

Stationen

Den 1 december 1856 invigdes järnvägssträckan Malmö–Lund. Oscar I stod för invigningen. Invigningen skulle ske i slutet av det året men att det blev just den dagen sägs bero på att Oscar då hade namnsdag.

Dagen efter invigdes stationen i Åkarp, som då var den enda ort mellan Malmö och Lund där antalet invånare och omfattning av verksamhet motiverade en station.

När det skulle byggas ett nytt sockerbruk i Malmö/Lund-regionen, var närheten till järnväg en anledning till att bruket placerades i Arlov år 1869. Bruksledningen kontaktade efter en tid SJ och framförde en önskan om att det skulle bli en station i Arlov. SJ var mycket tillmötesgående. Dock, när frågan om att bekosta byggandet kom upp, påpekade SJ att det var Sockerbolaget som ville ha en station och då fick de givetvis också bekosta bygget.

Det gjorde Sockerbolaget och stationen stod klar år 1871.

År 1901 överlämnade Sockerbolaget stationen som en gåva till SJ.

Den dröjde till den 1 maj 1901 innan Uppåkra fick en Hållplats och tågen började stanna här. Det var snarare post- och godshantering än persontrafik som var anledningen till att det blev en hållplats. Sockerbolaget hade sannolikt också del i att det blev så eftersom de behövde en plats i detta område där betor kunde lastas på järnvägsvagnar för vidare transport till Arlov.

Från början skedde transporter till hållplatsen med hästar och vagn. Hästen drog upp betlasstet på en ramp och en krok fästes i flaket.

Med hjälp av en vinsch lyftes flaket ena sida så att betorna tippades ner i en järnvägsvagn. Senare tog bilar över leveranserna och då tippades lasten i en ficka på marken, märkt F i ritningen nedan, och en transportör förde upp betorna till järnvägsvagnen.



Stationsbyggnaden uppförd år 1909. Foto från 2019

År 1909 byggdes en stationsanläggning med ett bostadshus märkt A, Stationsbyggnad B, Godsmagasin stort C, Godsmagasin mindre D, Betväg E och ficka där betor tippades F.

Stinsen hade en lägenhet i övre våningen och på bottenvåning fanns utrymmen för de olika verksamheterna. Se sista sidan.

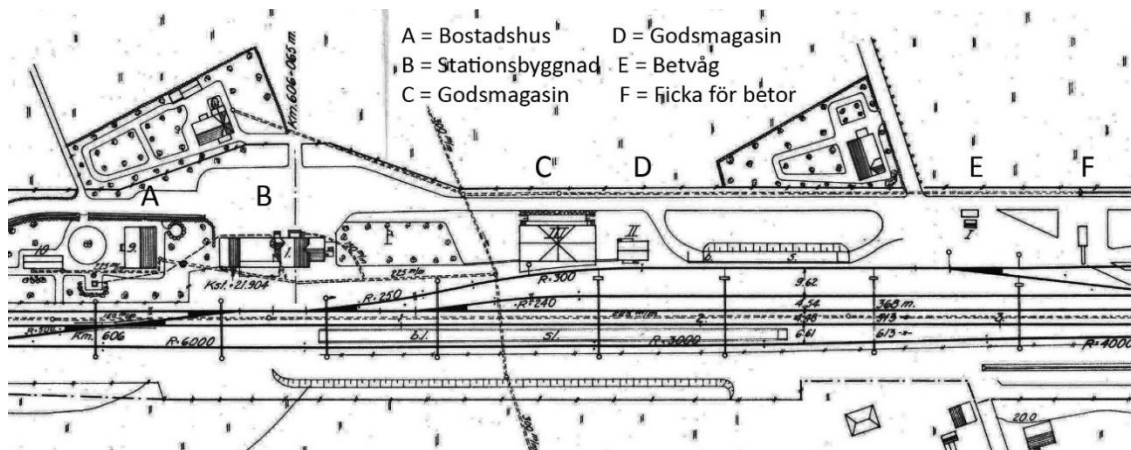


Det byggdes också ett tvåvåningshus, B på ritningen. Där bodde på ovanvåningen en familj och två familjer bodde i var sin halva på bottenvåningen.



Agnes och Anders Ekman

På ovanvåningen bodde en period Agnes (1897–1986) och Anders (1887–1975) Ekman med sonen Henning.



Den 1 oktober 1910 fick hållplatsen nya uppgifter och Hållplats blev omdöpt till Station.



Bilden är från år 1910

Det fanns personer som kände stolthet över att arbeta vid SJ.



Denna gravsten, som finns på Uppåkra kyrkogård, har texten:

Här vilar
kontoristen vid SJ
Oscar Olofsson
1890–1927
Hustrun
Ida Magdalena
1893–1973

I en mantalsskrivning från 1930 anges att bemanningen på stationen var;

- en stationsföreståndare,
- en kontorist,
- ett trafikbiträde,
- fyra stationskarlar
- två banvakter som skulle kontrollerade spåren och eftersom det inte fanns järnvägsbommar skulle de också manuellt stänga och öppna grindar vid överfarter i samband med att tåg skulle passera.

Postkontoret fanns också på stationen. Hit kom post och paket med tåg och brevbäraren sorterade och körde därefter ut i byn och utförde de olika uppgifterna som ingick i sysslan. Brevbärare var



Albin Bladh

Ivan Olsson

Albin Bladh och Ivan Ohlsson tog vid när Albin slutade.

Det hände en gång att tåget inte gick som planerat. Albin fick då se en ung man gå ut på perrongen. När tåget dröjde började den unge mannen gå fram och tillbaka. Då gick Albin ut till honom och informerade om att det kunde dröja länge innan det kom ett tåg. Den unge mannen blev helt ifrån sig och menade att han måste komma till Lund och sin skola där han skulle göra en viktig tentamen.

Då lyfte Albin upp en dressin på spåret och uppmanade den unge mannen att hoppa upp. De båda färdades därefter till Lunds station där den unge mannen hoppade av. Och Albin vände dressinen och styrde kosan mot Uppåkra station.

På 1940-talet fanns en stins som hette Rengard. Säkert skötte han sitt uppdrag på ett utmärkt sätt. Men ibland upplevdes han som väldigt byråkratisk.

Dagstidningarna kom med tåg till stationen. Måndag till och med lördag tog brevbäraren tidningarna till Kullenbergs butik men på söndagar fick prenumeranterna gå till stationen och hämta sin tidning. Rengard hade bestämt att tidningar utlämnades under en timme och han hade beslutat mellan vilka klockslag. Den som kom före angivet klockslag fick vänta och den som kom efter angivet klockslag blev utan tidning den dagen.

Anders Kullenberg har berättat. ”Jag och min syster Barbro åkte år 1949 tåg till Göteborg för att besöka vår faster. När vi åkte hem igen tittade konduktören noga på biljetten. När han lämnade tillbaka den sa han, ”Ni har betalt alldeles för mycket för biljetten.”

Vi gick till Rengard när vi kommit hem och upprepade vad konduktören sagt. Då började Rengard muttra. Men till slut fick vi tillbaka pengarna vi betalt för mycket.”



Bilden är tagen år 1910. Godsmagasinet till vänster som Sture Nilsson ansvarade för på 1970-talet. Vad byggnaden till höger hade för funktion är obekant. Det finns inga kontaktledningar så bilden är från ånglokens tid.

På 1970-talet fanns en stins som hette Allan Jönsson och han var gift med Inga, som ansvarade för postkontoret när det hade flyttats till Klockaregårdsvägen. Där hade jag, Lars, mitt första möte med henne. ”Var bor du? Vad heter din fru? Har ni barn?”, frågade hon. Jag svarade

och därefter behövde jag aldrig mer legitimera mig när hon var på plats.

Det fanns också två banvaktsstugor, en norr om stationen och en söder om.

SJ hade ännu ett bostadshus ett par hundra meter norr om stationen. Till en början bodde här två å familjer. Huset revs år 2019.



Bilden ovan visar spårområdet i riktning mot Lund. Perrongen låg mellan spåren. För att komma till eller från perrongen fick man se sig för så att det var fritt att korsa spåret där tåg mot Malmö kom. Senare installerades bommar vid övergångsstället.

År 1975 meddelade SJ Sydvästra Skånes Kommunförbund (SSK) att de avsåg att upphöra med persontrafik på sträckan Malmö – Lund och på flera andra sträckor i Skåne. SSK protesterade och det ledde till att en del linjer inte lades ner.



SJ hade använt tåg av typen X7, bild t v, för persontrafik och det var en modell som var på väg att tas ur drift. För att fortsätta med persontrafik fordrades

att tågen rustades upp och därför ville SJ träffa ett avtal med SSK.



Ett avtal träffades år 1978 och det sträckte sig över 25 år och det innebar också att SJ skulle köpa in fem tåg

av modell X10, bilden ovan, för att utföra transporterna. SSK ansåg med tiden att SJ:s affärsvillkor var orimliga. Andra kommunförbund hade samma uppfattning och det slutade med att det bildades länsförbund som en tog över ansvaret för persontrafiken. I Skåne var det Länstrafiken Malmöhus. Detta skedde år 1983.



Pågatågen togs i bruk samma år. De fick namn på verkliga icke levande personer eller på fiktiva personer med anknytning till Skåne. Till en början fortsatte man att använda modell X10 men gick sedan över till X61 enligt bilden ovan.

År 1983 ändrades benämningen Station till Hållplats och fram till den 1 september 1983 fanns bemanning på plats men efter den dagen har hållplatsen varit obemannad. Perrongen hade byggts om för att anpassas till pågatågen och det innebar bl.a. att vi fick gå genom en tunnel för att ta oss till och från spåret mot Lund.

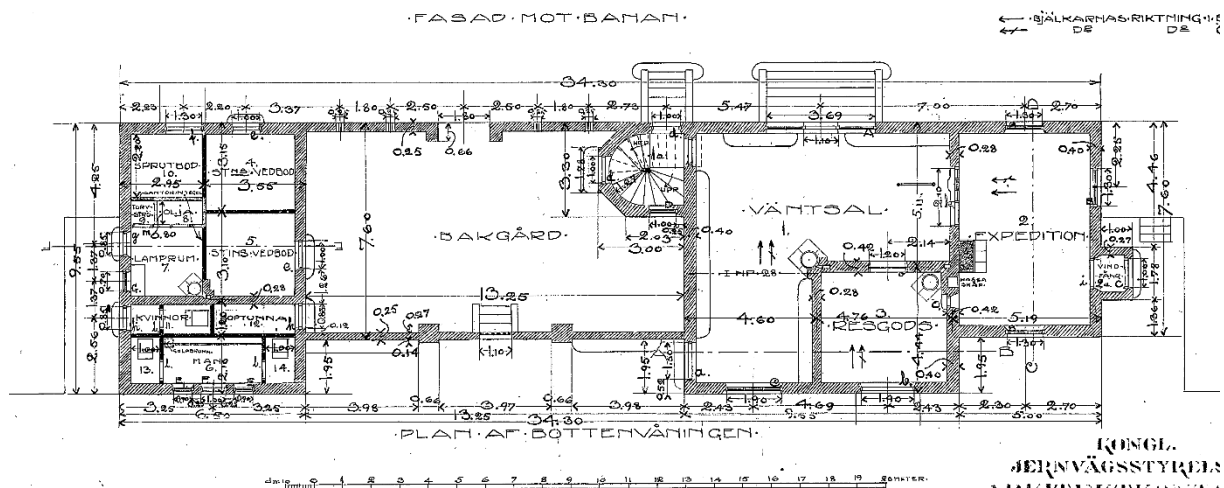
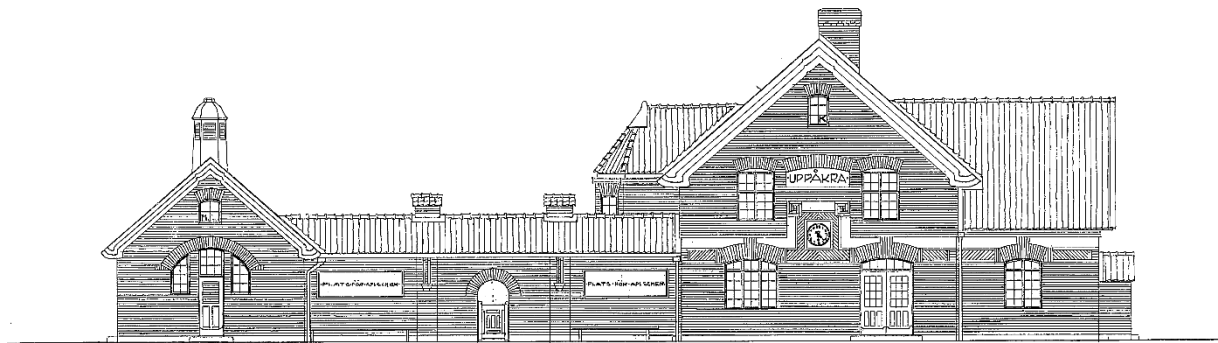
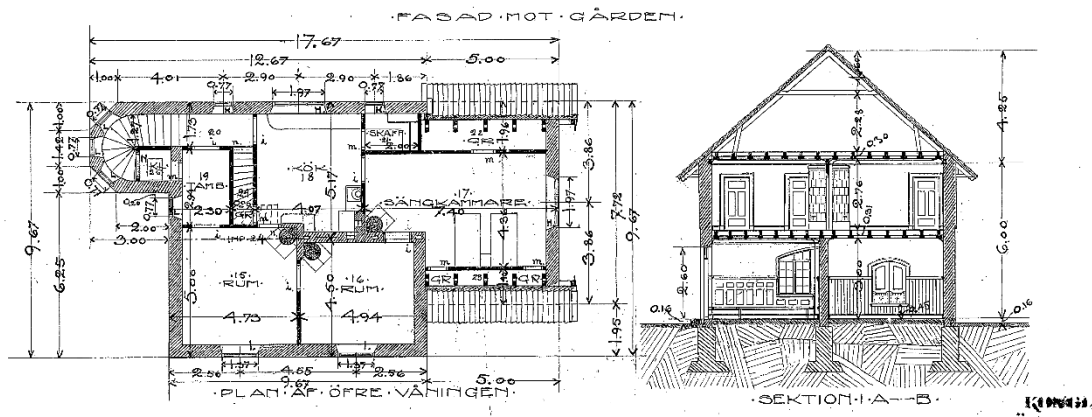
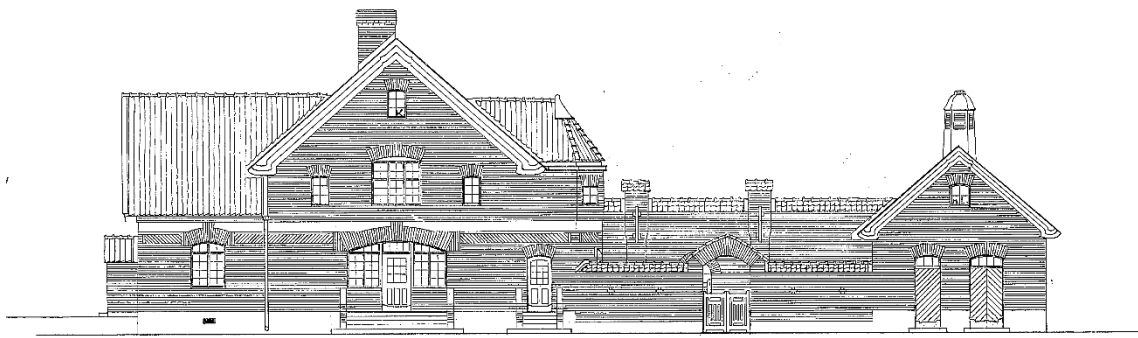
År 2018 påbörjades projekt 4-spår innebärande att det skall bli fyra spår från Malmö till Flackarp. Projektet beräknas pågå till år 2024. Under projektets gång har hus rivits i anslutning till järnvägsområdet men stationsbyggnaden och bostadshuset norr om skall finnas kvar.



Bilden ovan visar igen spårområdet mot norr. Perrongerna är höjda. Jakriborg syns till vänster och det började byggas år 1998. Bilden är tagen år 2019.



Vid stationen och utmed Banvallsvägen byggdes en närbutik. Den vänstra bilden är tagen från Banvallsvägen. Den högra bilden är tagen från spårområdet. Stenmuren är från början av 1900-talet då stationsområden anlades. Butiken revs år 2019.



Två skisser över hur stationsbyggnaden var byggd och till vad de olika utrymmen användes.

Referenser:

- Erik Kullenbergs Bygd kring Byskola i Hjärup
- Börje Lindgren, Alf, Jan-Erik och Leif Manshed, Bertil Persson och Anders Kullenberg
- Tidiga foton från Järnvägsmuseet. Nyare foton från främst Börje Lindgren. Ritningarna från Järnvägsmuseet.

Lars Fridh 20200320