Nr 2 2019 Årgång 36

RÅÅ MUSEUM
FÖR FISKE OCH SJÖFART

MISSA INTE GODA RECEPT I RUTGERS HÖRNA

MUSEITIDNINGEN

Medlemsblad för Råå Museiförening

Peter, Sven och Christer Nilsson vid tändkulemotorn på museet.

I DETTA NUMMER:

- Tändkulemotorn och bröderna Nilsson
- Mina 50-talsjular på posten
- Emigranter från Råå

Ordföranden har ordet

Så har vi lagt ännu en härlig sommar bakom oss, en sommar som bjöd på sol, värme med många baddagar men också dagar med välsignat regn. Vi slapp att se gula gräsmattor och vissnande löv på träden. Årets sommarväder, som blev mer ”lagom”, innebar att antalet besökare till vårt fina museum blev tillfredsställande stort.

En grupp amerikaner guidas av Gunilla Gyllerfelt.

Det är glädjande att så många unga familjer med glada, nyfikna barn gärna kommer till museet. Det har i sin tur inneburit att museiföreningen i år har fått relativt många nya medlemmar. Efter dessa besök hör de som sköter öppethållandet ofta kommentarer som ”Det är så roligt att komma till museet.”, ”Så mycket här är att upptäcka – både för barn och vuxna.” Vi har också bjudit in nyinflyttade Råå-bor till museet för att de skall få ta en del av Råås viktiga och samtidigt spännande historia.

Att museet skulle bli besöksmål för drygt 800 amerikanska turister är helt otroligt! Det är den amerikanska researrangören ’VBT Bicycling and Walking Vacations’, som står bakom det hela. Det har varit spännande för våra sex guider att ta emot 42 grupper med amerikaner, som kommit cyklande till Råå från Helsingborg. Där har guiderna berättat om vårt mysiga Råå och visat vårt fina museum. Naturligtvis har kommentarerna från dessa besökare varit otroligt positiva. Det har varit en stimulerande utmaning för gruppen som ansvarat för detta och som genomfört det hela med bravur. Dessutom har det naturligtvis blivit ett stort ekonomiskt tillskott till museikassan.

I sommar kom som vanligt medlemmar i Malmö Modellbåtklubb och några herrar från Vallensbecks Modelskips Klub till Modellbåtsdagen för att visa upp och köra med sina fantastiska båtar. Dagen började med strålande väder, men efter några timmar blev det att snabbt plocka ner aktiviteterna som museet ordnat – åskan började mullra och så kom regnet. Positivt är att många av de som kommer för att titta på modellbåtarna också väljer att besöka museet.

Som vanligt bjöds dessa modellbåtsentusiaster in till nästa sommar, för detta har blivit en årlig aktivitet – uppskattad av utställare och besökare.

Fiskelägets dag är en mångårig tradition i hamnen. Utanför museet kunde man köpa korv med bröd eller kaffe med dopp, göra fynd på ’Sommarmarknaden’, besöka museet eller bara njuta av den goda stämningen i ”hamnkvarteren”.

En av deltagarna i årets utställning ”Sju konstnärer i Maja Sjöströms fotspår” - Margareta Selander - arbetar professionellt med dockteater. En söndag var hon och hennes dockor inbjudna till museet. Det blev två fullbokade föreställningar av pjäsen ”Var är mamma?” för yngre barn, som fängslades av ankan, krabban och andra fantasidjur.

Många ideella krafter var engagerade för att ”Råå-kul på Museiplanen” skulle bli sommarens viktigaste aktivitet för museet – men vi rår inte över vädret! Denna lördag bjöd på regn och blåst. De planerade aktiviteterna fick i all hast placeras på regnsäkra ställen. Men med förenade krafter blev det ändå en lyckad dag.

RÅÅ MUSEUMS STYRELSE

Hans-Ingvar Green, ordförande
Lars Wallin, vice ordförande
Gunilla Kittel, kassör
Ulf Swanstein, sekreterare
Elsa-Lena Ryding
Britt Siversson Holmén
Lisbeth Råvik
Lars-Erik Mattsson
Rutger Lindblad
Ingrid Högberg
Rolf Jonasson

Inne i museet fanns en stor samling marin litteratur till salu och även allehanda gamla föremål med anknytning till havet. Ute under båthallens utskjutande tak kunde man köpa nystekt sill på kavring eller kaffe med hembakade kanelsnurror. Museet bjöd på guidade turer. En del valde en tur inomhus bland alla föremål, båtar och uppbyggda miljöer; andra valde en tur bland husen på Nedre Läget. Båda varianterna blev mycket uppskattade.

Vad kommer då att hända framöver på museet?

Något som verkligen har blivit uppskattat är söndagsaktiviteterna, och de kommer att fortsätta. I slutet av denna tidning kan man läsa vad som är på gång, eller gå in på museets hemsida www.raamuseum.se.

Det duktiga jobbargänget fortsätter med styrhytten i motorhallen. Den kommer i vinter att göras helt klar, bl.a. skall den utrustas med en simulator för körning ute på Sundet. Det blir en spännande ny upplevelse för museets besökare – både för vuxna och barn.

På museet pågår ständigt olika former av underhåll och arbete med att förnya och förändra i utställning-arna, samtidigt som styrelsen hela tiden har klart för sig att det gäller att förvalta det arv som finns inom museets väggar.

Många av Råå museums eldsjälar är pensionärer, som lägger ner massor av timmar på att ta hand om detta värdefulla arv. Er insats är ovärderlig och utan den hade inte museet varit det kulturella centrum här på Råå, som det under många år varit och är idag. TACK till er alla!

Till sist vill jag önska er välkomna till museets höstmöte onsdagen den 23 oktober – i år för första gången hos vår granne ”Kajgatan No 1”.

Hans-Ingvar Green
Ordförande

Nora före 1928 som ren seglare.

Tändkulan
och bröderna Nilsson

Uppväxten på Ven med skutan Nora lade grunden till kunnande om tändkulemotorn.

Ett uppskattat inslag i Råå Museums större evenemang är när tändkulemotorerna startas. Det karaktäristiska ljudet väcker barndomsminnen hos många av oss. Vid julskyltningen, säsonginvigningen förste maj och museets dag i augusti finns Christer, Peter och Sven Nilsson på plats (även med hjälp av Hans Backe) för att starta motorerna. Brödernas uppväxt på Ven och på skutan Nora lade grunden till deras gedigna kunnande om tändkulemotorer.

Tändkulemotorn – en brittisk uppfinning och en svensk exportartikel

Tändkulemotorn uppfanns i slutet på 1800-talet av engelsmannen Herbert Akroyd och drevs då av fotogen. Den vidareutvecklades i USA och började tillverkas i Sverige 1912. Den användes förutom i sjöfarten även i lantbruket. Bland många svenska tillverkare kan nämnas Skandia, Bolinder och Seffle. Sverige exporterade motorerna till framför allt medelhavsområdet inklusive Nordafrika. De tillverkades tills en bit in på 1970-talet. Hans Rausing sa i sitt invigningstal av motorhallen 2004:"… åtminstone var mycket av riskerna med sjöfart förbi när tändkulemotorn kom. Den var enkel, säker och billig. Den tålde nästan vilken brännolja som helst. Framför allt kunde den byggas i små enkla verkstäder överallt och därmed spreds den snabbt."

Fyra generationer skutskeppare

De första tändkulemotorerna var svaga och fungerade mest som hjälp ut och in ur hamnarna vid stiltje. Före 1920-talet var det ju segling som gällde, i stora skepp liksom i små skutor och fiskebåtar. Så var det här på Råå och så var det hos vår granne Ven där Kyrkbackens hamn var smockfull av skutor vid tiden för uppläggning för vintern. Fartygen var registrerade på Hven, inte på hemmahamnen, vilken är typiskt för öar. Bröderna Nilsson räknar anor av skutskeppare från Ven både på far- och morssidan. Mormors farfar hette Christen Johansen. Hans äldste son hette Peter Christensson och var far till brödernas mormor Anna. Han hade ett flertal små skutor i slutet på 1800-talet och skaffade sedan större och större. Mormor hade ett par bröder som blev skutskeppare. Morfar John Wennerberg hade först en skuta som hette Aina och därefter en som hette Elin. Det är mormors och morfars hus i Kyrkbacken som finns kvar i familjen Nilsson.

Nora i Randers 1953 med nyinstallerad Bolindermotor.

Nora i Helsingborgs hamn 1951 med nyrenoverad Skandiamotor.

Aina 1914 I Neustadt.

Elin 1920 vid Narkö, Estland.

Seglingen krävde skicklighet. Det finns en historia om hur brödernas morfars storebror Werther gjorde en spektakulär entré i Kyrkbackens hamn. Werther Wennerberg ägde en av Vens största skutor Saga. *"Då hade dom varit sent i november eller början av december och lossat i Köpenhamn. Skulle hem och lägga upp. Och så blåste det hård vind, västlig vind. Men bröderna Wennerberg dom var vilda och vågliga och dom var inte rädda. Dom skulle tvunget in och få en plats innan det blev fullt i hamnen. Så dom segla ju mot Ven och så sen utanför hamnen så tog dom ner alla seglen och segla för riggen in och fick svängt runt denne store skutan och med aktern in emot landkajen i 20 sekundmeter. Alltså först i med ett ankare och vända opp henne mot vinden och sen i med det andra också, och så släppa ut på kättingen så aktern kom in till kajen."*

Brödernas farfar var också skutskeppare och hade en skuta som hette Sylvia, med en 40 hästars tändkulemotor av märke Pytagoras, vilka var vanliga på 1920-talet. "Pyttagóras sa de". Där fick deras far Karl Nilsson lära sig ▶

Far och son vid skutan Nora – Karl och Sven Nilsson.

yrket. Han var sedan skeppare på morfaderns skuta 1936-43. Gratis var det inte, men man fick tillgång på brännolja (=diesel), om man seglade på Tyskland under kriget. Här hemma var det hårt ransonerat. Kalle och hans bror Henry tog över skutan Nora 1945. I allmänhet hade skutorna 3-4 mans besättning. Båda bröderna hade behörighet som Östersjöskeppare, vilket förutom praktik krävde en kurs om ca en månad på sjöbefälsskola. De fick segla i Östersjön fram till Nordsjön, till linjen Skagen – Lindesnäs och neråt till Kielkanalen, möjligen även till Hamburg. Eftersom Kalle var 13 år äldre än Henry var det naturligt att han var skeppare och Henry bästeman, med högre rang än besättningen, ofta danska pågar som skulle läsa på sjöbefälsskolan och behövde praktik från ett segelfartyg. Kraven på behörighet kom i början av 1900-talet. För att bli Nordsjöskeppare och kunna segla till England behövdes en tre månaders kurs. Naturligtvis var det också begränsat hur stora fartyg man fick ta ansvar för.

Skutan Nora och hennes motorer

Nora byggdes av ek och furu 1913 i Viken av skeppsbyggmästare Hagerman. Beställare var ett partrederi med Wilhelm Andersson som huvudredare. Karl Nilsson blev huvudredare 1945 när han och brodern tog över Anderssons del i fartyget. Noras första motor installerades 1928 och var en 1-cylindrig Skandia på 40 hästkrafter (hk). Propellern hade två vridbara blad, d.v.s. stigningen kunde ändras när man skulle backa, men även justeras för att passa till olika förhållanden, t.ex. om skutan var tom eller lastad och om man hade med- eller motvind. Med denna motor kunde man i gott väder göra 5 knop med full last. Den blev reparerad och modifierad 1951, varefter den utvecklade 50 hk. Ändå blev den motorn i längden för liten och 1953 inköpte man en 75 hk Bolinder som suttit i Denia av Halmstad (tidigare registrerad i Råå 1935-49 med Nathanael Råvall som huvudredare). Bolindermotorn var känd för att vara mycket driftsäker och stark. Från början var den utrustad med en tändkula som värmdes

Kyrkbackens hamn med alla skutor upplagda för vintern.
I förgrunden morföräldrarnas hus.

Isbrytning på våren i Kyrkbackens hamn.

inför start med en fast monterad blåslampa som drevs med brännolja och luft. Senare modifierades motorn med en kyld Skandia-topp och patronstart. Motorn hade också från början en frislagsregulator, vilket innebar att den inte fick bränsle vid varje varv när man körde sakta, utan hoppade över vissa varv. Det gav motorn en ojämn gång. Även i detta avseende modifierades motorn med en s.k. norsk regulator, som reglerade bränsleflödet så att motorn fick en större eller mindre mängd bränsle, men vid varje varv. Nora kunde med denna motor hålla nästan 7 knop lastad.

Efter 12 år med den alltmer otidsenliga Bolindermotorn var det dags att byta till en modern dieselmotor, eller ”knappamotor” som de också kallades med hänvisning till det enkla sättet att starta och stoppa motorn med en knapptryckning från styrhytten. Det var en Volvo Penta på 133 hk och installerades 1965 på Bröderna Linds Motorverkstad.

Bröderna Nilssons uppväxt

Christer, Peter, Sven och deras tre syskon växte alltså upp med skutan Nora och tändkulemotorn. Som brukligt var fick de ofta följa med ut till sjöss på somrarna. Ibland var deras mor med. Ibland var en eller ett par ungar själva med på skutan. Hela den stora familjen kunde inte vara med samtidigt. Det blev en välbe- ▶

”...Man skulle baxa ett stort tungt svänghjul i ett visst läge innan man kunde starta. Kolven måste vara på topp när man släpper på luften. Och det var ju en som hade gjort det. Och så starta han motorn utan att ta loss det här baxestången. Den gick ju rätt igenom bordläggningen och skutan sjönk.”

hövlig semester för modern när hon antingen följde med ut till sjöss eller kunde skicka iväg ett par ungar och få lite vila hemma. Christer som är äldst gick i skolan på Ven (småskola, mellanskola och storskola) i sju år och därefter mönstrade han på Nora som ”motorkunnig kockjungman”. Han kunde naturligtvis en hel del efter sina sommarresor och fick ganska ofta ta hand om maskinen och starta motorn. Efter tre år som däckmönstrad på Nora valde Christer att gå vidare till större fartyg och utbilda sig till sjöingenjör. Han fick en del av utbildningen på Rederi AB Transatlantics skolfartyg G. D. Kennedy och till slut läste han på Sjöbefälskolan i Malmö.

Christer blev chief, maskinchef, och Peter och Sven gick i hans fotspår. Peter var ofta med på familjeskutan som barn. Särskilt tydligt minns han en resa till Mäntyluoto i Finland när han var omkring sju år. Det var underskott på karlar efter kriget i Finland och stuveriarbetarna var ofta kvinnor. Det var ett hårt jobb på den tiden - *”man lava bräda för bräda”*. De manhaftiga damerna skulle kanske skoja med pågen, men lyckades skrämma Peter så han blev dödsförskräckt och minns det än.

År 1960 flyttade familjen till Råå. Modern ville att barnen skulle få bättre tillgång till utbildning. Christer hade ju blivit tvungen att läsa in realen på Hermods. Då var Peter 14 år och hade gått ut sjunde klass på Ven; det var allt som fanns att tillgå och inga täta kommunikationer till Landskrona som nuförtiden. Peter började på Praktiska Realskolan i Helsingborg. Sven och hans tvillingbror Anders började i sjätte klass på Råå Södra skola. Tvillingarna hade också tillbringat många somrar på Nora, med och utan sin mor. De sista åren gick Nora mest med sojaskrå från Ystad till Köpenhamn och *”sojakagefabriken”* vid Islands Brygge. Ibland gick de till Karlshamn med raps. Både Peter och Sven blev sjöingenjörer (men Sven övergav sjön för lasarettet så småningom).

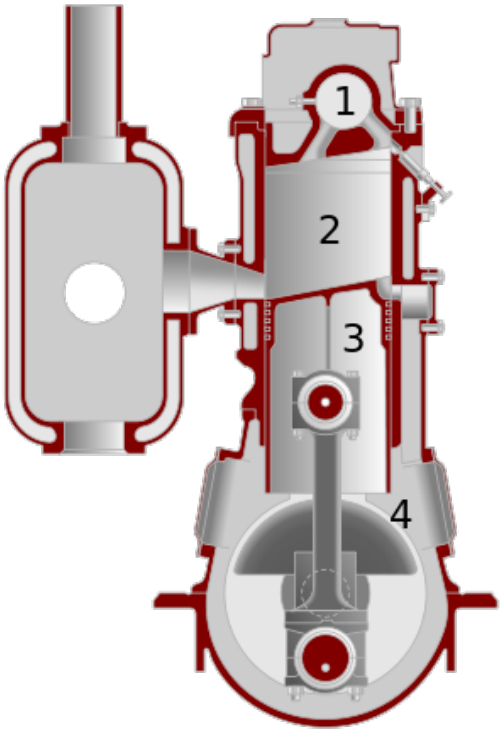
Nora såldes 1968. Långtradarna har tagit över den frakt som de små skutorna sysslade med.

Tändkulemotorns funktion

På tändkulemotorn (se bilden) sitter överst en kulformad kammare, tändkulan **(1)**, som har förbindelse med cylindern **(2)** genom en kanal. Till skillnad från resten av motorn saknar tändkulan vattenkylning. Den kommer alltså att hålla en högre temperatur än resten av motorn. Före start måste kulan värmas tills den blir svagt glödande, vilket kan ta cirka en kvart. Detta görs med en blåslampa, som förr i världen drevs med fotogen, numera med gasol. Bränslet sprutas in i tändkulan med hjälp av en pump. Vid starten får man pumpa för hand.

Det behövs också luft till förbränningen. Genom att veva på svänghjulet får man upp kolven **(3)**. När den går upp sugs det in luft i vevhuset **(4)** i underdelen på motorn där det sitter ventiler. När kolven går ner igen komprimerar den luften i vevhuset. När kolven kommer en bit ner så friläggs kanaler in till cylindern och då rusar luften in i cylindern. När kolven går upp pressas luften ihop i cylindern och i tändkulan. Temperaturen stiger genom kompressionen, värmen i kulans väggar och i det förgasade bränslet till en sådan nivå att bränsleluft-blandningen antänds och exploderar. Då drivs kolven neråt igen och öppningar i cylinderväggen friläggs så att gasen släpps ut, för att sedan ersättas med ny luft från vevhuset när kolven går uppåt igen. Det dunkande ljudet hörs när gasen blåser ut. Kolven driver svänghjulet, som driver propellern.

Förgasningen av bränslet sker vid mycket hög temperatur och därför kan man använda bränslen av låg kvalitet. Tjock mineralolja kan användas men även till exempel trätjära. *”man kunde blanda olika soppor liksom.”* Eftersom tändkulemotorerna oftast drevs vid låga varvtal krävdes ett kraftigt svänghjul. Bolinderns svänghjul ska ha vägt två ton. Det var för tungt för att veva. Man fick baxa upp svänghjulet innan start med hjälp av en ”baxestång”(eller - spak).



Tändkulemotorn schematiskt.

”Det finns en del historier om när de började installera tändkulemotorer. De var ju inte så tekniskt kunniga på den tiden, skepparna. Så fick de någon liten instruktion om hur de skulle göra när de skulle starta och stoppa. På en skuta så var det en skeppare, han fick inte stopp på den när han väl fått igång den. Då tog han på sig Susetöjet som de sa, alltså våtstället, och la sig på svänghjulet.

En till: *jag berättade ju innan att man skulle baxa ett stort tungt svänghjul i ett visst läge innan man kunde starta. Kolven måste vara på topp när man släpper på luften. Och det var ju en som hade gjort det. Och så starta han motorn utan att ta loss det här baxestången. Den gick ju rätt igenom bordläggningen och skutan sjönk.”*

Vad var det som var bra med tändkulemotorn? Enligt bröderna Nilsson var de driftsäkra och enkla att handskas med och reparera för dem som inte hade någon högre teknisk utbildning. *”Jag (Christer) har läst en historia, den är säkert sann, om en fiskare ute på Nordsjön som fick problem, vevlagret skar och blev förstört. Då skar en av dom ut en läderbit av en toffla, av toffellädret va, och la in det i lagret och så kunde dom köra hem på det.”* Det som var sämre var allt arbete som fordrades innan man kunde komma iväg. *”Men sen med Volvo Pentan, det var i princip bara att kolla oljan där nere och kylvattnet innan man startade. Det gjorde ju stor skillnad så klart.”* Dessutom skakade det alltid i båten av tändkulemotorns rörelser, men det var man så van vid. Karl Nilsson ska t.o.m. ha varit ängslig för att skutan skulle börja läcka eftersom det blev andra varvtal när de fick sin Volvo Penta dieselmotor 1965.

Har tändkulan någon framtid?

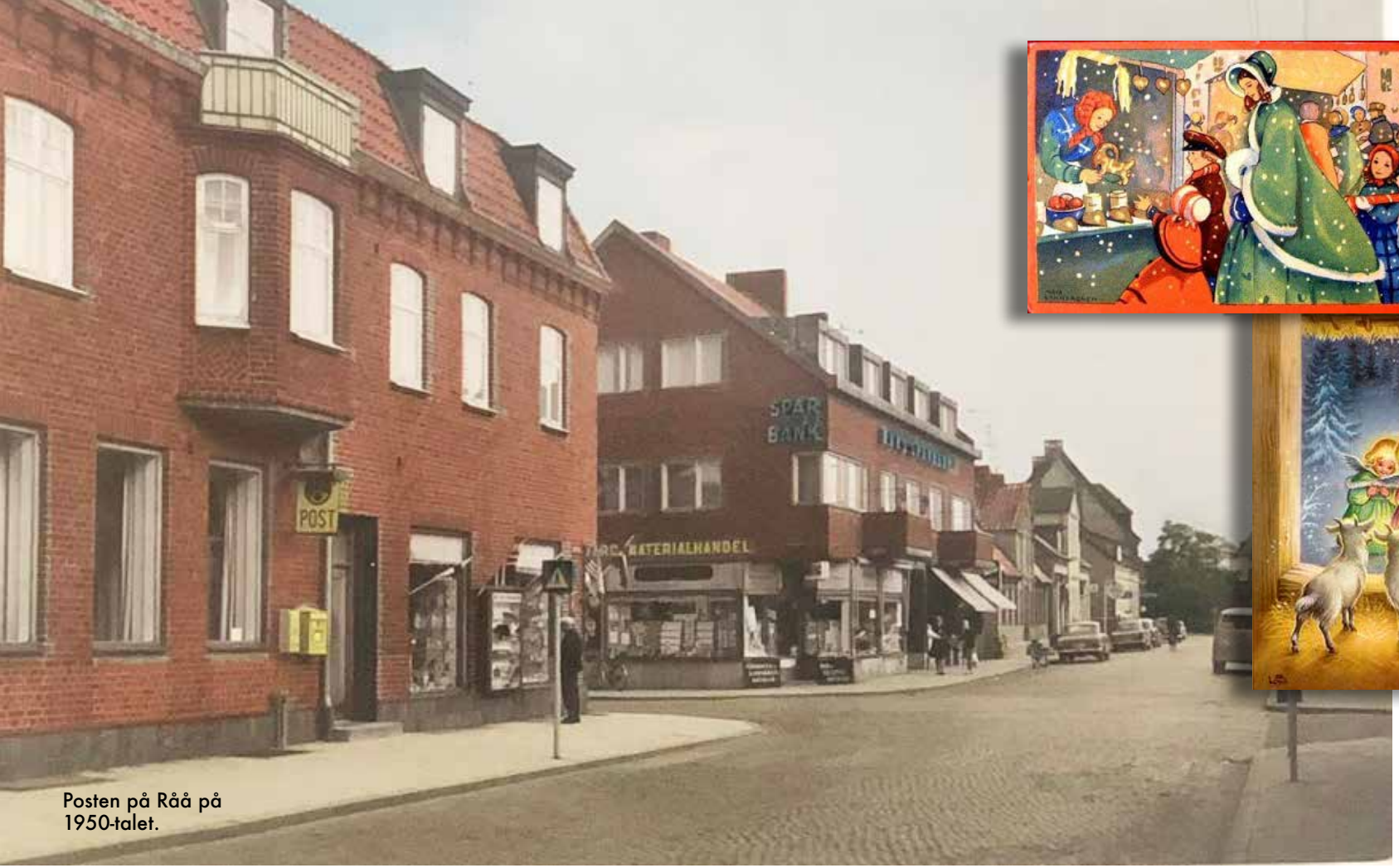
Förutom museets tändkulemotorer, fyra körbara och två museala, finns sådana motorer i två båtar som ligger i Råå hamn. De vårdas av en liten förening, Tändkulans Vänner. De ser bl. a. till att tomten kommer till Råå varje år vid julmarknaden.

Som sagt krävs det kunskap och erfarenhet för att säkert kunna starta museets gamla motorer. Nu hoppas våra tre tändkuleexperter på att få lära upp yngre förmågor, så att vi också i framtiden ska kunna höra det nostalgiska dunkandet från museets tändkulemotorer. Intresserade kan anmäla sig!

Elsa Lena Ryding och Ragnar Thornberg

Källor: Intervju med Christer, Peter och Sven Nilsson. Museitidningen 2004 nr 2. Föreningen Allmogebåtars tidskrift Träbiten nr 104. Wikipedia.

”Men sen med Volvo Pentan, det var i princip bara att kolla oljan där nere och kylvattnet innan man startade. Det gjorde ju stor skillnad så klart.”



Posten på Råå på 1950-talet.

Tidstypiska julkort från 50-talet.

Mina femtiotals jular på posten

När jag idag går längs Rååvägen passerar jag två före detta postlokaler samtidigt som posten lyser med sin frånvaro. Den postlokal jag arbetade i var den, som låg bredvid Råå Järn- & Maskinaffär inte långt från korsningen Lybecksgatan – Rååvägen. Den andra, senare lokalen låg mitt emot nuvarande Trivas på Råå. Under sista hälften av 50-talet jobbade jag på jularna som brevbärarbiträde, en period som jag har många trevliga minnen ifrån.

Det började med att brevbärare Nilsson en dag frågade om jag ville hjälpa till under jularna. Varför han frågade just mig har jag aldrig kommit underfund med. Jag tackade givetvis ja. Råå var indelat i två brevbärardistrikt, brevbärare Hanssons i söder och brevbärare Nilssons i norr. Jag hjälpte Nilsson, och Ebbe som bodde ovanför järnvägen i Raus hjälpte Hansson. Eftersom Nilssons ansvar var att tömma alla postlådor och dessutom hämta den post som kom med järnväg till Raus station blev det mycket tidiga morgnar. Kring sex cyklade jag med en postsäck ut från gården bakom Posten för att tömma alla postlådorna på Råå. När jag kom på andra sidan ån, träffade jag ofta Sture Jönsson som delade ut tidningar och som också arbetade i Wennerstedts bokhandel. En morgon när mycket snö fallit under natten var både gator och trottoarer svårframkomliga med cykel. När jag hejat på Sture, verkade han med all rätt vara irriterad på de villor som hade brevinkast i dörren istället för brevlåda vid grinden. Han förutsade att nästa steg inte bara skulle bli att pulsa fram över tomten och uppför den oskottade trappan utan också att vända sidorna i tidningen åt prenumeranten.

När jag kom tillbaka från rundan började jag att stämpla den post jag hämtat. Detta avbröts då det var dags att ta den trehjuliga paketcykeln för att köra till stationen i Raus och hämta de postsäckar som kom med postkupén på tåget. Tillbaka på Posten var det sedan full fart med att stämpla färdigt alla julkort och brev från lådtömningen, innan postbilen från Helsingborg kom vid åttatiden med ytterligare säckar sprängfyllda med post. Då skulle all avgående post från Råå vara färdigstämplad och säckad för att skickas med postbilen. ▶

Att stämpla försändelserna krävde träning. Först var man tvungen att byta datum på stämplarna. Vanliga brev och julkort stämplades med metallstämpel medan ”knöliga” försändelser skulle stämplas med gummistämpel. Det var viktigt att sätta stämpeln på frimärket och helst så att både poststationens namn och aktuellt datum syntes tydligt. Man var tvungen att stapla försändelserna på ett smart sätt så att det gick fort att få fram dem en i taget och sedan bli av med dem när stämpeln satt snyggt och prydligt. Eftersom stämpeln måste färgas på en stämpeldyna varje gång lät det, när det gick som bäst, som en kulspruta med två olika ljud, duns, pang, duns, pang, duns, pang.

Paketcykeln från Råå Järn- och Maskinaffär

Så snart säckarna från tåget burits in tömde Nilsson ut allt innehåll mitt på golvet i det rum bakom postexpeditionen som var brevbärarnas arbetsrum. Då var också brevbärare Hansson på plats och man började dela upp posten på brevbärardistrikt. Längs väggen mot söder fanns ett långt bord med hyllor för Nilssons distrikt mot öster och Hanssons mot väster. Hyllorna var försedda med fack för olika gator eller delar av dem, allt styrt efter postrundan. I varje fack låg ett kort på vilket aktuella eftersändningar var antecknade. Det var av största vikt att kontrollera detta kort noga och eftersända den post som kom till dessa adresser. Överst fanns större fack för korsband dvs. stora försändelser som tidningar och stora och tjocka försändelser.

När postbilen från Helsingborg lämnat av postsäckar och dessa tömts ut, var det ett jätteberg med försändelser på golvet. Vi hjälptes åt att växelvis sortera posten på brevbärardistrikt respektive sortera in post i facken. Ofta blev facken så fulla att innehållet fick mellanlagras för att all post skulle kunna sorteras in. Trots mängder av post var stämningen god och ibland även uppsluppen. Sista åtgärden var att sortera posten inom facken efter den ordning som rundan krävde och också sortera in korsbanden. All post lades sedan ned i de stora postväskorna. Därefter lastades cyklarna och vi drog iväg. Den myckna posten i jultid gjorde att man kom iväg senare än annars under året. Det fanns ju också en eftermiddagsutbärning som skulle hinnas med.

Vanliga brev och julkort stämplades med metallstämpel medan ”knöliga” försändelser skulle stämplas med gummistämpel. Det var viktigt att sätta stämpeln på frimärket och helst så att både poststationens namn och aktuellt datum syntes tydlig

Raus station.

Till att börja med hade jag endast tillgång till en vanlig herrcykel med smal pakethållare bak och normalt cykelstöd. Detta skulle snart leda till en mindre katastrof. Utanför hyreshusen på Östergatan hade jag ställt cykeln på cykelstödet på trottoaren. När jag kom ut från en av trappuppgångarna låg cykeln omkullvält och posten utspridd vid sidan om väskan. Som väl var fanns brevbärare Nilsson inte så långt bort. Vi hjälptes åt att sortera posten inne i en av trappuppgångarna så att jag kunde fortsätta min runda. Jag insåg att jag måste försöka få tag i en bättre cykel. Eftersom jag haft förmånen att arbeta några fjortondagsperioder om somrarna i Råå Järn-& Maskinaffär, visste jag att på magasinet stod en riktig paketcykel som inte användes längre. John Holm lånade vänligen ut den till mig. Den hade en rejäl pakethållare fram, ett mindre framhjul samt ett rejält stöd som fälldes ned på båda sidor om den främre pakethållaren. Den var faktiskt stabilare och bättre än en postcykel.

Efter något år hade ett brevbärardistrikt tillkommit med allas vår ”Frille” som brevbärare. Hans distrikt var i mitten av Råå. Ett nytt bord för honom hade också tillkommit längs norra väggen. Han var en gladlynt person och stämningen var glad, högljudd och hjärtlig. Han hade ovanan att förutom adressen också läsa vad som stod skrivet på vykort. Detta gav anledning till många kommentarer och skämt. Vi skojade om allt som tillfälligt dök upp och det var mycket. När stämningen blev för hög hotade alltid Hansson oss med att vi inte skulle få någon fisksup om vi inte var snälla. Dörren ut till expeditionen stod alltid öppen. En gång när vi skämtade som värst kom postmästaren, ▶

Mina femtiotals-jular på

posten

fru Bergström, storskrattande och stängde dörren. Posten var ju ett statligt verk och kunderna på expeditionen skulle inte underhållas och störas av oss.

På 50-talet eldade de flesta Rååbor med kol, koks eller olja som köptes från Sylwans. Därför kom årligen massor av almanackor som skulle delas ut. Det var ett stort brunt kuvert innehållande en pappskiva med en block-almanacka i nederkanten. Detta gjorde denna försändelse svår att hantera i postväskorna. Ett år lastade jag därför alla almanackorna i den trehjuliga paketcykeln och körde runt hela Råå och delade ut dem, vilket uppskattades av kollegorna. Det var faktiskt enorma mängder försändelser till jul. En jul med veckoslut precis före julhelgen insåg vi att vi inte skulle hinna dela ut all post i tid om vi inte arbetade en söndag, vilket vi själva beslöt och genomförde. Kungliga Postverket var ett statligt verk med tvingande bestämmelser. Man fick inte ”salta” post (låta post ligga) på den tiden. Vi skämtade ibland om att köra och kasta posten i hamnen, något som vi givetvis aldrig gjorde, men som verkar ha hänt nu på senare år. Vi erbjöd mycket god service utöver det vanliga. En morgon när jag skulle stämpla post låg där en hel packe julkort utan frimärken. Jag öppnade och såg att de var underskrivna av Nina. Jag visste att Tara Lundgren i Coyetsgatan ibland hade en väninna boende hos sig som hette Nina Hezelius. Egentligen skulle jag ha klistrat på gröna lösenmärken och stämplat högen, men jag frågade fru Bergström, som var en utmärkt chef, om jag kunde ta med dem på min runda och undersöka om jag gissade rätt. Jag gissade rätt och fick uppleva en mycket tacksam människa.

Det fanns givetvis även saker som var mindre trevliga. Veckan före jul höll nästan alla på med att laga brunkål. När man stoppade in posten genom dörrbrevlådorna kom alltför ofta en rejäl pust av brunkålsdoft rätt i ansiktet. När sedan julafton kom och vi skulle äta julmat hemma blev brunkålen för mycket för mig. Snön var också något som gjorde hanteringen av cykeln till ett problem. Det fanns inga dubbdäck till cyklar på den tiden. Man var tvungen att vara extra försiktig, för jag hade dålig erfarenhet av att välta med cykeln. De korta dagarna var heller ingen fördel. Eftersom arbetstiden ofta var 10 – 11 timmar per dag så upplevde man mörkret både morgon och kväll. Med endast gatubelysning var det ibland svårt att läsa adressen på brev, julkort och avier. Värst var nog de mycket långa arbetsdagarna. Man var rejält trött när man kom hem.

När jag fyllde 16 år och blev civilförsvarspliktig, kom ett brev från Länsstyrelsen i Malmö, som meddelade att jag vid mobilisering skulle inställa mig vid Posten på Råå som brevbärarbiträde. Detta återkallades först när jag gjorde min militärtjänst. Det var en förmån att få hjälpa till på Posten i samband med julhelgerna. Julkortsskrivandet var på den tiden ett viktigt sätt att hålla kontakt med vänner på stort avstånd och omfattningen var mycket stor. De flesta människor man mötte var tacksamma för den post de fick. Längs Rååvägen fanns massor av affärer och människor på språng. Alla var i full gång med att förbereda sig inför julen. Stämningen var därför speciell och med få undantag mycket god. Många vänliga hälsningar byttes.

Man har ju fått lära sig att det är både fel och ”ute” att säga att ”det var bättre förr”. Men när jag tänker tillbaka på tiden på Posten på Råå, så måste jag om jag ska vara ärlig, med eftertryck säga att Posten fungerade odiskutabelt mycket bättre på den tiden än vad den gör idag.

Martin Werner

VI MINNS NILS PÅLSSON

Vår engagerade, mångkunnige och dynamiske Nestor och hedersmedlem Nils Pålsson har avlidit.
Hans betydelse för vårt museum är väl känd av såväl museets medlemmar som av intresserade Rååbor.
Under många år har museet haft glädje av ”Nisses” kärlek till hemorten, till fisket och sjön men också av hans kontakter med generösa personer och företag, Nils har alltid ställt upp för Råå Museum för Fiske och Sjöfart.
Med bilden från hösten 1918, strax efter 95-årsdagen tar han och vi farväl. En äldre man med ett leende och en klurig blick mot fotografen, Nils står stadigt på sin trappa, han har alltid värnat sitt hem och sin familj.

Nils Sigvard Pålsson född på Patrullgatan 16,
dog den 22 september på Patrullgatan 2.

Immigranter anländer till Ellis Island cirka 1892.

- Vilken tung men praktisk resväska! påpekade flera av de gästande amerikanska cyklisterna när de på vårt museum fick syn på den utställda amerikakofferten. Runt den kan vävas flera livsöden, drömmar och besvikelser. Många av de amerikaner vi guidat denna sommar var mycket imponerade både av Sverige och vårt museum. En hel del hade sina rötter i Norden, men visste inte så mycket om släktingarna som tog det stora steget att emigrera. De ville gärna börja forska och besöket på Råå gav dem anledning till att lära sig mer om sin familjs historia.

Här följer lite om bakgrunden till emigrationen från Sverige till Amerika och några Råå-bors utvandraröden.

Ellis Island.

Emigranter
från Råå

”Man har det bättre som djur i Amerika än som människa i Sverige!”
Den slutsatsen drog man hemma i Sverige efter att ha fått vykort från utvandrade släktingar, som visade välmående kreatur. Förutom lockande vykort med enorma pumpor, majskolvar, gäss, kor och grisar skickade man gärna hem fotografier som visade välklädda emigranter. Man berättade förstås inte att fotografen tillhandahållit kläderna! Tittar man noga på dessa foton kan man ibland se slitna skosulor som avslöjar bärarens fattigdom.

Att besluta sig för att emigrera till ett främmande land med annat språk och utan att veta vad som väntade, kan inte ha varit lätt. När man söker orsakerna till emigrationen till Amerika brukar man prata om ”push and pull”. Det vill säga det fanns faktorer här hemma som gjorde att man ville bort: missväxt, svält, ofrihet och militärtjänst. I Amerika fanns sådant som drog: gratis/billig jord, religionsfrihet och arbetstillfällen. Dessutom hade man hört talas om att man kunde finna guld i Amerika och detta lockade en del. Emigrantagenter som hjälpte till med biljetter och råd underlättade också för de som önskade utvandra. Breven hem bidrog förstås till att locka fler att företa den långa resan. Ibland hade någon släkting lyckats tjäna ihop pengar som kunde betala biljetten. En biljett kostade ungefär lika mycket som en dräng tjänade under ett år.

Resan till det förlovade landet var många gånger strapatsrik med stormar, undermålig mat, sjukdomar och sjösjuka. ▶

Exempel på vykort som skulle locka emigranter till Amerika. Vem ville väl inte ha så här välgödda kor och jättestora majskolvar?

Annons för Skandinavien-Amerika Linien.

”Ni kunna inte tro huru många olyckor vi sporde då vi kommo fram. Ett emigrantskepp hade lidit så svår hungersnöd att en hel del emigranter fingo svälta ihjäl. Ett skepp från Göteborg på resa till Boston hade haft cholera ombord; över 70 personer dogo och blevo utkastade i sjön. Ett Skepp hade mistat alla masterna och kom slutligen till England; – jag vill icke vidare omtala de olyckor jag hört berättas.” (Utdrag ur ett brev från en emigrant den 23 oktober 1853.)

De vanligaste emigranterna var till en början familjer, pigor och drängar. Så småningom kom hantverkare av olika slag. Många svenska kvinnor fick anställning i välbeställda amerikanska hem. De var uppskattade för sin arbetsamhet och flit. Dessutom var de läs- och skrivkunniga och det bidrog till att de tämligen snabbt kunde anpassa sig språkligt och socialt.

Tre stora utvandringsvågor kan utläsas ur statistiken. Den första på 1860-talet när Sverige drabbades av flera missväxtår. Jordbruket kunde helt enkelt inte försörja den växande befolkningen. 1879-1893 kan räknas som kulmen då nästan en halv miljon svenskar utvandrade. Tredje vågen kom 1901-1914.

Sammanlagt utvandrade ca 1,3 miljoner svenskar, de flesta till Amerika. Ca 200 000 återvände.

De flesta som utvandrade kan vi hitta i uflyttningslängderna. Men en del unga ogifta män som ville slippa militärtjänstgöring gick aldrig till prästen för att få flyttbetyg. De valde att stiga på en båt i Danmark, Tyskland eller England. När de sedan kom till Ellis Island utanför New York, bokfördes de liksom alla immigranter, så där kan vi finna de ”försvunna”. En del av de som kom till Amerika 1861-1865 hamnade som soldater i det amerikanska inbördeskriget. En ödets ironi kan man tycka; att slippa värnplikten hemma, men istället kastas ut i krig i det nya landet!

Från Helsingborg kunde man år 1892 åka direkt till New York - den s k Scandia-linjen. Den utgick från nordtyska Stettin via Malmö, Helsingborg, Göteborg och Kristiansand i Norge. Resan tog 10-12 dagar och en biljett kostade 60 kronor. Redan hösten 1895 stängdes den här direktlinjen. Orsaken var att de engelska stora bolagen tvingade dem att sluta.

En undersökning av utflyttningslängderna i Raus församling och passagerarlistorna i ”Emigranten Populär” visar att emigrationen härifrån tog sin början på 1880-talet. Sammanlagt kunde jag räkna utvandrarnas antal till 227 st mellan åren 1884-1925.

I våra svenska tidningar kunde man läsa om hur många som emigrerade. Här några exempel: Följande notis fanns införd i tidningen Korrespondenten från Landskrona 1879: *”3,257 emigranter hafva detta år befordrats över Helsingborg till Amerika.”*

Sydsvenska Dagbladet 1894-04-12

”I dag ha 47 emigranter till Nordamerikas ▶

Förenta stater fått sina kontrakt påtecknade hos polismyndigheten härstädes.

Johan Brinck, som var emigrantagent, skrev ”Vägledning och underrättelser för emigranter från Sverige till Amerika” där han gav goda råd till alla som ville utvandra.

I Sverige bildades 1907 Nationalföreningen mot emigrationen för att förmå svenskarna att stanna kvar i landet. *”Det är som en öppnad åder, ur vilken ett dyrbart blod kväller fram, en långsamt men säkert fortgående kraftuttömning.”* Man bedrev bl a propagandaverksamhet och förmedlingsverksamhet för anvisning av arbetstillfällen.

En särskild emigrationskommisson upprättades för att svenskarna skulle ”tillgodogöra sig och omsmälta det verkligt goda, som finnes i Amerika än... och så förmå vår ungdom att i sitt eget land se ´framtidslandet´ genom sociala och ekonomiska reformer.” 1926 införde USA kvotlagar för invandrare och detta innebar att emigrationen upphörde. Den svenska utvandringen i förhållande till folkmängden överträffades bara av Norge och Irland.

EMIGRANTER TILL AMERIKA!

Kommen ihåg "Allan-Linien"
hvilken som bekant är den största och för
emigranter den bäst inrättade postångbåtslinie.
OBS! Tillfölje af sin stora ångbåtsflotta expedierar
Allan-Linien 3ne stora ångare i veckan från
England. Ingen af denna linies passagerare kan
derför blifva uppehållen i England. Befordring från
Malmö och Landskrona alla dagar.
OBS! "Parisian" nybygd, en av verldens största
passagerareångare, afgår från Liverpool den
28 April och torde emigranter, som önska resa då,
hafva tillförsäkrat sig om biljett före den 21 April då
afresan sker från Malmö och Landskrona.
OBS! Biljetterna betydligt billigare än öfver
Köpenhamn och Göteborg.
Närmare meddela för Allan-liniens ångbåts-
expedition.
Joh. Brinck M.J. Henriksson
i Malmö, kontor vid jernvägsstationen och hamnen.
I Landskrona, strax vid jernvägsstationen

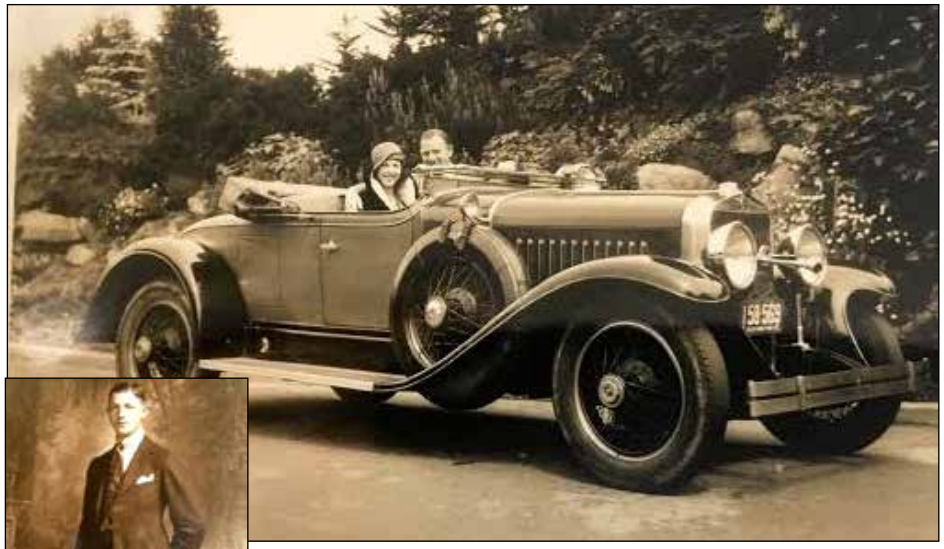
Annons i Korrespondenten från Landskrona, lördagen den 2 april 1881.

Snabb och rätt information med e-post

Om du ger oss din e-postadress, får du påminnelse om våra olika aktiviteter. Du får också snabb information om det skulle inträffa några ändringar i det planerade programmet. Din e-postadress är i trygga händer - vi kommer aldrig att låta någon annan få den. Och tidningen ska naturligtvis vara kvar!
Skicka bara ett meddelande till info@raamuseum.se, så kommer du med i registret.

Några utvandrare från Råå

Inga-Lena Stelzer har efter intervju med Archie Lundsten skrivit om Arvid Lundstens äventyr under 20 år i Amerika.



Arvid Gösta Emanuel Lundsten 18 aug. 1899 - 13 sept. 1991

I juli 1917 åkte Arvid endast 17 år gammal med ångaren Hälsingborg till England och sedan vidare med fartyget Oscar II till Ellis Island, USA. Han tog sig till Brooklyn där han hade en avlägsen släkting. Därefter bodde han på många olika platser i USA bl.a White Sulfer Spring i West Virginia, Miami i Florida, Portland i Oregon, Los Angeles, Chicago och New York.

Arvid arbetade som servitör på fina hotell. I Chicago serverade han bl a Al Capone. Han fann sig väl tillrätta och levde ett gott liv. Han ägde en bil och golfade på fritiden.

Hans syster Elvira emigrerade 1925 till USA. Hon arbetade som sömmerska, gifte sig med en svensk-amerikan Carl och fick två barn.

Föräldrarna Emil och Amanda Cecilia hälsade på Arvid/Archie 1931.

Efter 20 år i USA återvände Arvid hem till Råå. Återresan gjorde han ombord på M/S Gripsholm. Arvid övertog föräldrahemmet på Lybecksgatan 1946. Han arbetade på Elektromekano där hans gamle skolkamrat Yngve Falkland var direktör. Där jobbade också hans blivande fru Rosa. De vigdes 1951 och 1952 föddes sonen som fick namnet Archie vilket pappa Arvid kallades i USA. ▶

Stina Norling, som från början kom med idén att skriva om emigranter, har flera olika öden att berätta om.

Sven och Margaretha Svensson/Long hade nio barn. De tre sönerna emigrerade alla till Amerika och tog sig då namnet Long efter Långe-Sven. Släkten ägnade sig också där åt fiske och fiskhandel. Stående från vänster högst upp Ida, Bernhard, Johanna, Martin, sittande Hedvig, Mathilda, Anna, Sofia och Bengt.

Bröderna Svensson/Long

– Vi Långe Svensa barn barn lever ju så länge…

Sven Long, född 1890 skriver gratulationsbrev till sin kusin Stellan Samuelsson, som 1979 fyllde ”85 eller 86 år”. Sven Long tvekar lite om kusinens födelseår, men brevet, som Margaretha Wideberg, Stellan Samuelssons dotter sparat, visar att avsändaren minns namn och händelser i både när- och dåtid.

Tre bröder, Bengt, Nils Bernhard och Martin Johan Svensson var alla söner till Sven Bengtsson, kallad Långe-Sven, och hans hustru Margaretha. Paret fick nio barn, tre söner och sex döttrar varav en dog ung. De fem systrarna stannade på Råå, på Matrosgatan, men de tre bröderna emigrerade på 1880-talet till USA till New Jersey. De bosatte sig i Wildwood, tog efternamnet Long och etablerade sig som arbetsamma och framgångsrika fiskare och köpmän. Trappers and Dealers presenterade de sig som.

Sjömannen Bengt Svensson, f 1855 emigrerade från Köpenhamn och kom till New York i juli 1880. Han dog 1946, året efter sin 90-årsdag. De yngre bröderna Nils (Niels i USA) Bernhard och Martin Johan (John), födda 1862 respektive 1867, är båda noterade som sjömän.

Nils Bernhard står som emigrerad redan på 1870-talet men är också noterad i en husförhörslängd i Raus socken från 1880-talet. Prästerligt slarv, gissar vi. Nils Bernhards söner, Sven och Bruce, var födda 1890 resp 1893.

Martin Johan kom till USA 1886, gifte sig där 1891 och fick med sin amerikanska hustru 7 barn. Martin John dog redan 1923, endast 55 år gammal.

Nils Bernhards söner Sven och Bruce besökte sina kusiner Stellan, Ruben, Greta och Cecil (de senare blivande Rausingar) i början av 1900-talet och i Svens brev till kusin Stellan påminner han kusinen om pojkstreck och upptåg under besöken. Han påminner också om flera Rååprofiler som gossarna gärna skojade med.

Flera av Långe-Svens barnbarn höll kontakt med sin släkt på Råå. Brev utväxlades och en del besök blev det under förra seklet.

Långe-Svens tre söner blev lyckosamma fiskare och affärsmän i New Jersey. Trappers and Dealers står det på skylten till bröderna Longs fiskfirma.

Peter Göran Nilsson

Den ståtliga gravstenen på Råå kyrkogård har väckt mångas nyfikenhet. Ett inglasat porträtt är ovanligt på vår kyrkogård. Här vilar Peter Göran Augustus Nelson, född Nilsson.

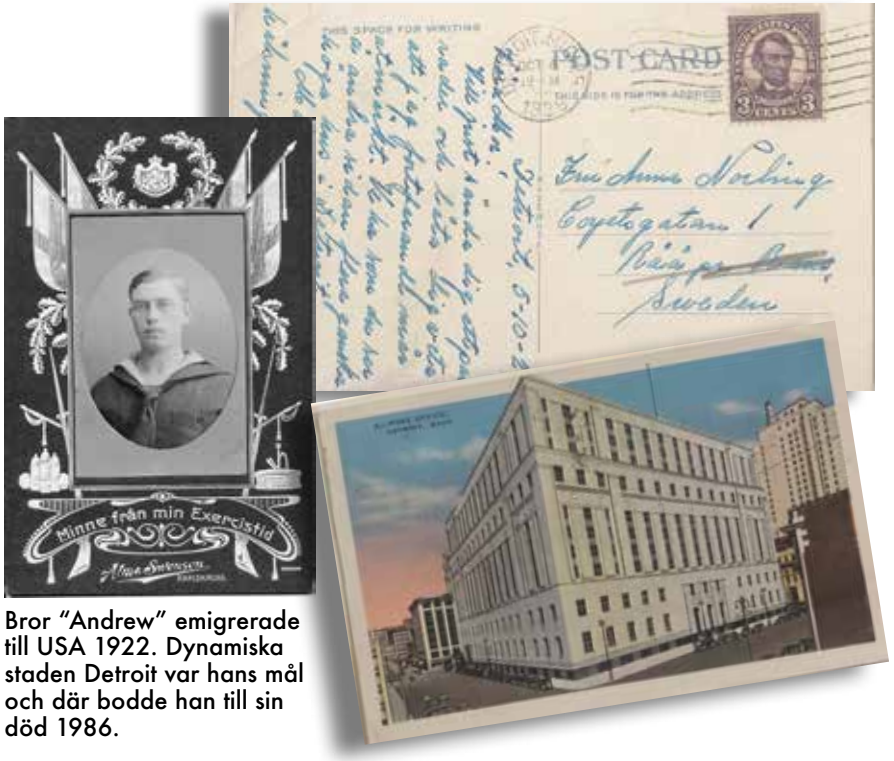
”Rentieren Nelson”, född 1860, hade rötter i anrika Rååsläkter. Fadern, skepparen Andreas Nilsson, f 1833, avled i Riga 1882 och efterlämnade hustru, född Göransson och flera barn. Peter Göran var äldst. 1888 emigrerade han till USA och två bröder följde senare hans exempel.

Peter Göran blev välbeställd restaurangägare. På mödernet härstammade han från Råås s k Krögardynasti. Men hemorten lockade och han återvände kring sekelskiftet tillsammans med gossen Ernst Ira ”Aira” Möller.

I USA hade Peter Göran träffat Rååparet Nils Olof Möller f 1854 och Bengta Israelsdotter och deras son. Nils Olof var kusin till Fredrik Möller ”Kungen av Råå”.

Peter Göran satte Ira i ”skola” hos kandidaten Bengt Jonsson, svåger till Edward Kastrup. Gossen skulle med tiden bli en välkänd profil i vårt samhälle. Han gifte sig med Anna, dotter till Peter Görans syster Amanda och hennes man Emil Lundsten och på Råå nr 1 lät han anlägga den välkända tulpanträdgård som någon kanske fortfarande minns och många hört talas om. ▶

Några utvandrare från Råå



Bror "Andrew" emigrerade till USA 1922. Dynamiska staden Detroit var hans mål och där bodde han till sin död 1986.

Bror Anders Norling

– Jag mår förträffligt och trivs utmärkt över här där folk sköta deras egna affärer, så ett besök på Råå låter ganska avskräckande. Jag ska tänka över saken. Raderna är hämtade ur ett brev daterat 1930, skrivet av Bror Norling till modern Anna Norling.

På moderns sida hade Bror Anders rejäla Råårötter. Morföräldrarna var Botilla Winblad och "Johannis kommisar", fiskare och smugglare, drunknad 1866, 36 år. Fader var Råå-placerade tullaren August Norling från Farhult.

Bror Anders/Andrew Norling, f 1895, lämnade Råå hösten 1922. Målet var USA och främst det högteknologiska centrum som delstaten Michigan lockade med. Andrew, som han kallade sig i USA, medförde ett nyregistrerat patent, en uppfinning för säkrare järnvägsövergångar. Han blev amerikansk medborgare 1927, bosatte sig i Detroit och var rimligt framgångsrik inom ett av de stora järnvägsbolagen.

I breven till sin mor frågar han ofta om grannar och gamla vänner och betonar hur bra han trivs. I brev hem till brodern Bertil är det fokus på teknikutveckling, världsekonomi och den politiska oron i Europa under det sena 30-talet och krigsåren.

Svenska rikstidningar ville Bror gärna få skickade till sig, de amerikanska hade föga intresse för Europa, hävdade han.

Och nej han kom aldrig tillbaka till Råå men höll kontakt med familjen till sin död 1986.

Hans Rausing in memoriam

Råå Museums vän och gynnare Hans Rausing har avlidit, 93 år gammal, i sitt hem i England. Närmast sörjande är hustrun Märit och barnen Lisbeth, Sigrid och Hans Christian med familjer.

Den stora sommarutställningen "Ruben Rausing - Visionären från Råå" på vårt museum 2018 beskrev hur Ruben Rausing, född Andersson på Råå, startade företaget Tetra Pak. Sönerna Hans och Gad utvecklade verksamheten till en global succé. Hans Rausing var verkställande direktör 1954-1985 och därefter styrelseordförande till 1993. Han valde att avyttra sina andelar i Tetra Laval-koncernen 1995 till brodern Gad med familj.

I flera tidigare publicerade dödsrunor har Hans Rausing beskrivits som en sann entreprenör, som vågade ta risker och som verkligen kunde sälja sina idéer och produkter. I höst kommer museet att upprepa visningen av filmen "Entreprenören Hans Rausing". Hans Rausing beskrivs också som en fin vän och en kärleksfull familjefar. Han hade breda intressen och kunskaper och donerade stora summor till forskning och utveckling inom medicin, entreprenörskap och kultur. Råå Museum har fått ta emot flera donationer som möjliggjort museets om- och tillbyggnader. I samband med Ruben Rausings 100-årsdag 1995 gästade Hans och Gad Rausing Råå. Ett gåvobrev överlämnades till dåvarande ordföranden Ragnar Thornberg och vice ordförande Sven Backe. Tillsammans med veteraner inom Tetra Pak, människor som hade arbetat under grundaren Ruben Rausing, gick de på en guidad museitur med Erik Björck och Harry Monroe.

När motorhallen invigdes 1 maj 2004 var Hans Rausing åter på plats, denna gång med sin hustru och som invigningstalare. Han tackade alla som arbetat med "hallen för glödkule-teknologi" och framhävde vikten av att bevara äldre tiders kultur i vidaste bemärkelse. Hans Rausing överräckte ett brev från sin farfars svåger Samuel Andersson, som gick under 33 år gammal i en hård storm på Östersjön natten mellan den 30/3 och 31/3 1896. Det är Samuels sista brev till hustrun som sitter inramat i motorhallen. Hade hans båt haft motor hade han överlevt, konstaterade Hans Rausing.

De som minns Hans Rausing gör det med glädje och saknad. Vi andra är stolta över Råå-ättlingen och tacksamma för det stöd vi fått till museets verksamhet.

Styrelsen

Hans Rausing överlämnar en donation till Sven Backe och Ragnar Thornberg 1995.

Några utvandrare från Råå

Elsa- Lena Ryding har forskat om sin släkting Hans Möller och fick då litet att undra över.

En sjöman som emigrerade och kom tillbaka

Ett exempel på en Råå-bo som emigrerade i unga år, och som kom tillbaka på sin ålders höst, är styrmannen Hans Peter Kristoffer Möller 1870-1942. Han föddes som andra barn till Bengta Hansdotter och sjökapten Peter Möller och växte upp på nuvarande Kaptensgatan. När Hans var 14 år dog hans mor, året därefter hans storasyster i tuberkulos. Efter detta lämnades de yngre systrarna bort till olika släktingar. Peter Möller och sonen Hans flyttade till en adress i Helsingborg, varifrån de gick till sjöss. (Se museitidningen nr 1 2016). Vi vet inte mycket mer om Hans Möllers liv innan han vid 21 års ålder registreras som anländ till New York i januari 1892. Enligt familjetraditionen ska ha han fört en hjulångare i Amerika. År 1921 ansöker han, nu som amerikansk medborgare, om pass för att resa till Sverige på besök med passagerarbåten Drottningholm.

Året efter gifter sig Hans Möller i New York med Edla Sofia Berg född i Sörmland. Frun är 42 år, ”servant”, och har bott i Amerika sedan 21 års ålder även hon. När fadern Peter Möller dör 1928 skickar Hans en fullmakt till bouppteckningen från Brooklyn, New York. Edla dör 1937 i Stockholm. Det är oklart om paret verkligen levde samman, eftersom syskonbarnen aldrig någonsin nämnde att ”morbror Hans” varit gift. Hans Möller återvänder i varje fall till Sverige och Råå för att bo med sin syster Selma på Kaptensgatan under sina sista år. Han efterlämnade bl.a. en fin rakspegel samt tillgångar för 28 342 kronor, när han gick bort 1942.

Varför flyttade Hans Möller till Amerika? Det fanns kanske inte så mycket som höll honom kvar i Sverige, med modern död och huset uthyrt? Kanske var han inte ämnad till sjökapten på de stora haven, som sin far? Varför återvände han? Kontakten med systrarna måste ha varit viktig, och han hade inga barn i Amerika. Den sista som minns Hans Möller är f.d. grannen Lilly Andersson som kommer ihåg hur han plockade ner gråpäron till henne från det stora trädet framför huset.

Hans Möller med systrarna Selma (t vänster) och Nanny.

Det finns säkert fler intressanta emigrantöden att berätta om. Som ni märkt har vi inte lyckats få med någon kvinnlig emigrant - förutom att Elvira Lundsten nämns. Du kanske har släktingar från Råå som sökte en ny framtid på andra sidan Atlanten? Välkommen att höra av dig med fler historier, de kan säkert platsa i den här tidningen framöver.

Gunilla Gyllerfelt

RUTGERS HÖRNA

FLÄCKESILL, FLECKESILL, VINNAD SILL, VINGAD SILL…

(kärt barn har som bekant många namn)

Flera har bett om recept på hur denna traditionella maträtt ska tillredas. Här kommer den nu. Det är, som sagt, en traditionell rätt här på Råå och därför kan jag inte ta åt mig någon ära för receptet. Det har för övrigt varit publicerat i Museitidningen förr. Ett recept på potatisbakelse delar jag gärna med mig av. En elegant version av vår älskade potatis som funkar fint som en egen rätt – till förrätt t ex. eller som tillbehör till fisk eller kött.

Lycka till!

VINNAD SILL

Gör så här:

- Rensa så många färska sillar du behöver.
- Skär upp den från ryggsidan medan huvudet får vara kvar.
- Ta bort inälvorna men inte ryggbenet.
- Fläk upp sillen och salta på båda sidor. Låt ligga ett par timmar.
- Trä upp sillen på en ståltråd (eller annan stark tråd) genom ögonen.
- Häng upp på tork en solig och helst lite blåsig dag några timmar.
- Ta sedan ner sillarna och skär av huvudena.
- Stek dem i smör tillsammans med rommen.
- Servera med potatismos och rårörda lingon

Foto: Johnny Bengtsson.

Ella Bengtsson hänger upp sill (2006).

Gör så här: Dag 1

• Sätt ugnen på 180 grader.
• Skala potatisarna och skiva en av dem tunt. Det gör du lättast på en mandolin inställd på 1,2 mm.

• Lägg upp potatisskivorna omlott på ett oljat bakplåtspapper.
• Flytta över smörpapperet med potatisen till en plåt. Lägg över ett annat oljat bakplåtspapper och sist en plåt.
• Bakas i ugn 180 grader ca 7-8 minuter tills potatisen är mjuk.

• För över bakplåtspapperet med potatisen på ett jämnt underlag. Dela arket på mitten så blir det lättare att hantera fortsättningsvis.

• Under tiden tärnar du palsternackan och resten av potatisen (bild tärna). Koka i saltat vatten ca 10-12 minuter tills de är färdiga. Använd bara så mycket vatten att det precis täcker tärningarna.
• Slå av allt vatten – ånga bort det sista vattnet om det behövs. Tillsätt ca 3 msk olivolja för att binda ihop.

• Stompa potatis/palsternackblandningen med en potatisstöt. Det ska inte bli mos utan bara krossas.

• Smaksätt stompen med det du tycker är gott, t ex timjan, basilika, gräslök. Här har vi valt det lite lyxiga alternativet tryffel – dyrt men mycket drygt. Blanda väl.

• Nu brer du ut den smaksatta potatisblandingen över den bakade potatisen med t ex en stekspade).

• Nu ska alltsammans rullas ihop – ungefär som en rulltårta. Ta hjälp av bakplåtspapperet.

• Slå in rullen i foliepapper och förslut ändarna. Rullarna ska ligga i kylskåp minst över natten.

POTATISBAKELSE

Till 6 personer behöver du:
• 2 stora bakpotatisar
• 2 palsternackor
• Olivolja
• Salt

Dag 2
• Ta fram potatisrullarna och skär dem i 5 cm skivor utan att ta av folien.
• Värm dem i ugn på ca 125 grader i 8-10 minuter.
• Ställ bakelserna på högkant, ta av folien och servera.

PROGRAM FÖR RÅÅ MUSEUM HÖSTEN 2019.

OBS: avgift för medlemmar 25:-

29/9 kl. 15:00: Film. **Entreprenören Hans Rausing.**

6/10 kl. 15:00: Film. **Harry Monroe,** 90 minuter. Kaffeservering i pausen.

12/10 (lördag): **Guidning för nyinflyttade på Råå.**
Kl 10.30 Mona Green, kl 14.00 Ragnar Thornberg.

20/10 kl. 15:00: **Howling Wind.**

23/10: Höstmöte kl. 19:00. **Öresund ett hav för alla.**
Kjell Andersson berättar.
OBS: Föranmälan!

27/10 kl. 15:00: **Hus med historia.** Gatuvandring inomhus med Stina Norling.

30/10 kl.10:00 -15:00: **Höstlovskul.**

3/11 kl. 15:00: Ännu ej fastställt program. Se museets hemsida!

10/11 kl. 15:00: Ännu ej fastställt program. Se museets hemsida!

24/11 kl. 12:00 – 18:00: **Julmarknad.** Se vidare under öppettider!

26/12 kl. 14.00 – 17:00: **Annandag jul.** Råå-filmen visas kl. 15.00.

Foto: Roland Bengtsson.

SIGVARD WINDFORS

Sigvard Windfors, tidigare styrelsemedlem och ordförande i museiföreningen, har nyligen avlidit vid 86 års ålder. Vi återkommer i nästa nummer med en artikel om Sigvard Windfors och hans gärning.

INFO-SIDAN

ÖPPETTIDER HÖSTEN 2019

23/9 – 3/11 och **1/12 – 15/12**
Söndagar 14.00 – 17.00

30/10
Höstlovskul onsdagen under skollovet kl. 10.00 – 15.00
Det kostar ingenting för dig som är skolelev i Helsingborgs kommun och kommer i vuxens sällskap. Du kan vara museidetektiv, delta i den spännande agentjakten, leta upp gömda pirater, leta efter skattkistan och ännu mer!

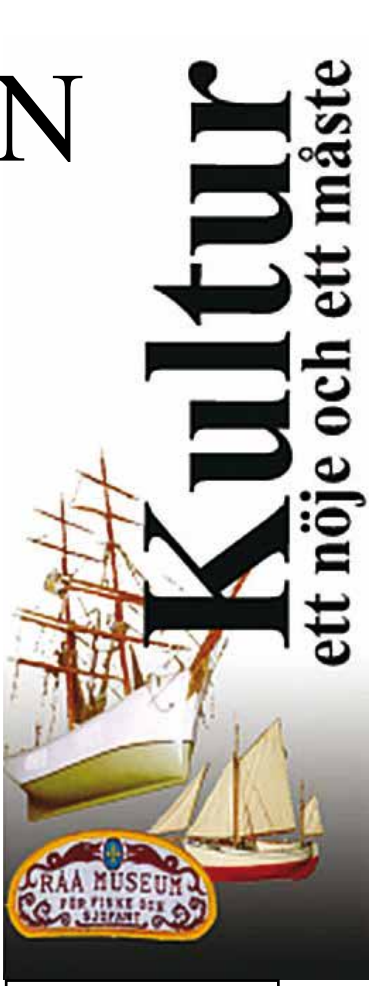
24/11
Julmarknad i samband med julskyltningen på Råå. Museet bjuder in till Öppet hus. **Fritt inträde.** Fynda julsaker och julklappar på vår julmarknad, pröva lyckan i våra lotterier och delta i omröstningen om det bäst dukade bordet. Servering av kaffe och varm glögg.
Museet är öppet kl. 12.00 – 18.00.
Extra öppethållande för försäljning i julmiljö **onsdagarna** 27/11, 4/12 och 11/12 kl. 15.00 – 19.00.

26/12
Annandag jul är vår traditionella hemvändardag. Råå-filmen visas för gamla och nya Rååbor. Vi bjuder på glögg. **Museet är öppet kl. 14.00-17.00.**
Filmen visas kl. 15.00. Kom gärna i god tid.

Medlemsavgiften för 2018 är 200:-/år. Ny medlem efter 1 oktober betalar endast för 2019.
Entréavgift är för vuxna 75:- , för innehavare av Kulturkortet 50:- och för studerande med CSN-kort 60:-
Entré för medlemmar vid söndagsprogram 25:-
Fri entré för barn och ungdomar upp till 18 år.
Skolklasser 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.

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



För information om förändringar kolla hemsidan www. raamuseum.se!

MUSEITIDNINGEN

Råå museiförenings höstmöte går av stapeln på Kajgatan 1,
Museiplanen, Råå

Tisdagen den 23 oktober kl. 19.00
Entré och förtäring i trevligt sällskap 50:-.
Obs! Föranmälan till info@raamuseum.se Tel: 042 261131

ÖRESUND ETT HAV FÖR ALLA
Kjell Andersson kåserar.

REDAKTIONSRÅD: Elsa Lena Ryding, Stina Norling,
Britt Siversson Holmén, Inga-Lena Stelzer och Ragnar Thornberg
REDIGERING: Susanne Gellberg

Pingvinpress Grafiska AB 2019