

Diligens, tåg, bil

Pappa hade således flyttat till Alstad 1926. Vad var det för samhälle Pappa hade kommit till?

Genom Alstad går Landsvägen, den gamla vägen mellan Malmö och Ystad, "Edvard Perssons Landsväg". I gamla tider hade postbåten till Tyskland gått från Ystad till Stralsund. Därför gick det då postdiligenser med post och passagerare från Malmö till Ystad längs Landsvägen. Detta hade pågått sedan början av 1700-talet fram till järnvägstrafikens framväxt i slutet av 1800-talet. Gästgivargårdar fanns i Klörup, väster om Alstad, i Anderslöv och i Skivarp. Där kunde man byta hästar, äta och övernatta. Gästgivargårdarna i Anderslöv och Skivarp finns fortfarande kvar. När Pappa kom till Alstad var det bönderna utefter vägen som fortfarande hade ansvaret för vägunderhållet. Detta arrangemang visade sig så småningom otillräckligt när biltrafiken ökade och Staten övertog ansvaret 1932.

Det Alstad som Pappa kom till var ett typiskt så kallat *stationssamhälle*, ett samhälle som hade vuxit upp kring en järnvägsstation vid en järnvägslinje, i detta fall linjen Trelleborg-Lund-Landskrona. När pappa 1926 flyttade hit hade Alstad kommun 1200 invånare.

Järnvägsbolaget

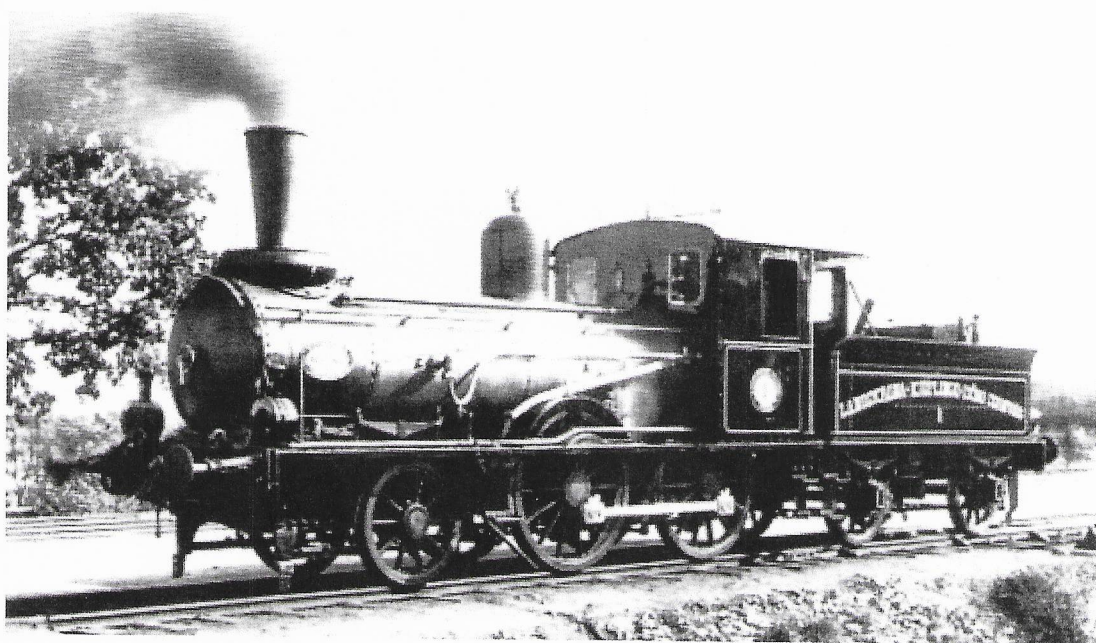
Redan på 1860-talet hade det föreslagits att bygga järnväg mellan Trelleborg och Lund. Trelleborg blev stad 1867. Det diskuterades olika förslag till sträckning. Ett möte hölls 26 september 1872 i Trelleborg där två alternativa sträckningar behandlades, dels Trelleborg-Fjärdingslöv-Alstad-Marieberg (fr o m 1943 Minnesberg)-Aggarps Mölla-Svedala-Lund, dels en västligare sträckning Trelleborg-Gylle-Vemmerlöv-Haglösa-Klörup-Marieholm-Snapparp-Aggarps Mölla-Svedala-Lund.

Eftersom längden av de båda sträckningarna i det närmaste var densamma – över Alstad till Svedala 52 800 fot och över Klörup 52 700 fot – och de tekniska förhållandena i såväl plan som profil inte skilde sig nämnvärt åt – vilket ej heller anläggningskostnaderna gjorde – beslöts att *den sträckning, som köpte mest aktier i Järnvägsbolaget, skulle erhålla järnvägen.*

Den 18 mars 1873 hölls sammanträde i Lund för aktieteckning. Härvid tecknades aktier av Lund, Svedala och Trelleborgs kommuner liksom av privatpersoner och företag från landsorten mellan Trelleborg och Svedala. I Alstad bestämde sig bönder och andra för att, på villkor att järnvägen skulle komma att gå *via Alstad*, satsa 10 300 kr till aktiekapitalet. I Klörup, på villkor att det blev *över Klörup*, satsade man 9 300 kr på samma sätt. Eftersom denna dag aktiekapitalet 500 000 kr var tecknat, förklarades Lund-Trelleborgs Järnvägs Aktiebolag konstituerat och det blev således sträckningen via Alstad som vann.

Koncession för järnvägslinjen söktes hos Kungl. Maj:t som beviljade koncessionen den 26 augusti 1873. Vid styrelsemöte i november 1873 beslöts att bygga järnvägen i egen regi utan anlitan av entreprenör. Arbetet påbörjades i slutet av februari 1874.

*Ett av de första loken,
byggt i England hos
firma Beyer, Peacock
& Co i Manchester.*

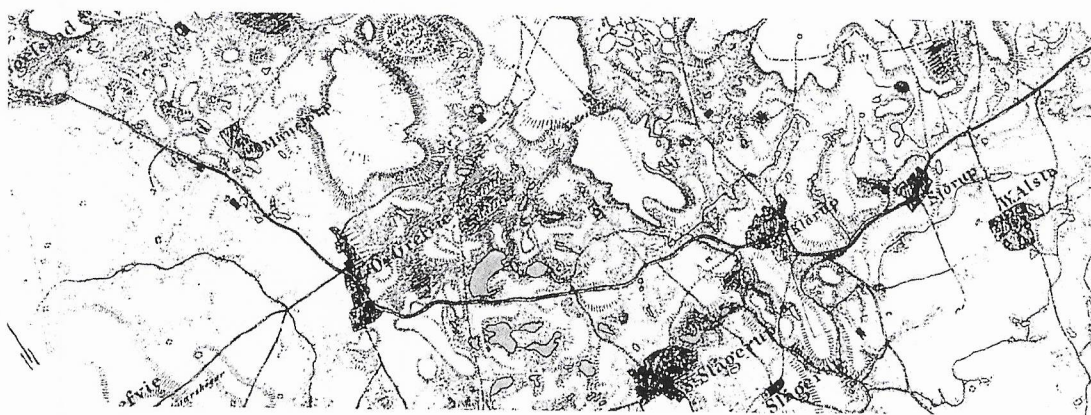


I snitt var 486 man anställda. De tjänade mellan 1,60 och 2,20 kronor per dag. Redan efter nio månader kunde linjen befaras med lokomotiv. Den totala byggkostnaden var 2 050 048,06.

Invigningen av järnvägen skedde den 23 juli 1875. Det blev färd fram och åter mellan Lund och Trelleborg, middag i Trelleborg och en "Sexa" i Lund. Pris 7,00 kr för middag och 2,50 för "sexan". Samtliga aktieägare fick medfölja liksom inbjudna gäster. Tåget avgick från Lund kl 11.00 med inte mindre än 16 vagnar dragna av loket Agardh, döpt efter styrelsens ordförande, professor J.G. Agardh, Lund. Efter mottag-



*Alstad station med
stinsen och några
passagerare som
väntar på tåget.*



Karta från 1800-talet som visar landsvägens sträckning och som visar att där Alstad Stationssamhälle finns idag, fanns då endast några spridda gårdar.

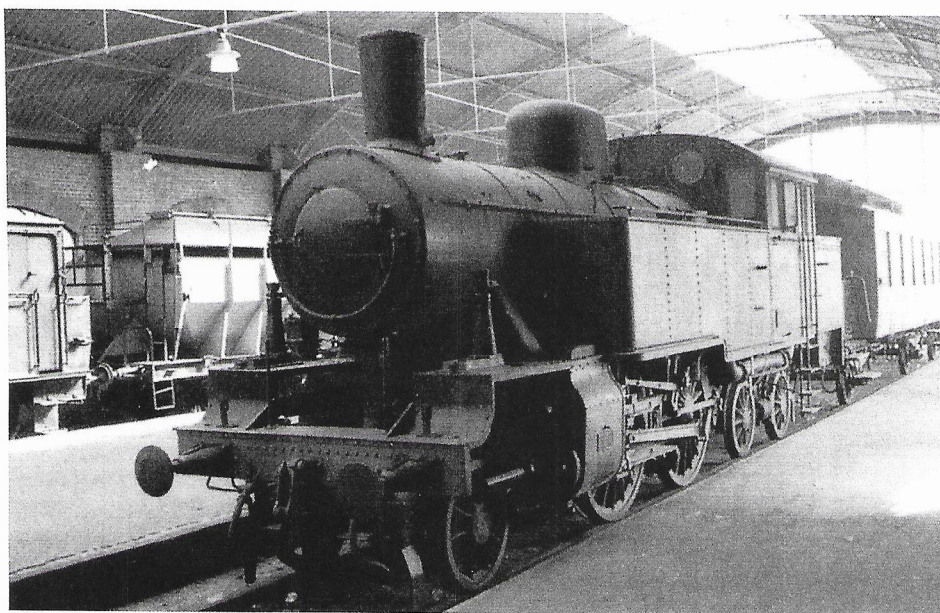
ning och middag med tal i Trelleborg vände tåget ånyo åter mot Lund under tal och välgångsönsknningar.

Banan trafikerades till en början med tre dubbelturer per dag med avgång Trelleborg 06.45, 11.25, 18.40 och från Lund 06.45, 11.55 och 18.30. Senare kom tidtabellen att utökas. Järnvägens sträckning var följande: Trelleborg-Fjärdingslöv-Alstad-Marieberg (fr o m 1943 Minnesberg)-Svedala-Bökebergs slätt-Holmeja-Klågerup-Staffanstorps-Lund.

I Svedala, Staffanstorps och Lund kunde man byta tåg till olika orter i såväl Skåne som utanför. Järnvägen hade sju ånglok varav ett var döpt till Alstad, byggt 1876 hos Beyer, Peacock & Co i Manchester, England. Vidare fanns ett stort antal person- och godsvagnar byggda i Kristianstad hos C. J. F. Ljunggrens Gjuteri och Mekanisk Verksstad.

1903 övertog järnvägsbolaget även linjen Lund-Kävlinge och 1918 sträckningen Kävlinge-Landskrona varefter bolaget ombildades till Landskrona-Lund-Trelleborgs Järnvägsaktiebolag.

På järnvägsstationen i Alstad var det anställt en stins, två stationsskrivare, två stationskarlar och posttjänsteman som skötte postkontoret. Posttjänstemannen svarade också för telegram som sändes med hjälp av järnvägens telegraf. En våg för vägning av betor fanns på stationen och stinsen var vågmästare. "Betvagnar" utgjorde nämligen en betydande del av trafiken under hösten och betjänade den omfattande sockerbetsodling som fanns – och fortfarande finns – på Söderslätt



Efter hand skaffade Järnvägen svenska lok, här ett lok från början av 1900-talet byggt av NOHAB, Nykvist och Holm i Trollhättan.



Vy över stationssamhället Alstad med den dåvarande järnvägen mitt i byn. Huset till vänster är idag vårt kontor. Omedelbart till höger om silon ses magasinet som fortfarande existerar. Att bilden är tagen efter kriget, WW 2, vet jag eftersom Hans Anderssons stora silo byggdes först efter kriget.

Foto O. Liljeqvist

Järnvägens sträckning från Lund till Trelleborg med alla stationerna uppräknade.



Flera stationsanställda gick och åt på Fru Lundgrens bespisning dit även pappa gick.

Trafiken på banan utvecklades positivt, speciellt efter tillkomsten av flera industrier utefter sträckan. Så exempelvis anlades Aktiebolaget Åbjörn Anderssons Mekaniska Verkstad 1882 i Svedala liksom Svedala Sockerfabrik 1893. Båda dessa industrier hade velat bygga sina anläggningar i Alstad, men ägaren till Alstadholm, gården mitt i samhället, ville inte sälja sin mark.

Andra verksamheter som bidrog till trafiken var tillkomsten 1883 av Minnersbergs Tegelbruk, bildat av konsul Carl Smidt i Trelleborg, Staffanstorps Sockerbruk 1885 och Trelleborgs Sockerfabrik 1888. Yddinge Tegelfabrik vid Holmeja tillkom 1892, Svedala Tegelbruk 1904 och sågverket i Holmeja 1909.

När färjetrafiken utvecklades i Trelleborg tillkom den så kallade Kontinentbanan. Statens Järnvägar förband Trelleborg med en linje från Malmö. Passagerare kom att kunna resa i samma vagn från Stockholm till Berlin. Tillkomsten av Kontinentbanan kom emellertid att inskränka på trafikunderlaget för Järnvägsbolagets bana, främst vad gäller upptagsområdena för Alstad och Fjärdingslöv. I järnvägens minnesskrift inför 50-års jubileet 1925 stod angivet att trafiken redan då hade börjat känna av konkurrens även från biltrafiken. Denna konkurrens skulle komma att öka ytterligare, i synnerhet efter andra världskriget då vägarna blev bättre och då gemene man fick råd att köpa sig en liten bil, samtidigt som lastbilarna ökade i storlek och antal. Inte minst var Pappa delaktig i att frångå den banan trafik genom att överta alla transporter från Minnesbergs Tegelbruk. Början på denna utveckling hade skett redan i slutet av 1920-talet.

Efterhand började banan gå med förlust och SJ, som hade övertagit banan 1940, lade ner trafiken 28 maj 1960, efter 85 år. Sista året hade det i Alstad endast sålts biljetter för 17 000 kr, motsvarade stinsens lön, och fraktgodset endast inbringat 3 800 kr.

Stationssamhället

Järnvägen hade skapat Alstad Stationssamhälle. Från början fanns inte många hus, men allt efterhand växte samhället upp genom att olika handlare och hantverkare byggde



hus och startade verksamheter. Alstad kom att på detta sätt bli något av en centralort på slätten.

Delar av Alstad samhälle sett från öster.

Den största rörelsen i Alstad när Pappa kom till Alstad 1926 var grosshandelsföretaget Hans Andersson, etablerat i Dalköpinge 1850 för handel med trävaror och spannmål. När järnvägarna började byggas insåg Hans Andersson deras stora betydelse för handel och flyttade 1877 sin rörelse till Alstad. Alstad hade ju blivit en knutpunkt genom den då nya Trelleborg-Lunds järnväg. Företaget utökade sitt sortiment med fodervaror, kol och koks, fröer, gödning, ved och oljor. En filial startades i Skurup 1881. Vid Pappas ankomst till Alstad 1926 leddes företaget sedan 1897 av Hans Anderssons son Johan som i sin tur upptog sönerna Malte och Allan som delägare 1933.

Vidare fanns Alstad Lokalförening – bildad 1905 och konkurrent till Hans Andersson – som, efter en blygsam start, kom att utökas till den största på Söderslätt under ledning av den driftige disponenten Gunnar Ahlmrot. 1985 förvärvade Lokalföreningen Hans Anderssons rörelse. Föreningen såldes i sin tur 1986 till Skånska Lantmännen i Malmö varefter, till stor besvikelse, byggbutiken avvecklades.



Delar av Alstad samhälle sett från väster. Till vänster syns Hans Anderssons grosshandlarvilla och kontor där jag idag har kontor.

Bild av Alstad samhälle förmodligen tagen efter kriget med affärer och hotell.



Järnvägshotellet i Alstad byggdes under 1880-talet av Lunds Bryggeri som arrenderade ut hotellet till olika krögare som i sin tur var tvungna att köpa öl och läsk från Lunds Bryggeri. Man serverade lunch och middag och arrangerade fester med dans liksom bröllopfester och minnesstunder vid begravningar. Järnvägshotellet var även avsett för övernattande handelsresande och andra. Själv arrangerade pappa sin 40-årsfest på hotellet 1946. Efterhand tynade underlaget bort liksom järnvägstrafiken, varför hotellet stängdes 1955 och blev först polisstation och sedermera privatbostad.

Det fanns i Alstad en telefonstation som betjänades av två damer som manuellt kopplade samtalen. De var kända för att tjuvlyssna(!).

Två lanthandlare fanns, den ene drevs av knallen Alfred Johansson, som även tillverkade soja under namnet *Andréns Soja etablerat 1894*. Sojan såldes under slogan *"Alla husmödrar äro överens – bästa sojan är Andréns"*.

Bageri och kafé drevs av familjen Wiberg. Kreaturshandel, slakteri och köttaffär från 30-talet kom att drivas av familjen Nelander. Ett mejeri fanns i Klörup i utkanten av Alstad.

Alstad Elektriska Byrå drevs av familjen Svensson och i deras hus bodde Pappa inledningsvis på andra våningen som jag tidigare nämnt.

Vidare fanns skraddaren Holm, smeden Malmgren och en skomakare, snickare, målare, tunnbindare, urmakare, järnhandlare, sömmerska. Intill skraddare Holms hus fanns en kvarn som drevs av en kvarnmästare Ljungdal. Kvarnen hade måhända från början varit en väderkvarn, en så kallad "holländare", men drevs nu med el.

Slutligen får vi inte glömma Tegelberga Tegelbruk som från 1915 drevs av den driftige Hermond Hermondsson. Han drev bruket tillsammans med sitt lantbruk på 80 ha. Tegelbruket hade anlagts 1850 och tillverkade tegel, takpannor och tegelrör. Verksamheten utvecklades väl, men efter krigsutbrottet 1939 avvecklade Hermondsson tegelbruket 1941. Detta berodde på kriget. De anställda var inkallade och byggverksamheten hade i huvudsak upphört.

Det var sålunda en omfattande verksamhet som bedrevs i Alstad och som kom att ge Alstad betydelse som en centralort på slätten. Det bodde ju många människor på landet på den tiden.