Nr 1 2015
Årgång 32

MUSEITIDNINGEN

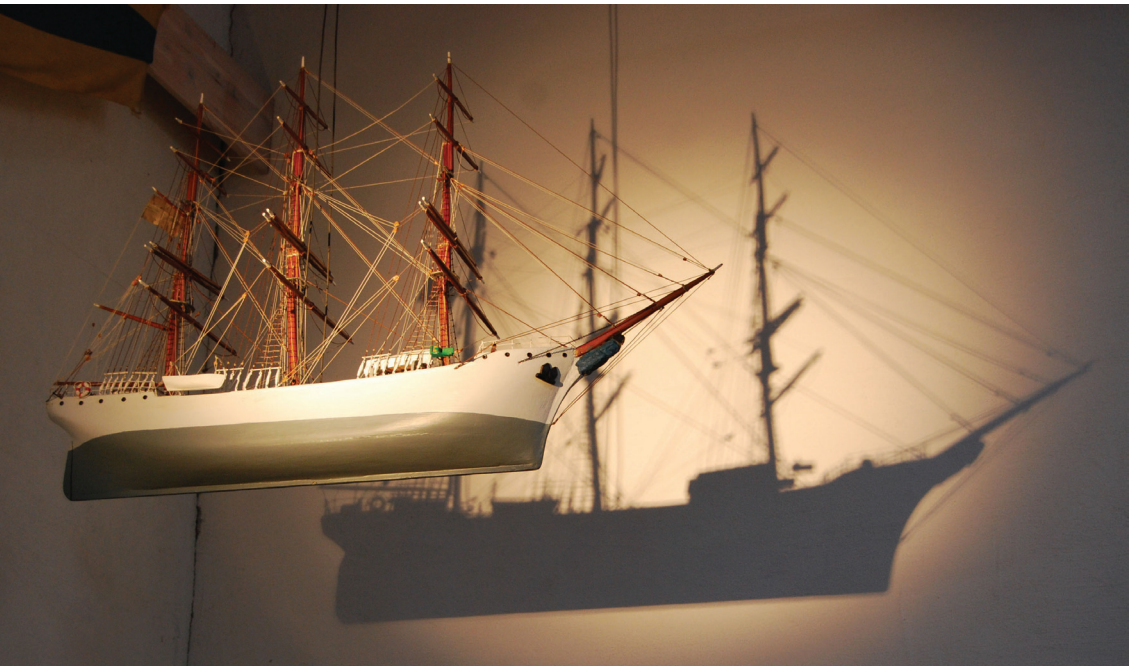
Medlemsblad för Råå Museiförening

Ur innehållet:

* Vandring i det förflutna
* Falklands rederier
* En vaggas historia

C A FALKLAND, rederiets största fartyg, på väg genom Panamakanalen i maj 1958.

Verksamhetsberättelse 2014



Votivskepp från Frälsningsarmén. Foto Sven Wittgren.

Föreningsmöten
Föreningens välbesökta årsmöte hölls den 27 mars. Efter årsmötesförhandlingar och god förtäring fick vi en viktig lektion av meteorolog Krister Bengtsson om hur människans beteende påverkar vårt klimat, och vilka vägval vi står inför. Många tankar att ta med sig hem och fundera kring.
På höstmötet den 21 oktober kåserade Monica Frisk – destinationsutvecklare i Helsingborgs stad – över temat Kryssningar – en affär för Helsingborg. Monica gav en spännande inblick i en för vår besöksnäring viktig verksamhet.

Utbyggnad
För att få en gedigen grund inför ett beslut om eventuell utbyggnad av museet har styrelsen låtit en extern projektgrupp med stor professionell museikompetens göra en förstudie – programutredning. Deras förslag var att inom det befintliga museet minimera rena byggnadsåtgärder, maximera den potential de nuvarande utställningarna har och göra en utbyggnad i ett plan västerut. Fokus ska vara på ett under lång tid hett efterlängtat arkiv/förråd och en stor utställningslokal, som även ska fungera som samlingssal. Turautställning, café och separat entré som möjliggör uthyrning ska finnas med. För att denna dröm ska bli verklighet krävs nu ett grundligt arbete av oss alla för att finna sponsorer till utbyggnaden.

Bidrag
Föreningen har under året fått bidrag från såväl det offentliga som organisationer och privatpersoner.

Marknadsföring
Det är viktigt för oss att hitta kostnadseffektiva vägar för att få ut vår information. Museitidningen är vår viktiga kanal till våra medlemmar. Vår väl uppdaterade hemsida och vår sida på Facebook kan nås av alla. Kulturkortet, HD-passet och årets folder har varit viktiga delar i vår marknadsföring. Via våra nätverk försöker vi nå andra viktiga målgrupper. Ett program för grupper med museibesök och lunch på Wärdshuset marknadsförs av såväl staden som av oss själva.

Barnaktiviteter
Barn är alltid lika välkomna till museet. Många kommer med sin skolklass och får en spännande historielektion av våra skolguider. Andra kommer i vuxet sällskap vid ordinarie öppethållande.
Vid sport- och höstlov blir det påtagligt barnens museum. Antalet barn under dessa två dagar 2014 uppgick till drygt 300. Det finns många kluriga uppdrag för barnen att lösa tillsammans med föräldrar eller far-/morföräldrar. Nytt för året är uppdraget att med hjälp av en skattkarta hitta den gömda skattkistan.

Anställd personal och frivilligarbetare
Anita Ebbinger och Christine Lundmark har även 20014 varit det nav som verksamheten snurrat kring. En fantastisk avlastning för oss som jobbar ideellt! Kommunala sommarjobbare under nio veckor har underlättat museets bemanning. Alla ideella krafter som gör det möjligt att visa upp vårt välskötta, välfungerande museum kan inte nog framhållas och berömmas.

Årets utställningar och aktiviteter
Att inreda ett kryssningsfartyg- en resa i tiden med Tillberg Design var namnet på utställningen på Loftet. En spännande inblick i företagets 50-åriga historia. Informationen om Titanic 2 gav mersmak precis som bilden av de många däcken på Queen Mary II.
Akvareller målade av Lennart Möller och en miniutställning om Råås idrottsprofil nr 1 - Hans Liljekvist kompletterade utbudet.
Vi lägger gärna våra aktiviteter, när det finns många människor vid hamnen. Lions Sillabord och Fiskarföreningens Fiskelägets dag blir viktiga aktiviteter för oss.
Vår egen aktivitet med modellbåtskörning i hamnen blev även i år en succé. Malmö Modell Båt Klubb kom tillsammans med Vallensbäck Modelskibs Klubb från Köpenhamn. Så många fantastiska båtmodeller på kajen och så många båtar i vattnet. Dessa entusiaster, som överträffar våra förväntningar varje år, hälsas varmt välkomna igen.
Museiföreningen deltog tillsammans med några andra föreningar i den nya Hamnfesten på Råå, men vi kände oss inte bekväma med konceptet.
Under hösten ändrades öppethållandet från onsdagskvällarna till söndagseftermiddagarna Det lilla formatet uppskattades. Berättelser om människor och verksamheter på gamla Råå skapade samhörighet med såväl närvarande som gångna generationer.
Julmarknaden blev åter en höjdare. Mängder med besökare och hög stämning.
Säsongen avslutades traditionsenligt med Rååfilmen från 1948.

Ekonomi
Årets verksamhet, bortsett från storleken på bidragen, låg kvar i stort sett på samma nivå som 2013. Glädjande kan noteras en mindre ökning av medlemsavgifterna, men den uteblivna seglarfesten inverkade

negativt på både antalet betalande besökare och försäljningsintäkterna.
De stora ränte- och donationsintäkterna under föregående år kunde inte upprepas 2014. Tack vare ett kraftigt minskat avskrivningsbehov och en liten ökning av offentliga bidrag blev resultatet trots detta positivt med en vinst på 21 tkr.

Styrelse
Museiföreningens styrelse, som under 2014 haft 11 protokollförda sammanträden, har bestått av
Marianne Wittgren ordförande
Hans-Ingvar Green v ordförande
Bengt Magnemark kassör
Gunilla Kittel sekreterare
Rolf Jonasson
Hans-Olof Ohlsson
Ulf Swanstein
Inger Thede
Lars Wallin
Inga-Lena Stelzer
Ingrid Högberg

Råå museum är en pärla bland museer. Fiske och sjöfart var huvudnäringarna på Råå och var grunden för museets tillkomst. Detta kulturarv vill vi värna och utveckla.

Marianne Wittgren
Ordförande

Höstaktivitet på museet xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx Foto Sven Wittgren

Min vandring i det förflutna

”Till flydda tider återgår min tanke än så gärna”.
Med det poetiska citatet inledde Kerstin Mannergren Ågren den intressanta berättelse hon i höstas skickade till Museitidningen. Hon hade inspirerats av ”Knussa-Botillas” vandring på Nedre Läget och skrivit ner sina minnen från de Rååkvarter, dit hon varje sommar återvänt till släkt och vänner under 1940-talets andra hälft och tidigt 1950-tal.
Kerstins minnen är personliga och nedtecknade för barn och barnbarn, påpekar hon, dessutom har de blivit något nerkortade här. Men många av oss känner igen de gator och hus hon upplevde som ung flicka och följer med glädje hennes vandring till kvarteren där hennes välkända Rååsläkt bodde.

Bästisar redan på 1940-talet var Kerstin Mannergren t h och sommarflicka Christina Sagner t.v. Bild från släkthus på Långgatan.

Rååvägen 32, det höga huset till höger i bild, byggdes 1905. Här börjar Kerstin Mannergrens minnesvandring.

Min mor härstammade från Råå och under min uppväxt brukade vi bo flera veckor varje sommar hos mina morföräldrar, Maria och Nils-Olof Olsson. Det var en idyllisk värld att drömma om resten av året. Här träffade jag släkt och vänner till den äldre generationen, men fick också egna vänner, som jag hållit kontakt med under åren. Som vuxen, gift och med fyra barn återvände vi en sommarmånad under flera år till Råå, men det är en annan historia.

Rååvägen 32

Maria och Nils Olof Olsson, mina morföräldrar, bodde i det som troligen var det högsta huset på Råå – Rååvägen 32 – åtminstone då det byggdes 1905. Maria och Nils-Olof hade varit gifta i fem år och fått tre döttrar – ytterligare två skulle födas. Familjens första bostad var i Israelssons fastighet snett över gatan, hörnet Lybecksgatan/ Rååvägen, men 1903 köpte de dåvarande Storgatan 32, Rååvägen hette så före 1918. På gamla bilder kan man se ett lågt hus mellan Knutssons fiskaffär och huset som rymde bl a livsmedelsbutiken Saga, dagens 34:a.

Huset köptes in på en s k sterbhusauktion efter Marias morföräldrar Gunnar och Anna Olsson, men det revs omgående för att ge plats åt ett trevåningshus. Morfar hade då seglat som kapten på barkskeppet Gevalia några år och kunde anlita en av Råås storbyggmästare. Magnus Lundström fick uppdraget att bygga det ståtliga huset. Då som nu fanns det affärslokaler på bottenvåningen. Målaremästare August Andersson etablerade en verksamhet med herrekipering och skrädderi och i andra lokalen startades Råå Järn- och Maskinaffär av herrarna Holm och Lundström. Den affär jag minns var Edsbergs elektriska.

Kakelugn i matsalen och järnsängar i sovrummet

En rätvinklig kakelugn av grönfärgade keramikplattor, en massiv matsalsmöbel tillverkad av grannen Carl Israelsson. Jan Davidsson berättar detaljerat om mina morföräldrars hem i en artikel i *Kring Kärnan* från 1991. Han berättar också om engelska järnsängar och golvur av typ Bornholmare, om familjeporträtt och palmen i jättekruka. Just så minns jag det och så såg det nog ut ända in på 1980-talet.

Den stora femrumslägenheten på andra våningen hade balkong mot Rååvägen. I huset fanns ytterligare tre lägenheter plus tre rum uppe på den stora vinden. Där bodde mina mostrar. Balkongen mot Rååvägen var populär. Där drack man eftermiddagskaffe och vid vackert sommarväder åt vi kvällsmålet här. Det var spännande att spana på hussvalorna som matade sina ungar i bona under balkongerna på tredje våningen.

Från vindsrummen kunde man se långt åt öster, upp mot Raus och de gröna ängarna och åkrarna där. Mot gården hade varje lägenhet också en balkong och därifrån såg man förstås ner i den underbara trädgården som är värd en egen historia.

Gårdshusen

De flesta fastigheter som byggdes längs storgatan/Rååvägens östra sida hade rejäla tomter med såväl gårdshus som trädgård, lite odlingsmark och plats för hönshus. Mina morföräldrars område

omfattande även 34:an och mormor ansvarade för den fastigheten som också inhyste såväl affärer som hyresgäster. Källaren under 34:ans gårdshus hade under tidigare år varit platsen för ett litet bryggeri.

Även till det stora huset, trettiotvåan som vi sa, hörde ett gårdshus, där det fanns spännande utrymmen för oss barn att botanisera bland. Här fanns bryggstugan och ett stort rum hade under 2:a världskriget gjorts om till skyddsrum. Mina mostrar hade vävstuga i ett annat rum och dessutom fanns gott om plats för förvaring. Gården var stensatt med gula plattor och en rejäl länga innehöll bodar, som var avsedda för hyresgästerna.

Under första världskriget hade man en gris på gården och höns fanns fortfarande nr jag var barn. Aldrig glömmer jag synen när min mormor en dag svingade yxan och halshögg en av hönorna som då spankulerade runt på den lite undangömda hönsgården.

Trädgården – ett sommarparadis

Det jag mest saknar men gärna minns från barn- och ungdomsåren på Råå är den stora trädgård som var rena sommarparadiset för familjen och släkten. Den var imponerande, den sträckte sig ner till Repslagargatan, gränsade i söder till fiskarebröderna Knutsson, varifrån lukten av rökt fisk ibland var ganska så kraftfull och i norr var gränsen det rejäla planket mot rörläggare Siverssons trädgård. Vår trädgård omfattade alltså även nr 34.

Fastigheten var kvar i familjens ägo till början av 1980-talet, då min moster Lizzie sålde och själv flyttade längre norrut på Rååvägen. Hon lämnade efter sig den trädgård som tack och lov bevarats på ett oändligt antal bilder, och som innehöll så många träd och vackra växter. Den hade varit platsen för många minnesvärda sammankomster.

Mitt i trädgården växte två stora träd, ett gråpäronträd och ett med Filippaäpplen. I centrum av trädgårdens nordliga del stol ett solur omgivet av rosor och i den andra delen fanns en trekantig rabatt där den stora vita kungsliljan, *Lilium regale*, blommade i mitten av juli, punktligt till min födelsedag!

I mitt minne var flaggan ständigt i topp, dörrarna till lusthuset stod öppna, kaffebordet var dukat i den tidtypiska ”grottan” och runt om mognade plommon och annan frukt.

En dörr i trädgårdsplanket ledde ner till den s k Repan, där mormor hade två lotter i koloniträdgården. Där odlades morötter, ärtor och bönor, där fanns pepparrot till fisksåsen och jordgubbar till gräddtårtan, aldrig har jag ätit så stora och gyllengula krusbär som mormors.

Min morfar – kapten Olsson

Morfar, Nils-Olof Olsson, var född 1871 på Skepparegatan. Hans föräldrar var skepparen Jonas Olsson, känd som ”Spanske” Jonas och hans hustru Johanna. Morfar hade tre syskon, hans syster Augusta gifte sig med Anders Theodor Jonasson, alltså är jag nästkusin till bl a Sverker och Staffan Jonasson.

Morfar gick tidigt till sjöss och de första åren arbetade han sig genom de olika ”graderna”, från kockjungman till lättmatros ombord på faderns partägda skonert Neptune. Navigationsskolan lockade och med först styrmans- sedan ångbåtsbefälhavareexamen återvände han till hemtrakten, men då var det ont om arbete. Han fick mönstra på som matros på skonertskeppet Joneheld av Helsingborg, det var förstås en besvikelse men han fick uppleva många och långa resor, vilka han gärna berättade om.

År 1896 blev han befälhavare på barken Gevalia, som skulle frakta trävaror från Skutskär till Freemantle på Australiens västkust. Seglatsen tog 110 dagar och påstås ha gått helt utan missöden. Nog fascinerades vi av morfars berättelser och beundrade honom som klarat av en så lång resa utan större erfarenhet och med ansvar för så många man.

Nils-Olof Olsson, en av Råås ”stora” kaptener. ”Deep-water-mannen”, kallad.

Jan Davidsson har i flera artiklar skrivit om morfars strapatser på sjön, bl a i Helsingborgs Dagblad den 2 september 1979. Deep-water-mannen benämner Davidsson honom.

När ångbåtstrafiken fick fart förde morfar befälet på olika fartyg runt på haven. Den första, Helsingborgsångaren Lizzie, var nog den båt som låg hans hjärta närmast. Hans och Marias andra dotter döptes till Lizzie.

Hundratals bevarade vykort hem intygar hur vittberest han blev. 1929 gick han iland, bara femtioåtta år gammal. Han fick därefter olika uppdrag, bl a som styrelseledamot i Raus sparbank och i

Som kockjungman på skonaren Neptune startade Nils-Olof sitt framgångsrika sjömansliv.

Handelsföreningen i Råå. Han var en av grundarna till Råå Museum och hans bild finns att beskåda i entrén till museet.

Min mormor – Maria, född Magnusson

Mormor, Maria Magnusson, var född 1875, dotter till Anders Magnusson och hans hustru Hanna Gunnarsdotter. Maria växte upp i hörnet av Långgatan och Lybecksgatan. Det vill säga Lybecksgatan fanns inte när mormor föddes. Anders Magnusson var utbildad sjökapten men blev i stället välbeställd fiskhandlare. Tillsammans med Carl Ziegler och Nils Björk startade de Helsingborgs Fiskhall 1878. Firman blev känd som Björk & Magnusson.

Mormor hade fem syskon; två, Alma och Martin emigrerade till USA, den äldre systern Anna gifte sig med skepparen Olof Bose och flyttade till huset söder om föräldrahemmet, sonen Gustaf blev sjökapten. Den yngste sonen, min mammas morbror Anders minns jag väl. Han var lång och hade stor yvig vit mustasch och en glad och vänlig läggning. Han bodde på Kustgatan, på den plats där hans hustru, Anna Ahlman, var född. Det var han som tog över sin fars del av fiskhandeln, vilken gick vidare till sonen Rudolf ”Rulle”, sonsonen Rolf och nu till nästa generation.

Mormor var en självständig och handlingskraftig kvinna. Hon tog ansvar för hem, hushåll och barn, men också för

fastigheterna på Rååvägen. Morfar var ju borta långa tider från hemmet så ansvaret vilade nog ganska tungt på mormor. Hon engagerade sig i Skånes husmodersförbund och var en av initiativtagarna till Råå Ramlösa husmoderförening. Hon var vice ordförande för Helsingborgs lottakår och hon var politiskt aktiv i Högerns kvinnoförening i Helsingborg.

Från Rååvägen till Långgatan

Långgatan var släktgatan för mig även om Rååvägen 32 var det fasta och trygga sommartillhållet. Mormors syster Anna Bose blev änka 1917 och när båda föräldrarna dött, morsmors mor Hanna dog1926, tillföll hela fastigheten Anna. Då fanns Nygatan, blivande Lybecksgatan, sedan 1910 och ett stort plank med port vette ut mot den nya gatan i norr. Här fanns alltså ännu en uppskattad trädgård som jag och mina lekkamrater och vänner gärna höll till i.

Det södra huset hyrde gammelmoster på 1940-talet ut till kyrkosångare Harry Sagner och hans familj. Och det blev ytterligare ett plus för mina somrar på Råå. Familjen Sagner hade två barn i min ålder och dottern Christina blev min sommarvän, och vi har hållit nära kontakt med varandra genom åren och gör så fortfarande. Sagners köpte senare Långgatan 16, Nils-Erik Ericssons hus. Anna Bose avled 1950 och då försvann båda fastigheterna efter drygt 150 år ur släkten.

Det fanns fler släktingar på Långgatan. Morfars syster Augusta var gift med Anders Theodor Jonasson och deras barn Mauritz, Alf, Theodor och Anna var alltså min mors kusiner. Det stora huset med nr 14 var platsen för Jonassons rederiverksamhet och där bodde också tant Anna Jonasson som vi ofta träffade. Som jag minns det umgicks man flitigt. Det var ju sommar när vi var på Råå och var det inte kaffekalas i någons trädgård så var det kvällssupé inomhus. Ofta bjöds det på te och smörgåsar, mest minns jag de härligt överdådiga sandwich som serverades av tant Ellen-Greta, Mauritz Jonassons fru. Med sitt danska påbrå hade hon säkert lärt sig hur smørrebrød skulle smaka.

Morfars far på Skepparegatan

Jag avslutar min minnesvandring till Skepparegatan 17 där morfar och hans syskon föddes och växte upp. Jag har redan nämnt hans föräldrar och inte minst hans far, Jonas Olson, kallad Spanske Jonas tillhörde de gamla kända Rååprofilerna, har jag förstått. Jan Davidsson ägnar honom ett helt kapitel i *På Rååseglarnas tid, Kring Kärnan* 1991.

Jonas Olsson var född ”utanför äktenskapet”, och troligen dog hans far Olaus Jonasson med rötter i den så kallade Kruseslägten innan han hann ingå äktenskap med sin släkting Anna Nilsson Backe även hon från Kruseslägten. Modern gifte sig med Magnus Davidsson när Jonas var sju år.

Jonas var en driftig ung man och gifte sig 1866 med sin kusin Johanna Christina Nilsdotter (dotter till skepparen Nils Jonasson), en viljestark dam sägs det som manade på maken att bli lika framgångsrik på havet som svärfadern. Jonas lyckades väl med sitt sjömansliv. Han tog examen i Malmö för att bli ångbåtsbefälhavare, han blev kapten och partägare i Neptun, den skonert som sedermera hans son, min morfar, skulle segla med.

Jonas Olsson och Sven Jonasson, yngre broder till Olaus och Nils Jonasson, var både släkt, vänner och partners i affärer, så fäderna var nog påhejare när Augusta, Jonas dotter, och Anders Theodor, Svens son, ingick äktenskap och bosatte sig på Långgatan 14.

Johanna Christina dog 1912 och det

Långgatan 33 är adressen idag för det hus som var Maria Olssons barndomshem, byggt innan Lybecksgatan var påtänkt. Den lilla utbyggnaden på husets norra sida är riven liksom det höga planket.

har varit intressant att läsa bouppteckningen efter hustrun. Jonas och Johanna Christina hade lyckats väl kan man utläsa av den inventarielista som finns och noteringar om såväl gatuhus som flera tomträtter. Bland alla inventarier hittar jag till min glädje det bornholmsur som jag fått ärva efter min mor. Uret minns jag från mina somrar på Rååvägen 32.

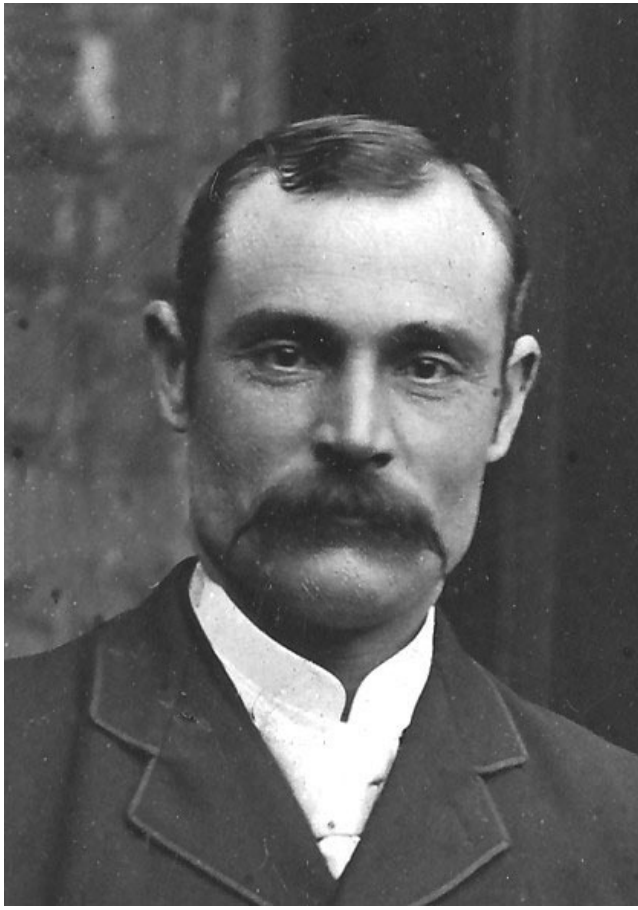
Jag avslutar min vandring här där min morfar föddes och konstaterar med glädje att huset fortfarande finns i släkten via syster Augustas son Alf och hans barn. Nästa gång jag kommer till Råå ska jag vandra släktrundan i nutid men med tankarna i dåtid.

Kerstin Mannergren Ågren
Foto: släktalbum och Råå Museums arkiv

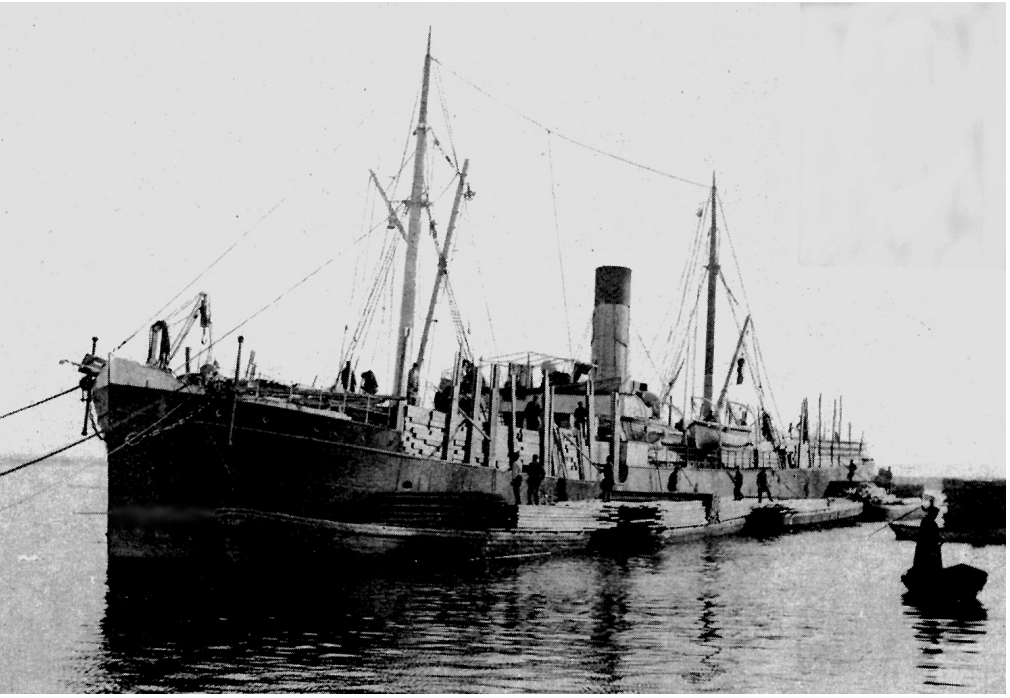
Falklands på Råå

Falklands var ett välkänt helsingborgsrederi som existerade under åren 1915-1973. Rederiet var dock rent fysiskt beläget på Råå, där man hade adress på Kustgatan 76 med utsikt över Öresunds livligt trafikerade vatten.

Bakgrunden till Falklands rederier är den sedvanliga vid denna tidpunkt, det första världskriget. Axel Johannesson Falkland föddes den 30 november 1863 i Raus församling, dvs på Råå, och gick till sjöss efter avslutad skolgång. Sina examina avlade han vid Sjöbefälsskolan i Visby, styrman 1886 och sjökapten året därpå. Från 1905 var han befälhavare i Herman Swensons rederier och förde 1905-1908 ångaren LILLY, 1909-12 den nybyggda ångaren KATTEGAT och därefter 1912-14 ångfartyget SIGNE. När kriget sedan bröt ut hade kapten Falkland passerat de 50 och beslutade sig för att gå iland och starta rederirörelse, säkert lockad av möjligheterna att genom krigskonjunkturen tjäna en bra slant. Från gode vännen, skeppsredare Johannes Jönsson i Helsingborg, köpte kapten Falkland ångfartyget IDA på 1890 ton dw och byggt 1877 i Middlesbrough, således en helt ordinär lasttramp av engelskt ursprung. Den 3 december 1915 kunde certifikat utfärdas, där A J Falkland stod som ägare. Samtidigt lade han in ansökan om att få registrera ett nytt bolag, kallat Rederi Ab Wallen, som skulle överta fartyget, vilket fick behålla sitt gamla namn IDA. Varifrån rederinamnet hämtades har jag inte kunnat finna ut, men kanske någon gammal Råå-bo kan bidraga med en förklaring. Rederimärket kom att bli ett W inskrivet i en på spetsen ställd kvadrat. Enligt vissa källor hade IDA faktiskt hemort på Råå, men de följande fartygen hade alla Helsingborg som hemort.



Sjökaptenen och sedermera skeppsredaren Axel Johannesson Falkland (1863-1945). Fotot är taget vid giftermålet med Alma Cecilia Backe, av Rååsläkt.



Ångfartyget IDA var det första i Falklands flotta, men hann inte ens fullborda sin första resa förrän tyskarna tog henne 1915.

Axel J. Falklands rederistart kunde dock ha blivit mera lyckosam än vad som blev fallet. Ångaren IDA hade under befäl av sjökapten G F Gudmundsson i Stockholm inlastat diverse partier järn destinerat till Hull i England, och då hon den 17 december 1915 befann sig i södra Öresund och snart skulle kunna visa upp sig för Rääborna, kom en tysk örlogsman och prejade henne. Efter att ha genomläst skeppspapperen gav den tyske befälhavaren order om att fartyget skulle avgå till Stettin, där hon överlämnades till prisdomstol. Lasten kunde misstänkas vara avsedd för den tyske fienden men utslaget i överprisrätten dröjde och först den 23 februari 1917 förklarades ångaren förbruten. Sålunda stod den nye skeppsredaren Falkland där utan att inneha något fartyg att reda.

Falkland gav dock inte upp och förmodligen fick han ut någon form av ersättning. När sedan kriget slutade rasade konjunkturen drastiskt och många rederier fick ställa in sina betalningar och se sina flottor skingras på exekutiva auktioner. Den enes död den andres bröd och de redare som hade haft is i magen och pengar kvar på fickan fick nu i början på 1920-talet chansen att inhandla bra fartyg till mycket låga priser. För Falklands vidkommande yppade sig ett sådant tillfälle i slutet av år 1921, då ett av de många krigsrederierna i Norrköping, John Österlunds, kom på obestånd och vid auktion den 21 december 1921 inropades dennes ångare LIBRA av A J Falkland för blygsamma 107.000 kronor och hon tillfördes Rederi Ab Wallen med oförändrat namn. Det kan som ett exempel på krigets uppbaussade priser noteras att Österlund år 1918 köpt fartyget från Helsingborg för 1.732.000 kronor! LIBRA kom nu att bilda skola för Wallens fartygsnamn, vilka under många år kom att börja på bokstäverna LI.

Redan i oktober 1923 var det dags för ett andra fartyg i flottan och valet föll denna gång på den engelska ångaren CHADDESLEY, vilken blev svensk för £14.500 och gavs namnet LILLY. Ångaren var byggd 1900 i Dundee och lastade 1800 ton dw.

Nytt rederibolag

I slutet av år 1925 bildade skeppsredare Falkland ytterligare ett rederibolag, som gavs namnet Rederi Ab Wandia med ett aktiekapital på 175.000 kronor. Detta räckte till att i början av 1926 inköpa den tyska ångaren CLARA KUNSTMANN på 2300 ton dw och byggd 1899 i Amsterdam. Priset var £11.250 och fartygets namn blev samma som rederiets, WANDIA. Också ett fjärde fartyg förvärvades under denna uppbyggnadsfas, nämligen år 1929, då Wallen för 343.400 kronor från skeppsredare Myrsten i Slite köpte dennes ångare DALHEM på 1850 ton dw och byggd 1920 i Skien. Detta fartyg gavs namnet LIGUR. Därmed bestod den Falklandska flottan av fyra ångfartyg i storlek mellan 1800 och 2300 tdw och byggda mellan 1882 och 1920. Således en mycket typisk sammansättning för ett svenskt tramprederi under förra seklets första hälft.

Falklands rederier tycks inte ha påver-

Tre bröder, tre sjökaptener, fr v Janne Albert Gudmundsson, äldste brodern Nils-Olof och t h Gudmund Fredrik Gudmundsson, befälhavare på ångaren IDA. Bilden är tagen 1940 och utlånad av Nils-Olof Gudmundsson.

Glad uppslutning kring LIBRA i juli 1939, som då såldes till N. M Thores rederi i Jonstorp. Libra döptes om till MAUD och hamnade i "eget rederi", Rederi ab Maud. Kan "Maud" vara den unga vitklädda damen, dotter till N. M. Thore?

kats i någon större omfattning av den svåra depressionen på 1930-talet utan behöll sin flotta intakt ända fram till året for det andra världskrigets utbrott, 1939. Då var bolagets äldsta fartyg, LIBRA, uppe i den aktningsvärda åldern av 57 år, varför man ansåg det vara lämpligt att försöka avyttra henne. En köpare uppenbarade sig i det närbelägna Jonstorp, där det nybildade Rederi Ab Maud för 95000 kronor blev ägare till fartyget, som gavs rederinamnet MAUD, efter att ha burit namnet LIBRA

i hela 42 år. Då visste ingen att fartyget skulle visa sig vara mycket seglivat, och efter att ha klarat hela kriget, såldes hon först 1952, 70 år gammal, till nedskrotning! Det var gedigna byggen engelsmännen tillverkade i slutet av 1800-talet.

Men de tre övriga ångarna klarade sig igenom hela det andra världskriget och kunde säkert dra in en och annan slant till sina ägare. Skeppsredare Axel Johan Falkland började nu bli till åren kommen. och den 26 juli 1945 avled han i en ålder av 81 år. Han efterträddes då av sonen, övermaskinist Axel Falkland, i ledningen för bolagen.

Förnyelse av flottan

Efter det andra världskrigets slut uppstod ett akut behov av tonnage över hela världen, som drabbats hårt av alla krigets fartygssänkningar. En skeppsbyggarboom inträffade också och på många varv runt om blev orderböckerna allt tjockare. Bristen på material gjorde också, att uppbyggnaden av de nya rederiflottorna gick långsammare än man beräknat och genom detta fick allehanda äldre tonnage ytterligare några år på sig. För Falklands del innebar detta, att man liksom flera andra helsingborgsredare beställde nytt tonnage vid varv i England. Men man var konservativa i sitt tänkande och det man beställde var ett modernt lastfartyg på ca 3500 ton dw, men ännu försett med en trippelångmaskin. Falklands beställning gick hösten 1946 till det välkända varvet Wm. Gray & Co i West Hartlepool, som genom åren byggt mängder med ångare, vilka hamnade under blågul flagg. I april 1948 var det dags för sjösättning och en hel mängd av rederiets personal hade åkt över för att närvara vid sjösättning av det första nybygget för Falklands. Dopet förrättades av fru Karin Falkland, maka till rederichefen, och gavs namnet A J FALKLAND till minne av redarens fader. Bland övriga närvarande märktes sjökapten Anders Gudmundsson, fartygets blivande befälhavare, med maka, maskininspektör F Rebendsdorff samt fartygets blivande maskinchef, övermaskinisten J Persson från Höllviksnäs. Det kan också nämnas att rederiet i samband med sjösättningen delade ut Emmerymedaljer till kapten Gudmundsson för 25 års tjänst i

Sonen Axel Falkland tog över verksamheten efter sin fars död 1945.

dags för den nu 54 år gamla WANDIA att lämna flottan. Hon fick dock göra den sista resan från Helsingborg till Ystad under bogsering och vid framkomsten tog Persöners skärbrännare hand om henne. Således hade flottan nu krympt till två enheter, men ganska snart skulle nya tillskott komma. Det första av dessa kom att bli rederiets genom tiderna största fartyg, den gamla linjebåten KlNALAND från Ostasiatiska Kompaniet, vilken köptes i februari 1954 och fyra månader senare gavs namnet C A FALKLAND. Detta var ett pionjärmotorfartyg från 1921 på hela 10800 ton dw, byggt vid Burmeister & Wain i Köpenhamn för ASOK:s räkning med namnet FORMOSA, vilket 1952 hade ändrats till KlNALAND. Det ska väl tilläggas att fartygets ursprungliga dieselmaskineri år 1938 ersatts av fyra Atlasdieslar kopplade till de två propellrarna med en elektromagnetisk slirkoppling. Detta maskineri kom dock att vålla ägarna mycket problem och ledde till att fartyget 1959 såldes till nedskrotning i Fjärran Östern. Fartyget sysselsattes i stor oceanfart och även ångaren A J FALKLAND gick i större fart på bl a Medelhavet och Västafrika. l december 1955 anskaffades ett fjärde fartyg, nämligen den danska ångaren MARX på 1925 ton dw och byggd 1924 i Rödbyhavn. Hon registrerades på Rederi Ab Wandia, fick överta namnet LILLY och insattes i nord- och östersjöfart. liksom ångaren LIGUR, vilken tidvis trafikerade Vänern ganska flitigt.

företaget, kapten Karl V Kristiansson för 24 års tjänst och förste styrman Herman Johansson för 27 år i samma båt och 19 år i bolagets tjänst. Den 30 augusti kunde ångaren gå på provtur och sedan besättningen anlänt med flyg från Sverige överlämnades AJ FALKLAND till sin ägare den 3 september 1948. Två dagar senare avgick hon till Arkhangelsk för lastning av sågat virke.

l maj 1950 försåldes rederiets nu 50 år gamla ångare LILLY till ett rederi i Landskrona och hon erhöll där namnet ALLAN. Sommaren 1953 var det också

Ännu flera nybyggen

Under 1956 gjorde Falklands rederier en nybeställning på ett sk paragrafrfartyg, dvs ett lastfartyg på under 500 bruttoton. Ordern gick till Falkenbergs Varv och bygget blev det första på den nya bädd, som anlades vid varvet 1956. Sjösättningen ägde rum den 15 juni 1957 i hällande regn och i närvaro av rederiledningen med skeppsredare Axel Falkland och direktör Yngve Falkland, varvsledningen med styrelseordförande Helge Källson och verkställande direktören Hans Hansson förutom en mängd ledande sjöfartsmän och även ledningen för Falkenbergs stad. Dopet förrättades av Yngve Falklands dotter Margaretha som gav fartyget namnet LIBRA. Leveransen ägde rum efter en lyckad provtur i blåsigt väder den 17 oktober 1957 och även då var de ovan nämnda honoratiores närvarande. Varvsdirektören Hansson överlämnade en tavla föreställande Tullbron i Falkenberg till skeppsredare Axel Falkland. Under befäl av sjökapten L Rätz avgick LIBRA sedan till Norrland för att lasta trävaror till Volos i Grekland. Rederiet hade nu fem fartyg i flottan, det största antalet någonsin och även den tonnagemässigt högsta siffran - 19000 ton dw. Av intresse kan också vara att se var fartygen vid detta tillfälle befann sig. LIBRA var som nämnts på väg till Grekland, C A FALKLAND lastade i Tangku i norra Kina, A J FALKLAND lastade i Freetown i Sierra Leone, LILLY var på

Det största fartyget I Falklands flotta genom tiderna var det gamla motorfartyget C.A. FALKLAND, som köptes från Ostasiat och på detta foto ännu går i charter för sina tidigare ägare. Foto Skyfolos.

resa till Hull och slutligen LIGUR låg i Falkenberg utbjuden till försäljning och hon lämnade också hamnen i början av 1958 under nytt namn.

Ytterligare ett fartyg beställdes 1956, nämligen ett modernt lastfartyg på ca 3500/4500 (open/closed) ton dw med maskin och inredning akterut. Denna order gick till Norrköpings Varv- & Verkstäder Ab, ett varv som genom utbyggnad av fartygsbädden nu kunde erbjuda nybyggen upp till 5000 tons storlek. Sjösättningen ägde rum den 10 oktober 1957 och fartyget var då det största som någonsin byggts vid varvet i Norrköping. Dopet förrättades av skeppsredare Axel Falklands dotter Ingrid, som gav nybygget namnet CECILIA FALKLAND. Den 10 april 1958 var fartyget klart för leverans, vilken utföll till beställarens fulla belåtenhet. Vid fartprovet uppnåddes en medelhastighet av 15,59 knop. Fartyget gick därefter in i charter till Wallenius för biltransporter över Nordatlanten.

Men som jag tidigare nämnt började det bli allt större problem med att hålla i gång den stora C A FALKLAND, vars maskineri ständigt krånglade. Hon sysselsattes mestadels i fart på Kina och Nordkorea och på sin sista resa hade hon lastat cement i Polen för Nordkorea. Men efter utlossningen av lasten hade Falkland tröttnat och fartyget såldes i juni 1959 till upphuggare i Hong Kong, dit hon hade kommit. Ytterligare försäljningar skedde 1960, först i februari månad, då ångaren A J FALKLAND såldes till finska köpare och i juni såldes även den gamla LILLY till vårt östra broderland. Således bestod flottan nu endast av de två nybyggena LIBRA och CECILIA FALKLAND.

Gunnar Borgström kommer in i bilden

Låt oss vända tillbaka några år till mitten av 1950-talet. I juni 1955 hade ett nytt bolag bildats i Helsingborg med namnet Ab Falkborg i vars styrelse förutom Axel och Yngve Falkland också kontorschefen Gunnar Borgström satt. Rederiets namn är ju inte svårt att härleda. Vid starten inköptes bolagets första och enda fartyg, den lilla coastern ANNE på endast 185 ton dw och byggd 1924 i Holland. Hon tycks ha sysselsatts med spannmålslaster

m/s CECILIA FALKLAND var dyr att bygga och avyttrades redan efter fem år.

"Paragrafaren" m/s LIBRA gick ett tragiskt öde till mötes i Öresund 1966.

och liknande längs våra kuster och även på kanaler och insjöar. Fartyget var kvar i rederiet till hösten 1961, då det försåldes till Bornholm. Men Gunnar Borgström kom nu mer och mer att överta ledningen för Falklands rederier. Vi får förmoda att de två nybyggena kostade stora pengar, inte minst i räntekostnader, och detta gjorde att det blev allt svårare att få verksamheten att gå runt. Därför kom den nya CECILIA FALKLAND att avyttras redan på sommaren 1962 till det östtyska statsrederiet och därmed var Falklands rederier minimerat till endast ett fartyg, paragrafaren LIBRA. Hon hade f.ö. i november 1961 fått ny huvudredare, då skeppsredare Mortimer Wedlin, Helsingborg övertog posten sedan hans bolag Ab Nordatlas köpt 410/800-delar. Men i februari 1963 återkom Axel Falkland som fartygets huvudredare.

Tragisk förlisning

Falklands rederier var genom åren förskonade från allvarligare haverier, men en tragisk händelse kom att sätta punkt på epoken Falkland. Paragrafaren LIBRA hade varit inne i Helsingborg för proviantering och bunkring på resa Grangemouth-Brahestad med styckegods. Tät tjocka låg över Öresund och strax efter det hon lämnat Helsingborg den 12 november 1966 kolliderade hon med ryska motorfartyget KANDALAKSHALES strax nordväst om Hven och gick snabbt till botten, varvid dessvärre fartygets maskinist Knut Svensson från Karlskrona och kapten Lundebergs 5-årige son Peter följde henne i djupet. Vraket bärgades i januari 1967 och tätades provisoriskt, varefter hon vid besiktning I Helsingborg befanns ha sa stora skador att hon kondemnerades. Hon såldes senare till danska köpare, som åter satte henne i trafik.

Helt ny satsning

En helt ny satsning görs under senare delen av 1960-talet, då rederierna under Gunnar Borgströms ledning går in i trafiken med gastankfartyg. Detta var en re-

Gastankern LIGUR levererades till rederiet 1970. Foto Skyfotos.

lativt ny nisch för svensk sjöfart och vi kom aldrig att reda särskilt många fartyg av denna typ. Gasfartygen på 1960-talet var ganska små och det var främst Rederi Ab Nordic i Stockholm, Ab Transmarin och Falklands i Helsingborg som satsade på dylika fartyg. Några enstaka större fartyg byggdes också, för Malmros, Broströms och Svea¬bolaget. Borgström beställde två fartyg på vartdera ca 1600 ton dw vid varvet Jos L Meyer i Papenburg i Tyskland. Något senare även ett tredje fartyg, men detta byggdes i Holland. Det första fartyget kunde levereras den 7 februari 1968 med namnet LIBRA och systern var klar två år senare och levererades med namnet LIGUR den 14 februari 1970. Fartygen gick in i tidsbefraktning för belgiska Unigas International vari Ab Transrnarin i Helsingborg ingick. Fartygen fick även detta bolags skorstensmärke, ett U med en brinnande gaslåga i ena skänkeln. Som en kuriositet kan nämnas att LIGUR byggdes i tre olika delar vid tre olika holländska varv, varefter delarna bogserades till Papenburg, där de sattes ihop och fartyget utrustades!

Det tredje gastankfartyget byggdes vid varvet J J Pattje i Waterhuizen och levererades i slutet av mars 1971 med namnet ATHINA till ett partrederi med ett 15-tal delägare, de flesta bosatta i Helsingborg med omnejd. Även hon gick in i trafik för Unigas. Men nu var det allt svårare för Borgström att leda verksamheten, som tydligen brottades med stora kostnader. I maj 1972 övertog Ab Transmarins chef Mats Olsson huvudredarposten för LIGUR och drygt ett år senare såldes fartyget till Italien. l november 1972 lämnade Borgström också de andra två fartygen. LIBRA såldes till ett partrederi i Göteborg, som dock redan ett halvår senare gick omkull, varvid fartyget såldes till norska köpare. ATHINA, slutligen, fick behålla sin hemort i Helsingborg. men till ny huvudredare utsågs Arne Glücksman i Göteborg, men redan i mars 1973 såldes båten till Söderhavet och fick hemortsadress Tongaöarna. Så snabbt kunde alltså ett välkänt rederi försvinna från, om inte de sju, så i alla fall haven.

Till sist ska ytterligare ett fartyg omnämnas. På försommaren 1966 uppges Ab Falkborg sköta kustfartyget JONAS ALSTRÖMER med hemort i den obekanta sjöfartsmetropolen Alingsås! Men fartygets namn passar ju bra med hemorten, så varför inte? Fartyget var en coaster på 650 ton dw, byggd i Höganäs 1959. När Ab Falkborg övertar ansvaret för fartyget är det huvudsakligen sysselsatt i Nord- och Östersjötrafik. Som ägare anges officiellt en firma Miles & Warnberg Ab, Göteborg, men huruvida Ab Falkborg hade del i detta framgår inte i mina papper. Kanske någon läsare kan reda ut begreppen! Fartyget stannade emellertid hos Falkborg fram till årsskiftet 1968/69. då det såldes till Stockholm och bytte namn till WESTFORS.

Därmed måste jag sätta punkt för en bland yngre Rååbor säkert helt okänd rederirörelse, som dock verkade under drygt 65 års tid och vars fartyg gjorde stor nytta genom att dra hem otaliga laster kol och koks till vårt land och skeppade ut lika mycket skogsprodukter. Själv har jag speciella minnen av rederiet, eftersom en morbror till mig var befäl i bolaget i drygt 10 års tid 1950-62 och jag hade också nöjet att göra ett besök ombord i A J FALKLAND en gång i min ungdom.

Tomas Johannesson

Foto: Tomas Johannessons och Råå Museums arkiv

Denna artikel publicerades först i Klubb Maritims tidskrift Båtologen nr 1 2005. Vi har här valt att inte ta med den sk Fleetlisten, dvs den mer tekniska beskrivningen av fartygen, som ingår i den ursprungliga artikeln.

Kustgatan vid Råå Norra, där Falklands hade sitt kontor i det lägre huset tv.

En gammal vagga

Denna vagga, som finns på Råå museum, har tillhört Johannes och Ingrid Damström på Råå. Deras liv var i likhet med många andras mycket tungt. Under två år fick de begrava fem barn. På den tiden var det svårt att överleva de första levnadsåren, men gjorde man det, så var det inte ovanligt, att man blev riktigt gammal. Dessa elva barn har troligen legat i vaggan:
Första dottern Anna föddes 1875. Inget av de sju barnen som föddes de kommande tio åren fick uppleva sin femårsdag. Selma levde fyra månader, Anders tolv dagar, Nils fyra år, Anders fem månader, Anders tre månader, Nils fjorton dagar och ett sjunde barn, som aldrig hann få ett namn. Så föddes de tre sista barnen Paul (1885-1974), Ida (1887-1978) och Johan (1889-1969), och de liksom Anna (1875-1958) nådde en hög ålder.

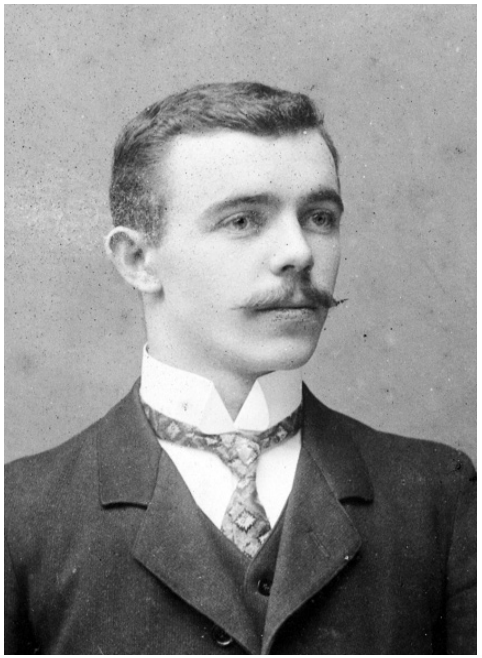
Som nygifta 1874 bodde Johannes och Ingrid på Övre läget No 45, där Ingrid Nilsson Backe hade vuxit upp. 1888 flyttade familjen till Övre läget No 38, idag Kustgatan 36, där Johannes hade vuxit upp, men nu till ett alldeles nybyggt hus. Ja egentligen var det två hus som satt ihop, ett så kallat parhus med spegelvända planlösningar. I andra halvan, Kustgatan 34, flyttade Johannes syster Botilla in, och i huset direkt norr om Johannes flyttade systern Hanna in. Tre syskon bodde nu i tre grannhus.

Det blev Johannes och Ingrids dotter Anna och hennes man John Reinhold, som tog över Kustgatan 36 efter föräldrarna. Dottern Ida och hennes man Julius Holm kunde efter ett år i England med hjälp från systern Anna köpa Kustgatan 34. Återigen bodde två syskon i parhuset. Alla fyra barnen fick en rejäl slant med sig i boet, när de gifte sig. Man kan fundera över hur Johannes kunde spara ihop så mycket pengar. Någonstans går tanken lätt till smugglartiden på Råå. Man sa ju allmänt, att de flesta på Råå var inblandade i smugglingen på ett eller annat sätt, så varför skulle inte Johannes varit med på ett hörn?

Både Paul och Johan blev sjökaptener, och de gifte sig med repslagare Nils Engdahls två döttrar Alma och Ebba.

Under en resa söderut fick Johan med sig en apa. Den var ämnad för Ida, men den rymde, när de passerade London, så av den roligheten blev det intet. Under första världskriget blev Johans båt sänkt i Engelska kanalen. Han hittade lite virke att hålla sig fast vid och flöt omkring hela natten och en stor del av den soliga dagen som följde. Till slut var han så törstig, att han funderade på att dricka av det salta vattnet. I samma ögonblick kom en låda flytande med en vattenmelon i. Den räddade troligen hans liv. En stund senare blev han räddad och förd till New Castle. När han var färdigbehandlad, kämpade han på kryckor och inlindad om armar, ben och huvud ner till hamnen, där han skulle stiga på en båt hem till Sverige. På sin vandring till båten mötte han sin syster Ida och hennes dotter, som bodde

Ingrid och Johannes Damström xxxxxxxxxxxxxxxxx



Fyra barn Damström i sina unga år, överst Anna och Paul, nederst Ida och Johan.
xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx

Kapten Johan Damström ombord med apan som var ämnad åt Ida.

utanför New Castle, men som den dagen bara måste åka in till staden. Varför visste hon inte, men dit skulle hon.

Om Paul berättade hans son Artur. ”Paul seglade till Anholt och fiskade tillsammans med sin far, faster Hannas man och faster Botillas man. Alla fyra bodde ombord. Det fanns lastutrymme för den fångade fisken, som sen levererades till inre hamnen i Helsingborg. Paul fick laga maten ombord. Det blev mest kokt fisk. De äldre blev trötta på mathållningen och sa till Paul: Säg till din mor, att du kan få låna ett stekjärn någon gång, så vi kan få lite omväxling med stekt fisk. Paul blev i framtiden känd i familjen för sin goda stekta fisk.

De båda sjökaptenshustrurna Anna och Ida, som bodde grannar i parhuset, blev änkor tidigt.

Ida älskade sin lilla trädgård på baksidan av huset. Varje lördag lukades det. Trottoaren framför huset skulle vara krattad före helgmålsringningen kl. 6 på kvällen. Hon broderade mycket till missionsföreningens årliga basar.

Ibland knackade det på dörren, och utanför stod en fiskare och frågade om hon ville ha en ål. Den la hon i diskhon i köket och hällde salt på, och så la hon på en stor skärbräda, och överst ställdes järngrytan. Det smällde och lät mest hela kvällen, men på morgonen var det dags att tillreda ålen efter konstens alla regler.

Anna Damström 30-tal plats??? xxxxxxx

På sommaren hade hon sommargäster för att dryga ut sin lilla pension. I många somrar kom gamla fru Anna Hjalmar och hennes dotter Rut Hjelm. De hyrde gamla köket och matsalen bredvid med ingång från trädgården och torrdass i nordöstra hörnet. När åskan gick, öppnades dörren mellan matsalen och Idas lilla salong, där alla samlades. Den ena åskhistorien värre än den andre återberättades med stor inlevelse. Ida berättade också gärna om sin Julius och speciellt om den gång han kom gående från hamnen i sin nya fina kubb, som han så länge velat köpa. I grindhålet stod Ida och sträckte fram armarna för en kram. Då passerade en fiskmås över dem, och prickskyttar som de är så siktade den på kubben och träffade. Kubben blev sig aldrig riktigt lik igen.

Anna bodde i övervåningen av 36:an och dottern Ingeborg med sin Stanley hyrde i undervåningen. När Anna ville ha sällskap, så ropade hon genom fönstret i kupan på baksidan att Ida var välkommen på 11-kaffe.

Annas barnbarn berättar om sin mormor, att hon var en tålmodig kvinna. Aldrig att hon klagade eller hade något ont att säga om andra. Hennes stora passion var att läsa barnbarnens pojkböcker om indianer och cowboys.

På kvällarna när hon lagt sig läste hon alltid sin aftonbön med låg men tydlig röst, och i den inkluderade hon alla sina närstående och nämnde dem alla vid namn. På annandag jul bjöd hon familjen på en alltid lika uppskattad hönssoppa innan det var dags för Sjömännens julfirande i Missionshuset.

Ovanstående sammanställning baseras på forskning gjord av Josefine Nilson, barnbarn till Ida Holm. Du kan läsa mer om fastigheterna och folket som levde där på Josefines hemsida
http://www.mingenealogi.se
Se under Smått och Gott.

Årsredovisning

RESULTATRÄKNING FÖR INKOMSTÅRET 2014

INTÄKTER	2013	2014
Medlemsavgifter	82.704,00	86.950,00
Entréavgifter	73.651,50	67.365.00
Entréavgifter grupper, guidning	16.690,00	18.350,00
Försäljning böcker, kort etc.	67.896,00	84.881,00
Försäljning kaffe, lotterier etc	61.273.00	33.589.00
Bidrag medlemstidningen	26.250,00	23.400,00
Driftsbidrag Hbg kommun	125.000,00	145.000,00
Övriga ersättningar och bidrag	20.000,00	0,00
Bidrag Af ./. lönekostnad	42.902,00	0,00
SUMMA INTÄKTER	**516.366,50**	**459.535,00**
KOSTNADER		
Lönekostnader netto	0,00	23.722,00
Aktivitetskostnader	47.219,00	19.317,00
Inköp av varor för försäljning	24.528,00	44.336,00
Förbrukningsmaterial, inventarieunderhåll	6.164,00	12.585,00
	77.911,00	99.960,00
Administrationsomkostnader		
Kontorsmaterial, porto, telefon etc	25.945,33	33.262,75
Medlemstidningen	23.692,00	24.967,72
Representation, uppvaktningar	3.863,00	3.287,00
Marknadsföring, informationsmaterial	20.426,00	22.421,00
Utställningar	16.648,00	18.214,00
Föreningsavgifter, utbildning etc	100,00	500,00
	90.674,33	102.652,47
Driftskostnad för fastigheten		
Tomtarrende, hyror	9.240,00	15.150,00
El, vatten och avlopp	29.310,00	51.476,00
Larmkostnader	28.940,00	28.032,00
Försäkringspremier	23.873,00	24.516,00
Underhåll o komplettering av inredning	77.822,50	92.319,00
Projektkostnader	114.607,00	122.645,00
	283.792,50	334.138,00
SUMMA KOSTNADER	**- 452.377,83**	**- 536.750,47**
RESULTAT FÖRE AVSKRIVN O FINANSPOSTER	**63.988,67**	**- 77.215,47**
Årets avskrivningar	- 204.002,00	- 0,00
RESULTAT EFTER AVSKRIVN O FINANSPOSTER	**- 140.013,33**	**- 77.215,47**
Finansiella kostnader och intäkter		
Ränteintäkter, reavinster	204.855,68	47.929,21
Räntekostnader och bankavgifter	- 5.810,49	- 5.853,44
Under året erhållna donationer och bidrag	400.100,00	55.724,09
1000 - klubben	2.000,00	1.000,00
	601.145,19	98.799,86
ÅRETS RESULTAT	**461.131,86**	**21.584,39**

BALANSRÄKNING PER 2014-12-31

	2013	2014
TILLGÅNGAR		
Anläggningstillgångar		
Byggnader	3.733.544,00	3.733.544,00
Byggnader, motorhall	1.160.823,50	1.160.823,50
Byggnadsinredning	0	0
Larm- och åskledaranläggning	0	0
Datorer	0	0
	4.894.367,50	4.894.367,50
Omsättningstillgångar		
Kontantkassor	6.796,00	6.643,00
Bankmedel	2.662.936,18	2.779.326,64
Värdepappersfonder, aktier	48.101,82	0
Förutbetalda kostnader	28.442,00	42.043,00
	2.746.276,00	2.828.012,64
Donationsmedel		
Ruben Rausings legat	303.585,31	303.585,31
	303.585,31	303.585,31
SUMMA TILLGÅNGAR	**7.944.228,81**	**8.025.965,45**
SKULDER OCH EGET KAPITAL		
Kortfristiga skulder		
Förutbetalda intäkter/upplupna kostnader	216.764,00	276.916,25
	216.764,00	276.916,25
Eget kapital		
Ingående behållning	7.266.332,95	7.727.464,81
Årets resultat	461.131,86	21.584,39
	7.727.464,81	7.749.049,20
SUMMA SKULDER OCH EGET KAPITAL	**7.944.228,81**	**8.025.965,45**

Söndagsaktiviteter

08 mar	**Kurt Åkerman i järnaffären**	Lars-Berne Mårtensson visar film
15 mar	**Råå hamns utveckling**	Stefan Wingren informerar
22 mar	**Toffelmakaren Karl Andersson**	Museets film
29 mar	**Råå lotsplats**	Sigvard Windfors kåserar
05 apr	**påskdagen**	Stängt
12 apr	**Jonassons Rederier**	Staffan Jonasson kåserar
19 apr	**Vandring i Knussa-Botillas fotspår**	Stina Norling vandrar
26 apr	**Sommargäst på Råå sen 1938**	Christina Sagner Nilsson kåserar

Alla aktiviteter startar kl. 15.00 på museet!

INFO-SIDAN

Öppettider 2015

22/2–26/4	
Söndag	14.00-17.00
Påskdagen stängt	
1/5–14/6	
Lör-,sön-o helgdag	13.00-17.00
16/6–16/8	
Tisdag-fredag	11.00-18.00
Lördag-söndag	13.00-17.00
Midsommarafton stängt	
Midsommardagen stängt	
22/8-27/9	
Lördag o söndag	13.00-17.00
4/10-6/12	
Söndag	14.00-17.00

Medlemsavgiften för 2015 är 150:- / år.
Entréavgift för vuxna 50:- och för studerande med CSN-kort 40:-.
Fri entré för barn och ungdomar upp till 18 år.
Skolklasser från Helsingborgs kommun har specialavtal. **Betala gärna med kort.**

Guidade grupper – hela året efter tidsbeställning. Guidning beställs på museet per telefon 042–26 11 31 eller e-post info@raamuseum.se

Skolklasser – hela året efter tidsbeställning. Guidning beställs hos Mona Green 042-20 43 44 eller m.g@green-hydro.se eller info@raamuseum.se

Råå Museum för fiske och sjöfart
Museiplanen 1, 252 70 Råå
Tel 042-261131
Bankgiro 5601-4681
E-post info@raamuseum.se
Web www.raamuseum.se

MUSEITIDNINGEN

Redigering: Cal Åström
Redaktionsråd: Inga-Lena Stelzer, Stina Norling, Åsa Rausing-Roos, Marianne Wittgren
Ansvarig utgivare: Marianne Wittgren

Kallelse till årsmöte

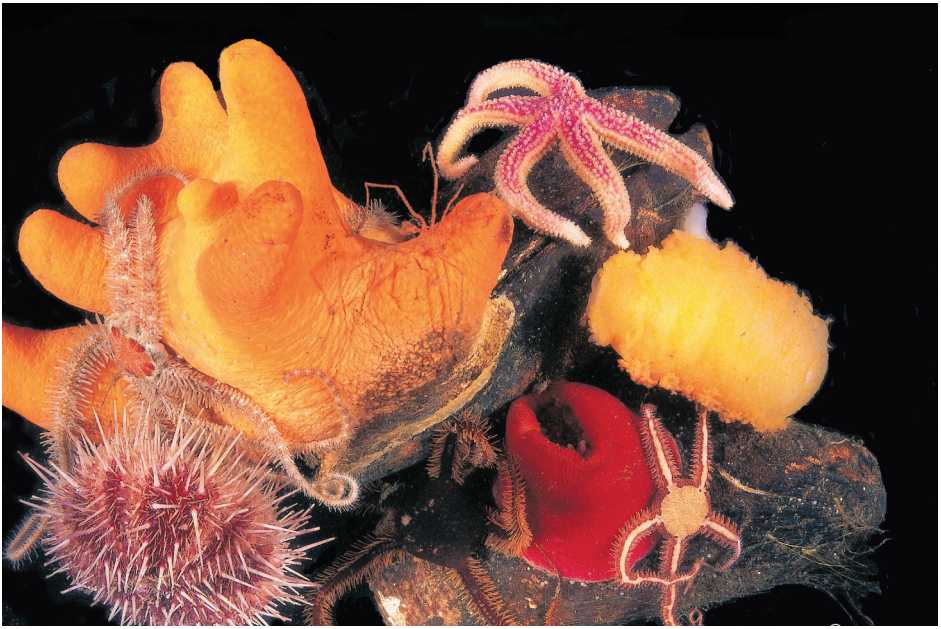
Årsmöte för Råå museiförening hålles i Raus församlingsgård Kielergatan 25

Torsdagen den 26 mars kl 19.00

Efter årsmötesförhandlingar och information kåserar miljösekreterare **Peter Göransson** över temat

Bottendjuren i det unika Öresund

Kaffe med gott tilltugg serveras. **Föredrag och förtäring: 40 kr.**



Bottendjur från Knähaken. Foto Peter Göransson.

Pingvinpress Grafiska AB 2015