



Per Ragnarson: Med gengasen i botten
Sveriges snabbaste energisatsning
Thorsten Hallin: S. Sallerup, en by i förändring

*Berättarkväll
Kummin-
gården 15
januari 2020*

Hitler och ryssvintrar med gengas gastkramade skåningarna 1940



Krig i Europa, nazisterna på väg mot Norden, ryssvintrar med 36 grader kallt i Skåne och så gengas för att få de fåtaliga bilarna att rulla. Sällan är en olycka ensam och från vintern 1939-1940 skulle det se verkligt illa ut.



Strax före sekelskiftet 1900 var det havre och hö som drev det svenska transportsystemet. Det var tryggt. Ångmaskiner fanns och lokomobiler drev tröskorna som i andelsbolag turnerade mellan bondgårdarna. Så kom ett par målarbröder i Ystad på tanken att ersätta hästen med en mindre ångpanna och ett paket kuggjul. "Cederholmaren" kördes 1902 och i repris på 1980-talet vid Tekniska Museet. Vid styrspaken Manfred Almquist, grundaren av Johannamuseet i Skurup. Utan Manfreds inspektion och garanti ingen körning! Fantasin räckte inte så långt, bara till att ta bort skaklarna och hästen. Eldrivna bilar försökte man också med men

förutsättningarna för att utveckla batteriteknik var helt obefintliga. När kriget började fanns inte många bilar och bussar men de ökade. Balansen mellan import och export bekymrade regeringen. Olja och bensin måste importeras. Militären skulle ha först och främst. Fem droskor i en liten by i Göinge (ovan) körde för präst, läkare, sjuksköterska, fotbollslag och damnsorkester mm. Kvinnor kunde i bilkåristerna.

Generatorgas

Redan på 1920-talet hades ett utvecklingsprojekt för "generatorgas" startats. Något tusental fordonsägare anmälde intresse för att köra med gaspanna och Ingenjörsvetenskapsakademien engagerades för att styra upp utvecklingen. Men intresset svalnade efter något år och generatorgasen lades på is. Men så började de revanschistiska krigstrummor mullra söderifrån och planerna på generatorgas togs fram, för nu kunde det bli allvar. På rekordtid döptes generatorgasen om till gengas och gaspannor, gengasaggregat, smiddes ihop på

större företag och små verkstäder landet runt.

Traktorer som var drivkraften till tröskverk drevs en tid med gengas och den producerades med ett aggregat monterat framför motorhuvn. Även en del fraktskutor hade ett aggregat och en bilmotor placerad på däcket och en rem som gick ner till propelleraxeln. De flesta bilarna hade ett aggregat monterat antingen fram eller bak och en del små bilar hade ett släp med ett litet hjul, pivåhjul, efter bilen. Lastbilarna hade för det mesta ett urtag i framkanten på flaket för aggregat. Det kunde osa in i förarhytten.



Tonåring hjälper sin far, som själv byggde aggregat

Nyborgs gengasaggregat

Inför kvällen erbjöds berättarkvällen 1 st. sådant aggregat som hade drivit en Opel Olympia och en pojke hade åkt med i den. Det var ingen samlare av gengasaggregat utan vår trägne besökare Anders Nyborg. Alltså fick publiken något konkret att studera, inklusive den träkol som alltså ligger i "grytan". I övrigt fick det räcka med bilder. Gengas produceras genom en ofullständig förbränning av ved eller träkol. Gengasved högs oftast av björk i bitar som var ca 5 cm. på alla håll. Även i Skånes skogsbygder restes kolmilor, som spred stickig lukt in över byarna. I stället för bensintank hade man ett taktäck för vedsäckarna, som Anders kunde erinra sig. Det tog en stund att få igång gasdriften. Han visade en ca 15 cm lång "gengaständsticka" som måste tändas med vanlig tändsticka och sedan brann intensivt som ett tomtebloss och tände bränslet. En fläkt skulle köras tills gasen var brännbar vilket provades genom att en tändsticka tändes framför ett prov-rör. När det var klart att köra, brann gasen med en nästan osynlig låg. Körsträckan mellan påfyllningar och spettning i brandhärden var omkring 3 mil. Motorerna måste ändras och efter kriget återställas för bensindrif. Energiinnehållet i 1 ton ved motsvarade ca 385 liter bensin. Över 3000 personer hamnade på sjukhus och 35 dog. Något tusental bilar kördes efter krigsslutet på gengas men inte mer än ett par år.

Publiken sjöng Dan Anderssons "Jag väntar" (vid kolmilan) med följande romkantiska slutstrof:

*Jag väntar vid min mila medan timmarna lida
medan skogarna sjunga och skyarna gå.
Jag väntar på en vandrerska från färdvägar vida
den käraste, den käraste med ögon blå.*



Torsten Larsson och Per Ragnarson, th, studerar Anders Nyborgs gengasaggregat och Anders "lyfter" säcken med gengasved upp på biltaket.

Gengaständstickor



Snart skall vi köra elbilar på elektrifierade vägar. Sägs det. Det blir kanske inte någon ny rekordkort omställningstid. Tänk om något alternativ till bensin och diesel hade dykt upp 1945.



Södra Sallerup – kärleksfullt Thorsten Hallin >

har rötter djupt ner i Södra Sallerups demografiska mylla. Därför har han sökt upp byn som den var och hoppas nu att den med nya generationer skall få ett nytt byaliv i gemenskap. Lanthandeln är längesedan borta och med e-handel i en digitaliserad värld lär den inte återuppstå (försävtvint inte alltihop stängs ner eller kollapsar en inte så vacker dag).

Lars Mårtensson, född 1828 i Lockarp, var en förste i en rad av skraddare. Från honom växer Thorstens släktträd. Det fanns inte många yrken att välja på.

Kyrkan låg där den alltjämt ligger och en prästgård, fyrhängad, fanns men brann 1882 med kyrkoarkiv och allt. En ny prästgård bröt mot traditionen och skulle se mera herrgårdslig ut. Den är numera församlingsgård. Under en tid styrdes församlingen av kyrkoherden i Malmö S:t Petri, företrädd av en kaplan som höll kyrkoåret gående där ute i byn. Skolor byggdes i Tullstorp och Fårabäck. Lärare fanns, någon blev legendarisk, hjälpsam mot alla som behövde. På gamla dar reste han långväga, ända till Stockholm, Norrland och Norge och skrev om detta i bevarade skrifter. Andra fick stanna hemma i Sallerup. En klockaregård fanns och förföll men har räddats till sin exteriör med ett boende i modern kvalitet. Smedja, skostall för hästarna, likvagn och en fyrmans brandspruta är borta ur bymiljön.

Stökigt ”oskick”

En bevarad protokollsbok berättar om stökiga ungdomar som bedrev ”oskick” med skrik och hojtanden som ”skrämmar de vägförande”. Dansade gjorde de också natten lång och ”allehanda osedlighet” kunde förekomma. Sabbatsbrott straffades med böter mellan 5 och 20 kronor, vilket länsstyret fick att fastställa. Med oskicket måste det tas itu.

Kanske är detta svårt att föreställa sig när man besöker den inbäddade idyllen och tänker på vilken makt som utövades utifrån kyrkan med trappstegstornet. Ja, se ungdomar!!!

Släktled och amerikabrev

Sju flickor i en familj hittade förstas sina gossar och släktled lades till släktled. Några emigrerade och klagade på att de så sällan fick brev hemifrån. Ett brev betydde så mycket, kanske i synnerhet när det hade varit på väg i ett par veckor över Atlanten.

År 1952 inkorporerades Södra Sallerup med Malmö och är idag en liten sovförort, kanske så självmedveten att den uppfyller Thorsten Hallins kärleksfulla förhoppningar.

En lysande berättare, som nog har mer att förtälja.

Resumé: Per Ragnarson

Kvällens bilder: Kjell Wihlborg



Så firade vi förstas vår av kommunen kulturbelönade arbetsgruppledamot Bror Olsson.