

Järnvägen i Röstånga

Järnvägens tillkomst år 1892 och dess betydelse för Röstånga samhälle.



Järnvägen fick en stor betydelse för samhället både med gods- och persontrafik. Gods kunde snabbt komma fram i båda riktningarna, och resandet blev en stor tillgång för befolkningen på orten. Gods såsom ved, timmer, betor och övriga jordbruksprodukter lastades i hela vagnslaster. Till samhället kom vagnslaster med t ex kol och koks. Även styckegodstrafiken var av stor betydelse i båda riktningarna. Var det något som tog slut i affärerna kunde man efter några timmar fylla på lagret, inte minst för byns många ambulerande sill- och fiskhandlare.

Förutom stationshuset som inrymde expedition med biljettförsäljning och väntsal, fanns utrymme för styckegods och ilgods. Stationshusets andra våning var bostad för Stinsen, en förkortning av Stationsinspektör. Under de första åren sköttes även posten i stationsbyggnaden, men efter några år flyttades den till Nackarp. Efter några år flyttas postkontoret åter till Järnvägsstationen, där den blev kvar fram till 1956, då den flyttades in i Palmqvists fastighet som då var tillbyggd.

Ett större godsmagasin byggdes som låg söder om stationshuset och var avsett för större gods. En ekonomibyggnad låg vid andra sidan av stationshuset och inrymde lokaler för förråd, tvättstuga och dåtidens bekvämlighetsinrättning för såväl personal som resande. Lokstallar, liksom verkstäder, byggdes i korsvirke för att ångloken skulle stå där under natten. Innan loket kördes in skulle vatten och bränsle påfyllas. Under natten rengjordes och putsades

loken både in- och utvändigt. Personen som gjorde detta kallades putsaren. Framåt morgonen skulle trycket på pannan eldas upp så när lokföraren kom kunde köra ut loket och koppla till vagnarna, klart för avgång. Även maskinstation och vändskiva fanns på plats, men dessa flyttades till Billinge år 1895.

Efter något år uppfördes en sexkantig kiosk, som låg mellan stationshuset och förrådsbyggnaden, denna var väldigt välsorterad, och var dagligen öppen.

Tågen som då drogs med ånglok eldades med ved eller kol, för detta fodrades mängder av vatten. Ett vattentorn byggdes och i detta inrymdes högst upp en stor bassäng i vilken man pumpade upp vatten för hand med en s k Kaliforniapump, för vilket det säkert åtgick många timmars enformigt arbete dagligen. Personen som utförde detta arbete kallades pumparen.

Ett godsmagasin uppfördes för att rymma det gods som ankom med eller väntade på tågtransport. Också ett våghus byggdes för att man skulle kunna väga lasten, huset hade portar på båda sidorna för att man med häst och vagn skulle kunna köra in. Vågen hade en stor platta som lasten stod på, varefter den vägdes. När detta var avklarat körde man ut och lastade på järnvägsvagnarna. Därefter körde man återigen in i våghuset och vägde den tomma vagnen och på så sätt fick man reda på nettovikten. Stationen hade under senare år en lastbil med vilken man kunde få sina varor hemkörda till en rimlig kostnad, eller ibland gratis.

Under de tidiga åren hände det ofta att det kom extratåg från de större orterna till Röstånga med skolungdomar eller personer från olika föreningar. Ibland hade man musikkår med sig och med den framför sig tågade man ned i Nackarpsdalen. Det hände ibland att man intog en måltid på Gästgivaregården, men ofta hade man en matkorg med sig vilken man intog liggande i gräset, och njöt av en underbar natur. Dåtidens människor kunde konsten att roa sig med små medel. Bortåt kvällen tågade man tillbaka



till järnvägsstationen där tåget väntade klart för avgång.

Jernvægar till Röstånga. Sedan jernvægen Klippan—Röstånga blifvit påbörjad, hafva under innevarande år till kungl. maj:t inkommit ansøkninger om koncession å icke mindre än fem jernbanor, hvilka skulle hafva sin anslutningspunkt till Röstånga å nämnda jernvæg, nemlig:

Stehag—Röstånga,
Esløf—Röstånga,
Teckomatorp—Röstånga,
Billeberga—Svaløf—Röstånga och
Billeberga—Kjellstorp—Röstånga.

Efter det kungl. maj:t öfver ansøknin-garna infordrat väg- och vattenbyggnadsstyrelsens yttrande, har denna myndighet afgifvit ett gemensamt sådant, beträffande samma ansøkninger.

Enligt uppgjorda förslag skall jernvægen Stehag—Röstånga gå vester om Rønneholms gods och Billinge kyrka; jernvægen Esløf—Röstånga förbi Stabbarps tegelbruk och Trolleholm till Billinge kyrka och vidare till Röstånga; jernvægen Teckomatorp—Röstånga öster om Torrløsa och Asks kyrkor; jernvægen Billeberga—Svaløf—Röstånga från Billeberga till Svaløfs station och vidare förbi Danneborg och öster om Asks kyrka till Röstånga; Billeberga Kjellstorp—Röstånga förbi Tirup, vidare norr om Svaløf och söder till Kjellstorp samt derifrån söder om Skönabäck genom Ask förbi Torp och Oregården fram till Röstånga.

Kortaste afståndet mellan Röstånga och Malmö vinnes genom linien Röstånga—Teckomatorp med fortsättning på Malmö—Billesholms jernvæg. Till Landskrona blir det närmast genom linien Röstånga—Svaløf—Billeberga.

Væg- och vattenbyggnadsstyrelsen anser det vara obestridligt, att en fortsättning såväl åt sydost, som åt sydväst af den under anläggning varande jernvægen Klippan—Röstånga, som berør de vigtiga militæretablissementer vid Ljungby och Bonarps hedar, måste vara af stort allmänt gagn. Då de föreslagna sträckningarna jemväl i öfrigt äro af stor betydelse för södra Skåne och dess lokaltrafik, har nämnda styrelse föreslagit, att koncession må lëmnas för en jernvæg i hvardera riktningen; men de olika förslagen inom hvarje grupp torde kunna

anses såsom olika alternativ af samma trafikleder, i afseende å hvilka företrädet synes böra lëmnas till den, som bäst tillgodosör ortens lokala intressen och för hvilken inom de trakter, som deraf beröras, största bidraget kan påräknas. Styrelsen anser emellertid, att från den allmänna trafikens synpunkt företräde bör lëmnas åt sydost för linien Esløf—Röstånga och åt sydväst för någondera af linierna Teckomatorp—Röstånga eller Billeberga—Svaløf—Röstånga.

Kungl. maj:t har nu anbefalt konungens befälningshafvande i lännet att lëmma invånarne i de orter, genom hvilka ofvan uppräknade föreslagna jernvägar äro afsedda att framdragas, tillfälle att vid utlyst sammanträde yttra sig angående jernvägarnes nytta och lämplighet för orten.

Efter en del år utbyttes ångloken med motor-drivna lok vilket då sparade mycket arbete, inte minst med vatten och bränsle. Senare tillkom de skrälsbussarna som då övertog större delen av persontrafiken jämte såväl som il- och stycke godstrafiken.

Järnvägen skapade under åren många tillfällen till arbete, i stationshuset arbetade stationsinspektör och ett skrivbiträde kallad skrivare. Dessa hade till uppgift att ta emot och sända iväg tågen, såväl som sälja biljetter, och att ta emot och lämna ut il- och styckegods. Stationen hade också tre stationskarlar, dessa skulle ta emot och lämna ut fraktgods och vara behjälpliga vid lastning och lossning av tågen. Man skulle deltaga i att växla över vagnar som skulle lastas eller lossas, och inte minst skulle hela stationsområdet hållas i gott skick.

Det var också två banvakter som framför allt under de tidiga

åren skulle med dressin köra vissa tilldelade sträckor för att tillse att linjen var klar, och att bommar och grindar var fullgott skick. Flertalet av dessa stängdes och öppnades under tidiga år manuellt.

Pumparen var den person vars uppgift var att tillse att vattentornet alltid var välfyllt. *Putsaren* skulle under den tid då loken stod i lokstallen putsa och rengöra dessa. Sist men inte minst personal som följde med tåget var konduktör, lokföraren och eldaren.

Men tiderna förändrades, fler och fler skaffade egna bilar och resandet minskade, busslinjerna var en annan konkurrent, lastbilarna övertog stora delar av godstrafiken, järnvägens lönsamhet uteblev.

I slutet av 1950-talet började man diskutera nedläggning av järnvägs-linjen, detta blev till mångas sorg och besvikelse verklighet i september 1961.

Gunnar Johansson

Gunnar Johansson har lämnat oss för alltid, i en ålder av över 96 år. Han växte upp på Röstånga vång och ägnade hela sitt yrkesverksamma liv, och även därefter sitt breda kun-nande, åt tätorten och dess omnejd. Med sitt utomordentliga goda minne och sina träffsäkra personschildringar, fyllda av humor och värme, var han in i det sista en stor tillgång för även oss bygdehistoriker. Vi bevarar med tacksamhet vår käre Gunnar i ljust minne.