

# Sandins stationer

## Södra Stambanan

Gunnar Sandins skånska stationshistoria  
(från Skånetrafikens Raka Vägen).

**Gunnar Sandin** fick år 2002 ett erbjudande av Skånetrafiken att skriva om pågatågsstationerna. Gunnars texter kompletterades med bilder. Bilderna kunde både vara historiska arkivbilder, men även nyare bilder tagna av Anders Lundquist. Text och bild publicerades under åren 2002-2004 på Skånetrafikens sida i tidningen Metro. Serien blev pga redaktörsbyte oavslutad.

Skåneresenärer kunde när serien pågick, ta sitt exemplar av Metro, och under resan få sig till livs lite skånsk historia. Då Gunnar Sandins skånska stationshistoria är både intressant och lärorik, Gunnar var bland annat järnvägshistoriker, presenterades denna stationsserie på sajten [www.eber.se/ava/stn](http://www.eber.se/ava/stn), för att göra det möjligt för fler att få tillgång till den. I såväl Skåne som övriga världen.

Sajtens materialet har nu redigerats som tre pdf-filer, en för vardera Södra Stambanan, Simrishamnsbanan och Ystadbanan.

Gunnar Sandin har skrivit nedanstående artiklar om Pågatågsstationer på Södra Stambanan:

	Sid
Malmö C - Sveriges enda banhall i bruk.....	2
Arlöv blev Burlöv.....	3
Åkarp bytte sida.....	4
Hjärup fick aldrig spårväg.....	5
Minnesvärd station i Lund.....	6
Bönderna bekostade stationen i Stångby.....	7
Spår av bibana i Örtofta.....	8
Eslöv: Uppgång och fall.....	9
Stehag: Stationen som återuppstod.....	10
Höör: Mittpunkt blev inte knutpunkt.....	11
Hässleholm: järnvägen styrde stadsplanen.....	12
Osby: ingen vanlig baksida.....	13

/Eber Ohlsson

# Malmö C - Sveriges enda banhall i bruk

**Järnvägen mellan Malmö** och Hässleholm, den så kallade Stambanan, var den första i Skåne. Idag är tågtrafiken tät på Stambanan, och många stationer har tillkommit. I en serie berättar vi om de olika stationernas historia och utveckling. Vi börjar idag med Malmö. Drygt 25 orter i Sverige har haft banhall, det vill säga att tågen kör in i ett taktäckt rum. Den enda som ännu används är Malmö.

En banhall fanns redan när stationen byggdes på 1850-talet och bara hade tre ankommande och avgående tåg dagligen. Drygt trettio år senare var hallen trots utvidgning efter en brand urvuxen sedan trafiken ökat och flera nya banor anslutit, och därför byggdes den magnifika hall som fotot visar. Uret på den ena gaveln hade en diameter av nästan fyra meter. Ungefär samtidigt tillkom Malmö färjestation som fick en egen liten banhall.

## Lokalstation vid kanalen

Expansionen fortsatte, och på 1920-talet utvidgades stationshuset och bangården än en gång. Nu ville SJ slopa banhallen, men Malmö-politikerna hänvisade till ett gammalt avtal som föreskrev att det skulle finnas en hall, och så uppfördes den nuvarande som påminner om den något äldre banhallen på København H. Taket räckte inte hela vägen för längst in skulle ångloken kunna släppa ut rök i det fria, fast ett årtionde senare elektrifierades Malmölinjerna så det behovet försvann.

Alla lokaltåg fick dock inte plats i hallarna utan de flesta hänvisades till den lokalstation med enkla plattformstak som byggdes närmast kanalen – det fanns planer på banhall även där men de förverkligades inte. Lokalstationen har snart 120 år på nacken och används nu av Pågatågen. Senast har spår 13 åter iordningställt för trafik.

## Fler och fler tåg

Tågtrafiken fortsätter att växa. Med Öresundstågen blev banhallens spår åter fullt utnyttjade vissa tider på dygnet, och Malmö C har blivit en flaskhals som vållar förseningar. Det ska som bekant avhjälpas genom Citytunneln, när den nu blir av, och med den får stationen sin fjärde banhall, om än nedsänkt.

I samband med järnvägens renässans har det åter börjat byggas banhallar ute i världen. De vill manifesteras järnvägens betydelse och knyta an till dess rika historia, men framför allt vinner resenärerna på att slippa vänta på dragiga plattformar. Vi ska vara glada över att Malmö C har fått behålla sin banhall och att den får en efterföljare.



Ett gammalt vykort

1891 års banhall i Malmö hade den största spännvidden som funnits på någon liknande svensk hall. Ånglokens rök lär ha gjort det svårt att hålla de stora glasytorna rena.



© Anders Lundquist

Dagens banhall i Malmö är inte lika slående som «mellanhallen» men rymmer fler spår. I och med Öresundstågen har även Skånetrafikens tåg börjat använda hallen regelbundet.

Publicerad på Skånetrafikens Raka Vägen (2002-09-26)

# Arlöv blev Burlöv

**Den 21 oktober 1871** öppnades Arlövs järnvägsstation. Årstiden var ingen tillfällighet: Arlövs sockerbruk hade just inlett sin första kampanj, och det var för brukets skull som stationen kommit till. Förresten ägdes stationshuset till en början av bruket. Sockerbruken betydde mycket för de skånska järnvägarna, och omvänt. Landskapet hade som mest sexton sockerbruk och därtill fyra betsaftstationer till vilka det fraktades kol, koks, kalksten och framför allt sockerbetor. Ut från bruken transporterades råsocker till raffinaderierna, strösocker, kreatursfodret betmassa och jordförbättringsmedlet slamkalk, idel tunga varor som passade för järnvägs-transport. Den trafiken vägde tungt i många järnvägsbolags ekonomi.

Arlöv var ett av de största sockerbruken och dessutom kombinerat med raffinaderi. En normal kampanjdag anlände cirka hundra vagnar med betor och 30–40 avgick med betmassa, vars sötsura doft ingen passagerare undgick när tågen gjorde uppehåll. Vilket de gjorde, för Arlöv växte till ett betydande samhälle. Nya industrier tillkom, framför allt den metallindustri som så småningom blev Svenska Järnvägsverkstäderna.

## **Olönsam lokaltrafik**

År 1886 blev Arlöv järnvägsknut genom Malmö–Billesholms järnväg (vars sydligaste del nu kallas Lommabanan) som ingick i Väst kustbanan. På 1920-talet anlades ett särskilt godsspår till Malmö.

Lokaltrafiken var omfattande men blev efterhand olönsam för SJ. Det fick de berörda kommunerna att engagera sej ekonomiskt, först genom Sydvästra Skånes kommunalförbund, och Pågatågssystemet etablerades. Därvid flyttades tågstoppen norrut till Burlöv, en hållplats med namn efter kommunen och belägen närmare bebyggelsens nya tyngdpunkt.

Stationshuset i Arlöv revs. Bangården finns emellertid kvar för godstrafik till Daniscos raffinaderi – sockerbruken är däremot nedlagt. Genom den sneda spårporten i fabriksbyggnaden kör brukets lokomotor ut tankvagnar med socker destinerade till storförbrukare. Och när persontågen återkommer på Lommabanan ska de enligt planerna göra uppehåll i Arlöv.



*Stationshuset i Arlöv framför sockerfabriken som var dess upphov.*



© Anders Lundquist

*Kal P Dal, som har gett namn till ett av Pågatågen, kom från en järnvägsmannafamilj i Arlöv.*

*Publicerad på Skånetrafikens Raka Vägen (2002-10-09)*

# Åkarp bytte sida

**Ett energiskt lobbyarbete** av länets landshövding S.G von Troil bidrog till att sträckan Malmö–Lund kom med i statsbanornas första byggnadsstapp. Ett annat av hans skötebarn var Alnarps lantbruksinstitut. Därför var det logiskt att den station som anlades i Åkarp, ursprungligen den enda mellan Malmö och Lund, fick sitt enkla stationshus (bestående av två hopbyggda banvaktsstugor) på sin västra sida, den som vette mot Alnarp.

## Tåg med flygmotorer

Det var dock på östra sidan som det växte upp ett samhälle. Åkarp fick i motsats till Arlöv aldrig några stora industrier utan befolkades mest av pendlare och pensionärer som byggde sig villor. Läget mittemellan de båda städerna var och har förblivit attraktivt. Det nya och större stationshus som blev nödvändigt i slutet av 1890-talet uppfördes i öster. En nyhet var plattformsspärren där resenärerna hade att visa upp sitt månadskort eller få biljetten klippt. Lokaltrafikens spärrar var av SJ:s standardmodell, men på flera ställen finns berättelser om att de måttsattes efter ortens tjockaste man.

I början av 1920-talet fick lokaltågen konkurrens av bussar, och Åkarpsborna hade ett slag inte mindre än fem privata busslinjer att välja mellan. SJ:s motdrag var att sätta in bensinmotordrivna rälsbusar med reducerat biljettpris. De var populära hos resenärerna när de gick, vilket inte alltid var fallet. Inte minst krånglade motorerna som ursprungligen var konstruerade för det tyska flygvapnets zeppelinare, och som hade svårt att klara järnvägsdriftens speciella påfrestningar. Situationen förbättrades när linjen elektrifierades 1933 och SJ skaffade elmotortvagnar.

## Tunnel eller utsikt?

Inför snabbtågens ankomst upprustades Södra stambanan och man ville få bort alla återstående plankorsningar mellan järnväg och bilväg. På ett ställe i Skåne har det inte förverkligats ännu, i Åkarp. Det är nämligen inte bestämt om järnvägen när de nya spåren tillkommer ska gå i tunnel, tråg eller markplan. Många kringboende kräver det förra medan resenärerna, som är många fler, nog vill behålla dagsljuset och utsikten.

Liksom i Arlöv och Uppåkra flyttades hållplatsen i Åkarp när Pågatågen kom, men den fick behålla sitt namn. Nu handlar det inte längre om väster eller öster. Plattformarna med sin utrustning är likvärdiga på båda sidor.



Ett gammalt vykort

*Den äldsta stationen i Åkarp låg på västra sidan av banan. Samhället växte dock upp på östra sidan.*



© Anders Lundquist

*Från Åkarp kör Pågatågen till Lund och Malmö på 7–8 minuter.*

*Publicerad på Skånetrafikens Raka Vägen (2002-10-16)*

# Hjärup fick aldrig spårväg

**Industrialiseringen hade fått** både Malmö och Lund att expandera kraftigt sedan järnvägens tillkomst och trafiken mellan de båda städerna växte. Men missnöjet med denna trafik växte också – det gick alltför få tåg. SJ erkände behovet men förklarade att fler tåg inte rymdes på enkelspåret. Tidens signalteknik innebar att en station dit ett tåg ankommit via telegraf skulle meddela att linjen var klar för ett nytt, en omständlig procedur.

Den uppenbara lösningen hette dubbelspår. Sådant var regel på huvudbanorna ute i Europa men i stort sett oprövat i det fattiga Sverige, trots att man från början hade förberett Stambanan för två spår genom jordförvärv och broarnas landfästen. SJ tvekade inför den betydande kostnaden, trots framstöt- ar från städerna.

## Fler stationer med dubbelspår

Det som satte fart på processen var hotet från ett nytt trafikmedel. År 1896 ansöktes nämligen om tillstånd att bygga en spårväg från Limhamn via Malmö till Lund. Utanför städerna skulle den enkelspåriga linjen gå i «chaussén», det som nu kallas gamla Lundavägen eller gamla Malmövägen, som hade anlagts strax före järnvägen på 1850-talet. Som drivkraft för spårvagnarna tänktes elackumulatorer. Den som drömmer om genombrott för elbilar bör betänka att batteritekniken inte har utvecklats särskilt mycket på hundra år.

Inför hotet om konkurrens blev det alltså dubbelspår. Därmed möjliggjordes inte bara fler tåg utan också nya stationer och en sådan anlades vid Uppåkra, till en början mest med tanke på sockerbets- transporter. Stationshuset blev en präktig byggnad, ritad av SJ:s chefarkitekt Folke Zettervall. Huset står fortfarande kvar men har förlorat sin järnvägsfunktion. När Pågatågen kom försköts hållplatsen något åt söder och fick det nya namnet Hjärup.

Spårväg blev det inte i Hjärup men den kan väl komma en gång om regionen fortsätter att växa – framtiden är lång. Mer aktuellt är dock ett tredje och så småningom kanske ett fjärde spår på Stambanan som det planeras för, och som behövs för den växande trafiken.



Ett gammalt vykort

*Uppåkra stationshus i all sin glans med paraderande personal. Det är lyckligtvis bevarat men används inte längre av järnvägen.*



© Anders Lundquist

*Från Hjärups station är det ett (långt) stenkast till Uppåkra station där lokaltågen gjorde uppehåll i närmare åttio år.*

*Publicerad på Skånetrafikens Raka Vägen (2002-10-22)*

# Minnesvärd station i Lund

**När den ordinarie** trafiken startade mellan Malmö och Lund i december 1856 gick det tre dagliga tåg i varje riktning. Idag finns det en normal vardag 113 (fredagar 117) tåg för resenärerna att välja mellan. Därtill går det ett antal fjärrtåg som stannar i Lund men inte är upplåtna för lokalresande. Den en gång omfattande godstrafiken i Lund inskränker sej till vagnar för Tetra Paks räkning, och det gamla godsmagasinet inhyser krog, butiker och cykelparkering. Däremot blev Lund tidigt, och är fortfarande, en av det svenska järnvägsnätets viktigaste stationer när det gäller persontrafik.

Studenter är ett resande släkte. Efter avslutade studier dröjer de sej ofta kvar i staden och pendlar, gärna med tåg, till jobb på annan ort. Malmö är det största resmålet. De snabbaste tågen dit tar tio minuter medan det 1856 krävdes tre gånger så lång tid.

## Trångt vid sekelskiftet

Bangården i Lund har genomgått många förändringar under sin långa existens. År 1875 utvidgades den vid tillkomsten av Lund–Trelleborgs järnväg, av vilken spåret till Tetra Pak är en rest, och banhallen revs. Lokaltågen till Malmö fick egna spår söder om stationshuset. Vid förra sekelskiftet ansågs bangården så trång att de nya banorna till Bjärred och Sandby/Harlösa inte släpptes in utan fick uppföra egna stationer. Det fanns även långt gångna planer på att flytta hela verksamheten till ett nytt läge väster om Klosterkyrkan.

De förverkligades inte, och i stället anlades på 1920-talet det nuvarande spår- och perrongsystemet med gångtunneln, vilken först sextio år senare öppnades även åt väster.

## Från gods till buss

Långt åt norr sträckte sej en godsbangård som nu delvis ersatts av en bussdepå. De senaste decenniernas viktigaste förändringar är att en ny perrong för främst sydgående fjärrtåg har byggts vid spår 1, att plattformar blivit höjda för att bättre passa Pågatågen (medan de är för höga för vissa dörrar på Öresundstågen) och att det i norr har byggts en gång- och cykelbro.

Däremot har det ursprungliga, nu byggnadsminnesförklarade stationshuset räckt till med bara smärre tillbyggnader. Nu är det emellertid kompletterat med en entrébyggnad åt väster, som är så elegant i sin nyfunkis att den med tiden nog kan bli byggnadsminne också den.



Ett gammalt vykort

*Lokalstationen i Lund, från vilken tåg till Malmö och Trelleborg utgick före 1920-talets ombyggnad av bangården.*



© Anders Lundquist

*Väster i Lund är inte längre «järnvägens baksida» tack vare det västra stationshuset i nyfunkionalistisk stil som invigdes 2001.*

*Publicerad på Skånetrafikens Raka Vägen (2002-10-31)*

# Bönderna bekostade stationen i Stångby

**När en ny** station för Pågatågen ska anläggas brukar Banverket kräva att de lokala intressenterna, främst berörd kommun, ska bidra till kostnaden. Fenomenet är inte nytt. När järnvägsstationen i Stångby anlades vid förra sekelskiftet fick traktens lantbrukare betala tio kronor per tunnland för att lösa in den mark som behövdes till stationstomten.

Marken togs till ordentligt, för det var inte bara bangården och stationshuset som skulle få plats. Till stationen hörde en trädgård. SJ hade höga ambitioner på det området och försåg personalen med både odlingsråd och plantor. Godsmagasin och uthus med avträde var annat som krävde utrymme.

Mest platskrävande var emellertid höstens bethögar. Redan innan stationen kommit till levererades Stångbybetor per järnväg till sockerbruket i Örtofta. Något lok behövdes inte. Kvällens sista godståg ställde ett par vagnar på linjen, och sedan de hade fyllts med betor sattes de i rörelse med hjälp av spett och rullade så av egen kraft utför den långa sluttningen till Örtofta. Farten reglerades med skruvbroms.

## Våg och brygga för betor

Efter stationens tillkomst fraktades betorna åt andra hållet, till sockerbruket i Arlöv som anlade en betvåg i Stångby. Det har i Skåne funnits cirka 150 sådana vågstationer där man fastställde vikten på odlarnas betlass och även smutsprocenten, det vill säga hur mycket jord som häftade vid sockerbetorna. I väntan på transport lades alltså betorna upp i väldiga högar till man på 1930-talet införde ett system med schemalagda leveranser.

När andra världskriget utbröt blev det ont om arbetskraft och betlastandet underlättades genom diverse anordningar. På andra håll anlades elevatorer eller skopkranar, medan Stångby fick en betongbrygga på vilken betlassen kördes upp för att tippas i godsvagnarna. De lokala bettransporterna på järnväg upphörde i mitten av 1950-talet men bryggan i Stångby revs först 1956.

Pågatågsstationen i Stångby förlades något söder om den gamla stationen, men en återflyttning planeras i samband med samhällets utbyggnad.



Ett gammalt vykort

*SJs chefsarkitekt Folke Zettervall ritade Stångbys stationshus i paviljongstil.*



© Anders Lundquist

*Stångby är en av många svenska orter som uppstått tack vare järnvägen.*

*Publicerad på Skånetrafikens Raka Vägen (2002-11-06)*

# Spår av bibana i Örtofta

**När tåget närmar** sej Örtofta söderifrån har den järnvägshistoriskt intresserade anledning att titta ut till vänster. I Håstads lilla by norr om ån finns en välbevarad banvaktsstuga från järnvägens första tid, och när tåget rullar över Kävlingeån syns en annan järnvägsbro över en annan å, Bråån.

Fast den bron bär inte längre några spår. Den byggdes för Landskrona–Kävlinge–Sjöbo järnväg (LKSJ) som öppnades 1906 och var en skäligen misslyckad satsning. Som den fortsatta utvecklingen skulle visa hade Skåne den gången redan fått de järnvägar som var ekonomiskt skäliga, och de senast byggda bibanorna gick nästan alla med förlust.

## Konkurs för banan

Förlusten drabbade i första hand aktieägarna. Dessa utgjordes till största delen av städer och landskommuner, som oftast hade tagit banklån för att betala de järnvägsaktier som aldrig gav någon utdelning. De äldre banorna behöll det mesta av godsfrakterna, och kring de nya stationerna växte det sällan fram några större tätorter. Rinnebäck, Krutmöllan, Gårdstånga, Holmby och de andra orterna förblev små, LKSJ hade ingen framgång som samhällsbyggare. År 1923 var konkursen ett faktum och staten tog över som pant för sina lån.

## Cyklister och ryttare tog över

Persontrafiken försvann 1954 och ungefär samtidigt försvann de sista betfrakterna. Spåret västerut från Örtofta fick emellertid leva in på 1980-talet för utfrakt av jordbruksmaskiner från en verkstad i Lilla Harrie. Därmed undgick banvallen att plöjas upp på den sträckan. Den förvandlades så småningom till gång-, cykel och ridväg utmed den idylliska ån. Prova den gärna! Det är ju lätt att ta med cykel på Pågatågen.

Men Örtofta station överlevde. Tyvärr revs det gamla stationshuset, men 1983 anlades en hållplats för Pågatågen. Samhället befolkas av pendlare och i någon mån även av anställda på det stora sockerbruket, ett av Skånes och Sveriges två kvarvarande. Det har en spåranslutning som fortfarande används, fast inte längre för sockerbetor.

Kolla förresten in järnvägens gedigna, hundraåriga personalbostäder öster om hållplatsen, smakfullt kompletterade med ett nytt hus.



Ett gammalt vykort

Örtofta stationshus från 1850-talet är tyvärr rivet.



© Anders Lundquist

Sockerbrukets cistern i bakgrunden visar att det är i Örtofta som Pågatåget gör uppehåll.

Publicerad på Skånetrafikens Raka Vägen (2002-11-21)



# Eslöv: Uppgång och fall

**Det kan inte** hjälpas, men stationen i Eslöv bär stark prägel av svunnen storhet. En av perrongerna ligger öde, ett spår är nyss upprivet. Några godsvagnar från Felix skymtar kanske men fyller dåligt upp den vidsträckta bangården. Det stora godsmagasinet är tillbommat. Pågatåg, Kustpilen och Öresundståg gör sina regelbundna uppehåll men X2000 susar snabbt förbi.

Eslöv är en skapelse av järnvägen. På den vattensjuka fäladen fanns förut bara en liten husklunga. Inget att stanna tågen för kan man tycka – men järnvägstekniken avgjorde. Någonstans på sträckan behövdes nämligen en station där tåg kunde mötas och där vagnar kunde ställas av och sådant gjorde man inte gärna i en sluttning där vagnarna kunde börja rulla på egen hand. Den flacka mossen vid Eslöv var därför lämplig bangårdsmark.

Utvecklingen fick fart i mitten av 1860-talet när bibanor från Helsingborg, Landskrona och Ystad anslöts till Södra stambanan i just Eslöv. Det rädde goda konjunkturer, inte minst för jordbruket som nyodlade och ökade produktionen, och spannmålen transporterades med tåg till utskeppningshamnarna. Driftiga köpmän insåg platsens möjligheter och ett halvsekel senare hade Eslöv erövrat stadsrättigheter.

Det var inte bara staden Eslöv som växte på slutet av artonhundratalet – även stationen blev allt större. Järnvägar mot Kristianstad och Klippan tillkom 1897–98. Bangården utökades på längden och tvären och ett ståtligt stationshus uppfördes, det tredje i ordningen, i en nationalromantisk byggnadsstil. Till perrongerna drogs en av landets första plattformstunnlar.

På 1960-talet slog järnvägsdöden till. Banorna till Klippan, Kristianstad/Hörby och Ystad försvann en efter en och järnvägen västerut mot Teckomatorp kom bara att användas av gods- och persontåg som inte fick plats på Västkustbanan. Med bibanorna borta var det inte längre lika intressant för express-tågen att stanna. Godshanteringen avtog och rangeringen av vagnar flyttade till Malmö och andra ställen.

Idag står dock Eslöv på egna ben och staden är inte längre lika beroende av järnvägen. Dessutom gör det goda läget nära Lund och Malmö dess framtidsutsikter ljusa.



Ett gammalt vykort

*Dåtidens stationshus i Eslöv.*



© Anders Lundquist

*Interiören i Eslövs stationshus är sällsynt välbevarad och fint restaurerad.*

*Publicerad på Skånetrafikens Raka Vägen (2002-12-06)*

# Stehag: Stationen som återuppstod

**När Pågatågen började** stanna i Stehag den 1 december 1986 steg villapriserna med 60 000 kr över en natt. Och effekten har hållit i sig: Den lummiga byn mellan Eslöv och Höör växer, om än i måttlig takt.

Första gången Stehag fick tåguppehåll var den 4 oktober 1858, sedan ett tåg draget av loket «Prins Albert» invigt Södra stambanans etapp mellan Örfota och Höör. Den första stationen, som låg vid den nuvarande hållplatsen, var skäligen enkel och inrymd i en banvaktsstuga. Två år senare uppfördes ett något större stationshus, provisoriskt även det.

Trafiken utvecklades emellertid, inte minst för att orter som Klippan (med pappersbruket), Ljungbyhed och Röstånga hade Stehag som sin närmaste station. Sommarsöndagar ordnade föreningar stora utflyktståg till Stehag där Skytteskogens bokar lockade stadsborna från Malmö och Lund.

Under 1870-talet företogs därför en stor utvidgning. Bangården flyttades något norrut och fick fler spår, banken höjdes så att landsvägen korsade planskilt och ett vackert stationshus i två våningar byggdes, efter ritningar som SJ-arkitekten Adolf Edelsvärd förut hade använt i Moholm.

Fisk från Ringsjön och torv från Rönneholms mosse tillhörde det som fraktades från Stehag. Nu är det åtskilliga år sedan den lokala godstrafiken försvann, även om magasinet står kvar.

I maj 1904 öppnades dubbelspåret förbi Stehag och 1933 började tågen köra elektriskt. Under andra världskrigets avspärning hade järnvägen högkonjunktur men sen gick det utför med den lokala tågtrafiken. 1978 tog bussarna över och ett par år senare revs stationshuset. Från 1981 sköttes växlarna och högtalarutropen från Malmö och ingen personal behövdes längre på plats.

Men med Pågatågen blev alltså Stehag åter en järnvägsort, med ett nygammalt hållplatsläge. Den trånga vägporten sparades, till glädje för nostalgikerna. Vid starten 1858 gick det två tåg om dagen i varje riktning. Nu stannar Pågatågen 26 gånger varje dag på stationen i Stehag, på sin väg mot Höör respektive Malmö. Aldrig förr har Stehag haft så tät tågtrafik.



Ett gammalt vykort

*«Tredje stationen» i Stehag, elegant men tyvärr rivet. Avträde, ställverk och godsmagasin kompletterar byggnadsbeståndet.*



© Anders Lundquist

*Dagens pågatåg stannar ungefär på platsen för Stehags äldsta stationshus. Bokskogen bakom har lockat många utflyktsresenärer genom tiderna.*

*Publicerad på Skånetrafikens Raka Vägen (2003-01-16)*

# Höör: Mittpunkt blev inte knutpunkt

**När Södra stambanan** byggdes fick Höör Skånes största stationshus efter Malmö och Lund. Det hade till och med en banhall över två spår. Hallen revs tidigt men stationshuset med sina båda sidoflyglar är välbevarat.

Höör ligger nära Skånes geografiska mittpunkt och var tänkt som landskapets ledande järnvägsknut med bibanor som grenade ut åt olika håll. Därav den ståtliga stationen. Snart nog gavs den rollen i stället åt Eslöv i kombination med Hässleholm.

Emellertid var Höör ändå järnvägsknut under nästan ett halvsekel vilket förtjänar en liten utveckling. År 1882 anslöts nämligen Höör–Hörby järnväg, en av Skånes fyra «ångspårvägar». Därmed menades järnvägar med klen räls, trafikerade främst med ångvagnar som innehöll både maskiner, passagerare och gods, och som for fram genom bygden i maklig takt eftersom banorna saknade stängsel.

Både stationshusen och personalen hade att fylla flera funktioner även de, och motivet var förstås att banan skulle vara billig att bygga och trafikera. Vilket den också var. Nackdelen var den allmänt låga standarden som gjorde att man snart nog försökte uppgradera ångspårvägarna till «riktiga» järnvägar.

## Ringsjön lockade tågresenärer

Vad Höör–Hörby beträffar förlorade den mycket av sitt existensberättigande sedan Hörby 1897 fått järnväg till Eslöv. Efter konkurs drevs banan ett slag av Lunds sparbank och senare av ett bolag i Kristianstad innan den lades ner 1928. Stora delar av den gamla bansträckningen är numera bilväg.

Men Höörs station stod och föll inte med Hörbybanan. Ringsjöbygden blev ett populärt utflyktsmål för Malmö- och Lundabor, både dagsbesökare och innehavare av fritidshus, och de tog gärna tåget till Höör eller till de kringliggande nu nedlagda hållplatserna Maglasäte, Frostavallen och Karlarpsby.

Och 1987 utsträcktes pågatågstrafiken till Höör, vars ställning som bostadsort för pendlare förstärktes. Det var till en början knöligt att ta sej från Pågatågen till stationshusen via en underfart i söder, men nu finns en utmärkt tunnel under spåren. På östra sidan har trappan inretts i det gamla stationsdasset från 1880-talet.

Vet ni förresten varför Höör stavas så? Från början var det bara med ett ö, men på brev som skulle

delas ut lokalt skrev man förr i stället för adressort ofta «Här», och med slarvig handstil blev det lätt förväxlingar.



*Höör (dåtidens stävning) kring förra sekelskiftet.*



© Anders Lundquist

*Godsmagasinet finns fortfarande kvar.*

*Publicerad på Skånetrafikens Raka Vägen (2003-01-22)*

# Hässleholm: järnvägen styrde stadsplanen

**Att stambanan från** Malmö och norrut skulle dras förbi Finjasjön stod tidigt klart men sedan var riktningen inte avgjord. Skulle den peka mot Markaryd och Lagastigen eller fortsätta mot Älmhult? Inte heller var det närmare bestämt var «Finjasjostationen» skulle hamna. Det fanns ingen så stor by i trakten att den kunde fungera som magnet.

Det blev som vi vet den östligare fortsättningen, och vad bangårdsläget beträffar tog banbyggarna tack-samt emot erbjudandet från godsägare Ehrenborg på Hässleholmsgården om gratis mark. Det fanns kanske en bitanke bakom gåvan: Ehrenborg kunde sälja tomter i det samhälle som växte upp.

Att Hässleholm växte så starkt berodde främst på att det blev en viktig järnvägsknut. Först ut var järnvägen till Kristianstad 1865. Nio år senare följde banan via Klippan och Åstorp till Helsingborg, och 1890 öppnades första etappen av den järnväg som så småningom skulle nå Markaryd och Västkustbanan. Det går fortfarande tåg i alla fem riktningarna från Hässleholm även om persontrafiken på Markarydsbanan har tagit paus.

## New York-känsla

Behov uppstod att reglera den växande bebyggelsen, och järnvägen blev riktningsgivande för den stadsplan som upprättades 1888. En huvudgata drogs vinkelrätt österut från stationshuset fram till en tomt på vilken det så småningom byggdes en kyrka. Gatan fick det stolta namnet Första Avenyn vilket genom åren har gett upphov till en del skämtsamma jämförelser med New York. Det rätvinkliga gatunätet var inte så väl anpassat till den backiga terrängen. Närmast banan fanns en fri zon som kunde fånga upp gnistor från ångloken.

Men Hässleholm blev stad (1911) och växte vidare, även på järnvägens västra sida. Bangården växte också i både bredd och längd, särskilt norrut. 1921 kunde ett nytt stationshus invigas tillsammans med ett modernt plattformssystem som fortfarande fungerar bra.

Den stora förändringen under senare år är att stationen har blivit ett resecentrum med smidig övergång till ett stort antal busslinjer. Perrongtunneln har ersatts med en gångbro från vilken resenärerna har fin utblick över tågen. Möjligen kan man anmärka på att rulltrappan dit inte mellanlandar på den trivsamma serveringen.



*Cc var beteckningen på bildens ånglok som närmast bakom sig har en postvagn.*



© Anders Lundquist

*Den moderna gångbron utgör en kontrast till det halvgamla stationshusets arkitektur.*

*Publicerad på Skånetrafikens Raka Vägen (2003-02-05)*

# Osby: ingen vanlig baksida

**Ett järnvägssamhälle har** normalt en tydlig framsida, där stationshuset ligger eller har legat, och en lika tydlig baksida. På framsidan har det uppstått en eller flera huvudgator med butiker, ett salutorg, diverse offentliga institutioner och inte minst bostäder. Godsmagasinet och lastspåren låg ofta på bangårdens motsatta sida och drog till sig magasin och industrier. Det hände att den sidan stämplades som «sämre».

Osby är ett undantag från denna regel. När stambanan öppnades på sträckan 1862 förlades visserligen stationshuset i öster, på den sida där kyrkan och byn redan tidigare låg, men i Osby finns idag ungefär lika många butiker och matställen i väster som i öster. Detta skapar ett stort behov att förflytta sig mellan de båda sidorna, och förutom vägportarna i bangårdens ändar finns det en gångtunnel vid stationshuset och en nyare gångbro längre norrut.

## Väntsal bara för damer

Det ursprungliga stationshuset var en av SJ:s standardtyper med två väntsalor, en för tredjeklassresenärer och en gemensam för de båda «överklasserna». Väntsalarna var lika stora trots att tredjeklasspassagerarna var många gånger fler. Som på åtskilliga andra av den tidens stationer fanns också en särskild liten väntsal där damer kunde vistas i fred för störriga karlar.

Stationshuset i Osby var konstruerat så att det lätt kunde byggas till genom förlängning och så skedde också, men i början av 1950-talet ersattes den då nittioåriga byggnaden av en ny i tegel, ett av de få skånska stationshusen från det decenniet.

1990-talet kom emellertid med nya förändringar. Många godståg rullar varje dygn genom Osby men den lokala godstrafiken upphörde – som minne finns en stenkrans på den västra sidan där godsmagasinet tidigare stod. Sidospåren behövdes inte längre utan revs, ett uppehållsspår för godståg byggdes ett stycke norr om bangården. Av säkerhetskäl var mittplattformen olämplig när snabbtågen skulle börja rusa genom samhället och ersattes med plattformar på ömse sidor.

Biljettexpeditionen lades ner här som på många andra ställen. Men det finns biljettautomater, och tack vare Öresundstågen till Alvesta och Kalmar har Osby fått betydligt bättre tågförbindelser.



*Osby's gamla stationhus användes fram till 1950-talet.*



© Anders Lundquist

*Idag stannar Öresundstågen i Osby på sin väg mot Alvesta.*

*Publicerad på Skånetrafikens Raka Vägen (2003-02-19)*