

Trenne Malmöstationer

När Malmöpendeln öppnade 9 december 2018 blev det återöppning av stationerna Östervärn och Persborg samt nyöppning av station Rosengård. Redan för mer än 100 år sedan fanns det planer på dessa stationer.

Den barriäreffekt som järnvägen mellan Södervärn och Malmö V skapade i staden, genererade utredningar som blev klara 1908 och 1913, och där en lösning var att persontrafiken på MYJ och MTJ skulle gå söder om staden till statsbanestationen (nuvarande Malmö C). Det fanns även planer på att slopa den barriäreffekt som MLJ skapade utmed kusten mellan Malmö och Limhamn. MLJ skulle då från Limhamn dras söderut och ansluta till MTJ väster om Kulladals station.

För alla dessa järnvägar skulle det för nya sträckningen söder om Malmö, delvis gemensam med MKontJ, även skapas nya stationer, som intressant nog kan jämföras med de stationer som nu i december 2018 har öppnats. Här kommer en beskrivning för de stationer som föreslogs för mer än 100 år sedan.

Persborg

Nuvarande Persborgs station sträcker sig över Lönnegatan på gamla MKontJ. Här angör tågen till/från Trelleborg och Ystad. Enligt det gamla förslaget skulle det anläggas en hållplats, som skulle ligga något väster om Persborgs station, men på en ny sträckning av MTJ. Denna nya sträcka skulle vika av öster om Kulladals station och ansluta till MKontJ något öster om nuvarande Persborgs station. Hållplatsen avsågs

sträcka sig över Ystadvägen. Handlingarna anger inte något namn för hållplatsen, men varför inte kalla den Augustenborg?

Rosengård

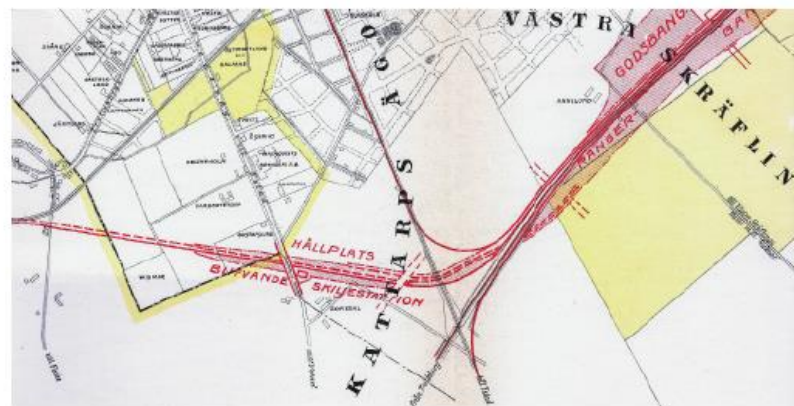
I de första planerna angavs att stationen skulle heta Annelund, eftersom stationshuset stod på banans norra sida, nära Renhållningsverkets dåvarande anläggning Annelund. Stationshuset skulle idag ha stått vid korsningen Branteviksgatan och Stenkulastigen. Den gata som planerades i dagens Stenkulastigen läge skulle ha passerat planskilt under järnvägen. I senare handlingar skrivs det Rosengård i stället för Annelund. Stationen skulle vara personstation, rangerbangård och lokal godsbangård.

Spåren räknat från stationshuset (i norr) skulle enligt ritningen från 1912 vara:

1. Persontåg från Ystad (MYJ),
2. Persontåg till Ystad (MYJ) och Trelleborg (MTJ)
3. Persontåg från Trelleborg (MTJ)
4. Tåg för kontinentalbanan (MKontJ)
5. Mötesspår för Kontinentalbanan (MKontJ)

Därutöver ett antal godstågsspår och uppställningspår för vagnar till och från Ystads- (MYJ), Kontinental- (MKontJ) och Trelleborgsbanorna (MTJ), samt ytterligare frilastspår för den godsbangård som planerades här.

I *Ekonomisk och trafikteknisk utredning beträffande förändrad inledning till Malmö af Malmö-Ystads och Malmö-Trelleborgs järnvägar* från 1910 är placeringen av de olika spåren annorlunda.



← Augustenborg/Persborg

↗ Rosengård/Annelund

→ Östervärn

Observera att kartorienteringen inte är "norr-uppåt".



Östervärn

Namnet Östervärn station har tidigare varit namnet på den station som låg vid det som idag är Nobelvägens nordöstra ändpunkt. Dagens Östervärns station är det som tidigare hade namnet Lundavägens hållplats. I utredningen från 1910, som var underlag för Järnvägskommitténs förslag 1913, föreslogs att Östervärn skulle bli en relativt stor station, där stationshuset skulle stå på stadssidan i Nobelvägens förlängning.

Spåren räknat från stationshuset (i sydväst) skulle enligt ritningen från 1912 vara:

1. Genarp
2. Mötesspår
3. Simrishamn
4. Lokomotivspår
5. Ystad och Trelleborg (MTJ)
6. Kontinentalbanan
7. Mötesspår
8. Godstågsspår
9. Spår för verkstaden

Även här skiljer sig spårplaceringen mellan utredningen från 1910 och ritningen från 1912.

