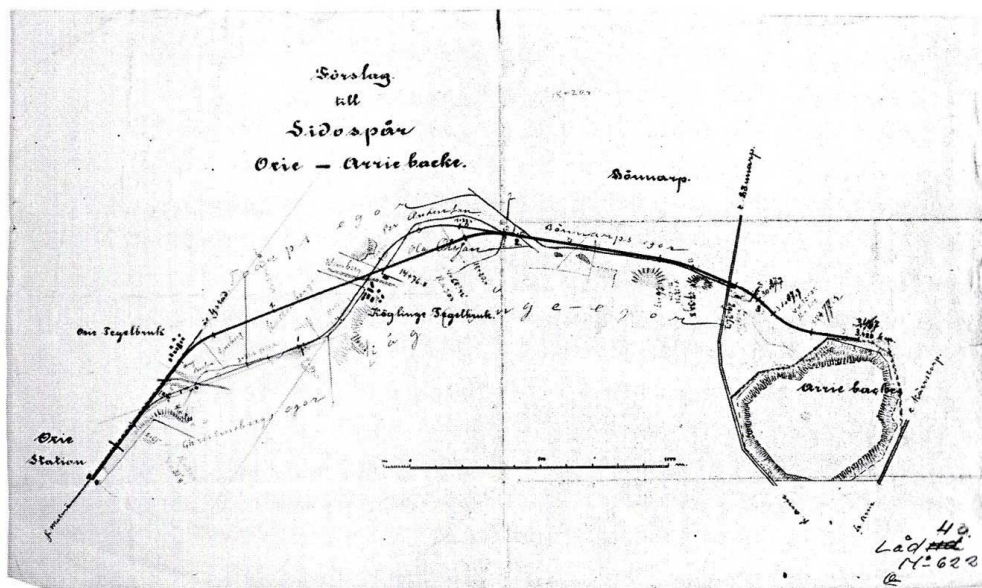




Förslagsritningen till "Sidospår Oxie - Arrie backe". Notera två alternativa sträckningar varav den med tunnare ritad linje blev utförd. SJ Centralarkiv.

Oxie-Arriebackens järnväg - skånsk grusbana med oklar status

Den omfångsrikaste avdelningen i boken *Järnvägsdata* är nr II, "Ursprungligen enskilda järnvägar". Den svälde ytterligare från andra till tredje upplagan. Genom strikt tillämpning av Kjell Nordlings definition från första upplagan, lokbana med koncession för allmän trafik, fördes några mindre banor över från industribanekategorin. En av dem var Oxie-Arriebackens järnväg.

Grusets bana

Sockerbetstransporternas betydelse för de skånska slättbanorna har med rätta understrukits i många sammanhang. Långt mindre har skrivits om ett annat massgods som spelade en stor roll hos många av dem, nämligen grus och sten. Det gällde bland annat Lund-Revinge järnväg, där det godsslaget dominerade, och Malmö-Simrishamns järnväg där stentågen från Önneslöv höll igång ovanligt länge, men också Malmö-Billesholm, Lund-Kävlinge och andra banor. Det handlade om grus för det egna

banunderhållet men framför allt för avsalu till de växande städerna.

"När grevarna Thott sålde grus" betitlade Lenart Améen en kort text om Oxie-Arriebackens järnväg, och det beskriver verksamhetens kärna. Arriebacken, som tillhörde det thottska godset Skabersjö, hade rika tillgångar av fint isälvsgrus - från andra hållet exploaterades fyndigheten av Malmö-Kontinentens järnväg. I Malmö rådde byggbloom i början av seklet. Avståndet dit var inte långt men tåg det enda rimliga transportsättet.

"Öppnad 1.2.1907" står det om banan i *Järnvägsdata* men saken visar sej något mer komplicerad när man gräver i MYJ-handlingarna på Ystads stadsarkiv. På Skabersjö gods finns kanske utförligare uppgifter men det materialet är tyvärr inte tillgängligt.

Anläggning

I juli 1905 godkände Malmö-Ystads järnvägs styrelse (där Tage Thott var ordförande) ett förslag till av-

tal som hade upprättats i maj om samarbete MYJ-"OAJ" (skrivet inom citationstecken eftersom jag inte sett till någon officiell bansignatur). MYJ skulle bekosta spåranslutning på sitt stationsområde i Oxie, sälja begagnad räls med tillbehör, hyra ut lok och vagnar till ballasteringen för 15 kronor per dag. Vidare skulle man beförda byggmaterialet fraktfritt, ombesörja trafikeringen mot en ersättning av en krona per lastad vagn exklusive lastningskostnad och ge grusvagnarna fraktrabatt för MYJ-sträckan Oxie-Malmö V. MYJ var även villigt att ställa upp med byggkapitalet, som skulle amorteras med 50 öre per vagn under högst tjugio år. I gengäld fick MYJ köpa ballastgrus billigt till sträckan Malmö-Skabersjö (det övriga behovet täcktes från Östratorp), och så tjänade man trots rabatteringen på grusfrakterna till Malmö.

Det står också att "OAJ" skulle skaffa tio gruvagnar och inregistrera dem hos MYJ sedan 6 000 vagnlaster fraktats ut, men det är mej obekant om så skedde. Ystadsbanornas baningenjör Ivar Jacobsen ritade spåret och var byggleddare.

Trafik först, koncession sedan

Björn Åstedt visade i sin bok om Malmö-Genarps järnväg att Bokskogenspåret fick koncession först efter den faktiska trafikstarten. Så var det också för banan mellan Oxie och Arriebacken - uppgifterna i *Järnvägsdata* får revideras.

När bygget inleddes och när spåret var körklart vet vi tills vidare inte, men det mesta tycks ha varit färdigt på senvintern 1906. Mellan 2 april och 4 maj det året utfraktades 1 088 vagnar till externa kunder och 187 för MYJ eget bruk. Det blir cirka femti vagnar per vardag vilket får kallas en flygande start.

Koncession var tydligen inte påtänkt från början. I stället hade Thott sökt treärstillstånd för spåret, ett förfarande som var vanligt för tillfälliga lastplatser och bispår. Men den statliga tillsynsmyndigheten Väg & vatten vägrade (den 2 mars), och så fick man ge sej in på det omständliga koncessionsförfarandet, med bland annat yttrande från ortsbefolkningen (som var positiv) och länsstyrelsen (som underströk att även betfrakter borde bli aktuella).

Koncession för allmän godstrafik beviljades alltså. Villkoren var de för tiden vanliga och innehöll bland annat skyldigheten att transportera trupp. I Väg & vattens statistikserie "Allmänna arbeten" rapporteras 1906 att spåret är klart sånär som på inhägnad och signal vid Oxie.

Inget tillstånd

I januari 1907 avsynades banan av VoV-tjänstemän och i närvaro av Thott och några MYJ-chefer. Hu-

vudspåret, som anslöt strax utanför Oxie bangårds östligaste växel, mätte 3,5 kilometer. "Slutstationen" fick det officiella namnet Arrie grustag, och där fanns ett hundra meter långt rundspår och bispår till ett tegelbruk. Ett annat tegelbruk fanns vid Kärlinge, 1,2 km från Oxie, vars ägare hade bekostat ett 136 meters bispår (officiellt namn Kärlinge lastspår).

Rälsvikten var 22,5 kg/m (MYJ hade just bytt till 32-kilos), syllavståndet 79 cm, minsta radien 300 m och största lutningen 1/100. Kilometerpålar var uppsatta, Oxie och Arriebacken hade infartsemaforer (den förra platsen även försignal). Vid Kärlingespåret fanns en skivsignal.

Men anordningarna vid Arriebacken uppfyllde inte kraven för allmän godstrafik, och därför kunde inte sådant tillstånd ges, ansåg besiktningsmannen. Därmed tycks det ha uppstått viss förvirring bland myndigheterna. I september skrev VoV från Stockholm till Thott och påpekade att hans bana måste ha ett tjänstgöringsreglemente. Sådana utfärdades av Järnvägsstyrelsen - men denna svarade att reglemente inte kunde utfärdas eftersom besiktningsmannen inte beviljat allmän trafik.

Thott kvittade det lika bara han fick köra sitt grus. Och myndigheterna lät saken bero tills vidare. Statistik från "OAJ" efter våren 1906 saknas, men MYJ-frakterna med "sten, grus och jord", som fram till 1905 sällan överstigit 5 000 ton om året, hoppade följande år upp till 40 000 och låg under tjugooårsperioden därefter på i genomsnitt 30 000 ton, och det måste i första hand ha berott på gruset från Arrie.

Arriespåretts tillkomst torde ha förstärkt det tidigare kända behovet att bygga ut Oxie bangård, som skedde med början 1907.

Trafik

Om trafiken Oxie-Arrie skrev Tage Malmros en fin liten artikel i *Skj-nytt* 3/4 1983.

Hans far, som tidigare arbetat på MYJ, blev föreståndare för Skabersjö industrier och därmed också den lilla banans "trafikchef". Tage fick som pojke, under lokpersonalens överinseende, köra några korta turer på Arrie grustags lilla bangård. Som emellertid hade byggts ut sedan startåret. Förutom grustaget ägde Skabersjö där, tillsammans med cementindustrin i Klagshamn, en kalksandstensfabrik. MYJ skötte alltså trafiken, och Tage Malmros beskriver lok som användes: nr 28 *Ljunits* och 27 *Bara* som användes till 1921 men var för svaga, nr 26 *Böringe* som tog vid till 1925, sedan nya 28:an som var för tungt så att kurvorna tog skada, vilket gjorde att det efter tre månader avlöstes av nr 27 *Marsvinsholm* som sedan blev kvar till slutfasen.

Grus var förstås det dominerade godsslaget. Vi känner till två stora leveranser: till Kockums torrdocka 1908–10, som krävde extrafint grus från havsnivån, och till markberedning för Baltiska utställningen 1913–14. För 1916 redovisas 212 trafikdagar om i genomsnitt sju timmar. Förutom grus måste det ha rört sej om intransport av kalksten och uttransport av tegel, men det talas också om sockerbeter, betmassa och fodermedel, det senare efter särskilt avtal. Tillstånd för allmän godstrafik fanns ju inte.

Slutet

Vi vet inte varför ägarna 1929 begärde att få concessionen upphävd. Då pågick ännu regelbunden trafik. Två år senare var läget annorlunda. Depressionen hade förlamat byggverksamheten, lastbilarna konkurrerade svårt och Malmö stad tillgodosåg sitt behov av grus från Klostersågen, vilket gynnade Malmö–Simrishamns järnväg där staden var största ägaren. I december skriver MYJ trafikchef Knut

Nihlén att det bara förekommer enstaka utlastningar av grus från Arriebacken, och att de sköts av växellok från Malmö.

Nihlén och greve Thott, nu med förnamnet Otto, rådslår 1933 om framtiden. Finns det någon storbyggmästare i Malmö som vill överta grustaget och bibanan? I så fall kan MYJ utlova mycket hög fraktrabatt till Malmö. Annars bör spåret rivas upp men banvallen bevaras.

Thott vill avvakta men nedläggningsprocessen har startat. ”Spår som saklöst kunna försvinna” rubricerar Sydsvenska Dagbladet sin notis den 5 augusti 1937. Länsstyrelsen begär in yttranden, och i mars 1938 finner kungl. majt att den, MYJ, försvarsstaben, Järnvägsstyrelsen/SJ och Telegrafstyrelsen alla är positiva till rivning. I juni samma år redovisas rälisen såld till Skånska Cement, Johannebergs Granitindustri och skrotfirman Persöner.

Det är fortfarande oklart hur vi gör med Oxie–Arriebackens järnväg i nästa upplaga av *Järnvägsdata*.

Gunnar Sandin

Man kan nästan ana att sexkopplade lok 28 inte var så lämpligt för det klena spåret på ”OAJ”. Den imponerande sadeltanken var byggd 1899 av Peckett & Sons och hade köpts av MYJ från Nohab 1911 och skrotades 1943 utan att ha fått något SJ-nr. Samling Kenneth Larsson.

