

Välkommen till

Nyhetsbrev nr 23

från Kalle Eriksson och Bjäreförlaget



Båstads station – nu ett minne blott...

*Den blickar aldrig framåt...
Den blickar aldrig framåt
som inte kan blicka bakåt.
Den sörjer illa för barnbarn,
som saknar intresse för farfar
Den vet föga om rummet,
som inte har känsla för tiden.
Den tänker föga på andra,
som blott lever här och nu.
(Alf Henriksson)*

När vi dansade Pelle Katt

Till de för mig positiva inslagen i arbetet med Nyhetsbrevnen hör de många kontakterna med läsarna. Många hör av sig med spontana kommentarer. Några har inspirerats av något i innehållet och skickat mig kompletterande uppgifter.

Till den kategorin hör ett brev från Sven Olsson.

Det var avsnittet som jag kallade "5 scener från dansens värld" i senaste

Nyhetsbrevet. En av scenerna stod förslövkännaren, lokalforskaren och skribenten Sante Gudmundsson för, som berättade om de olika danser som förekom.....

.....när byns töser och paugar samlades för att dansa och sjunga visor.

Sante berättar om vad man dansade:

Slätt, Runtenom, Mazurka, Polka. Galopp och Fingerpolka.

Nu berättar Sven Olsson, att hans far Uno Olsson på Bokesliden, var god vän med Sante Gudmundsson. Vid samtalen dem emellan hade nämnts ytterligare en dans. Den kallades av bjäreborna Pellekatt.

Det riktiga namnet på den dansen var Pas de Quatre. Franska således.

Men, skriver Sven, det kunde bjäreborna inte uttala. Därför kallade man dansen Pellekatt.

Tack Sven för denna komplettering.

Är det någon som undrar var Sven bor? Svar: i USA!

Ett fint exempel på Nyhetsbrevets stora spridningsområde.

Jag fick uppleva när det skrevs historia

Nyligen stängdes järnvägen över Hallandsås för gott. Det skedde vid midnatt den 4 november. Under de sista skälvande timmarna – innan "ljuset släcktes" för alltid på banan över åsen, hade jag möjlighet att vara med och uppleva det historiska ögonblicket "inifrån". Det var Sveriges Järnvägmuseum i Gävle, som arrangerade en avskedstur mellan Ängelholm och Laholm. Vid återresan från Laholm gjordes ett kort stopp på Båstads station för en ceremoni. Företrädare för Trafikverket underströk, att detta är ett stort och viktigt ögonblick i svensk järnvägshistoria. Med tunnlarna genom åsen utökas kapaciteten på västkustbanan från 4 tåg per timma till 24.

Han kunde också berätta personligt om många medarbetares kluvna känslor inför det som nu sker. Man kommer på ett sätt att sakna den bångstyriga åsen, samtidigt som man välkomnar att bli befriad från de ständiga problem som denna ås ställer till med.

Båstads kommunalråd Bo Wendt berättade i sitt tal till de församlade, vad denna förändring betyder för kommunen.

När järnvägen föddes 1885 blev det en injektion för bygden. Nu står man inför en ny positiv knuff. Med utökad tågkapacitet för bättras resmöjligheterna på järnväg för båstad- och bjäreborna.

Nedmonteringen började direkt

Under den avslutande färden mot Ängelholm när klockan närmade sig det historiska ögonblicket gjorde tåget några extra stopp som förvånade oss passagerare. Snart spred sig besked (eller förmodan..) bland passagerarna i de många kupeerna: Det är Sveriges Järnvägmuseum, som plockar med sig olika slag av signaltavlor för att ta med sig till museet i Gävle...

Redan dagen därpå kom rapporter om att arbetet med att befria den pensionerade järnvägen från ytterligare utrustning.

Järnvägs-Sverige är intresserat

Den här avskedsturen och avskedsceremonin är bara ett av många exempel på det stora intresse som finns för det som nu händer här.

Det intresset har jag märkt under hela hösten genom mängden av förfrågningar om min nya bok "På räls över Hallandsås under 130 år."

Under avskedsturen inför midnatt den 4 november såldes min bok till tågresenärarna. Det var Stenvalls Bokhandel i Malmö, specialist på böcker om järnvägen, som köpt in ett lager som man nu saluförde. För min del blev det att under tågets skakningar försöka signera böckerna på ett någorlunda läsbart sätt. När vi strax före midnatt var på väg tillbaka till Ängelholm, var det många resenärer i de olika kupeerna, som var fördjupade i "På räls över Hallandsås under 130 år".

Svenska Motorvagnsklubben

SMOK, bildades 1978. Föreningens syfte är att bevara äldre svenska motorvagnar(rälsbussar) och i begränsad omfattning låta dessa förekomma i trafik på svenska järnvägar. Föreningen främjar också intresset för motorvagnar i allmänhet genom att utge medlemsskriften "Motorvagnen" fyra gånger per år.

Föreningen har ca 600 medlemmar. Den är hemmahörande i Falköping. Vill du komma i kontakt med föreningen – skicka ett mejl till

<mailto:info1@smok.nu> info1@smok.nu

SMOK är en av många föreningar i Sverige, som har järnväg på sitt program.

Min bokhandel

Boktitel	ord.pris	
Rea-på-rea-på-rea-pris		
Så blev Båstad tennis	225	60
Bilder av ett sekel i Bjäre	330	70
Vår bjärehistoria i bild	350	70
Bjärebor berättar om Bjäre	slutsåld	
Strövtåg i Bjäre historia	330	140
På räls över Hallandsås under 130 år	350	

Som synes är en av böckerna slutsåld. Passa på – innan det är för sent – att anskaffa de böcker du saknar – eller som du vill att tomten skall lämna till någon bekant.

Du som gjort förbeställning av nya boken

Obs att du måste meddela om du vill ha boken skickad eller om du hämtar den.

I ett särskilt brev nyligen redogjorda jag för de olika tillfällen då utlämning av beställda böcker kan ske. Dessutom signering för den som så önskar. Vi alla dessa tillfällen finnas möjlighet att köpa bok även om man inte har förbeställt.

Har du redan låtit brevet gå till papperskorgen, är det bara att du hör av dig, så får du ett nytt.

Nästa signeringstillfälle kommer nu på söndag kl. 9.30-10.30. Det blir hemma på Hallavaravägen 102 i Ingelstorp, Båstad. Välkommen.

Sedan info-brevet skickades ut, har ytterligare ett inköps- och signeringstillfälle tillkommit: Julmarknaden i Greve söndagen den 6 december kl. 14-30-16.00. Plats: Bjäre In. Notera i din kalender. Det blir ett av de sista tillfällena före jul.

Båstad var bäst

Avslutningskapitlet i min nya bok ägnas - förstås – åt slutet på den 130-åriga historien om järnväg över åsen. Dramatiken kring tunneln. Den dramatik som gjorde Hallandsås till landets mest kända ås.

När det värsta stridslarmet hade lagt sig, och livet i Bjäre så sakteliga började återgå till det vanliga, kunde vi läsa om de olika utredningar som gjorts kring händelserna. Flera offentliga organ som är specialister på krishantering, redovisade sina utredningar om hur de olika aktörerna i dramat hade skött sina åligganden. Jag väljer ut ett citat ur högen förmedlat i ett TT-meddelande:

Båstads kommun var bäst på att informera om giftskandalen vid Hallandsåsen. Det visar en studie som gjorts av docent Lars Palm vid institutionen för medie- och kommunikationsvetenskap vid Lunds Universitet. Han har undersökt hur de inblandade parterna i giftskandalen klarade informationen till allmänheten.

I rapporten pekar Lars Palm på att kommunen vann invånarnas förtroende genom att agera snabbt och anpassa informationen till olika stödgrupper.

Många utredningar gjordes

Det var inte bara universitet i Lund som utredde aktörernas insatser i tunneldramat. Bland övriga kan nämnas Försvarets Forskningsanstalt (som det hette då), Styrelsen för Psykologiskt Försvar (som det hette då), Göteborgs Universitet, Statens Tunnelkommission.

I min bok kan du läsa om vad dessa utredningar kom fram till när det gällde insatserna från Båstads kommun. Utredarna granskade givetvis även de övriga aktörerna, men med tanke på att detta är en lokal bok med begränsat utrymme, har detta ej kunnat komma med.

Det var ingen självklarhet

att man vid mitten av 1800-talet skulle satsa på järnväg i Sverige. Många var starkt emot dessa planer. Ett av argumenten var att det skulle vara bättre att satsa på kanalerna, kustsjöfarten och haven. I boken har jag tagit med åtskilliga exempel på hur debattörerna "tog ut svängarna" rejält i sin argumentering. Korna skulle släppa sin kalv i förtid. Ångvisslornas ljud skulle skada hörseln hos människorna. Dessutom – hävdade järnvägsmotståndarna – hade vägarna förbättrats och reshastigheten på vägarna därmed kunnat öka.

Innan järnvägen kom

För att vi riktigt skall förstå, hur omvälvande det var för befolkningen när järnvägen kom på 1800-talet, har jag i min bok "På räls över Hallandsås under 130 år" även tagit med ett avsnitt om hur man reste före järnvägens tid.

Jag snuddade vid det även i mitt förra Nyhetsbrev. För att inte göra Nyhetsbrevet alltför långt blev det bara "snudda vid".

Det finns skäl att här återkomma med ytterligare några iakttagelser om hur vi reste innan järnvägen kom.

Med skjuts på 1800-talet

Skjutsväsendet, som har en lång historia i Sverige, blomstrade på 1800-talet. Gamla regler hade finlipat rutinerna. Gästgiverierna var etablerade. Där kunde man få mat och husrum, men också skifta hästar mm. Här i Bjäre fanns flera gästgiverier: Margretetorp, Bokesliden, V. Karup, Torekov var några av dem. Mest bekant var Margretetorp, som ju låg vid den stora vägen som förband Skåne med västkusten längre norrut. Reshastigheten uppskattades till omkring en mil i timman. Mycket berodde förstås på vägarnas beskaffenhet, årstid mm.

Svårt att beräknas reshastigheten

Det var inte bara vägarna, väderleken och annat som gjorde det svårt att i förväg veta, hur snabbt en resa skulle kunna företas.

Osäkerheten berodde också på hur länge man fick vänta på hästar vid gästgivaregården. Var det många resande kunde det bli väntetider.

Om allt gick bra och hästar var på plats kunde man resa ca 10 mil på en dag.

1812 åkte en dansk biblioteksman, Rasmus Nyerup, sträckan Stockholm-Helsingborg på 7 dagar.

Förklaringen till att det så snabbt var, att resan företogs med släde.

Generellt gick det mycket fortare, när man reste på vintern och det var is och slädföre. Ofta kunde man färdas över sjöar eller längs vattendrag.

Grindarna

Ett av hindren för de resande var de många grindar som måste passeras. Det var stränga krav på att stänga grinden efter att ha passerat. Kreaturen kunde komma på drift. Straffen för den slarviga kunde bli dryga.

Du har förmodligen sett August Malmströms välkända tavla, Grindslanten. Det var fämst i bebodda områden som traktens barn tävlade om de slantar, som kastades ut från människorna på vagnen.

Dessa grindar över landsvägarna försvann inte förrän genom beslut dels 1864 och –faktiskt– så sent som 1927. Då, 1927, hade bilen trätt in på arenan.

”E-4:an” redan då.

Den som färdades sträckan Stockholm-Helsingborg, drog fram längs ungefär samma sträcka som nuvarande E-4:an. En titt på den södra delen av sträckan visar, att man från Markaryd i Småland färdades vidare via Fagerhult, Örkelljunga, Östra Ljungby och Åstorp. Den senare orten var sista skjutshållet före Helsingborg. Under resan från Stockholm hade man vid det laget bytt hästar 37 gånger och övernattat på 7-8 ställen.

Inte för ”vanligt folk”

Det där med att resa med skjuts och bo på gästgivaregård var inte något för det som vi brukar benämna ”vanligt folk”. Det var något för de rika och för ämbetsmän som reste på kronans bekostnad. Man kan t.o.m. våga påstå att skutsväsendet kom till för att ämbetsmän och andra överhetspersoner skulle kunna färdas såväl inom riket som till annat land.

Att hyra åkdon på gästgivaregård kostade i början av 1800-talet ca 1 shilling per mil för reskärria. Ville man åka i riktig vagn, blev det dyrare: 2 shilling per mil.

Resandet i vanlig s.k. ”bondvagn” var inte särskilt bekvämt. Fjädring saknades. Hjulen var oskodda. I vissa vagnar saknades ryggstöd.

I en resehandbok från 1838 står det också att "om den resande vill undvika att erbarmligt skakas, så bör han medföra eget åkdon...."

Några reste gratis

Om vi letar oss tillbaka till 1600-talet finner vi, att många av de som reste och utnyttjade skjutssystemet och gästgivargårdarna, reste gratis. Det var de som reste i kronans tjänst. De hade rätt till fri gästning och skjutsning. De som skulle fixa detta var bönderna, som utan ersättning hade att skjutsa ämbetsmän. Samma skyldighet hade de att transportera krigsfolk och krigsmateriel.

Dessa pålagor fanns kvar fram till dess att vi fick 1649 års "Krögare- och Gästgifware Ordningh".

Nu avskaffades friskjutsen. Skjutsväsendet knöts till gästgivargårdar. Sådana skulle finnas med ca två mils avstånd från varandra utmed de allmänna landsvägarna. Nu skulle resenärerna betala för sig. Ingen bonde kunde tvingas att skjutsa länge än till nästa skjutshåll.

Sålunda fanns böndernas skjutsplikt kvar, men man fick betalt.

Det var på tiden...

Före järnvägens inträde på banan hade varje ort i Sverige sin egen, lokala, tid. Utgångspunkten var, att när solen stod i söder var klockan tolv. Det innebar att tids-skillnaden mellan landets västligaste punkt, Strömstad, och den östligaste, Haparanda, var 52 minuter. I min bok berättar jag mer om detta. Bl.a. om att man under järnvägens barndom, dvs innan man hade infört gemensam tid för hela landet, hade två tågtidtabeller, en med den gemensamma tiden och en med den lokala..

Redan i Babylonien,

Mesopotamien och Egypten höll man reda på tiden. Minuterna och sekunderna har vi ärvt från de gamla babylonierna. Allt byggde på talet 60.

Indelningen av dygnet i timmar lärde vi oss av de gamla egyptierna. Det var från mer än 3 000 år sedan.

Indelningen av året i dygn har vi lärt av bl.a. romarna. Julius Caesar bestämde år 45 f.Kr. att det skulle vara 365 dagar per år med en extra dag – skottdagen – vart 4:e år.

Människan fascinerad av begreppet tid

Newton lärde oss att tiden flyter i en jämn takt utan samband med något utanför sig. Så kom Albert Einstein och talade om, att så är det visst inte.

Han lanserade sin relativitetsteori och förklarade, att tiden beror på observatörens rörelse. Om man närmar sig ljusets hastighet går tiden saktare. Rum och tid är en enhet – rumtid.

Jag förmodar om att det är fler än jag som har svårt att omsätta detta i lätt begripliga termer eller föreställningsbilder.

Du som kan – skriv gärna och presentera en pedagogisk och lättbegriplig bild.

Klockan på kyrktornet

var för länge sedan den enda tidsangivelsen som flertalet människor kom i kontakt med. För den som inte hade ett kyrktorn att rikta blicken mot gällde det att klara sig i alla fall. Begrepp som minuter och timmar var inte så

viktiga. Det fick räcka med morgon, middag och kväll.

De som senare hade haft råd att skaffa sig egen klocka sade ibland att

”klockan drar sig”, dvs går fel. Den drar sig bort från den exakta tiden.

Så har vårt behov av exakta tidsangivelser ökat. En viktig orsak till detta

är förstås kraven som ställs på våra kommunikationer.

I min bok ”På räls” berättar jag om hur vi i Sverige under järnvägens första

år hade olika tidsangivelser. Varje ort hade sin tid...!!

Därmed kan det vara dags

att avsluta detta lilla avsnitt om begreppet tid med några ord om vår tids

atomur. Liksom andra klockor ”drar det sig”. Dock inte särskilt mycket: Det

drar sig med högst en sekund på 3 170 år....Det får man försöka stå ut med....

Det har också ansetts nödvändigt att definiera begreppet en sekund:

En sekund bestäms av frekvensen hos cesiumatomen. En sekund kan definieras

som ”varaktigheten av 9 192 631 770 perioder för den strålning, som svarar

mot övergången mellan två hyperfin-nivåer i grundtillståndet av cesium

133-atomen”.

Lätt som en plätt. Eller hur???

Kalle Eriksson

Bjäreförlaget

Hallavaravägen 102

269 91 Båstad

Tel. 0431-365332