

H I S T O R I K  
FÖR  
Ö R T O F T A S T A T I O N

Sammanställd i april 1941 av E Frantzich och senare kompletterad.

---

Husbyggnader

Bandelen Lund - Örtofta öppnades för allmän trafik den 23/12 1857. Stationshuset uppfördes i samband därmed och har till det yttre bibehållits i sitt ursprungliga skick genom alla åren. Invändigt har det däremot förändrats upprepade gånger. I slutet av denna sammanställning bifogas några skisser, som åskådliggöra hur utrymmet använts under olika tidsperioder.

Då ingen nämnvärd allmän bebyggelse kring själva stationen ägde rum, blevo S.J. tvungna att själva bygga bostäder åt stationens personal. Det äldsta bostadshuset är stinsbostaden, numera betecknad 9 C, som från början torde ha inrymt två lägenheter. Sedermera tillkom hus 9 A med tre enrumslägenheter. Detta hus återfinnes å en plankarta av år 1882. Därefter byggdes hus 9 B också med tre enrumslägenheter, vilket torde ha skett någon gång på 1890-talet. Den 1 okt. 1914 blev hus 9 D färdigbyggt, inrymmande tre tvårumslägenheter, och den 1 okt. 1919 ytterligare ett hus 9 E med en trerums- och tre tvårumslägenheter.

Efter år 1919 har emellertid personalen kunnat minskas undan för undan och på grund härav ha en del lägenheter blivit överflödiga och uthyrts till utanför verket stående personer. Av samma anledning försåldes hus 9 A till privatperson år 1938.

1/9 1972 samtliga hus försålda till Svenska Sockerfabr. A-B. Örtofta (blyertsantekning).

Spårförändringar

Enligt en bangårdsritning av år 1863 funnos detta år två spår, huvudspåret och ett 150 m. långt mötesspår närmast stationen. Från det sistnämnda utgingo dels ett stickspår norrut, omkring 110 m. långt, och dels ett stickspår söderut till magasin och kaj, omkring 140 m. långt.

Ett andra sidospår tillkom sedermera väster om huvudspåret, anslutande till detta i bägge ändar av bangården och även avsett för frilastning. Enligt ritning av år 1882 förlängdes detta spår både i norr och söder, så att det blev 346 m. långt mellan hinderpälarna.

Landsvägen korsade banan söder om magasinet, gick över Kävlungeån på samma bro som järnvägen och fortsatte sedan väster om banan till Håstad.

Utanför yttersta växeln i norr och öster om banan låg den gamla vattestationen.

I samband med anläggningen av sockerfabriken år 1889 genomfördes följande förändringar:

- 1) Vattenstationen flyttades 70 m. längre norrut och till plats väster om huvudspåret i jämnhöjd med yttersta växeln.
- 2) Spår 1 anslöts omkring 60 m. längre norrut till huvudspåret.
- 3) Från spår 1 utlades ett nytt spår norrut parallellt med huvudspåret och fram till Sockerfabriken. Detta spår förgrenades till 2 spår på en omkring 200 m. lång sträcka och en vagnvåg nedlades i östra förgreningen.
- 4) Norra stickspåret från spår 1 utökades till omkring 200 m. längd.
- 5) Landsvägen mellan stationen och Sockerfabriken flyttades något österut och ny gräns fastställdes för S.J. område.

Nästa ändring av spårplanen ägde rum i samband med byggandet av dubbelspåret Lund - Eslöv, vilket öppnades för allmän trafik den 1 okt. 1901. Det nya huvudspåret drogs fram väster om enkelspåret och leddes över Kävlungeån på den delen av järnvägsbron, därlandsvägen till Håstad förut gått fram. För landsvägen byggdes en ny bro över ån öster om järnvägsbron och ny väg utlades på denna sida om järnvägen fram till Håstad, varest en vägport utgrävdes för korsningen mellan väg och bana. Härigenom bortföll den farliga vägkorsningen inom stationsområdet. Å stationen förblev spår I sidotågväg som förut och spåren II och III blevo huvudtågvägar för nedgående resp. uppgående tåg. Å växlingsbangården sammanbundos spåren, så att tre spår erhöles för rangering, av vilka det östligaste, omkr. 200 m. långt, samtidigt skulle tjäna som frilastspår.

Det dröjde emellertid icke länge, förrän spårsystemet ånyo utvidgades. Anledningen härtill blev den nyanlagda L.K.S.J. mellan Kävlunge och Sjöbo, som skulle anslutas vid stationen. Detta arbete slutfördes till den 18/2 1906, då banan öppnades för allmän trafik.

För att skaffa mark för anslutningen hade en ny fåra måst grävas för Bråån omkring 30 meter väster om den gamla och stora utfyllningsarbeten verkställdes, där den gamla åfåran gått fram. Här utlades sedan tre spår för banans räkning, benämnda IV, V och VI, samt ett par uppställningsspår i norr väster om uppspåret, samtliga med den sträckning, som de alltjämt ha, och med växelanslutning till de övriga spåren.

Vid samma tid erhöil stationen en större vagnvåg om 40 tons maximalbelastning. Den nya vägen placerades i norra delen av spår I och den gamla 22-tonsvågen i mellanspåret togs upp. Växlingsbangården förblev i övrigt oförändrad ända tills år 1939.

Detta år nedlades saftstationen i Eslöv och hela dess avverkning flyttades till Örtofta. Bettransporterna per järnväg till Örtofta kommo härigenom att ökas till det tredubbla. För att kunna avveckla en sådan trafik blev det nödvändigt att utbygga nya spår å växlingsbangården. Detta ägde rum under tiden juni-sept. 1939. Utbyggnaden innebar, att växlingsspåren utökades till fyra, att ett stickspår för frilastningen anlades, att ytterligare en spårförbindelse erhöils med fabriken och att 1874-års räls utbyttes mot 1896-års, i samtliga spår. Samtidigt fick sockerfabriken tillstånd att inlägga en egen vagnvåg i spåret närmast landsvägen. Den S.J. tillhöriga vagnvågen i spår I, som under senare år haft mycket liten användning, enär all vägning av sockerfabrikens vagnar ägt rum å fabriken egna vägar, upptogs för att flyttas till annan station.

## Förreglingsanordningar

Mekanisk växel- och signalsäkerhetsanläggning har funnits sedan lång tid men efterhand undergått de förändringar, som betingats av bangårdens utbyggnader.

Den äldsta nu kända förreglingen anordnades år 1892 och bestod av en vevapparat med 2 tågvägshävstänger, 2 signalvevar och 1 växelförreglingsvev. Apparaten var placerad vid stationshusväggen och förreglade huvudtågvägarna till spår II och sidotågvägarna till spår I. Spår III var sidospår.

Den 1/10 1901 i samband med dubbelspårets öppnande togs ett nytt hävstångsställverk i bruk. Detta inmonterades i ett för ändamålet uppfört ställverkshus norr om stationen och var utrustat med 2 tågvägshävstänger, 4 signalhävstänger, 1 växelförreglingshävstång och 4 växelhävstänger, vardera omläggande 2 växlar. Spår I förblev sidotågväg och spår II och III blev huvudtågvägar i riktning söderut resp. norrut.

Anläggningen kompletterades 1906, då L.K.S.J. anslöts till stationen. Enligt instruktionen för ställverket, daterad mars 1908, funnos efter omändringen 2 tågvägshävstänger, 4 signalhävstänger, 6 växelförreglingshävstänger och 8 växelhävstänger. Ytterligare 1 växelförreglingshävstång för växlar 25/30 tillkom år 1920, då nämnda växlar mellan magasinspåret och nedspåret inlades. År 1924 anordnades elektriska växelstjävar i vissa växlar. År 1930 bortogs växel 5 och den holländska växeln 7 ändrades till enkel växel. Egendommeligt nog intogs icke L.K.S.J. tågvägar i förreglingen. För intagning av L.K.S.J. tåg uppsattes lokalt ställbara, envingade semaforer. En vinge i körställning gällde såväl spår IV som spår V. År 1928, då banan övertogs av S.J., ombyggdes de envingade semaforerna till tvåvingade.

År 1931 utbyttes hävstångsställverket mot en vevapparat av Åsaffabrikat, uppsatt på plattformen framför stationshuset, och ställverkshuset revs ned.

Den nya vevapparaten, som togs i bruk den 18/12 1931, förreglar 12 olika tågvägar och 21 växlar, av vilka senare 9 äro såväl centralt som lokalt omläggbara och 12 endast lokalt omläggbara.

Samtidigt vidtogs följande ändringar av signalerna:

- 1) Alla infartssemaforer utbyttes mot ljussignaler och utflyttades något.
- 2) Utfartssignaler, ävenledes ljussignaler, uppsattes för dubbelspårets tågvägar.
- 3) Sex st. dvärgsignaler anordnades vid spår I-III, gällande för tåg- och växlingsrörelser norrut resp. söderut från dessa spår.

Såväl huvud- som dvärgsignaler manövreras medelst en nyckel av typ K15. Då huvudsignal ställes på "kör", låses tågvägen. Signalkontroll finnes medelst kontrollampor.

Säkerhetsanläggningen ombyggd år 1955 för omställning till obevakad förregling (bläcktillägg).

Norr om stationen korsar Sjöbobanan tvenne landsvägar i samma plan, där fällbommar anordnats. Till en början sköttes bevakningen av vägvakt men sedan d. 6/5 1928 manövreras bommarna från stationen. Manövreringen skedde först med handkraft medelst mekaniskt vindspel men ändrades d. 19/5 1932 till elektrisk. Fällbomsställarna äro uppsatta å stationshusväggen invid vevapparaten och kontrollampor markera bommarnas ställning och huruvida den elektr. belysningen i signallyktorna fungerar.

För att för tågklararen tillkännagiva när tågen passerat vägkorsningarna, inommonterades hösten 1939 ett ringverk i förbindelse med en rälskontakt vid den östra vägövergången.

(Bläck tillägg:)

Järnvägstrafiken å bandelen Barsebäckshamn - Sjöbo nedlagd fr.o.m. den 10 juni 1954. Bandelen Kävlinge - Örtofta trafikeras såsom industrispår. Vagnslastgods exp till och från Glaceläderfabriken, Rinnebäck, Krutmöllan och Lilla Harrie. Befordran till Lilla Harrie via Örtofta, övriga via Kävlinge.

Fr.o.m. den 1 juni 1958 har all trafik exp över Örtofta. Spåret mellan Kävlinge och Glaceläderfabriken upprivet den 10.6.1958.

(Blyertstillägg:)

Fr.o.m. 1.1.72 trafiken Lhe - Glacé nedl.

### Godsmagasin

Till följd av stor lokal lastning till och från stationen ävensom avsevärd omlastning mellan S.J. och L.K.S.J. blev magasinet omkring år 1920 något utökat i längd. Ytterligare plats i magasinet bereddes genom att bygga särskilda bodar för ved och kol samt brandredskapen, som förut förvarats i magasinet. Portarna i magasinet ombyggdes från sväng- till skjutdörrar.

För närvarande disponerar Öbm Lund ca 30 m<sup>2</sup> i magasinets södra del, som avbalkats till lagerlokal.

En lika stor del är avsedd att avbalkas för Bm Harlösa, som fr.o.m. den 1/10 1941 förflyttas från Harlösa till Örtofta.

Den för Ta återstående delen kommer därefter att uppgå till 130 m<sup>2</sup>.

(Bläck tillägg:)

År 1956 blev byggnaden för toaletter och lamprum, norrom stationshuset, omändrat till godsmagasin. Det gamla magasinet blev ledigt för uthyrning för privat bruk.

(Blyertstillägg:)

Gamla magasinet rivet 1967 ?

Personaluppsättning och trafikens omfattning vid Örtofta, exklusive  
Viderup (o. Gårdstunga <sup>x</sup>)

<sup>x</sup> Gda självständig bokföring fr.o.m. 1/7 1945.

År	Antal använd pers. i medeltal per dag.		Antal sålda biljetter resp. avg. resande avg. Resande	Trafikuppbörd (Ej efk) Summa kr.	Ank. betor o avs. betmassa.		
	jan. -sept dec	okt. -nov.			Biljetter	Antal vagnar	Antal ton
1863	6		18 372	20 138 R:mt			
1873	5		18 278	45 923			
1880	5		21 117	55 746			
1890	6		31 739	85 551			
1900	7		56 078	105 984			
1910	18		96 854	130 691			
1915	15	15	37 475	143 701			
1920	17	17	37 543	404 533			
1925	13	13	37 687	180 802			
1930	12	13	31 477	184 407	1 411	20 618	38 370
1935	10	11	29 531	181 841	1 615	24 885	43 274
1936	10	11	27 684	197 351	2 223	31 533	57 278
1937	10	12	28 193	235 686	3 062	41 966	81 137
1938	10	13	29 413	214 336	2 379	39 342	80 450
1939	10	20	29 722	395 134	7 588	108 322	282 149
1940	10	22	32 917	472 484	8 239	128 723	365 076
41	11	22	32 902	491 169	8 224	131 799	375 963
42	12	22	42 997	496 959	7 526	126 149	327 651
43	12	22	44 969	562 751	7 966	134 622	352 056
44	12	22	47 645	609 473	8 160	133 547	365 649
45	10	22	46 951	665 217	9 075	147 035	399 506
46	10	22	44 829	638 209	9 517	147 072	378 875
47	10	21	43 927	598 063	8 723	151 677	339 337
48	10	21	45 994	667 762	7 647	134 515	354 238
49	10	21	44 379	559 783	7 614	125 076	334 496
50	10	21	41 219	745 297	9 392	162 954	575 205
51	10	19	37 323	659 846	7 450	120 090	490 772
52	10	15	36 314	376 062 <sup>x</sup>	5 686	92 367	504 171
53	10	16	34 145	1 352 599	4 687	73 275	374 437
54	10	13	31 807	736 688	2 664	48 066	242 806
55	8	10	30 657	732 322	2 454	45 482	240 356
56	8	8	27 745	502 714	780	13 894	85 488
57	8	8	27 554	394 241	178	3 387	23 046
58	8	8	23 035	486 681	52	1 084	7 377

<sup>x</sup>) mottagna betor i jan månads uppbörd 1953.

(T.o.m. 1940 infört med skrivmaskin, övrigt samt anmärkning vid rubriken infört som bläck tillägg).

Diverse uppgifter.

Örtofta är även huvudstation för hlp Viderup fr.o.m. år 1929 och för hlp Gårdstunga fr.o.m. år 1935. Vid vardera hlp är stationerad en platsvakt.

Stationen tillhörde klass 4 till den 1/1 1917, då den höjdes till klass 3. Den 1/7 1926 sänktes den åter till klass 4.

(Bläcktillägg:)

Klass e a 23 fr.o.m. den 1 juli 1948.  
" A o 14 " " " " 1 april 1955.

Stationsinspektorer vid Örtofta:

<u>Giese Werner Oscar Joachim</u>	<u>1857-1860</u>	} enligt gamla matrikeln av år 1869
Zickerman, Henrik .....	<del>1858</del> -1877 60	
Falkman, Gustaf, Henrik, Weddig .....	1878-1895	
Egnell, Rickard, Amandeus .....	1896-1908	
Siegbahn, Nils, Reinhold, Georg .....	1908-1916	
Wetterholm, Artur, Leonard .....	1917-1924	
Derwinger, Karl Viktor .....	1924-1932	
Sjöström, Ernst August Samuel .....	1932-1938	
Frantzich, Erik Natanael .....	1938-1943	
<u>Lagerquist, Helge Enoch Valdemar</u>	<u>1943-1952</u>	
<u>Berglund, Heribert Mauritz Sigvard</u>	<u>1952-1954</u>	
<u>Friberg, Sven Hilmer Uno</u>	<u>1955-1962</u>	

(Text som understreckats \_ \_ \_ \_ är tillagt genom bläcktillägg)

Tjänstgöringsförhållanden.

Stationen har under senare år haft passning för samtliga tåg under tiden kl. 6.00 - 0.30 och varit obebakad under övrig tid. Under betkampanjen, månaderna okt.-nov. äger dock passning och tjänstgöring rum hela dygnet om.

Genom förreglingens förändring från hävstångsställverk till vevapparat indrogos de 2 stk, som haft ställverkets och fällbommarnas manövrering till huvudsaklig arbetsuppgift. Tkl fick övertaga detta arbete. Det var ett avsevärt merarbete, som därmed pålades Tkl, särskilt beträffande sådana tåg, som växla å stationen eller framgå under enkelspårsdrift. Under pågående växling med utdrag i huvudtågvägarna eller vid tågens överföring från bangårdens ena sida till den andra, vilket ofta måste äga rum till följd av bangårdens läge och beskaffenhet, är Tkl hela tiden bunden vid förreglingsapparaten, om icke växlingsrörelserna skola avstanna och tågen försenas. För att bringa fortgång i växlingen är han ofta även tvungen biträda med omläggning av vissa icke centralt omläggbara växlar.

## Större industrier.

Enda industriella anläggning är Sockerfabriken för närvarande. Under betkampanjen tillför denna fabrik stationen avsevärda transporter av betor och betmassa, såsom framgår av förut lämnad statistik. Men därtill kommer utlastning av följande ungefärliga årliga godskvantiteter under den övriga delen av året:

råsocker till Landskrona, Arlov .....	20 000 ton
melass " betodlarna .....	500 "
" " Nässjö, Rotebro, Uppsala, Almedal	1 000 "
stenkol och koks från Malmö .....	6 000 "
kalksten från Malmö (Gottland) .....	4 000 "

Tidigare ha stora mängder spannmål och mjöl transporterats till och från kvarnarna utmed Kävlingeån, Denna affärsrörelse har nu nästan upphört och de transporter, som ännu återstå, ha övertagits av lastbilar.

De förut regelbundna mjölksändningarna till Malmö ha sedan år 1927 även övergått från järnvägs- till biltransport.

## Traktbeskrivning.

Örtofta station är belägen vid Brååns utflöde i Kävlingeån i ett utpräglat slättlandskap med de tre stora godsen Örtofta, Hviderup och Svenstorp i omedelbar närhet. Byarna med sina kyrkor ligga här tätt. Dalgången utmed Kävlingeån är vacker och omväxlande och på höjderna söder om ån avteckna sig gamla historiska trädbevuxna gravhögar. Sedan ett par år pågår ett omfattande statsunderstött arbete med åns uppuddring för att minska de årliga översvämningarna. Bebyggelsen kring själva stationen har aldrig fått någon fart till följd av den tomtpolitik, som förts av markägaren, som ej varit benägen att sälja. Stationen har att i första hand betjäna trafikanter från socknarna Örtofta och Håstad men även trafikanter från längre bort belägna socknar såsom La Harrie, Odarslöv, Igelösa, Viderup och Gårdstånga söka sig till Örtofta på grund av de större rese-möjligheter, som stambanan erbjuder.

Följande uppgifter å folkmängden i Örtofta, Håstad, La Harrie, Viderup och Gårdstånga socknar under olika år kunna möjligen vara av intresse:

<u>År</u>	<u>Örtofta</u>	<u>Håstad</u>	<u>La Harrie</u>	<u>Viderup och Gårdstånga</u>
1865	745	704	513	974
1904	830	631	433	801
1912	815	598	467	832
1923	764	592	412	813
1930	707	529	410	803
1935	647	521	414	754
1940	574	508	448	646

## Postförhållanden.

Förenad järnvägs- och poststation var Örtofta till och med den 30/6 1916, då posten skilldes från järnvägen och fick särskild föreståndare med i samhället förhyrd lokal.

År 1903 utgick arvodet för postens skötsel med 480:- kr., som fördelades sålunda:

stationsinspektör .....	280:- kr
kontersbiträde .....	120:- "
stationskarl (	

stationskarl (exp.bitråde) ..... 80:- kr

(Blyertstillägg:)  
Posten nedl. 1/9 72

+++++

Bilagor, vilka kopierats direkt från materialet:

4 st planskisser över stationshuset under åren 1863, 1910,  
1916 och 1930.

2 st planskisser över växlingsbangården under åren 1901 och  
1939.

Bilagor, vilka ej återgetts i denna avskrift:

2 st planskisser över växlingsbangården under åren 1882 och  
1889.

3 st biljetter av äldre typ.

11 st fotografier.

Malmö i oktober 1974

Jan-Anders Wirén