

# Små spår i Lund

Publicerat i Gamla Lund-nytt 2/1996

Gunnar Sandin

**J**ust nu genomgår SJ-bangården i Lund sin största förvandling sedan 1920-talet. Snart får vi dubbelspåret i riktning mot Kävlinge. De stora järnvägsinjererna med deras mångsidiga trafik lever och utvecklas.

Annat är det med de bispår och sidospår som en gång grenades ut från huvudbanorna. De flesta av dem är upprivna, ett par ligger övervuxna, bara ett här i Lund används regelbundet. Och när det gäller de isolerade spårssystem som byggdes i anslutning till olika industrier och institutioner är de enbart historia.

Artikeln vill ge en översikt av de små spår som finns och har funnits i anslutning till Lunds nuvarande tätort. Det ska genast sägas att den framför allt bygger på andras forskning, sådan som den har redovisats i den nu upphörda, Lundabaserade stenciltidningen "Tågposten" och av Janis Priedits i hans förnämliga arbete "Industrilok i Skåne - Malmöhus län" (SJK Småbaneavdelning 1995). Men långtifrån allt är känt, och kompletteringar från läsekretsen är välkomna.

## Det återstående

Från Högevall sträcker sej ett industrispår halvannan kilometer söderut till Tetra Pak. Där växlas godsvagnar mest varje vardag. Får planerarna som de vill kommer spåret en dag även att användas av spårvagnar på väg mot Staffanstorp.

Dit och ännu längre har banan gått förr. Den öppnades sommaren 1875 som Lund-Trelleborgs järnväg, LTJ. Vid dess korsning med Malmövägen anlades håll- och lastplatsen Hospitalet som senare bytte namn till Höjebro. Norr om Malmövägen avgrenades från 1895 ett spår till S:t Lars kolgård. LTJ överlevde emellertid inte efterkrigstidens nedläggningsvåg utan miste trafiken 1960. Sträckan ner till Höje å och ett stycke söder därom användes några år därefter som uppställningsspår för godsvagnar men kortades sedan vid Tetra Pak. Det kvarvarande spåret rustades upp i slutet av 1980-talet. Längre hade Lunds station en egen lokomotor för växlingen, men den drogs in i samband med att godsbangården vid Monumentet slutligt avvecklades.

Sydvästra industrispåret skrev jag om i Gamla Lund-nytt nr 4/1995. Initiativ har

tagits från den miljömedvetna kommunledningen för att få Å&R att åter använda järnväg för godstransporter.

Från Högevall utgrenades förr även Lund-Revinge järnväg som så småningom uppgick i Bjärred-Lund-Harlösa järnväg, BLHJ. Om den kan man läsa i Gamla Lunds årsskrift 1987. Här ska endast upprepas att det fanns en större bangård vid Lunds södra och en mindre vid Lunds östra samt därtill ett stickspår in till Vipeholms sjukhus, i första hand för bränsletransporter. Samt att en banstump under den allra sista tiden fungerade som industrispår åt firmen Blechers som hanterade tomfat vid den gamla lastkajen vid Lunds södra.

## Västra industrispåret

Med anslutning till BLHJ:s västliga gren drogs i seklets början ett spår till Lunds mekaniska verkstad, om vilket man också kan få veta mer i årsskriften. Anslutningen överlevde Bjärredsbanans nedläggning 1939, först genom ett provisoriskt spår över Lunds västras gamla bangård och från 1946-47 via en vändskiva. Växlingen på det oelektrifierade spåret övertogs av SJ när Bjärredsbanan fick eldrift under första världskriget. På 1920-talet byggde verkstaden visserligen om sin lastbil (av det tyska märket Dux till ett primitivt växellok, men motorn var svag och SJ återkom.

Både verkstadens produktion och dess användning av järnvägstransporter minskade, och spåret revs upp i april

1963. På slutet fick man sköta upplastningen av skrymmande produkter längre norrut, vid Centralföreningen. Ett stycke av Bjärredsbanan hade nämligen några år efter nedläggningen återuppstått som det kommunalägda Västra industrispåret där Centralföreningen var en av flera godskunder. AB Stenbeläggningar anlade ett lastspår och Ivers Lee byggde en kaj väster om Måsvägen, där även Skåneverken fanns. Rudelius & Boklund/Separator/Alfa-Laval skickade också gods på spåret, som lades om i en båge när värmewäxlarverkstaden byggdes ut på 1960-talet. Ett slag hyrdes ett SJ-ånglok (littera S) som ångcentral.

Cirka tio år senare hade emellertid alla godskunderna längs Västra industrispåret lagts ner eller övergått till enbart landsvägstransporter. Delar av rälsen ligger fortfarande kvar inne bland snårmen växeln mot bangården är bruten. Den sista användaren av spåret är som bekant Vandrarhemmet Tåget.

## Mannakraft

Spåranslutning var förr något av ett måste för alla tyngre industriverksamheter. I anslutning till SJ-stationen fanns åtminstone två sådana. I nordväst låg sockerraffinaderiet Öresund dit ett spår ledde till en vagnsvändskiva, varifrån vagnarna kunde föras vidare med manna- eller hästkraft. Raffinaderiet lades ner redan 1907 men byggnaderna användes sedan av andra verksamheter som längre nyttjade spåren.



Å&R AB 1969. En slopad godsvagn (Gm 2084). Foto: Janis Priedits.

På bangårdens stadssida ledde, från en annan, större vändskiva omedelbart norr om stationshuset, först två och sedan ett stickspår vinkelrätt över Bangatan till Holmbergs mekaniska verkstad. Produktionen där avvecklades under andra världskriget men spåret över gatan fanns kvar nästan tjugo år ytterligare.

På den tid som det fanns en sopstation vid Oscarshem hade den spårförbindelse med Kävlingebanan.

Så långt de normalspåriga stickspåren. Nu kommer vi in på det fascinerande men svårutredda området isolerade, smalspåriga bansystem.

### **Mat, tvätt och kol**

Det mest omfattande systemet fanns på S:t Lars. Det är oklart om det existerade redan från starten 1879, men det är nämnt 1890 då asylen byggdes söder om Höje å och spår leddes över dit. Systemet hade indirekt kontakt med den "stora" järnvägsvärlden via den 1893 anlagda godstationen uppe vid portvaktsstugan med dess stickspår till LTJ, varifrån det kom kol och annat gods för omlastning. Men den mest omfattande trafiken var intern och gällde mat och tvätt som fraktades från centralköket och centraltvätten ut till vårdpaviljongerna. Det skedde i täckta vagnar med kupat tak och patienter stod för dragkraften. Den vitsiga benämningen "dramaten" känner man igen från andra stora sjukvårdsinrättningar med liknande bansystem.

Vi såg ovan att även Vipeholm hade ett stickspår för kolleveranser (byggt redan på den tid då byggnaderna avsågs som kaserner). Därifrån ledde en bana till panncentralen - i BLHJ-boken

finns ett foto av hur patienter lastar över kol mellan banorna. Spår av spåret kunde ännu 1983 iaktas i den f.d. panncentralens betonggolv.

En smalspårig bana skymtar på ett foto från Mårtenslund, men det är oklart om den var permanent eller bara utlagd i samband med bygget. Det senare var inte ovanligt.

### **Smalaste spåren**

Två av Lunds tegelbruk har haft spårssystem. På det i Pålsjö, som var i drift till 1950, ledde en 200 m lång bana till lertakten. Spårvidden är okänd men 600 mm, enligt décauvillesystemet, var det vanligaste i sådana sammanhang. På den gick ett lok om vilket inget annat är känt att det var tvåaxligt, bensindrivet och förmodligen hemsnickrat. Från den korta lerbanan på Annetorps tegelbruk, också det nedlagt kring 1950, är inget lok känt.

Till Lunds gasverk planerades stickspår från både SJ och BLHJ men därav blev inget. Däremot fanns det en smalspårig högbana med handdrivna vagnar för koltransporter.

Cementgjuteriet vid Lunds södra hade ett spårssystem för förflyttning av sina tunga produkter.

Ytterligare ett kolspår antyds i en av Nils Ludvigs memoarböcker. Hans far var äldre på Lunds Bryggeri utanför Norrtull. och Nils Ludvig berättar om hur han lekte tåg genom att skjuta en kolvagn fram och åter på ett spår. Det har dock inte gått att belägga spårets existens på kartor eller i dokument.

De smalaste kända Lundaspåren fanns på det ovannämnda sockerraffinaderiet Öresund, en bana med 450 mm spårvidd som i första hand användes för transport av sockertoppsformar inne i lokalerna.



Lunds hospital på 1910-talet med spårssystem — 600 mm spårvidd — som löpte mellan östra och västra sjukhuset 1890-1937. Samling: Janis Priedits.