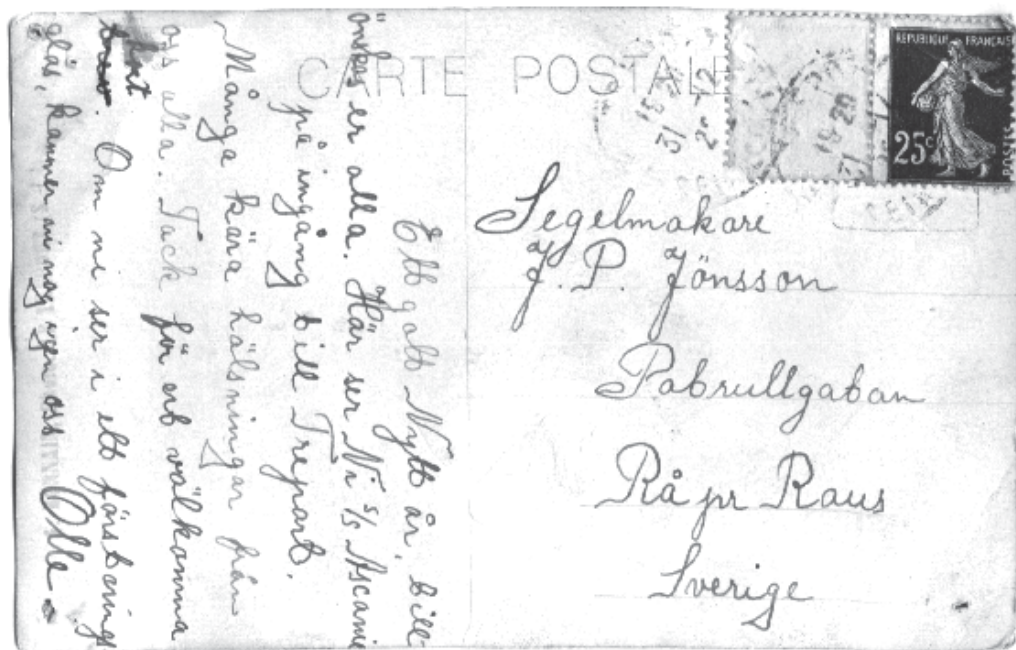
"Jag började då med att tillsammans med Hammar & Holm i Helsingborg teckna vars 10.000 kronor, men denna bolagsteckning kom i dödvatten eftersom Hammar & Holm inte var tillräckligt intresserade, dessutom var dessa personer inte tillräckligt kända på Råå."

Därefter försökte Nils Olof Gudmundsson på nytt med en bolagsteckning i april 1921, denna gång tillsammans med A R Råwall på Råå och nu gick det lite bättre. Sjökapten Nils Olof Gudmundsson tecknade 32 aktier på sammanlagt 16.000:-, skeppredare A R Råwall 14 aktier värda 7.000:-, sjökapten Fredrik Gudmunds-

son 14 aktier värda 7.000:-, sjökapten Albert Gudmundsson 4 aktier värda 2.000:-, sjökapten Jacob Andersson 6 aktier värda 3.000:-. Många andra rååbor tecknade ytterligare 180 aktier värda 90.000:-.

I början av augusti 1922 hade man sålunda lyckats få ihop andelsteckningar för

Ångfartyg från Råå



totalt 125.000 kronor. Rederiaktiebolaget Italia bildades och ångfartyget "Ramshäll" av Norrköping inköptes.

Fartyget byggdes 1901 av Mackie & Thomson i Glasgow och namnet blev "Narcissus". Lastkapaciteten var 1100 ton dw och nettodräktigheten 503,67 ton. 1913 inköptes fartyget av Rederi AB Trelleborg och fick namnet "Scania". Fem år senare köpte Robert Göhle i Norrköping upp hela Rederi AB Trelleborg och 1920 döptes "Scania" om till "Ramshäll".

Fartyget fick nu namnet "Ascania", utrustades på Råå och besättning mönst-rades den 28 augusti samma år:

Befälhavare Nils Olof Gudmundsson, Raus f 1869; förstestyrman Johannes E Gudmundsson, Raus f 1899; andrestyrman Otelius A Olsson, Raus f 1898; förstemaskinist Anders N:son Stålbrand,

Tidaholm f 1879; andremaskinist Carl H Stenström, Motala f 1868; kockstuart Arvid R Rydén, Helsingborg f 1894; lättmatros Tage B K Persson, Kvistofta f 1895; lättmatros Nils O Åkerman, Glumslöv f 1900; lättmatros Jacob N Eriksson, Raus f 1901; jungman Olof K Gudmundsson, Raus f 1906; eldare Otto Svensson, Göteborg f 1893; eldare Gustav Olsson, Landskrona f 1891; lämpare Knut R Hammarlund, Malmö f 1897; salongsuppassare Malte H Söderberg, Helsingborg f 1904.

Således en fulltalig besättning om 14 man enligt gällande bestämmelser.

S/s Ascania avgick från Helsingborg på sin första resa den 7 september 1922 med destination Gefle för att inta en last för London och den 17 september avseglade man från Gefle.

Tvårs Stenkyrkahuk siktades en skona-



Olle "Feman" Gudmundsson (i mitten) på S/s Ascania 1922. Tillnamnet fick Olle när han som liten blev tillfrågad om vad han skulle bli när han blev stor. Pågen svarade att han skulle bli "Feman", dvs sjöman. Det blev han också, på den här bilden är han lättmatros. Så småningom skulle Olle bli både styrman och sjökaptan. Kamraten t h är Sven Pettersson från Råå, så småningom även han sjökaptan.

re, som delvis hade förlorat riggen i en nordvästlig stormby, som också "Ascania" hade fått känna av vid avgången från Gefle samma dag. Skonaren visade sig vara "Waldemar Sejer" av Råå. De bägge befälhavarna blev överens om att "Ascania" skulle bogsera skonaren in till Oskarshamn. Det blåste upp till sydlig storm under natten mellan den 19 och 20, men

efter att ha schacklat "Ascanias" 3,5 tums wire i skonarens ankarkätting gick det i sakta fart mot Oskarshamn. Fram på förmiddagen den 20 kom ekipaget fram och kunde lämna "Waldemar Sejer" i trygg hamn. Senare erhöll "Ascania" 3.000 kronor i assistansbidrag för sin insats.

Resorna fortskred lyckligt under hösten och kommande vinter blev "Ascania" tidsbefraktad av The Marsland Seamship Corp Ltd i Goole. Även dessa resor gick utan problem och under en dryg månads tid hade befraktaren en s k Supercargo ombord i fartyget eftersom man var intresserade av att eventuellt köpa "Ascania" för sin kust- och koljaretrade. Den 23 mars erbjöd så the Marsland s/s Corp Ltd rederiet £8.750 för fartyget och kaptenen sände omgående följande telegram till rederiet på Råå:

Råwall Råå
Letter 26th received.
Adviseable accept
£9.000, if necessary
£8.750 immediate.
Expect sail wednes-
day.
Kindly wire me impri-
mis.
Gudmundsson.

Pundets kurs var då Skr 17:70, således 154.875 kronor.

Kaptenens "affärsförslag" fick dock inte något gehör hos redaren, utan "Ascania" fortsatte att segla under sina färger med det råwallska R-et i sin höga skorsten. År 1923 blev för Rederi AB Italia det

bästa året med avseende på seglationsnettot, med en 10-procentig utdelning för aktieägarna, medan de två föregående åren hade varit svåra för rederirörelse överhuvudtaget.

Vintern 1924 blev "Ascania" tidsbefraktad av W.W. Burdon i London. Ofta bestod lasterna av brittiskt industristål och skrotstål, från Immingham till Bristolkanalen, från River Thames till Pasages.

År 1925 blev ett dåligt år med utebliven utdelning som följd. Från början av april t o m augusti tog N O Gudmundsson ett vikariat som befälhavare i s/s Milos av Helsingborg och sjökapt J Martin Björk från Råå vikarierade i "Ascania". Kapt J Björk hade tidigare, augusti 1923 till juni 1924 tjänstgjort som förstestyrman i "Ascania".

År 1929 blev ett ganska bra år med avseende på frakterna varför N O Gudmundsson föreslog rederiet att man skulle sälja "Ascania" för erbjudna 120.000

kronor och likvidera bolaget, dock utan att vinna gehör för sitt förslag.

Den 17 februari 1929 fastnade "Ascania" i isen på resa Danzig - Köpenhamn och kunde därför inte nå sin destination förrän den 7 mars.

Isbrytaren "Sampo" hade den 17 februari assisterat en konvoj ångare från Danzig hamn ut i Östersjön, men väl i farleden hade isbrytaren lämnat dem, vilket resulterade i att samtliga fartyg blev packisens fångar. S/s Ascania, s/s Skarnerborg, s/s Alf och s/s Kaupo fördes med packisen, ömsom mot Mön och vid västlig vind mot Bornholm, under det att isbrytarresurserna var sysselsatta på annat håll. Packisen sträckte sig denna kalla vinter ända upp i Kattegatt.

Provianten började ta slut ombord varför besättningen började tillverka en stor släde för att kunna ta sig iland och köpa proviant. Den 28 februari klockan 7 startade så en expedition under förstestyrman Daniel A Gudmundssons led-



På Ascantias brygga från vänster kapt Nils Olof Gudmundsson, rorgängaren, redaren A R Råwall, skeppsbyggmästare I Holm samt styrmannen Erik Råwall.

ning, försedda med stormlykta och signalljus den cirka 6 nautiska mil långa färden över packis och råkar i riktning mot Möns fyr. Även kringliggande fartyg byggde slädar och sände iland provianteringsexpeditioner med diverse strapatser på färden.

Vid skymningen framåt kvällen tyckte sig "Ascanias" kapten i sin kikare kunna urskilja några svarta prickar som skulle kunna vara expeditonsmedlemmarna varför han sände ut sin andrestyrman Karl F Hjort med ett par man för att möta dem. Klockan 20 återkom så "Ascanias" expedition lyckligt med den efterlängta-
de provianten, bestående av 20 kg rökt fläsk, 32 kg saltat fläsk, 37 kg oxkött, 20 stora grovbröd, 15 kg margarin, 10 kg risgryn, jäst, 7 kg ost, 5 kg torkad frukt, 5 kg fint salt samt diverse småsaker. Befolkningen på Mön hade varit mycket

hjälpssamma mot besättningmedlemmarna och bl a rott hela ekipaget över en bred råke. Fyrmästaren hade bjudit dem på kaffe med dopp och senare även middag.

På morgonen den 4 mars är det klart väder och "Ascania" har återigen drivit ostvart så att man nu kan se Kap Arkona på Rügen och även den skånska kusten kan urskiljas samtidigt som Mön alltjämt kan siktas. Sammanlagt kan man från "Ascania" se 23 fartyg fast i isen. Denna dag hör kaptenen via radionyheter att den svenska ångaren "Skandia" skruvats i sank av packisen uppe i Kattegatt men besättningen blivit undsatt i tid.

På morgonen den 7 mars nådde så en isbrytare fram till "Ascania" och de övriga fartygen i hennes närhet och assisterade in till Köpenhamn.

Från december detta året fram till mars



Besättningsmän och passagerare på däckslasten. Fr v kocken Sandberg, stuerten Edlund, lättmatrosen Eriksson, kaptenens dotter Naemi Gudmundsson, 1:e maskinisten Gustav Olsson samt dennes dotter Stina.



S/s Ascania fast i isen utanför Danzigs hamn den 17 februari 1929, på resa till Köpenhamn dit hon anlände först ett par veckor senare, den 7 mars.

1930 var "Ascania" tidsbefraktad av FH Smith i Goole.

Den 31 december 1930 lade man upp "Ascania" i Åhus hamn eftersom det gångna året hade varit ett olönsamt år. I juni månad 1931 bogserades "Ascania" från Åhus till Landskronavarvet för klassning och i början av juli sattes fartyget i gång fram till den 24 december samma år då man lade upp i Råå hamn.

I juni 1933 såldes så "Ascania" för 33.600 kronor till Finland, och den 15 september 1934 erhöll aktieägarna i Rederi AB Italia slutlikvid på 73 kronor per aktie, som betalats med 500 kronor.

Under åren utdelades mellan 3 och 6 procent, förutom toppåret 1923 då utdelningen var 10 procent, och åren 1925 samt 1930-31 då ingen utdelning erhöles. Åtskilliga unga män med företrädesvis mantalsskrivningsort Raus, Helsingborg och S:t Ibb återfinns under årens lopp i mönstringsrullorna för ångaren "Ascania". Flera av dem så småningom själva examinerade sjökaptenar med eget befäl. Bland sjökaptenar med ett förflutet i

"Ascania" kan nämnas förutom Nils Olof Gudmundssons tre söner Johannes E, Daniel A och Olof K: Hilding Larsson, Råå; Jacob Nils Eriksson, Råå; Karl F Hjort, S:t Ibb; Erik Råwall, Råå; Sture E Karlsson, Kivik; Sven Petersson, Råå och förutnämnde Otelius A Olsson, Råå. "Ascania" mötte sitt öde genom grundstötning den 27 september 1940 och lär ha sjunkit till botten på platsen.

Nils-Olof Gudmundson

Mina källor har i huvudsak varit min farfars anteckningar. Dessutom Nils Olofs och Olle Gudmundssons sjöfartsböcker, s/s Ascantias mönstringsrullor samt registerfakta framtagna av Walter Nilsson på 1970-talet. Foto har tillhandahållits av Otto v Friesen samt undertecknad.

Om någon läsare har något fotografi från personer eller livet ombord i "Ascania" liksom något aktiebrev från bildandet av Rederi AB Italia, vänligen kontakta mig på 042-18 19 10.

Sjöliv och strandhugg

Jag sitter i den varmaste sommaren på länge och tittar ut över världens mest trafikerade sjöled - Öresund. Fartyg, både stora och små och av alla möjliga slag, så långt ögat når. Det har hänt en del sen segelfartygens tid. De flesta handelsfartyg idag är byggda för speciella ändamål och alla är de bakladdare med maskin och bostäder akteröver. Många går bestämda rutter med anlop i olika hamnar. Förr var de flesta ångbåtar trampfartyg som tog laster där de gick att få. Så var det under min tid till sjöss i början av 30-talet, då jag seglade i s/s Flora som jungman. Några minnen från den här tiden har jag letat upp i min dagbok.

5 november 1930

Vi har 4-5-6-vakter på s/s Flora - 12 midnatt - 4 - 8 - 1 - 7 - 12. Jag har nyss gått av vakten kl 1 och ska nu äta middag: bruna bönor och fläsk, frukt-soppa. Vi har lämnat Orkanger i Trondhjemsfjorden och är på väg ut i Norska havet. Det blåser hårt med vinden in snett akterifrån och båten slingrar mycket. Jag sätter mej vid bordet i manskapets mäss och känner ingen lust efter mat. Jag kunde må bättre. Efter en stund kommer eldaren Hedin från Skurup - han har också frivakt - in med svettduken om halsen och ser att jag inte tatt nån mat. -Ska du ente äta? -Nja, jag mår inget vidare så jag låter nog bli. -E du så korkad så du ente begriper att om du e tom i magen mår du inget vidare. Sätt igång o ät nu!

Hedin som ledigt kan vara far till mej och som är gammal van sjöman halvvägs tvingar mej att äta. Ju mer jag äter, desto bättre känner jag mej. Efter den dagen känner jag aldrig av nån sjösjuka - tack vare den gamle eldaren från Skurup.

Jag har stått två timmar till rors på bryggan och sen har jag gått utkik på



Eric Björck på sommartur med fadern sjökaptan Martin Björk i s/s Hasting 1933.

backen (i fören) ända tills sjön börjat gå så hög att den slår över. Då har vakthavande beordrat mej upp på bryggan.

7 november

Vår kurs ska gå genom Pentland Firth mellan Skottland och Orkneyöarna. Det är ett sund som är livligt trafikerat av bl a trålare. Vi har hård motvind och kan inte gå så fort, men många trålare har medvind och dansar igenom med full fart. Ju närmare vi kommer Atlantens vågor, desto motigare blir det. Eftersom jag är obefaren sjöman, tycker jag att vågorna vi går emot är väldigt höga och båten "sätter" obehagligt mycket när den ska igenom sjön. Jag undrar om vi verkligen klarar de allt högre vågorna. När jag säger detta till en av de äldre sjömännen, säger han: -Än e di ente så farlia, bara 10-12 meter, di kan bli mycke högre! Cape Wrath (vrede) på Atlantsi-



S/s Flora var en ångbåt på 3500 ton som tillhörde rederiet Transmarin i Helsingborg. Besättningen bestod av kapten, 1:e och 2:e styrman, 2 maskinister, steward, kock. På däck fanns timmerman, matros och lättmatros, 2 jungmän. I maskin donkeyman, smörjare, 3 eldare och en lämpare, allt som allt 18 man. S/s Flora gick i trampfart i Europa. Rååbon Anton Larsson var kapten.

dan av Skottland tycks göra skäl för sitt namn!

3 juli 1931

Kl 2 på natten fick vi lots vid Schouven banks fyrskepp och efter några timmar var vi inne i Scheldes västra utloppsarm. Vid halvsjutiden passerade vi sjöfästningen Vlissingen, som med sitt gytter av hus speglade sej i floden. Just som vi ångade förbi spelades i ett kyrktorn en vacker melodi som tycktes ägnad den stigande solen. Den klingade underbart i det klara, soliga vädret. Vid Vlissingen bytte vi lots, och den nye ska lotsa oss upp till dockorna i Antwerpen. I sällskap med oss var en stor engelsk liner som hörde till Red Star Line. Det är en väldig mängd fartyg som passerar här varje dygn. Lotsen är en trevlig prick, tjock och frodig, just som jag tänkt mej en holländare. Han går sävligt fram och tillbaka på bryggan, sugande på sin pipa. Landskapet är behagligt omväxlande med

åkerfält, ängar, skogsdungar och alléer. Här och var ligger en by, inbäddad i lummig grönska. När man har ungefär två mil kvar till Antwerpen, passerar man gränsen mellan Holland och Belgien. Under färden uppför floden möter man fartyg av alla slag och nationaliteter, från små prämar till stora oceanångare, från svenska till japanska. Vi möter en tysk ångbåt som enligt order från de nuvarande makthavarna i Tyskland för hakkorsflaggan. Vår lots tar upp sin visselpipa och blåser av alla krafter, samtidigt som han trugar med handen. Han gillar tydligen inte den nya regimen i grannlandet.

Vid elvatiden är vi framme vid Royers sluis, genom vilken vi ska slussas in i dockorna. Man tar oss med detsamma, och så börjar färden till Sibiria dock, där vår kajplats är. Vi måste passera genom flera andra dockor för att komma dit, och därför får vi tillfälle att ge akt på det



Hårt väder vid Cape Wrath.

rörliga livet. Fartyg kommer och går. Ängvisslor tjuter, kranar brummar, ankarkättingar rasslar, och genom allt oväsendet hörs skarpa kommandoord från docklotsarna. Aldrig är det nån ro, dag och natt, natt och dag, ständigt samma jäkt!

När vi kommer fram till Sibiria dock, finns ingen kajplats ledig, så vi får förtöja i bojar mitt i dockan. Det är ett ståtligt sällskap vi hamnat i. Bara långtradare och liners allesamman, och så gott som hela världen är representerad: italienare, amerikaner, spanjorer, norrmän, greker, danskar, finnar, japaner, ja t o m den lilla republiken Panama är representerad. Och så förstås engelsmän med "Union Jack" stolt svajande, liksom medveten om sin makt på de sju haven. På dessa engelsmän består besättningen mest av hinduer och negrer. Hinduerna är talrika som Egyptens gräshoppor och springer omkring till synes utan någon som helst ordning.

Var man kommer i dockorna är det många pråmar i vägen. De finns i hund-

ratat. På varje pråm bor en eller flera familjer och här framlever de sitt liv. Här växer barnen upp, och här får de gamla sluta sin levnad. Ombord har man alla sina ägodelar, t o m husdjuren. Smutsen i omgivningen inverkar inte ett dugg på renligheten ombord. Där är rent och fint så det skiner, och i kajutan är det pyntat och fint, så det är en glädje att se. Men de flesta är holländare, och de är ju kända för sin otadliga renlighet. Även från platser långt in i Tyskland och Frankrike finns det pråmar, tex Duisburg, Mannheim, Baden och Strassbourg. Jag har talat med en "skipper", och han sa att för en resa till Stettin behöver de två veckor och till Marseille tre veckor. I mellersta Europa är kanalväsendet mycket utvecklat, så de kan komma fram nästan överallt med sina pråmar.

6 juli

Idag har jag varit i svenska sjömanskyrkan. Vägen dit passade jag på att ta en titt på stan. Efter en stund kom jag förbi en "coiffeur", hårfrisör. En klippning var

av nöden påkallad. Jag stegade in. Frisören förstod att jag var utläning, så han började genast haspla ur sej: -Sprechen Sie Desutsch? Do you speak English? Parlez-vous Francais? -Ja ja, sa jag bara och satte mej i en stol. Sedan fördes samtalet ömsom på tyska och engelska. Det blev en salig blandning. När han var färdig begärde han nio francs. Well, jag stack handen i fickan och fick upp en del småpengar. 8 francs och 75 centimes. Han nöjde sej med det men försäkrade att hans hustru och barn skulle få svälta för de där 25 centimes = 4 öre.

Så småningom kommer jag fram till den pampiga Avenue de l'Italie, där svenska sjömanskyrkan är inrymd i nr 213, ett ljusst och vackert hus. Sjömanspastorn heter Brundin, en bra karl med friska takter i och en glad kristen.

Ikväll är det högmässa kl 7.45. När jag kommer in i kyrksalen, är den faktiskt nästan fullsatt av svenska sjömän. Jag är säker på att många av dessa (inkl mig själv!) sällan eller aldrig går i kyrkan hemma i Sverige. Nu sitter de och hör uppmärksamt på när ritualen genomgås. Och när en dam från svenska kolonin spelar upp de välkända psalmerna, ljuder sången stark och fulltonig. Det råder en förtätad, högtidlig stämning som inte kan fångas med ord. Man måste ha upplevt en sådan högtidsstund i främmande land tillsammans med landsmän, som kommit från världens alla hörn, för att riktigt kunna förstå det. Efter gudstjänsten är det samkväm i trädgården. Där är kaffe dukat på långbord, och här slår vi oss ner: kaptener, jungmän, styrmän, donkeymän, stewartar och eldare om varandra. Det råder en fri och otvungen stämning, och alla pratar med alla. Ju längre man kommer ifrån hemlandet, desto mer har man att



Kapteneren i samspråk med Schelddelotsen.

prata om.

Underhållningen kommer snart igång. Pastorn inleder med en trevlig berättelse. Sedan går det av bara farten. En lättmatros från en Sveabåt spelar några bitar på dragspel, och en eldare från en "ostasiatare" låter höra sin granna röst i några sjömansvisor till egenhändigt gitarrackompanjemang. En gammal väderbiten kaptener berättar en rolig historia som sätter skrattnuskulerna i arbete. Mången sjöman kan verkligen konsten att berätta levande.

Så svinner kvällen under skämt och allvar, och det blir ganska sent, innan vi avslutar vår samvaro med "Du gamla du fria". När jag lämnar mina landsmän för att ta mej ombord, har jag en stark känsla av att de svenska sjömanskyrkorna i främmande hamnar utför ett hängivet arbete till svenska sjömäns fromma. 19

MUSEITIDNINGEN

Redaktör: Otto v Friesen
Patrullgatan 18
252 70 Råå
Tel 042-26 16 20

I redaktionen:
Ragnar Thornberg
Lennart Åström

Från årsmötet

Den 18 mars 1997 hölls årsmöte i Raus församlingsgård. 56 medlemmar deltog i mötesförhandlingarna. Efter årsmötets öppnande vidtog förhandlingarna med val av styrelse etc. Efter konstituering har denna följande utseende:

Ordf.	Ragnar Thornberg	Adjungerade	Eric Björck (arkivarie)
Vice ordf.	Sigvard Windfors		Örjan Kronvall
Sekr.	Barbro Kronvall		(materialförvaltare och
Kassör	Torsten Stuesson		foto-dokumentation)
(Dessa fyra utgör AU)		Revisorer	Staffan Jonasson
Övriga	Bengt Rådbrink		Jan A. Delin
	Börje Rådbrink	Revisorsuppl.	Stig Fernehall
	Eva Olsson		
	Siv Olsson	Valberedning	Nils Pålsson (sammankallande)
	Lennart Åström		Sven Wittgren
Suppl.	Marianne Wittgren		Örjan Kronvall
	Michael Backe		Bernt Mattson

Styrelsens förslag till nya stadgar antogs av årsmötet. Föreningens ordförande meddelade att styrelsen beslutat föreslå Harry Monroe till hedersmedlem.

Rolf Andersson framförde medlemmarnas tack till styrelsen för det gångna årets arbete. Årsmötet avslutades.

Årsmötet 1998 äger rum den 31 mars.

RÅÅ MUSEUM FÖR FISKE OCH SJÖFART GRUNDAT 1933

Hamnplan, 252 70 Råå, Tel 042-26 11 31, Postgiro 64 48 36-9

Museet öppet under vinterhalvåret onsdagar 17-20, stängt i december.

Obs! Öppet annandag jul och nyårsdagen 14-17!

Öppet för grupper efter tidsbeställning hos Eric Björck tel 042-26 04 68.

Medlemsavgift 50:- per år, ständigt medlemskap 500:-



SPARBANKEN stöder

