

Spår i sydvästra Lund

Publicerat i ÖSJ-bladet 4/1995

Gunnar Sandin

Sydvästra industrispåret i Lund och Källbymölla hållplats

1937 beslöt det expanderande förpackningsföretaget Åkerlund & Rausing att flytta från Malmö till Lund. Det förestående kriget anades redan. Att luftkrig och bombing skulle spela en stor roll förstod man också. I Lund beslöt man att decentralisera industrin och erbjuda Å&R en tomt på det industriområde, som planerades intill stambanan sydväst om staden.

Spåranslutning var ett måste och i februari 1938 upprättades ett avtal mellan kommunen och SJ. För en kostnad av 66 000 kr anlades en växel i uppspåret och tre parallella industrispår grenades ut, varav ett intill Å&R:s lastkaj. SJ skulle sköta växlingen, tills vidare med ånglok, men banprofilen anpassades till eventuell framtida elektrifiering.

Krigsåren var en tid av industriell expansion i Lund och stolta planer fanns för det nyetablerade Sydvästra industriområdet. Det talades ett slag om att förlänga industrispåret ända bort till Värpinge by. Men det blev bara två ytterligare fabriker som byggdes invid Å&R. En var den tyskägda firman Svenska Lyxstrumpfabriken, som uppförde byggnader 1941 men aldrig start-

ade någon produktion, utan snart sålde anläggningen till Malmö Yllefabriks AB, MYA. MYA drog dock ner på verksamheten i Lund redan 1946 sedan man gått samman med malmöfirman Manufaktur AB, MAB.

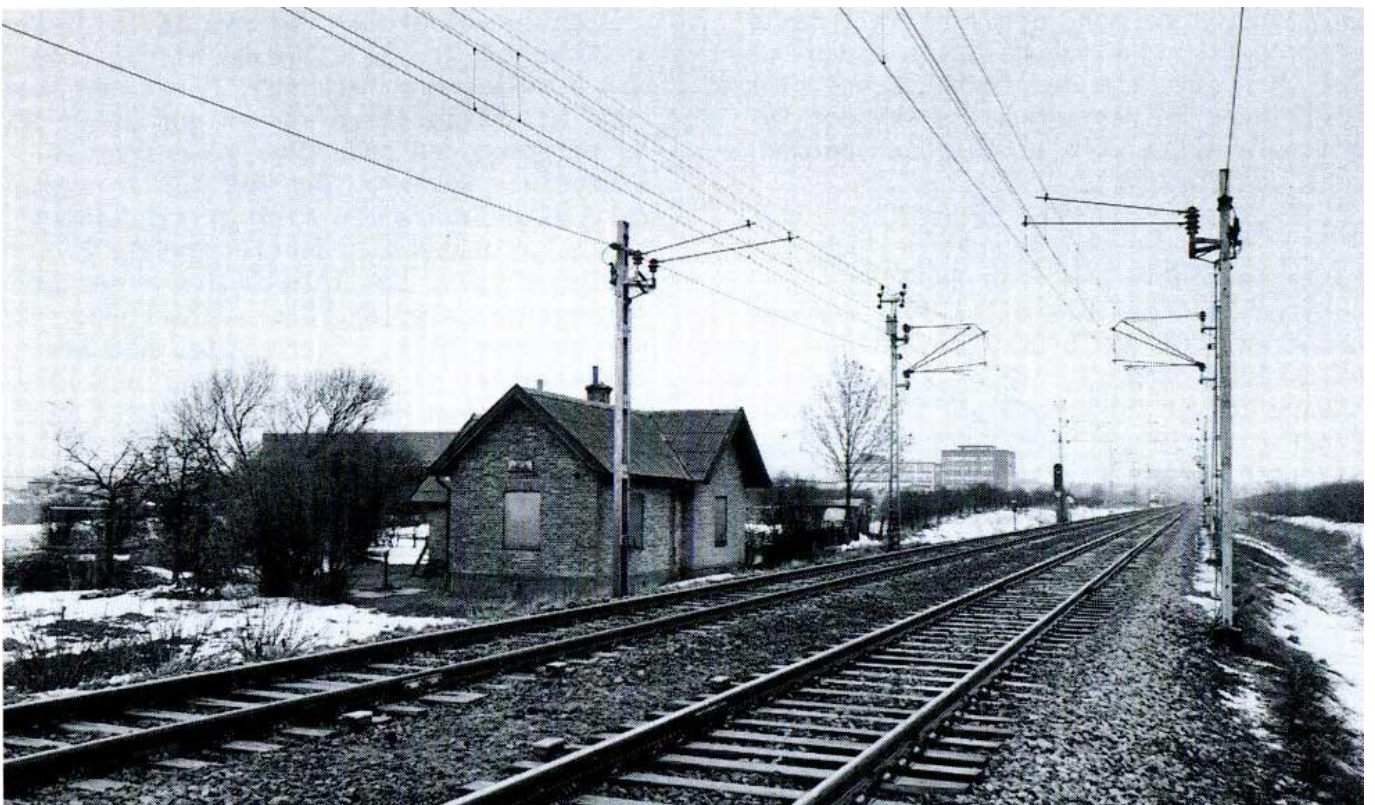
Den andra fabriken tillhörde AB Bryggerimaskiner väster om Å&R och kom igång med verksamheten 1948. Kommunens utredare fann spåranslutningen dit besvärlig och ville lösa den med hjälp av en vändskiva i Å&R-spårets förlängning, men till det sade SJ bestämt nej. Därför ritades i stället en snäv kurva med 150 m radie. Bryggerimaskiner blev dock aldrig något stort företag och uppfyllde inte sin del av avtalet med Lunds stad om industrispåret.

Däremot expanderade Å&R, som i fem etapper 1945-53 byggde ut fabriken och ökade arbetsstyrkan. 1947 ville Å&R för att rationalisera produktionsflödet bara ta in råvaror på den gamla lastkajen. De färdiga produkterna skulle lastas ut från en ny kaj i nordväst, och även dit behövdes ett spår. Kommunens byggnadskontor skissade på ett alternativ med spåranslutning från norr, men ett sådant spår skulle skära sönder både en park och ett koloniområde. I stället kom man överens med de an-

dra parterna om att förverkliga Bryggerimaskiners spår och låta det gå upp till Å&R:s nordvästra sida, vilket innebär att industrispåret fullgjorde en halvcirkel.

Det är brått, påpekade Å&R-ledningen 1949. Vi tar redan in fem vagnar om dagen och skickar ut åtta till tio, och efter utbyggnaden blir omsättningen cirka tjugo. Men det blev fördröjningar och till det bar inte minst företaget självt skulden. På hösten 1950 framkom det nämligen att man även ville bygga ut sitt kontor, västerut mot stambanan och över det befintliga industrispåret. En angöring till stambanan från söder i stället för från norr med en flyttning av växeln 546 m söderut skulle lösa problemet. SJ vägrade dock, bland annat för att man ville minimera växelrörelsernas blockering av uppspåret.

Lösningen blev, att den gamla växeln behölls, men att industrispåret sedan drogs strax intill och parallellt med stambanan några hundra meter för att sedan vika av västerut. Genom en ny växel kunde vagnar sedan växlas in till de båda spåren på östra sidan av Å&R:s. Ytterligare längre västerut kom man via en växel in till de två spåren vid den västra kajen.



Källby banvaktstuga söder om Lund sådan den såg ut strax före rivningen. Fotot kommer från Lunds stadsarkitektkontors arkiv.

Denna anläggning stod klar på hösten 1952. Den hade kostat ägaren Lunds stad 194 000 kr, men staden begärde och fick ersättning av Å&R. Saken var emellertid inte fullt klar med detta. Det nya spåret låg delvis upphöjt med djupa diken på sidorna, vilket var en olägenhet för växlingspersonalen. Den krävde också belysning eftersom mycket av växlingsarbetet utfördes på kvällstid, och båda sakerna åtgärdades under 1953.

Hållplatsen

1874 byggdes en enkel banvaktsstuga vid Källby några hundra meter norr om bron över Höje å. Den var alltså ej ursprunglig utan tillkom troligen i samband med banvaktsstuganätets förtätning, då natttrafik inleddes på bland annat sträckan Stockholm-Malmö. Den fick nummer 811.

När Å&R flyttade från Malmö till Lund slöts avtal med SJ om bussförbindelse för de anställda, som bodde kvar i Malmö. Men någon gång efter krigsutbrottet indrogs busslinjen liksom många andra på grund av bristen på bränsle och däckgummi. Företaget vände sig då till SJ-distriktet och utverkade att vissa tåg fick göra uppehåll vid banvaktsstugan. När detta började är tills vidare okänt. I en SJ-handling från no-

vember 1941 står bara att den tillfälliga hållplatsen anlagts "på sin tid".

Så mycket till hållplats var det tills vidare inte. Inga speciella anordningar torde ha funnits. Och viktigast av allt; det var bara några uppgående tåg som gjorde uppehåll. SJ ville inte att resenärerna skulle korsa spåret på denna obebakade plats, och när de anställda från Malmö skulle hem efter jobbet fick de alltså ta sig upp till Lund C.

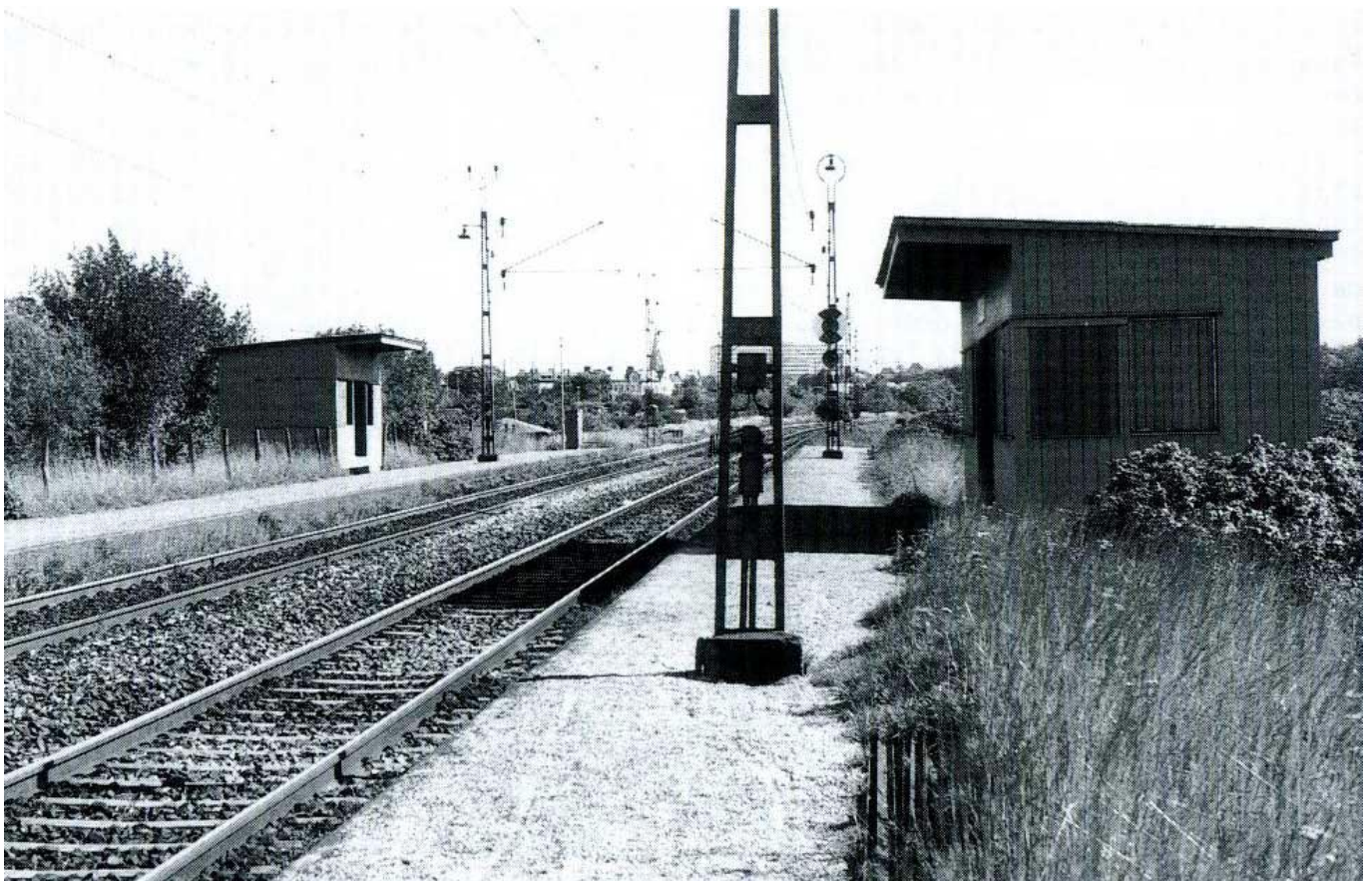
I oktober 1941 var tiden mogen för en framstöt av företag och personal. På Å&R insamlades 108 namn på en lista (dessutom var 15 potentiella resenärer beredskapsinkallade) och på strumpfabriken 98 namn. Man krävde att en riktig hållplats skulle anläggas intill Å&R och att tåg i båda riktningarna skulle göra uppehåll, fem nordgående och tre sydgående - produktionen gick i tvåskift och dessutom fanns dagarbetare.

Ärendet utreddes på distriktsexpeditionen i Malmö. Maskiningenjören ville slopa de pågående uppehållen i uppförlutningen. Andra instanser var något välvilligare, men beslutet blev ändå ett avslag på framställningen. Ett nytt initiativ i februari 1942 bemöttes också negativt. Dock vardet även i fortsättningen vissa nordgående tåg som stannade vid Källby banvaktsstuga.

Personalklubbarna gav sig emellertid ej. De vände sig högre upp i järnvägshierarkin, ända till kommunikationsministern. Och det hjälpte. Via SJ-chefen kom en anmaning till distriktet att försöka tillgodose önskemålen. De anställda hade för sin del gett upp kravet på en flyttning av hållplatsen. Skälet var att staden i den rådande kristiden hade lagt ut potatislotter på platsen för den tänkta hållplatsen och att lotterna redan börjat odlas.

Säkerhetsproblemet löstes genom att personalklubbarna undertecknade en kollektiv förbindelse att inte väcka skadeståndsanspråk på SJ vid en eventuell olycka. Den 29 maj 1942 fattades beslutet att anlägga en provisorisk hållplats vid Källby banvaktsstuga, km 603 + 297. För 2.500 kronor byggdes träplattformar, spärnstaket med mera. Hållplatsen fick namnet Källbymölla efter en närbelägen gård med detta namn och signaturen blev Käm. Den skulle tills vidare inte annonseras i Sveriges Kommunikationer.

Sommaren gick, hösten kom och kylan satte in. I oktober hörde resenärerna åter av sig. Vi är nu cirka 150 resenärer dagligen, skrev de, och det behövs ett väderskydd. Men SJ var kallsinnigt. Det är resenärerna söderut främst, som kan



Källbymölla hållplats i riktning mot norr den 8 augusti 1975. Tidpunkten för västra hållplatskurens tillkomst är inte känd, men det måste ha varit sedan lokaltågen norrut i början av 1950-talet upplåtits även för påstigande. I bakgrunden skimtar sydvästra industrispåret växel. Foto Frank Stenvall.

få vänta en stund, sade man, och i så fall måste ett väderskydd ligga på östra sidan spåret. Men eftersom den förhärskande vindriktningen är västlig måste skyddet för att göra nytta vara slutet, och därmed blir det för dyrt.

Nytt läge

Nästa initiativ kom från SJ. Våren 1944 beslöts att i juli 1945 anordna en stor lantbruksutställning i Lund, på området närmast norr om Å&R. Många besökare förväntades komma med tåg, både ordinarie och andra. SJ skrev till Lunds stad och begärde tillstånd att köra in extratåg på industrispåret, där tillfälliga plattformar skulle uppföras. Men man hade också kommit underfund med att läget för Källbymölla hållplats inte var det bästa. Resandeutvecklingen tydde på att hållplatsen borde finnas kvar även i fredstid. Om Lunds stad ville anlägga en kortare väg till det nya hållplatsläget, 477 m längre norrut, kunde en flyttning ske i tid till utställningen. Och det ville kommunen. Man planerade också för en gång- och cykeltunnel under spårren, bland annat med hänsyn till en ny idrottsplats på östra sidan.

Utan tunnel skulle den nya hållplatsen kosta 6 500 kr. SJ ville ha bidrag från MYA och Å&R, men fick nej. Företagen svarade att hållplatsen var en god

affär för SJ eftersom den hade fler resenärer än exempelvis Uppåkra. Och Å&R tänkte expandera ytterligare. SJ fick alltså själva täcka kostnaden och därtill betala 2 000 kr för elljus, som inte ingick i den ursprungliga kalkylen. Några plattformsspärrar anlades tills vidare inte, motsatt förhållandet på andra stationer och hållplatser mellan Malmö och Lund, utan man skulle företa stickprovskontroller av biljetterna på hållplatsen och i tågen.

Något väderskydd anlades inte heller denna gång. Men resenärerna tryckte på igen, och i februari 1946 beslöt SJ att för 7 500 kr bygga ett rymligt regnskydd av samma modell som i Frostavallen. Kanske var det samtidigt som man anlade den plattformsspärr med tillhörande kur, som omtalas 1949.

Sommaren 1945, som för tidtabellens del inleddes den 11 juni, började Källbymölla annonseras i Sveriges Kommunikationer. Vanliga vardagar stannade åtta tåg i varje riktning, norrgående för avstigning och sydgående för påstigning. Det var enbart tåg som låg i anslutning till företagets arbetstider.

Och jordbruksutställningen på sommaren 1945? Jo, det kom 70 000 besökare och många av dem med tåg. Inför den avslutande söndagens väntade an-

stormning gick rentav trafikinspektören ut i radio med råd till resenärerna. På söndagen gällde obligatorisk platsbokning för alla lokaltåg till och från Lund och det gick ett tjugotal extratåg, bland annat från så exotiska platser som Mölle, Marieholm och Hammenhög. Källbymölla hållplats utnyttjades flitigt. Om det blev några provisoriska plattformar på industrispåret berättar inte källorna.

Avveckling

Källbymölla hållplats levde vidare i flera decennier. I mitten av 1950-talet hade man kommit upp till elva uppehåll i vardera riktningen, och det blev möjligt att stiga på respektive av också för resenärer från stationer norr om Lund, för Å&R hade en del anställda även på det hållet. I slutet av 1960-talet började antalet tågstopp åter reduceras.

Även antalet resenärer sjönk. Det var en del av den allmänna utvecklingen; också Å&R-arbetare skaffade bil och allt färre av dem bodde i Malmö. Den som hade fantasi kunde använda Källbymölla på okonventionellt sätt och komma dit med sovvagn från Stockholm. Sovvagnen till Landskrona drogs nämligen norrut av ett lokaltåg sedan den varit i Malmö och vänt. Men Källbymölla förblev i allt väsentligt en indu-



Den 22 maj 1976 gjorde Svenska Järnvägsklubbens Skåneavdelning extratågsresa från Malmö till Hässleholm med uppehåll vid samtliga dåvarande och forna stationer och hållplatser. Här har Hg 780 med B8 3175 stannat i Källbymölla. Foto Göran Lavesson.

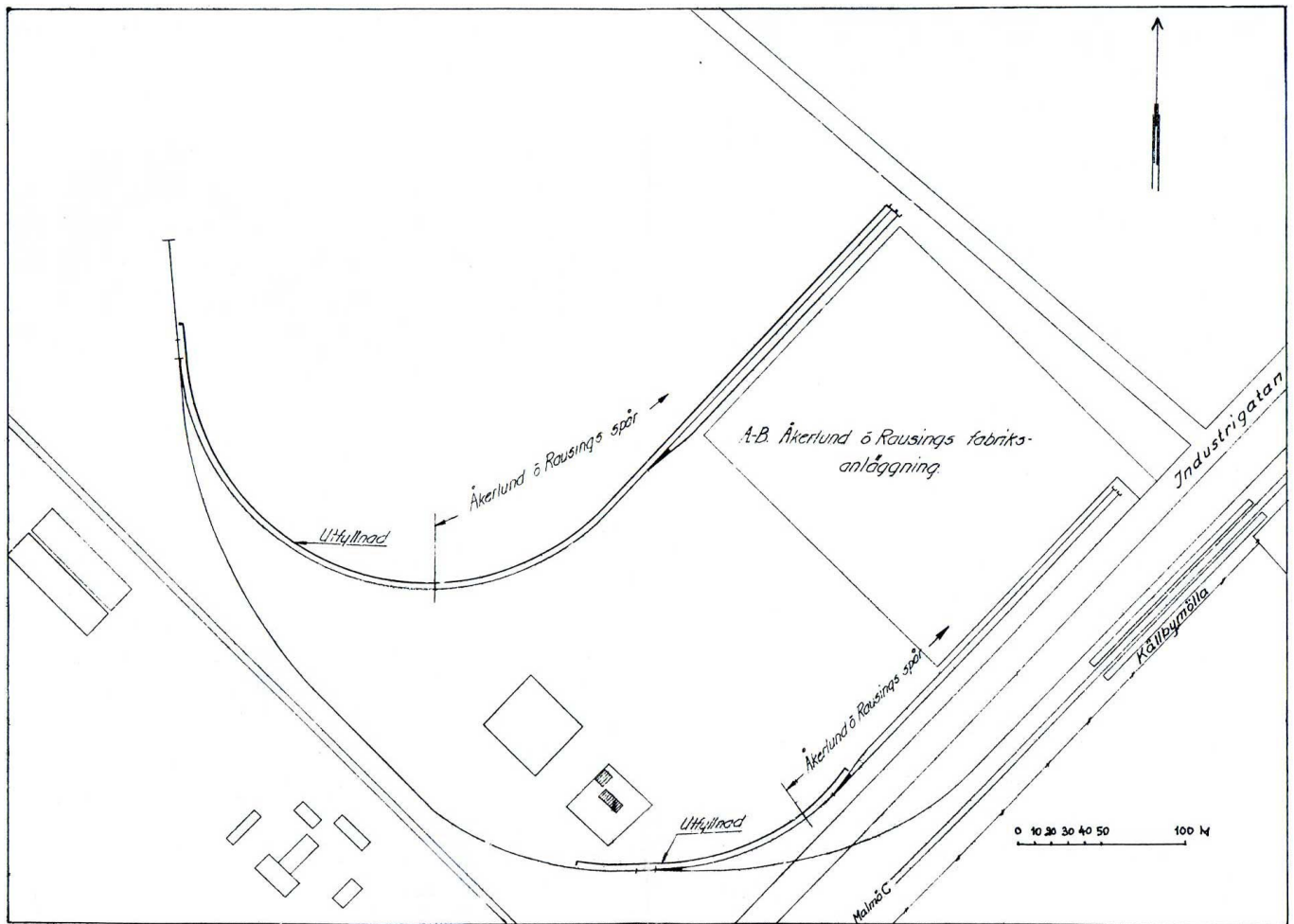
striarbetarhållplats. På 1960-talet hade ju en ny, stor stadsdel vuxit upp på Klostergården med ett potentiellt resandeunderlag, och den sedan länge planerade tunneln under spåren byggdes äntligen, men SJ tycks vare sig ha gjort någon anpassning av tidtabellen eller propagerat för att få Klostergårdsborna till deras närmaste trafikplats.

1974 var det slut. Godstransporterna till och från Å&R pågick längre, några år in på 1980-talet. Sedan upphörde även de och sydvästra industrispåret ligger för fåfot.

På 1980-talet gjorde även fackklubben på Å&R framstötningar för att återuppliva sin hållplats, men förgäves. Klostergårdens byalag har agerat i samma ärende. SJ svarar att kapaciteten på banan inte tillåter fler stopp, något som konsulterna Trivector har gendrivit i en utredning.

Resandeunderlaget för en pågatågshållplats har annars fortsatt att öka genom ny bebyggelse både på Klostergården och i Värpinge. Källbymölla borde få en ny chans. Hjälper det att uppvakta kommunikationsministern som det gjordes 1942?

Uppgifterna i artikeln är hämtade från SJ-arkivet i Malmö, Lunds stadsarkiv, kommunikationstabeller och dagspress. Som synes är flera tidpunkter vagt angivna. Minnesgoda äldre resenärer eller SJ-anställda kan kanske komplettera. Välkomna!



Sydvästra industrispåret i Lund på SJ-ritning från 1959.