



# MUSEETTIDNINGEN

Medlemsblad för Råå Museiförening

I detta nummer:

- \* Råå Gubbalag
- \* Staffan Jonassons äventyrliga resa
- \* Partrederier - lyft för Rååflottan
- \* Glömda ord



*Med vinst i segel. Råås stolthet - tremastskonerten Petrea.*

# Ordförande har ordet

Sommaren är kort. De mesta regnar bort. Så börjar Tomas Ledins schlager från 1982. Vädret sommaren 2012 har kanske inte varit det bästa för badsugna men desto bättre för museibesökare. Museisäsongen är slut, och det är dags att summera och utvärdera. Vår huvuduppgift är att bedriva museal verksamhet med inriktning på fiske och sjöfart, vårda museets samlingar och hålla dessa tillgängliga. Detta kräver ett stort engagemang hos alla medarbetare, ideella krafter och medlemmar.



Besök av Malmö modellbåtklubb. Foto Sven Wittgren.

Våra besökare säger, att de är mycket nöjda. Men vad skriver man i vår gästbok? En 27-årig kvinna har skrivit: *Råå museum. Vad är det? Ska vi gå in? Jag ångrar inte en sekund att vi gick in. Tusen tack för en mycket trevlig upplevelse.* En liknande kommentar: *Efter många år gick jag äntligen in på museet. Det är jag glad för.* Många har hittat hit, men några få vänder i dörren. Är man tveksam till att få valuta för entréavgiften? En besökare skrev efter sitt besök, att museet såg så litet ut utifrån men visade sig vara så stort och innehållsrikt inuti. Det är viktigt för oss att få ut detta budskap. Tänk om varje

besökare, som instämmer i kommentaren i museets gästbok *En liten pärla till museum – rekommenderas*, berättar det i sin bekantskapskrets! Mun-till-mun-metoden är perfekt marknadsföring.

Med gästboken som grund har jag räknat till sjutton nationaliteter, som under det senaste året gästade museet. Svenskar från hela landet och många seglande danskar besöker oss. För att fördjupa museiupplevelsen erbjuds kostnadsfri tillgång till audioguide med information om spännande föremål och händelser. Mycket uppskattat. Många grupper gästar oss och får upptäcka museet under ledning av en

guide. I gästboken hittar jag många positiva omdömen från grupperna och många fina namnteckningar och tack från skolbarnen.

På museet finns mycket för barn att titta på och att göra. På höst- och sportloven har vi ett utbud riktat till barnfamiljer med samlingsnamnet Museikul. En ung besökare skriver: *Superroligt och intressant, det bästa på länge*. En annan ung kommentar: *Kul att vara på detta trevliga museum. Det var bra att det var gratis*.

Museets mest välkända föremål är utan tvekan Kurt Björklunds båt. Man har kanske läst hans bok, hört honom på lokalradion eller rentav träffat honom ute på hans resor. Många kommer långväga ifrån för att se Golden Lady och insupa atmosfären.

Våra mest efterfrågade och uppskattade aktiviteter är vandringarna med Nils Pålsson. Många har fått ny kunskap om såväl samhället som de människor som levde här förr. Lustfyllt paketerad med skrönor och sanna historier. En nyhet för i år var vandringen på Övre läget, ett samarbetsprojekt mellan museiföreningen och Råå bibliotek. Evenemanget lockade en stor publik. Nytt för i år var också besöket från Malmö modellbåtklubb. Vi hade hoppats att fler skulle komma för att ta del av denna härliga uppvisning med många olika

sorters båtar. Vi hoppas på nytt besök och större publik nästa sommar.

Många besökare vittnar om igenkännandets glädje. Att gamla minnen väcks till liv. Det är naturligtvis en speciell upplevelse att i permanenta utställningen hitta gamla bilder från sin morfar. Efter att museet fått ta hand om ett antal fartygsmodeller från Gorthons rederier blev detta temat för säsongsutställningen. Många med anknytning till rederiet har sett såväl utställning som filmer och uttrycker i gästboken sin tacksamhet över den fina utställningen. *Trevligt att gå här och minnas*.

För att kunna utveckla den museala verksamheten och skapa nya, spännande utställningar behöver museet utvidgas. Förrådsutrymmen har stått på önskelistan länge. En fantastisk möjlighet till utveckling är att ta över Kjell Hanssons privata samling, som på ett utmärkt sätt kompletterar museets. Råå var en gång Sveriges största fiskeläge och en betydande ”skutehamn”. Museet ska vara den plats där dessa näringar belyses på olika sätt, och med en yttre maritim miljö, som sätter museet i sitt sammanhang. Låt oss fokusera på detta och planera för framtiden.

Så till sist ett stort grattis till Stina Norling, vår eminente redaktör. Hon har fått den finaste utmärkelse man kan få på Råå,

nämligen en gatsten med sitt namn på utanför Råå bibliotek. Tack Stina för ditt fantastiska arbete med vår museitidning!

**Marianne Wittgren**  
Ordförande

*Delar av Gorthon-  
utställningen på  
Lofstet.*

*Foto Sven Wittgren*



# Råå Gubbalag – en klubb för ro skull

Många äldre Råå-bor minns bänken nära Fias hållplats där vördnadsbjudande äldre herrar samlades ljumma sommarkvällar. Det var medlemmar i Råå Gubbalag, en originell klubb för sjökaptener, fiskare, skeppare, fiskhandlare och några till. Det var åldrade män som möttes, män som alla hade något att berätta.

*”Vid många tillfällen, men mest på kvällen, när solen i väster sig sänker och vackert i sundet blänker, då är det Fri Talan som sammanträder och medlemmarna med skrönor gläder.”*

Så poetiskt skriver Nils Erik Eriksson, en av initiativtagarna till ”Råå gubbalag”, om den något originella klubb som bildades sommaren 1935 med syfte att glädja och stimulera sina medlemmar. Det var en klubb där äldre män från Övre läget dominerade, och i stadgarna stod tydligt vad som gällde för att bli invald.

För att vinna inträde i klubben fordras *”att man är född i Råå, har fyllt 50 år och har kännedom om Råå, folkets seder och bruk, har ett någorlunda fläckfritt förflutet och inte ankrat för många gånger med*

*kölen.”* Den här meningen har jag noga citerat från ”Sjöhästen” Råå Sjöscoutkårs skrift från 1944, författare till den lilla artikeln är den ovan nämnde Nils.

## Havets män

De flesta som blev medlemmar i denna illustra klubb var ”vittberesta sjöfartsmän”, fiskare och fiskhandlare och så ytterligare någon, alla erkänt goda berättare, vilka fick tillträde på de meriterna. Flera av dem hade haft förtroendeuppdrag inom samhället, i bankstyrelsen, i gamla kommunstyrelsen till exempel och inom olika föreningar. Åldersgränsen 50 år var knappast ett problem. Många hade passerat de sextio med råge. Kanske en orsak till att klubben hade en kort blomningstid.



Fyra ”gubbar” på Fias bänk! Erik Engqvist tolkning av den frispråkiga klubben.

Minnet av detta gubbalag, ”Fri Talan” också kallat, har levt kvar länge bland äldre Rååbor. Man minns att det ofta satt respektingivande farbröder på bänkar nere vid Fias hållplats, men vilka de ”vise männen” var har det rått viss tvekan om. De flesta har spårats tack vare A. R. Råwalls noteringar under en bild tagen vid en sommarutflykt, stiftelseåret 1935. I en del fall har det varit svårt att få veta vem personen bakom namnet är, i andra har det varit välkända profiler, som ofta nämnts av Jan Davidsson, Harry Perborn, Curt Persson och andra Rååskribenter.

Ett problem har varit att jag inte har haft kunskap om herrarnas tillnamn.

– Vet du inte vad de kallades för då är det svårt, förklarade Bo Berg, medlem i dagens informella Gubbalag, men Bosse kommer väl ihåg bänken med de vördnadsbjudande åldersmännen, och så kommer förslag på personer som skulle ha kunnat vara med, *John Dubbel. Lade-Per, Rige-Nils, Nubbet ...*

Med hjälp av minnesgoda Rååbor, olika skrifter och viss pusselläggning har vi nu inte bara namnen på dem som var med då klubben bildades, vi vet också en hel del om deras levnadsöden och om deras upplevelserika liv till såväl havs som till ”lands”.

De som hade en bakgrund som sjökapten och skeppare hade många långa seglingar i sin minnesbank. Världen låg öppen för sjöfolk, de flesta av dem hade upplevt hamnar i Sydamerika, USA, Kanada, Australien, Afrika, seglat österut och givetvis till de stora hamnarna i England och andra Europeiska länder. Då är det inte svårt att förstå att herrarna kunde glädja varandra och eventuella lyssnare med dramatiska äventyr och härliga skrönor. Enligt Curt Persson var dock historierna ibland av det slag att han och andra småpågar skickades iväg med en femöring för att köpa godis.

De berättelser som då levererades var ingenting för oskyldiga ”barnaöron”. Undrar vilka historier det var? Kan det vara de om vilka charmörer våra nu åldrade herrar varit i sin ungdom. Enligt klubbens sekreterare var detta något som gärna diskuterades ljumma sommarkvällar, då drömmar om det som en gång var trängde sig på.

Medlemsantalet var begränsat till tjugo. När klubben bildades lär de ha varit sjutton, men någon kan ha tillkommit och någon avled få år efter klubbens start.

### **Hattar och Mössor**

Givetvis har jag först frågat min ständiga informatör, Nils Pålsson för att få veta mera om denna illustra klubb, men för en gångs skull är han inte helt intresserad och säger sig inte veta så mycket om herrarna. Nog känner han till en del av namnen jag räknar upp, och har en del kommentarer, men så förklarar han att det är bäst att jag kommer ner till ”boen” och frågar några av de andra i dagens ”gubbgång”.

Väl på plats i ”boen” anar jag en lätt markering mot Övre Läget där de flesta av ”Fri talans” medlemmar var bosatta och Nedre Läget, där Nisse växte upp och där fiskarfamiljerna dominerade

– Dom kom ner till hamnen på söndagsförmiddagen, ofta kyrkklädda och alltid med hatt, och så talade de mest med varandra, berättade om sina långseglingar och sedan spatserade alla hem för att äta middag, förklarar Nils Pålsson. Aningen syrligt.

– Hade fiskarna mössor då, undrar jag och får förstås veta att som fiskare hade man inte tid till sån't som att klä sig i hatt, visst snyggade man till sig på vilodagen men ofta var det arbete med redskapen som gällde då också. Hatt kunde väl förekomma någon gång hos de riktigt gamla.

Kommer ni ihåg historiektionerna om Frihetstiden i Sverige (1719 – 1772)? Det



*Det nybildade Råå Gubbalag Fri Talan på sin första utflykt 1935.*

*Stående från vänster: Skepparen Janne Pålsson, fiskaren Janne Pålsson Ålabodarna, sjökaptén Fredrik Assarsson, sjökaptén Olof Bengtsson, fiskhandlaren Olof Braun, fiskhandlaren Anders Magnusson, sjökaptén Anton Larsson, vaktmästaren Per Pålsson.*

*Sittande från vänster: Sjökaptén Sven Assarsson, fiskaren N. P. Kristiansson, skepparen Lars Th Nilsson, kandidat B. Johnsson, fru Laila Persson och kyrkoherde Gustaf Persson, Oderljunga och skepparen Jöns Svensson, Råå. (A. R. Råwall's anteckningar)*

*Gustaf Persson, systerson och fosterson till Göran Göransson, Tjocke-Göran, Patrullgatan 18, var inte medlem i Gubbalaget.*

var då Hattpartiet och Mösspartiet kämpade om makten, kan vi misstänka en liten konflikt mellan Hattar och Mössor, mellan Övre och Nedre Läget på Råå två hundra år senare? Vi har ju hört förr hur det var med ”udäringar” på Råå, kvinnor som kom från Råå Norra och gifte in sig på Läget.

När jag kommer hem plockar jag fram Jan Davidssons böcker, Skepp och Sjömän och Det gamla fiskeläget. Lite rätt har han den gode Nisse. Kaptenerna fotograferade 1944 nere vid hamnen har alla hatt, utom två som har Vegamössa med vitt kapell. På bilden av fiskarna från 1932

dominerar mössorna, men några hade valt hatt för detta fototillfälle.

Hatt eller mössa, nu ska Råås Gubbalag eller Fri Talan, som det också kallades, presenteras.

### **1935 års medlemmar**

Vi börjar med de sju som tog initiativ till Råå Gubbalag, flera av dem namnkunniga personer, som ofta nämnts i Museitidningen. Namnen, som uppgavs i Sjöhästen 1944, var Fredrik Assarsson, Olof Bengtsson, Nils Petter Kristiansson, Nils Erik Eriksson, Josef Larsson, Anders Magnusson och Josef Winter. Alla hade på något sätt

tjänat sitt levebröd på havet eller av vad havet gav.

Flera av de andra medlemmarna var släkt, grannar och vänner till initiativtagarna. Till den gruppen hörde, Sven Assarsson, bror till Fredrik, Olof Braun, Anton Larsson, Nils Olof Olsson, Janne Pålsson från Ålabodarna, lite tveksamt, men det står så, och Janne Pålsson på Råå, Per Pålsson, Lars Theodor Nilsson, Bengt Johnsson och Jöns Svensson.

Jag har fått ytterligare några förslag på möjliga namn, Janne och/eller Petter Månsson, och så John Dubbel, Nubbet, alltså en av bröderna Schönberg på Långgatan nämns, men det är svårt med exakta besked. Kanske även Janne Bengtsson, skutskeppare med stormiga upplevelser i bagaget, släkt och jämgammal med Olof Bengtsson. Osäkerheten är stor och vi stannar vid de säkra namnen ovan. Medlemmarnas ålder var hög, ett par medlemmar avled och andra tillkom troligen under klubbens cirka tio åriga verksamhet. Är det någon som känner till flera tar jag tacksamt emot alla uppgifter.

### Dags för det första årsmötet på "Hörnan"

Gubbalagets initiativtagare kallade till klubbens konstituerande, första årsmöte den 12 juni 1935 på Råå Gästgivaregård/Hörnan. Det var vid den tidpunkten en populär mötesplats inte minst för samhällets herrar. Curt Persson har i sin artikelsamling berättat att på 1930-talet och till 2:a världskriget utbrott, då Gästgivaregården blev militärförläggning, föredrog även Hotellets

nattgäster att avnjuta sina måltider där.

Hörnans sista källarmästare var Janny Backe (1933-45) och i Sigfrid Ewalds bok, Från Fortuna till Sofiero, där han skriver ett par sidor om klubben, får vi veta att: *"Efter första årsmötet blev det gemensam supé vid fröken Backes erkänt goda bord, där enligt dagens protokoll – kvällen förflyt under allmän munterhet och envar gjorde sitt bästa för att höja stämningen"*.

Tydligen blev första möteskvällen så lyckad att man bestämde sig för att komma tillbaka följande år och nyvalde ordföranden Nils Petter Kristiansson tackade speciellt fröken Backe som ordnat allt så bra.

### Alla hade något att berätta

Vilka var de nu, de sjutton män som deltog i det första årets möten och aktiviteter och vilka sanna historier eller fantasifulle



*Nils Petter Kristiansson med hustru utanför sitt hem mot Coyetsgatan.*

skröner kan de ha bidragit med?

Först ut att presenteras är klubbens förste ordförande Nils Petter Kristiansson. Han var född 1860 och tillhörde en gammal fiskarfamilj på Råå. Hans far, Kristian Nilsson, omkom 1881 under en orkanartad storm vid Anholt.

Nils Petter Kristiansson var en kraftfull man full av energi, han var bland annat vice ordförande i Råå Fiskareförening, styrelseledamot i Malmöhus läns havsfiskeförenings Råå-avdelning, och i nystartade Råå Museiförening tillhörde han kärntruppen... Han dog 1939, och klubben förlorade en stark profil.

Tre år innan Nils Petter Kristiansson dog berättade han för A. R. Råwall om såväl fiskelycka som svåra olyckor till havs, vilka han upplevt med kvassen Svalan. Minnesanteckningarna finns att läsa på museets hemsida, Museitidningen nr 1/1997, missa den inte. Den dramatik som besättningen på Svalan fick uppleva, var tyvärr inte unik för de fiskare som sökte sig till Anholt och Laesö eller upp

till Mön. Liv och död, sida vid sida fick många av våra förfäder uppleva till havs.

Familjen Kristiansson bodde vid Mel-langatan/Coyetsgatan, huset kom från hustruns släkt och var ursprungligen en mindre bondgård med odlingslott åt norr. Två av familjens fyra barn, Carla Rosqvist, engagerad frälsningssoldat och expert på historier på bygdemål, och Paul Kristiansson äventyrare, fiskhandlare och en av Råås mest färgstarka profiler kommer många medelålders plus Rååbor väl ihåg. Paul, som bland annat tillsammans med Harry Perborn var initiativtagare till Råå-filmen, ska vi återkomma till!

### **Sant och nästan sant**

Alla historier som man berättade för varandra, såväl vid spontana eftermiddagsmöten på favoritsoffan vid Frias hållplats som på de mera organiserade träffarna på Hörnan var givetvis sanna, enligt klubbens stadgar – eller kanske snarare nästan sanna. Vad sägs om denna hämtad från klubbens krönikebok?



*A. R. Råwall tillsammans med klubbens sekreterare Nils Eriksson och hans små dotterdöttrar Kerstin och Eva.*



En av herrarna med erfarenhet från Australien nämnde att han hade varit med och fiskat ”snappers” där. Men det var kräsna fiskar kunde han berätta. *”om vi inte först utspisade dem med skillingskagor och medisterpölser; så nappade de inte den dagen”*.

Vem kan ha bidragit med den historien?

Olof Bengtsson, sjökaptenen, som i unga år tillbringade en tid som guldgrävare i Australien, är den troligaste upphovsmanen. Han var en duktig berättare och brukade i olika sammanhang roa med sina skrönor från tiden på ”guldfälten”: *”Där öste de upp guldet i virakorgar alldeles som vi plockar pantofflor hemma på Råå”*, förklarade han till exempel för sina vänner och klubbbröder.

Det fanns flera bland de sjutton med erfarenheter från den avlägsna kontinenten och flera som hade talang för att *”inte sätta sitt ljus under ena skepppo”*, som det hette för länge sedan om den blygsamme.

### Långseglande kaptener

Nils Olof Olsson, son till välkände ”spanske Jonas”, Jonas Olsson på Skepparegatan, och Fredrik Assarsson, son till Assar Svensson och yngre bror till Sven Assarsson på Skepparegatan, (hänger ni med?) skulle också kunna ha bidragit med berättelsen från Australien. Både hade seglat på ”de stora haven”.

”Deep-water-mannen”, kallar Jan Davidsson Nils Olof Olsson för, då han berättar om den framgångsrike kaptenen i huset på Rååvägen 32. Mer än fyrtio år till sjöss



*Nils Olof Olsson – Deep-water-mannen – kallade Jan Davidsson honom, tillbringade fyrtio år till havs, de flesta som framgångsrik befälhavare.*

hade inneburit såväl dramatik som glada minnen, så nog hade han äventyr i bagaget, väl värda att roa vännerna med. Det kunde inte bara hans jämnåriga vänner i Gubbalaget bekräfta, det intygar även hans dotterdotter Kerstin Mannergren Ågren och hennes nästkusin Staffan Jonasson. Hur var det nu? Nils Olof och Augusta Jonasson (Staffans farmor) var syskon.

1896, 25 år gammal, mönstrade Nils Olof Olsson som befälhavare på barkskeppet Gevalia och samma år seglade han från Helsingborg, via Skutskär för att hämta trävaror, till Västa Australien. Under den resan fiskade man haj, bonit och



*Tremastade skonaren Strigmar hade "Wittarna" som huvudredare men såväl Fredrik Assarsson som brorsonen Johan seglade som kaptener i många år på denna långsegglare.*

springare, fisk som välkomnades efter mer än tre månades ensidig kost med salt kött, torkad fisk, ärtor och bönor. Så visst kan skrönan om "snappers" komma från honom, men det är nog troligare att han är mannen bakom äventyren i Kanada, *där björnar höga som två fullvuxna karlar fälldes och där furornas stammar krävde tre mannars famntag...* Med Gevalia seglade han på hamnar i såväl Sydafrika som Kanada.

Fredrik Assarsson, som tillhörde klubbens initiativtagare och som var en vittberest man är en annan aspirant som upphovsman till den kanske inte helt sanna historian. En annan historia bör i alla fall komma från hans minnesbank, den om skonaren Strigmar.

*"Strigmar läckte 50 tum i vakten, varför vi sällan led brist på färskvatten. En gång passerade vi Gotska Sandön, och då passade kocken, som stod till rors, på att hålla nära ön med flit för att få lite omväx-*

*ling i dieten. Då pumpade vi upp slätvarar stora och runda som pannejärn".*

Fredrik Assarsson var född 1865 och var tolv år yngre än brodern, Sven. Framtiden var utstakad, den fanns på havet. Han seglade med flera av "Wittarnas" båtar och seglade som befäl på skonerten Silva, på Josefina, på Mjölner och så på tremastaren Strigmar. Fredrik Assarsson bodde med sin familj på Matrosgatan 16, mellan skepparen och redaren Nils Olsson i nr 18 och svågern Samuel Andersson, gift Ida och August Andersson gift med Matilda, döttrar till Sven och Margareta Bengtsson, Museitidningen nr 2/2010.

Fredrik Assarsson, minns flera äldre Råå-bor som "mannen med den eleganta Vinthunden!" En liten detalj till om kaptén Assarsson, den tubkikare som han brukat som befälhavare på Mjölner, finns på Museet, påminner sonsonen Per Assarsson mig om.

## Fiskare och Fiskhandlare

Anders H Magnusson, vem var han? Mitt anteckningsblock var helt tomt när jag kom ner till ”Boen”. Var det Magnusson på Fiskaregatan? Mina informatörer, såg först bekymrade ut, tills Nils Pålsson sken upp – *det var ju Rulles far!* Ja, så klart det var Rulles far, farfar till Claes och Rolf. Adressen var Kustgatan, söder om Bergåse-huset som en gång var Artur och Ellen-Karin Brunos hem och tidigare Nils Erik Erikssons.

Harald Magnusson och Petter Björk, tillsammans med Karl Johansson, som snart lämnade verksamheten, startade Björk och Magnusson 1878. De blev fiskegrossister och Anders Magnusson och Carl Björk tog så småningom över efter sina fäder. Företaget låg, som flera fiskegrossister, på flottar i inre hamnen i Helsingborg. Sedan slutet av 1970-talet är det sonson och sonsons son som leder företaget, idag på Ättekulla.

I förteckningen över delägare i Partrederiet för Regina (Olof Bengtssons 3-mastade skonare), står Anders Magnusson noterad som ”kapten” men det var som fiskhandlare han blev mest känd. Han hade kanske inte lika hiskliga segeläventyr att bidra med som flera av klubbvännerna, men desto flera skrönor om fisk och fiske. OCH så hade han en stor-slagen bil, en Ford som kunde transportera flera

av vännerna på en omskriven utflykt till Båstad efter lunch på Margretetorp och besök i Norrvikens Trädgårdar.

Före detta fiskare och fiskhandlare var också en annan medlem, Olof Braun på Långgatan, gift med Hulda av gammal god Råå-släkt. Lite märkligt dock att få, av dem jag frågat, har några egentliga minnen av Olof. Hulda minns man bättre och så minns man dottersonen Sven Olle Brun! Varför det? – Han var ju jättesnygg och så spelade han tennis! förklarar mina uppgiftslämnare, tre stiliga damer som



*Sjökapten och redare Sven Assarssons söner gick alla i faderns fotspår. Här fr v Johan, Gottlieb och Knut.*



*Anders Magnusson, sjökaptan och framgångsrik fiskhandlare.*

med roade leenden minns den på 1960-talet (?) populära unge mannen.

Den tredje fiskaren och fiskhandlaren var Nils Erik Eriksson, Rige-Nils kallad. Han var en av klubbens främsta entusiaster, en populär man som också var klubbens sekreterare. A R Råwall lovprisar denna ”gode man” i sina anteckningar och så gör även Sigfrid Ewald i sin bok. I förra höstens Museitidnings artikel om Långgatan kunde du läsa om denne arbetsamme man ”*som ägde halva Råå!*”. Obs inte riktigt sant!

Man kan ju undra lite vem av alla herrarna med fiskeerfarenhet som bidrog med skrönorna om kabeljofiskar stora som små valar eller kilotunga sillar...

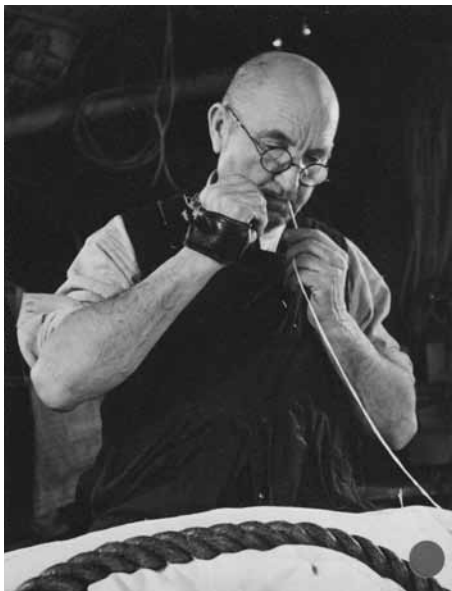
### **Kaptener i rad**

Det var viss dominans av sjökaptener när våra ”gubbar” radade upp sig inför en spontan berättarafton på sin bänk. Fredrik

Assarsson, Olof Bengtsson och Nils Olof Olsson har vi redan nämnt och berättat lite om, men på plats fanns också Josef Winter, Josef Larsson, Janne Pålsson, Lars Theodor Nilsson, Anton Larsson, Sven Assarsson och Jöns Svensson.

De fyra förstnämnda bodde inom få meters avstånd från varandra och från Fias hållplats. Josef Winter, bodde på Långgatan 19 i huset han hade ärvt efter fadern, resepredikanten Nils Jönsson. Och nu är det lättare att förstå varför Nils Jönsson fick hedersuppdraget att bli den siste som kördes till kyrkogården i den stilliga, kollektivt ägda likvagnen 1937. Nils Petter Kristiansson, Gubbalagets ordförande, var även ordförande för likvagnen! Tänk att rätt nätverk i alla tider är så väsentligt.

Josef Larsson bodde hörnet Långgatan/Lybecksgatan, han hade fört befälet under många år över sin vackra skonare Amanda, som knappast tillhörde Råå-flottans mera imponerande segelfartyg men som ansåg vara en välskött skönhet.



*Josef Winter på Långgatan försöker sig på traditionellt sjömansarbete.*

Skeppare Janne Pålsson på Långgatan 20, hade väl seglat skonaren Maria under åren före och efter förra sekelskiftet, hon var aningen större än Amanda men de två grannarna och kaptenerna hade troligen åtskilliga gemensamma erfarenheter och äventyr att förnöja sin omgivning med.

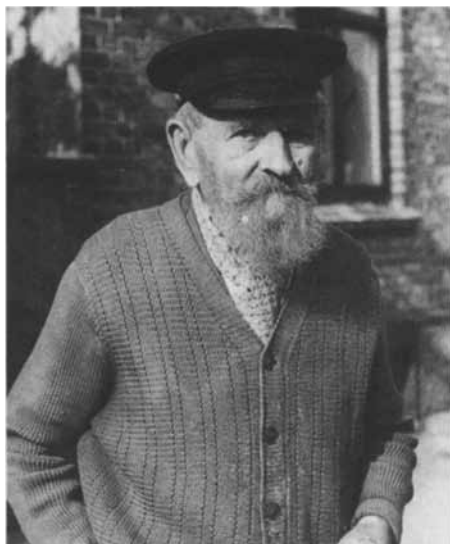
I Corner House, även det Lybecksgatan/Långgatan bodde klubbens kanske äldste medlem, Lars Theodor Nilsson född 1854. Han var mjölnarsonen som gick till sjöss 16 år gammal och som efter sex års erfarenhet av världen återvände till hemtrakterna och till navigationsskolan i Malmö. Det ståtliga barkskeppet Viktoria mönsttrade han på som styrman men hann också med flera år som befälhavare.

Redan 1889 hade han, som många andra Råå-sjömän, sparat en rejäl slant. Han bildade partrederi och med släkt och vänners stöd köpte han skonaren Neptunus. Det var ingen lysande affär och några år senare övertog han befälet på Concordia, även då genom att bilda partrederi med flera delägare. Åren före första världskriget sålde han sin skonare. Men gissa att han hade upplevelse från sina 42 år till havs vilka roade klubbens medlemmar.

Jan Davidssons minnen från pojåkåren av de ”rysligaste historier” var starka när han 1991 skrev boken, *På Rååseglarnas tid*. Helsingborgs Museums årsbok.

*Negrer fanns bara i söndagsskolans tidning och indianer i äventyrsböckerna, men farbror Lars hade mött såväl dem som ”snedögda” kineser med lustiga hatrar. Han hade sett riktiga elefanter, strut-sar, glasögonormar och palmer höga som hus, han hade ätit bananer ...*

Glöm inte att Jan Davidssons minnen är från det sena 1930-talet, Råå var knappast världen för andra än våra sjöfarare och eventuella reportage i våra dagstidningar gav inte så mycket kunskap om omvärlden.



*Lars Theodor Nilsson, skeppare på Concordia och ägare till Corner House.*

### **Tre kaptener till –**

Sven Assarsson på Skepparegatan var framgångsrik både som redare och som sjökaptan.

Man kan säga att han var omgiven av en sjömanssläkt, såväl i föregående som i kommande släktled. Fyra av hans söner gick till sjöss, sonen Gottlieb omkom 1941 i samband med en minsprängning, en annan son, Johan seglade i 55 år och hann uppleva såväl framgångar som 1930-talets depression och krigsperiodens dramatik. Själv blev Sven Assarsson tacksamt ihågkommen av de Rååfiskare som han var med om att rädda utanför Torekov 1884. Så nog hade han såväl egna som söners öden att bidra med.

Jöns Svensson, sjökaptan, skriver A R Reinhold i sin presentation över klubbens medlemmar. Han finns inte med på bilden av skeppare och sjökaptener från 1944 och tyvärr vet jag bara hans namn. Jag hoppades på att han skulle vara Kerstin Jönssons farfar (Kaptensgatan 4, ni vet), men det var fel.

Anton Larsson är lite mera komplicerat. Han finns med på det foto som tagits vid utflykten 1935 och på kaptensbilden från 1944. Är han identisk med Anton Linus Larsson på Varvsgatan? Det är min hypotes efter att ha läst Nordiska Museets rapport från inventeringen 1944. Då är han en välkänd sjökaptan och finns också på bild i boken *Det gamla fiskeläget*. Där sitter han i den stiliga salongen på barkskeppet Kong Carl. Han var skeppets befälhavare under 1900-talets tidigaste år. Det vackra hemmet på Varvsgatan 19 hade han köpt 1915.

### – och så två landkrabbor

Per Pålsson måste vara släkt med Paul Pålsson, kan det vara en broder? Givetvis går frågan till Nils Pålsson. Där fick jag kalla handen, minst sagt.

– *Hur kan du tro att Lade-Per var min farbror!* Hoppsan. Nu fick jag i alla fall besked om ett av alla ”tillnamn” som snurranter runt i olika samtal. Per Pålsson var skolans vaktmästare och bosatt på Kustgatan nära skolan. Vi kan gissa, att trots tillnamnet var han åtminstone rapp i tanke och tunga på sin ålders höst, annars hade han nog inte valts in i vårt illustra sällskap.

Kandidat Bengt Johnsson hade, så vitt jag vet, inte någon större erfarenhet av havet trots sin svåger, den välkände kaptenen Carl Edvald Karstrup, Museitidningen nr 1/2006. Kandidat Johnsson och hans syster Anna kom från en välbeställd bondefamilj i Pålstorp och det stiliga huset på Långgatan 34 var deras bostad även sedan kapten Karstrup och hans ångare Everilda minsprängts 1914.

Det var inte bara svågerns dramatiska sjömansöden som Kandidaten kunde bidra med, han var en ”beläst man” och bedrev privat undervisning för främst gossar som behövde bättra på sina skolkunskaper. Och det var nog inte så få! En lite ovanlig

och spännande elev fick han när Ira Möller kom från Amerika något år in på 1900-talet.

– *Du måste säga Ajra annars vet vi inte vem du talar om*, förklarade Bosse Berg i ”boen”.

Ernst Ira Möllers föräldrar, Nils Olof Möller (släkt med ”kungen” Fredrik Möller) och hans hustru Bengta hade likt flera Rååbor emigrerat till Amerika i slutet av 1800-talet. Av en slump mötte de där en annan Rååbo, Andreas Nilskans äldste son Per Göran Nilsson, som blivit välbeställd restaurangman, men som planerade att återvända till sin födelseort. ”Rentieren Nelson” tog med Ira Möller till Råå och satte honom i skola hos Bengt Johnsson.

Du som minns den omtalade tulpanodlingen som fanns vid Missionsgatan innan de två ”radhusen” uppfördes ska veta att den ovanligt vackra trädgårdsanläggningen var Ira Möllers verk. Den gossen hade nog en hel del att berätta för sin lärare, som i sin tur var känd för sitt smått elegant yttre och för sin bildning.

Svenskamerikanen och ”Rentieren Nelson” dog 1911 och många har nog lagt märke till hans gravsten – med foto – på Råå Kyrkogård.

Den välmeriterade och spännande gruppen av äldre män tunnades snart ut, några dog redan de fem första åren och efter tio år var det en glesnad skara som satt på bänken vid Fias. Men visst kan vi önska att deras historier funnits kvar och mera av deras minnen dokumenterats. Men tack till alla som har berättat och bidragit med pusselbitar.

**Stina Norling**

*Fotnot: Fias hållplats, uppkallad efter fiskmånglerskan Sofia Mattson, var andra hållplats efter Råå station, dagens Sommarkök, och låg i förlängningen på Lybecksgatan.*

# Vet du att...

- Rödspättan har ett mycket starkt, slätt skinn, som under Andra Världskriget kom till användning för skotillverkning (Wikipedia)

- Det svenska riksnamnet ”rödspotta” blev för första gången nämnt i en skrift 1747. Då översatt från gammalengelska ”redspot” efter fiskens rostbruna fläckar.

- Den kände franske kocken Auguste Escoffier (1846–1935), skapade inte endast kokkonsthistoria, han visste också att väl bedöma de flesta råvaror. Vi fastnar förstas för hans kloka ord om torsken; *Om torsk vore mindre allmän, skulle den skattas lika högt som lax. När den är alldeles färsk och av god kvalitet, kan den på grund av sin utsökta smak räknas till de finaste fiskslagen.*

Uttalandet, som kan läsas i Escoffiers stora kokbok, A Bonniers 1927, lär ha gjorts långt före den billiga, odlade laxens dominans i fiskdisken.

- Öresundsstormen 1872 förorsakade flera skeppsbrott bland annat förläste en fyrmastad åländsk bark utanför Råå. Djärva Råå-bor gav sig ut i öppna båtar (sågs det) och deltog i räddningsarbetet. Ryske tsaren belönade generöst och enligt hörsägen ökade välståndet i en del hem på Skepparegatan.

- 1902 drabbade den ”Stora Nyårsstormen” vår del av landet. Vattnet bröt in över hela nuvarande hamnplan, längs hela stranden där Vallen inte längre kunde hejda de vresiga vattenmassorna förstördes båtar och boar. Öresunds och Råå-åns vatten blandades.

- Nästa år 2013 är det 225 år sedan Stora Ryssbranden drabbade Råå! Det kan man knappast fira men väl uppmärksamma!

- En jungfru kan vara så mycket – det kurviga brännviskruset från Höganäs är en jungfru, det lilla kopparmåttet, som användes i 1800-talets hushåll, rymde en ”jungfru” – 8,2 cl, en jungfru behövdes vid riggning och en jungfru var bra att ha i hemmet och så förstås ”jungfrun” den oskuldsfulla unga kvinnan.

**Stina Norling**

**Foto Johnny Bengtsson**



*En jungfru i riggen.*

# Min korta karriär som professionell sjöman

**Det är inte bara Gubbalagets sjöfarare som upplevt dramatik till lands och havs, Staffan Jonasson skriver här om ett par händelserika månader med M/S Gunda.**

1957 avlade jag realexamen på ”Gossis” i Hälsingborg. Yrkesvalet lutade mot något tekniskt, men realbetyget tillät inte många valmöjligheter för omedelbara vidare studier. Med en far som sjökapten och en storebror på väg till samma karriär, så var det ganska naturligt att prova på att gå till sjöss. Mina föräldrar reste förstås inga hinder.

Jag kontaktade Rederiaktiebolaget Transmarin med kontor på Kungsgatan, och där var det inga problem att få hyra som jungman. Läkarundersökning var obligatorisk, och den gjordes hos doktor Arthur Delin på Rååvägen. Synen testades och var OK. Normalt färgseende är

viktigt för att kunna skilja på röda och gröna bojar. Mor tyckte dock att det obligatoriska Wassermanprovet, som skulle konstatera om jag hade syfilis, var ganska onödigt. Nästa formalitet var att gå på Sjömanshuset för att få sin Sjömansbok och bli inskriven som jungman på M/S Gunda. M/S Gunda var byggd 1946 på Öresundsvarvet och var på 3850 DW (last kapacitet i ton). Fartyget var 107m långt och hade en besättning på c:a 30 man.

M/S Gunda låg i Hamburg och jag fick en tågbiljett dit. Jag träffade en agent som satte mig på en båt ut till fartyget, som var förtöjt vid dyktalber\*) mitt ute på Elbe. Intressant nog så låg en fyrmastad bark



*MS Gunda, byggd på Öresundsvarvet 1946.*



på andra sidan dyktalberna, nämligen det ryktbara skolskeppet Pamir. Det skulle tre månader senare, den 21 september 1957, förlisa i en cyklon utanför Azorerna. Av 86 man ombord överlevde endast sex, ingen av befälet.

Gunda hade en nog så internationell besättning, de flesta var hyggliga och stadgade sjömän från Tyskland. Jag fick en liten enmanshytt akterut. Kojen var högt belägen över en underkoj i grannhytten. I Hamburg lastade vi styckegods från prämmar, d.v.s. lådor, balar, säckar, tunnor etc. Detta var långt innan revolutionen med container transporter. Vi avseglade sedan utför Elbe mot Bremerhafen. Mer last togs ombord, bl. a. lastbilschassi som surrades på däck. I Bremerhafen fick jag på kvällen insyn i det mytomspunna sjömanslivet på en bar med öl och flickor som var till salu. (Jag var och förblev oskuld även efter den kvällen!)

En av jungmans plikter på M/S Gunda var att polera Transmarin T-et i skorstenen. Skorstenen var svartmålad och T-et var utskuret av mässingsplåt, nästan manshögt. Jungmannen skulle då, varannan dag, klättra upp för att med trasor och en stor flaska "Häxan" polera T-et så det glänste som guld! Om man, t.ex. på grund av dåligt väder, missade poleringen så fick man dubbelt jobb, eftersom den saltbemängda luften snabbt oxiderade mässingen.

Nästa hamn var Antwerpen och sedan den sista i Västeuropa, Caen i Frankrike. Till Caen i Nordfrankrike kommer man genom en smal kanal, en nog så spännande tur. Caen ligger nära invasionsstränderna i Normandie och bar då fortfarande många tydliga spår från de häftiga striderna sommaren 1944 med kulhål i fasaderna och förstörda byggnader. Därefter väntade den långa resan över Biscaya, in genom Gibraltar sund till Valetta på Malta och sedan Alexandria. I östra Medelhavet lossade vi

styckegods från Västeuropa och låg oftast en dag i varje hamn. Vidare till Beirut som på denna tid, långt innan inbördeskriget, var en vacker stad med många stora byggnader ut mot en tjusig strandpromenad. En påg från Råå upplevde dock trafiken som hysterisk och livsfarlig. Från Beirut seglade vi vidare till Pireus, Athens hamnstad, där jag bad om en fridag för att ta tåget in till Aten och besöka Akropolis. En nog så imponerande upplevelse för en 17-åring. Sedan fortsatte vi upp genom Dardanelerna över Marmarasjön mot Istanbul.

På Marmarasjön mötte vi hårda motvindar och fick lite sjögång. Jag hade fått tredjestyrmans vakt 8 - 12 resp. 20 - 24 och stod till rors på kvällen, när jag plötsligt drabbades av akut sjösjuka. Jag fick ju be styrman om nådig tillåtelse att bli avlöst för att kunna gå avsides för att offra till havsgudarna. Jag blev så småningom avlöst men fick också en lång harang om att: "Det är inget gry i grabbar nuförtiden. Annat var det på min tid". Efter utträttat ärende kom jag tillbaka och fick nya förmaningar om hur icke sjömansmässigt det var att bli sjösjuk för så lite sjögång. Så småningom tystnade dock styrman och blev påfallande stillsam. Plötsligt så försvann han en liten stund och när han kom tillbaka frågade han mig: "Vad åt du till kvällsmat?" "Lapskojs" svarade Jag. "Jag ska strypa kocken" sa han och plötsligt var min sjömansära helt återupprättad.

I Istanbul behövde jag uppsöka en frisör för mitt snaggade hår hade växt. Jag fann snart en lämplig inrättning och trots språksvårigheter kunde jag visa att jag åter ville bli snaggad. Frisören bekräftade att han hade uppfattat mina gester rätt med att säga "amerikano" och så blev jag proffsigt klippt. Efter Istanbul så var all last lossad. Vi gick då tvärs över Medelhavet till Tripolis i Libyen där vi under ett par dagar lastade balar av grovt "ökengräs". Hela

fartyget fylldes och vi hade även en försvarlig däckslast, som skulle surras med vajrar, ett styvt jobb i 35 gradig värme.

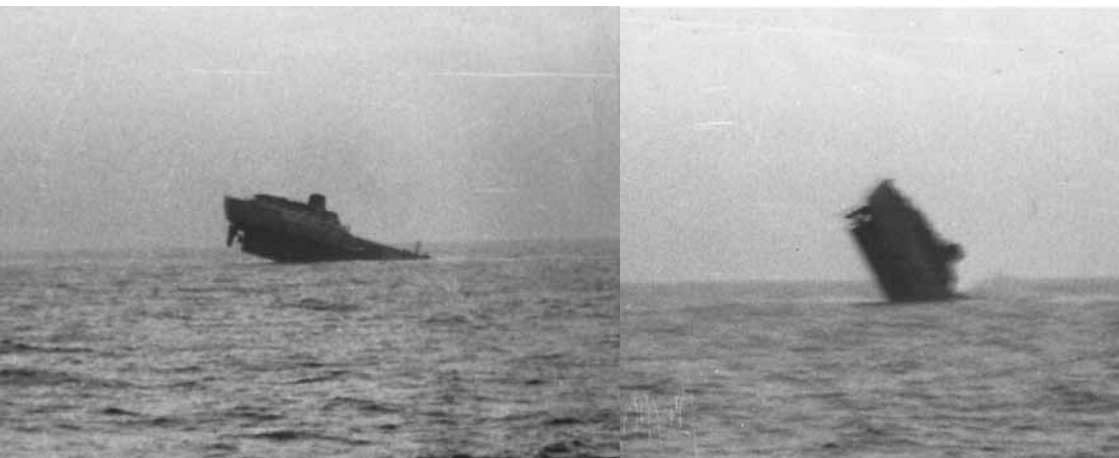
Efter ett dygn västerut från Tripolis sa telegrafisten att han på nyheterna hört att en svår explosion hade inträffat på en nybyggd tanker i Gibraltar sund, T/T World Splendour. Fartyget, som var byggd på Kockums varv i Malmö för den grekiske skeppsredaren Niarchos var på sin jungfruresa. Vi tänkte inte så mycket mer på detta förrän ett dygn senare, när vi kom fram till vraket av World Splendour, som då låg med förskeppet under vattnet. En bogserbåt, som hade räddat besättningen, låg kvar, men kunde inte göra mer. I fjärran såg man Gibraltarklippans kontur. När vi passerade vraket, brast plötsligt uppenbarligen ett skott i dess förskepp och akterskeppet reste sig för att sedan på någon minut försvinna i djupet. Jag minns speciellt att den stora bronspropellern, som ännu inte hunnit bli oxiderad av saltvatten, fortfarande lyste som guld i kvällsljuset. Att fartyget sjönk just när vi passerade var en märklig upplevelse som fotograferades av tredjestyrman. De svartvita fotografierna blev inte av bästa kvalitet, det var en

enkel kamera och i skymningen. Turbin/Tankern World Splendour var med sina 40350 ton då världens största fartyg. Explosionen var troligen förorsakad av statisk elektricitet, när tankarna rengjordes.

Med ”ökengräs” lasten gick vi sedan den långa resan norrut till Methil, en liten håla inte så långt från Edinburgh i Scotland, där vi lossade till ett lokalt pappersbruk. Balarna lossades med ålderdomliga kranar som drevs av vattentryck, och stuvargubbarna hade inte bråttom, så det tog det tog 5-6 dagar innan vi var tomma.

Under den dryga 2 månader långa resan hade jag erfarit att sjömanslivet inte var mitt bästa yrkesval. Långa vakter blev sysslösa, varannan timme till rors och varannan som utkik. Allt handlade bara om att hålla fartyget i gång. Jag var mer intresserad av att bygga båtar. Följaktligen så lämnade jag M/S Gunda när vi åter kom till Hamburg. För hyran jag kvitterade ut i Hamburg, köpte jag en skivspelare för LP skivor, innan jag tog sedan tåget hem.

Resan hade gett mig många erfarenheter och blev början till många andra resor både i arbetslivet och privat. Jag tror också att sjömanslivet gjorde mig vuxen på riktigt.



*De något suddiga bilderna när T/T World Splendour sjunker.*



*Staffan Jonasson*

Innehavarens namnteckning

Signalement.

Längd: *1.77* Hår: *Svart* Ögon: *Blå*

Särskilda kännetecken: *-*

Färgsinne: *Normalt* Senast vaccinerad: *28/6 1957*

\*) Fotografier må ej här anbringas utan mönstringsförrättares medverkan och stämpling. Konim. Koll. S. B. nr 8. 1955 20.000.

# SJÖFARTSBOK

för

*Jonasson*  
*Staffan Lauritz Olof*

(för- och tillnamn)

svensk medborgare,

födelseår, månad och dag: *1940 maj 1.*

födelseort: \*) *Reus, Helsingborg*

kyrkobokföringsort: \*)

Anmälning 3/12 1961

inskriven vid  
sjömanshuset *Helsingborg*

reg. nr *577*

behörighetsbevis

värnpliktsförhållande: Inskrivn. nr *- -*  
(Reg. nr)

tilldelad *- - - -* eller *- - - -*  
(truppslag\*) (förband\*)

utfärdad den *28/6 1957* i *Helsingborg*



Sjömanshusets ägare

\*) Församling samt stad eller län; \*) Församling samt stad eller län; här införes även förändring i kyrkobokföringsort (Sjömanshuskungörelsen 14 § 3 mom.); \*) i allmänhet fotot; \*) i allmänhet de logställen.

Betr. sjömans skyldigheter vid ombyte av kyrkobokföringsort se sid. 21.

## Staffans sjömansbok.

Tillbaka i Helsingborg fick jag omedelbart jobb som hantlangare på Helsingborgs Varv. Där fick jag värdefulla tekniska erfarenheter och upptäckte att bygga båtar (eller andra maskiner) var mycket roligare än att segla med dem.

Jag har dock fortfarande stort nöje av att som "amatör" nöjessegla med vår segelbåt, så helt har jag inte övergett havet.

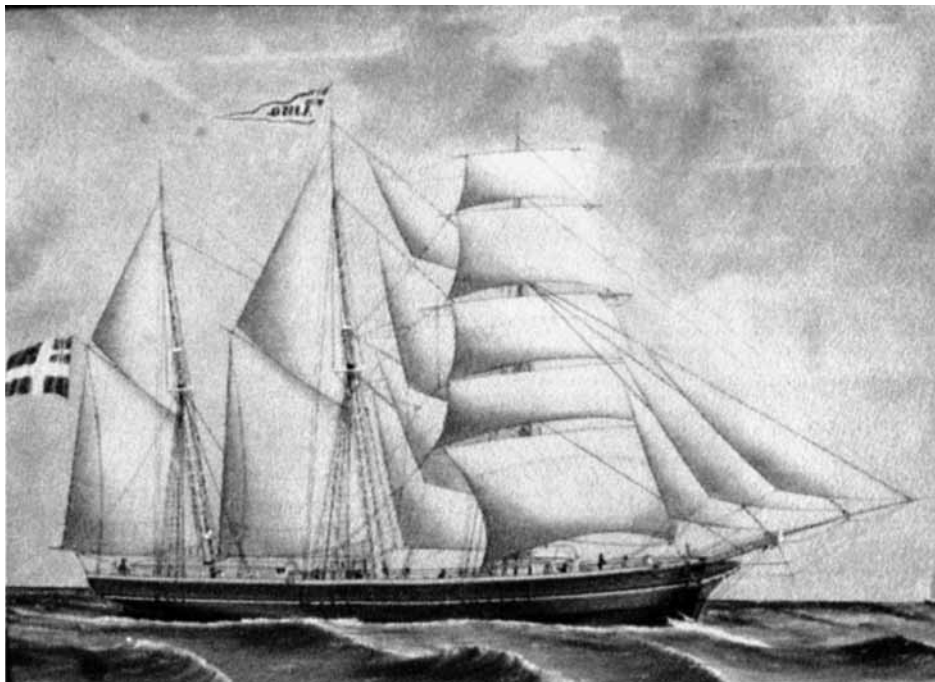
**Staffan Jonasson**



### Fotnot

\*) Som alla sjömän vet så är dyktalber en grupp av tre eller fler pålar nedslagna i sjöbotten. De lär ha fått sitt namn efter den spanske fältherren hertigen av Alba, Duc d'Albe på 1500-talet. Denne tillskrivs att ha uppfunnit denna förtöjningsanordning under det nederländska frihetskriget.

# Partrederier – lyfte Råå-flottan



*Många blivande Rååkaptener har seglat med det ståtliga skonertskeppet Aimo. Fredrik Möller blev hennes befälhavare när hon inköptes till partrederi med säte i Helsingborg.*

**Omslagsbildens ståtliga tremastade skonert, Petrea får symbolisera den bolagsform – Partrederi – som kom att spela en avgörande roll för Råå-flottans framväxt. Redan övergången till kvassar krävde ofta gemensamma investeringar och när det blev dags för fiskeläget Råå att även bli en ”stormakt” för sjöfart blev partrederierna en framgångsrik lösning.**

Flera gånger har ordet ”partrederi” förekommit här i museitidningen. Då och då har någon undrat vad ordet står för, självklart tycker andra - en part, en del, jag köper en aktie och får en utdelning. Å nej så lätt är det inte! Partrederi är en ganska speciell bolagsform som hade sin storhetstid under 1800-talets andra hälft, men som i vårt och flera andra kustsamhällen spelade en stor roll även under de tidiga decennierna av 1900-talet. Nu ska vi försöka reda ut begreppen .

## **En ”enkel” bolagsform**

Partrederi är en bolagsform som bara används för fartyg. Ett partrederi ska registreras vid fartygsregistret hos Sjöfartsverket. Det finns många likheter med ett handelsbolag, men är en egen bolagsform.

Jag gör ett försök att komprimera några av de regler som gäller för partrederier eftersom de kom att betyda så mycket för tillväxten och etableringen av Råå som ett välmående fiske- och sjöfartssamhälle.

Det ska finnas en huvudredare, han/

hon väljs av medlemmarna och kan vara såväl juridisk som fysisk person. En huvudredare ska kunna företräda hela verksamheten och föra alla medlemmars talan. Medlemmarna bestämmer gemensamt hur många parter som rederiet ska fördelas på, och detta i sin tur beror på vilken summa som ska satsas. Sedan antecknar sig medlemmar för det antal parter som han eller hon är villiga att investera i. Varje medlem ansvarar i förhållande till sina andelar. Om en vinst kan delas ut fördelas den i proportion till antalet parter. Fartygets befälhavare, ofta ägare till flera parter, ska förstås ha sin lön plus lön till besättning, och en summa för omkostnader, utöver sin eventuella vist. Bolagsformen har likheter med handelsbolag men det finns skillnader.

Du som vill veta mera detaljerat vad som gäller för Partrederier, gör som jag, googla och sök på nätet. Här finns mycken kunskap att hämta. Har du Sjöhistorisk årsbok 1954 i din ägo kan du läsa vad historikern Sven Gerentz skriver om Partrederier.

Vi återgår till vad som gällde för våra skepp och sjömän här på Råå.

### **En chans för duktiga sjömän**

Redan under 1800-talets första hälft, efter de många förödande krigsåren som dominerat stora delar av Europa började intresset för fraktfart växa. För vårt samhälles del hade åren med pest och ryssbrand satt sina spår men för cirka tvåhundra år sedan tog utvecklingen fart. Handel på länderna kring Östersjö och upp mot Norrlands-kusten-trävaror - ökade och slupar och jakter började synas i Råå-åns utlopp, som då fungerade som tilläggsplats.

Något etablerat båtbyggeri fanns inte före 1820-talet, man byggde på Råå Sand. Jan Davidsson skrev i sin bok om vårt Fiske-läge att *"där hade man byggt jakter så länge man kunde minnas"*. 1825 etablerade Sven Holm sitt båtbyggeri i Raus och

byggde "större fiskebåtar".

De jakter och slupar som hade Råå som hemort hade oftast mer än en ägare. Om de var utvecklade partrederier är svårt att bedöma men de kunde ägas av bröder, av en familj eller av ett par kompanjoner. Materialet, virke, segelduk, beslag osv, var den stora utgiften medan arbetskostnaden kunde hållas nere genom eget arbete och genom byte av tjänster.

För ambitiösa sjömän skulle partrederiets utveckling betyda mycket. Havet var den givna arbetsplatsen för många unga pojkar i vårt samhälle på 1800-talet och i början av 1900-talet, och vägen till framgång var krävande. Först ett par år som kock- och hjälppojke på fäders eller släktingars båtar, fiskebåtar och mindre segelfartyg och sedan, i femton, sexton års ålder var det dags att mönstra på som jungman. Det gällde att nyttja åren väl, att försöka få segla med allt större fartyg på allt mera avlägsna hamnar. Och spara!



*Fredrik Möller i sin skrud som Kungen av Råå*

Spara varje möjlig avlöning för att visa att man dög och för att ha ett eget startkapital.

Navigationsskolan i Malmö lockade och med en styrmansexamen hade man möjlighet till avancerad tjänst och med ett sjökaptensbrev i fickan låg världen öppen och befäl på eget fartyg var ingen omöjlig dröm. Bara man kunde ordna, ”värva” ett lämpligt antal personer, med ett litet, eller stort kapital, som ville vara med i ett partrederi. Man letade ofta intressenter i familjen, i släkten i sitt nära kontaktnät. De unga män som visat prov på arbetsamhet och spariver lyckades ofta.

### **Partrederiernas gyllene tider**

Lite till många, men mest till få. Så kan man något populistiskt uttrycka idén med att bilda partrederi för inköp av fartyg. Bolagsformen hade sin blomstringstid från mitten av 1800-talet och fram till åren

efter första världskriget, och då talar vi främst om segelfartyg. Råwalls rederier, som jag återkommer till, fanns som partrederi till cirka 1950 och visst finns bolagsformen fortfarande även om Aktiebolag dominerar.

Ett partrederi kunde bestå av ganska få andelar, fördelade på tre till fem personer – då talar vi främst om de små sluparna eller möjligen jakterna. När vi kommer till Råås storhetstid som sjömakt och de praktfulla tre- och fyrmastarna ska tillföras vår flotta kan det handla om ett par hundra parter fördelade på 75 – 100 personer.

Från 1830-talet blir bolagsformen – partrederi – mera formaliserad., men den gyllene tiden för rederierna kom med industrialismens definitiva genombrott under århundradets andra hälft. Varor, varor, varor skulle transporteras över världsha-



*Olof Bengtsson hade seglat med Aimo under Fredrik Möllers befäl, men från 1908 var det hans vackra Regina som gällde. 37 delägare ingick i partrederiet, kaptenen själv som störste ägare.*

ven. Det talades om "vetetraden" till Australien, "kaffetraden" till Brasilien, trävaror från norra Skandinavien, malmtransporter, sten inte att förglömma, nu skulle städernas träbyggnader ersättas med stenhus, gator stensättas...

Mängder av varor efterfrågades och transporter till havs var den självklara lösningen. Hamnar byggdes ut – även Råå fick sin hamn och fartygen slapp ankra upp i åns utlopp.

Initiativ till partrederi kunde dels komma från någon som nu tyckte att det var dags med "egen" båt att föra befäl på, det kunde också komma från tidigare etablerade partrederier

som hade behov av ytterligare tonnage . Vi tar exemplet med välkända skonertskeppet Aimo. Hennes däck har trampats av flera blivande Rååkaptener. 1873 såldes hon till Helsingborg och redare J C Hultén, ett välkänt namn för gamla Råå-bor. Inte mindre känd är Aimos kapten Fredrik Möller, Kungen av Råå. Gustav Magnusson och Jöns Magnusson följde som befälhavare och 1891 blev Sven Petter Jonasson på Råå både huvudredare och befälhavare.

Aimo delades bara på tio parter vid sista köptillfället, hälften till Sven Petter Jonasson, segelsömmaren Axel Theodor Wennerström ägde tre tiondelar, de två resterande delades mellan Reinhold Olsson, Råå och O.E. Tengwall Helsingborg.



*20 år med Regina utan problem, sådant blir man belönad för av sitt försäkringsbolag.*

### **Jonas Olsson, Sven Assar, Lars Nilsson...**

Vid förra sekelskiftet dominerade sjöfärrarna vårt samhälle. 44 sjökaptener, 80 skeppar. 25 styrmän och 164 sjömän fanns registrerade, inte underligt att 45 fartyg hade Råå som hemmahamn.

Många seglade för partrederier med hemort Helsingborg, J. C. Hultén var huvudredare för flera båtar där Rååkaptener förde befäl, Witt & Co, ett annat välkänt partrederi, kunde räkna med "de stora kaptenerna" som befäl och partägare. I väntan på det stora och betydelsefulla partrederiet Råwalls var flera segelfartyg av varierande storlek i Rååbors ägo. Kaptener som Lars Theodor Nilsson, Sven Assarsson, Jonas Olsson, "Spanske Jonas" och andra tog själva initiativ och byggde upp partre-

derier för ett eller flera fartyg.

Jonas Olsson blev skeppare på sin svärfars skepp redan före mitten av 1800-talet, han tog sin sjökaptensexamen på navigations-skolan i Malmö och fick snart befäl på skonerten Neptun, med Hulthén som huvudredare. Jonas var arbetsam och sparsam, inte sällan avundad av andra, som inte orkat hålla hans tempo, därav hans tillnamn, han var ”lite spansk” lite ”fin”. Hans två söner Nils Olof och John följde i faderns fotspår, om Nils Olof kan du läsa i artikeln om Råå Gubbalag. Man kan kort säga – Spanske Jonas var lyckosam. Han placerade sitt sparkapital väl och bildade partrederi med Sven Petter Jonasson och senare även med sin svärson Anders Theodor Jonasson, dottern Augustas make.

Sven Assarsson gjorde en liknande karriär, liksom Lars Theodor Nilsson och flera av våra skeppare och kaptenerna. Partrederi var en strålande ”uppfinning” för en ambitiös och flitig skeppare och sjökapter. Oftast kunde man placera parterna hos familj och släkt, i förteckningar över tingade parter finner man olika näringsidkare, inte bara folk med sjöanknytning. Även lantbrukare i närområdet kunde teckna sig, ofta var de då släkt eller ingick i familjen.

### **Olof Bengtssons Regina**

Regina blev kulmen på Olof Bengtsson långa karriär som sjöman, guldgrävare och väl etablerad sjökaptent. 1899 hade han återvänt till Råå efter åren på äventyrlig fot. Han blev skeppare i jakten Blenda, som han köpt med hjälp av sparade pengar och några investerares hjälp. Han seglade med ytterligare ett par fartyg och 1907 tog han initiativ till ett partrederi och beställde ett nybygge. Året efter kunde han hämta Regina, en tremastad skonare i Svendborg. Regina förde han i 20 år innan han gick i land för gott.

Förteckningen över Reginas delägare finns sparad, jag finner den i boken Skepp och Sjömän. Det är intressant läsning. 37 delägare till 77 parter, Olof Bengtsson var själv störste ägaren med 10 parter, sjökaptent Per Reinhold, Olofs svärfar och huvudredare hade 8. Bland de många som hade två eller färre parter hittar vi kända Råånamn såväl släkt till kaptenen och hans hustru som yrkesbröder, sjökapten och skeppare. Två kvinnliga partägare finns med i förteckningen. Regina kostade vid leverans 38 534.52!

Första årets räkenskaper visade att stämman kunde dela ut 41 kr per oförsäkrad och 25.15 per försäkrad andel/part. Kaptenens kaplage var 517,30, fraktintäckterna uppgick till 1 350.45 kr. Kapten Bengtsson var en ordningens man och hans bokföring är för år visar på en god start för Regina, men krigsåret 1914 föll intäkten markant, året efter blev det bättre och åren under och efter kriget när efterfrågan på tonnage växte ökade också såväl intäkt som vinst.

1926, efter Per Reinholds död blev Olof Bengtsson själv huvudredare med Olof Andersson som befälhavare för Regina. 1932 såldes hon, efter att väl tjänat sina partägare i drygt tjugo år.

### **Råwalls rederier**

Olof Bengtssons partrederi var uppbyggt kring en båt, men Råå hade flera större rederier och störst var förstas Råwalls.

Adolf Reinhold Andersson, var sjökaptent som bytte såväl efternamn (1909) som yrkesroll. Alltid sjökaptent förstas men också lotsförman, bogserare och skeppsredare. 1904 köpte han in sig som medredare i en lätt åldrad skuta, Adolphine tillsammans med sin farbror Janne Andersson, som blev huvudredare och befälhavare. Jan Davidsson skrev 1977: *“Så började en märklig bana som redare och troligen har den ingen motsvarighet i vårt*

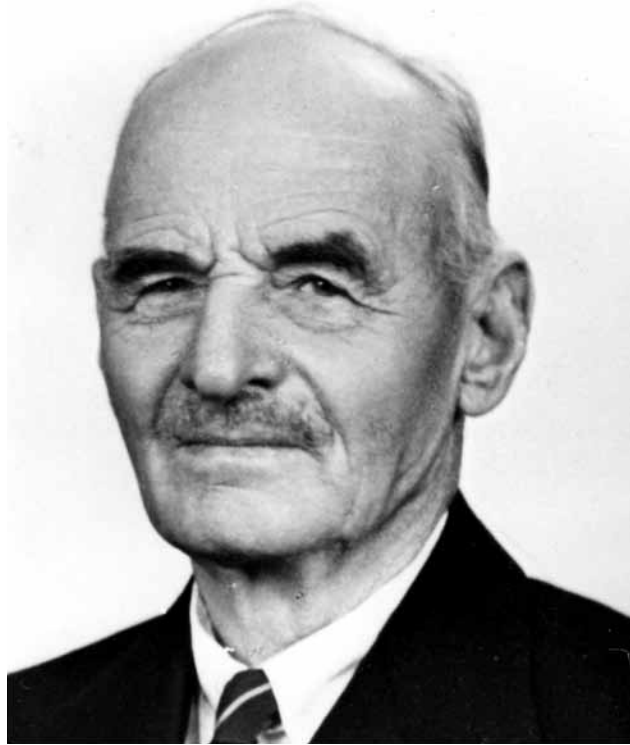


land". Bedömningen får stå för Jan Davidsson men han med sin kunskapsbredd hade troligen rätt.

Det finns mycket att läsa om denne samhällets framgångsman, i till exempel Skepp och Sjömän, Det gamla Fiskeläget, i Curt Perssons artikelsamling och så vidare. Låt mig bara slå fast att han var en otroligt initiativrik och engagerad man. Han var känd för att styra med fast hand, att köra sina båtar hårt, ställa stora krav på såväl befäl som manskap och att inte investera i nymodigheter i onödan. Sammanlagt 26 skutor med varierande tonnage ingick i hans imperium av partrederier, han var också direktör för två ångbåtsbolag, Urania och Italia och han hade åtskilliga förtroende uppdrag i samhället. Hans roll för Evangeliska Fosterlands Stiftelsen och Missionshuset kan inte överskattas, men det är en annan historia.

Många namnkunniga fartyg har seglat under Råwallrederiernas flagg. Jag har valt ut tre av dem, på helt eget bevåg. Tana och Petrea var ganska givna och Zenitha valde jag för den omtalade kaptens, Ferdinand Bengtsson, skull.

Zenitha var en tremastad skonert, byggd 1916 i Marstal. Redan året efter blev hon beskjuden av en tysk u-båt ute på Atlanten, besättningen räddades och fartyget, då vid namn Elisabeth, bärgades. 1924 köpte ett partrederi på Råå henne. 21 delägare delade på 65 andelar, A. R Råwall blev huvudredare med 3 andelar, största delägaren var den färgstarke och väl ihågkomne sjökaptenen Ferdinand Bengtsson. Han ägde 34 andelar. Välkänd är också den senare befälhavaren Henning Bruce. Zenitha blev påseglad och sjönk 1947, bärgades,

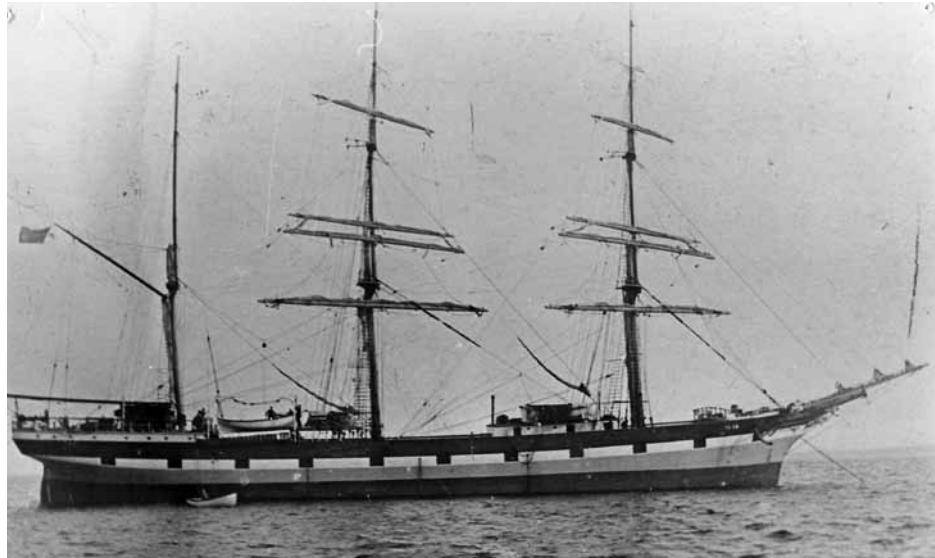


*Adolf Reinhold Andersson, Råwall efter 1909, Råås verkliga storredare.*

såldes och strandade slutligen 1959.

Tana, det kanske mest omtalade fartyget i Rååflottan, var byggd 1878 i Dundee. Hon var byggd av järn, en tremastad bark om 932 bruttoton. Överlägset störst av alla Rååskepp. 1914 köptes hon in av ett partrederi på Råå med 65 delägare om 168 parter. Hon fick "en av de stora kaptenerna" Jacob Andersson som befälhavare och han köpte in sig med 24 parter, Huvudredare var Olof Reinhold Olsson 8/165.

Några år senare 1924 blev A. R Råwall huvudredare och befälhavare blev Frans Olsson som köpt in 9 andelar för angivna 2 250:- Men stoltheten över detta ståtliga skepp blev inte långvarig, i december samma år blev hon påseglad i Kattegatt av ångrålarern IBIS från Göteborg. Tana sjönk inom 5 minuter och sju man omkom, flera unga Rååpojkar.



*Flera av Råås mest namnkunniga segelfartyg hade A R Råwall som sin huvudredare under de nästan 60 år som rederiets flagg vajade stolt på Råå-flottans skepp. Här Tana.*

Petrea slutligen, hon som är tidningens omslagsbåt, är en verklig Råå-produkt. Byggt på Råå på Holms/Gustavssons varv, som då låg där senare Timmerprodukter och dansbanan tagit plats. Hon var och förblev den största skutan som byggts på Råå – undantaget m/f Marieholm byggd 1919. Beställare var sjökaptan Janne Pettersson. Hon var en tremastad skonert och omsorgsfullt byggd och utrustad. Drevare hämtades från Helsingborg till exempel. Kapten själv ägde 9 av 100 parter, resterande 27 partägare där flertalet hade hemort Råå, delade på de återstående 91.

Det var kända namn på listan, många sjökapten och skeppare men än flera andra näringsidkare, förteckningen vittnar om flera byggmästare, bagaremästare, målaremästare, toffelmakare... och så fröken Hallberg och fru Malmgren.

I slutet av 1916 såldes Petrea till partrederi i Halmstad men 1920 var det dags för Råå igen. Nu med A.R Råwall som huvudredare. Den högkonjunktur som många Rååfartyg upplevde under kriget, hade klingat av och Petra, som denna gång hade 75 delägare och 180 parter, var inte

den lysande affär som man haft anledning att tro. 1930 såldes hon från Råå men hade ett fortsatt långt liv.

### **Petreas återuppståndelse**

Likt en fågel Fenix, som steg ur askan, har en ny Petrea skådat havet. Jag googlade ”partrederi Råwall” och visst fick jag träff. Mest förundrad blev jag när jag såg Petrea och ett rederinamn som jag tyckte mig ha hört förut. STOC...

Och där är hon, döpt 2004 efter den gamla Rååsegelaren, och hela Petreas historia står att läsa på hemsidan. Varför nu detta? Allt har sin förklaring. Mannen bakom nya Petrea och ett nytt partrederi är Bo Andersson, en av vårt museums mest hängivna medlemmar, med gedigna Råårötter. Och när jag letar vidare hittar jag så väl Marcia som Regina i rederiets förteckning.

Slutsats – partrederier med rååprägel kan aldrig vara fel!

**Stina Norling**

**Foto Museets bildarkiv**

**Omslagsbild Sigvard Windfors**

# De glömda orden

**Förfota, stoppa, maska upp... ord, som dagens unga knappast förstår innebörden av, var för många av oss äldre Rååbor välkända begrepp i vår ungdom. Orden står för sysslor, vilka långt in på 1900-talet en "duktig" husmor förväntades behärska, men som också kunde innebära arbetstillfällen för många kvinnor på Råå.**

Första gången jag hörde uttrycket **"förfota"**, det är inte så länge sedan, var det Iris Pråme som berättade att hon under krigen skickades iväg till "tant Nelly" på Långgatan för att lämna in sin fars strumpor till "förfotning". Det var alltid bråttom, Iris får låg inkallad, som det hette, och kom hem på permission med strumpor som slitits hårt i de sträva kängorna.

Nelly Björk, de många sjökaptenernas syster, hade sin verksamhet på Långgatan 3, vi visade bild på huset och Nelly i förra höstens Museitidning. Hennes verksamhet omfattade även försäljning av tyger och garner men det hon är mest känd för av "eftervärlden" är hennes förmåga att förlänga livet på stickade plagg.

**Stopp, stoppa** – vad är nu det? När det var dags att läsa Astrid Lindgrens Madicken för vår dotter, 80-talist, dök ordet stopp upp i texten. Madickens nya skolkompis hade en stopp på strumpan, det var inte ett ord med innebörd för en fem-sex-åring. Det blev att plocka fram den gamla **"stoppsvampen"** och demonstrera hur strumpor fick lagas både en och två gånger när vi, 30- och 40-talister växte upp. Ja, givetvis gällde det än mer för tidigare generationer.

Apropå strumpor – förfotade och stoppade – minns ni tiden då vi lämnade strumpor till **"uppmaskning"**? Har ni försökt förklara denna funktion för era moderna döttrar?

När nylonstrumporna gjorde sitt segeråg bland unga stiliga Råådamer, som gärna gick ut och dansade på lördagskvällen,

uppstod behov av en ny "tjänst". Då blev det kö på måndagen hos "Anitas" (Rååvägen 36) när alla skulle lämna in sina klenoder för "uppmaskning". Det förfärande utropet *"där gick en maska"*, är idag en obegriplig kommentar, men var igår beskrivningen av en mindre katastrof. Nylonstrumpor var en investering och inget man lätt kastade bort.

## Ändringssömmerska

En yrkestitel som försvunnit även om funktionen finns kvar är **ändringssömmerska**. I dag talar vi bara om sömmerska, en efterfrågad tjänst för att få hjälp med byx- och kjoluppläggning av nyköpta kläder. Sömmerska och ändringssömmerska var inte samma sak, som jag minns det. Den förra skulle behärska konsten att skära till tyget för olika modeller och kunna sy moderna, eleganta plagg. Dit gick man främst med nyinköpta tyger. Sömmerska för damerna, skräddare för herrarna. Vem minns inte skräddarmäster Widtfeldt på Långgatan, "han" som återfinns på Museet.

Ändringssömmerskan fick sprätta upp och lägga ut, ta in, kanske sy om... hon kunde också vara en **hemsömmerska**, alltså inte ha egen lokal utan komma hem till familjer för ett par dagars arbete och då förlänga kjolar till växande flickor eller lägga upp storebrors byxor så att nästa syskon kunde använda plagget ett tag till. Det fanns utrymme för en varierad yrkeskår, från finsömmerskan till den händiga men oftast självlärda, som hade en chans

till försörjning.

Ransonerings gällde inte endast på mat och tobaksvaror under och strax efter kriget utan även för inköp av textil. Man var tvungen att vårda och förvalta sina klädesplagg. För de flesta var det också en ekonomisk fråga.

Kostnaden för den här typen av arbeten var inte så hög, det mesta var svartarbete, vem funderade på något annat vid den tiden, medan inköp av nytt material var en rejäl och konkret kostnad.

Sigrid Pettersson på Långgatan var en av flera sykunniga kvinnor som för en låg kostnad kunde anlitas för enklare sömnadsarbete. Till exempel lappade och lagade hon arbetskläder och hon ”**vände kragar och manschetter**”. En herrskjorta var inte förbrukad för att en sida av kragen blivit slitna, det fanns ju en sida till. ”Tant Sigrid” var typisk för sin tid, hemmadotter som tagit hand om föräldrarna och inte gift sig eller fått någon egentlig utbildning. Men sömnadsarbetet gav en liten inkomst ännu under 1940- och 50-talen, kanske in på början av 60-talet.

### **Kostym med flera liv**

**Vända kostym?** Vadå vända? Var du ung på 1940-talet kunde du få ärva din fars eller annan vuxen familjemedlems kostym. Den kunde ”vändas”, den slitna utsidan blev insida och den kunde förvandlas till dräkt, kjolar eller konfirmationskostym till sonen. Det fick vara bra tyger inte de billiga ”krigstidskostymerna”, eller än värre 30-talets ”amerikanska”.

Min lite äldre syster fick en fin dräkt när hon skulle börja på Flickläroverket i slutet av fyrtiotalet. Det var fortfarande tyransonering och varje nyinköp fick övervägas noga men en duktig sömmerska sprätte upp sömmarna på fars gråa, svagt kritsteckrandiga gamla kostym och klippte till. Ett byxben (vi talar om 1940-talets

herrmode) räckte till kjolen, hur hon fick ihop jackan vet jag inte, men resultatet var utmärkt. Jag tyckte att min syster var väldigt stilig och var nog lite avundsjuk.

Nu måste jag få sticka mellan med en ICKE-Råå historia, den om ”gamle kungen”.

Gustaf VI Adolf var känd för sin ovilja att lägga ut pengar på onödiga saker, till det hörde kläder men inte antikt kinesiskt porslin eller modern svensk formgivning. När han en gång på tidigt 1960-talet besökte hovskräddare Götrich i Stockholm, medfördes en någon åldrad kostym i utsökt engelsk ull. Kungen ville att herr Götrich skulle ”vända kostymen” så att den något slitna utsidan blev insida. – Tyvärr Ers Majestät, vi vände den kostymen för sex år sedan, kunde skräddarmäster beklagande konstatera efter en titt i kundboken.

### **Repa upp – sticka nytt!**

Hur många gånger kan man återanvända garn? Jag vet inte, i mitt hem var det ingen vidare fart på stickorna, men jag hade klasskamrater vars mödrar kunde förvandla slitna herrpullovar till fina nya tröjor till döttrar och söner. Man **repade** helt enkelt upp det gamla plagget, hemstickat förstås, spände garnet mellan två motvända stolsryggar efter att man hade blött det och hoppades på att garnet skulle bli mindre krulligt när det var torrt. Perfekt blev det kanske inte, men det dög. Och så blev det förstås **restgarn**! Ofta fanns det en hel påsa med små nystan i hem med flitigt stickande damer. Hur man än räknade blev det ett halv eller kvarts nysta över när plagget var klart. Lite sparades för framtida lagningar och förlängningar, resten kunde alltid bli en mer eller mindre färgglad barntröjan. Detta var ett arbete för flitiga hemmafruar om man nu inte anlidade stickerskor, som Nelly Björk. Något för



*Erik Björck var bland mycket annat kårchef för Sjöscouterna på Råå. Här guidar han drottning Louise och kung Gustaf VI Adolf på Ivölägret 1959. Kan kungens klassiska kostym männe vara den som hovskräddare Götrich redan hade "vänt" en gång?*

*Foto: Familjen Björck*

dagens "hushållsnära tjänster", kanske?

Slitna tröjor, håll på armbågar och trasiga manschetter kunde ersättas eller så fick man en lapp på armbågen. Kommer ni ihåg när man började sätta på skinnlappar? Det blev fint och ansågs modernt på 1950- och 60-talet. Idag är det en trendig modedetalj!

### **Eggavända, böda, lappa och laga**

Ordet "eggavända" förbryllade mig när jag var barn. Underlakan kunde genomgå denna procedur. Ägg? Vända ägg? Vad talade tanterna om?

Underlakan slets ganska hårt, framför allt det nedre mittpartiet där rumpan vilade och när tyget glesna kunde det lätt gå sönder i tvätten. Lakanets ytterkanter klarade sig bättre, alltså revs lakanet mitt itu

och "eggen" alltså tygets stadkanter lades så att de överlappade varandra och delarna syddes samman. De slitna partierna blev ytterkanter vilka putsades och fällades. Lakanet blev smalare men fungerade bra i barnens sängar tills det var dags att nå nästa stadium, mattor eller putstrasor. I dag hoppar vi över mellanleden och i bästa fall river vi till putstrasor innan "restsoporna" får sitt.

**Böda garn** har vi talat om många gånger i Museitidningen. Det var typiskt kvinnogöra i de flesta fiskarfamiljerna. Då handlade om garn som skulle bödas mellan sätningarna. Men ordet böda användes också för att laga kläder. Att "lappa och laga" fick man till och med lära sig i skolslöjden fram till mitten av förra seklet, ja stoppa strumpor också förstås. Ett



*En förfotad strumpa (kanske svårt att se på bild) men de rejäla stopparna är uppenbara, liksom stoppsvampen av trä, i korgen med restgarner. Foto Johnny Bengtsson*

plagg som det gått **"hål"** på försågs med en "lapp" som skulle sys på så osynligt som möjligt. Det var en konst! Vad heter substantivet till böda? En böt?

Var man ordentlig – och det var alla på den tiden – så sparades även mindre tygbitar för att användas vid behov. Det hände ju att personer växte på så väl längd som bredd och då kanske en linning öppnades upp och en tygkil fälldes in lite elegant. Eller så ville man kanske **"låta slå"** nya knappar.

**"Klädda knappar"**, har varit populärt i perioder. 1930-talets mode förskrev många, små klädda knappar på finklämningen. Man lämnade in sin beställning och det tyg som skulle användas till knappslagaren i sta'n. Något som krävde enkel utrustning och ofta ingick i knapp-

affärens tjänster, men det kunde också vara ett hemarbete för kvinnor som behövde en extra inkomst.

**Lappsäck & knapplåda** fanns nog i de flesta hem, inte kastade man sådant som kunde användas. Och ingen vettig människa kastade ens slitna kläder eller andra textilier. Trasmattor eller "lasar" var ofta slutstationen. Hann man inte själv, eller kunde man inte själv väl hantera sax, nål, stickor och tråd så fanns det alltid någon som vill tjäna en slant på att **förfota, stoppa, maska upp, vända, sy om, repa upp, sticka om, böda, lappa...**

Tala om Tjänstsamhälle, det fanns inte minst bland Råås händiga och arbetsamma kvinnor långt in på förra århundradet.

**Stina Norling**

---

### **Efter årsmötet 2012 ser Råå Museiförenings styrelse ut så här:**

Marianne Wittgren, ordförande  
Gunilla Kittel, sekreterare  
Ingrid Högberg, medlemsregister  
Göran Liljeqvist  
Birgitta Rosenbäck  
Lars Wallentin

Hans-Ingvar Green, vice ordförande  
Bengt Magnemark, kassör  
Rolf Jonasson  
Hans-Olof Ohlsson  
Inga-Lena Stelzer

# INFO-SIDAN

**Öppettider hösten 2012 – våren 2013**

**Höstlovskul** onsdagen den 31 oktober kl 15.00 –17.00

**Julskyltningssöndagen** 25 november bjuder vi in till Öppet Hus - en ny tradition, som startade 2010 och som redan blivit mäkta populär. Inträdet är fritt för alla, du kan köpa kaffe och bullar, här finns fiskdamm för barnen och stor chans att fynda klappar och pynt till julen på vår populära Loppmarknad. Öppet mellan 13.00 och 18.00

**Onsdagarna 28 nov. och 5 dec** mellan 17.00 och 19.00 öppet med julförsäljning. Fri entré. Vi bjuder på glögg.

**Annandag jul** är den traditionella dagen för "hemvändarna" och alla andra. Här brukar många Råå-bor samlas, och gamla vänner mötas, medlemmar och ännu inte medlemmar i vår Museiförening. Vi visar den klassiska Råå-filmen och bjuder alla på glögg och pepparkakor. Öppet 13.00 till 16.00. Filmen visas kl 14.00. Kom gärna i god tid. Ordinarie entré för icke-medlemmar.

**Onsdagar** f o m 9 januari 2013 är museet öppet 17.00 – 19.00

**Sportlovskul** blir det på museet onsdagen 20 februari. Vi har öppet 11.00 – 15.00.

**Årsavgift/Medlemsavgift** 150:–

**Entréavgift** från och med 1 januari 2013 blir 50:– för vuxna, för studerande med CSN-kort 40:–  
Fri entré för barn och ungdom upp till 18 år.  
Skolklasser från Helsingborgs kommun har specialavtal.

**Guidade grupper** – öppet hela året efter tidsbeställning.

Guidningen beställs hos Siv Olsson 042-26 26 88 eller [info@raamuseum.se](mailto:info@raamuseum.se)

Skolklasser – öppet hela året efter tidsbeställning.  
Guidning beställs hos Mona Green 042-20 43 44 eller [m.g.@green-hydro.se](mailto:m.g.@green-hydro.se)  
alt [info@raamuseum.se](mailto:info@raamuseum.se)  
Du kan inte betala med kort.

**Råå Museum för fiske och sjöfart**

Hamnplan/Museiplan, 252 70 Råå

Tel 042-26 11 31

Bankgiro 5601-4681

E-post [info@raamuseum.se](mailto:info@raamuseum.se) Web [www.raamuseum.se](http://www.raamuseum.se)



---

# MUSEITIDNINGEN

---

**Redaktör:** Stina Norling, Mellangatan 2, 25270 Råå. Tel 042-26 03 56.

**Redigering:** Cal Åström. **Redaktionsråd:** Museets idégrupp.

---

## Dags för Höstmöte

i Raus Församlingsgård, ingång från Kielergatan 25

## Tisdagen den 30 oktober kl 19.00

Entré inklusive lätt och god förtäring 40:–

Marianne Wittgren rapporterar om årets säsong och så blir det underhållning!

Betydligt utökad och förändrad kommer nu det av hela  
Rå med spänning motsedda andra uppförandet av  
Den verkliga Rå-revyn

# Rå-revyn

Nr 2 eller

*“Som man ropar i skogen . . .”*  
i 6 avdelningar och 23 tablåer enligt följande program:

Låter härligt, eller hur? På 1930-talet uppfördes en "Rå-revy" med det namnet i det då relativt nybyggda Församlingshuset. Allhelgonakyrkan och Raus Församlingsgård blev det efter om- och tillbyggnad 1959. Vi kan utlova en kväll utöver det vanliga en kväll i glädjens och skrattets tecken. Den skönsjungande trion, Heléne Roos, Marie Nanor och Magnus Wittgren kommer garanterat att fixa en härlig stämning med visor hämtade från såväl gamla Råårevyer som Bertil "Frisse" Nilssons musikal *På båda sidor ån*. En stunds allsång kommer att lyfta taket ytterligare.