Stora Beddinges storhetstid

2023 års invigning av lekplatsen vid Stora Beddinges Byalags Byahus är kanske en ytterligare yttring av pånyttfödd optimism i samma anda som kom efter Byahusets tillkomst 2017 i Stora Beddinge.

Annat var det på 1950-talet. Då var det liv i byn. Även om det är ungefär 70 år sedan är det svårt att föreställa sig att byn sjöd av liv med skolor, affärer, bank, frisörer, konditori och järnväg med stationsbyggnad.

Varför finns det så lite av detta kvar?

Ingen kan förmodligen ge ett entydigt svar på denna fråga, men vi ska försöka skildra några händelser som kan ha påverkat utvecklingen och börjar med järnvägen.

Trelleborg – Rydsgårdsbanan

Än idag är det många som kan dela med sig av minnen från tiden med rälsbuss i Stora Beddinge. Då sista tåget avgick 1956 är skildrat i press och på bilder från händelsen, som var något liknande en folkfest, är det lätt att känna igen kända Beddingeprofiler.



Till vä: På bilden skymtar, Inger Petrisi, Vendela Larsson, Olof Petrisi, Gunilla Anselmsson, Rune Anselmsson, Hjördis Brodin, Greta Jönsson Krister Persson, Henning Brodin, Folke Öhman, Stig och Greta Friberg, Hans och Kajsa Persson

Nedan: Åke Jönsson, Jan-Erik Larsson, Bertil Larsson och fru ”Stins”





Under 1950-talets framtidsoptimism med bilismens ökning, landsvägsbussarnas införande och lastbilarnas ökande godstransporter innebar en tillbakagång av järnvägens betydelse.



Järnvägslinjen byggdes, vad gäller Stora Beddinge 1894 och enligt en tidtabell från 1910 tog det nästan en timme (57 min.) att resa från Stora Beddinge till Trelleborg. 1898 tog morgontåget Malmö – Trelleborg – Rydsgård 3 timmar och 25 minuter. Hastigheten var vid den tiden 25 km/tim.

1890-talets snabba expansion av betsockerindustrin betydde mycket för järnvägen. Utöver bettrafiken behövde sockerfabrikerna (Jordberga och Skivarp) kalk, stenkol och maskiner. Denna trafik uppgick till 75 procent av frakterna. Dessutom tillkom spannmålsfrakter till och från lokalföreningarna som vuxit upp längs järnvägslinjen. Vidare lastades svin till slakteriet i Trelleborg ett par gånger i månaden. Svintransporterna pågick mellan 1916 och 1938. Personaltrafiken spelade emellertid en underordnande roll.



Järnvägen i Stora Beddinge stationssamhälle

Just denna benämning på byn användes förr. Innan järnvägen kom till byn bestod Stora Beddinge by av i huvudsak fem gårdar. Nummer 1, Brunsbo, Pålsro, Sjöslätt och Ivarsfält. Byn hade haft fler gårdar inom bykärnan men dessa flyttades ut vid enskiftet.

Bebyggelsen i Stora Beddinge tog fart sedan järnvägen kommit till byn. Järnvägslinjen var mellan Trelleborg och Rydsgård. Behovet av tunga transporter på järnväg hade uppstått när betodlingen hade etablerat sig på den bördiga söderslättsjorden. Tidigare hade det funnits en järnvägslinje i närheten mellan Östra Torp och Börringe, vilken hade uppstått vid behovet av transporter av färsk fisk från fiskarna i Östra Torp till konsumenterna i Malmö. Därav kom denna järnvägslinje och dess tåg i folkmun kallas sillatåget.





Uder hösten bestod många transporter av sockerbetor som lastades på järnvägsvagnar, först för hand senare med eldriven elevator försedd anläggning belägen längst ut i väster av järnvägsområdet. Där fanns även ett våghus med väg där bet leveranserna vägdes in från de olika betodlarna.



Bangården bestod av tre parallella spår. Spåret längst i söder användes för betlastning och för transporter till och från de två spannmålsfirmorna. På detta spår levererades också betmassa från Jordberga Sockerfabrik, en biprodukt från sockerbetorna som processats. Betmassan hämtades av lantbrukarna som odlat sockerbetorna och användes som djurfoder. Betmassan fick lastas av för hand till jordbrukarnas vagnar och man hade en bestämd tid för detta så att järnvägsspåret blev fritt för annan transport. Vid detta spår fanns också ett godsmagasin som användes när någon beställt hem större styckegods, Detta kunde då avhämtas där efter överenskommelse med stinsen. Någon ytterligare personal fanns inte på stationen.

Mellersta spåret användes för växling av tågvagnarna när detta behövdes.

Spåret längst i norr var det genomgående spåret och användes för persontrafiken. Tre dubbelturer per dag var det vanliga. Ca 07:00 mot Trelleborg och åter ca 10:00, Ca 13:00 mot Trelleborg och åter ca 16:00. Ca 19:00 mot Trelleborg och åter ca 22:00. Ånglok användes fram till 1950-talet och ersattes senare med rälsbuss.



Banvaktarstugan

Till järnvägstrafiken hörde också en banvaktsstuga. Här bodde banvakten som hade till uppgift stänga bommarna då tågen passerade vägarna, vilket skedde på två ställen i Stora Beddinge.







Övre raden: Anton 1898, Hedvig 1896, Olga 1902, Nils 1906, Märta 1910, far Ola 1869.
Undre raden: Henning 1908, mor Kerstin 1875, i knät Svante 1913 och Gerda 1904.



Kerstin Svensson

Bommarna inne i byn stängdes manuellt medan bommarna vid Tullstorpsvägen fälldes upp och ned med ett wirespel som vevades från ett litet vindskydd där bomvakten kunde gå in vid dåligt väder.

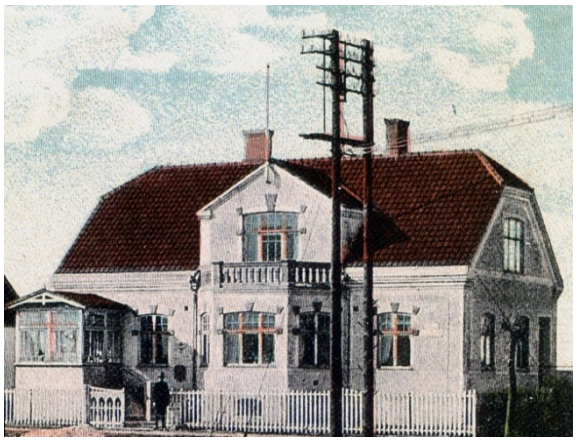
.



Familjen Frej

Familjen Frej kom att sätta sin prägel på mycket inom utvecklingen av järnväg och telegraf i Stora Beddinge eftersom Axel Frej var stins vid stationen och hustrun Anna var chef på telegrafstationen.





Tågyrken

Lokföraren hade ett stort ansvar att anpassa lokets hastighet och ha god kännedom om banans sträckning, kurvor och backar samt underhålla loket och utföra mindre reparationer.



Eldaren var underställd lokföraren för att handha ångpannans skötsel, intag av vatten, smörjning, fylla på bränsle m m. Oftast eldades loket med kol men under krigstid användes även ved.

Bromsaren satt utomhus i alla väder för att på lokförarens signal kunna skruva åt bromsarna och bromsa lok och vagnar.

Konduktören fanns inte alltid på mindre bansträckningar. Hans arbetsuppgifter var att ansvara för passagerare och gods när tåget lämnat stationen. På stationen skulle han se till att vagnarna var sammankopplade, att godsvagnarna var riktigt adresserade och dörrarna stängda. Han såg också till att sido- och baklampor var välputsade och tända vid vissa tider.

Stationsyrken

Banmästaren var chef på stationen och skulle se till att allt var helt i ordning på sin sträcka av järnvägen.

Banvaktens uppgift var att inspektera och åtgärda sin del av banan eller meddela fel, som tjälförskjutningar och nedfallna träd till banmästaren. Sommartid utfördes slipersbyte och lagning av staket. Det ingick också i hans uppgifter att hålla obehöriga från banan, endast de med ”gåbiljett” fick gå längs med banan. Banvakten och banmästaren gick till fots eller färdades med dressin vid inspektion av bansträckningen.



Stationsskrivaren utförde kontorsgöromål, sålde biljetter och skötte telegrafering.

Stationskarlen skulle öppna tågets dörrar, ropa ut vilken station tåget befann sig på och därefter hjälpta till med de resandes bagage.

Stinsen skulle se till att allt fungerade på stationen och vinka av tåget när alla resande hade stigit på tåget.

På mindre stationer hjälptes man ofta åt med arbetsuppgifterna, eftersom inte alla yrken var representerade.



Där järnvägen korsade bilvägar fanns bommar som, **bomvakt/grindvakt**, tillfälligt stängde av vägen med. I Stora Beddinge fanns två vägövergångar, en vid bomvaktens stuga (där hade också bomvakten en kur) och en mellan första Handelsföreningen och ”Kersti på spissens” hus. Bommarna inne i byn stängdes manuellt medan bommarna vid Tullstorpsvägen fälldes upp och ned med ett wirespel som vevades från ett litet vindskydd där bomvakten kunde gå in vid dåligt väder. Bomvakten skulle hålla reda på de tider tåg skulle passera och fälla bommarna tio minuter innan beräknad passage. En annan uppgift var att se efter att det satt slutsignaler på sista vagnen



St Beddinge ca 1950

Landsbeskrivning över Skåne 1924

Skånes samfärdsmedel

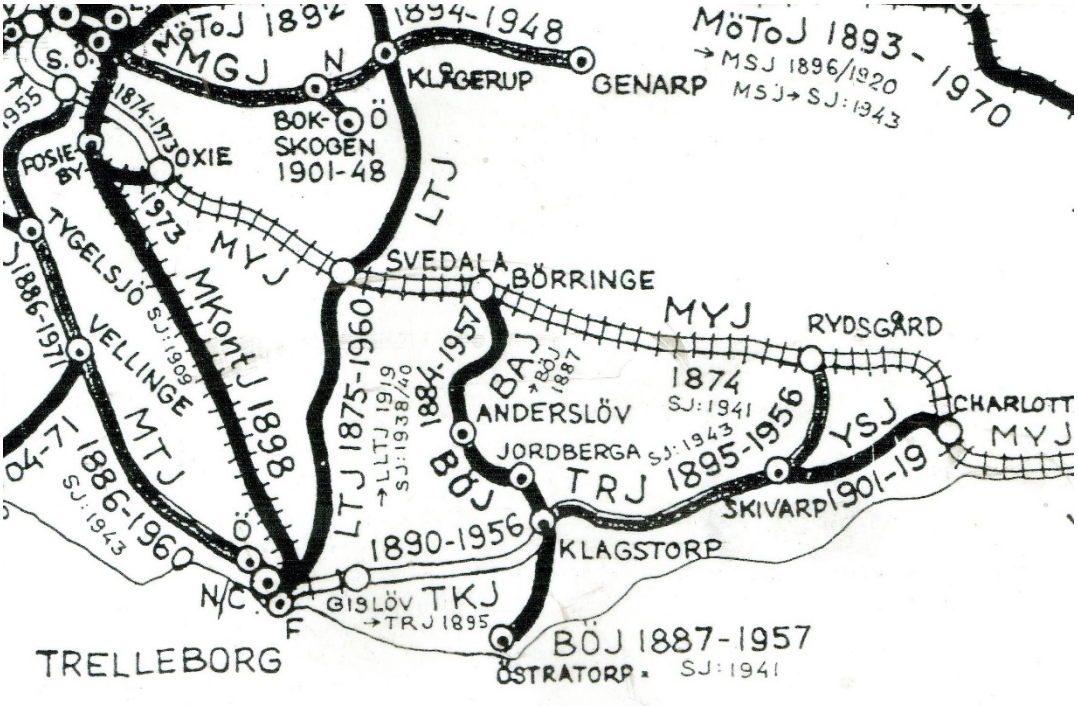
Genom nutida samfärdsmedel kan man lätt färdas från en ort till en annan. Färden kan företas på allmänna vägar, järnväg och ångfärjor.

Mellan Malmö och Lund började staten bygga Skånes första järnväg 1855. Statens banor kallas stambanor. Snart insåg Skånes inbyggare nyttan av järnvägar. De sammanslöt sig till bolag för att bygga bibanor. På en järnvägskarta kan man se, att landskapet har ett rikt järnvägsnät. Från vissa stationer utgå järnvägslinjerna strålformigt åt alla håll.

Skåne har alltid varit genomfartsorten för resande till Danmark och Tyskland. På ångfärja kan man resa till Danmark från Malmö och Hälsningborg och till Tyskland från Trälleborg. Järnvägslinjen på land kan sättas i förbindelse med spår på ångfärjan. En järnvägsvagn i Skåne kan skjutas upp på ångfärjans spår och vid ångfärjans framkomst rulla vidare in i Danmark och Tyskland. Trelleborg hade två stationer, Centralstationen och Övre.

Till samfärdsmedel brukar man även räkna post, telefon och telegraf. Posten mottager och avlämnar brev, paket och tidningar. Telefon och telegram lämnar snabba meddelande i tal och skrift.

Järnvägsnätet på Söderslätt



Vintern 1942



En dag i slutet av februari då som vanligt snöovädret var i full gång, kom grannen Reynold Jönsson över till oss och bad min mor ringa till barnmorskan Lilly Olsson, för nu var det dags att hans hustru skulle föda. Min mor ringde Lilly. Hon var beredd på att komma, men hon kunde inte använda sitt vanliga transportmedel, en lättviktare, som hon normalt susade fram med. Hon bestämde sig i stället för att ta skidorna från Jordberga snett över fälten till Toarpsdal som ligger en kilometer väster om Källstorp.

Lilly konstaterade ganska snabbt efter undersökningen av barnaföderskan, att det var ett fall som hon inte kunde lösa, utan barnaföderskan måste till lasarettet i Trelleborg. Problemet var, att inget tåg gick på grund av snöstormen.

Mor ringde till stationsmästaren, men det gick bara inga tåg, så var det bara. Slutligen bad min mor att få tala med hans chef. Var det så att man bestämt att det inte gick några tåg, så gjorde det inte det.

Mor som var en envis och kraftfull kvinna sa då slutligen. ”Kan du då ta en kvinnas och hennes barns liv på ditt samvete?” Då beslutades att ett lok med en vagn skulle skickas iväg från Rydsgård till Trelleborg.



Med tåget följde en grupp militärer (som låg förlagda i trakten), som skulle kunna skotta loss tåget, om så behövdes. När tåget kom till Källstorp så stannade det och soldaterna gick till fots till Toarp med en bår och hämtade barnaföderskan. När de gick tillbaka, var det flera av militärerna som lade sina rockar över barnaföderskan, eftersom de tyckte att hon hade för lite på sig.

På väg till Trelleborg hämtade tåget upp flera personer som behövde komma till läkare i Trelleborg.

Förlossningen gick bra och det föddes en välmående flicka.

Ingemar Hobroh

Reds anm. Föräldrarnas namn: Reinold Jönsson och Klara Elisabeth Karlsson. Flickans namn Gunn-Marianne född 1942-03-05.