

# Järnvägens historia

Osbyholm hade järnvägsstation i 70 år. 1897 invigdes järnvägen Hörby-Eslöv, och 1967 gick sista tåget den 27 maj.

Det hade tagit lång tid och förts många och långa diskussioner, innan järnvägen kom till, men det gick snabbt att lägga ner driften.

Hörby hade i många avseenden varit ett centrum för mellanskåne och under ett par århundraden själva centralen i den skånska samfärdseln. I ett memorial skrev förste lantmätaren L. B. Falkman år 1846: "De nuvarande vägarnas beskaffenhet är ett betydligt hinder för produktionens tilltagande och omsättning. Jag tror därför, att den föreslagna järnvägslinjen från Malmö och söder om Ringsjön genom Hörby till Kristianstad är både behövlig och väl beräknad, men sättes den ej genom en annan linje i förbindelse med Vättern eller i allmänhet Småland, i synnerhet Jönköping, så går troligen en stor del av de åsyftade fördelarna både för land och bolag förlorad."

Om den föreslagna järnvägen Malmö-Hörby-Kristianstad skulle få förbindelse med t ex Jönköping, kunde knappt någon annan ort än byn Hörby komma i fråga som anknytningspunkt.

Men Hörby fick inte någon järnväg under de 30 år, då den ena järnvägen efter den andra byggdes i Skåne. Likväl utvecklades och blomstrade näringslivet i Hörby under denna tid.

År 1873 väcktes ett förslag om att bygga en järnväg från Kristianstad till Hörby. Riksdagsmannen Nils Nilsson i Äspinge, ryttmästare Eduard von Seth i Lyby och häradsdomaren Anders Eskilsson i Harphult jämte några andra inbjöd till försöksteckning, men fastän till och med drängar tecknade bidrag, blev resultatet alltför ringa.

Hörby hade dock förbindelse med södra stambanan genom en postskjuts till Höör, men den energiske kronolänsmannen Georg Krook gav sig ingen ro, förrän Hörby fick en bättre förbindelse med Höör. Den 4 juni 1881 utfärdades en inbjudan till tecknande av aktier i ett bolag "för byggande av en ångjärnväg mellan Hörby och Höör", och den 5 juli samma år beslöt Hörby socken på kommunalstämma att för nämnda ändamål teckna 1.000 aktier å 100 kronor.

För fullgörande av allt, vad socknen sålunda åtagit sig, gick följande personer i borgen såsom för egen skuld: kaptenen Fredrik von Seth, kronolänsmannen Georg Krook, häradsskrivaren och ordföranden i Hörby sockens kommunalstämma K. H. Barfoth, kyrkoherden J. C. E. Lundegård och köpmännen A. E. Täcklind och Sven Thorsson.

Det hade säkert varit klokare att bygga järnvägen mellan Hörby och Eslöv, men avståndet till Eslöv var nästan dubbelt så långt som till Höör, dit det bara var 13.8 km, och så räknade man med att det hade blivit mycket dyrare att lösa in mark till järnvägen söder om Ringsjön.

Järnvägen Hörby-Höör kunde öppnas för trafik den 24 oktober 1882.

Med all materiel hade den kostat 351.417 kronor, en stor summa pengar på den tiden.

Den gamla planen att från Hörby bygga en järnväg i riktning mot Kristianstad förverkligades, då linjen Hörby-Tollarp byggdes och öppnades för trafik den 13 april 1886.

År 1893 hade man planer på att bygga en järnväg Malmö-Dalby-Hörby, men intresset för detta företag var inte tillräckligt stort i Malmö, och därför blev det inget av med dessa planer.

Bolaget Östra Skånes järnvägar övertog linjen Hörby-Tollarp och ville ha förbindelse med Eslöv. Därför byggdes år 1896 linjen Eslöv-Hörby, vilken 1897 öppnades för trafik.



Då fick Osbyholm sin station. Den stora händelsen hade alltså föregåtts av 50 års diskussioner.

I och med att samhället fått järnvägsstation, började en utveckling av näringslivet, som man dittills inte hade kunnat tänka sig.

Efter några år hade Osbyholm timmeraffär, två affärer, två kaféer, varjämte utbyggnaden av samhället med alltflera hus också tog fart.

## Stationen blev centrum

Under många år kom Osbyholmsborna att leva tillsammans med sin egen järnvägsstation, med posten, som var kopplad till stationen, och med personalen som tjänstgjorde där.

Man anpassade sig till de tider, då stationen hade öppet. Man gick till stationen och hämtade sin post, när man visste, att posten var uppsorterad, man lämnade och hämtade paket och andra försändelser, som kom med järnväg eller post. Man lastade gods från företag och gårdar, och man lossade gods. Godsvagnarna väx-lades in på sidospår, där tungt gods kunde hämtas, eller också flyttades det in i godsmagasinet, där adressaten kunde hämta sitt gods vid lämplig tidpunkt.

Man reste från Osbyholms järnvägsstation, om man ville ut i stora världen, personalen hjälpte till att skriva ut biljetter, om man skulle resa till någon plats, dit man inte kunde köpa färdigtryckta biljetter.

Osbyholmsborna fick besök av släktingar och vänner, som kom resande med tåget. Det gällde att anpassa besöken, bjudningarna, måltiderna till tågtiderna.

Man träffades på stationen, där hände det alltid något. Hade man inget annat att göra, gick man kanske bort till stationen och satte sig att "titta på tåget". På bänkarna utanför stationen satt "ledighetskommittén".

### Nedläggningen börjar

Men så fick man i Osbyholm reda på, att Trafiksektionen hade för avsikt att göra stationen obemannad från den 28 maj 1961, och då blev Osbyholmsborna oroliga. Man uppvaktade myndigheterna, alla skrev på "protestskrivelsen". och eftersom korrespondensen är intressant för åtminstone Osbyholmsborna och också visar, vilka personer som vid den tidpunkten bodde i Osbyholm, bifogas den här.