

NOTIFIKATIONER

från Skånska Akademiens Vänförening

Jan 2021



God fortsättning — med en önskan om ett Bättre Nytt År!

Som vi längtar — efter en vardag då man fysiskt kan träffa nära och kära, efter en vardag när även vårdpersonal ska kunna få fri tid och inte bara göra heroiska insatser på sin arbetsplats, efter en vardag när man vaknar upp och spontant bestämmer vad man ska göra under dagen, utan att behöva ta ett samhälleligt ansvar enligt FHM's rekommendationer. Vi saknar alla kulturaktiviteter som vi innan pandemin njutit av, men som vi tagit så för givet att vi kanske inte alltid förstått den mångfald, bredd och professionalism som vårt kulturutbud givit oss. Och alla kulturarbetare – ofta frilansare – som hamnat i ofrivillig arbetsbrist – vi saknar er!

Men – visst ser vi ett litet ljus i den långa tunneln. Och därefter ska vi träffas, njuta av kulturutbudet och glädjas av aktörernas arbete och engagemang som ger oss besökare njutning och glädje. **Snart är vi där!**

Till dess att kulturaktiviteter kan avnjutas fysiskt har ni här flera sidor med spännande läsning. Dessutom bjuder vi på några exempel på spännande digitala kulturevenemang.

Ta hand om er!
Göran Alvek
Ordf. Vänföreningen
Skånska Akademien



En smått osannolik arkeologisk sensation, Bron som blev ett lyckokast och Ett skånskt flygaress med stora visioner. Allt detta kan ni läsa om i denna upplaga av Notifikationer.



Foto: Arkeologerna

Bildstenen från Hunnestad en förlorad skatt från vikingatiden

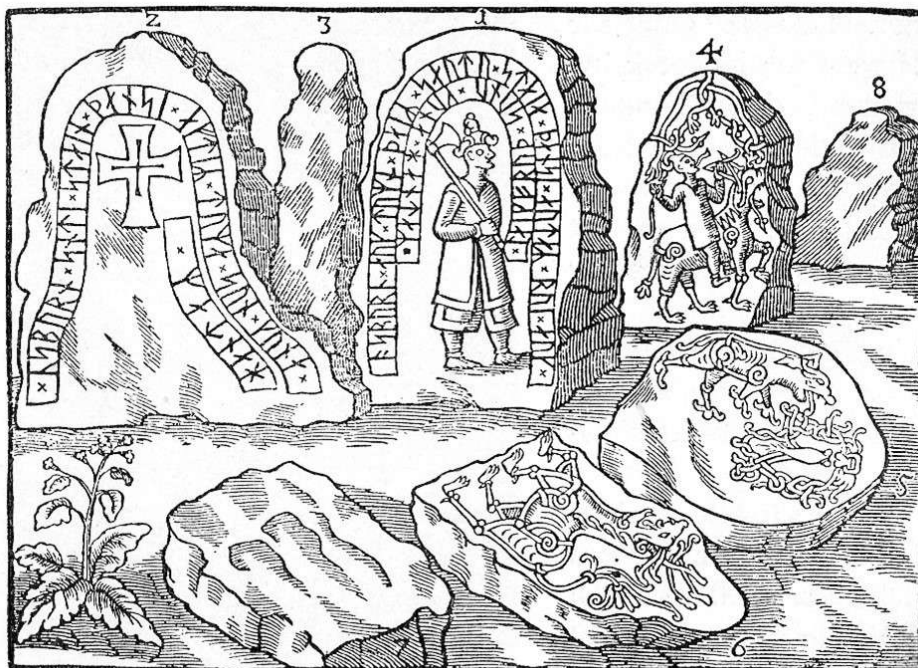
En kall morgon i december 2020 kom en liten bit av skånsk historia fram i dagen. Under senhösten och vintern skulle Ystad Kommun lägga dagvattenledningar genom kommunens mindre samhällen, och ett av dessa var den lilla byn Hunnestad. Eftersom byn hade en lång och intressant historia skulle arbetet övervakas av arkeologer, som följde kommunens anställda i deras arbete. Just den här morgonen hade schaktningen genom byns enda gata pågått i två veckor.

Men skatter kan ligga och vänta lite varstans. När schaktet drogs upp vid den lilla bäcken som korsar byn stötte maskinen plötsligt på en ovanlig sten: den var stor och flat, och när jorden rensats av kunde mönster urskiljas på den. Ett sällsamt odjur stirrade upp från schaktets botten: ett vargaktigt huvud krönt med långa öron och något som liknar horn spärrar upp sina käftar. En raggig hals förenar sig med en böjd bål på långa ben med kloförsedda tassar, och en yvig svans böjer sig tillbaka mot det uppsträckta huvudet. Detta var ingen vanlig stenbumling. Det var en bildsten med ristningar från vikingatiden. Och efter en snabb undersökning kom en ännu större överraskning: vi visste exakt vilken sten det var.

I slutet av vikingatiden restes det så kallade Hunnestadsmonumentet i närheten av dagens by. Det bestod av åtta resta stenar: två med runor, tre med bilder, tre oristade. De båda runstenarna tyder på att monumentet rests av sönerna till en lokal storman, en viss Gunne Hand, som minnesmärke över medlemmar i släkten. Stenarna tycks ha stått kvar på sin plats långt efter att Gunne Hand och hans söner försvunnit i historiens dimmor. Någon gång under 1700-talet ska stenarna ha tagits bort och flyttats. Tre av dem återfanns 1816 i ett gärde på Marsvinsholm. Numera står de på Kulturen i Lund. Men vad som hände med de övriga stenarna var en gåta.

Föregående sida: Den tusen år gamla bildstenen fotograferad i vintermörkret. Det ristade odjuret gapar mot stenens vänstra hörn.

T.h. Ole Worms avbildning av monumentet från 1643. Den återfunna bildstenen ligger ned i mitten och är märkt nr. 6. Sten 1, 2 och 4 står idag i Lund. Sten nr. 5 är ännu försvunnen.



Här är stenen på Ole Worms teckning vänd 180 grader för att lättare kunna jämföras med den verkliga stenen.

Så hur kan vi då veta att stenen som grävts fram tillhört monumentet? Jo, i början av 1600-talet anställdes en dansk akademiker vid namn Ole Worm av hovet i Köpenhamn för att beskriva, kartlägga och avbilda rikets fornminnen. Hans verk *Danicorum Monumentorum* publicerades år 1643 och innehåller en detaljerad bild av stenarna i Hunnestad. Worms avbild gjorde att man genast kunde se att hans bildsten nr. 6 och stenen under byvägen var en och densamma.

Redan från början frågade man sig vad figuren på stenen var tänkt att föreställa. En varg? Någon slags hjort? Ett lejon? Eller kanske var det en varrelse ur de nordiska myternas märkliga värld, med alla sina vidunder som radas upp i Snorres Edda? Kanske var odjuret ett fantasifoster skapat av runristaren själv. Liknande odjur har ristats på den skånska Tullstorpstenen och det jylländska Jellingemonumentet. De har alla daterats till decennierna kring år 1000 e.Kr., och kanske kan de skånska stenarna varit kopplade till de danska kungarna i Jelling.

Dagarna efter fyndet rensades stenen av, fotograferades och gjordes i ordning. Måndagen därpå lyftes den upp med lastkran (den vägde över ett ton) och fraktades till magasin. Där väntar den nu

på att analyseras mer ingående. Kanske finns lite av den ursprungliga färgen kvar. Kanske kan man säga var stenen brutits och vilka verktyg som använts till ristningarna. När det är gjort kommer nästa fråga: var skall den stå? Dess tre 'syskon' har stått i Lund i 100 år. Ska tre bli fyra, eller kommer den att ställas ut hemma i Hunnestad? Framtiden får avgöra. Arkeologernas arbete i byn är färdigt för den här gången. Inga fler skatter från vikingatiden hittades under schaktningen. Men stenen var mer än nog, inte minst för att sätta fantasin i rörelse. Det finns trots allt ännu fyra stenar i det gamla monumentet kvar där ute.

Text: Axel Krogh Hansen
Statens Historiska Museum

Enoch Thulin

ett skånskt flygare

Det gläder ett skånskt hjärta att flygpionjären Enoch Thulin fick några sidor i Gunnar Wetterbergs bok *Ingenjörerna*, som utkom i fjor. Av olika skäl – gillar ”man” allt som bekämpar gravitationen – är Thulin ett tack-samt ämne att gräva i. Jag har gjort det de senaste åren tillsammans med Thulinkännaren Lars Olefeldt. 2019 var det dessutom etthundra år sedan denne skånskfödde flygpionjär, prästson från Simris, dödsstörtade över Landskrona. Därmed sattes punkt för en helt unik karriär, som började på allvar i Lund där Thulin doktorerade med en avhandling i aerodynamik – även detta en pionjärinsats. Han studerade även astronomi för lundaprofessorn C V L Charlier och fick ett hyggligt betyg.



Resultatet av vedermödorna inför 2019 blev en permanent utställning på Svedinos bil- och flygmuseum i Halland, en utställning som visar framkända, mindre kända och helt okända sidor av en stark, visionär och orädd personlighet.

Thulin utbildade sig till flygare i Frankrike och tog därifrån med sig både teknik och fransk entusiasm för flygets möjligheter.

I Landskrona kom Thulin att starta ett storföretag i det begynnande svenska flygets tjänst; som mest hade företaget omkring 900 anställda. Samtidigt som han själv var en framstående och nytänkande konstruktör (exempelvis sjöflygplan), pilot och utbildare på Ljungbyhed, vars flygskola i hög grad var hans verk, var han en visionär för flygets framtida möjligheter. Detta både inom den militära och civila sektorn. Till hans bedrifter hörde landets första postflygning mellan Kalmar och Öland! Till hans pionjärinsatser hörde även ett uppmärksammat räddningsuppdrag över Östersjön, där båtar kör fast i isen.

Enoch Thulin i studentmössa vid astronomiska institutionens teleskop i Observatoriet i Stadsparken

Som vi förstår så var detta innan glosan "flygskam" fanns ens i sinnevärlden.

Thulin odlade med kamrater som investeraren Gustaf Dahlén idéer om ett pärlband av flygplatser i landet, som skulle möjliggöra långväga flygningar även ner i Europa. I Sverige tog det tjugo år att förverkliga planerna på en flygplats i Stockholm, det som sedan blev Bromma flygplats 1936.

Bland svenskar (och danskar) i allmänhet blev Enoch Thulin ett samtalsämne tack vare sina spektakulära flyguppvisningar och hans många flygrekord. Han tyckte inte om "cirkus-uppvisningar", någon våghals var han inte även om olyckor hörde till bilden. Den som ville utbildas till pilot hos Thulin ombads försäkra sig, inte om livhanken i första hand utan för att täcka kostnaden för ett havererat flygplan.

– Flugan flyger, varför icke du?, undrade han spefullt till presumtiva pilotämnena. Bland dessa fanns Amaltea-mannen, revolutionären Anton Nilsson, som i Ljungbyhed skrevs in i rullorna under titeln – kommunist! Andra elever stod som löjtnanter, kaptener, grosshandlare...

Företagsledaren Enoch Thulin var unik för sin tid. De anställda fick en semestervecka betald, han lät bygga flerfamiljshus för sina anställda.

Vinstdelning förekom. Även som företagsledare var Thulin en föregångsman...

14 maj 1919 dödsstörtade Thulin över Landskrona. Det spekulerades om det var ett sofistikerat iscensatt självmord eftersom affärerna inte hade gått bra efter krigsslutet. Inget pekar, vid närmare granskning, på ett så drastiskt livsslut. I själva verket hade han, några veckor innan sin sista flygning, ombetts av regeringen att sitta med i en utredning om det svenska civilflygets framtid. Han hade fullt av idéer i huvudet när han anträdde sitt flygplan på den sista färden.

Dödskraschen var våldsam. Thulins kropp massakrerades, smällen var så våldsam att den danska tvåkrona Thulin bar i sin ena kavajficka bockades. Vid begravningen ställde 1000-tals landskronabor upp för att hedra sin unike flygare. Enoch Thulin levde åren 1880-1919 och ligger begravd på Landskrona nya kyrkogård.

Det fanns en tid när skåningar hade ett fast grepp om Sverige. Malmösonen Per Albin regerade under de svåra krigsåren, Per Edvin Sköld (f i Svedala) var försvarsminister, Gustaf Möller (f Malmö) var socialminister, Axel Pehrsson-Bramstorp (Öja) jordbruksminister, Per Albin hade en tid till och med en helsingborgare med i sin samlingsregering (Bertil Ohlin), i filmens värld regerade Edvard Persson, Dramaten styrdes av Karl-Ragnar Gierow, i

Text: Ulf R Johansson



Den danska tvåkrona som Thulin bar i sin ficka och som bockades då hans plan kraschade.

Vid tillfälle framöver kommer journalist Ulf R Johansson att komma och berätta lite mer, både känt och okänt, om Enoch Thulin för vänföreningens medlemmar

DIGITALA muntrationer

Digitala Konserthuset Malmö Live

https://malmolive.se/digitalakonserthuset?gclid=Cj0KCQiA9P_BRC0ARIsAEZ6irhtqlABZUfEE0V5cnT_ruDE8Qt7mFRtxu0xdr2DB62Co9uOMPuqI70aAnO8EALw_wcB

Kungliga Operans digitala scen

www.operanplay.se

Digital Kultur Malmö—YouTube

<https://malmo.se/Aktuellt/Artiklar-Malmo-stad/2020-12-10-Digital-kultur-pa-Youtube.html>

Kivik Art Center

<http://mittosterlen.se/osterlens-parlor/kivik-art-centre/>

Digitala museer

<https://www.sverigemuseer.se/nyheter/2020/05/besok-museer-digitalt/>

NOTIFIKATIONER

Notifikationer är ett medlemsblad för föreningen Skånska Akademiens Vänner och kommer ut med fyra till fem digitala nummer per år.

Genom att gå med i Vänföreningen stödjer du på ett aktivt sätt Skånska Akademiens verksamhet.

Medlemskap i vänföreningen erhålles genom inbetalning av medlemsavgift, för år 2021 kronor 100 vilket belopp sätts in på Vänföreningens Bg 842-7817.

Glöm ej uppge namn, adress samt även mailadress!

Redaktör för medlemsbladet är Ingela Jacobsson och mailadress till föreningen, såväl som till redaktören, är info@vanforeningen.com



Director har ordet:

Det går framåt om än långsamt. Vaccinationen av medborgarna har nu påbörjats, men samtidigt kan vi konstatera att det kommer att ta tid innan vi kan ha fysiska möten som tidigare. Akademien räknar inte med att ha något ordinarie fysiskt möte under våren. Vi måste dock genomföra ett årsmöte och vi behöver ett beslutsmöte senare i vår. Båda dessa planerar vi genomföra via digital uppkoppling. Det betyder att det blir Årsfesten lördag 21 augusti som blir nästa stora begivenhet.

Tillsammans med Vänföreningen hoppas jag att vi kan bjuda på en spännande och annorlunda dag - en upptakt till kommande program under året. En "festkommitté" bestående av Anne Landin, Ingela Jacobsson och undertecknad påbörjar nu planeringen av denna dag.

Bo Lundgren,

akademieledamot och tillika ordförande i styrelsen för Öresundsbron, bidrar med denna utgåvas krönika. Brons betydelse för vår regions utveckling kan inte nog överskattas. För min egen del var tillkomsten av bron en avgörande faktor för att lämna Rikskonserter i Stockholm för att arbeta med Musik i Skåne, (Musik i Syd). Jag fick dessutom förmånen att leda arbetet med Kulturbro 2002 när jag kom hit. Ett osannolikt kulturprojekt båda sidor sundet. Om detta och många andra spännande projekt återkommer jag gärna till vid ett annat tillfälle. Kanske kan vi tillsammans ta ett initiativ till att titta lite närmre på vad bron betytt för kulturen på båda sidor sundet.

Martin Martinsson
Director, Skånska Akademien





Lång väg till en bro

I augusti 2000 hade jag varit på besök hos min partiledarkollega i Danmark, konservativens Bent Bentsen, och var på väg hem till Kristianstad. Tidigare hade jag efter besök i Köpenhamn tagit mig ned till flygbåtarna för att åka över sundet och sedan vidare. Denna gång promenerade jag till Hovedbangården och satte mig på tåget som gick direkt till Hässleholm över den nyinvigda Öresundsbron. Äntligen var Skåne och Själland sammanlänkade!

Redan på 1800-talet fanns tankar på att bygga en fast förbindelse över Öresund, men först hundra år senare blev tankarna mer konkreta. 1954 tillsattes en delegation för att utreda förutsättningarna för en broförbindelse, men förslagen som presenterades ledde inte vidare.

Mot slutet av 1980-talet tog diskussionerna fart igen. I mars 1991 undertecknade Sverige och Danmark en avsiktsförklaring och riksdagsbeslut togs

med klar majoritet under våren. Det formella avtalet kom några månader senare. Det innebar att det skulle byggas en bro och en tunnel mellan Malmö och Köpenhamn och att den skulle finansieras fullt ut av resenärerna. Ansvaret skulle ligga hos ett konsortium som hälftenägdes av bägge staterna.

Den politiska debatten om bron var mycket intensiv och gällde framförallt miljöeffekterna. I Bildt-regeringen som tillträdde hösten 1991 var mot-sättningarna stora mellan Centerpartiet och övriga partier. Regeringen skulle i januari 1994 göra en slutlig prövning som främst gällde miljöeffekterna. Centerns inställning var då att säga nej trots att det egentligen bara var en formalitet givet att konsortiet kunde uppfylla ställda miljökrav.

Ett ja, som hade stöd av regeringens majoritet, skulle med stor sannolikhet leda till att centern skulle lämna regeringen. En regeringskris då skulle försvåra möjligheterna för Sverige att bli medlem i EU året därpå eftersom förhandlingarna om medlemskap skulle dra ut på tiden.



När Carl Bildt samlade till moderat statsrådsmöte visade det sig att några i kretsen lutade åt att hellre rädda regeringen än att säga ja till bron. Gun Hellsvik och jag argumenterade kraftigt för ett ja och eftersom vi hade de sakliga argumenten på vår sida blev det också slutsatsen av mötet. Hur skulle då en regeringskris kunna undvikas?

Lösningen blev en kompromiss. Regeringen sköt upp det formella beslutet men uttalade att regeringen skulle säga ja om konsortiet lämnade in en ny ansökan om tillstånd hos vattendomstolen och denna bifölls. Därmed sköts frågan upp till i juni då ett beslut om att tillåta brobygget skulle fattas. Regeringssammanträdet drog ut på tiden. De öv-



riga centerstatsråden försökte övertala Olof Johansson att stanna kvar i regeringen, men han avgick samma dag medan de andra reserverade sig och satt kvar. Det blev ingen regeringskris och Sverige kunde i juli underteckna avtalet om medlemskap i EU.

Brobygget, som startade med muddringsarbeten hösten 1995, stod färdigt 2000. Fortfarande några år senare hördes kritiska röster. Bland annat be- tvivlade man att lånen skulle kunna betalas tillbaka och att det skulle uppstå negativa miljöeffekter. Dessa farhågor har kommit på skam. Det ekonomiska resultatet har varit mycket positivt och några negativa miljöeffekter har inte uppkommit. Mycket tyder tvärtom på att havsmiljön i Öresund blivit bättre.

Flyktingkrisen 2015 och senare pandemin har lett till stängda gränser och kraftigt minskad trafik över Öresund. Det är med all sannolikhet en tillfällig om än djup svacka. När livet återgår till det normala står Öresundsbron klar att åter bidra till regional integration samtidigt som den förblir en viktig förbindelselänk till övriga Europa – ännu mera så när förbindelsen över Fehmarn Bält står klar. Det konkreta beviset på att bron spelar en stor roll för vår region är att drygt 600.000 personer främst i Skåne och på Själland årligen betalar för det Bro- pass som ger rabatterade resor.

Text: Bo Lundgren
Foto: Öresundsbron