

Välkommen till

Nyhetsbrev nr 14-2014

från Kalle Eriksson och Bjäreförlaget

Återigen har vi nya mottagare

av detta Nyhetsbrev. Till dig som är en av dessa vill jag lämna den korta "konsumentupplysningen", att innehållet i breven innehåller glimtar från Bjäre och dess historia. (Nåja, det händer då och då att jag halkar utanför.) Min drivkraft är mycket enkel: jag vill dela med mig en del av det som jag upptäcker, när jag gräver i arkiven eller sådant som kunniga och intresserade bjärebor har lärt mig.

Vill du kolla mina tidigare Nyhetsbrev - se min hemsida

www.bjareforlaget.com. Nyhetsbreven finns under rubriken "Som jag ser det".

Under rubriken "Efterlysningen" hittar du bl.a. bilder som söker text. Du har kanske uppgifter om någon av dessa bilder.

Nu går de sista.

Den särskilda bokrean för Nyhetsbrevets läsare har gett resultat. Boklagret har smält ner till ett fåtal ex. Nu finns plats för den kommande boken "Strövtåg i Bjäres historia", som kommer före jul.

Jag vill gärna rensa ut även de sista resterna. Därför blir det fortsättning på rean ytterligare några dagar. Beställ med ett mejl.

Boktitel	Ord.pris	
Reapris		
Så blev Båstad tennis	225	100
Bilder av ett sekel i Bjäre	330	150
Vår bjärehistoria i bild	350	150
Bjärebor berättar om Bjäre	290	150

Språkgränser.

Då och då har jag i Nyhetsbreven tagit upp vissa specialiteter när det gäller våra lokala dialekter. Bl.a. har jag berättat om den märkliga språkgräns som förr fanns mellan de östra och de västra socknarna på bjärehalvön. Gränsen var mycket tydlig. Den gick mellan socknarna V. Karup och Grevie.

Exempel: Orden sax, strax, slakta blev väster om denna gräns sajs, strajs, slajta,ajta medan de i öster blev sas, stras, slata, ata. (Långt öppet a-ljud.)

En annan intressant språkgräns

fanns mellan bjärehalvön och socknarna sydost om den. Här gick gränsen

ungefär vid Rebbelberga. På ena sidan socknarna på Bjärehalvön och på andra sidan socknarna sydost därom : M.Ljungby, Össjö m.fl.

Det är den kände språkvetaren Ingemar Ingers som lär oss. Han tar oss tillbaka till den danska tiden och låter oss sedan följa utvecklingen av vissa ljud. Bl.a. växlingen av bokstäverna v och p.

Orden gapa, köpa, krypa, pipa skåp, och slipa blev öster om gränsen gaba, tjöba, kryba, piba, skab och sliba medan samma ord i den västra delen blev gava, tjöva, kryva, piva, skav och sliva.

Nyckelbokstäverna är som synes v respektive b.

Rebbelberga eller Revelberga.

Namnet Rebbelberga har sitt ursprung i ordet revel, som ju närmast betyder upphöjning. Vi har det bl.a. i ordet sandrevel.

I de tidigaste formerna stavades sockennamnet Revelbjära eller Rewelbijerg. Därför, menar Ingers, är Revelberga en riktigare stavning av sockennamnet. Ingemar Ingers skriver, att det är möjligt att i den senare medeltiden då utvecklingen från b till v var igång i västra Skåne, en viss osäkerhet kunde råda när det var dags att skriva.

Rebbelberga låg som nämnts i gränstrakten mellan dessa båda uttals- och stavningsformer.

"Det vore ett angeläget önskemål, att den bättre och riktigare formen Revelberga kunde antagas som officiell skrivform, då den bättre överensstämmer med namnets ursprung", skriver Ingemar Ingers i Bjärebygden 1958.

Farsle, Rammse och Slättare

är namn på tre byar på bjärehalvön som Ingemar Ingers tar upp i samma artikel. Dessa gamla stavningar speglar hur namnen uttalades förr. Det vore därför bättre än dagens stavning, menar Ingemar Ingers. Byarna heter idag Faritslöv. Ramsjö och Slättaröd.

Dialekttävlingen avgjord

I förra Nyhetsbrevet berättade jag om en text som var skriven på gammal bjäredialekt. I det sammanhanget passade jag på att utforma ett litet språkprov med dialektord hämtade ur texten. Jag bad läsarna att översätta. På nytt fick jag bevis för att intresset för vårt språk - även det som talades förr - är stort. Många tävlingsbidrag har influtit. Här är resultatet:

Segern går till Göran Hervén i M. Ljungby. Silverplatsen delas av Brita Björk i Billeberga och Birgitta Reinholdsson i Alingsås. Bronset går till Ingela Bernhold i Båstad och Helena Lindqvist i Killeröd. Bengt Bengtsson i Troentorp kniper platsen närmast därefter.

Några läsare med rötterna djupt i bjärejorden och som behärskar den gamla dialekten till fullo har meddelat, att de avstår från att tävla. "Vi är jäviga", meddelar de.

Facit

Många har bett om facit till uppgifterna.. Här kommer det:

Tjeaud- ledsn. Stackånnad - andfådd. Hoded- huvudet. Hånnala - handlag.

Holians - ganska, tämligen. Statt te hälad - redo för helgen. Audankad - avdankad. Fjede - tjäle.

Har du några favorituttryck/ord ur den gamla bjäredialekten? Skriv gärna.

Kloka ord

Under mitt arbete med den kommande boken "130 år på räls ÖVER Åsen" utforskar jag bl.a. Järnvägsstationerna på bjärehalvön under dessa 130 år.

När det gäller Grevie har jag en rik källa att ösa ur. Bl.a. boken "Grevie - 103,5 meter över havet", som Gunder Jönsson och hans medarbetare på sin tid utformade. I förordet, författat av Gunder Jönsson finns några kloka ord, som jag gärna vill föra vidare till Nyhetsbrevets läsare. Det handlar om vår historia. I det väldiga material som vår historia omfattar, är även de minsta beståndsdelarna värdefulla. De många små dropparna kan bli något stort om de förenas. Gunder skriver:

" Ingen ocean bildas utan dessa droppar. Alla platser där människor verkat, hur obetydliga de än förefaller vara vid en första anblick, är väl värda en dokumentation."

Jag ställer upp på detta till hundra procent. Mina Nyhetsbrev är ju just sådana droppar. Varje notis är en liten droppe, men tillsammans utgör de en del av den ocean, som är vår historia.

Vi behöver vår historia.

I samma förord vill jag - återigen med ett helhjärtat instämmande - citera ytterligare några kloka Gunder-ord:

"Ingen är så fattig som den som saknar sin historia"

Ur led var tiden

För ganska länge sedan var tiden inte gemensam för hela landet. Varje stad hölls sig med sin egen tid. Bakgrunden var att när solen stod som högst på himlen var klockan tolv.

Det här ställde förstås till problem, när järnvägen började byggas i Sverige vid mitten av 1800-talet. Det gick inte att skapa begripliga tidtabeller. När klockan var 12 i Göteborg var den 12.12 i Hallsberg och 12.24 i Stockholm.

SJ tvingades införa en gemensam tideräkning i hela landet. Man utgick därvid från den lokala tiden i Göteborg.

Under några år höll man sig på stationerna med två tidsangivelser, en för lokal tid och en för järnvägstid

1879 skrotades det gamla systemet helt. Sverige fick en gemensam tideräkning.

"På räls över Åsen"

Det här med tideräkning har jag haft anledning att fördjupa mig i när jag arbetat med den (förhoppningsvis) kommande boken om "På räls över Åsen under 130 år". Det blir en historisk skildring av ett intressant kapitel i Bjäres historia. Samtidigt ett stycke intressant järnvägshistoria. Den boken är planerad att utkomma samtidigt med att tunnlarna genom Åsen invigs, dvs i slutet av 2015.

Banvakten en viktig kugge.

Det finns mycket i historien om järnvägen som det funnits anledning att sätta sig in i. Exempelvis banvakten och hans roll i systemet.

Varje banvakt hade en viss sträcka av banan som sitt ansvarsområde. Ca 2-3 kilometer. Denna sträcka skulle banvakten avpatrullera till fots - före och efter varje tåg!!!. Han skulle hålla uppsikt efter rälsbrott, solkurvor, nedfallna träd och stenblock. För varje tåg som passerade hans banvaktsstuga skulle han stå i givakt med den röda flaggan hoprullad intill högra sidan. Nattetid skulle han visa vitt sken - "allt väl" - med en signallykta.

Ordning och reda.

När jag läser om den tidens minutiösa kontrollarbete av järnvägen är det naturligt, att tanken löper iväg till dagens situation och den ständiga kritiken mot bristande underhåll och lika bristande tillsyn av våra järnvägar. Personalen hinner inte utföra sitt kontrollarbete. De privata utförarna måste ju ha sin vinst! Dessutom: förtvivlade banarbetare berättar om hur de slår larm, när de upptäcker fel, men möts av döva öron hos de ansvariga.

Då - på banvakternas tid - var allt som gällde de större banorna samlat under en myndighet, såväl räls som tåg. Statens Järnvägar. Svenska folkets järnväg. Då gällde helhetssyn och helhetsansvar.

En guldgruva

för den som vill veta mer om vår järnvägshistoria har vi på nära håll:

Järnvägmuseet i Ängelholm. Jag har redan med framgång "vaskat guld" där, och mera lär det bli under närmaste året då min tillvaro kommer att vara fylld av järnvägshistoria. Om en dramatisk del av dessa 130 år kan jag dessutom hitta material på ännu närmre håll: Trafikverkets informationscentral vid södra tunnelmynningarna, dvs vid Förslöv.

Ytterligare en rik källa finns när det gäller tunnelåren: egna erfarenheter och mängder av dokument från åren då Hallandsås och tunneln stod i centrum för svenska folkets intresse. Hösten 1997 och några år framåt.

Åsa har gjort sitt

Nu är tunnlarna färdigborrade. Tunnelborrmaskinen Åsa har gjort sin insats. Inne i Åsen pågår nu ett febrilt arbete med att färdigställa alla de

installationer som krävs, för att de båda tunnelhålen skall förvandlas till en bit av Västkustbanan.

Vilket intresse!

Under en veckohelg i början av augusti anordnade Järnvägsmuseet i Ängelholm turer med Jubileumståget. Ett järnvägståg med ånglok som dragare och med gamla personvagnar. Vilket intresse! Tågen var välfyllda under alla turerna och längs banan, främst vid stationerna som man passerade, hade mycket folk samlats för att bevittna denna historiska händelse. Ty historiskt var det: sista gången ett ånglok tar sig över Hallandsås. Den ås, som gamla tiders lokförare och eldare såg på med stor respekt. Det gällde att "elda i pannorna" extra mycket, för att man skulle kunna ta sig uppför branterna, framför allt mellan Båstad och Grevie.

Att resa före järnvägens tid

Ända sedan medeltiden har vi i Sverige haft det s.k. skjutsväsendet. Längs viktiga vägar fanns det gästgivargårdar med skjutsstationer. Från 1700-talet fanns reglerat att dessa stationer skulle ligga med högst två mils avstånd från varandra. Gästgivaren och omkringboende bönder var skyldiga att hålla hästar och körsvenner. Vid skjutsstationen kunde den resande byta hästar och körsven. Många av de resande hade egen vagn.

Skjutspriset var fram till 1844 fastställt till 16 shilling Banco per mil. I dagens penningvärde skulle det motsvara ca 30 kr. Ett bättre sätt att göra summan begriplig är att säga, att den utgjorde en normal dagslön.

Inför årets bok,

"Strövtåg i Bjäres historia", har jag fått många positiva signaler. Så många att jag vågat trycka på den där startknappen. Klarsignal för tryckning. I november skall boken ligga på bokhandelsdisken. För säkerhets skull blir det en mycket begränsad upplaga. Jag återkommer med information inför utgivningen, men givetvis kan du redan nu säkra ett ex. genom att skicka ett mejl om det. Du som redan har gjort en intresseanmälan behöver inte upprepa den.

Vem är spelmannen?

På min hemsida, under rubriken "Efterlysningen", hittar du allra först en bild med en man som spelar fiol samt två lyssnande damer. Vet du något om bilden, bl.a. namnen på personerna, skicka gärna till mig kalle@bjarenet.com

Du kan sedan söka vidare bland Efterlysningarna. Jag ser fram mot dina informations-mail.

Ordblomster

Till sist några ordblomster från försäkringsbranschen:

- Jag tütade men bilhornet gick inte för det var stulet.
- Jag sammanstötte med ett stationärt träd.
- Jag återvände hem men tog fel på hus och törnade mot ett träd som inte finns på min tomt.
- Den döde kom cyklande från vänster.

Jag avslutar som vanligt:

Om du i fortsättningen inte vill få mina Nyhetsbrev. Skicka beskedet till kalle@bjarenet.com

Har du någon i din bekantskapskrets som du tror är intresserad av att få mina Nyhetsbrev - tipsa gärna vederbörande.

Kalle Eriksson
Bjäreförlaget
Hallavaravägen 102
269 91 Båstad
Tel. 0431-365332