

**B**

# Byahornet

- SKÅNELAND



*GAMMAL SKÅNSK GÅRD*

**Skåningarnas Hembygdstidning**

---

Nummer 3 1973

Trettioandra årgången

# Några glimtar ur skånsk järnvägshistoria

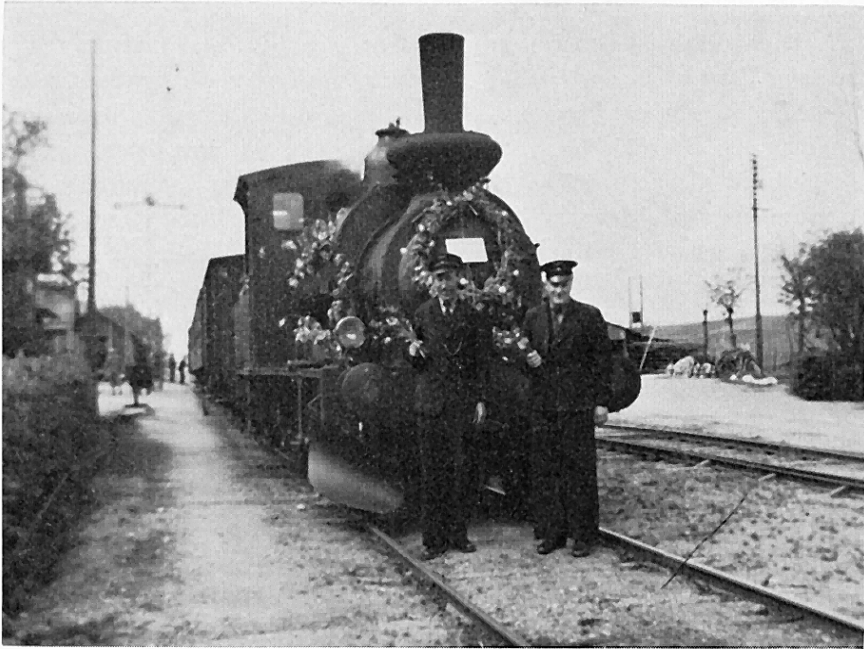
*Av Helge Andersson*

Sedan delsträckan Malmö—Lund på Södra stambanan öppnats för trafik i december 1856 och därefter färdigställdes etappvis norrut, började på 1860-talet även det privata järnvägsbyggandet att skjuta fart i Skåne. Bland de första privatbanorna var Ystad—Tomelilla—Eslöv, som öppnades i sin helhet 1866, och de samtidiga banorna Landskrona—Eslöv, Helsingborg—Billeberga och Kristianstad—Hässleholm. Härmed hade stora delar av Skåne anslutits till stambanelinjen.

Järnvägsbyggandet sågs på sina håll med misstro och möttes av motstånd. En arg motståndare till järnvägarna var den konservatieve prosten J. R. Falck i Gladsax och Östra Tommarp, som på 1860-talet i riksdagen representerade Lunds stifts prästerskap. I riksdagen dundrade prosten Falck mot "oskicket att just som gudstjänst skall

börjas eller pågår, flera tusenden af städernas innevånare begifva sig åstad med de lägenheter, som ångkraften nu erbjuder, till landet för att äfven störa dess innevånares sabbatsfrid", och prosten liknade järnvägarna vid "ett svart band öfver landets bröst". Hemma i sitt pastorat avstyrde den myndige prosten vid sockenstämmorna att bidrag lämnades till järnvägsbyggen i trakten.

Ingenting kunde emellertid hejda järnvägsbyggandet i Skåne, och 1870-talet kom med flera nya banor, bland andra Hässleholm—Helsingborg, Landskrona—Ängelholm, Bjuv—Billesholm, Lund—Trelleborg och Malmö—Ystad, den senare först projekterad som smalspårsbana. Friherre J. Stjernblad på Marsvinsholm var emellertid framsynt nog att motarbeta projektet och garanterade 200 000 riksdaler, om bolaget ville besluta att bygga en normalspårig järnväg mellan Malmö och



*Det sista Genarpståget den 8 maj 1948  
vid Bjärshögs station  
med lokförare William Wickström (t. v.)  
och lokeldare Erik Nilsson.*

Ystad, ett anbud som genast antogs, och banan Malmö—Ystad öppnades för trafik 1874.

Från 1880-talet och fram till tiden strax efter sekelskiftet kan man tala om en kometartad utveckling av de skånska järnvägarna. Antalet bankilometer ökade kraftigt varje år, och en järnvägskarta över Skåne från 1916, då järnvägsnätet var som mest utbyggt, visar en täthet, som i förhållande till ytvidden endast lär överträffas av Belgien och delar av Tyskland. Järnvägsnätet i Skåne var så finmaskigt, att Skåne som enda svenska landskap måste upptas i förstorad specialruta på kartan i Sveriges kommunikationer. Under decennierna före och efter sekelskiftet tillkom bland andra linjerna Malmö—Simrishamn, Malmö—Genarp, Malmö—Trelleborg—Rydsgård, Lund—Bjärred, Lund—Harlösa, Kävlinge—Sjöbo, Höör—Hörby, Vellinge—Falsterbo, Ystad

—Brösarp, Ystad—Gärnsås—S:t Olof, Östra Skånes järnvägar med linjerna Kristianstad—Brösarp, Tollarp—Åhus, Kristianstad—Eslöv och Hästveda—Skepparslöv.

En av orsakerna till järnvägsnätets stora utbredning i Skåne var sockerbetsodlingen och sockerindustrin. Det framgår tydligt av en järnvägskarta, att järnvägsnätets täthet står i relation till sockerbetsdistrikten: Kristianstadsslätten, Österlen, Söderslätt, Lundaslätt, Landskrona- och Ängelholmsslätten. Fram till 1930-talet utgjorde sockerbetsindustrins transporter mellan 40 och 60 procent av de skånska järnvägarnas vagnslastgodskvantiteter. Annat viktigt transportgodis var timmer från de skånska godsens skogar, lera och färdig tegel för tegelindustrin och för Malmö—Genarps järnväg krita från Kvarnby till utskeppningshamnen Malmö. Flera järnvägar — främst

de som berörde rekreatiomsområden — hade stor persontrafik, till exempel Malmö—Genarps järnväg, som gick genom Torups bokskogar och var malmöbornas speciella utflyktsbana med trafiktopp vid pingsthelgen, då cirka 15 000 personer befordrades, linjen Lund—Trelleborg, som blev motsvarande utflyktsbana för lundaborna, då de reste till Bökeberg, och Lund—Bjärred, som sommartid körde med fulla "badtåg".

Lika hastigt som järnvägsnätet i Skåne tätat under den intensiva utbyggnadsepoken 1865—1915 lika hastigt har det glesnat under den nedgångsperiod för järnvägarna, som inleddes på 1930-talet, och som ännu pågår. Med bilismens totala genombrott efter andra världskriget har transporter av betor och annat gods överflyttats till landsvägarna, och järnvägarnas persontrafik har övertagits av bussar och privatbilism. En rationalisering av sockerindustrin har ytterligare minskat järnvägstransporterna liksom flykten från landsbygden med befolkningskoncentration i tätorter gett mindre underlag för persontrafik. Förstatligandet i stor skala av de privatägda järnvägarna i Skåne på 1940-talet gav icke det bättre utgångsläge i konkurrensen med bilismen som man då kalkylerade med och ansåg innebära den enda räddningen för åtskilliga trafiksvaga banor. Inte heller S.J. har förmått åstadkomma större lönsamhet utan har efter lönsamhetsundersökningar med negativ effekt tvingats nedlägga åtskilliga trafiksvaga bandelar. Ibland verkar det som S.J. styrt utvecklingen i önskad negativ riktning. Först indrages tåg och stationer, och en helt omöjlig tidtabell, som inte alls passar bygdens

folk införes, vilket givetvis medför ett starkt minskat passagerarantal. Härefter utföres trafikräkning och lönsamhetsundersökning, och givetvis blir resultatet dåligt. På basis av den dåliga statistiken rationaliseras banan sedan bort.

Järnvägsdöden har inte lämnat någon del av Skåne oberörd. Bland järnvägar, som sedan 1930-talet försvunnit från Skånes karta, är Lund—Trelleborg, Lund—Bjärred, Lund—Harlösa, Malmö—Vellinge—Falsterbo, Vellinge—Trelleborg—Rydsgård, Malmö—Tomelilla, Dalby—Bjärsjölagård, Barsebäck—Kävlinge—Örtofta—Sjöbo, Eslöv—Klippan—Ängelholm, Landskrona—Billesholm, Höganäs—Mölle, Kristianstad—Eslöv, Kristianstad—Åhus, Tollarp—Everöd—Åhus och Tomelilla—Kristianstad. Stort uppseende och många protester väckte nedläggandet av Malmö—Genarps järnväg 1948 — i år för jämt 25 år sedan —, Skånes sista privatbana, och Malmö—Falsterbo 1971.

Vid fortsatt lönsamhetsundersökning kommer säkerligen ytterligare skånska järnvägar i farozonen. Utvecklingen torde gå dithän, att endast stambanorna blir kvar. Gamla kända skånska järnvägsknutar har lösts upp, och flera går troligen mot samma öde. Sålunda har Harlösa, där förr fem linjer strålade samman, blivit helt järnvägslöst. Det en gång så finmaskiga järnvägsnätet i Skåne är nu så uttunnat, att det inte längre har en specialruta i Sveriges kommunikationer. En av de få kvarvarande länkarna i det förr så täta skånska privatbanenätet är museibanan Brösarp—S:t Olof på Österlen, en rest av Östra Skånes järnvägar, där man kan åka ångtåg och uppleva svunna tiders idyll och järnvägsromantik.