

HÖRBY

från by till köping



Del 11 Järnväg, järnvägshotell, tingshus

När skulle Hörby få en järnväg undrade man lite till mans. I Skåne byggdes det järnvägar kors och tvärs, men Hörby fanns tydligen inte med. Till sist tog man upp det hela i kommunnämnden och den 16 oktober 1881 bildades Höör – Hörby järnvägsaktiebolag. HHyJ.

— **Jernvägslinien Hörby—Höör.** Då vi äro förvissade om, att det intresserar många af våra läsare att något närmare känna till, dels det sätt hvarpå man ämnar gå till väga för att få nämnda bana till stånd och dels de beräkningar och förslag, man på förhand gjort, så hafva vi skaffat oss del af hithörande handlingar. I den mån utrymmet medgifver, skola vi efter hand lemna de upplysningar, man beredvilligt gifvit oss.

A) **Kostnadsberäkning**

Öfver föreslagen ångspårväg emellan Höörs station och Hörby. Spårvidden 4,33 fot. Skenvigten 10 sk pr fot. Längden 43500 fot.

Expropriationskostnader.

47 kv. refvar åker	à 150,00	7,050,00	
13 d:o äng	„ 100,00	1,300,00	
56 d:o utmark	„ 60,00	3,360,00	11,710,00
Skadeersättningar och expr:s omkostnader			1,300,00
			<u>13,010,00</u>

Jordflyttning.

1,350 kub. stänger jordflyttning à pr med:um 20,00		27,000,00	
13,750 st.-fot planering af banplanet der det ej ligger mera än ca 1, fot öfver eller under balanslinien à pr str.-fot 0,60		8,250,00	
Dikning, planering samt terrassering af stationsplanen		5,000,00	
4,500 kv.-stgr beklädnad af jorddosseringarne à 0,40		1,800,00	
2:ne bäckrätningar		500,00	42,550,00

Broar:

Bro öfver ån vid Ludvigsborg:

Ett spann à 20 fot; 14 fot höga landfästen af granit i kallmur; 4 broriglar af ek.			
5 kub.-stgr kallmur à 400,00		2,000,00	
Öfverbyggnad, grundläggning m. m.		1,500,00	3,500,00

Bro öfver ån vid prestmöllan:

Ett spann à 10 fot; 8 fot höga kallmurade landfästen; 2 broriglar af ek, 4 k.-st. gl. mur à 400,00		1,600,00	
Grundläggning, öfverbyggnad m. m.		800,00	2,400,00
			<u>5,900,00</u>

Trummor.

6 trummor 1,5' à 2' af glacerade rör; 210 str.-fot à 5,00		1,050,00	
4 öppna stentrummor 2'×2'; 60 str.-fot à 6,00		360,00	
3 stentrummor 3'×3'; 108 str.-fot à 13,00		1,404,00	
3 d:o 3'×4'; 102 d:o à 16,00		1,632,00	
1 dubbel d:o 3'×4'; 24 d:o à 24,00		576,00	5,022,00

Vägöfvergångar och vägomläggningar.

18 st. vägöfvergångar med tvärtrummor à 100,00		1,800,00	
800 st.-fot väganläggning à 0,75		600,00	2,400,00

Ballastning

af 48,000 str.-fot enkelt spår, inclus. 4,500 str.-fot spår å stationerna:			
480 kub.-stgr à 30,00			14,400,00

Skenläggning.

Skenor af bessermerstål, vägande 10 sk pr fot; för 48,000 str.-fot spår 9,600 centner à 6,00		57,600,00	
Skarfjern, skrufvar och spik:			
C:a 15 % af förestående summa		8,640,00	
Syllar af furu, 7 fot långa 24,000 st. à 1,00		24,000,00	
Spårväxlar och vändskifva		10,000,00	
Nedläggningskostnad för 48,000 fot spår à 0,20		9,600,00	109,840,00

Stationsbyggnader.

Ludvigsborg hållplats	4,500,00	
Fulltofta d:o	4,500,00	
Hörby station	15,000,00	24,000,00
Telegrafledning		3,000,00

Summa kronor 220,122,00

För administrations-, ingeniörs- och materialkostnader, provisionella byggnader, prisstegringar, diverse samt opåräknade utgifter m. m. tillägges
c:a 11 % af ofvanstående summa med 24,878,00

Summa kronor 245,000,00

Rullande materiel.

2 st. 14 tons Kraus-Almgrenska lokomotiv à 15,000,00	30,000,00
2 st. kombinerade passagerarevagnar à 7,000,00	14,000,00
3 st. fyrehjuliga 120 centners godsvagnar à 2,000,00	6,000,00
3 st. sexhjuliga 180 centners d:o à 3,000,00	9,000,00

Summa kronor 304,000,00

B) Beräkningar i afsigt att visa det en jernväg emellan H66r och Hörby kan bära sig. Årliga utgifterna per år och banmil för denna jernväg äro
Sju procents ränta och amortering af anläggningskostnaden 253,334 kr. — 17,733 kr. 38 öre.
Driftkostnaden 13,136 „ —

30,869 kr. 38 öre.

Medelkostnaden för anläggning af samtliga normalspåriga svenska enskilda banor är pr mil 720,000 kronor.

Brutto-inkomsten 1880 af skånska enskilda jernbanor pr banmil.

	Kr.
Landskrona—Helsingborg	71,000.
Helsingborg—Hessleholm	52,000.
Malmö—Ystad	50,000.
Kristianstad—Hessleholm	63,000.
Ystad—Eslöf	50,000.
Lund—Trelleborg	40,000.
Landskrona—Engelholm	28,000.

Medelinkomsten 50,571 kr. som med 19,701 kr. 62 öre öfverstiger utgifterna för Hörby—H66r jernvägen.

Netto-inkomsten d:o d:o, då driftkostnaden frändragits.

	Kr.
Kristianstad—Hessleholm	33,000.
Landskrona—Helsingborg	33,000.
Helsingborg—Hessleholm	24,000.
Ystad—Eslöf	23,000.
Malmö—Ystad	19,000.
Lund—Trelleborg	18,000.
Landskrona—Engelholm	5,000.

Medelinkomsterna 22,143 kr. som med 4,409 kr. 62 öre öfverstiger ränta och amortering af anläggningskostnaderna af Hörby—H66r jernvägen.

Driftkostnad d:o d:o.

Landskrona—Helsingborg	38,000.
Kristianstad—Hessleholm	30,000.
Helsingborg—Hessleholm	28,000.
Malmö—Ystad	31,000.
Ystad—Eslöf	27,000.
Lund—Trelleborg	22,000.
Landskrona—Engelholm	23,000.

Medeldriftkostnaden 28,429 kr. som med 15,293 kr. öfverstiger den för Hörby—H66r beräknade.

Utdelning 1880 med en anläggningskostnad af 720,000 kr. pr mil.

	Kr.
Kristianstad—Hessleholm	5,000.
Landskrona—Helsingborg	5,000.
Helsingborg—Hessleholm	4,000.
Ystad—Eslöf	4,100.
Lund—Trelleborg	3,000.
Malmö—Ystad	3,100.
Landskrona—Engelholm	0,000.

Medelprocent 3,000 kr. som med anläggningskostnad af 253,000 kr. pr mil motsvarar en utdelning af 11,000 kr. och således med 4,000 kr. öfverstiger den till 7 % beräknade amortering och ränta af kostnadsanläggningen af Hörby—H66r-jernvägen.

C) Uppgift öfver trafikinkomster för år 1880 vid nedannämnde stationer:

Stationer.	Afsänd trafik.		Anländ trafik.		Bruttoinkomst pr år och station.
	Persontrafik.	Gods- och extra trafik.	Persontrafik.	Gods- och extra trafik.	
Bjersjölagård	9,317,10	19,320,30	8,329,00	12,458,70	49,425,20
Askeröd	3,723,70	3,485,30	3,336,00	4,635,40	15,181,20
Löberöd	7,245,70	6,529,00	6,824,00	9,604,00	30,203,70
Hurva	5,734,20	6,309,40	5,411,70	11,769,10	29,224,80

Ann. För beräkning af hvarje stations trafikinkomster upptagas endast hälften af dess såväl afsända som anlända trafik.

Ystad den 25 Juni 1881.

J. P. PEHRSSON,
kamrer vid Ystad—Eslöfs jernväg.

Ehuru trafikkostnaderna endast blifvit beräknade till hälften af dess verkliga belopp, visar dock förestående uppgift oförtydligt, att alla tre stationerna å föreslagna Hörby—H66r-banan endast behöfva inbringa hvad en af stationerna Bjersjölagård, Löberöd eller Hurva lemnar i bruttoinkomster pr år, på det att trafiken å denna bana skall betäcka driftkostnad, ränta och amortering.

Entreprenadauktion.

Genom entreprenadauktion, som å Hörby gästgivaregård förrättas måndagen den 22 i denna månad kl. 11 f. m., öfverlåtes åt den minstbjudande uppförandet under innevarande år af följande byggnader vid Hör—Hörby jernväg, nemligen:

1:o) Ett mindre stationshus och tvenne mindre ekonomibyggnader vid hvardera af anhaltsstationerna **Häggenäs** och **Fulltofta** samt

2:o) Ett större stationshus, i tvenne våningar med sammanbygd ångvagns- och lokomotivstall, ett godsmagasin och en ekonomibyggnad vid **Hörby station**; alla byggnaderna under asfaltstak af Munksjö fabrik.

Från och med måndagen den 15 d:s finnas fullständiga ritningar och kostnads förslag att tillgå hos undertecknad, verkställande direktör, som meddelar närmare upplysningar. Anbudet göras å byggnaderna hvar för sig eller i sin helhet. De närmare villkoren meddelas vid auktionstillfället, deribland må nämnas att en entreprenör bör vara beredd att vid klubbslaget ställa antaglig, till vederhäftigheten behörigen styrkt borgen för entreprenadvilkorens fullgörande och de förskotter, som å byggnadsarbetet möjligen kan lemnas.

Hörby & Georgshill den 11 Maj 1882.

(Tr. o. 2.)

Georg Krook.

Byggnadstomter till salu.

Genom auktion, som förrättas å Hörby gästgivaregård torsdagen den 13 nästa **Oktober kl. 11 f. m.**, utbjudas till försäljning 30 stycken intill och i närheten af **torg och föreslagen jernväg i Hörby belägna byggnadstomter.** **Betalningsvilkoren fördelaktiga.**

Närmare underrättelser meddelar egaren herr kammarherren, baron Cederström å Åkersberg eller undertecknad.

Hörby i September 1881.

(Tr. o. 4.)

AUG. SVENSSON.

Hörby.

— **Hör—Hörbyjernvägen.** Den 22 i denna månad uppläts genom entreprenadauktion uppförandet af byggnaderna vid Hör—Hörby jernväg, derwid byggmästaren N. Andersson i Malmö stannade för byggnaderna vid Hörby station nemligen stationshus, magasin, lokomotivstall, ekonomi- och hemlighus för 19,500 kr. Byggmästaren J. M. Lundström i Slogstorp fick Fulltofta station för 5,750 kr. och byggmästaren O. Åkeson i Slogstorp Häggenäs station för 5,490 kronor. Det hela kostar sålunda 30,740 kr., hwilka summa betydligt understeg de upprättade kostnadsförslagen.

Från en del innewånare i trakten af Hör hade anjofan till styrelsen för Hör—Hörby jernvägsaktiebolags ingifwits om uppförandet af bro öfver jernvägen norr om Hör mot Sösdala, men då wid utredning af ärendet det blifwit upplyt, att lutningsförhållandena i och för landsvägstrafiken betydligt försämrades och kostnaderna för broläggningen uppgingo till 4 å 5,000 kr., blef anjofningen ej bifallen.

Skenläggningen å Hörby — Hörs Jernväg fullbordades i måndagsafton kl 17.45. En stor del av aktieägarna tågade från Hörby Torg till stationen med fana i täten. Lokomotivet skulle inkomma klockan 18.00 men anlände ej förrän 18.30 emedan skenläggningen icke blev fullbordad i tid.

Lokomotivet Bifrost var klätt med girlanger och flaggor hälsades med väldiga hurrarop från den till några hundra personer församlade.

Gemensam kollation var anordnad på gästgivargården där flera bålar tömdes.

Hör – Hörby ångvagn kom till Hörby i slutet av förra veckan och provkördes i måndags e. m. Vagnen som är byggd i Motala synes vara solid och bekvämt inredd samt såväl inre som yttre elegant utstyrd. Ångvagnen tillryggalade linjen (1,2 mil) på 24 minuter. Vagnen stannade vid båda stationerna.

Eslövs Tidning onsdagen den 18 oktober 1882.



Bilden överst: Ångvagn.

Bilden till vänster: Ångvagnens maskindiel.

Källa:

Järnvägmuseets fotoarkiv, Gävle.
Fotograf okänd.

Ångvagn mellan Hör och Hörby. Tillverkad 1882. Motordelen tillverkad på Nohab och vagn delen av Atlas. Såldes 1892 till Växjö – Alvesta järnväg. WAJ.

Vagnen gick mellan Växjö och Alvesta fram till 1912 därefter blev den inspektionsvagn. Togs helt ur bruk 1925.

1991 renoverades den av TGOJ Trafiks verkstad och placerades på Munktellmuseet i Eskilstuna.

Den är i trä med fina smidesdetaljer. Träbänkarna är väl vårdade och blanka och bekvämare än dagens X2000-säten. Den är fullt körbar. En föregångare till rälsbussen.

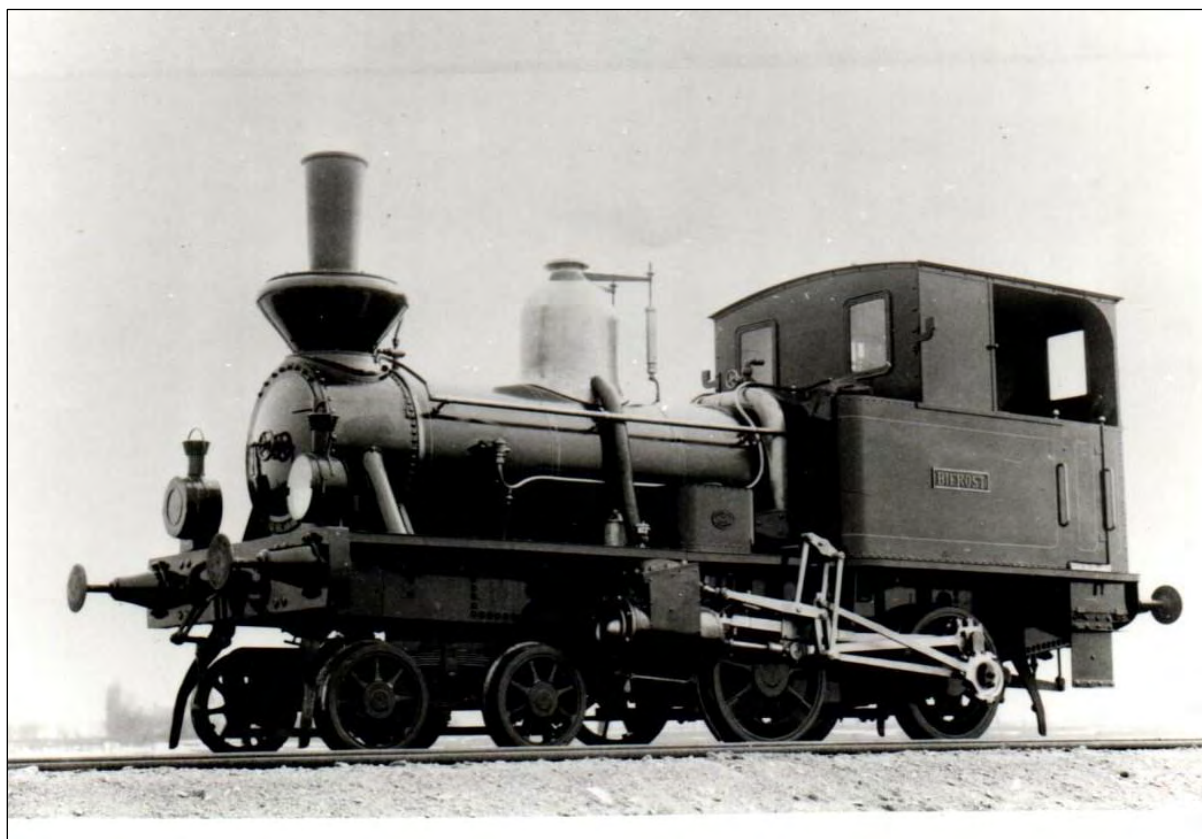
Ångvagnen är placerad bredvid Förstlingen. Tyvärr finns inte Förstlingen I som var Sveriges första lokomotiv, utan man har byggt en kopia. Förstlingen I visades första gången den 3 juni 1853.

Nedanstående bild från Ängelholms järnvägsmuseum den 3 maj 2008.
Foto: Per-Gunnar Mörck. Privat bild.



Förstlingen II. Kopia efter Sveriges första ånglok.

Ångvagnen stod för persontrafiken och när det gällde godstrafiken inköpte man ett byggnadslok som fick namnet Bifrost som ensam uppehöll godstrafiken under fyra års tid.



Bifrost såldes till LKAB och kom sjövägen till Narvik 1901. Användes som växlingslok i Narviks hamn fram till 1927. Efter krigsåren sporadiskt använd. Pensionerades 1954. Idag står loket vid Narviks station och påminner om svunna tider.

Hör—Hörby Jernväg.								
TIDTABELL								
från och med d. 26 Okt. 1882.								
Pris å biljett pr kilom. I kl. 8 öre, III kl. 4.6 öre.								
Läses uppifrån och ned.				Stationer.	Läses nedifrån och upp.			
k. m.	6,45	11	5,18	Hörby	10,42	5,3	8,43	13
3	6,55	11,10	5,28	Fulltofta . . .	10,33	4,54	8,33	10
7	7,8	11,23	5,41	Ludvigsborg .	10,20	4,40	8,20	6
13	7,30	11,43	6	Hör.	10	4,20	8	k. m.

OBS. Biljetter säljas å tåg.
 Godsexpeditionen hålles öppen från 6 f. m. till 8 e. m.
 Talen inom ram beteckna tiden f. o. m. 5,59 på afton t. o. m. 5,59 på morgon.

OBS. Extratåg tillsvidare för torgdagar i Hörby hvarje torsdag sålunda:
 Afgår från Hör 7,55 f. m. Ank. till Hörby 8,36 f. m.
 " " Hörby 9,0 " " " Hör 9,41 " (Tr. o. l.)

Eslövs Tidning lördagen den 28 oktober 1882.

Hörby.

— **Hör-Hörby-jernvägen** har under den korta tid, den varit öppnad, burit sig bättre än man vågat hoppas. Men så har man också iakttagit den största sparsamhet vid anläggningen; och med afseende på tjänstepersonal och rullande materiel har man instränkt sig så långt man vågat. Solida och ändamålsenliga, men ej storartade stationshus äro uppförda. I Hörby bor trafikföreståndaren, som tillika är stationsinspektör. Under honom tjänstgöra å Hörby en boshållare och å de andre två stationerna endast stationskarlar. Biljetter försäljas å tåget af en postje, och tågen stoppas och utringas af en konduktör, som har sin plats å tåget och hvars öfriga äligganden är att öppna och sluta dörrarne till tåget. Tjänstepersonal synes vara ferdeles väl vald.

Angvagnen, som äfwen utgör passagerarevagn för både tredje och första klass är från bolaget Atlas i Södertelge. Wagnarne mäta ungefär 40 fot i längd. Tredje klassens kupé rymmer omkring 40 personer, och första klass d:o omkring 14 personer (sefskild damkupé). Närmast maskinen, som är öfverbyggd, finnes ett rymligt bagage- och konduktörskum. För gods har man vid mindre behof en under wagnen större låda, och vid större använder man antingen wagnens tak eller också en lastwagn. Om sommaren kunna passagerare taga plats på taket der sittplatser äro anbragta.

Wagnarne utmärta sig ej mindre för sin storlek och eleganta yttre än för sin prydliga och inwentiosa inredning. Till första klassens kupéer är sefskild ingång, och till tredje klassens kupéer inkommer man från en plattform vid wagnens bakre gafsvel. Wärmledning är anbragt, som dock i förra weidan ej war i ordning; derjemte finnes ringledning, genom hwilken från alla platser i wagnen signal kan gifwas till maskinrummet.

Om man än ej åter så fort som på andra banor, så kommer man ungefär lika fort fram, enär man slipper "hålla" i halftimwis vid stationerna. "Tåget" går med jemn fart ända in till stationen, der stoppsignal af konduktören gifwes, och tåget stannar nära nog ögonblickligen. Man hinner knappt räkna till tjugo för än tåget åter är i gång. Naturligtwis tager det någon längre tid vid af- och tillkoppling af wagnar, men

äfwen härför har man på ett praktiskt, sätt förjdt för, att så liten tid som möjligt upptages.

Alla nya företag betraktas med misstroende, så och detta. Affärsmännen i Hörby klaga öfwer att frakten är för dyr, jemförd med andra banors. Kan wäl så wara, men man bör ju komma ihåg, att frakten på t. ex. en mil ej kan blifwa så billig, som på en längre bansträckning, der frakten aftager proportionswis efter wäglängden. Har man nu fått en bana, så bör man ju understöddja den; styrelsen jemkar nog med sig så långt den kan.

Wisjerligen ser ej trakten, der banan går fram, loswande ut men det finnes bättre trakter i närheten, och dit får man wäl hafwa sina förhoppningar riktade för framtiden.

Banan är ej inhägnad; inga grindar eller dylift finnas; om dylift kan gå i Sverige får framtiden wisa.

Eslövs Tidning lördagen den 25 november 1882.

Den nya gatan från järnvägsstationen kommer sedan därvarande tomter bebyggts att taga sig bra ut. Upptill stationen kommer ett ståtligt järnvägshotell att uppföras av gästgivare Johan Nilsson.

Ritning och byggnadsförslag är redan uppgjorda. Hotellet kommer att bestå av tvenne (2) våningar.

Eslövs Tidning onsdagen den 3 januari 1883.

Det nya Järnvägshotellet reser sig nu ståtligt inom järnvägsstationen. När det blir färdigt kommer det nog att utgöra ett tidsenligt hotell. Det blir något annat i byggnadsväg än den fallfärdiga gästgivaregården nere i byn. Det är gästgivare Johan Nilsson som låter bygga hotellet.

Eslövs Tidning onsdagen den 28 november 1883.

Kungl. Maj:t ogillade de besvär som inkommit med anledning av ett nytt tingshus på annan plats (man hade föreslaget Hurva, och Höör m. fl. platser) och ålade ett byggande av ett tingshus i Hörby.

Eslövs Tidning onsdagen den 30 januari 1884.

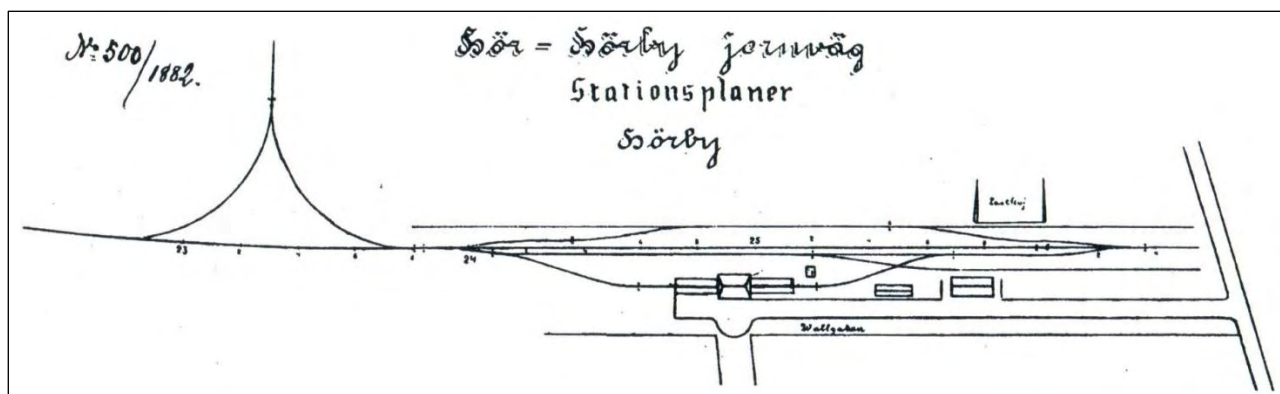
Den 13 maj 1884 sålde gästgivare Johan Nilsson 9030 kv. fot av Nygatan nr 25 avsöndrad från Hörby nr 1 till Frosta Härads Tingshusbyggnads skyldige,

Den 12 juni 1884 sålde Friherre Bror Cederström 5700 kv. fot av Tingsgatan nr 1 avsöndrad från Hörby nr 1 till Frosta Härads Tingshusbyggnads skyldige.

Frosta Häradsrätt CIIIc:2. Lagfarter.



Hörby station på 1890-talet.



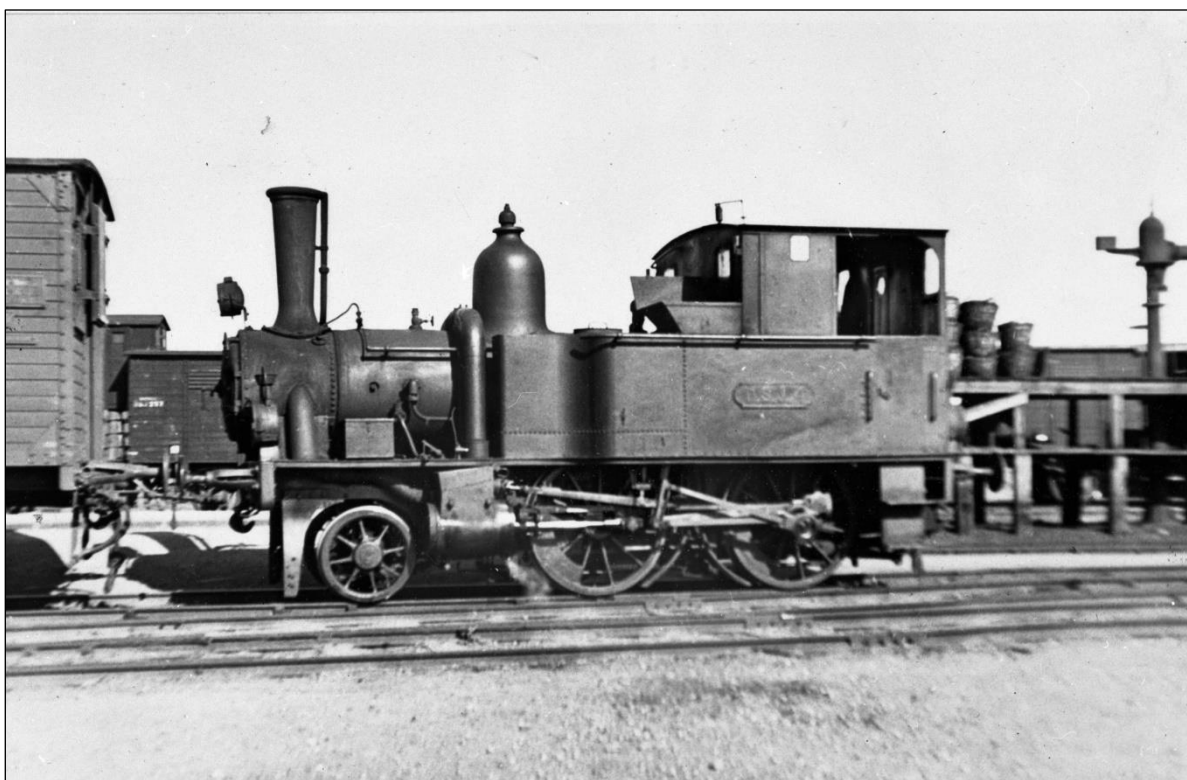
Den här ritningen över stationsplanen är från 1882. Detta år fanns bara bandelen Hör – Hörby. På båda sidor om stationsbyggnaden gick det spår in. Ena sidan var lokstall medan den andra sidan var reparationverkstad. Sedermera ombyggdes stationen och samtidigt byggdes ett lokstall. Spårslingan på ritningens vänstra sida använde man när loken skulle vändas. Spårvidd 1435 mm.

Den 31 juli 1885 lade man in koncession om en järnväg från Hörby till Tollarp. Då skulle trafiken gå från Tollarp till Hörby och vidare till Höör. Den 16 november 1886 blev banan klar för trafik. Trafiken skulle drivas av HHyJ och för detta ändamål inköpte man två ånglok år 1886. Något tal om en ångvagn fanns inte.





Hörby – Tollarp HTJ 1, ÖSJ 11, CHJ 31, SJ S 15 1665. Tillverkad av Nydqvist & Holm AB i Trollhättan 1898. Till SJ 1944. Slopad 1952. Skrotad i Vislanda 1955. Samling Järnvägsmuseet. Fotograf okänd.

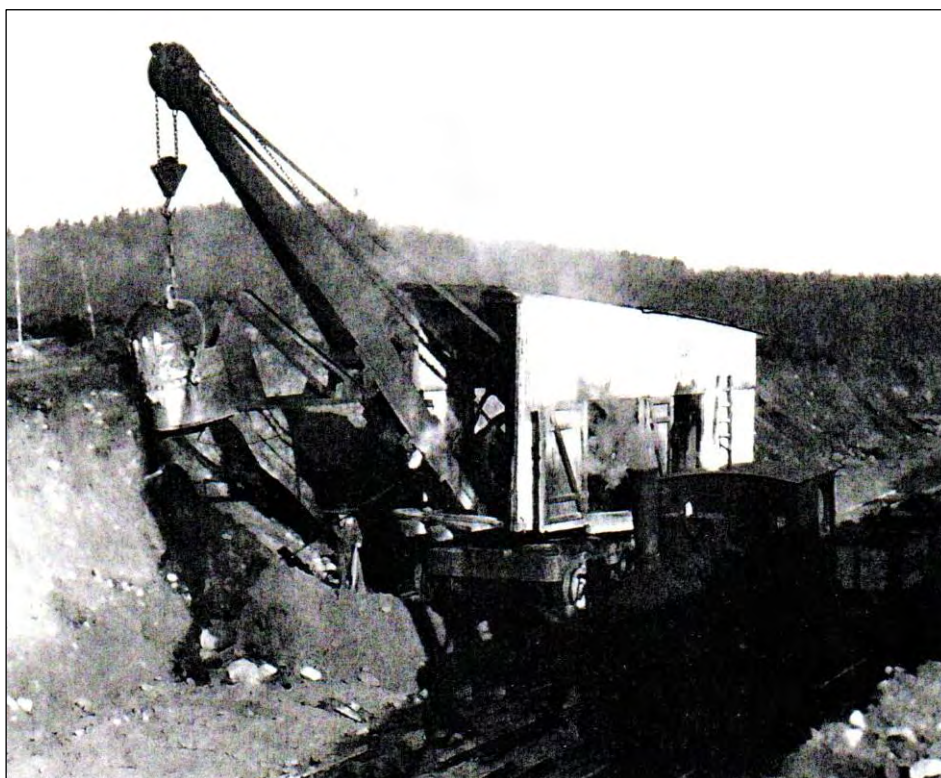


ÖSJ lok nr 4. Hörby – Tollarp. Tillverkad 1885. Slopad 1948. Till höger vattenhäst. Foto 1935. Samling Järnvägsmuseet. Fotograf okänd.

Det blev ganska jobbigt att bygga järnvägen mot Tollarp då man måste forcera Linderödsåsen. Bilderna visar uppförandet av viadukten i Hörby. Vägen som byggdes var den nya väg som skulle gå till Kristianstad

För uppförandet av järnvägen hade man inhyrt 2 stycken lokomotiv med vagnar från kalkbrottet i Klagshamn.





Samling Järnvägmuseet. Fotograf okänd.

Bilden nedan: Den färdiga viadukten med spår.



Foto: Per-Gunnar Mörck.1952.

Marken till stationsområdet såldes av grosshandlare Oscar Theorin från Sölvesborg och kontorschefen Axel Bengtsson från Malmö.



Nytt tingshus. För någon tid sedan fattades det beslut att uppföra ett nytt tingshus i Hörby. Ritningen på detsamma är nu färdig och uppförandet av byggnaden kommer snart att taga sin början. Platsen för byggnaden är redan bestämd.

Byggnaden kommer att ligga mitt emot det nyuppförda hotellet vid järnvägsstationen och skall innehålla domsal, rum för domare och nämnd, bostad för en vaktmästare, häkte m.m.

Att döma efter ritningen kommer den nya byggnaden att pryda sin plats.

Auktion å gamla tingshuset och häradshäktet förrättas om lördag. Båda hava ett utmärkt läge. Skada att tomterna vid gamla torget sjunker i värde på grund därav, att rörelsen drages närmare järnvägsstationen. Nu kommer det gamla torget stå "öde och tomt" då nuvarande tingshus och häradshäkte hava litet värde.

Eslövs Tidning onsdagen den 10 september 1884.

Hörby nya tingshus kommer om måndag för första gången att användas.

Eslövs Tidning den 3 oktober 1885.

Häradshäktet köptes av skräddarmästare Johan Stjärnvist som lät riva byggnaden. Uppförde sedan ett tvåvåningshus med ett antal lägenheter i hörnet Gamla Torg – Storgatan.

Tingshuset köptes av handlarna Winqvist och Olsson som restaurerade byggnaden och öppnade en järnaffär i fastigheten.

Invigningsbal i Hörby.

Till följe invigningsbal af nya Hotellet i Hörby anställes söndagen den 11 januari kl. $\frac{1}{2}$ 7 e. m. Bal med Souper.

Entrée 4 kronor för Herre

" 3 " " Dam.

Musiken utföres af en Militärsextett.

(Tr. o. 3.)

Hörby.

Det nya hotellet i Hörby invigdes söndagen den 11 dennes med bal och soupér, hvartill allmänheten inbjudits medelst annonser i tidningarna. Vid sjutiden på aftonen började deltagarne i festligheten att samlas i de rikt upplysta salarna. Sedan några musiknummer blifvit utförda af orkestern, börjades dansen och fortgick med liflighet till närmare kl. 11, då en särdeles splendid soupér intogs. Festtalet hölls dervid af härads höfdingen hr L. von Sydow, som i väl valda och anslående ordalag tolkade dagens betydelse för det raskt framåtgående Hörby samhälle, som genom det nya hotellet fått en känbar brist fyllt, samt uttalade samhällets tack till hotellets egare hr Johan Nilsson, som genom sin omtänksamhet och med ej ringa uppoffring skaffat Hörby ett första klassens hotell.

Dansen fortsattes sedan till framemot kl. 3 på morgonen, då gästerna bröto upp, nöjda med sin dag och med de i alla afseenden utmärkta anordningarna. Festen var besökt af omkring 100 personer.

Hotellbyggnaden, som är belägen invid jernvägsstationen, är ett tvåvånings stenhus med jordvåning, innehållande flera ljusa, cementerade förvaringsrum, samt en serveringslokal för maltdrycker och viner, till hvilken en särskild ingång finnes. Genom stora ingången kommer man in i en förstuga, hvarifrån en mattbelagd trappuppgång leder upp till öfre våningen. Från samma förstuga leder en dubbeldörr in till skänkrummet eller källarsalen, på hvars ena sida finnes ingång till biljardsalen, och på den andra, till den särdeles vackra matsalen. Innantör denna finnes ett smakfullt möbleradt rökrum eller café. Egarens enskilda våning, samt köket m. m. äro äfven förlagda i den nu beskrifna bottenvåningen. En ny, särdeles vacker biljard, är uppställd i den därför afsedda salen.

Öfre våningen är inredd till gästrum. — 6 stycken, — belägna å ömse sidor om en genom byggnaden gående korridor. Samtliga rummen äro utmärkt väl möblerade, samt mattbelagda. Elektriska ringledningar äro anbringade i alla för allmänheten afsedda rum.

Festsalen, som är förlagd i öfre våningen, är ganska rymlig och väl dekorerad.

Tvenne gafvelrum på vinden äro äfven inredda till gästrum. I tornbyggnadens öfre etage är ett med många fönster försedt rum, afsedt till en liten vinterträdgård.

Det lär vara egarens mening att i sommar uppföra en glastäckt veranda på husets vestra gafvel. Utgången till denna verandas öfversta etage blifver från festsalen, och till det undre, från den i bottenvåningen belägna matsalen. Ritningen till densamma är uppgjord af Kongl. Flottans skicklige arkitekt, Herr Strehlenert.



Gästgivare Johan Nilsson.

Johan Nilsson fick inte se hur hotellet utvecklades för den 27 februari 1886 avled han. Han inflyttade från Lund 1875 och övertog gästgiveriet i byn. På kort tid upparbetade han det till ett vinstgivande företag.

Han sysslade även med lantbruk då han ägde ett bra stycke mark på nr 8 strax ovanför järnvägen. Han var vice ordförande i Hörby kommunalnämnd och hade stor del i utbyggandet av Hörby fattiggård. Johan Nilsson blev 39 år.



Johan Nilssons grav på gamla kyrkogården. Referat i Eslövs Tidning torsdagen den 15 januari 1885.

Johan Nilsson var en vänlig man. Han lånade ut pengar och bjöd på toddyar. Då tingshuset låg ett stenkast från hotellet var det ganska givet att man gick hit för att få förfriskningar vilket hustrun Anna Christina, född Lindskog inte såg med blida ögon.

Efter bouppteckningen av gästgivare Johan Nilsson tog hon i med hårdhandskarna. Det blev inga fler lån av pengar och några toddyar blev det inte heller. Supebröderna åkte ut och blev bannlysta både på gästgivaregården och hotellet.

När Tollarps linjen invigdes hösten 1886 hölls inga högtidligheter vilket kan ha berott på de allt sämre tiderna.

Hör—Hörby—Tollarps jernvägar.								
Tidtabell för bantågen från och med den 16 nov. 1886.								
	Alla dagar.				Alla dagar.			Hvarje lördag samt andra onsdagen i hvarje månad.
	Bl. tåg.	Godståg.	Persontåg		Persontåg	Godståg.	Bl. tåg.	
	N:r 1.	N:r 3.	N:r 5.		N:r 2.	N:r 4.	N:r 6.	
Afg. fr. Tollarp	5.50 f. m.		4.0 e. m.	Afg. fr. Hör	9.20 f. m.	4.40 e. m.	8.6 e. m.	
" Skettelljunga	5.56 "		4.5 "	" Ludvigsborg	9.34 "	5.0 "	8.25 "	
" Sätaröd	6.5 "		4.13 "	" Fulltofta	9.45 "	5.15 "	8.38 "	
" Liarum	6.14 "		4.25 "	Ank. till Hörby	9.52 "	5.25 "	8.47 "	
" Linderöd	6.25 "		4.36 "	Afg. fr. Hörby	10.0 "	5.40 "	5.45 f. m.	
" Törastorp	×		×	" Espinge	10.9 "	5.53 "	5.55 "	
" Satsrup	6.39 "		4.51 "	" Satsrup	10.18 "	6.5 "	6.4 "	
" Espinge	6.50 "		5.2 "	" Törastorp	×	×	×	
Ank. till Hörby	6.59 "		5.12 "	" Linderöd	10.31 "	6.28 "	6.21 "	
Afg. fr. Hörby	7.5 "	12.50 e. m.	5.26 "	" Liarum	10.40 "	6.39 "	6.29 "	
" Fulltofta	7.14 "	1.0 "	5.34 "	" Sätaröd	10.50 "	6.52 "	6.38 "	
" Ludvigsborg	7.25 "	1.13 "	5.45 "	" Skettelljunga	10.58 "	7.9 "	6.46 "	
Ank. till Hör	7.39 "	1.31 "	6.0 "	Ank. till Tollarp	11.2 "	7.15 "	6.50 "	

Anm. Vid anhaltstationen *Törastorp* stannar tåget endast ett ögonblick för resandes på- och afstigande. I sistnämnde fall bör den resande tillsäga konduktören derom, innan tågets afgång från föregående station.

Trafikchefen.

Annons i Eslövs Tidning lördagen den 13 november 1886.



GJ lok nr 4. Persontåg vid Hörby station 1895. Tillverkad av Nohab den 20 november 1885. Samling Järnvägmuseet. Fotograf okänd.

Hörby.

Hörby—Tollarps jernvägen öppnades för allmän trafik tisdagen den 16 nov. och, såsom förut i denna tidn. omnämmts, skedde detta utan något slags högtidligheter. Åtminstone tycktes en allt annat än högtidlig stämning råda hos jernvägens höga vederbörande i Hörby; troligen en följd af att den snabbt rullande tiden gick derstädes tåget i förväg, ity att betjeningen ej hade sina plåtar riktigt varma, eller rättare sagt kalla, ty det var blott vatten som fattades. Nog af, Hörby—Tollarps jernvägens första tåg afgick från Hörby några minuter öfver 10, åtföljdt af jernvägens verkställande direktör, kronolänsman G. Krook samt ett fåtal passagerare i hvarje vagn.

Naturen företer å det lilla område jernvägen genomskär de hastigaste omväxlingar i afseende på jordmån, växtlighet och skönhet. Från den närmast intill Hörby liggande stationen Espinge till jernvägens största station, Linderöd, färdas man öfver fält, som ha stort tycke af Sibiriens eller Lapplands ödemarker. Idel enformighet råder. Sten, ljung och förkrympt enris hvarthän blicken irrar. Gråa, knotiga alar i sumpiga, osunda kärr, är det enda i skogsväg denna natur har att bjuda på. Här om någonstädes har man tillfälle att sjunka i skalden Ola Hanssons dystra mystik, när tåget rullar fram „genom tysta byar och marker kala“.

Men har man väl hunnit förbi de små stationerna Satsrup och Törastorp och nalkas och passerar Linderöd, finner man sig, som genom ett trollslag försatt i en natur, som är rent af storslagen. Marken är behagligt kuperad; vackra, djupa

sträckt, härlig dal med gårdar och åkrar och fagra skogar. Jernvägen är här dragen längs höjdsuttningen, på sina ställen ganska nära höjdens krön. Våldiga stenhallar äro genomsprängda och på långa sträckor stå skrofliga, ansenligt höga bergväggar längs med linien. Så brusar det af neråt mot Sätarröd och Skettelljunga, och snart börja de stora, lindrigt kuperade slätterna kring Wram och Tollarp utbreda sig för ögat.

Vid Tollarp var lif och rörelse, spring och rop. Det var ju inte så godt att så der apropos ha fått en bana till på halsen! Tåg mot Kristianstad och tåg mot Åhus och så Hörbytåget! Man kunde bli yr i mössan för mindre än så!

En stor del arbetare voro ännu sysselsatta vid Tollarp, dels på bangården, som nu kommer att betydligt utvidgas, dels på stationshuset, som ännu på långt när icke är färdigt.

Stationerna å den nya jernvägslinien äro som sagt små och likna hvarandra som ett bär är likt ett annat och med undantag af Linderöd sakna de 1:ste klass väntsalar. Någon ansåg detta som ett tidens tecken, men sanningen var, att vederbörande satt 1:ste klass väntsalar på indragningsstat med den präktiga regeln för ögonen: „den största sparsamhet bör iakttagas“.

Eslövs Tidning torsdagen den 18 november 1886.

Sommaren 1887 kunde man med tåg åka till Kristianstad eller Åhus och det var Hörbybornas stora intresse. Dessa resor kallades för lusttåg.

Lustresa till Kristianstad arrangeras Pingstdagen av Templet Hörby Syskonring. Tåg avgår från Hörby kl 1/2 8 f. m. och återvänder kl 8 e. m.

Biljetterna kostar 1 kr 40 öre. Eslöfs musik medföljer. Kommitterade.

Annons i Eslövs Tidning tisdagen den 20 maj 1890.

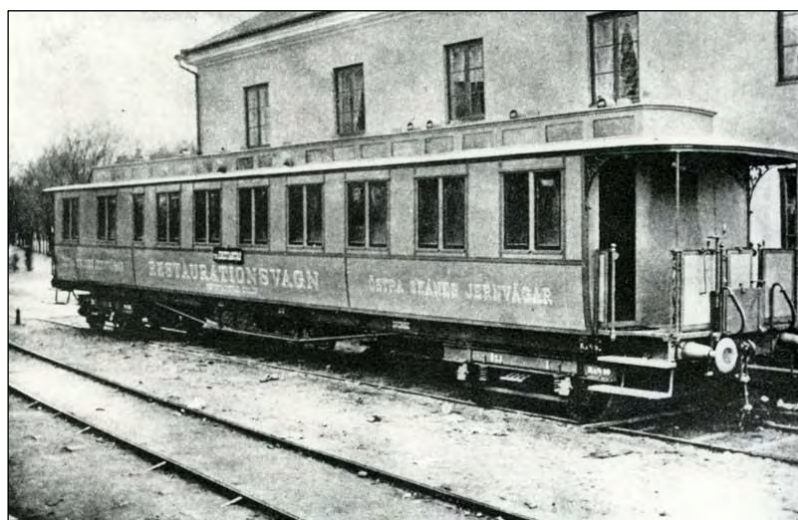
Efter det att järnvägen Hörby – Tollarp blivit byggd år 1886 tog det många år innan nästa järnväg byggdes. Sträckan Hörby – Eslöv öppnade 1897. Det blev en kraftig ökning av både person och godstrafik. Detta ledde till bildandet av Östra Skånes Järnvägar den 8 januari 1898 enligt styrelsebeslut. Det bidrog dock till att järnvägen mellan Höör och Hörby minskade i både resande och gods. Till sist kastade man in handduken. Järnvägen gick i konkurs 1900 och drevs vidare av Lunds sparbank. Den 31 juli 1906 köpte häradshövding C. A. Trolle järnvägen. 1915 skedde en överlåtelse till ÖSJ.

Mellan 1900 och 1901 inköpte ÖSJ sex snarlika lok som fick numren 14 – 19. Nummer 15 finns bevarad på Kristianstads Järnvägsmuseum.



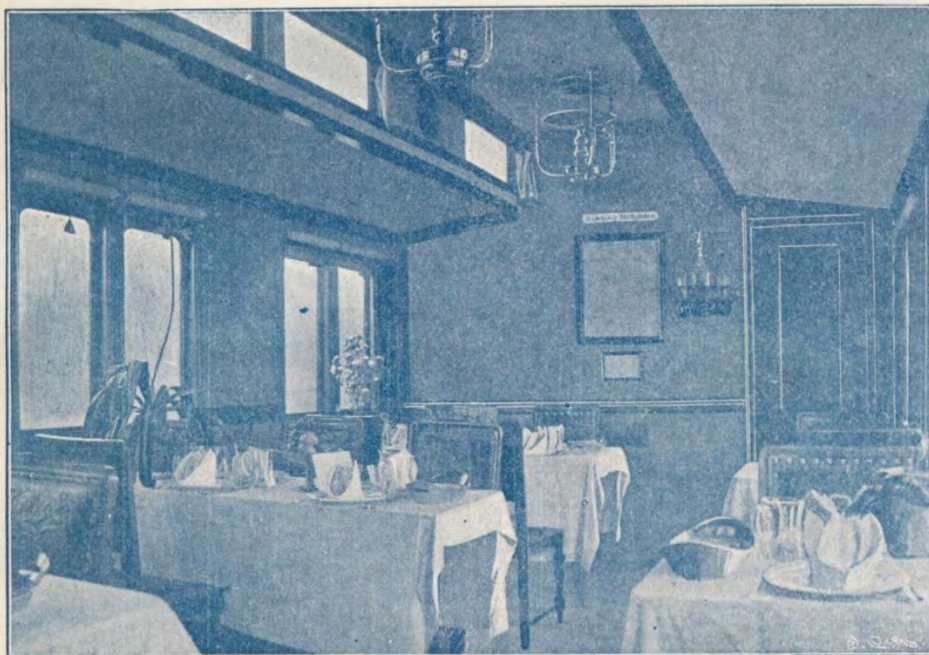
Kan vara lok nr 15. Kristianstads Järnvägsmuseum.
Foto: Per-Gunnar Mörck, 2013. Privat.

ÖSJ köpte två kombinerade första och tredje klass boggivagnar, där en av dem ombyggdes till restaurangvagn.



Järnvägsmuseets samling. Fotograf okänd.

ÖSTRA SKÅNES JERNVÄGAR.



Interiör ur Restaurationsvagnen
å linjen Kristianstad—Eslöf.

Inredningen i matsalen hade pressade tapeter, ljusgröna med förgyllning, ljusgrå tak och lanternin. Fem små bord med plats för 12 – 14 personer var fördelade längs väggarna med ringledning vid varje. Stolarna var i valnöt med pressat buffelskinn. I taket hängde tre fotogenlampor.

Vykort. Samling Järnvägsmuseet. Fotograf okänd.



ÖSJ:s restaurangvagn fotograferad 1910 av Tykesson på Lunds bangård. Samling Järnvägsmuseet.

225 Kristianstad, Långebro—Eslöf och åter. 225									
Direkta vagnar (I (II) o. III kl.) mellan Kristianstad o. Malmö i nr 51, 52, 53, 54, 55, 56, 63 o. 64.									
6.55	11.15	—	—	—	—	—	—	—	—
—	7.20	9.57	—	—	—	—	—	—	—
—	10. 0	1. 5	—	—	—	—	—	—	—
—	11. 0	2.15	—	—	—	—	—	—	—
—	12.23	3.50	—	—	—	—	—	—	—
6.50	1.27	5. 2	—	—	—	—	—	—	—
St 51	St 53	St 55	St 63	St 64	St 52	St 54	St 56	St 64	St 64
I, III	I, III	I, III	I, III	I, III	I, III	I, III	I, III	I, III	I, III
—	8.10	2.45	6.25	6.50	10.35	—	6. 2	10.10	1.20
—	×8.17	2.53	6.33	6.58	10.28	—	5.55	10. 2	×1.20
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	9.10	—	—	—	8.20	—	—	—	—
—	×8.23	9.12	—	×7.4	×10.22	8.17	—	×9.37	×1.40
—	×8.29	9.42	3. 5	×6.45	×10.14	7.36	×5.42	×9.42	×1.40
—	10. 1	—	—	—	7.30	—	—	—	—
—	8.40	10.15	3.17	6.52	10. 4	7.22	—	5.32	9.32
—	6.10	9.23	9.19	5. 2	12.54	8.40	—	9.35	10.44
—	7.30	—	2.10	5.30	11.10	—	—	6.40	10.42
—	8. 8	—	2.48	6.15	10.32	—	—	6. 2	10. 2
—	8.43	5.20	3.21	7. 1	10. 1	—	4.52	5.29	9.35
—	5.32	—	—	7.27	—	—	—	—	—
—	×8.50	6.20	×3.29	×7. 2	×9.55	—	4.48	×5.23	×9.22
—	6.37	—	—	×7.34	—	—	4.32	—	×12.40
—	×9. 1	7. 2	×3.40	×7.22	×9.44	—	4.13	—	×12.40
—	×9.10	7.32	×3.50	×7.22	×9.34	—	4.0	×5.14	×9.17
—	7.47	—	—	7.15	—	—	3.16	×5. 5	×9. 2
—	6.30	9.21	8.37	4. 4	9.22	10.55	2.89	4.58	8.25
—	6.39	×9.25	8.52	×4. 9	×9.15	10.47	1.53	×4.47	×8.42
—	6.54	×9.30	9.34	×4.15	×9.10	9.38	1.36	×4.42	×8.42
—	7. 2	×9.34	9.54	×4.21	×9. 4	10.27	1.18	×4.38	×8.35
—	7.10	10. 8	—	—	10.20	1. 1	—	—	3.34
—	7.16	×9.41	10.25	4.32	×8.56	10.15	12.48	4.31	×8.32
—	7.24	—	10.39	—	10. 5	12.27	—	—	×8.25
—	7.88	9.50	10.50	4.45	8.44	9.54	12.10	4.18	8.15
—	8.36	10.49	12.25	5.41	7.86	8.40	10.10	3.10	7.12
—	10.45	12.45	3. 0	7.32	6.22	6. 0	8.30	1. 0	5. 0
—	10.50	10.50	2.45	5.50	6.30	6.30	10. 5	2. 0	6.25
—	11.15	11.15	3.20	6.12	6. 0	6. 0	9.40	1.35	6. 2
—	—	—	—	11.15	—	—	—	—	1.35
—	—	—	—	—	—	—	—	—	9. 2

¹ Dagligen $\frac{6}{10}$ — $\frac{13}{15}$, $\frac{6}{10}$ — $\frac{9}{10}$ samt lörd., sön- o. helgd. $\frac{16}{15}$ — $\frac{27}{10}$. ²Söckendagar. ³Helgfria torsdagar. ⁴Sön- o. helgdagar. I tagen 26 och 25 medföres ej personvagn.

Tecknet * betyder att resande mellan stationerna Å bandelen Hörby—Eslöf eller till och från de närmast bortom Eslöf belägna främmande stationerna skola för att få medfölja tåget lösa en tillägsbiljett för vilken avgiften utgår med 30 öre. Biljetten skall lösas antingen vid påstigningsstationen eller hos konduktören på tåget.



©Sveriges Historiska Institut - Jön 2009/172-2009/172-2009/172-2009/172

Frosta Härads tingshus undgår i dagarna en omfattande reparation, i det att väggarna i såväl tingssalen som i de övriga åt södra sidan vettande rummen vilka förut endast vore bestrukna med limfärg nu kommer att oljemålas, var jämte taken i dessa rum skola dekoreras.

Dessutom skola yttermurarna å såväl södra fasaden som å västra gaveln överstrykas med olja för att förhindra fuktighet att intränga.

För att vidare, om möjligt, även bekämpa den fukt som intränger i de båda åt nämnden reserverade rummen i källarvåningen, bortknackas i dessa rum rappningen å väggarna, varefter dessa bestrykas med asfalt och förses med brädpanel.

Arbetet är överlåtit åt målarmästare J. M. Pettersson i Hörby för en summa av 550 kronor.

Eslövs Tidning torsdagen den 19 juni 1890.

I slutet av 1800-talet upphörde arrendet för gästgivargården. Mejeristen Nils Persson tog över detta.

Skåningen Eslövs Tidning den 27 maj 1913. (Notisen nedan)

Dödsfall.

Fru Christina Nilsson i Hörby, maka till framlidne källarmästaren Johan Nilsson, därstädes, avled på måndagen i sitt hem i Hörby.

Dödsbudet kom ej oväntat, ty det var känt, att fru Nilsson en längre tid lidit av en svårartad leversjukdom. Sörjande vid båren står tre söner, nämligen Johan veterinär i Nora, Axel apotekare i Svedala och Karl kassör i Hököpinge sockerfabrik samt tre döttrar av vilka en är gift med häradshövding Oscar Berggren och en annan med kamrer Bohman, båda i Hörby.

Dottern Maria, kallad Mia, var inte gift. Hon bodde hemma och tog hand om sin mor. Läste till apotekare.

Efter Johan Nilssons död avvecklade Christina gästgiveriet nere i byn. Järnvägshotellet behöll hon fram till 1899. Den 8 oktober 1899 skrev hon ett köpekontrakt med fru Augusta Scheveitz vars man var John Ferdinand Julius Scheveitz med titeln källarmästare. Han var född i Tyskland.

Den 1 november 1901 sålde Augusta Scheveitz hotellet till källarmästare John Henriksson från Röstånga. Han i sin tur sålde det till källarmästare S. J. Sandsjö den 7 oktober 1903.

Den 27 juni 1912 sålde Sandsjö hotellet till källarmästare Per Samuel Nyman som gick i konkurs 1922.

Vid auktionen av hotellet köptes detta av Magnus Nilsson som året därpå den 20 september 1923 sålde det till Aktiebolaget Järnvägshotellet i Hörby.

1940 sålde Aktiebolaget hotellet till Alfred Persson som i sin tur sålde det till Thure Wiberg. 1942 etablerar Thure Wiberg en kappfabrik i byggnaden. 1971 läggs fabriken ner.

Numera har Hörby Bibliotek sitt säte här.

I huset på nästa sida bodde Christine Nilsson. Hon köpte tomten Nygatan 23 den 6 november 1899. Säljare var Johan Liljenberg. Då denne man även var byggmästare lät hon honom bygga huset.

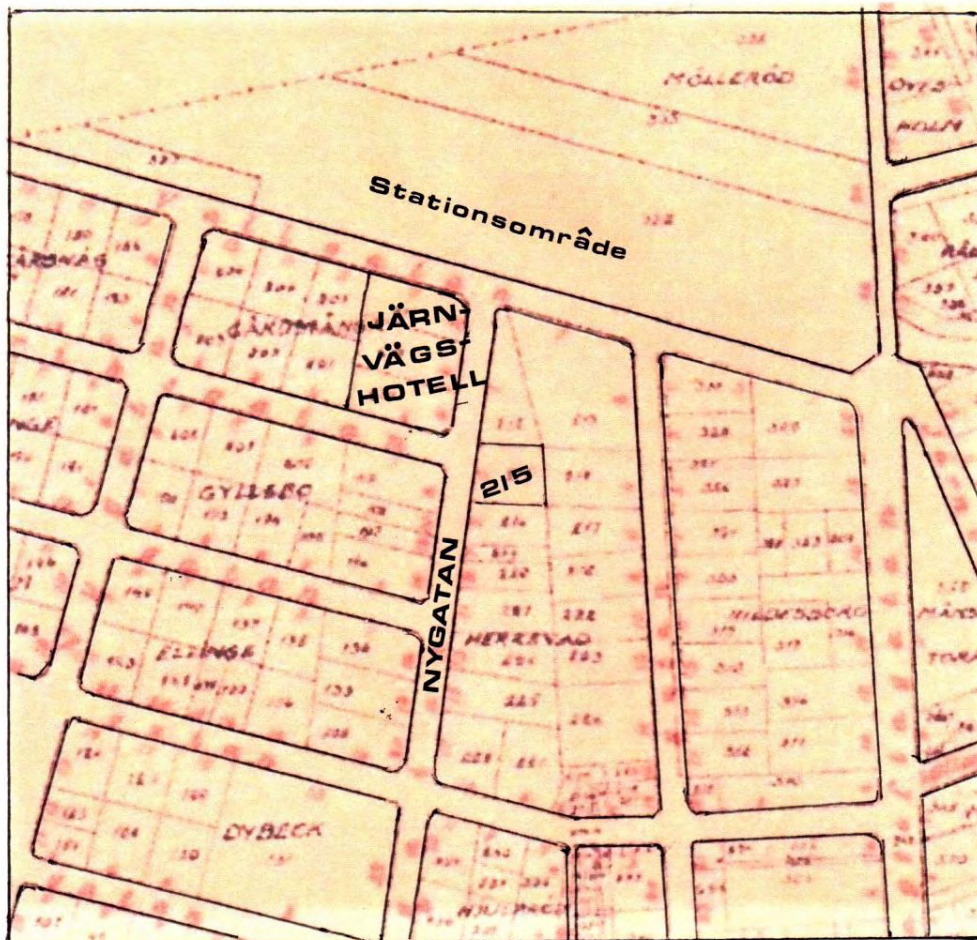
Den fick stadsäga nr 215. Se karta på nästa sida.

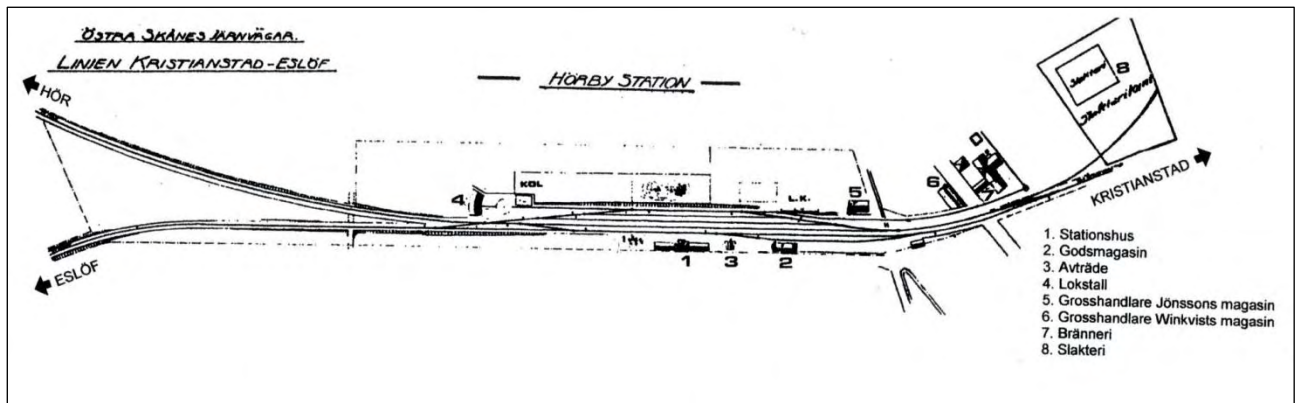
Efter Christina Nilssons död sålde sterbhusdelägarna hus och tomt till bleckslagare Nils Peter Sandberg.

Köpekontrakt den 27 december 1913. Tomten var på 8054 kv. fot.

Sonen Carl Nilsson köpte av sina syskon fastigheten 34/2048 mtl nr 8 som deras fader Johan Nilsson en gång förvärvat.

I övrigt gick allt bohag på auktion i september 1913.





Hörby stationsområde 1920. Det har tillkommit fler spår samt lokstall, kolupplag och lastkajer. Industrier har växt upp längs banan. Trafiken går till Höör och Eslov i ena riktningen och Kristianstad i den andra.

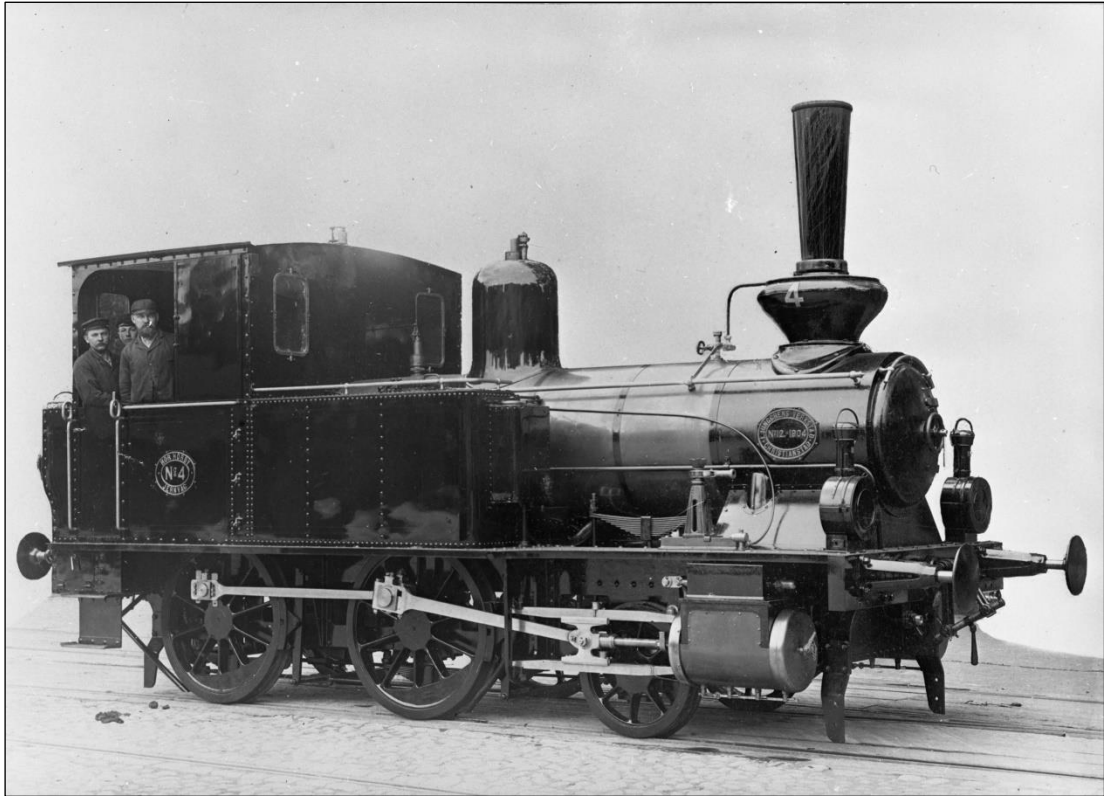
Ritningen från SJK arkiv i Hägersten.

Till en början gynnades ÖSJ av konjunkturen inför första världskriget och den väl tilltagna lokparken kom bra till pass. En ny järnvägsstation byggdes i Tollarp och som stod i förbindelse med järnvägsspåret till Hörby. Det var för övrigt den tredje stationen i Tollarp.

Men trots detta stod ÖSJ inför konkurs flera gånger, men räddades i sista sekunden. 1928 bildades Östra Skånes Nya Järnvägsaktiebolag och 1936 övertogs ÖSJ av CHJ, Kristianstad – Hässleholms järnväg.



HHyJ 4, ÖSJ B 22, CHJ 42. SJ Å 11 1676. Tillverkad av Ljunggrens Gjuteri & Mekaniska Verkstad i Kristianstad 1904. Till SJ 1944. Slopad 1946. Skrotad i Vislanda 1954. Samling Järnvägmuseet. Okänd fotograf. Foto 1946.



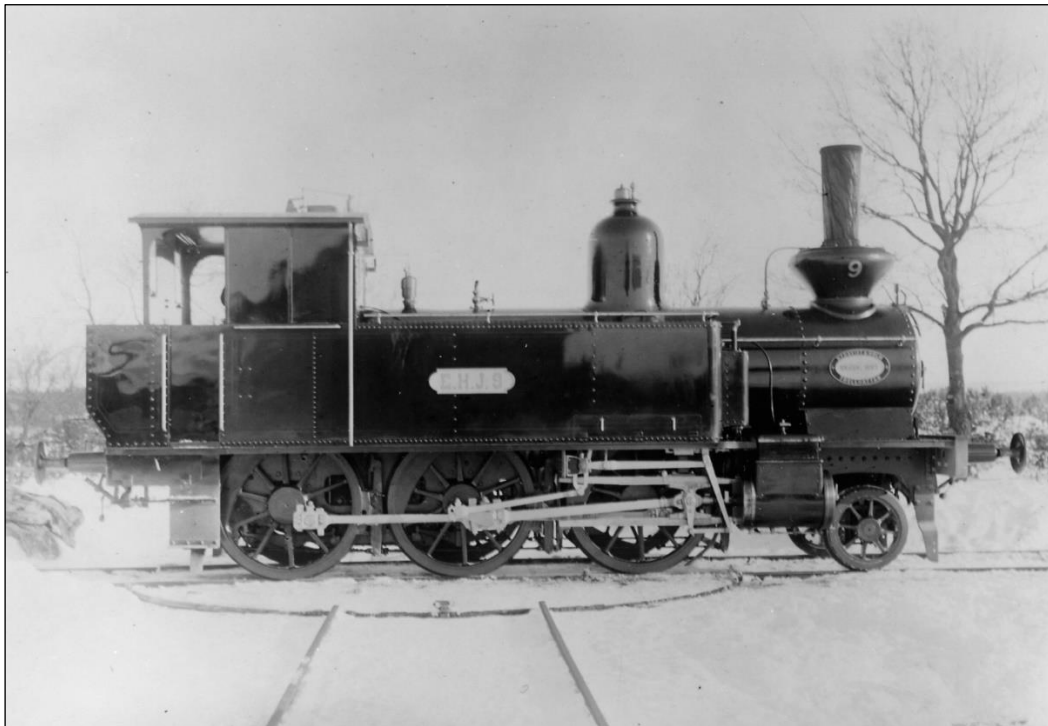
HHyJ lok nr 4. Frosting. Tillverkad år 1897 i Motala.
Samling Järnvägmuseet. Okänd fotograf.



HHyJ 4. Höör – Hörby. SJ Å 11 1676.
Samling Järnvägmuseet. Okänd fotograf.



ÖSJ lok nr 26. CHJ 46. SJ E 4 1651. Tillverkad av AB Motala Verkstad i Motala 1921. Till SJ 1944. Slopad 1970, Skrotad i Hybo 1972. Gick mellan Kristianstad och Hörby. Samling Järnvägsmuseet. Okänd fotograf.



EHJ Eslöv – Hörby, lok nr 9, CHJ 29, SJ 515 1663. Tillverkad år 1897 av Nydqvist & Holm AB i Trollhättan. Slopad 1952. Skrotad 1956 i Vislanda. Samling Järnvägsmuseet. Fotograf okänd.



SJ Z 43 480. VÄXLINGSLOK. JÄRNVÄGSLINJEN LÅNGBRO – HÖRBY.
SAMLING JÄRNVÄGSMUSEET. FOTOGRAF OKÄND.



EHJ Eslöv – Hörby
SJ E 902
Tillverkad av Nydqvist &
Holm i Trollhättan 1907.

Samling Järnvägsmuseet.
Okänd fotograf.



Tredje klass personvagn på Brösarps station.
Foto: Per-Gunnar Mörck, 2003. Privat.



Interiör i en tredje klass personvagn.



Dressin. Användes till att inspektera järnvägslinjen.
Nr 92 trafikerade sträckan Långebro – Hörby.
Ängelholms Järnvägsmuseum.
Foto: Per-Gunnar Mörck, 2008. Privat.

Av goda erfarenheter satte man 1936 in rälsbusstrafik på linjen Kristianstad – Hörby – Eslöv.



ÖSJ. Rälsbuss Yd 1 och släpvagn UF 1. Tillverkades i Umeå av Hilding Carlsson.
Samling Järnvägsmuseet. Fotograf okänd.



En något nyare rälsbuss på Hörby station.

Men hur det nu var så var det någon som skulle se till att det fungerade på stationen. Den allra första järnvägslinjen gick mellan Höör och Hörby.

En trafikföreståndare måste det finnas. Stationsskrivare som dels skötte bokföringen och dels sålde biljetter.

Tåget kördes av en lokomotivförare och eldaren stod för kolet som skulle skyfflas in i brännaren så att vattnet i tanken blev till ånga. En konduktör som klippte biljetterna, öppnade och stängde dörrarna i personvagnarna.

På stationen fanns det stationskarlar som skötte växling och diverse andra saker som att hålla rent på perronger o. dyl.

Längst ner på skalan fanns en lokputsare. Han skulle se till att loket var skinande rent till dagens första körning.

Den allra första trafikföreståndaren hette Johan Vilhelm Svensson Rydberg, född den 27 maj 1847 i Molla, Elfsborgs län.

Hans hustru Betty Paulina Borgström, född den 1 juli 1860 i Fulltofta.

Stationsskrivare Edvard Nilsson, född den 14 oktober 1857 i Riseberga.

Hustru Kjersti Jönsson, född den 3 juli 1858 i Roslöv.

Lokomotivförare Hans Herman Andersson, född den 3 december 1854 i Säby.

Hustru Ranghild Davidsson, född den 15 april 1863 i Höör.

Eldare Jacob Jönsson Hedman, född den 8 mars 1854 i Stoby.

Hustru Tilda Jönsson, född den 25 februari 1859 i Gårdstånga.

Konduktör Johannes Olsson, född den 10 oktober 1854 i Lyby.

Hustru Elsa Olsdotter, född den 1 juni 1849 i Högseröd.

Stationskarl Anders Olsson, född den 19 november 1852 i Äspinge.

Hustru Karna Jönsson, född den 27 oktober 1844 i Kjerstorp.

Lokputsare Nils Jönsson, född den 27 mars 1850 i Lyby.

Hustru Johanna Nilsdotter, född den 28 juni 1848 i Gördelöv.

År 1939 tog riksdagen beslut om att det svenska järnvägsnätet skulle förstatligas. I början av 1940-talet företogs en värdering av landets privatbanor. Järnvägar lades ner och persontrafiken ersattes med bussar som fick köra i högre hastigheter än tågens 40 km/tim. Godstrafiken övertogs av lastbilar.



Ängelholms järnvägmuseum. Foto: Per-Gunnar Mörck, 2008. Privat.

I Hörby stannade bussarna först vid Gamla Torg. Här byggdes en liten byggnad mellan Apoteket och Per Mörcks handelsbod som användes till väntsal.



Bilderna är från en marknad och många människor skall antingen hem eller har nyss kommit med en buss.

Bussarna gick bland annat till Sjöbo, Löberöd och Höör.

1956 byggdes en Pressbyrå kiosk på Nya Torg. Hit flyttades bussarna. I huset fanns förutom kiosken även väntsal och utrymme för bussförarna.



När tågen slutade gå och rälsen blev uppriven flyttades busstationen till den gamla järnvägsstationen år 1972. 1995 flyttades busstationen till industriområdet på öster. Bussarna stannade även vid Gamla Torg. Tillbaka där de en gång började.



Hörby station var unik då man i ena ändan av byggnaden hade verkstad och i den andra ändan lokstall.

Det tycks inte vara några andra stationer i Sverige som hade en liknande anordning.

Idag kan man påstå att byggnaden är en kulturbyggnad och sådana skall man vara rädd om.

Foto:
Per-Gunnar Mörck, 9 april 2002.

Ångloken behövde vatten som vid eldning bildades till ånga. När man byggde järnvägslinjen Eslöv – Hörby, EHJ, byggdes ett pumphus, även kallad vattenhäst, i Fogdarp 1897. Ett år före det att banan öppnades för trafik.

Här fylldes loken på med vatten och detta vatten hämtades från Ringsjön. Pumphuset låg i kanten av sjön. Var i bruk till 1950-talet.

Pumphuset är idag ett kulturminne.



Foto: Per-Gunnar Mörck, 23 juni 2009.



Skylt på pumphuset. Foto: Per-Gunnar Mörck 26 mars 2023.



Fogdarps station. Observera plattformen som än idag finns kvar. Foto: Per-Gunnar Mörck 2023.

Det fanns pumphus på andra ställen som betjänade tågen till Hörby. Här fanns också kolupplag.



Pumphus i Höör. Här betjänades HHyJ, Höör – Hörby järnväg. Foto omkring 1930. Okänd fotograf.
Samling Järnvägsmuseet.



Vattentorn i Eslöv, Byggt i armerad betong.

Här betjänades EHJ, Eslöv – Hörby järnväg.

Foto 1913. Fotograf Fröjer.

Tollarp fick ett vattentorn vid stationen. Vatten togs från Vramsån.

När Eslöv – Hörby öppnades 1897 blev järnvägslinjen till Höör överflödig. Det skulle bli en omväg till stambanan för resenärerna, då de antingen skulle till Malmö eller Hässleholm. Utgifterna blev större än inkomsterna. År 1900 den 26 oktober gick Höör – Hörby i konkurs. Lånen till banan hade Lunds Sparbank gått i god för.

Sålunda ägde banken järnvägslinjen till den 31 juli 1906. Då hade förlusterna stigit till närmare hundratusen. Detta datum övergick banan till Häradshövding Trolle som lät ÖSJ ta över trafiken.

Östra Skånes Järnväg tillkom den 1 juli 1898. Detta genom fusion av Eslöv – Hörby järnväg, Frosta Häraads järnväg (f. d. Hörby – Tollarp järnväg), Gärds Häraads järnväg och Hästveda – Karpalunds järnväg,

Höör – Hörby järnväg förvärvades den 24 september 1915 av ÖSJ. Banan rustades upp så att hastigheten kunde höjas till 40 km/tim.

ÖSJ:s affärer försämrades under 1920-talet och gick i konkurs 1928. När man sedan rekonstruerade ÖSJ fanns inte banan Höör – Hörby med.



Hörby station. Sista tåget på Höör – Hörby järnväg avgick den 21 december 1928. Fotograf okänd. Samling Järnvägsmuseet.

På återvägen från Höör den 1 januari 1929 körde loket in i en snödriva och gick därmed sönder. Det sägs att resenärerna fick resa hem med taxi, Nu kan man ställa den frågan om det verkligen gick att köra bil när det var full snöstorm. Förmodligen fick resenärerna övernatta i Ludvigsborg och resa hem när man plogat upp vägarna i området.

När man skottat fram tåget visade det sig att det inte gick att laga på plats. Ett annat ÖSJ lok kom till platsen och bogserade det söndriga loket först till Hörby och sedan till Tollarp där ÖSJ hade en reparationsverkstad.



ÖSJ reperationsverkstad i Tollarp. Foto omkring 1929. Fotograf Hjalmar Nordenhem.
Samling Järnvägsmuseet.

Järnvägsspåren mellan Höör och Hörby revs upp sommaren 1931. Längden mellan orterna var 13 km. Cirka 1 km räls behölls i Höör som gick till en grusgröp. Gruset användes till när man byggde nya järnvägslinjer,



Loket Hörby nr 3 stod i många år för grustransporterna .
Orkade bara dra två fullastade vagnar med grus. Banan lades ner omkring 1946, Loket sedermera ÖSJ:s andra lok nr 1.



Upptagning av rälsen vid Fulltofta. Tåget på väg mot Hörby. Foto från Gammalstorp.



Efter det att spåren tagits upp kunde man så småningom gå eller cykla till Höör.
I folkmun fick den namnet Höörs-linjen.
Foto Per-Gunnar Mörck, 1950-talet.

Järnvägslinjen Kristianstad - Eslöv restaurerades och därefter höjdes hastigheten till 60 km/tim.
1936 övertogs ÖSJ av CHJ Kristianstad – Hässleholm och den 1 juli 1944 förstatligas järnvägen.
1955 hade SJ elektrificerat sträckan Kristianstad – Hässleholm. Nu nedgraderades sträckan
Kristianstad – Eslöv via Hörby till enbart körande av lokaltåg.



Motorvagnståg nr 455 har ankommit till Linderöds station med endast en resande.

Linjen Långebro – Hörby.

Fotograf okänd. Samling Järnvägsmuseet.

Den 28 maj 1961 lades persontrafiken på linjen (Kristianstad) Långebro – Tollarp – Hörby ner. Godstrafiken mellan Tollarp och Hörby den 28 maj 1967.

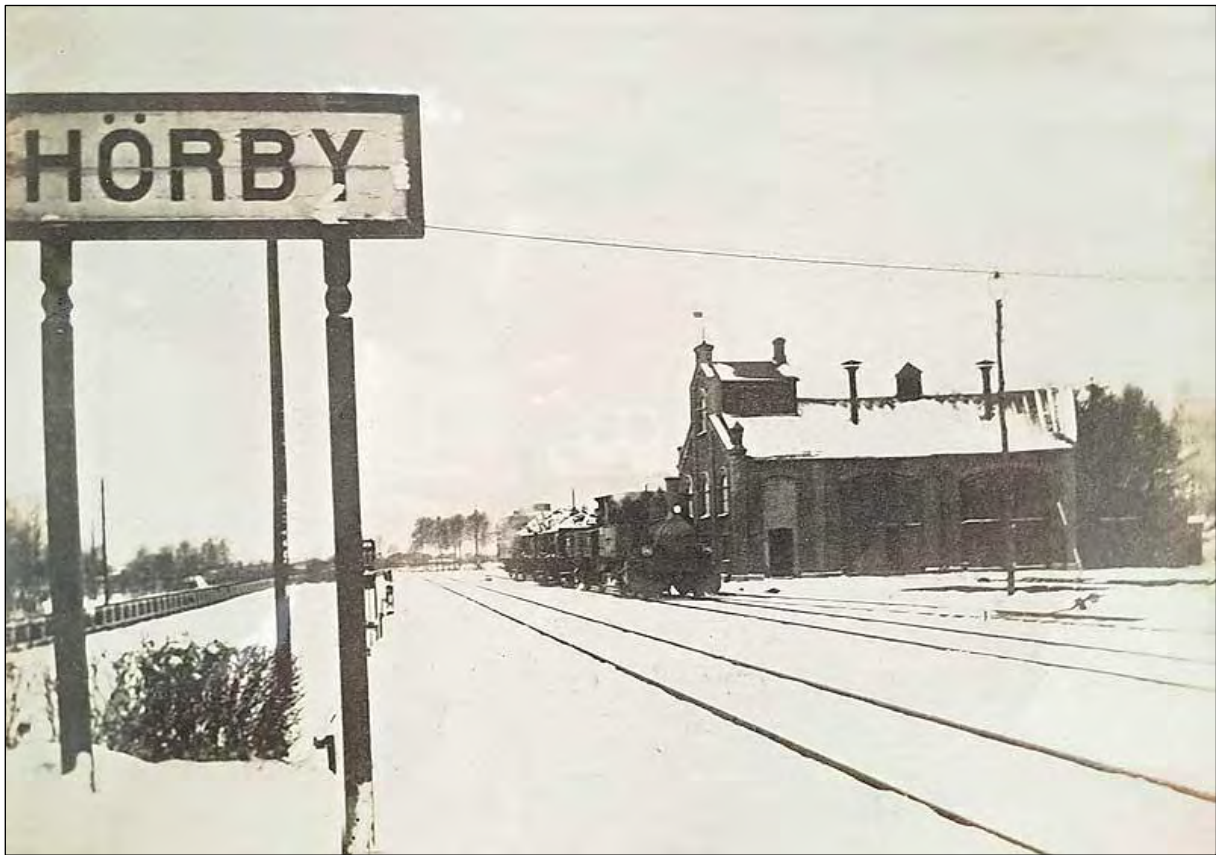
Den 28 maj 1967 lades linjen Hörby – Eslöv ner.

Upprivning av rälsen Långebro – Eslöv skedde 1967. Då revs även triangelspåret som varit anslutet till delsträckan Höör – Hörby, samt stickspåret till Zeime upp.

Namn på loken.

Bifrost, Tollarp, Hörby, Frosting

Efter det att ÖSJ övertagit järnvägslinjerna byggdes stationsområdet i Hörby ut. Vändslingan blev kvar fram till 1967, dock ersattes denna av ett lokstall med vändskiva.



Lokstall och inkommande tåg. Bild från Gammalstorp.

Lagöverträdelser vid järnvägslinjen Hör - Hörby.

1927 lades järnvägslinjen Hör – Hörby ner och i ortens tidning kunde man läsa ”att linjen säkerligen varit mer trafikerad av gående än av åkande.”

Järnvägslinjen öppnades med pompa och ståt måndagen den 11 september 1882, Det var dock inte alla som tyckte att det var bra med en järnvägslinje. I 1883 års dombok för Frosta Härad kunde man läsa att åbon Anders Jönsson använt järnvägen som gångväg. Det var strängt förbjudet att gå eller passera över en järnväg, och därför dömdes Anders enligt 19 kap. 12 § i strafflagen till 5 kronor i böter. Året därpå stod bleckslagare Ola Nilsson och hans hustru Hanna Bengtsdotter från Hörby inför skranket. De hade olovligen passerat järnvägsspåret, och det blev 5 kronor i böter.

Skräddargesäll August Häggelin anmälde för tingsrätten samma år att han sett Nils Nilsson och hans hustru Tilda Jönsdotter framdraga en kärra på spåret mellan Hör – Hörby. Det blev 5 kronor i böter, och August Häggelin fick en dusör för sin uppmärksamhet.

Några år framåt förtäljer domboken ”att två hästvagnar passerade i rasande fart en järnvägsövergång då tåget var ca 500 meter bort. Ena bommen var nedfälld medan den andra låg i diket då pålen som skulle hålla bommen var genomrutten. Järnvägsspåren var inhägnade och järnvägslinjen fridlyst.”

Sedan var det Sätoftabonden som gång på gång tjuvdrade sina kreatur så att de med lätthet kunde vandra upp på spåret. Vid sådana tillfällen fick lokföraren bromsa tåget, vilket hade en hastighet av 25 km/tim.



Ettundra kronor kostade en aktie i Hör – Hörby Järnvägsaktiebolag. Många av byns invånare köpte mer än en.

Att en aktie i Hör-Hörby jernvägsaktiebolag är Ettundra
Kronor af oss i värde uppskattas till Tio Kronor.
Hörby den 4. Juni 1895.

Aug Swenson

Carl G. Burman

Bilden ovan är från en bouppteckning år 1895. Nu uppskattades värdet till tiokronor för en aktie. Således hade en aktie sjunkit i värde med nittio kronor.

Inte så konstigt att man inte ville investera mer i järnvägen.

KÄLLOR:

Kyrkböcker från Hörby församling.
Frosta Häradsrätt Domböcker serie AIa:
Frosta Häradsrätt Lagfarter serie CIIC:

Foto från Järnvägsmuseets samlingar i Gävle.
Foto från Ängelholm och Kristianstads järnvägsmuseum
Tidningsarkivet i Lund.

[www.historiskt.nu/bandata Sidorna 588 – 590.](http://www.historiskt.nu/bandata/Sidorna%20588-590)

Normalspåriga ånglok vid Statens Järnvägar av Ulf Diehl, Ulf Fjeld och Lennart Nilsson.
Järnvägsdata med trafikplatser. Svenska Järnvägsklubben, 2009.
Järnvägen i Eslöv 150 år av Ragnar Hellborg, 2008.
När tåget gick till Tollarp av Nils Erik Wååg, Sigvard Jönsson, Yngve Holmgren, 1989.
Järnvägen i Hör 150 år av Gunnar Sandin, 2008.
Stationshuset och järnvägshistoria i Hörby av Henry Holm, 1996.
Järnvägen 150 år i bild. Svenska Järnvägsklubben, 2006.
Trehäradsbladet nr 3 2002. Eslövsbygdens Släkt- och Folklivsforskare.
Sveriges Järnvägsstationer, utgiven 1926.
Drömmarna som kom på skam av Per-Gunnar Mörck. Finns på Gammalstorp.

Tidigare delar:

- Del 1 Kyrkbyn.
- Del 2. Enskifte.
- Del 3. Laga skifte.
- Del 4. Marknadsplatsen.
- Del 5. Torg och bygatan.
- Del 6. Gård nr 8.
- Del 7. Industribyn.
- Del 8. Gårdarna nr 18 och 19.
- Del 9. Tornbacken.
- Del 10. Gårdarna nr 1 och 6 o 21.

Copyright Per-Gunnar Mörck. pergunnar,morck@bredband2.com
Hemsida på Gammalstorp. www.gammalstorp.se
Hemsida www.morck-rosell.se





Foto Per-Gunnar Mörck.