



MUSEITIDNINGEN

Medlemsblad för Råå museiförening

ÅRSMÖTE

Kallelse till årsmöte i Raus Församlingsgård
Tisdagen den 23 mars 1999, kl. 19.00
(Ingång från Kielergatan)

PROGRAM

Årsmötesförhandlingar
Servering av kaffe och goda kakor, pris kr 25:-
Helsingborgs Hamn: P-O Jansson berättar



*Hamndirektör Per-Olof Jansson berättar om utvecklingen i hamnen under 90-talet.
Foto Ann-Catrin Elland.*

Årskrönika

Verksamhetsberättelse för Råå Museiförening 1998



Peter Larsson och Tor Ekstrand arbetar med styrhytten. Foto Bengt Andersson.

Årsmötet avhölls den 31 mars 1998 i Raus församlingsgård, där ett 70-tal medlemmar var närvarande. Föreningens ordförande hälsade välkommen och årsmötet ansågs behörigen utlyst. Dagordningen fastställdes och till ordförande valdes Sven Wittgren att leda årsmötesförhandlingarna samt Göran Berling till sekreterare. Till justeringsman och tillika rösträknare valdes Börje Fureby och Krister Kronvall. Föreningens ordförande, Ragnar Thornberg, lämnade en redogörelse för verksamheten under 1997, varvid han främst uppehöll sig vid den goda besöksfrekvensen, en god medlemsutveckling, gynnsamt ekonomiskt utfall, årets utställningar och pågående arbeten och förnyelse av samlings- och utställningar. Det betonades också särskilt att byggnadskommittén nu har upphört med sin verksamhet. Ver-

samhet, kassa och revisionsberättelse genomgicks varefter årsmötet beviljade styrelsen ansvarsfrihet för 1997. Inga motioner förelåg och valberedningens förslag föredrogs och godkändes av årsmötet.

Efter kaffestund och lottdragning berättade vår entusiastiske medlem, Nils "Nisse" Pålsson om minnen och äventyr från 30-talets Råå. "Nisse" genomförde programmet på sitt personliga, enkla och trevliga sätt till åhörarnas glädje och förtjusning. Årsmötet avslutades genom att föreningens ordförande tackade alla närvarande.

Årsmötet valde Ragnar Thornberg till ordförande för en period av två år, i enlighet med de nya stadgarna. Övriga styrelsen konstituerade sig enligt följande: Vice ordf. Sigvard Windfors; sekreterare Barbro Kronvall; kassör Torsten Stureson; sty-

relseledamöter Bengt Rådbrink, Eva Olsson, Siv Olsson, Lennart Åström och Marianne Wittgren; suppleanter Michael Backe och Jan-Arthur Delin; adj. arkivarie Eric Björck; adj. segelfartyg samt materialförvaltare Örjan Kronvall.

Styrelsen har genomfört 7 st protokollförda möten under verksamhetsåret, alla föregångna av AU-möte. Antal medlemmar vid årsskiftet var 960, varav 777 ständiga medlemmar samt 183 årsbetalande.

Besöksfrekvensen

Som tidigare nämnts har intresset för vårt museum varit stort och gruppbesöken fortsätter att öka. Det har visat sig att vårt öppethållande under jul och nyårshelgen har varit en lyckad satsning. Denna trevliga aktivitet skall vi värna om och göra till en trevlig tradition för både bosatta och helgfirande medlemmar och övriga besökare.

Hedersmedlemmar

Inga hedersmedlemmar har utsetts under det gångna verksamhetsåret.

Donationer

Nyttillkommen till "Enskilda donatorers fond" är Sven Thores minnesfond. Dessutom har ett stort antal gåvor och donationer tillfallit föreningen under verksamhetsåret. Ett stort tack till alla.

Utställningar

Säsongutställningarna med Gustav Rudberg, minnesutställningen om bortgångne, trogne medlemmen Janne Frisk samt Kvinnogruppens traditionella utställning har alla bidragit till stor uppmärksamhet och bra besöksfrekvens.

Aktiviteter

Museet har erbjudit guidade visningar, museets dag och arkivdagen, vilket har bidragit till att museet har haft utåtriktade aktiviteter, vilka har varit välbesökta.

IT-gruppen

Detta är museets egen datagrupp, som framlades kommer att benämnas IT-gruppen. Denna grupp är under uppbyggnad med eldsjälens Bengt Persson som sammankal-

lande. Bengts stora intresse för vår IT verksamhet framkom verkligen under hans presentation av höstmötesprogrammet "Vi datoriserar museet". Övriga medlemmar i IT-gruppen är Barbro Kronvall, Eva Olsson, Siv Olsson, Åsa Rausing-Roos, Sigvard Windfors, Marianne Wittgren och Lennart "Cal" Åström. IT-gruppen kommer att deltaga i diverse utbildningar och konferenser med målsättning att få ett samarbete med arkiv, bibliotek och andra museer i Skåne. Detta känns bra, vårt museum är med i tiden.

Höstmötet

Höstmötet avhölls den 22 oktober med rapporter och informationer om museets vår- och sommaraktivitet. Bengt Persson visade och förklarade våra nya möjligheter med datatekniken. I övrigt ett gemytligt och trevligt höstmöte med god samvaro för våra medlemmar.

Studieresa

Årets studieresa hade som mål Esbjerg med sitt otroligt intressanta marin och fiskerimuseum, vilket gav oss många intressanta uppslag som vi kan omarbete och förverkliga i vårt eget museum. Denna resa har som så många gånger stärkt medlemmarna i deras övertygelse att vi vill jobba tillsammans för Råå Museum.

Årsavslutning

Året avslutades med julbord och stämningfulla julsånger. Ordförande tackade för ännu ett innehållsrikt år med många stora arbetsinsatser för vårt museum. Dessutom uttryckte han sin beundran för all denna energi som finns samlad i jobbargänget och styrelsen.

**För Råå Museum -
Vi gör det tillsammans**

Väl mött på årsmötet!
Ragnar Thornberg, ordf.

Årsredovisning

BALANSRÄKNING PER DEN 31/12

År 1998

År 1997

T I L L G Å N G A R

Omsättningstillgångar

Kassa	750:20	2.651:-
Postgiro	0	0
Bankmedel, Föreningskonto	227.815:09	293.624:43
Diverse fordringar	3.500:-	0
Varulager	<u>0</u>	<u>5.010:-</u>
	232.065:29	301.285:43

Donationsmedel

Ruben Rausing's legat	274.586:-	268.312:50
Donatorers fond	50.558:49	50.295:87
Enskilda donatorers fond	372.080:63	369.797:69
Curt Perssons fond	<u>3.367:51</u>	<u>3.306:72</u>
	700.592:63	691.712:78

Anläggningstillgångar

Fastigheten	3.733.544:-	3.733.544:-
Larm- och åskledaranläggning	70.000:-	70.000:-
Avskrivning på larm- och åskledaranl	-28.000:-	-14.000:-
Datoranläggning	40.000:-	0
Avskrivning på datoranläggning	<u>-13.333:-</u>	<u>0</u>
	3.802.211:-	3.789.544:-

SUMMA TILLGÅNGAR

4.734.868:90 4.782.542:21

S K U L D E R O C H E G E T K A P I T A L

Kortfristiga skulder

Leverantörskulder	12.732:-	6.482:-
-------------------	----------	---------

Eget kapital

Ingående behållning	4.776.060:21	4.573.836:45
Årets underskott resp. överskott	<u>- 53.923:31</u>	<u>+ 202.223:76</u>
	4.722.136:90	4.776.060:21

SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL

4.734.869:90 4.782.542:21

RESULTATRÄKNING tiden 1/1-31/12	<u>År 1998</u>	<u>År 1997</u>
INTÄKTER		
Medlemsavgifter	11.900:-	11.350:-
Entréavgifter	86.595:-	98.697:-
Försäljning av böcker, kort, m.m.	36.798:-	25.374:-
Försäljning av Råå-videofilmer	10.860:-	14.118:-
Projektbidrag "Medlemsbevis"	3.500:-	6.500:-
Projektbidrag "Datorisering arkiv"	7.825:-	7.150:-
Projektbidrag "Projekt tillbyggn"	0	141.800:-
Donationer "Gad Rausing"	0	62.200:-
Donationer "Råå Båtförsäkr.bolag"	0	25.720:-
Sven Thores minnesfond	10.125:-	0
Övriga intäkter	2.832:-	8.017:-
SUMMA INTÄKTER	170.435:-	400.926:-
KOSTNADER		
Inköp/renovering av museiföremål	2.880:-	220:-
Aktivitetskostnader inom museet	13.225:30	17.656:-
-"- utom museet	12.305:-	7.840:-
Inköp av böcker, kort, m.m.	29.519:-	14.855:84
Inköp och ljudläggning. videoband	4.948:-	12.643:-
	62.877:30	53.214:84
Administrationskostnader		
Kontorsmat., porto, telefon m.m.	14.782:50	9.505:50
Föreningsmöten och medlemstidn.	17.063:-	15.060:-
Representation	6.042:50	4.215:-
Marknadsföring och inform.mtrl	14.690:-	0
Datorkostnad	5.105:-	0
	57.683:-	28.780:50
Driftskostnader för fastigheten		
Tomtarrende	7.632:-	7.560:-
Energi, vatten och avlopp	39.268:-	29.002:-
Alarmkostnad	26.066:-	20.321:-
Försäkringspremier	14.950:-	10.199:-
Underhåll, kompl av inredning	29.946:50	98.145:50
	117.862:50	165.227:50
SUMMA KOSTNADER	238.422:80	247.222:84
RESULTAT FÖRE AVSKRIVNINGAR OCH FINANSIELLA INTÄKTER	-67.987:80	+153.703:16
Värdeminskningar		
Värdeminskning larm/åskledar/dator	-27.333:-	-7000:-
RESULTAT EFTER VÄRDEMINSKNINGAR MEN FÖRE FINANSIELLA INTÄKTER	-95.320:80	+146.703:16
Finansiella intäkter		
Ränteintäkter	41.397:49	55.520:60
ÅRETS UNDERSKOTT RESP. ÖVERSKOTT	-53.923:31	+202.223:76

Enskilda donatorers fond

Specifikation över ursprungligen donerade belopp

Eric Björcks fond	1983-84	14.000:-
Elsa och Frans Gustafssons fond	1986	5.000:-
Elsa och Curt Holms fond	1983	5.000:-
Sonja och John Holms fond	1983-89	18.105:-
Jonassons Rederiers fond	1943	1.500:-
Berit och Stig Nilssons fond	1983	5.000:-
Harry Palmkvists fond	1986	50.000:-
Harry Perborns fond	1980-91	36.650:-
Betty Rambergs fond	1984-86	55.000:-
Raus Sparbanks "1901-1965 fond"	1964-65	5.000:-
Ruben Rausings fond	1981	200.000:-
Ryssbrandens minnesfond	1988	5.400:-
Råå Sjöförsäkring för effekters fond	1965	1.000:-
Barbro och John Silfwergårds fond	1983-87-94	10.000:-
Folke Sörenssons fond	1982	50.000:-
Elva Thores minnesfond	1991	10.000:-
Nils-Henry Wikströms minnesfond	1982	25.025:-
Langstens Slip och Båtbyggeri, c/o Sven Backe	1992	10.000:-
Knut och Ebba Assarssons fond	1992	5.000:-
Alice Madsens fond	1993	10.000:-
John Anderssons minnesfond	1993	3.545:-
Bengt Anderssons minnesfond	1993	8.800:-
Georg Ålhagens minnesfond	1994	4.450:-
Sven Backes minnesfond	1995	64.192:-
Gad Rausings fond	1997	62.200:-
Råå Båtförsäkringsbolags fond	1997	25.000:-
Sven Thores minnesfond	1998	10.125:-

Rååfilmen nu med ljud

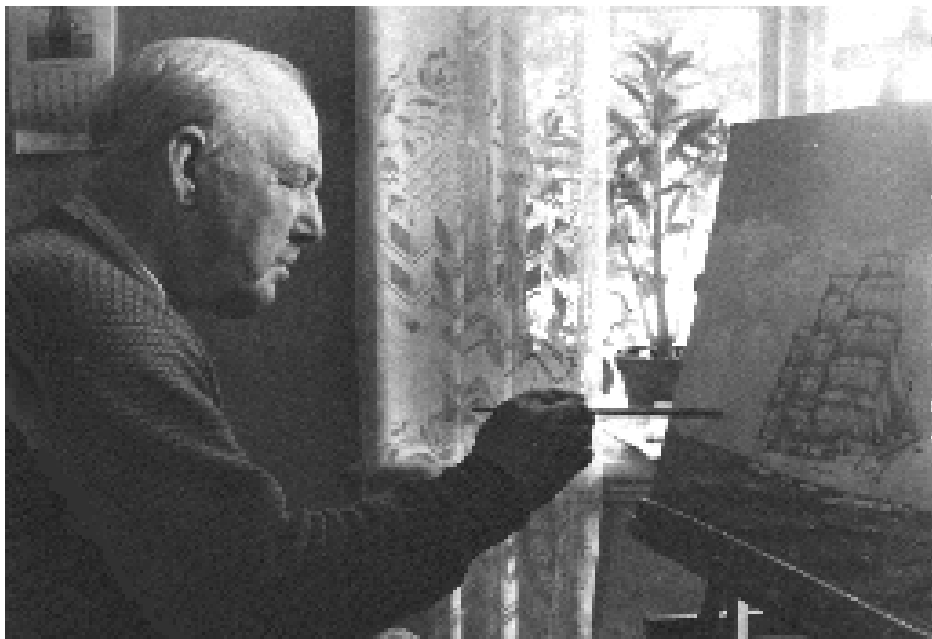
Av ekonomiska skäl gjordes Rååfilmen utan ljud. Harry Perborn berättade till bilderna vid varje visning, något som många "gamla" rååbor säkert minns. I arkivet fanns ett ljudband, framsynt gjort av Curt Persson, från en av dessa filmvisningar. Ljudet har nu överfört till videobandet vilket innebär att filmen kan upplevas på samma sätt som när Harry Perborn på sitt oefterhärmliga sätt hade sina visningar. För senare generationer har kompletteringen med ljud naturligtvis gett filmen ett helt nytt och stort värde.

Videon finns att beställa från museet för 300:- plus porto. De som redan har videon utan ljud kan byta ut denna för 100:-.

Bengt Persson



Anders Peter Persson - fiskare och konstnär



”Jag är född den 11 december 1866 på Råå. Min far hette Per Olsson, han var född den 3 september i Borgeby på Malmö slätt i Malmöhus län men flyttade till Råå vid nitton års ålder och blev fiskedräng hos fiskaren Jonas Nilsson. Min mor hette Petronella Nilsson, född den 23 september 1841, hennes far var skepparen Nils Jonasson och hennes mor var Bengta Nilsson på Råå.”

Så här inleds intervjun som skeppsredaren Adolf Reinhold Råwall hade med Anders Peter Persson, min farfar, i april 1936. Han kunde också sagt det som hans syster Anna Persson, sömmerskan i Fiskaregatan 4, 1944 berättade i en intervju för Rut Liedgren, Nordiska Museet om deras föräldrar och barndomshemmet på Fiskaregatan: *”Mor, Petronella, hon va född här i stugan, och bodde här hos sina morföräldrar, fiskaren Nils Svensson och Pernilla Pålsdotter. Han byggde huset när han gifte sig.”*

Av detta och annat arkivmaterial får vi veta att han levde av och på havet. Liksom generationerna före honom. Så långt till-

baka som till anfadern Gustaf Kruses dotter Kierstina och hennes man Nils Nilsson i början av 1700-talet. Och i intervjun med Råwall berättar han vidare om sitt yrke: *”När min far gifte sig var han egen fiskare. Vi var flera syskon. Min äldste bror hette Nils Olof och var född den 6 januari 1864. Vi hade flera båtar tillsammans bla. fiskekvassarna ”Seth” och ”Kattegatt” med vilka vi bedrev fiske i Kattegatt och Östersjön. ”Seth” sålde vi till Kivik år 1924. Efter det vi köpt fiskebåten ”Sonja” fiskade vi endast i Öresund i huvudsak sill, torsk och ål. Ålen fiskade vi i ryssjor som vi hade en stor mängd av. Sedan de stora ålbottengarnen kom till minskade*

ålfångsten i ryssjorna. Vi fiskade även rödspättor och skrubbor under de tider dessa fiskesorter gick till i Öresund.”

Med andra ord drev han och hans bror ett företag med stora investeringar i båtar och redskap. Säkert fullt jämförbart med dagens investeringar i trålare och redskap.

Arbetet på sjön har i alla tider varit farofyllt. Hur det var vid sekelskiftet kan vi bara ana oss till genom bla hans egen berättelse om en dramatisk händelse mellan Anholt och Grenå på natten mellan den 5 och 6 april 1913: *”De var snöstorm och 10 gr kallt. När vi träckt våra krokor seglade vi mot Grenå. Då siktade vi en skonert som låg halvkantrad med fören under vattenytan. Vi lyckades att få fast en wire om deras ankarspel. Det var en besvärlig*

bogsering och vi hade en svag motor på endast 18 hästkrafter och en kraftig kuling. Efter 14 timmar var vi vid Grenå kl 12 på natten. Då tilltog stormen från norr. Men vi hade tur och lyckades att få in skonaren i Grenå hamn.”

Tur, visst hade de tur. Men utan stor yrkeskunskap, djärvhet och driftighet hade man aldrig klarat av det hårda liv som fiskaryrket var. Och komforten i form av värme, kojer, mat, belysning var naturligtvis minimala. För att inte tal om navigationsinstrumenten.

Kommunikationen med hemmet var brev eller vykort. Det var mest det praktiska som avhandlades som här på ett vykort hem till hustrun *Fru Carolina Persson Pålstorps ängar 2. Anholt söndag. Vi har*



Anders Peter och Carolina i finsoffan på övre våningen, i finrummet.



En bild hämtad från en smalfilm som sonen Hugo tog i juli 1933. Och visst finns leklusten kvar!

träckt ett sättet vi hade 750 kilo men priset har gått ner. Vi har krockat ute vi kunde inte dra idag för det är hård storm. Låt Artur re de andra 2 hundra som är hemma. Många hälsningar Peter.

Det kunde också vara besked om att ordna saker och ting: *"köp saltkar när det är torgdag gör klar barkegrytan. Hälsafaster Pilla".*

Segrarna skriver historien. Det är dem det berättas om. Är det därför som det i huvudsak är männens historia som finns nedtecknad? För vem var Carolina? Hon var liten, till synes tillbakadragen. Jag undrade ofta varför hon inte alltid satt med bordet när vi åt. Hon hade snälla ögon, karisma och en mjuk auktoritet. Hon kom från en fiskarefamilj och visste spelets regler. Hon hade ansvaret för allt i hemmet från uppfostran av barnen till att böda garn. Och att hålla oron borta när kvassarna var till sjöss och inte alltid kom hem som planerat. Hon hade nära till skrattet. Hon sjöng vackert och lär ha spelat något instrument som ung. Ena dottern Rut spelade cittra och yngsta sonen Hugo fiol. Musikläraren hette Schwab.

Deras andliga hemvist var i Frälsningsarmén. Inte som soldater men jag minns att Stridsropet ofta låg framme och när frälsningssoldater kom och spelade ute på

stenoren. Att sticka på en söndag gick inte för sig. Min kusin Gunnell stickade på en söndag. Hennes morfar kallade sockorna för hennes syndaregister. Det var på den tiden alla på Råå som hade flaggstång flaggade på halv stång på Långfredagen.

Han var framgångsrik i sin näring och kunde köpa mark söder om hamnen. Här byggde han sitt hus på det som senare kom att få adressen Ostindiegatan 10. Och hit flyttade familjen 1903. Det var en märklig tomt - den var smal, 10 m, men sträckte sig från vattentornet

ända ner till stranden. Alltså ca 500 meter lång! Här anlade han en vacker trädgård med bäcken som farlig lekplats för oss barnbarn och en näckrosdamm som man "måste" bära vatten till! Och det är här ifrån som vi barnbarn har våra minnen och bilder av våra far- och morföräldrar. Han



Den unga familjen. Barnen är Rut som bosatte sig på Limhamn, Ida som gifte sig med rååbon och sjökaptenen Peter Olsson samt Artur, hammmästaren på Råå.



En stolt morfar och farfar visar på en båt han byggt på backen vid Ostindiegatan 10.

verkade inte se på oss som barn utan som små människor. En bild vi har gemensamt är att han alltid ville berätta något, visa och lära oss något. Dela med sej.

En av kusinerna tex. kan fortfarande alla namnen på de päron- och äppelsorter som han hade uppe mot Esket! Brordottersonen Olle Braun har samma bild. När han var springpåg i "Föreningen" såg han till att ha sista budet till Carolina och Peter. För han måste gå med upp på loftet där han hade sin verkstad och se på det som var på gång. En modell eller skulptur. Och med sig skulle han ha något. Ett äpple, på vintern kanske ett stekt, som ofta fanns i ugnen.

Och så var det för oss alla. Att vara på loftet var som att vara i en annan värld. Avskild från andra människor. Som i en lokal för stillhet fast full av spänning. I en doft blandad av barkade nät, linolja, oljefärg och hyvelspån. I vrårna låg spännande och främmande föremål för fiske och sjön. Här var en lugn och förtätad stämning. Och så vid hyvelbänken framför det lilla fönstret, som släppte in sparsamt med ljus och som

förtärkte den förtätade stämningen , där satt han. "Ock ock ä de du som kommer..."

Säj den där doften, finns den kvar någonstans ännu? Annat än i minnet hos oss barnbarn. Och så hos nästkusinen Olle Braun och Harry Monroe förstås!

Det var alltid spännande att vara med honom. Han kunde skapa stämning. I trädgården en kväll minns jag han sa: "Lyss så tyst det är!" En annan gång när han i mörkret visade på "gasen över Köpenhamn", berättade han att dit upp seglade vi, min bror Olof och jag, och levererade fisken vi fångat nere vid Anholt. Och där köpte jag krinolinerna till Carolina.

Han och min far visade mig en kväll var Karlavagnen och Polstjärnan var. Och hur han till sjöss haft hjälp av den stjärnbilden. Det är sånt som sätter fantasin i rörelse hos en "liten människa".

Anders Peter tyckte om att vara sysselsatt, göra något med händerna, göra något nytt, tänja på gränserna. Och jag undrar om han inte lekte! Han byggde i alla fall kuttrar och segelbåtar. Både till sina söner och oss barnbarn. Och han lärde oss segla med

dem i hamnen. Undrar vad de andra "gubbarna" tänkte.

Och en docka i trä täljde han till dottrarna. Och när min mor kom med små träfåglar, köpta på NK, tyckta han de var fina. Men "sånna" kunde man ju göra själv. Jag har dem än. Var NK-fåglarna är vet jag inte.

Även större ting tillverkades. För på backen upp mot Esket byggde han båtar. Som regel med hjälp av Artur, äldste sonen, timmerman och hamnmästare på Råå. Några fick namn efter de kvinnliga barnbarnen; "Ingrid, Karin och Gunnel". En modern motorbåt för utombordsmotor byggdes till sonen Hugo i Stockholm som skickades i väg med järnväg. Även skepp var han med om att bygga. Så här berättar sonen Artur i en bandad intervju 1950: "1887 var det en mycket sträng isvinter. Då åkte far ner till Löddeköpinge och var med och byggde en skuta på isen. Den hette Esbjörn."

Vad han än skulle göra var han ivrig. Skulle de resa till någon av barnen var han först iväg till stationen. Sen kom Carolina - i tid och med ett småleende på läpparna!

1931 reste de till Stockholm. Jag har förstått att det varen stor upplevelse att få besöka de stora museerna och konstutställningarna. Millesgården gjorde ett starkt intryck. Kanske var det här som inspirationen kom att också arbeta med skulpturer i trä och lera? För han var inte bara en händig mångsysslare. Han var konstnär. Ja han kallades ofta för tusenkonstnären.

För sin och familjens försörjning var han fiskare, men intresset för färg, form och konstnärliga intressena

fanns tidigt. Så här berättar han i ett radioprogram med Olle Forsén den 22 okt. 1938:

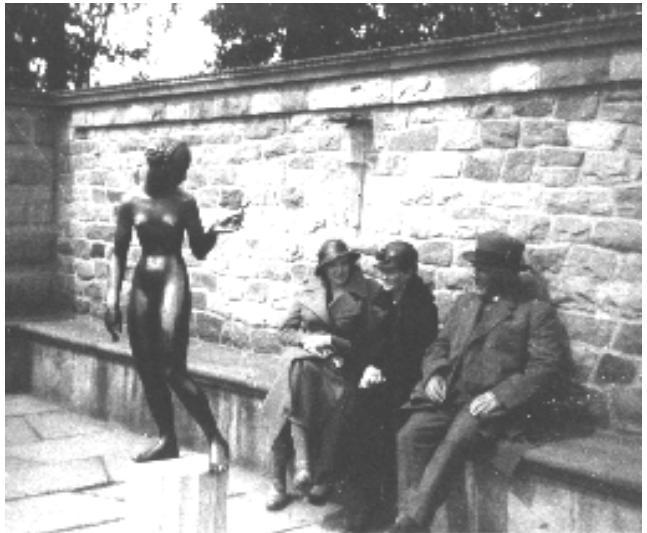
"Olle Forsén: *Säj mej är det länge som ni hållit på med det här arbetet med sniderier och modellsnickeri och var har ni lärt er den här konsten?*"

Anders Peter: *Ungefär 1923 när jag slutade på sjön med storfiske. Och jag har lärt mej själv. De har kommit litt om litt.*

Olle Forsén: *Och vad var det som gjorde att ni blev intresserad för sådant arbete?*

Anders Peter: *"Det har jag alltid vatt från det ja va liten pys. Å så va det ett stort nöje att få följa med far och se på de många fartygen som låg här ute i sundet när di låg för storm och oväder. Det var alltid mycke å se me vackra gallionsfigurer på alla utländska fartyg."*

Två år tidigare, 1936, var han en av de tolv rååbor som bildade Råå Museum. Här fick han utlopp för sin kreativitet och skaparglädje. Det vittnar en artikel i Helsingborgs Dagblad om: "Nära nog allt vad vi frågade om så innehöll svaret: "Det är Anders Peter Persson".



I början av 30-talet besökte Carolina och Anders Peter sonen och sonhustrun Lotten i Stockholm. Museer och konstutställningar var stora inspirationskällor.



1946 besökte prins Wilhelm Råå och på stenoren filmades ett modellbygge - kanske det sista.

Och han titulerades intendent.

Ett av de framträdande verken på museet är smugglarsnipan. Det var den radioprogrammet handlade om och som lockade prins Wilhelm att filma honom 1946 när han byggde en fartygsmodell. Men så fort prinsen gått tog Anders Petter på sjön!

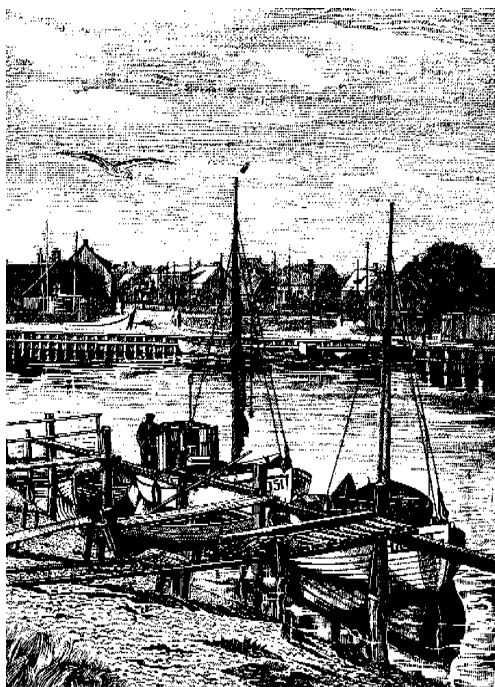
Kanske är det just den modellen av briggen *Gerda* som nu hänger i en lokal i Gävle. Fast han hann med många och mycket annat. Vid en inventering jag gjort om alla hans verk har jag funnit över etthundra olika verk; tavlor, modeller, skulpturer i trä och lera, skrin, möbler, fodral till golvur osv.. Och de finns spridda från olika museer, samlingslokaler, offentliga platser till privata hem. Och här har vi nog förklaringen till, som Harry Monroe en gång sa, han var en av de få fiskare som under kriget inte var nere i hamnen för att få arbete. Enligt artikeln i HD hade han många beställningar!

Han ville prova på nya uttrycksformer. Sonen Hugo fick utbildning till tecknare, illustratör och litograf. Far och son diskuterade ofta tekniker, nya material, form och gestaltning. Flera motiv utförde de båda två. Far som

oljemålning, sonen som teckning eller som i ett fall en grafisk sten.

Auktoriteten har flera ansikten. Anders Peter var utan tvekan auktoritär. Något vi barnbarn upplevde som något naturligt. Hur han var och uppfattades av sina barn och andra vuxna vet jag naturligtvis inte. Men av personer som är äldre än jag och träffat honom får jag bilden att han var bestämd och rak i sin uppfattning. En ledare, naturligt formad av livet till sjöss som inte gav mycket utrymme till kompromisser och demokratiska val! Han var tydligen också en auktoritet på sitt vis. Av skrivna handlingar kan jag förstå att han var tillfrågad om angelägenheterna rörande bla museet. Ett exempel är utformningen av minnesstenen på Ankarplatsen. Den utformade

lingar kan jag förstå att han var tillfrågad om angelägenheterna rörande bla museet. Ett exempel är utformningen av minnesstenen på Ankarplatsen. Den utformade



Många äldre rååborminns denna lottsedel gjord av Hugo. Den hade en strykande åtgång. Men vem minns förstapriset? En oljemålning?

han tillsammans med stenhuggare Nils Ferdinand Hall 1940 på initiativ av skeppsredare A. R. Råwall.

Han var aktiv ända in i det sista. Under kriget när det var ont om mat och sillen gick till uppe vid Trelleborg tog han initiativ till att bygga om sin fiskebåt Sonja så att man kunde vara tre man för att kunna fiska. Säkert var han också med och byggde! Och alldeles säkert är det att han var med och fiskade! Liksom han under kriget var med ute på sundet om nätterna för att hjälpa flyktingarna från Danmark.

Anders Peter Persson fick bo kvar på Ostindiegatan 10 ända tills sin död 1949. På den mark "över ån" som man sa, och som han beskriver i tidningen Sjöhästen 1944 så här: "Här var en rik blomflora med många sällsynta arter. Backen vid Ostindiegatan kallade vi Klockarebacken.



Av Else Olsson, stenhuggare Halls dotter, har framkommit att de båda konstnärerna hade ett stimulerande samarbete.

På vårarna var den översållad med back-sippor. Där växte kattfot, evighetsblommor och hästblommor".

Och där växte också gullmåra. Och när jag känner den doften, då minns jag både farfar och farmor. Liksom när jag tittar upp mot Polstjärnan. Då är det lätt att förstå José Saramago när han skriver om sin barndom i sitt Nobelpristal:

"—vilken annan stamtavla betyder någonting för mig? Finns det något bättre träd att luta sig emot?"

Artikeln är skriven av barnbarnet Bengt-Hugo. Men utan hjälp av mina kusiner; Hjärdis, Rune, Gunnel, Bertil, Ingvar, Karin, min syster IngCharlotte och nästkusinen Olle hade den blivit både kortare och fattigare. Och inte minst du Harry har varit till stor hjälp.

Bengt Persson

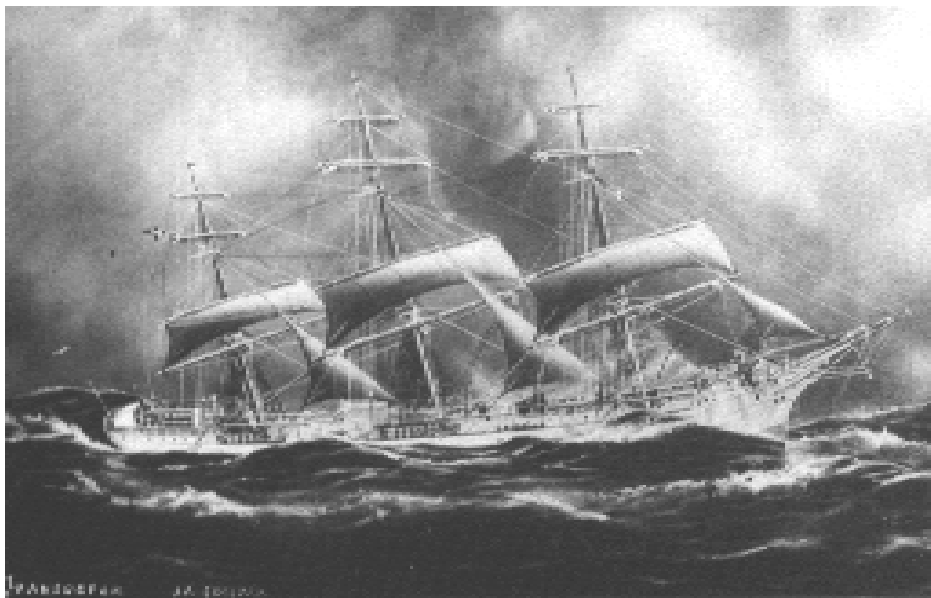


Kvinna på Råå

På Råå museum arbetar en kvinnogrupp med att belysa kvinnorollen ur olika perspektiv.

En skärmutställning, som byggde på dels intervjuer med gamla kvinnliga rååprofiler och dels forskning i gamla skrifter, var gruppens första arbetsuppgift. Senare blev materialet dokumenterat i häftet *Kvinna på Råå*. Häftet kan köpas i samband med årsmötet eller på museet och kostar 70 kronor.

När stormen skakar mast och tåg...



1922 målade A. V. Gregory en magnifik tavla av "Transocean" med alla segel satta. Men den här odaterade tavlan av honom passar bäst i en artikel om havets stormar. Den är säkert också en god illustration till den resa Peter Sörensson gjorde med "Transocean" till Virginia på våren 1920. Hon var extremt svårmanövrerad i hårt väder, och vädrets nyckfulla makter tvingade Sörensson att föra henne genom storm på storm under resan till Staterna.

Det blåser bortåt 20 m/sek i byarna, och Sundet bryter in över revlarna utanför fönstret. I det piskande regnet skymtar en av Scandlines färjor på väg norrut. Snart ska hon vara i linje med det gamla vraket från julstormen 1902. Strax därefter har jag henne i riktning Johannes L som sjönk här utanför några veckor före jul 1979. Man satte ut en prick över vraket. I dag sliter sjöarna i den långa staken, som om havet inte ville veta av några minnesmärken. Skutan som sjönk i julstormen 1902 har sjöarna svept undan alla synliga spår efter sen länge. Man får positionsbestämma vraket med minnet. Förr stack spanten upp några fot över ytan, och smågrabbarna simmade dit ut som mandomsprov när Sundet låg blankt och sommarvarmt. Men det har alltså stormat många gånger sen dess.

"Den mångomtalade julstormen 1902", brukade skepparen Axel Andersson säga, när han beskrev, hur den härjät. "Mångomtalade" - det stående epitetet förde tanken till Itakafararnas skeppsbrott och till stormar som vräkt fartyg mot farliga kuster genom århundradena och krossat dem till vrak: hippos, galärer,

koggar, galeoner, karaveller, fregatter, skonare.....

För männen ombord blev ofta kampen för att rädda fartyget till sist enbart till en kamp för att rädda livet. På den här kuststräckan kunde människor stå på stranden och följa dramat och höra ropen genom dånet från bränningarna, tills ingen ombord

kunde skönjas längre och inte något rop kunde urskiljas. Det fanns många sådana kuster. Jamberbugt uppe på Nordjylland fick sitt namn efter tragedierna där. Minnesstenarna över de sjömännen som drunknat där genom tiderna skulle ha stått tätt.

Två fynd i källaren

I går när stormen rev sjön till fradga över revlarna gick jag ner i källarregionerna och sökte rätt på ett par av min svärfar Peter Sörenssons böcker från navigations-skolan för att se vad de säger om stormar och sjömanskap. Han tog sin sjökaptens-examen sju år efter den mångomtalade julstormen. Det fanns mycket segel i handelsflottan då. Dowlais, som han lät måla en tavla av i England 1911, byggdes visserligen för ånga och står med en hög skorsten i gult och svart, men hon stagades med segel på båda masterna, och "Trans-ocean" som han förde på en resa till Staterna, var en tremastad fullriggare. På tavlan över soffan har hon förstås inte



När han blev färdig sjökaptens i Malmö 1909 gick Peter Sörensson till fotografen Axel Sjöberg och lät ta det här kortet.

mycket av segeln satta för en storm bestämmer alla villkoren och master och rår står som korsen på Golgata mot de jagande molnen. Jag antog alltså att böckerna hade med segelfartyg att göra, och hur man handskas med dem i hårt väder.

Och jag misstog mig inte. Böckerna var till och med mer intressanta än jag hade väntat mig. De innehöll bl a en hel del autentiska stormskildringar, hämtade från ökända vatten. Författarna lämnar sakliga, skrämmande typexempel på vad som är karakteristiskt för oväder i Karibien, i Biscaya, på Nordsjön och på många andra stormiga hav, och i anslutning till det återger de vad kaptenen ombord gjort för iakttagelser och bedömningar och tillgripit för åtgärder. Och det gäller inte bara stormar. Svårbemästrade, farliga strömmar behandlas också på det sättet.

Det är alltså frågan om teoretisk undervisning som kommer den praktiska tillämpningen nära, och därmed blir den naturligtvis både färgrik och spännande mitt i all saktligheten. Det rör sig ju om hur man bemästrar förödande naturkrafter med ganska bräckliga medel.

Den ena boken heter North Atlantic Directory och är författad av Alexander George Findley, en man som kan ståta med att vara Honorary Member of the Societa Geografica Italiana. Första upplagan kom ut ungefär då Lord Nelson föll i slaget vid Trafalgar 1805. Den upplagan, där Findley anges som författare, är daterad 1894. Jag ska återkomma till den.

En världshavens Pohlman

Först ska jag säga några ord om den andra boken. Den heter "Wrinkles" in Practical Navigation. 1894 har den hunnit till sin 9:e upplaga, och det har skett på 13 år. Sic! Så är också författaren S T S Lecky bl a Master Mariner, Commander R.N.R., Fellow of the Royal Astronomical Society, Fellow of the Royal Geographical Society och Associate of the Literary and Philo-

sophical Society. En del av våra dagars läroboksförfattare kan nog inte hävda sin auktoritet inför lärare och elever med ett sådant visitkort.

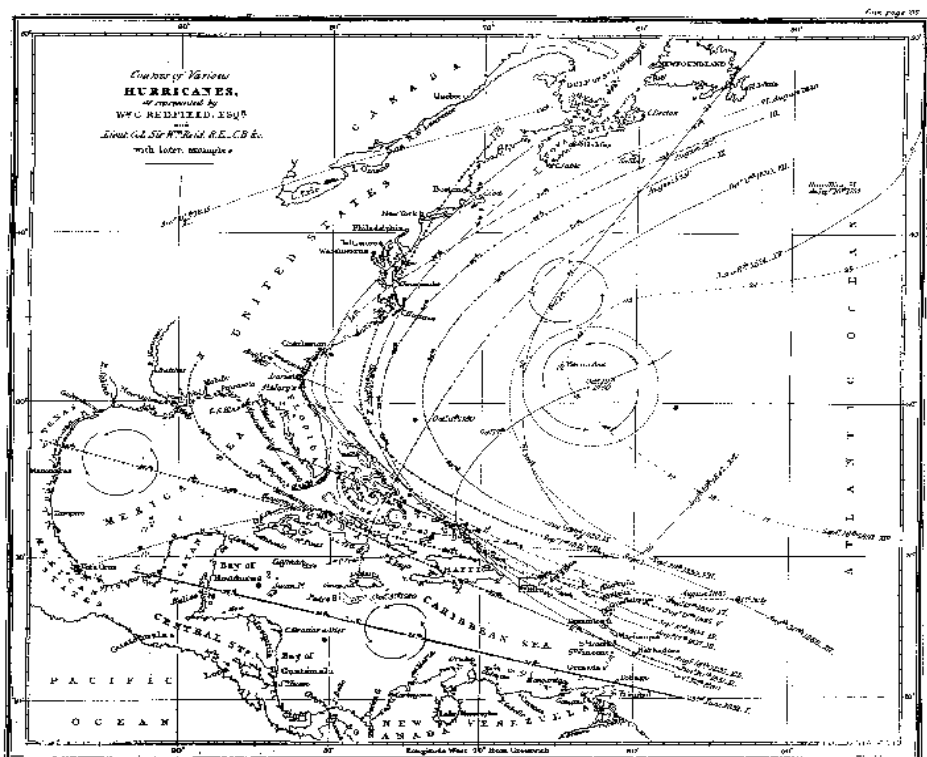
Lecky är inte lika generös som Findley med att referera eller citera sjöbefäl som tagit sina fartyg genom härjande stormar och farliga strömmar, men han har varit med om så mycket själv, att han kan hålla sig till de egna erfarenheterna.

De är inte bara från havet. När han t ex talar om möjligheterna att förutse oväder med hjälp av djurs beteende, demonstrerar han en ovanlig mångsidighet. Alla vet vi hur svalor och myggor betar sig i det sammanhanget. Men Lecky känner till många andra djur, som uppför sig på ett karakteristiskt sätt inför annalkande oväder. Till dem hör grisar. Jag undrar om inte

svärfar tog lärdom av avsnittet, för han drog då och då sina historier om grisar som man haft ombord på långfärderna.

Som exempel på andra vädersiande varelser nämner Lecky också spindlar, myror, blodiglar och bin, och det är när den här befarne sjömannen talar om bina, som han inte kan låta bli att poängtera sin breda erfarenhet från landbacken. I en fotnot skriver han: "Författaren har sexton bikupor i sin trädgård och bör känna till detta." Understrykningen står han själv för.

De mera konventionella metoderna för att förutse vädret behandlar Lecky naturligtvis också med hänvisning till sina livserfarenheter, och därmed inviterar han till nya bedömningar av indikationerna. Han säger t ex att det inte finns något entydigt förhållande mellan storm och lågt



I en av Peter Sörenssons läroböcker från utbildningstiden finns den här kartan över 1800-talets värsta orkanstråk utanför Nord- och Mellanamerikas kuster.

barometerstånd. Det var annars den gängse uppfattningen. De som har en presentbarometer hängande i vardagsrummet kan för övrigt lätt se att lågtryck är liktydigt med storm än i dag - fullständigt reservationslöst.

Om barometerns besked inte överensstämmer med vädret, gäller vädret

Men Lecky vet alltså bättre, och han är angelägen om att övertyga de blivande navigatörerna om sitt bättre vetande. Han vet t ex att nordosten i Engelska kanalen då och då blåser upp fastän lufttrycket är ganska högt. Och i och med det varnar han för att det kan blåsa upp från andra håll på andra platser under sådana lufttrycksbetingelser. Han tar som exempel vad han var med om på en resa från Philadelphia till Liverpool den siste januari 1880. Då blåste det upp till sydlig storm, fastän barometern aldrig föll under 767 mm Hg och dagen förut hade stått så högt som 775 mm med måttlig sydost. Normalt lufttryck är ju 760 mm.

För säkerhets skull ger han eventuella skeptiker en iakttagelse till. Han säger, att många läsare säkert erinrar sig anticyclonen som hängde över Brittiska öarna under flera dagar i januari 1882 och fick vakna iakttagare att undra över det höga barometerståndet på 782 mm. Tiden har gått om texten här. De läsare han vänder sig till i sin samtid, har nog inte förmåga att erinra sig något i dag. Men det betyder mindre. Det intressanta är följande:

Vid den tidpunkt det är frågan om, är han själv på väg hem till England från Staterna. De mätningar han gör ombord då, medan stormen rasar över öarna, visar att det ovanligt höga lufttrycket sträcker sig långt västerut. Men vindförhållandena han har registrerat i loggboken är helt annorlunda än de man upplever hemma på öarna. Visserligen är vinden sydlig, även där hans fartyg befinner sig, men där är det frågan om lätta vindar.

Hans iakttagelser användes sen som ett slags personlig bekräftelse på regeln ”att stormar inte beror så mycket på barometerståndet i sig som på differensen mellan två uppmätta värden på platser som ligger relativt nära varandra.”.

Det måste ha varit intressant för svärfar och hans kurskamrater att ta del av den pedagogiken. Povel Ramel skrev en gång en historiebok som han gav titeln ”Från asar till Vasar, av en som själv var med”. Trovärdigheten föll på orimligheten. Det gör den aldrig hos Lecky. Han gör sin tids orimligheter trovärdiga genom att övertyga om att han själv var med.

Slutkommentaren han ger till iakttagelsen att stora lufttrycksskillnader ger storm är också värd att titta på. Den säger en hel del om de praktiska problem man hade att brottas med för 100 år sedan, även om de teoretiska var lösta. Han tar nämligen upp frågan, hur man får veta om det finns någon skillnad mellan lufttrycket som barometern ombord visar och lufttrycket som råder på andra håll i omgivningen. Och då har han bara att konstatera: ”För sjömannen som inte kan stå i telegrafisk förbindelse med andra platser och göra jämförelser av barometerståndet, är den här kunskapen praktiskt taget värdelös.”

Heder åt gamla stormvarsel

Jag undrade om det var så ovanligt att man hade telegraf ombord, när Lecky skrev och när svärfar läste. Så jag plockade fram Encyclopedia Britannica och blev en aning förvånad. Enligt den hade en del brittiska slagskepp utrustats med Marconis telegrafer 1899 och kunde utbyta meddelanden på upp till 13 mils avstånd. De första åren efter sekelskiftet förbättrade Marconi sin uppfinning, så att den skulle kunna sända över större avstånd och med bättre registreringsförmåga. I en annan artikel i uppslagsverket sägs det att radiotelegrafi till sjöss användes för första gången 1904-05 i kriget mellan ryssar och japaner.

Leckys bok har tryckåret 1904 och det inledande förordet är från 1894. Man kan alltså förutsätta att telegrafin ännu framstår som en mycket ovanlig företeelse till sjöss, när han berör sjömäns möjligheterna att telegrafiskt få uppgifter om lufttrycksförhållandena i grannskapet.

Texten i boken har alltså kommit till i samma skede som det började skymta möjligheter att förutse väder och oväder till havs på basis av lufttrycksskillnader.

Det här förklarar grisarnas plats i Leckys meteorologi. Men han framhåller naturligtvis också hur viktiga de direkta iakttagelserna från bryggan är, när det gäller naturfenomen på himmel och hav. Han redogör då mycket noga för de möjligheter man har att förutse annalkande oväder med ledning av molnens utseende och rörelser. Även i det avsendet är han i en brytningstid. Han skriver: ”På senare år har värdet av molnobservation gradvis fått erkännande bland vetenskapsmännen. För inte så länge sedan ansågs annars den typen av iakttagelser vara mest lämpad för bönder och okunniga sjömän, och man skulle hålla sig till instrumenten. Nu råder lyckligtvis den tingens ordning inte längre, utan moln inkluderas formellt i meteorologisk vetenskap...”

Som exempel pekar han på de karakteristiska cirrus-slöjorna. Där de visar störst täthet, har man riktningen till en väntad cyklon.

Det erfaret sjöfolk fäste sig mest vid var Leckys redogörelse för vågrörelserna. Den visar hur vågorna efter eller i utkanten av en orkan kan röra sig med en våldsamt som inte motsvaras av den rådande vindens styrka.

Förstatliga sjökorten

Han har lånat hela sin egen redogörelse ur *Nautical Magazine* 1871, där den har varit publicerad genom Royal Societys försorg och inte genom Leckys egen, vilket Lecky tycks referera till med en viss tillfreds-

ställelse. Hans förhållande till den aktade tidskriften är förstås inte helt problemfritt. Hans bok har nämligen ett par andra helsidescitater ur *Nautical Magazine* från 1882 och 1884, som gäller en viktig meningsskiljaktighet: Det rör sig om sjökorten. En recensent i tidskriften går till storms mot Leckys bok, då det gäller privatframställda sjökort. Han anser att de inte får den uppskattning de förtjänar. Lecky talar sig nämligen varm för Amiralitetets sjökort.

I den upplaga som svärfar pluggade 1908 går Lecky tillrätta med recensionen och säger: ”Det är inte längesen regeringen tog över telegraflinjerna från de privata företagen till samväldets bästa, och på liknande sätt kan den köpa upp sjökortsföretagen för några tusen pund.”

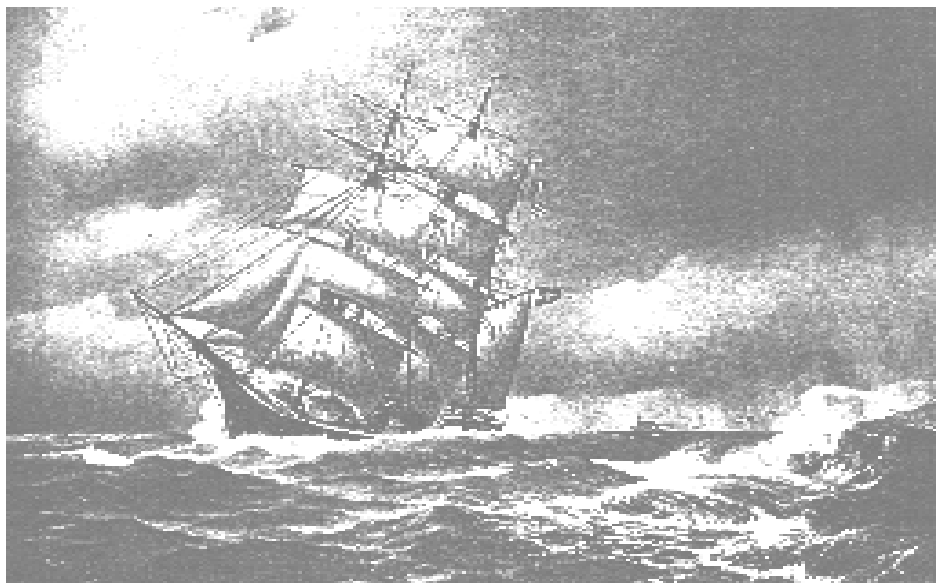
Lecky är ingen vän av att vissa departement lägger under sig privata verksamheter, men han menar att den här karteringen är så ansvarsfull, så omfattande och så kostsam att man måste lita till obegränsade ekonomiska möjligheter. I sammanhanget talar han också om att hans inställning i det här fallet har lett till att en del privata företag försöker boykotta försäljningen av hans bok, men han konstaterar med stor tillförsikt: ”They might just as well try to stop Niagara with a corn broom.”

Så kan man också skriva läroböcker. Det skulle vara uppfriskande om så här färgstarka avsnitt fick passera våra läroböckers niveleringsapparat då och då.

Detta annars om den tidens ofullkomliga sjökort. Han talar också om kompasserna, om hur skylighter som öppnas och järnbeslagna bommar som lyftes intill nakterhuset kan få kompassen att avvika 15 grader och mer utan att någon blir klar över vad som skett. Och han tillägger: ”Är det konstigt att fartyg går förlorade utan att de som seglat dem kan redogöra för saken.”

Stormar från pärm till pärm

Åter till den andra boken jag letade rätt på



Jacob Hägg har med den här oljemålningen från 1916 framställt en dramatisk situation under en storm till sjöss. En bark, som har satt så många segel riggen tål, försöker med snäv marginal gå klar en udde bland brottsjöarna, och till betraktarens glädje ger signalfläggorna otroligt nog redan besked om att det lyckas.

i svärfars sjömanskista. Den är något tunnare och omfattar bara cirka 700 sidor. Titeln är som sagts North Atlantic Directory. Det är alltså en navigationshandbok, och den ger upplysningar om bottenförhållanden, fyrar, farleder, stormar, stadiga vindar och magnetiska avvikelser i farvattnen mellan Gamla och Nya världen norr om ekvatorn.

Jag har redan nämnt att den första upplagan kom ut, när Napoleon ännu stod på höjden av sin makt. Men i den upplaga som kom 1873 sägs det, att det nu inte finns någon likhet med förstaupplagan mer än i fråga om namnet. Jag undrar det, för en del daterade citat av stormbeskrivningar är från 1700-talet.

Och det är sådana och andra liknande gamla avsnitt som gör boken mycket intressant, även för en obefaren. Anledningen till att man inte har städat bort dem under moderniseringen fram till 15:e upplagan 1894 måste vara, att de har kvaliteter som

är svåra att undvara.

Ett sådant avsnitt levandegör ”The Great Hurricane”, som började vid Barbados den 10 oktober 1780. Boken återger ett brev från en dr Blane ombord på Sir Georgee Rodneys flaggskepp Sandwich. De ligger i hamn och har ingen anledning att oroa sig för väder och vind.

Men kvällen kommer med orkanstyrka utan motstycke. Hustaken slits av, husväggarna vältes och så gott som alla människor drivs ut ur sina bostäder. En del hinner inte undan utan begravs under rasmassorna. Andra fångas av stormvindarna och slungas omkring i luften tillsammans med boskap, träd och bråte. Vågorna är så höga, att de raserar fortet och sliter loss kanonerna från plattformarna. Hamnpiren sveps bort och hamnen fördjupas flera famnar. Den fruktansvärda förödelsen pågår från 8 på kvällen till 8 på morgonen och kräver mer än 3 000 liv på den här platsen.

På andra ställen i ”The Great Hurricane’s” väg är förödelsen likartad. Värst drabbas öarna St Vincente, St Lucia, Martinique och Dominica, men även på öarna i orkanens periferi är förödelsen stor. På St Eustatias t ex mister mellan 4000 och 5000 människor livet.

Storm utan varningstecken

Beskrivningar av orkaner från 1800-talets början är många i boken. Precis som i våra dagar, när de kommit att fördes med kvinnonamn, jagar de alla in från OSO över Barbados, Martinique och Guadeloupe först och drar sedan in mot Bahamas, varefter de svänger av mot NO parallellt med USA:s östkust, ibland under skadegörelse i Charleston, New York och Boston.

Exemplen måste ha varit varnings-signaler för svärfar och hans kurskamrater, och om de inte redan kände till faran med att mönstra på segelfartyg, som kunde väntas att gå på Karibien, så fick de den kannedomen genom den här läroboken. Men vid sidan av skräckskildringarna fick de naturligtvis en hel del råd av författaren om hur man agerar ombord om man hamnar i de här stormarna. Ett avsnitt har rubriken ”Examples of vessels passing through the Vortex”. Man får bl a följa fartyget Knickerbocker i augusti 1887 och Veendam i december 1890, när de misshandlas av enormt höga vågor. Men den elev som satt och försökte tänka sig in i livet ombord på ett segelfartyg under sådana betingelser, måste ha frågat sig varför alla författarens exempel är från ångfartyg.

Även stormbyar och tornados presenteras med dramatiska exempel. Boken återger bl a en beskrivning av en kapten Fitz Roy. Han ger först en saklig information och säger: ”En häftig vit stormby (White Squall) är utan tvivel den värsta vind som ett fartyg kan råka ut för näst The hurricane. Den kallas så, därför att den inte åtföljes av något moln eller speciellt tecken

i skyn och därför att den river upp havsytan och sveper skummet med sig som ett vitt skikt.

Stormbyar av det här slaget är vanliga i Västindien men ibland uppträder de i andra delar av världen. De ger sig nästan inte tillkänna över horisonten. Genom att läsa av en bra barometer eller sympiesometer och ofta iaktta själva havsytan, kan man ändå gardera sig mot den vita stormbyn i tid,” säger Fitz Roy.

Sen försöker han levandegöra hur barken Bel Stuart härjades av en vit stormby i klart väder och förhållandevis lugn sjö den 14 november 1878 160 miles utanför Cape Sable.

Klockan 6 på eftermiddagen när alla är på däck, hörs vinden sucka på ett egenartat sätt och skyn blir plötsligt hotande, trots att barometern visar tendens att stiga. Utan någon som helst varning börjar sjön föröver resa sig och tycks möta skyn som samtidigt sänker sig. Ögonblicket efter sveper havet in över skrovet med förödande verkan på master och rigg. Inom några sekunder har barken blivit ett vrak, som kastas kring av de ofantliga sjöarna.

Läroböcker som värdesätter eleverna

Det är som sagts gott om sådana dramatiska inslag i de här två läroböckerna, och hade utrymmet tillåtit det skulle jag ha refererat några till. Men svärfar läste förmodligen inte stormskildringarna med samma intresse som jag. Han var i 25-årsåldern när han studerade böckerna, och har man själv gått en hel del närkamper med naturkrafterna till sjöss, så kan det antagligen bli lite bleksiktigt att läsa om dem i den här formen. För honom hade säkert de praktiska råden ett mycket större intresse. Och de är många och omfattande. För bak böckerna står två författare, som säkert visste att kvaliteten hos ett läromedel av det här slaget till syvende och sist ligger i om kunskaperna kan omsättes i praktisk

CHANCE BROTHERS & Co., Ltd.

MACHINE ENGINEERS.

Near BIRMINGHAM, ENGLAND.

SEARCHLIGHTS

DEPARTMENT OF SHIP'S ENGINEERS OR DYNAMOS.

Manufacturers of Light-house Apparatus, Iron and Steel Towers, Fog Sirens, Morse Signalling Apparatus, Meters and Measuring Lenses for Electric Powerlines, etc.



THE NEW OBSERVATORY, NICHAMOND, SURREY.

"NORIE & WILSON" SEXTANTS & QUADRANTS

The First Sextants and Quadrants ever are made in Stone & Wilson, London, and every one who has used them the opinion that they have been given for so many years.

1/2" and 3/4" Sextants, mounted on Silver or on Steel, with Telescopes, also, fitted to being used, complete. 23 1/2

Three Circle Sextants, mounted on Steel or on Silver, fitted to being used, complete, with Telescope. 23 1/2

TRANSIT INSTRUMENTS, with Sun, Moon, and Star Telescopes, mounted on Tripods, suitable for being used in sea, fitted to being used, complete, with Telescope. 23 1/2

KEYS, TRIANGLE KEYS, AND SUN SHADOWS, mounted on Tripods, suitable for being used in sea, fitted to being used, complete, with Telescope. 23 1/2

THE NEW OBSERVATORY, NICHAMOND, SURREY.

FUNNEL PAINT!

PRESERVED THE IRON.
Medals awarded - Chicago, 1894. Antwerp, 1895. Paris, 1900.

A frequent inquiry among Shipbuilders & Owners, and those connected with the maintenance of Ironwork, is how to prevent Rusting, and how to repair it. The answer is, to use FUNNEL PAINT. This paint is specially prepared to defend the hull, stern, and masts of ships, and is also used on all other ironwork. It is made of the best of materials, and the fact that it is a preservative of iron is proved by the fact that it is a guarantee of its value in the service.



J. W. WEEKS & SON,
INSURERS AND GENERAL MANAGERS,
270, WESTMINSTER RD., and 3, BREATON ST., N. LIVERPOOL.
Telephone Address: "Buckton Liverpool" Telephone: 1140.

THE SAILORS' HOME & RED ENSIGN CLUB,

(Founded 1840 - Enlarged 1860 - Incorporated 1915)
Dock Street and Well Street, LONDON DOCKS, E.

Special Accommodation for Officers and Apprentices, with Messes, Bath, Billiard Room, Library, and Dark Room.

THE HOME is situated on a fine quay walk from the City - Fenchurch Street, and adjacent to the London Dock, and is well equipped with every modern appliance, and every convenience, for the comfort and convenience of its members.

Rates	
Officers Board and Lodgings	2/- per day, 21/- per week
Seaman Board and Lodgings	1/6 "
Ordinary Board and Lodgings	1/3 "

Starting the year 1922 the Home was thoroughly modernised.

MANAGER & SECRETARY, R.N.M.S.,
Director of Lloyd's Register.

Lights and Tides of the World från 1915, en 700 sidor tjock manual, talar inte bara om att Fredrikstaed på Santa Cruz i Västindien är danskt och har två fyror från 1905 på järnställningar med 5 yards avstånd vid inre änden av centrala piren, utan informerar också om att det svenska Rää (lite galet stavat) har en fyr från 1907 ytterst på piren. Och den fyren karakteriseras med upplysningen "Fishing light. White, red and green sectors." och med preciseringen "1 Occ. ev. 5 sec.". Bland all denna information om alla världens små och stora fyror finns också annonser om tidens nyaste avancerade tekniska hjälpmedel för bruk ombord. Här är ett par exempel på dem.

handling.
Och de visste också att denna praktiska handling i första hand var beroende av den enskilde sjömanens personliga egenskaper. Det säger i varje fall de här raderna: "Inga generella regler kan ges till vägledning för hur sjömannen skall kunna försätta sitt fartyg i en position som säkrar det mot att överrumplas, när stormen bryter lös... Under sådana oundvikliga omständigheter måste sjömannen använda sitt bästa omdöme för att motstå det värsta. Efter att ha ägnat teorin vederbörlig uppmärksamhet måste varje erfaren sjöman naturligtvis använda sitt omdöme i alla situationer som kräver dess totala insats."

Det här är verkligen läroböcker, som

vet att värdesätta eleverna. Det är kanske det allra bästa med dem. Och därmed kunde den som läst dem ordentligt, också reda ut stormar på haven ända upp i 72-årsåldern. Det gjorde svärfar. Sista resan gick från Tunis till Hull 1955. Men han hade varit tvungen att överge ett av sina fartyg. Det torpederades i Nordsjön under första världskriget. I böckerna stod ingenting om hur man undviker mänsklig brutalitet. Eller som Harry Martinson säger: *Det finnes skydd mot nästan allt som är mot eld och skador genom storm och köld ja, räkna upp vad slag som tänkas kan. Men det finns inget skydd mot människan.*

Henry Mårtensson

Rausbygden och Råå

Om möllekullen och smitvägar i ett förändringsperspektiv

Många är vi som gläds åt Råå. Charmen i den oregelbundna bebyggelsen med olika hustyper, fasader och tak, kupor och material. Gatunätets historiska vittnesbörd om samhällets framväxt från fiskeplats till förort. Mångfald av hus och människor.

Bevarande av bebyggelse har sedan ett par årtionden fått en mer framskjuten roll. Det har sin grund i att vårt kulturarv upplevs som hotat av förändringskraften i vår samtid, kvaliteten i vår tids kulturuttryck och att det vi skapar idag inte upplevs knyta an till det redan skapade.

Diskussionen om innebörden av vårt kulturarv och däri vad som egentligen är vårt arkitekturarbete är grunden för bevarandet. Vad skall bevaras, fasader eller gatunät, växtlighet, terrängförhållande, helheter eller delar?

I förhållande till detta har inriktning, synsätt, strategier och tekniker på bevarandearbetet ständigt förändrats.

Ansträngningar för att utvidga och stärka bevarandet har genom vårt nya system av lagar med utgångspunkt i Naturresurslagen och därunder den mera kända Plan- och Bygglagen, givit oss bra redskap att hävda bevarandeintressena som en väsentlig och aktiv del i planeringen. Men frågan om vad som skall bevaras för att en rimlig förståelse av kulturarvet skall nås, är långtifrån klargjord. Jag kommer här att ge två exempel på detta.

Exempel 1, möllekullen

För inte så länge sedan var Råå en del av ett sammanhängande landskap med en gemensam kultur. Människorna som efter en lång period av säsongsbetonat fiske kring Rååns mynning, övergick till permanent



Møllan. Foto ur "Raus by" av Birgitta Nestler Witting.

boende, kom med stor säkerhet från bondbyarna i det omgivande landskapet. Byar som Pålstorp, Köpinge och Raus. Byar med tusenåriga anor.

Det är rimligt att antaga att den första bebyggelsen på Råå hade bondby-bebyggelsen som förebild. Man byggde längor och gårdar på Råå ungefär på samma sätt som uppe vid Raus.

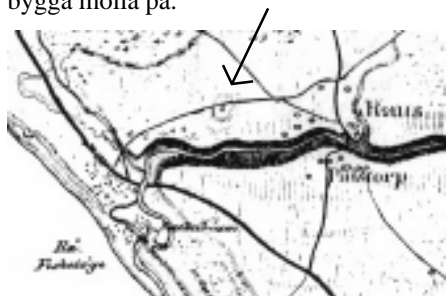
Sedan bebyggelsen väl etablerats, fördades man under flera hundra år från Råå varje söndag upp till Raus, till kyrkan för gudstjänst. Rååns dalgång nyttjades som betesmark och som tillflyktsområde i orostider.

Betraktas området från Raus ner mot kusten och Råå med dessa utgångspunkter, kan vi med ett historiskt perspektiv se att landskapet hade en i huvudsak östvästlig kulturförbindelse.

För ett par år sedan var det fortfarande möjligt att färdas längs Rausvägens gamla sträckning. Den följde terrängens rörelser i dess höjdskillnader, den anslöt till möllebacken på sin väg österut mot Raus kyrka.

Möllebacken var säkert en bra plats för en kort paus under färden till och från gudstjänsten. Det är en bra plats även idag för att studera de förändringar landskapet genomgår.

Möllebacken är en markant höjd i landskapet, markerad på Skånska Rekognosceringskartan från år 1812. En punkt i allas medvetande att orientera sig ifrån och att bygga mölla på.



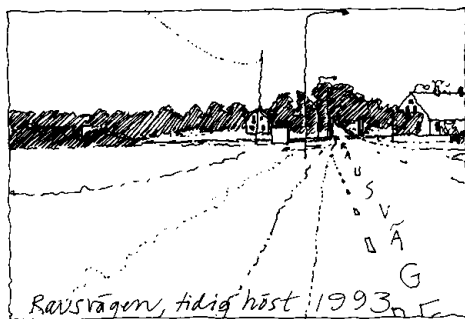
Utsnitt ur Skånska Rekognosceringskartan, år 1812, Krigsarkivet. Ur Bevaringsprogram för Råå 1991, Helsingborgs Museum. Pil markerar möllebacken.

Möllan byggdes år 1767 och revs år 1973. Rivningen får symbolisera övergången till ett annat synsätt på planering som 20 år senare resulterar i att Rausvägen byggs om och den första järnvägsbron över vägen står klar. Men flera år innan delas landskapet öster om Raus kyrka av motorvägen E4.

Rausvägens ombyggnad och järnvägsbrons anläggande omformar hela landskapet. Det som för en del är en historisk utsiktsplats, en kulturell kulle, är för andra en grusås. Hur kan man annars förklara det sätt på vilket Rausvägen breddas och rätas ut?

Landskapets omdaning har pågått under alla år människor nyttjat marken. Först röjdes marken för odling. Sedan odlades

marken under tusen år. Efter de sista 30 åren är nu det dominerande inslaget i landskapet mellan Raus och Råå dess byggda anläggningar i form av vägar och järnvägar.



Rausvägen i höjd med möllebacken i riktning västerut mot gamla järnvägen. Teckningar args.

Rausvägens karaktär av landsväg är försvunnen, ersatt av en trafikled med en helt annan barriärverkan i landskapet.

Det sammanhängande kulturlandskapet är idag delat i nord-sydliga remsor av Landskronavägen, gamla järnvägen, Väst-kustbanan och E4:an. Rausvägens förändrade utformning omöjliggör att man färdas längs den till fots eller med vagn/cykel. Sådana färdssätt har annars varit det vanliga under hundratals år. Ej heller har något tillfredsställande alternativt stråk mellan Råå och Raus kyrka kommit till stånd. Skall man till kyrkan eller vidare upp i dalgången är man hänvisad till bil om inte färden skall bli väldigt lång över Pålstorp.



Exempel 2, smitvägar

Motsvarigheten till landskapets förändring kan vi återfinna nere bland bebyggelsen på Råå. Ansträngningarna att bevara bebyggelse har hittills inriktats på att dokumentera, värdera och och skydda det enskilda husets fasad med varierande framgång. Men det vi tycker om i bebyggelsen på Råå och det vi anser är arkitekturvetet, är uppbyggt av många fler delar än fasaderna. Det finns på Råå en samverkan mellan detalj och helhet, mellan en stor flora av individuella uttryck och en begränsad upplaga av typer eller regler för hur man byggde.

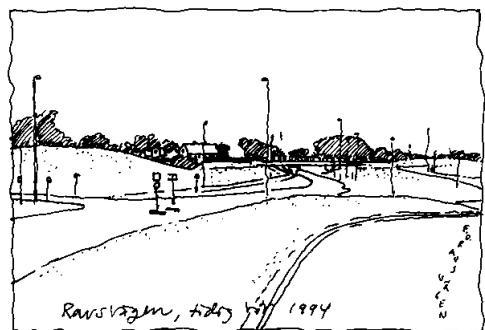
Mitt exempel skall jag inte hämta från de enskilda husen, utan jag väljer att peka ut en egenskap som tills för nyligen varit en väsentlig del av strukturen på Råå.

Gatunätet på Råå, framvuxet under flera hundra år, har sådana egenskaper att det är trivsamt att vistas i dem. De tjänar alltså inte bara som transportstråk utan även som rum att träffas i, barnen leker tryggt i många gator och vi vuxna finner på vår promenad många anledningar att stanna upp och prata med bekanta. Man kanske kan tala om gatan som ännu ett vardagsrum?

Det är en särskild blandning av husens och trädgårdarnas placering i förhållande till gata, av solinstrålning och ljusspel, av en till synes salig blandning av husformer och taksilhuetter.

Så kan vi fortfarande uppleva det idag. Ändå har en av strukturens viktigaste delar i stort sett försvunnit, till synes utan diskussion.

Gatustrukturen har i alla tider varit kompletterat av ett vittförgrenat nät av gångstigar. Denna form av smitvägar tillkom efter behov eftersom många kvarter var ganska stora. Bodde man på Långgatan och skulle ner på strandmalen var det opraktiskt att behöva gå runt halva kvarteret. Därför passerade man över varandras ägor. Det utbildades särskilda sociala regler för hur man fick passera.



Rausvägen i höjd med Garverigatan i riktning österut mot gamla järnvägen. Teckningar args.

Trafiksäkerhet och behovet av att ta hand om ett trafikflöde som ökar bortom all kontroll står över åtgärder för att ge tillbaka de månghundraåriga egenskaper som är en viktig egenskap i kulturlandskapet.

Men möllebacken då?

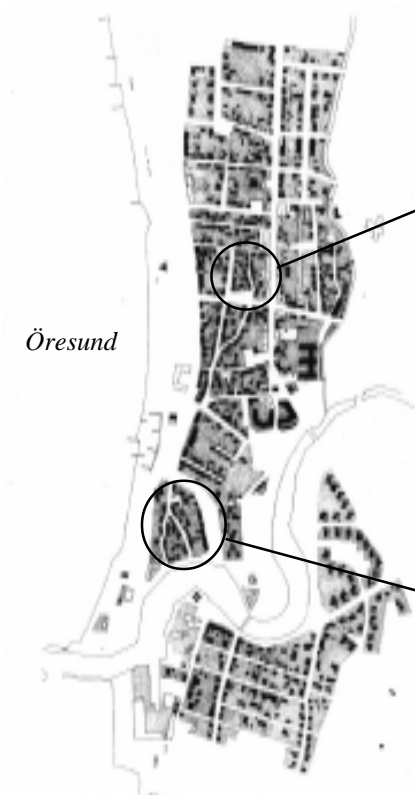
Platsen kan illustrera förändringarna i landskapet. Från år 1767 och kanske ännu tidigare, över rekognosceringskartan från år 1812 till rivningen år 1973 går en röd tråd. Platsen finns fysiskt, som en bra kulle att placera en mölla på och mentalt, för orienteringen. Säkert är platsen bra att pausa på när stegen vände hemåt från kyrkan. Platsen levde. Nu är höjden något som är ivägen, något som stör siktältet i den omläggning av trafiken som skett i samband med bygget av Västkostbanan.

Systemet med sådana smitvägar finner vi i den oskiftade bondbyn. En samverkansform som upphörde när det enskilda markägandet blev synonymt med villatomten vars inhägnad inte längre är tillkommen för djurhållningen utan är till för att definiera ägo gränser.

Hur väl vi än förstår denna förändring till den nuvarande strukturen på Råå, är det otvetydigt så att en reducering och förenkling skett som utarmar egenskaperna. En kropp som lyckats behålla armar och ben intakta men som förlorat fingrar och tår.

I nedanstående karta över Råå kan några rester av smitvägarna fortfarande pekats ut.

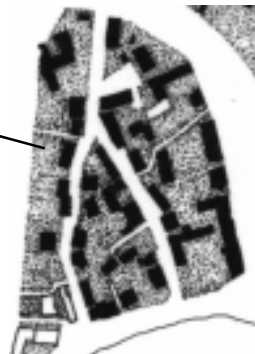
Smitvägarna representerar här i artikeln ett exempel på för kulturmiljön avgörande egenskaper som inte kunnat vidmakthållas. Naturligtvis finns det fler sådana egenskaper som har samma berättigande som husfasader men som inte kommit i fokus. Det kan gälla de tomter kring Östergatan och Tullgatan som ännu med sitt bidrag till områdets lummighet är exempel på långsträckta ägor med boningshus i ena änden, trädgård och sedan källand i andra änden. Ett annat exempel kan vara Skonaregatan och den förändring i form av höjning och breddning som gatan står inför i samband nyexploateringen. På vilket sätt återspeglar



Öresund



Utsnitt 1 från kartan. Matrosgatans förlängning norrut mot Styrmansgatan samt Matrosgatan mot Rååvägen är exempel på äldre tiders smitvägar.



Utsnitt 2 från kartan. Nedre läget innehåller flera rester av smitvägar.

Karta över bebyggelse, offentlig och privat samt trädgårdar och parker inom kvarter. Ill. args.

de planerade förändringarna av gatan det faktum att sträckningen är en av de allra äldsta på Råå? Skonaregatan löpte mellan norra brofästet till dåvarande läget för gamla landsvägen mellan Landskrona och Helsingborg och Backen, den höjdrygg som varit mycket tacksam att bygga hus på eftersom det var viktigt att välja så torra lägen som möjligt.

Fortfarande idag kan vi avläsa gatans särskilda betydelse om vi ställer oss i kanten av Vårdshusparken mot Råån till och blickar mot Backen.



Skonaregatan från kanten av Vårdshusparken mot Råån. I nedre högra hörnet kan skymtas utsättningspinnar för den nya gatubredd. Gatan kommer också att höjas. Foto args.

De förändringar som jag med mina exempel vill peka på, är tillkomna som en sammanfattning av den tid vi lever i. Under gångna tider liksom även i vår egen tid görs val av åtgärder, proriteringar och satsningar som blir till en väv av kulturarv. Kan vi redan nu se att våra proriteringar förstör, i stället för att bygga vidare? Är det så självklart att trafikens infrastruktur skall breda ut sig så helt utan dialog och samverkan med kvaliteterna i det befintliga?

Inledningsvis nämner jag den nuvarande lagstiftningens möjlighet att inrymma bevarande i en fruktbar mix med planering. Men idag har vi dåligt utvecklade verktyg till hjälp för att peka ut arkitektoniska egenskaper i kulturmiljöer. Utan möjlighet att mera systematiskt inventera arki-

tektur på alla nivåer, från enskilda husdelar över den sammansatta bebyggelsen till det omgivande landskapet och dessa tre nivåers förhållande till varandra, kommer vi inte att kunna bevara det arkitektoniska på ett meningsfullt sätt och som en väsentlig del i planeringen för det framtida Råå.

I dagarna påbörjas ett intressant projekt i nordvästra Skåne. Syftet är att inventera arkitekturen i området och efter urval försöka forma ett arkitekturprogram med råd och riktlinjer för kommande förändringar, bebyggelse såväl som anläggningar i form av t. ex vägbyggen.

Förhoppningsvis kan ett sådant arkitekturprogram bidra till en vidgad och fördjupad förståelse för vilka kvaliteterna är och hur de samverkar i den kulturbygd vi har glädjen att kunna få leva i.

I Europa pågår sedan många år ett utvecklingsarbete av metoder för inventering, analys och dokumentation av arkitekturvet. Ett nav i det arbetet är Europarådet som sedan 50-talet på olika sätt uppmärksammat frågorna. Europeiska Unionen, som hittills i så hög grad fokuserat på ekonomi och teknik, satsar från och med i år med sitt

femte ramprogram bl. a på metodutveckling inom kulturmiljöområdet.

Förhoppningsvis går vi in i nästa sekel med en successivt vidgad och fördjupad förståelse för de komplexa samband av arkitektur i det redan byggda som vi idag inte tycks vara rustade för att ta väl hand om.

"Leve Råå, du lilla blomma".

Göran Skoog, Arkitekt SAR

En kartläggning av smitvägarna på Råå diskuteras. Vi söker därför personer som kan berätta om sina minnen av gångstigarna. Om ni kan tänka er att delta, hör av er till Göran Skoog på telefon 26 33 60 eller email: info@args.se.

Utställningar på Råå Museum 1999

1 maj till 29 september

Nätverket Råå

Råå fiskeläge har formats av sitt läge vid havet och byggts upp av generationer sedan början av 1700-talet. Detta har skapat ett nätverk som vi i utställningen beskriver i ett antal delar: Fisket & Sjöfarten, Samhället, Slakten, Familjen och Rååfamiljer.

Anders Peter Persson, porträtterad i detta nummer, har genom sina konstverk, tavlor, modeller och skulpturer skildrat detta

nätverk och de bildar den tråd som för berättelsen framåt genom utställningen. Konstverken kompletteras med fotografier, texter och släkträd från det Råå som var. I ett par multimediakiosker finns berättelser från dramatiska händelser från fisket vid Anholt i seklets början och från Luren-drejtartiden under 1800-talet, nedtecknade och illustrerade av honom själv.

Bengt Persson

Holms Varv 100 år

Utställningen visar vad varvet betytt för skeppsbyggandet, sjöfarten och samhället. Holms varv med anor från 1899 startades på Råå av I E Holm och är fortfarande kvar inom familjen genom sonsonen Bengt Holm.

Slipen var på sin tid Sveriges största, byggd 1903, och är fortfarande i drift.

Varvet har både byggt och reparerat fartyg. Först enbart träfartyg men senare även i stål, aluminium och plast. Ca 150 större segelskutor och lotsbåtar samt 150 Råå-åsnipor i plast har byggts och ca. 4 000 fartyg har under årens lopp sliptagits.

Bengt Persson

Leksaker från förr

En stor del av kvinnogruppens arbete på museet kretsar kring olika teman om Kvinnorna på Råå. Monterutställningar har bland annat visat gamla handarbeten och kvinnoflörd i form av hattar, väskor, smycken mm och förra årets utställning visade hur man tvättade i äldre tider.

Årets utställning heter *Leksaker från förr*. Där visas leksaker från olika miljöer såväl kärleksfullt hemgjorda som elegant fabriksstillverkade. Både typiska flick- och

pojkleksaker finns med i montern.

Bland flickleksaker hittar man dockor av porslin, celluloid och trä - vissa med tidstypiska kläder, dockvagnar och dockserviser. Pojkleksakerna representeras av bilar, tåg, båtar, flygplan av plåt och trä, tennsoldater och indianfigurer. Utställningen visar även barn- och ungdomsböcker samt bokmärken.

**Marianne Wittgren
Barbro Kronvall**



FöreningsSparbanken stöder

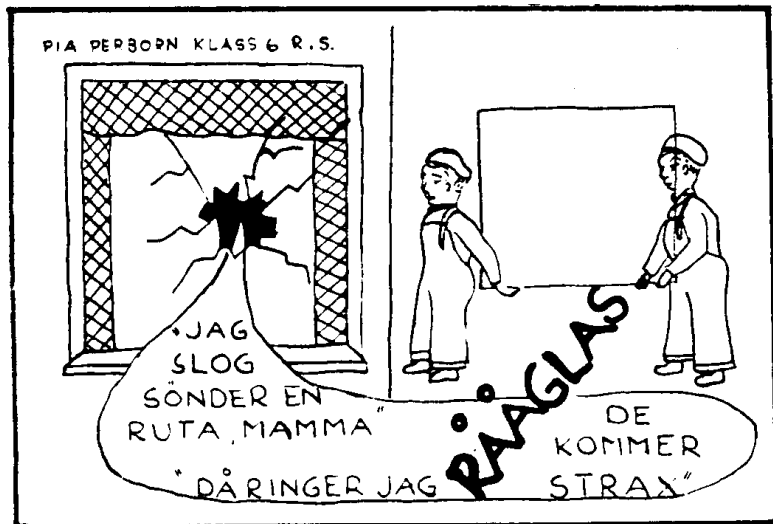


MUSEITIDNINGEN

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

I redaktionen:
Ragnar Thornberg
Lennart Åström
Åsa Rausing-Roos

Barnens Tidning



Barnens Tidning gavs ut första gången påsken 1936 och blev under nästan 30 år ett trevligt vårtecken i Helsingborgs folkskolor. Barnen i Råå Södra Skola deltog i stort sett varje nummer med små fantasifulle berättelser, dikter och teckningar. Här ett exempel ritat av Pia Perborn i klass 6.

Åsa Rausing-Roos

RÅÅ MUSEUM FÖR FISKE OCH SJÖFART GRUNDAT 1933

Hamnplan, 252 70 Råå, tel 042-26 11 31, postgiro 64 48 36-9

Öppettider 1999:

13/1 - 28/4	Onsdagar 17-20	
1/5 - 23/6	Onsdagar 17-20	Lör-sön 14-17
26/6 - 15/8	Mån-fre 17-20	Lör-sön 14-17
18/8 - 29/9	Onsdagar 17-20	Lör-sön 14-17
6/10 - 8/12	Onsdagar 17-20	

Öppet för grupper efter tidsbeställning hos Siv Olsson 042-262688 eller Sven Assarsson 042-261038. Medlemsavgift 50:- per år, ständigt medlemskap 500:-
Entré 30:- Grupper 15:- Guidning grupper 200:-

Höstmötet äger rum tisdagen den 19 oktober kl. 19.00

Kontorsservice Helsingborg 1999