

Lunds universitet  
Historiska institutionen  
HIS 203  
Seminarieledare: Dick Harrison  
Handledare: Lars Berggren  
2007-01-16 kl 14.15 i sal 3

## Stationssamhället Hurfva

*En skånsk bondbys förändring med järnvägens ankomst*



*Glada Hurvabor någon gång under första halvan av 1900-talet. (foto från Lisbet Persson samling)*

Magnus Härwell

# Innehållsförteckning

<b>1. Stationssamhället Hurva - Inledning</b> .....	<b>1</b>
1.1 Syfte och frågeställning .....	1
1.2 Metod och källmaterial .....	5
1.3 Avgränsning .....	7
1.4 Disposition .....	8
<b>2. Teori</b> .....	<b>9</b>
2.1 Historia och/eller kulturgeografi?.....	9
2.2 Christallers centralortsteori .....	11
2.3 Améens Järnvägssamhälle .....	13
<b>3. Forskningsöversikt</b> .....	<b>14</b>
3.1 Forskning om järnvägen och landsbygd .....	14
3.2 Forskning om Hurva .....	17
3.3 Placeringen i forskningsläget .....	17
<b>4. Bakgrund. Järnvägens påverkan på landsbygden</b> .....	<b>18</b>
4.1 Moderna tider kommer till landsbygden .....	18
4.2 Järnvägens betydelse för landskapet i stora drag .....	19
4.2.1 Påverkan på landsbygdens ekonomiska struktur .....	19
4.2.2 Etnologiskt och mentalt .....	21
4.2.3 Bebyggelsegeografiskt .....	22
<b>5. Järnvägen kommer till Hurva</b> .....	<b>22</b>
5.1 Hurva bygd, före 1866 .....	22
5.2 Hurva får järnväg .....	24
5.3 Befolkningsförändringen .....	26
5.4 De nya industrierna .....	30
5.5 By har blivit stationssamhälle .....	34
5.6 Hurva som järnvägsknut? .....	37
<b>6. Sammanfattning och slutsats</b> .....	<b>38</b>
6.1 Byn har förändrats .....	38
6.2 Hurvas roll i centralortsteorin .....	39
6.3 Améens stationsmagnetism .....	40
6.4 Förslag för vidare studier .....	41
<b>Käll- och litteraturförteckning</b> .....	<b>42</b>
Otryckta källor .....	42
Arkiv .....	42
Övriga otryckta källor .....	42
Tryckta källor .....	42
Litteratur .....	43
<b>Bilaga 1</b> Generalstabskartan 1865 .....	<b>45</b>
<b>Bilaga 2</b> Ekonomiska Häradskartan 1914 .....	<b>46</b>
<b>Bilaga 3</b> Karta över Hurva 2006 .....	<b>47</b>

# 1. Inledning

År 2006 firade Statens Järnvägar 150 år och tv-programmet På Spåret slog tittarrekord. Järnvägstunnlarna Citytunneln i Malmö och tunneln genom Hallandsåsen hackas fram med stor energi. Detta samtidigt som stat och regioner planerar nya järnvägslinjer för att tillfredsställa behovet av ett nygammalt res sätt. Järnvägarna är i ropet igen, numera med inriktning på pendling och miljövänliga transporter. Hur gick det till förra gången järnvägen var i ropet någon gång på 1800-talet?

Järnvägen och dess moder industrialismen omformade Sverige från bondeland till industriland. Genom en förändring över endast ett 10-tal år ersattes de knaggliga vägarna och ett förlegat skjutsväsende med ett kommunikationsmedel som alla kunde resa och transportera varor med. Större delen av riket förvandlades på många vis av det nya kommunikationssättet. Även små bondbyar i Skåne blev i högsta grad påverkade. För 140 år sedan öppnades Ystad-Eslövs järnväg och bondbyn Hurva blev med bara en stations mellanrum knuten till södra stambanan. Då, år 1866, var Skåne ett industrialiserat samhälle i vardande. Det tidiga järnvägsbyggandet sammanföll med flera liberaliseringar av Sverige som samspelade och blev förutsättningar för framväxten av vårt moderna samhälle. Allt sedan sockenkyrkans invigning hade livet gått sin gilla gång i de skånska byarna från år till år, årtionde för årtionde, sekel för sekel. Landskapet som hade varit konstant i sekler började förändras stegvis. Först med skiftesreformerna i början av 1800-talet som kom med nyodling, järnplog och jordrationalisering. Sedan kom det nya transportmedlet järnvägen. Med den kom industrialiseringen till landsbygden och därmed mekaniseringen av jordbruket och avfolkningen av jordbrukslandskapet.<sup>1</sup> Efter den kom bilismen och de praktiska asfaltvägarna. Inget blev som förr på landet och vi har ännu inte sett slutet på förändringsvågen. Det är just den stora förändringsvågen mot dagens samhälle som fascinerar mig. Järnvägsepoken är den förändringsfas som jag tycker är mest intressant. Den är också en av de mest inflytelserika och föränderliga av de olika faserna. Jag begränsar mig och väljer att fokusera på en enkel skånsk bys påverkan från denna järnvägens epok och som objekt för denna studie har jag utsett min hemby Hurva.

---

<sup>1</sup> Nils Lewan & Jens Möller, *Byar i Lundatrakten förr och nu*, uppsats i 1984 Årsredovisning, Lundabygdens Sparbank, Arlov 1985, s.10

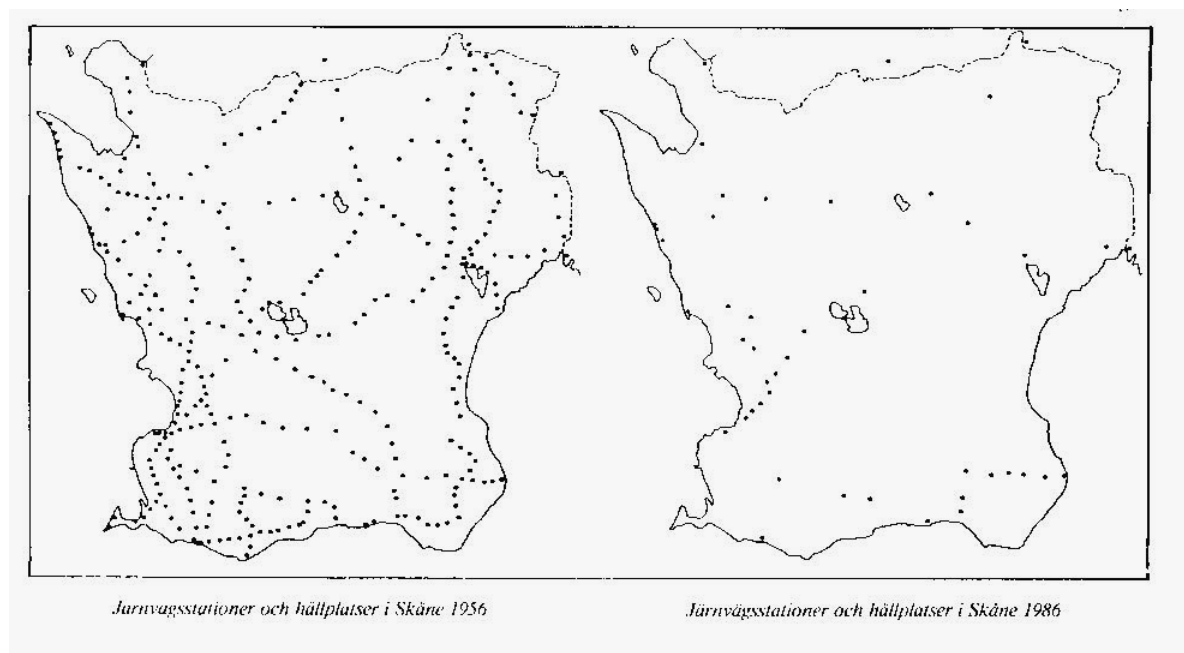
## 1.1 Syfte och frågeställning

Kan man säga att järnvägarna och anläggningarna som byggdes upp längs dess spår ofta är de första fysiska relikerna av industrialiseringen? Falu koppargruva, byggnadsminnesförklarade bruk och kvarnar i all ära, men järnvägs miljön är en rest av den tidiga fasen i den riktiga industrialiseringsprocessen. En miljö, som på många håll redan har förfallit och blivit historia. En bärare av processen som redan har blivit översprungen av en ny tid och fått sina rester inkorporerad i det nuvarande samhället. Dess byggnader har fått nya funktioner, de vida bangårdarna har blivit bebyggda med radhus och gamla järnvägsspår har förvandlats till tungt trafikerade bilvägar eller omtyckta cykelstråk. Exempel på detta är vägarna Lund-Fjellie-Bjärred och Eslöv-Snoget samt cykelbanorna Hardebergspåret och Lund-Staffanstorps. Min studie kommer att handla om järnvägen som systemskifte och del i industrialiseringsprocessen på den skånska landsbygden. Jag hoppas att den kan ge relevant veta om de förändringar ett sådant systemskifte kunde föra med sig för landet och dess folk.

Det är också fenomenet stationssamhällen på landsbygden jag vill studera. När järnvägen kom till Sverige skapades på några decennier cirka fyra tusen stationer och hållplatser runt om i landet. Bara i Skåne växte det fram runt etthundra större eller mindre stationssamhällen. I antologin "Skånsk Järnväg" från 1990, visar Sven Tägil en Skånekarta över järnvägsstationer och hållplatser 1956 respektive 1986. Här synliggörs järnvägarnas utbredning och man kan ana dess inflytande och betydelse för regionen.<sup>2</sup> Men framför allt visar den vilket utbrett fenomen dessa stationssamhällen var och är, även om vissa av prickarna var etablerade städer och vissa var hållplatser där endast ett fåtal hus bildade klunga. Den mest prickiga kartan från 1956 kunde göras ännu prickigare om den visat situationen två eller tre decennier tidigare. 1956 hade redan flera järnvägslinjer lagts ned.

---

<sup>2</sup> Tomas Tägil, "Järnvägs miljöer i Skåne" i Lennart Améen & Margit Forsström (red), *Bygghistorisk tidskrift – Järnväg, bygd och bebyggelse - Nr 12 1986*, Umeå 1987, s. 159



Figur 1.<sup>3</sup>

Därmed anser jag att det finns ett värde att beskriva en sådant samhällens uppväxt.

Det finns flera typer av stationssamhällen. Allt från dem som sprang fram i hittills ödsliga marker längs med stambanornas bygdbrutande linje till de byar som övergav sin gamla kyrka och en ny bysamling växte istället upp vid järnspåren. Den gamla byn fick låna det gamla namnet eller ännu hellre fick den suffixet kyrkby. Hurva förblev relativt homogent då järnvägen förlades knappt femhundra meter från byns gamla centrum.

Varför är just Hurva lämpligt som studieobjekt? Dels är syftet att beskriva det lilla men så vanligt förekommande stationssamhället. Hurva var just ett sådant vanligt litet bykonglomerat. Dels passar det att Hurva har i och med riksvägen Malmö-Kristianstad sedan länge varit påverkad av en kommunikationsled. Skåne var en relativt folkrik bygd genomkorsad av större och mindre vägar. Så kom järnvägarna, och vad hände då? Hurva var redan en bondby med vissa näringar och byhantverkare såsom skomakare och smed som inte var kopplade till järnvägen. Med dessa två premisser kan det då bli extra tydligt vad järnvägen gav i form av för orten nya yrken och näringar. Hurva var också vid tiden för järnvägens ankomst en fristående by i den meningen att inget större gods utövade en större påverkan eller verkade som konservativ och hämmande kraft. Byn kunde utvecklas som den ville i enlighet med dess nya möjligheter. Hurva fick också järnväg tidigt, redan 1866 och kunde då under ett halvt sekel växa med järnvägens bidragande kraft utan konkurrens från biltransporter.

<sup>3</sup> Tägil, 1987, s. 159

Det finns problem med att bara studera en ort som inte får stå i jämförelse med en liknande. Risken för generaliseringar ökar. Men det man måste ha i tankarna är att varje bygds respons på ett skifte av transportmöjligheter är unik, och en jämförelse skulle inte kunna ske på lika villkor. Stationssamhällena utvecklades olika beroende på vilken järnväg eller vilket år järnvägen anlades eller hur orten påverkades i centralortsmönstret.<sup>4</sup> En ytterligare anledning är att vid en jämförelse mellan två orter med en så omfattande studie som jag avser att genomföra, skulle bli alldeles för stor för en c-uppsats. Då hade jag fått minska ned undersökningens omfång och då är jag rädd att jag missar målet med denna. I andra arbeten som jag kommer att berätta mer om i delen Forskningsöversikt har jämförelser mellan två eller flera orter gjorts. Ett annat problem med undersökningen är att jag är uppväxt i anslutning till byn och järnvägsspåret, vilket kan innebära att den bilden jag vill ge av byn som är så självklar i mitt huvud, kan vara svårare för en utomstående att förstå. Jag hoppas att de kartor från olika tidsperioder som finns som bilagor, ska underlätta för läsaren att förstå hela bilden.

Min undersökning skulle säkert kunna kallas för mikrohistoria då jag studerar en liten by och framför allt de förändringarna som sker bland folklagren där. Birgitta Odén diskuterar mikro och makrohistoria i kapitlet "Mikrohistoriens pris" i essäsamlingen "Leda vid livet".<sup>5</sup> Mikrohistoria bär influenser från både etnologi och antropologi och behandlar oftast ämnet för studien på individnivå i förhållandet aktör-struktur. Den är fortfarande en ganska fri disciplin där bland andra tyska forskare rör sig på en mezzonivå mellan individrelaterad mikronivå och den generella makronivån. De tyska forskarna har i utvalda orter studerat sociala relationer som där långsamt förändrats och utvecklats över flera hundra år.<sup>6</sup> Här blir mikrohistoria stöd för makrohistoria, i mitt fall vill det säga förändringen av Hurva jämfört med det svenska samhällets förändring till följd av järnvägen. En central uppgift är, oberoende om man håller sig på individnivå eller strax över denna på en slags mezzonivå, att finna kopplingar mellan den lilla historien och den stora makrohistorien. De historiska processerna är komplexa och det kan vara nödvändigt att med mikrohistoria pröva de

---

<sup>4</sup> Se kapitel 2.2 Christallers centralortsteori

<sup>5</sup> Birgitta Odén, *Leda vid livet- Fyra mikrohistoriska essäer om självmordets historia*, Kristianstad 1998, s.9-17

<sup>6</sup> Odén, 1998, s. 11

makrohistoriska teoriernas hållbarhet. Man ska dock vara medveten om problemet att göra generaliseringar från ett eller ett fåtal fall.<sup>7</sup>

Min frågeställning i undersökningen är:

### **Hur påverkade Ystad-Eslövs Järnväg samhället Hurva?**

- Hur förändrades befolkningssammansättningen efter järnvägens intåg?
- Vilka näringar och småindustrier gav järnvägen upphov till?

### **1.2 Metod och källmaterial**

Jag har fått anpassa frågeställningen efter det material jag funnit användbart. Genom att ta några belägg från den ena källan och något från en annan källa har källorna på det viset fått bekräfta varandra. Samtidigt som jag hoppas att detta tillsammans ska skapa en bred bild av hur påverkan har skett på byn. Inte bara beroende på en parameter såsom exempelvis folkmängd utan på flera olika skilda parametrar. I och med att själva studieobjektet, byn Hurva och dess järnväg, är en ganska begränsad studie, blir inte uppsatsen för stor eller spretig. Det källmaterial jag valt att undersöka är mantalslängder, kommunalstämmans protokoll, lantmäteriets kartor och geografisk-statistiska lexikon. Dessa får korrelera med en uppsjö litteratur som behandlar Sveriges och Skånes järnvägshistoria samt stationssamhällets uppkomst och betydelse. En litteratur som tillsammans bildar en kontext där ett genomförande av studien av Hurva blir ett konkret fall samt ett prövande av litteraturens större generaliseringar. Hurva blir min fallstudie i den stora kontexten: när järnvägen kom till Sverige. Jag vill poängtera att min undersökning är ett av olika sätt att beskriva förändringen och det sättet som jag ansåg passade det befintliga källmaterialet bäst.

En av de källor jag har undersökt är de handskrivna mantalslängderna för Hurva socken som finns på landsarkivet i Lund. Dessa är en förteckning över var och en som var skyldiga att leverera mantalspengar, vad vi idag skulle kalla skatt. Familjer med mannen först och därefter resterande familjemedlemmar står som en post. Ensamstående som en post, tjänstefolk och fattighjon likaså, alla invånare finns redovisade i längderna. Samtliga personer som uppördsmännen kunde finna bosatta i orten finns med i listorna och alltså inte bara de som skulle betala mantalspengar. Markeringar finns för om de ska betala skatt eller är som

---

<sup>7</sup> Odén, 1998, s. 13-14

fattighjonen, skattebefriade. Födelseår, hemvist, yrke och civilstånd redovisas och i några årgångar finns även födelsesocken angivet vilket gör att mantalslängden ger en målande bild av hur samhället har sett ut. I ett tidsperspektiv kan man också skönja förändringarna som sker i samhället inom flera historievetenskapliga grenar som sociala, politiska och genus. Mantalslängderna nedtecknades en gång varje år av häradsskrivaren och sammanställdes sedan länsvis. Mantalslängder var föregångaren till våra dagars folkbokföring och dess tillförlitlighet får betraktas som god.

Hurva Bränneriföreningens arkiv fann jag också på landsarkivet i Lund. Föreningen var en sammanslutning som startade och drev Hurvas stora industri råspitbränneriet. Tyvärr innehöll arkivet bara räkenskaper från 1962-1972. Hurva var egen kommun fram till år 1952. På Eslövs stadsarkiv finns de handskrivna protokollen från Hurva kommunalstämma bevarade för eftervärlden. Protokollen visade sig bara beröra järnvägen i begränsad utsträckning. Lantmäteriets kartor är geografernas område men kommer självklart allmänhistorien till gagn. Då kartorna är källor till byns fysiska förändring har jag studerat dessa. Både de tryckta och utgivna kartorna samt även de som är avsedda för lantmäterifunktioner och som endast finns i arkivet på lantmäteriets kontor i Malmö. Av de tryckta beskriver 1865 års generalstabskarta naturlandskapet inklusive höjdförhållanden, kommunikationer, bebyggelse och översiktlig markanvändning. Häradsekonomska kartan från 1914 är mer precis och är baserad på laga skifteskartor. Kartan har som delfunktion att just beskriva den ekonomiska geografin. Den ger en bra överblick över markanvändning och markinnehav, vegetation, bebyggelse, industrier, kommunikationer samt olika gränsdragningar. Svenska lantmäteriet har gott renommé och jag betraktar deras uppmätningar och kartor som pålitliga.

Gamla geografiska och statistiska uppslagsverk eller kalendrar som de oftast kallades, är en källa som kan användas till mycket. Utgivare var privata redaktörer och inte sällan akademiker inom geografi eller ekonomi. Dessa kalendrar var vanliga från 1870-talet och till cirka 60 år framöver. De jag använt är som små uppslagsverk där varje skånsk socken finns med. En kort historik, kulturell och geografisk beskrivning kompletteras med befolkningsstatistik, taxeringskalender för socknens mer välbeställda och en hel del övrig fakta. Med tiden utvecklades kalendrarna till annonsfinansierade adresskataloger där sockenfakta fick ge vika för fakta om socknens mer kommersiella beskaffenhet. Den första jag använt mig av är ”Skånes kalender Malmöhus läns landsbygd” utgiven av C.O. Arcadius, Nils Larsson och J.P. Velander 1878. Uppgifterna i denna samlades in från resor,



brevväxlingar, statistiska centralbyrån, landskanslien och häradsskrivaren med flera. Författarna reserverar sig för vissa felaktiga eller inaktuella uppgifter av de omkring 100.000 namn och sifferuppgifter som presenteras. Utgivningen uppbackades av de båda skånska länens hushållningssällskap, men var även annonsfinansierad.<sup>8</sup> ”Kalender öfver Skåne och Blekinge” utgiven av Fredrik Landén och Hugo Landén 1904 är nästa verk. De har använt liknande källor som Arcadius, Larsson och Velander med tillägget av källan länsstyrelsernas femårsberättelser. Fler annonser, nu nederst på varje sida understryker hur verket är finansierat och vilken spridning man räknar med.<sup>9</sup> Nästa verk är ”Skåne-Kalendern, Uppslagsbok för Malmöhus och Kristianstads län” utgiven 1916. Denna är också till stor del annonsfinansierad samt har ingen redaktör utan hänvisar endast till bokförlaget.<sup>10</sup> Denna är också den som ger minst information och utelämnar helt beskrivning över socknarnas geografiska, kulturella och historiska beskaffenhet. Den senaste av dessa kalendrar jag studerat är från 1924 ”Skånes Landsbygd, geografisk, topografisk och statistisk kalender”, utgiven av Emil Jönsson och Theodor Tufvesson. Dessa berättar i sitt förord att de använt sig av en mängd källor, både myndigheters statistik och andra tryckta verk som Nordisk familjebok och Landéns ”Kalender över Skåne och Blekinge”.<sup>11</sup> Jönsson och Tufvessons kalender innehåller mindre annonser än de båda föregående men rikligt med geografisk och praktisk information. För att ge ett perspektiv har jag även plockat en uppgift ur två respektive verk. Dessa är ”Svenska orter” av Karl D. P. Rosén och ”Sverige” av O. Sjögren. Båda är från 1932. Samtliga av dessa uppslagsverk bör man studera med ett källkritiskt beaktande. Att samtliga siffror för taxeringsvärde, uppgifter om alla funktioner och personer i Skånes runt 400 socknar skulle vara överensstämmande och uppdaterade känns som en orimlighet. Det jag bland annat studerar i kalendrarna är småindustriernas taxeringsvärde och dess förändring över tid.

Övrig statistik jag studerat är befolkningsstatistik som numera finns tillgängliga på internet från den demografiska databasen på Umeå universitet. Denna tjänst gör studiet av folkmängd i både städer och socknar mycket förenklat. Uppgifterna på databasen överensstämmer med de uppgifter jag jämfört med i äldre, samtida statistiska tabellverk vilket gör att jag finner uppgifterna pålitliga. Viss statistik och uppgifter från Ystad-Eslövs järnväg har jag också

---

<sup>8</sup> Skånes kalender Malmöhus läns landsbygd” utgiven av C.O. Arcadius Nils Larsson och J.P. Velander 1878, s. I-IV

<sup>9</sup> Kalender öfver Skåne och Blekinge, Fredrik Landén & Hugo Landén, Lund, 1904, s. II ff.

<sup>10</sup> Skåne-Kalendern, Uppslagsbok för Malmöhus och Kristianstads län, K.L. Svenssons eftr:s bokindustriaktiebolag, Karlskrona 1916

<sup>11</sup> Skånes Landsbygd, geografisk, topografisk och statistisk kalender, E. Jönsson & T. Tufvesson, Malmö, 1924

använt mig av. I ovannämnda statistik finns att utläsa Skånes och dess tätorters befolkningsförändring i stort respektive järnvägslinjens successiva förändringar. Båda skildrar förhållanden som avspeglar sig på byn Hurva.

### **1.3 Avgränsning**

Jag kommer främst att fokusera på Hurva som stationssamhälle. I 115 år, från 1866 till nedläggningen 1981, gick regelbunden järnvägstrafik genom Hurva. Måhända förknippar många Hurva med handelsbyn längs Riksväg 15 och efterföljaren E 22 under senare delen av 1900-talet. Denna epok varade från bilismens stora genombrott på 1950-talet till någon gång på 1990-talet, alltså ca 40 år. Järnvägsepokens storhetstid i Hurva varade i fler år än dessa 40. Jag avser att studera Hurva från 1865, året före järnvägens ankomst, till 1922 då järnvägsepokens kulmen anses nådd i Skåne. Då statistik över passagerarantal som rest till och från Hurva saknas och dagpendling inte var så vanligt förekommande för 100 år sen har jag mer generellt sett järnvägen som godstransport, transportör av inflyttare och utflyttare samt bärare av modernitet i stort. Vidare vad järnvägen i övrigt medförde för byns utveckling såsom att stationen drog till sig nyetableringar.

Gällande befolkningsstrukturen i mantalslängderna har jag valt att jämföra förändringarna i dessa vart femte år. Jag har även gjort det radikala att inte räkna med de agrara yrkena hemmansägare, torpare och så vidare då det är själva tätorten och blivande stationssamhället jag studerat och de nya yrkeskategorierna där. Bönderna återfinns i de flesta fall inte i själva tätorten utan var spridda omkring i socknen och mönster på deras eventuella förflyttning till järnvägssamhället är problematiskt att spåra. I den agrara befolkningen har jag i studiet även uppmärksammat andra sociala och genusrelaterade förändringar. Drängar byter epitet till arbetskarlar, pigor blir hushållerska, arbetskarlarnas mängd ökar och statare tillkommer. Att räkna med den agrara befolkningen skulle då tvingat mig att föra in ett större socialt perspektiv som inte var min avsikt med denna undersökning. Jag har även gjort den avgränsningen att jag inte tagit med vittnesskildringar eller andra etnologiska uttryck för järnvägens påverkan. Efter samtal med den lokala representanten för Frosta Härads Hembygdsförening insåg jag att intervjuer med äldre Hurvabor inte skulle ha givit så mycket för uppsatsen. Helt enkelt för att människor som levde i tiden där min undersökning utspelar sig inte längre lever idag. De övriga etnologiska källorna om järnvägen inskränkte sig då till fotografier och enstaka minnen. Vidare skulle en studie av etnologiska kvarlevor ge en mer mentalitetshistorisk bild av förändringen, vilket inte heller det var min avsikt.

## 1.4 Disposition

I detta inledande kapitel introducerar jag mitt ämnesval och viss kontext, samt redogör för syfte, frågeställningar och avgränsningar. I andra kapitlet redovisar jag min användning av teori och metoder. Där kommer jag också att problematisera förhållandet mellan vetenskaperna historia och kulturgeografi. Forskning på järnvägar och stationssamhällen är ingen ny företeelse och i kapitel tre diskuterar jag denna samt redogör för det som är skrivet om byn Hurva. Här placerar jag också in min uppsats i forskningsläget. Eftersom järnvägsämnet är stort och har beröringspunkter inom flera discipliner, anser jag att en genomgång av den historiska kontexten är viktig. Därför får bakgrundsdelen kapitel fyra för sig själv. I kapitel fem inleds med att jag ger en bild utav hur Hurva såg ut före järnvägens ankomst och hur det gick till när järnvägen kom till by. Därefter följer undersökningen där utvecklingen beskrivs och teorierna prövas. I detta avsnitt presenteras två tabeller över befolkningsutvecklingen respektive befolkningssammansättningen. Slutligen följer i kapitel sex en summering av uppsatsen, resultaten och slutsatserna, samt förslag på vidare forskning i ämnet. Som bilagor har jag valt att ta med flera utdrag av lantmäteriets kartor för att kunna ge läsaren bättre förståelse för skeendet. Ystad-Eslövs Järnväg förekommer ofta i texten och därför förkortar jag detta med YEJ.

## 2. Teori

### 2.1 Historia och/eller kulturgeografi?

Om man tittar i en vanlig vägatlas över Sverige exempelvis "Vår Vägkarta", Prisma 2002<sup>12</sup>, så kan man se det pärlband av små tätorter som ligger utlagda i kartbilden från Eslöv mot sydöst i en båge mot Tomelilla. Tätorterna är små men är ändå med ett undantag bevärdigade med en viss statushöjande populationsbeteckning. En oregelbundet formad orange fläck som indikerar tätortens utsträckning. De sju tätorterna ligger till synes utslängda på den skånska landsbygden utan kontakt med några större vägar eller vattendrag. Detta förutom Hurva som ligger jämte väg E22. Trots detta tycks de ligga längs ett osynligt band med en reglerad intervall på 2 cm från varandra. Tätorterna är Hurva, Löberöd, Askeröd, Bjärsjölagård, Vollsjö, Lövestad, Äsperöd och de är alla resultatet av Ystad-Eslövs järnväg. Järnvägen går fortfarande från Ystad till Tomelilla så därför slutar eller börjar kartans spöksår där. Studiet

---

<sup>12</sup> *Vår vägkarta*, Stockholm 2001, s. 6-7

av specifika orter och dess påverkan av geografiskt synliga ting såsom transportvägar hamnar ofta inom det kulturgeografiska området. Mitt material och min teoretiska utgångspunkt är till stora delar hämtat från kulturgeografernas hyllor så jag känner mig tvungen att motivera mig. Varför är då min frågeställning och uppsats mer avsedd för historieämnet istället för kulturgeografi? Historisk geografi, ekonomisk geografi, ekonomisk historia och i viss mån etnologi är ämnen som min uppsats tangerar. Mitt argument för att kalla detta en uppsats i historia är att jag rör mig i det förgångna och med hjälp av ett historiskt källmaterial beskriver ett historiskt skeende.

I många fall uppfattar jag kulturgeografien som en samhällsvetenskaplig gren där resultaten gärna ska vara till nytta för samhället inför framtida planeringar. Under 1950-1970-talet har kulturgeografien haft en funktion där det har skapats kunskapsunderlag för bevarandeplaner i vissa kulturlandskap. Vilket man kan se i Nordiska museets stationssamhälleprojekt som jag kommer att referera till senare i uppsatsen. Man kan även se senare kulturgeografers avsikter att finna mönster och samhällsstrukturer i kultur och bebyggelseutveckling. Kulturgeografen Nils Lewan har i flera sina verk utöver beskrivning av människors rörelsemönster i förgångna tid, presenterat analys och förslag till åtgärder för framtiden. Med detta vill jag inte säga att detta ämne skulle vara skilt från historievetenskapen. Istället ser jag som historikerns uppgift att ge en djupare beskrivning utav en plats, ett fenomen och en mänsklig verksamhet i ett tidsperspektiv. Där syftet i första hand inte är att finna typiska mönster utan att med historia skapa förståelse och insikt om vårt förflutna.

Birgitta Odén har forskat om banden mellan ämnena historia, statskunskap, kulturgeografi och ekonomisk historia. Historiografiskt har geografi och stadskunskap betraktats som en disciplin underordnad historia. På 1800-talet började i Sverige de båda gå åt skilda vägar med Tyskland som föregångsland. Här i Lund undervisade Martin Weibull i både geografi och historia och ägde en grundmurad ”tro på att en integration av de bägge aspekterna – landet och människan – var nödvändig”<sup>13</sup>. Vid förra sekelskiftet tvistades det mycket om huruvida geografiämnet skulle hamna inom humaniora eller naturvetenskap. Kulturgeografi eller naturgeografi. Under det tidiga 1900-talet var professuren i geografi i Uppsala vid matematisk-naturvetenskaplig sektion och i Lund vid humanistisk sektion. 1939 fick Sverige även sin första professur i ekonomisk historia och 1949 kom den första professuren i kulturgeografi.<sup>14</sup> Så

---

<sup>13</sup> Birgitta Odén, *Forskarutbildningens förändringar 1890-1975*, Malmö 1991

<sup>14</sup> Odén, 1991, s. 76-77

ämnesproblematiken jag står inför är inget nytt. För var går gränsen mellan historia och etnologi? Eller mellan historia, kulturgeografi och ekonomisk historia? En av skillnaderna består dock i vilka källor man studerar, och mina källor anser jag vara historiska dokument. Återigen vill jag med detta motivera att ämnet är historia.

Mitt ämnes diversitet vittnar också min litteraturlista om. Här tronar tvärvetenskapen och blandar historiker med geografer och arkitekter. Även det faktum att de verk i vilka jag studerat ämnet i huvudsak är antologier visar på ämnets bredd. Ingen flitig historiker eller kulturgeograf har skrivit boken *Järnvägens historia i Sverige – en redogörelse rörande räls*, ännu. Det är en nästan omöjlig uppgift, ämnet är så brett och måste snävas in och discipliner måste blandas. Ofta tycks det ske i just antologier och artikelsamlingar.

## 2.2 Christallers centralortsteori

Denna teori är en hypoteslära som beskriver tätorters inbördes förhållande och influensområde på omgivande landområden. Ett förhållande som också påverkar tätortens storlek och tillväxtförmåga. Den karakteriserar även stadens avtagande dragningskraft samt påverkan ju längre ifrån tätorten man kommer. Teorin går i korthet ut på att större städer, som kallas centralorter, har ett stort influensområde eller omland. Mellan centralorternas influensområden eller omland som det ibland kallas, uppstår en hierarkisk rangordning av sekundärcentra. Samtliga sekundärcentra har också ett omland som de i sin tur utövar inflytande på. Omlandet är det land som interagerar med centrat, exempelvis omlandet bidrar med produkter och centrat tillhandahåller specialvaror och tjänster. Walter Christaller disputerade redan 1933 med en undersökning av tätorter i Sydtyskland. Efter kriget levde hans teorier upp på bland annat geografiska institutionen i Lund. Den så kallade Lundaskolan tillämpade sedan Christallerhypotesen på svenska förhållanden och i svensk planering. Bland annat kom 1971 års kommunindelingsreform att grunda sig på denna.<sup>15</sup> Centralorten, dess omland och influensområden blev grundläggande byggstenar i detta arbete.

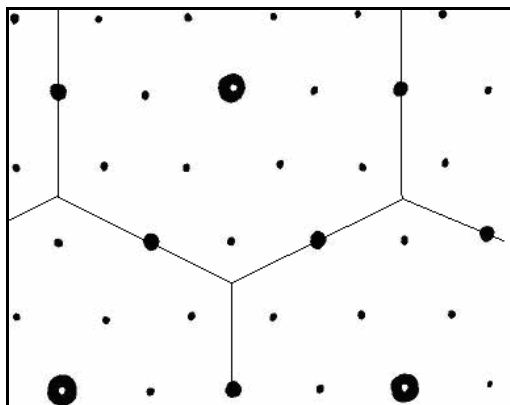
Skånes jordbruksområde visar sig vara ett tacksamt område att applicera teorin på då man inte behöver ta hänsyn till några allvarliga naturgeografiska hinder.<sup>16</sup> Nedan följer två figurer där jag presenterar teorins grundläggande idé samt praktisk tillämpning.

---

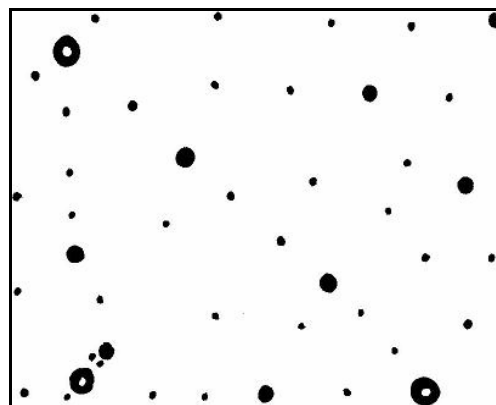
<sup>15</sup> Nationalencyklopedin, uppslagsord: *Centralortsteori*

<sup>16</sup> Lewan, *Urbaniseringen – utvecklingsdrag, konsekvenser, åtgärder*, Lund 1978, s. 26-27, samt Tägil 1990, s. 197

- Centralort
- Bygdecentrum
- Lokalcentrum



Figur 1. Efter Lewan, 1978 & Herbert-Thomas, 1992



Figur 2. Efter Lewan, 1978 & Herbert-Thomas, 1992

Indelningen i tätorternas olika storhet är relativ, men jag väljer att använda den som Christaller exemplifierar med. Överst i hierarkin kommer centralorten, sedan bygdecentrat och minst är lokalcentrat. Christaller utvecklade sin teori i olika steg. Det första var marknadsprincipen vilket innebar att olika centra interagerade med varandra genom handelsutbyte. Denna modell gav ett perfekt mönster i sexkanter, se figur 1, där strecken som bildar gränserna för sexkanterna ska representera gränserna för centralorternas omland. Efter kritik från kollegor på denna modell utvecklade Christaller sin teori. Faktum var att bebyggelse inte alltid utvecklades enligt denna mall för marknadsstyrning. Två stora variationer kunde skönjas: kommunikationsprincip och administrativ princip. När kommunikationerna som större vägar samt järnvägar kom med i bilden blev centra placerade längs kommunikationslinjerna istället för i enlighet med det idealiserade sexkantsmönstret. I praktiken innebar detta att när kommunikationer upprättades mellan centralorterna, placerades mindre centra längs kommunikationslinjerna som gick mellan större centra. Verklighetens mönster blev en kombination av de båda, se figur 2. Den administrativa principen var bäst tillämpningsbar på områden där hård politisk eller administrativ styrning varit fallet.<sup>17</sup>

Hur stort omland som en centralort respektive bygdecentra respektive lokalcentra äger bestäms av olika faktorer, bland annat tillgänglighet som i sin tur bestäms av topografi, kommunikationsmöjligheter och befolkningstäthet. Det är kommunikationsprincipen, eller

<sup>17</sup> David T. Herbert & Colin J. Thomas, *Cities in space city as place*, London, 1992, s. 64-69.

som lundageografen Lennart Améen kallar den, trafikprincipen som har vunnit störst medgivande inom forskningsgrenen. Centralortsteorin är just en teori och vid praktisk tillämpning av denna på Skånes landskapsbild innebär att det regelbundna mönstret endast delvis kan urskiljas.<sup>18</sup> Men om man bortser från strävan att urskilja det teoretiska mönstret är själva orternas faktiska påverkan och influensområde lätta att upptäcka, vilket gör att teorin har sina förtjänster. Teorin utvecklades under 1930- och 1940-talen när järnvägssamhället hade satt sin prägel på landskapet. Troligtvis är det också just på järnvägssamhället som teorin fungerar bäst. Bilismen, pendling och folkets ökade rörlighet har bidragit till att omvandla det tidigare ganska fasta systemet av centralorter, bygdecentra och lokalcentra. Man kan nu med bil och snabba tåg fara förbi flera servicepunkter till ett större köpcentra, vilket medför att lokalcentra och även bygdecentra förlorar eller förändrar sin betydelse. Andra tätorter har vuxit mycket utan att de fått centralortsuppgifter i förhållande till sin folkmängd. Troligtvis har idag den traditionella centralortsteorin spelat ut sin roll. Nya beteendemönster leder till nya bebyggelsemönster, men icke desto mindre kan man fortfarande se spåren av de gamla.<sup>19</sup>

I praktiken kan teorin användas för att beskriva centras inbördes beroende och påverkan av varandra, som i sin tur reglerar avståndet mellan de orter som växer fram som olika centra. Järnvägslinjerna i Skåne uppvisar tydliga tecken på denna inbördes påverkan och reglering. Exempel på detta kan ses längs Malmö-Ystad järnväg. Mellan dessa två städer, som får betecknas som centralorter, har det växt upp två bygdecentrum på liknande avstånd mellan dessa två inbördes samt mellan dessa och deras respektive närmsta centralort. Dessa två är Svedala och Skurup.<sup>20</sup> Mellan dessa två bygdecentrum och mellan bygdecentrum och centralorter har det växt upp nya lokalcentrum och gamla har växt till sig. Exempelvis mellan Skurup och Ystad har Rydsgård och Svarte växt upp till mindre stationssamhälle. Teorins förtjänster som förklaringsmodell för centras inbördes beroende och påverkan exemplifieras också av likheten mellan de kvarvarande stationssamhällena i deras pärlband mellan Eslöv och Tomelilla. De sju byarna har reglerat varandra och ingen har växt sig nämnvärt större än någon av de andra längs denna järnvägslinje. Vilket kunde ha varit skillnaden om någon av orterna fått hjälp av ett dragplåster som till exempel en större industri.

---

<sup>18</sup> Tägil, 1990, s. 197

<sup>19</sup> Lewan, 1978, s. 27

<sup>20</sup> Tägil, 1990, s. 196

Nu har jag redovisat för de teoretiska ramarna för centralortsteorin. Men hur definieras ett lokalcentrum? Blev Hurva ett lokalcentrum och vilka större orter kan byn i så fall ha interagerat med? Min uppsats kommer att titta närmare på om ett lokalcentrat faktiskt blev till i praktiken mellan år 1866 till 1922. Jag avser att i uppsatsen placera in Hurva under järnvägsepoken i det mönster som Christallers centralortsteori innebär. Detta i enlighet med att mikrohistoria måste nyttjas för att pröva de större teoriernas hållbarhet.

### 2.3 Améens Järnvägssamhälle

En annan teoretisk ansats i undersökningen är Lennart Améens modeller om järnvägssamhällenas uppbyggnad. Dessa är oftast tilltänkta större orter men bör även kunna användas på mindre. Lennart Améen skriver i uppsatsen ”Järnvägen i svenskt landskap”<sup>21</sup> om hur rådande trafikförhållande styr lokaliseringen av ny affärsverksamhet. Före järnvägarna var situationen på landsbygden att vägarna var trafiklederna och fotvandring, häst eller vagnskjuts det allmänna fortskaffningsmedlet. Vid dessa förhållanden blir just landsvägens förlängning in i staden, ortens huvudstråk och lokaliseringen av näringsverksamheterna. Denna situation kallar Améen för vägsamhälle 1. Denna följs av järnvägssamhället där nyetableringar av bebyggelse och affärsverksamheter lokaliseras till järnvägsstationerna. Stationerna blir förutsättningen för att ett nytt eller ett etablerat men omformat samhälle med nya funktioner bildas. Under 1950-talet kommer bilismen så starkt, att järnvägarna och särskilt då de mindre, alldeles tappas betydelse och folk anländer ånyo på landsvägen in till tätorten. I och med bilens snabbhet blir det då inte i första hand den närmsta lokalcentrat utan det centralt som tillgodoser alla behov, arbete, livsmedel och specialartiklar. Då har vi trätt in ett vägsamhälle 2. ”Processens inverkan på landskapet är sällan snabb”<sup>22</sup> skriver Améen, ”så det mesta av vad som nu inför våra ögon framträder i landskapet är sådant som tillkommit under andra förhållande än de nuvarande.”<sup>23</sup> Detta synsätt går utmärkt att anlägga på Hurva. Trots att vi befinner oss i vägsamhälle 2 så härstammar det mesta av bebyggelse i byn från tidigare skeden. Då menas bebyggelsen, för att affärerna från vägsamhälle 1 och järnvägssamhället har idag oftast försvunnit.<sup>24</sup> Trafikförhållandena förändras ständigt och i och med det befinner sig affärsområden på ständig vandring. Med tanke på att flera av butikerna som för ett tiotal år sedan utgjorde stommen i handelsbyn Hurva, har flyttat från sin ursprungliga position vid gamla riksväg 15, till nya lokaler längs motorvägen E 22:an, så kan man inte annat än ge

---

<sup>21</sup> Améen, 1987, s. 19-29

<sup>22</sup> Améen, 1987, s. 19

<sup>23</sup> Améen, 1987, s. 19

<sup>24</sup> Améen, 1987, s. 20



Améen rätt på denna punkt. I min undersökning kommer jag dock enbart att koncentrera mig på järnvägssamhället och dess stationsmagnetism.

### 3. Forskningsöversikt

#### 3.1 Forskning om järnväg och landsbygd

”Det intressanta är inte att konstatera att de nya samhällena uppnått sina nuvarande positioner och beskriva hur de te sig, utan att undersöka hurudan färden varit.”<sup>25</sup> Citatet är hämtat ur Lena A:son Palmqvists artikel ”Stationssamhället – brott eller kontinuitet?” där hon i sin tur refererat Gregor Paulsson i en diskussion om undersökningen Svensk stad. Undersökningen var ett studieprojekt som drogs i gång på 1950-talet och hade som syfte att studera och dokumentera svenska städer med dess olika utformningar och tendenser.<sup>26</sup> Som en del i projektet företogs undersökningar av stationssamhällen i bland andra Staffanstorp, Borlänge och Vislanda. Detta är de första ordentliga undersökningarna av fenomenet stationssamhälle. Paulsson kallar dem, stationssamhällena – den nya tjänstestaden. Paulsson var i grunden konstvetare, men beskrivningarna i Svensk stad innehåller mycket socialhistoria och etnologiska detaljer.<sup>27</sup> Fler dokumentationer följde och med utgångspunkt i ovanstående citat genomfördes Nordiska museets stationssamhälleprojekt 1978-84. I detta projekt undersöktes tre stationssamhällen runt om i Sverige: Skyttorp i Uppland, Töreboda i Västergötland och Storuman i Lappland. Frågeställningen var i stora drag: Kom stationssamhällena också att fungera som centra i den omkringliggande jordbruksbygden? Samlades landsbygdens handelsverksamhet till dessa nybildade stationsorter? Frågornas fokus var på processer, såväl ekonomiska, sociala, som kulturella.<sup>28</sup> Detta till skillnad från Vår stad-projektet som mer dokumenterade det faktiska tillståndet. Stationssamhälleprojektet utfördes nästan uteslutande av etnologer.

Även i Danmark genomfördes liknande studier under det tidiga 1980-talet. Projektet kallades Stationsbyen och resulterade i flera publiceringar, bland annat ”Stationsbyen” 1980 Rasmussen samt P. Dragsbo ”Station towns” 1986. Syftet med undersökningarna var i första hand att skapa ett underlag för bevarandeplaner för fenomenet stationssamhällen. Något som

---

<sup>25</sup> Lena A:son Palmqvist ”Stationssamhället – brott eller kontinuitet” i Lennart Améen & Margit Forsström (red), *Bygghistorisk tidskrift – Järnväg, bygd och bebyggelse - Nr 12 1986*, Umeå 1987, s. 74

<sup>26</sup> Palmqvist, 1978, s. 74

<sup>27</sup> Gregor Paulsson, *Svensk stad, band III*, Stockholm 1950. s. 245-259

<sup>28</sup> Palmqvist, 1978, s. 74

poängterades var det ”unika med stationssamhällena, som i sin lokalisering, planläggning och bebyggelse avspeglar den tidiga industrialismens nygrundade samhällen.”<sup>29</sup> Då de geografiska och jordbruksekonomiska förhållandena i Danmark är lika de i Skåne så vore det kanske lämpligare att jämföra Hurva med dessa, än att jämföra med orterna i det svenska stationssamhälleprojektet? Tyvärr har jag inte fått tag i dessa danska verk, därför nöjer jag mig med att omnämna dem kort. I båda undersökningarna, de svenska och de danska, inriktades mycket uppmärksamhet på befolkningsstrukturen. Ett av det mest slående resultaten var att det var folk ifrån den omgivande landsbygden som stod för den största delen av det nya stationssamhällets invånare.<sup>30</sup>

Två namn som återkommer ständigt när man studerar järnväg och bebyggelsemönster på landsbygden är Nils Lewan och Lennart Améen som båda varit verksamma vid institutionen för kulturgeografi i Lund. Båda har producerat åtskilliga undersökningar i böcker och artiklar om städers, byars och landskapets framväxt och förändring. Med tanke på innehållet i denna uppsats är Améen den som mest skrivit om järnvägarna medan Lewan är den som studerat bebyggelsestruktur i Skåne. Däribland har Lewan skrivit åtskilligt om landskapets byar och stationssamhällen. En publikation som kan nämnas är Lewans ”Bebyggelse och landskap”<sup>31</sup> samt tillsammans med Jens Möller ”Byar i lundatrakten förr och nu”.<sup>32</sup> Arkitekten Tomas Tägil har i artiklarna ”De skånska stationssamhällena”<sup>33</sup> och ”Järnvägsmiljöer i Skåne”<sup>34</sup> visat på stort intresse för historia och kulturgeografi. Han har i dessa även riktat fokus på större och mindre järnvägssamhällens stadsplaner, bebyggelsemönster och oftast typiska arkitektur. Kulturgeografen Tommy Book har studerat järnvägens inverkan på svenska och nordiska städers stadsplaner. Han har beskrivit de olika former som städer kunde utveckla beroende på omgivande geografi och var järnvägen förlades i staden. Allt från de nyetablerade järnvägsstäderna som Hässleholm och Hallsberg till de gamla medeltida städernas anpassning till järnvägen. Resultat från Books undersökningar har i viss mån använts på mindre stationssamhällen som Svedala.<sup>35</sup>

---

<sup>29</sup> Palmqvist, 1987, s. 75

<sup>30</sup> Palmqvist, 1987, s. 74-75

<sup>31</sup> Nils Lewan, *Bebyggelse och landskap: en översikt*, Lund 1989

<sup>32</sup> Nils Lewan & Jens Möller, *Byar i Lundatrakten förr och nu*, uppsats i 1984 Årsredovisning, Lundabygdens Sparbank, Arlov 1985, s. 1-28

<sup>33</sup> Tägil, 1990, s. 193

<sup>34</sup> Tägil, 1987, s. 157

<sup>35</sup> Tommy Book, ”Järnvägen i den nordiska stadsplanen – anpassning eller konflikt” i Lennart Améen & Margit Forsström (red), *Bygghistorisk tidskrift – Järnväg, bygd och bebyggelse - Nr 12 1986*, Umeå 1987, s.57-73

Eli Heckschers disputerade 1907 med en övergripande beskrivning över järnvägarnas påverkan på Sveriges ekonomi: ”Till belysning av järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling”.<sup>36</sup> Den är intressant då den är tillkommen i järnvägsepokens guldålder. Heckscher kunde se tillbaka på några decenniers järnvägshistoria och genom att befinna sig mitt i järnvägsepoken, skildras det för den nutida läsaren vad som på den tiden uppfattades som järnvägens främsta förtjänster. Heckscher kallar järnvägen för vårt lands största ekonomiska företag<sup>37</sup>, och delar upp sin beskrivning i olika avsnitt där han bland annat redogör för hur järnvägarna påverkade landsbygden och jordbruket. En brasklapp ska dock läggas in då avhandlingen är 100 år gammal och historia i sig. Mycket har förändrats i akademiskt arbete sedan 1907 och vid läsning av den då relativt unge Heckschers verk antyds att generaliseringar och hastiga slutsatser förekommer.

### 3.2 Forskning om Hurva

I en uppsats från Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi i Lund från 1980 av Sverker Odeving, behandlas järnvägssamhällena längs Ystad-Eslöv järnväg. Titeln är ”När järnvägen kom till byn – samhällen längs linjen Ystad-Eslöv” och uppsatsen beskriver järnvägslinjens och dess stationssamhällens utveckling. Odeving har valt ut Löberöd och Äsperöd och gör en jämförande analys av dessa, medan Hurva endast beskrivs kortfattat deskriptivt.<sup>38</sup> I en annan uppsats från kulturgeografiska institutionen med titeln ”Hurva 1982 – Några företagares och myndigheters syn på omläggningen av väg E66”, sätter författaren Cecilia Brunnström ett nytt fokus på Hurva. Som titeln anger handlar den om anläggandet av den nya förbifarten, dagens E 22:an. Relevant för min undersökning är att Brunnströms uppsats innehåller en översikt över näringsidkande och föreningar från slutet av 1800-talet fram till 1982.<sup>39</sup> Då översikten inte innehåller någon som helst källhänvisning har jag helt förbisett dessa uppgifter.

### 3.3 Placeringen i forskningsläget

Min uppsats i det stora hela hoppas jag artar sig till en mikrohistorisk prövning av större beskrivningar av järnvägen och stationssamhällena. Mikrohistoria som stöd för den makrohistoria som Hecksher, Améen, Tägil med flera mer generellt har beskrivit. Förutom

---

<sup>36</sup> Eli Heckscher, *Till belysning av järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*, Uppsala 1907

<sup>37</sup> Heckscher, 1907, s. 5

<sup>38</sup> Sverker Odeving, *När järnvägen kom till byn – samhällen längs linjen Ystad-Eslöv*, Inst. för kulturgeografi och ekonomisk geografi i Lund, 1980

<sup>39</sup> Cecilia Brunnström, *Några företagares och myndigheters syn på omläggningen av väg E66*, Kulturgeografiska inst. Lund, 1983

Nordiska museets stationssamhälleprojekt och det danska stationsbyn-projektet kan jag inte finna några mer ingående beskrivningar av mindre järnvägsarters utveckling. Endast de deskriptiva redogörelser i kortare format som ges i hembygdshistoriska beskrivningar av lokala orter såsom Harlösa och Löberöd. Större stationsstäder som Eslöv finns beskrivna i lokalhistoriska skrifter som "När järnvägen kom till byn"<sup>40</sup> och "Fälad blev stad"<sup>41</sup>. Även dessa är helt deskriptiva och saknar teoretiska modeller. Andra beskrivningar är till största delen kulturgeografiska med stadsplanen som huvudämne som exempelvis Tommy Books arbeten. Min uppsats ska ge bilden av det lilla stationssamhället.

## 4. Bakgrund. Järnvägens påverkan på landsbygden.

### 4.1 Moderna tider kommer till landsbygden

Järnvägens ankomst till Sverige och Skåne är bara en del av den stora förändringen som landet genomgick från agrarsamhälle till industrisamhälle. Industrialiseringen bars fram av en våg bestående av både upplysning och ekonomisk liberalism. Skråväsendet var fordom en begränsande faktor för näringsmöjligheterna. Vem som helst kunde inte starta en officiell hantverkarverksamhet utan att först bli godkänd av skrået. På landsbygden fick bara skomakare, skraddare och smeder utöva sitt värv. Annat hantverk skulle ske inom städernas "hank och stör".<sup>42</sup> Först med 1846-års fabriks- och hantverksordning upphävdes de svenska skråna. De sista kvarstående begränsningarna för att fritt utöva ett hantverk upphävdes 1864.<sup>43</sup> Samtidigt fastställdes rätten att starta en näring, det vill säga butik eller rörelse, i 1864 års näringsfrihetsförordning. Före denna förordning fick handel bedrivas endast innanför städernas tullmurar. I byarna var det således förbjudet att öppet handla och sälja varor och dylikt med undantag under särskilda marknadsdagar.<sup>44</sup> Dessa marknader fungerade som kommersiella frizoner då köp och säljande var fritt. Marknader som i vissa fall utvecklades till stora händelser där vissa lever kvar idag om än i förändrad form i marknader som Kiviks och Hörbys. Kommunikationerna på landsbygden var dåliga. Vägarna var de samma som brukats i sekler och vägunderhållet som var uppdelat mellan markägare blev ofta eftersatt. För snabb kommunikation användes kurirer till häst eller postdiligens. Under första delen av 1800-talet

---

<sup>40</sup> Joel Sallius, *När järnvägen kom till byn*, Eslöv 1969

<sup>41</sup> Joel Sallius, Gösta Johannesson, Allan Arvastson, *Fälad blev stad*, Eslöv 1961

<sup>42</sup> Améen, 1987, s. 15

<sup>43</sup> Nationalencyklopedin, uppslagsord: *Näringsfrihet*

<sup>44</sup> Nils Lewan & Jens Möller, *Byar i Lundatrakten förr och nu*, uppsats i 1984 Årsredovisning, Lundabygdens Sparbank, Arlöv 1985, s. 21 samt Améen, 1987, s. 15

betraktades ångbåtarna som det bästa och snabbaste sättet för godstransport. Stora pengar hade staten investerat i kanalbyggen och utmed landets kuster fanns alla möjligheter att med ångbåt transportera både sig själv och gods till annan större hamn.<sup>45</sup> För persontransporter till lands fanns skjutsväsendet som reglerades i en statlig förordning från 1649. Detta innebar att längs landets huvudvägar fanns det organiserade gästgivare som erbjöd skjuts, stall, mat och husrum för resande. Gästgivare skulle finnas på varannan mil. Skyldigheten att vara gästgivare kunde till en början gå på tur bland bönderna men blev snart en yrkesmässig gärning. Skjutsväsendet och dess krav på gästgiveri skildes åt 1878, det vill säga några decennier efter det att Sverige kom att omformas av järnvägen, och avskaffades helt 1933. Skjutsväsendet kulminerade på 1850-talet, alltså årtiondet före järnvägens genombrott.<sup>46</sup> 1855 fanns det 1473 gästgiverier i landet. 1921 gjordes väghållningen till en statlig angelägenhet genom vägdistrikt med utbildad personal och maskinella hjälpmedel.<sup>47</sup>

Ända fram till 1860 måste man ha ett pass för inrikes resor. Passet utfärdades av länsstyrelser eller magistrater och måste visas upp på gästgivargårdarna. Avsikten var naturligtvis att hålla ordning på befolkningen och för att få bukt med landsstrykare och andra som ansågs som opassande. Den ekonomiska liberalismen och de förbättrade kommunikationerna samt svårigheterna att efterleva restriktionerna medverkade till att dessa försvann. Passtväsendet för omkringresande utlänningar kvarstod dock. Året och tillfället 1860, sammanföll väl med järnvägens framfart i landet.<sup>48</sup> Skjutstaxan höll heller inte någon prisnivå för vanligt folk, utan det var mest välbeställda och myndighetsanställda som kunde resa med skjuts på vägarna. Så sammanfattningsvis var det vid denna tid begränsade möjligheter för längre transporter.<sup>49</sup>

## 4.2 Järnvägens betydelse för landskapet i stora drag

Järnvägsepoken karaktäriseras också, som jag nämnt ovan, av dåliga närkommunikationer utanför järnvägsnätet. Detta var en av anledningarna till att stationssamhällena blev de större eller mindre centralorter som de blev. Först i samband med bilismen och vägnätets upprustning förlorade stationsorterna sin betydelse som handels- och tjänstecentra för den

---

<sup>45</sup> Om detta vittnar bland annat annonser i tidningen *Snäll-posten* från 1866 som jag ögnade igenom i jakten på artiklar om invigningen av YEJ. Mängder med resalternativ med aktuella turlistor, både inrikes och utrikes annonserades i mängder över tidningsbladet. Detta får en att inse vilken betydelse sjöfarten hade före järnvägstransporternas hade slagit igenom fullt ut.

<sup>46</sup> Gregor Paulsson, *Svensk stad, band I*, Stockholm 1950, s. 179

<sup>47</sup> Nationalencyklopedin, uppslagsord: väg

<sup>48</sup> Lars Hallberg, *Källor till invandringens historia i statliga myndigheters arkiv 1840-1990*, Stockholm, 2001

<sup>49</sup> Paulsson, 1950, s. 179

omkringliggande bygden.<sup>50</sup> Järnvägen kom med förnyelse på olika sätt. Här ska jag beskriva några av dem.

#### 4.2.1 Påverkan på landsbygdens ekonomiska struktur

Om järnvägarnas positiva påverkan på jordbruket beskriver ekonomen Eli Heckscher redan 1907. Slutsatserna han presenterar efter drygt 40 års järnvägssamhälle får anses som rätt färska och därmed intressanta i avseendet hur Heckscher i ett dåvarande perspektiv ser hur landsbygden har förändrats. Heckscher menar att det mest nyttiga resultatet som järnvägarna gjort jordbruket kanske är spridningen av konstgjorda gödningsämnen.<sup>51</sup> En annan positiv förändring är det minskade behovet av dragdjur liksom den ”tidsödande och ofta demoraliserande landsvägstransporten”.<sup>52</sup> Detta speciellt i de trakter med gästgiveri där bönderna i enlighet med rådande skjutsstadga var skyldiga att utföra dagsverken som skjutsare. Heckscher skriver också om mejerihantering och menar att den har en tydlig korrelation med järnvägen.<sup>53</sup> Vid arbetet med denna uppsats har jag läst om och studerat gamla kartor över flera andra bysamhällen och nog har de flesta byar och tätorter ett mejeri årtiondena runt 1900. På landsbygden var det oftast andelsmejeri där mjölkleverantörerna gick ihop och startade ett mejeri tillsammans. År 1900 lär antalet andelsmejerier uppgått till 107 stycken i landskapet.<sup>54</sup> Har byn en järnväg så ligger mejeriet vid denna. Andra småindustrier som ofta startade sin verksamhet vid järnvägsstationerna var kvarnar, tegelbruk, brännerier och i vissa fall bryggerier. Dessa industrier producerade varor för transport. Landsbygdsprodukter som med det nya transportmedlet blev möjliga att avyttra i en större region än vad som var möjligt före järnvägen. De nya möjligheterna via järnvägarna närmade gårdar och byar till konsumenterna. Jordbruket lämnade på allvar självhushållets tid och blev avsalubruk.<sup>55</sup>

Till större industrier hör sockerbetsodlingen i Skåne som kom igång på allvar de sista decennierna av 1800-talet och blev snabbt en stor och betydande näringsgren. De viktigaste järnvägarna var redan utbyggda när sockerruschen kom och samtliga sockerbruk förlades vid en järnväg eller skaffade sig anslutning till dessa. Med vissa reservationer får man konstatera

---

<sup>50</sup> A:son Palmqvist, 1987, s. 83-85

<sup>51</sup> Heckscher använder här faktiskt ordet ”kanske”. För. amn.

<sup>52</sup> Heckscher, 1907, s. 119

<sup>53</sup> Heckscher, 1907, s. 123

<sup>54</sup> Anna Lindberg, ”Mejerskan som försvann” i Lars Olsson och Christer Hult(red), *Arbetets historia Föreläsningar i Lund 6*, Lund 1993, s. 61-65

<sup>55</sup> Lewan, 1984, s. 10

att bettrafiken med dess konsekvenser är ett av de karakteristiska inslagen i den skånska järnvägshistorien. Denna betindustri blomstrade från 1880-talet till några decennier in på 1900-talet. Vissa järnvägar i Skåne var under betkampanjerna överbelastade av bettåg så att vagnar samt tågpersonal fick hyras in från hela landet. Om sockerindustrin var beroende av järnvägarna gällde också det omvända förhållandet i än högre grad. För vissa av de enskilda järnvägarna i sockerbetsdistrikten spelade sockerbrukens transporter en mycket stor ekonomisk roll. Vid vissa enskilda järnvägar, såsom den mest utpräglade betbanan Trelleborg-Rydsgård, kunde år 1925 över 70 % av årsinkomsterna komma från bethantering. För YEJ där Hurva trafikerades var denna siffra 29 % och då stod antagligen bandelen runt Köpingsbros sockerbruk för en betydande del av denna.<sup>56</sup> Vid många stationer fanns betvågar där jordbrukarna lämnade av sina betor, fick dem vägda och kunde sedan återvända hem.

Heckscher beskriver också vikten av introduktionen utav nya jordbruksprodukter som tröskverk och skördemaskiner. Stora otympliga tröskverk och andra jordbruksmaskiner vid den här tiden var inte anpassade för att transportera sig själva. Dessa kunde nu fraktas ut till de behövande gårdarna eller i varje fall till närmaste lastplats vid järnvägen. Slätter och såningsmaskiner följdes av allt större maskiner. Allt färre människor kunde producera allt mer för allt flera.<sup>57</sup> Detta var ett av de sätt som järnvägen direkt eller indirekt medverkade till landsbygdens omdaning.

#### **4.2.2 Etnologiskt och mentalt**

Heckscher skriver också om upplysningen i jordbruket som de nya kommunikationsmöjligheterna förde med sig. Med dessa blev det lättare för agronoma föreningar att verka och sprida information. Hushållningssällskapen, lantmannaföreningar, länsagronomer, länsmejerister med flera fick nödvändiga förutsättningar för en vidsträckt verksamhet. Nya jordbruksmetoder kunde spridas genom information och samarbete som inte var möjligt i samma utsträckning i det gamla vägsamhället.<sup>58</sup> En annan mer etnologisk aspekt är den nya yrkeskår som spred sig ut i byarna. De järnvägsanställda var ett nytt tillskott i byn och hade sin arbetsgivare i företag på större ort. Nu kom det in friskt blod och lönebetalda tjänstemän ut i byarna. SJ:s personal bar uniformer i olika grader. För de enskilda

---

<sup>56</sup> Jan Kuuse, *Sockerbolaget-Cardo 1907-1982*, Malmö 1982, s. 115

<sup>57</sup> Heckscher, 1907, s. 118

<sup>58</sup> Heckscher, 1907, s. 118-119

järnvägarna, som i YEJ:s fall, dröjde det till 1899 innan några enhetliga uniformsreglementen infördes.<sup>59</sup> Men trots brist på enhetligt utformade kläder så genomsyrades järnvägens stationer och omgivningar av ordning, pålitlighet och prydighet. Tidtabeller med avgångar på exakta minuttal, en klocka som visade tiden, expeditionen med fasta öppettider och en stationsbyggnad med välkrattad gårdsplan som gav ett rent och städat intryck.<sup>60</sup> Detta med tiden är intressant även för byn Hurva som var ett agrart samhälle där jordbrukets moment och kyrkans klockringning utgjorde tidsramarna. Med järnvägen kom tågen i ett uppstyrt schema. Redan vid starten av stambanan Göteborg-Stockholm insågs det orimliga med att ha individuella tider, baserade på solens gång. Tidsskillnaden på 24 minuter mellan städerna måste beaktas. Inte förrän 1 januari 1879 infördes gemensam svensk standardtid.<sup>61</sup> Järnvägen gjorde också att resandet blev alle mäns rätt. Masskommunikationen var född och de som utnyttjade det nya sättet att resa var i första hand tredjeklasspassagerare. Möjligheten att ge sig av blev enklare, och järnvägens betydelse för både urbaniseringen och utvandringen är ett intressant ämne.

### 4.2.3 Bebyggelsegeografiskt

Skåne genomgick under senare delen av 1800-talet en stark urbanisering. Det var inte bara inflyttning till de etablerade städerna utan även framväxande mindre orter ökade sin befolkning. Tomas Tägil har gjort en överskådlig presentation av hur de socknar i Skåne med störst procentuell befolkningsökning mellan 1850 och 1910, alla var järnvägsberoende orter som Björnekulla (Åstorp), Stoby (Hässleholm), Västra Sallerup (Eslöv) och Kävlinge. De socknar med minst procentuell befolkningsökning under samma tid var socknar som antingen hamnat vid sidan av järnvägarna eller var godsdominerade. Hov på Bjärehalvön, Hallaröd i skogsmarkerna och storgodsen Skabersjö och Skarhult.<sup>62</sup> Här exemplifierar Tägil också Christallers centralortsteoris reglerande faktorer. Det var inte säkert att en station eller ställningen som järnvägsknut per automatik garanterade en stark bebyggelseutveckling. Flera stationer kunde nämligen konkurrera om samma omland. Det fanns helt enkelt inte plats för fler större centra i Christallers bikakemönster.<sup>63</sup>

---

<sup>59</sup> Svenska Järnvägsföreningens minnesskrift 1876-1926, Stockholm 1926, s. 225

<sup>60</sup> Tägil, 1987, s. 157

<sup>61</sup> Lennart Lundmark, *Tiden är bara ett ord*, Borås, 1993, s.86-89

<sup>62</sup> Tomas Tägil, "De skånska stationssamhällena", i Åke Werdenfels (red), *Skånsk järnväg*, Hässleholm 1990, s. 195-196

<sup>63</sup> Tägil, 1990, s. 196



## 5. Järnvägen kommer till Hurva

### 5.1 Hurva bygd, före 1866

Hurva kyrkas äldsta delar härstammar från 1200-talet och valven i långskeppet är slagna på 1400-talet.<sup>64</sup> En kyrka förutsätter att det finns befolkningsunderlag så man kan dra slutsatsen att Hurva by är minst lika gammal som dess kyrka. Landsvägen från Malmö mot nordost har länge haft samma sträckning som dagens E22. På Gerhard von Buhrmans karta över Skåne från 1684 finns landsvägen med genom Hurva.<sup>65</sup> Före järnvägens ankomst var Hurva en liten bondby med en medeltidskyrka. Skiftena hade antagligen gått snällt fram. Jag tror det berodde på att byn hade både kyrka och gästgiveri. Till gästgiveriet och landsvägen behövdes det smed och annan service. Därför var byklungan en så stabil by som inte bröts upp i första taget. Byn bestod 1849 huvudsakligen av sex fyrhängade gårdar och några mindre gårdar, alla situerade runt kyrkan.<sup>66</sup> Det var inte bara skiftena utan flera jordbruksreformer som omformade och effektiviserade odlingslandskapet. Utdikning och uppodling av sankmarker, utskiftning och uppodling av fäladsmarkerna och ett effektivt växelbruk gav nya bättre skördar. Att utdikning och uppodling av de gamla fäladsmarkerna skedde runt Hurva kan man se vid en jämförelse mellan 1865 års karta och 1914 års karta. 1914 är all före detta sankmark och fälad uppodlad och den tidigare slingrande Bråån är rätad. Hurvas stora fälad öster om byn, var vid järnvägens intåg ännu inte var uppodlad.<sup>67</sup> Den bör ha blivit det under de sista decennierna på 1800-talet. Befolkningsstatistiken talar också om hur landsbygden förändrades med åren. 1805 var folkmängden i Hurva socken 324 och vid decenniet för järnvägens intåg 1860 det dubbla, 675.<sup>68</sup> Söderut från kyrkan räknat, fanns 1865 ett fåtal hus och gårdar. Gästgivargården som funnits i olika former i Hurva sedan 1665, brann ned vid en eldsvåda under första delen av 1800-talet. Innan den nuvarande gästgivargården byggdes 1865 var gästgivarverksamheten inhytt hos en av storbönderna längs landsvägen.<sup>69</sup> Hurva var egen kommun från kommunalförordningen 1862 fram till 1952. Idag räknas inte invånarantalet sockenvis, och Hurva tätorts invånarantal år 2000 var enligt Nationalencyklopedin 332 stycken.<sup>70</sup>

---

<sup>64</sup> *Lunds stift i ord och bild*, Stockholm 1947, s. 572

<sup>65</sup> Kungsboken 1, Skåne, Buhrman 1684, Krigsarkivet

<sup>66</sup> Karta över Hurva by 1850, 12- HUR- 11, lantmäteriarxivet, Malmö

<sup>67</sup> Gottfrid Björkelund, *Frosta Häradshistoria*, Lund 1944, s. 218

<sup>68</sup> <http://karna.ddb.umu.se/servlet/se.umu.ddb.program.folknet.FolkNet>, 2007-01-08

<sup>69</sup> Björkelund, 1944, s. 191

<sup>70</sup> Nationalencyklopedin, uppslagsord: *Hurva*

Det rådande transportsystemet var till fots, kreatursdragen vagn eller hästdragen vagn. Men även om man hade tillgång till häst och vagn så gick det ofta inte mycket fortare än att gå till fots, då vägunderhållet inte var det bästa. Periodvis var det miserabelt och riksvägen Hurva till Lund verkar varit extra utsatt vid våt väderlek.<sup>71</sup> Om problemet med vägunderhåll och ansvarfördelningen för de allmänna vägarna, vittnar också protokollen från Hurva Kommunalstämma år 1894 där vägunderhållet tillsammans med fattigvården utgör de stora frågorna för den lilla kommunen. Framför allt vägunderhållet av landsvägen till Lund är en återkommande diskussionspunkt.<sup>72</sup> Mycket beroende på de dåliga kommunikationerna var varuutbytet mellan landsbygden och städerna i Skåne mycket ringa före järnvägarna. Istället idkade städernas borgare oftast lantbruk själva med både grödor och djur. På samma sätt var inte landsbygdens befolkning beroende av städernas varuutbud då de levde av vad gården gav.<sup>73</sup> Export av landsbygdens produkter kunde vara förenat med tidsförlust och besvär. Sven Ek refererar en man född 1841 om när bönderna i V. Sallerup, en mil från Hurva, körde till Malmö för att sälja säd. Då körde de vid 1- eller 2-tiden på morgonen och kom inte tillbaka förrän vid mörkrets inbrott påföljande kväll.<sup>74</sup> Nästan ett dygn var dragare, vagn och en arbetsför man borta från gården.

## 5.2 Hurva får järnväg

Vid 1854 års riksdag antogs ett regeringsförslag om att staten skulle bygga ett huvudnät av stambanor. Enskilda privatägda bolag skulle sedan med bland annat hjälp av statliga lån bygga anslutande banor och bibanor. Dock måste kungen godkänna var och en av de enskilda banorna. Tidigt insåg tidens lobbyister att stambanorna skulle innebära framgång och expansion till orter där rälsen drogs fram. Ystads starke män hade redan 1853 bekostat en undersökning om hur bra det var att sätta Ystad som slutmål för södra stambanan istället för Malmö. Ystad hävdade det goda i att även i fortsättningen dra postgången och annan kontinentaltrafik från Stockholm till Tyskland och Mellaneuropa via Eksjö-Kristianstad-Ystad-Stralsund. Såsom den hade gjorts med bravur de senaste 200 åren. Med bävan såg Ystads starke män hur stambanans slutstation såg ut att läggas i det dock större och alltjämt växande Malmö. Vilket också skedde.<sup>75</sup> Den 1:e december 1864 invigdes södra stambanan och Stockholm och Malmö var förenade med järnväg, via Falköping. Inte förrän 1874

---

<sup>71</sup> Björkelund, 1944, s. 266

<sup>72</sup> Protokoll fört vid Hurva Kommunalstämma, A1, Eslövs Stadsarkiv

<sup>73</sup> Björkelund, 1944, s. 342

<sup>74</sup> Sven B. Ek, *Stadens födelse*, Eslöv 1975, s. 13

<sup>75</sup> *Svenska järnvägsföreningen 1876-1926, Minnesskrift, Fjärde delen- Järnvägshistoriker*, Stockholm 1926, s. 520

invigdes den sträckning som vi idag färdas med till Stockholm, den östra stambanan via Norrköping. Viljan var stor att ansluta Ystad till stambanan så fort som möjligt. En samling dignitärer från Ystad med omnejd ledda av greve Albert Ehrenswärd bad i skriften från 1863 om kungens stöd. Namnet på skriften är "Underdånig ansökning angående Stats-bidrag för anläggande af jernbana emellan Ystad och Eslöv" och jag har valt att från denna dela med mig av följande citat:

(detta) föranlät åtskilliga personer inom dessa sålunda mera vanlottade orter, att redan 1859 öfverenskomma om bekostandet af en ny undersökning för en sammanbindingsbana emellan Ystad och stambanan, men med en riktning så lämpad efter orternas behof, att banan skulle komma att från den största möjliga terrain upptaga rörelsen utan att dock afvika från dess andra bestämmelse, den att för det öfriga Sverige tillgängliggöra landets naturliga och sekelgamla väg till kontinenten, den öfver Ystad.<sup>76</sup>

Vidare proklamerar stolt att:

[...] ifrågavarande bana från Eslöv till Ystad snarare bör betraktas som en fortsättning af stambanan, än som en vanlig bibana.<sup>77</sup>

Det var i skuggan av denna karska vädjan till Hans majestät Konungen Karl XV, som Hurva by råkar hamna strax intill den planerade järnvägen, som att topografiska skäl gick upp på den höjtplatå på vars norra sida Hurva befinner sig. Ser man på normalavståndet mellan stationsorterna längs YEJ så stämmer placeringen av en station i Hurva väl överens med intervallet av stationerna. Efter Askeröd och Löberöd blev det lämpligt att förlägga en station vid Hurva. Plats fanns här också för anläggandet av en bangård som var nödvändig för att tågen skulle kunna mötas här och var längs järnvägen. Att byn sedan 1650-talet hade haft gästgiveri och att den gamla landsvägen passerades här vägdes säkert också in vid valet av stationsort. 1866 var hela järnbanan Ystad-Eslöv klar att öppnas för trafik och invigningen skedde måndagen den 30 april samma år. Hurva station var en av tretton stationer om man inte räknar Ystad och Eslövs stationer.<sup>78</sup> Tidningen Snäll-posten rapporterar om premiärturen där bortåt 300 passagerare lär åkt från Ystad till Eslöv och tillbaks igen. Snällposten skriver i frakturstil bland annat att:

[...]wid hwarje station stannade tåget till 3 till 5 minuter, så att passagerarne fingo tillfälle att som hastigast stiga ur och taga i ögonsikte stationerna.<sup>79</sup>

---

<sup>76</sup> *Underdånig ansökning angående Stats-bidrag för anläggande af jernbana emellan Ystad och Eslöv*, Stockholm 1863, s. 4

<sup>77</sup> *Underdånig ansökning*, 1863, s 11

<sup>78</sup> Svenska järnvägförbundet, 1926, s. 524

<sup>79</sup> Snäll-posten, 5 Maj 1866

Turtätheten varierade något genom åren men i regel gick det dagligen minst fyra tågavgångar i vardera riktningen från Hurva. 1941 tog SJ över hela banan Ystad-Eslöv. 1981 gick det sista tåget och tre år senare revs spåren upp.

### 5.3 Befolkningsförändringen

I tabellen nedan redovisas Hurva sockens samt de större orternas folkmängd längs YEJ under tio decennier.

År	1840	1850	1860	1870	1880	1890	1900	1910	1920	1930
Hurva	407	511	675	798	806	739	675	662	638	654
Ystad	4155	5089	5324	6191	7025	8235	9862	11285	11336	11444
Eslöv(V.Sallerup) <sup>80</sup>	1639	1766	1895	2794	4143	4405	5678	5396	5964	6035
Tomelilla(Tryde) <sup>81</sup>	1455	1861	2090	2538	2861	3090	3138	3346	3849	4611

Tabell nr: 1 Befolkningsutveckling i tätorter längs YEJ. Källa: Demografiska databasen, Folkmängd 1810-1990, Umeå Universitet, <http://karna.ddb.umu.se/folknet/>, 2007-01-08

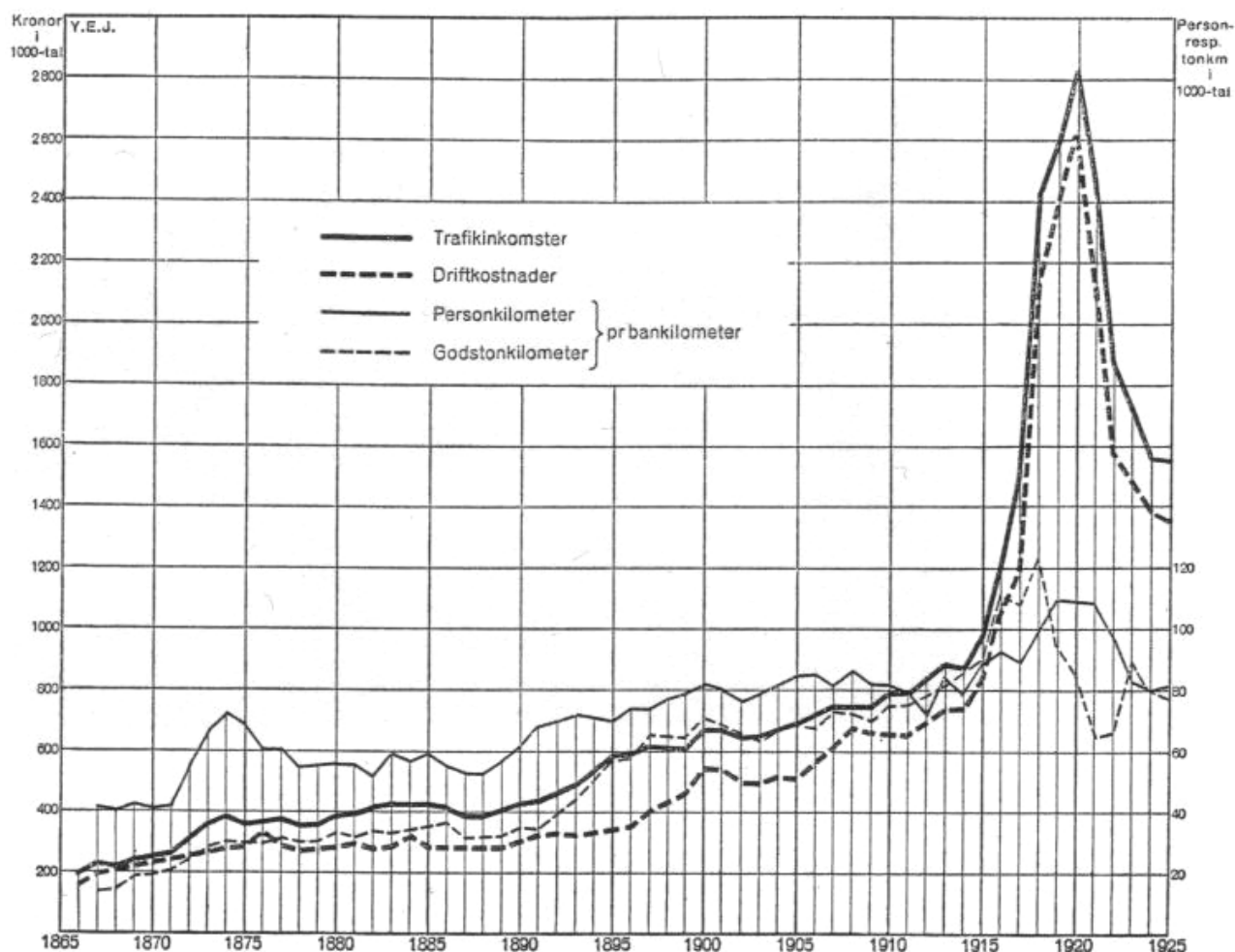
Hurva socken har redan en stabil ökning av invånare från 1840 och således kan inte järnvägens intåg på 1860-talet ses som en direkt bidragande orsak till befolkningsökningen. Gällande befolkningsminskningen efter 1880 är mönstret detsamma i Skåne i stort. Landsbygdsocknarna tappar i befolkning efter 1880 med anledning av urbaniseringen och utvandringen. Det är de stora järnvägssamhällena som drar åt sig folk. På YEJ är det Ystad, Eslöv och Tomelilla som ökar successivt. Dessa visar heller inte upp någon nedgång i befolkningsutvecklingen efter 1880 utan tuffar på. Under järnvägsbyggandets storhetstid mellan 1856 och 1914 genomgår Skåne en stark urbanisering och detta framför allt i före detta Malmöhus län.<sup>82</sup> Alltså kan man dra slutsatsen att järnvägen inte precis gjorde Hurva till ett folkrikt samhälle. Kanske snarare att järnvägen underlättade för folk att flytta till en stad. YEJ:s ekonomiska utveckling håller en liknande ökningsgrad som befolkningsutvecklingen ovan.

<sup>80</sup> Före Eslöv blev egen stad 1910, räknades Eslöv till V. Sallerup.

<sup>81</sup> Före det att Tomelilla fick köpingrättigheter räknades tätorten till Trydes församling.

<sup>82</sup> Tägil, 1990, s. 194-195

## Ystad—Eslövs järnväg.



Trafikdiagram för Ystad-Eslövs järnväg 1865-1925. Källa: Svenska Järnvägsföreningens minnesskrift 1876-1926, Fjärde delen-Järnvägshistoriker, Stockholm 1926, sid 566

Anmärkningsvärt är det uppsving som sker både med gods- och persontrafik under första världskriget. Att både trafikinkomster och driftkostnader skjuter i höjden antas bero på att stapeln är räknad i kronor i tusental och att en penninginflation sker.

Här nedan presenterar jag en tabell på de yrken jag funnit representerade i mantalslängderna för olika år. Tabellen är kategoriserad i yrkesgrupper och inleds med år 1865, året före järnvägens ankomst. Från 1867 inleder jag en femårsintervall, då en presentation av förändringar år för år vore mycket omständlig. Intressanta förändringar och nytillskott som sker i år som inte presenteras i tabellen nedan, omnämns i så fall längre fram i undersökningen. Jag har valt att i tabellen inte redovisa den agrara befolkningen som hemmansägare, åbo, arbetskarl, lantbrukare eller piga. Detta trots att flesta männen i

mantalslängderna tituleras hemmansägare eller arbetskarl.<sup>83</sup> Detta val har jag ytterligare motiverat under rubriken avgränsningar.

<b>Hantverkare</b>	1865	1867	1872	1877	1882	1887	1892	1897	1902	1907	1912	1917	1922
skomakare	1	1	1	1	1	1	3	3	3	3	1	1	2
smed	1	1	1	1	1	1	1	2	5	5	2	1	2
skräddare	1	1	1		1	1	2	3	5	5	4	3	2
tegelslagare	1	1											
timmerman	1	1	1		1		1		1	1			
färgare			1	1	1				1	1			
målare			1				1	1	1	1		2	
murare			1	1	1		1	1					
mjöllnare			1	1	1			1	1	1			
tunnbindare			1	1	1	2			1				
sadelmakare				1	1			1	1				
snickare						2	1	3	4	4	5	3	4
vagnmakare						1		1				1	
urmakare						1		2					
svarvare							1		1				
bryggare							1	1	1	1	2	1	
slaktare								1	2		4	4	3
sömmerska									3				
plåtslagare										1			
toffelmakare													1
mejerska						1	1			1			
mejerist							1						1

<b>Järnvägsanst.</b>	1865	1867	1872	1877	1882	1887	1892	1897	1902	1907	1912	1917	1922
stationsinsp.		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
stationskarl		2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	1	1
stn.bokh. <sup>84</sup>			1	1	1		1	1		1	1	1	1
banmästare			1	1	1	1	1						
vågmästare										1		1	1
jvg.s arbetare											2		
packmästare										1			
eldare											1		
stationsbiträde												1	

<b>Handlande</b>	1865	1867	1872	1877	1882	1887	1892	1897	1902	1907	1912	1917	1922
bagare			1	1		1		3	3	3	2		1
handlande			1						6	5	3	5	9
kreaturhandl.											1	1	1
timmerhandlare								2					
fiskhandlare													1
butiksbiträde												1	1

<b>Tjänstesektor</b>	1865	1867	1872	1877	1882	1887	1892	1897	1902	1907	1912	1917	1922
gästgivare			1	1	1	1	1	1	1	1			
åkare								1	1	1			
bokhållare											3	1	1

<b>Moderna yrke</b>	1865	1867	1872	1877	1882	1887	1892	1897	1902	1907	1912	1917	1922
telefonist												1	1
telefonarbetare												1	
elektriker													1

<sup>83</sup> Häradsskrivaren i Frosta och Färs Härad, Mantalslängder, Hurva, Fib: 32

<sup>84</sup> Stationsbokhållare. Tjänsten verkar ha ersatts av stationsskrivare från år 1892. Därför omfattar titeln även stationsskrivare.

Övriga	1865	1867	1872	1877	1882	1887	1892	1897	1902	1907	1912	1917	1922
korpral				1									
fanjunkare					1								
sjöman				1	1	1			1			1	
lärarinna				1									
ryttmästare										1			
nämndeman											1		
fjärdingsman								1	1	1	2	1	
kommissionär								1	1				

Tabell nr:2 Hurvas befolkningsstruktur 1865-1922. Källor:

Häradsskrivaren i Frosta och Färs fögderi, Mantalslängder, Hurva, Flb: 32,

Häradsskrivaren i Frosta och Färs fögderi, Mantalslängder, Hurva, Flb: 33,

Häradsskrivaren i Frosta och Färs fögderi, Mantalslängder, Hurva, Flb: 27,

Häradsskrivaren i Sjöbo Fögderi, Mantalslängder, Hurva, Fl: 24

År 1865 och 1866, åren före järnvägens intåg, uppvisar mantalslängderna över Hurva en socken där de flesta invånarna har typiska agrara titlar. Hemmansägare, piga, arbetskarl, torpare, åbo och hantverksyrkena smed, timmerman, skräddare, skomakare och tegelslagare. Dessa hantverksyrken var vanliga då byarna i stort var självförsörjande. Byhantverkarna som de just nämnda kunde ställa upp med det mesta av den service som sockeninvånarna behövde för sin överlevnad. I mantalslängderna finns vissa andra yrken representerade såsom skollärare och soldat som också kan anses höra till en ordinär bysammansättning.

Anmärkningsvärt är att ingen i socknen har epitetet handlande. I de efterkommande decennierna finns ett flertal som är just handlande. Det vill säga de har någon form av försäljning eller butik som de betalar skatt för. Detta kanske är beroende på att näringsfriheten just hade införts och att handlande var något man hade gjort i det fördolda och inte riktigt vågat erkänna vid mantalsräkningen ännu. Eller så var samhället fortfarande av sådan agrar prägel där varje gård i mycket levde av det gården gav, såsom Björkelund beskriver det.<sup>85</sup> Efter järnvägsinvigningen diversifieras byns invånare och fler yrkestyper uppkommer, vilka jag ämnar presentera nedan.

Järnvägsstationerna på de privata järnvägarna i Skåne är ett kapitel för sig. Även i små samhällen som Hurva blev stationsbyggnaden en monumentalbyggnad som tog upp konkurrensen med kyrkan och krogen om byns hjärta.<sup>86</sup> Stationen var inte bara expedition och väntsal utan också bostad för stationsinspektorn med familj samt post och telegramstation. Stationsbyggnaderna blev sällan färdigställda samtidigt som järnvägsspåren och det tidigaste belägget på att Hurvas stationshus existerar är en karta från 1871, där stationshus, uthus och

<sup>85</sup> Gottfrid Björkelund, *Frosta Härad's historia*, Lund, 1944, s. 342

<sup>86</sup> Tägil, 1990, s. 210

en väl tilltagen gårdsplan är utritad.<sup>87</sup> Dock skriver byns förste stins<sup>88</sup> Nylander, i en bifogad skrivelse till mantalslängden 1867, att jämte han själv är tre personer i tjänst och boende vid Hurva station. Det är hushållerskan, pigan och stationskarlen. Skrivelsen är undertecknad den 11 december 1866, Hurva station.<sup>89</sup> Men i och med att han skriver *vid* Hurva station så betyder det kanske att ingen stationsbyggnad finns att husera i ännu. Snabbt blir det fler järnvägsanställda i byn. Redan 1868, efter ett och ett halvt år med järnväg så återfinns förutom stinsen två stationskarlar och en stationsbokhållare. 1872 finns ytterligare en stationskarl och en banmästare, bosatt i järnvägssamhället. Efter sex år jobbar sex invånare med järnvägen. En förändring som måste ha varit märkbar i den lilla byn. Detta antal behålls till år 1897 då banmästare Petersson faller ifrån.<sup>90</sup> Hurva hade en liten bangård med tre spår.<sup>91</sup> Bangårdens primära funktion var för att kunna ge möjlighet till tågmöte på den annars enkelspåriga linjen. Något som gjorde stationskarlarna lika nödvändiga som stinsen. 1912 har det tillkommit två järnvägsarbetare och en eldare, så att sammanlagt sju Hurvabor jobbar med tågen. Krigsåret 1917 är det två stationskarlar mindre och järnvägsarbetarna har försvunnit. Istället har ett stationsbiträde tillkommit. Dessa män och ibland även deras familjer var bosatta i byn under en mer eller mindre lång period. Bara detta att sex personer inte jobbade med jordbruk eller dylikt, att de hade sitt värv och utkomst i den industriella sfären, måste ha inneburit ett mindre systemskifte för samhället.

#### 5.4 De nya industrierna

Flera nya småindustrier förlades i Hurva i anslutning till järnvägen. Alla var typiska landsbygdsindustrier som går att finna i många skånska järnvägssamhällen under samma tidsepok. Den första industrin att etablera sig efter järnvägens intåg var den stora holländarkvarnen som år 1871 förlades cirka 200 meter norr om stationshuset.<sup>92</sup> Året efter finns mjölnaren Barnekow med familj med i Hurvas mantalslängd.<sup>93</sup> År 1878 finns kvarnen med i "Skånes kalender" och uppges ha ett taxeringsvärde av 2.100 kr.<sup>94</sup> Kvarnen var en valskvarn vilket får anses som tidens moderna kvarn. 1904 har taxeringsvärdet stigit till 4.000

---

<sup>87</sup> Karta över Hurva stationsområde 1871, 12-HUR-19, Lantmäteriets arkiv, Malmö.

<sup>88</sup> Stins. Slang för stationsinspektör.

<sup>89</sup> Fib: 32, 1867

<sup>90</sup> Häradskrivaren i Frosta och Färs fögderi, Mantalslängder, Hurva, Fib: 33, 1897

<sup>91</sup> Grundkarta över Hurva byggnadsplaneområde, 1955-1956, 12-HUR-136, Lantmäteriets arkiv, Malmö samt flygfotografi från 1930-talet.

<sup>92</sup> Karta över Hurva stationsområde, 12-HUR-19 Lantmäteriets arkiv, Malmö, 1871

<sup>93</sup> Fib: 32 1872. Detta stämmer också med hörsägen i Hurva att kvarnen skulle ha startats av en Barnekow. Oklart är det dock varför en företrädare för en av Danmark och Sveriges mest välkända adelssläkter var mjölnare i Hurva.

<sup>94</sup> Skånes Kalender, 2:a delen, C O Arcadius N Larsson, J P Velader, Lund 1878, s. 265



kr<sup>95</sup> vilket även är siffran för år 1916.<sup>96</sup> För att belägga att kvarnen hölls igång ännu några år får jag sträcka mig till att studera ett geografiskt lexikon utanför min tidsram. 1932 redovisas Hurva kvarn med ett taxeringsvärde på 7500 kr.<sup>97</sup>

Nästa industri är också den största och mest långlivade, Hurva bränneri. Inga av de källor jag har funnit har kunnat ge ett årtal för bränneriets grundande, vilket är verkligt beklagligt. I mantalslängderna finns Hurva bränneriförening med från och med 1903 och då redovisat som ett hus på en avstyckad del från hemmanet Hurva: 15.<sup>98</sup> Så runt år 1903 är det i alla fall frågan om. I ”Kalender öfver Skåne och Blekinge del 2” från 1904 uppges att Hurva Bränneri taxeras till 40.000 kr.<sup>99</sup> En ganska stor summa kan man tycka med tanke på att den är tiodubbelt så stor som kvarnens. Samma år anges J. Andersson som disponent för bränneriet.<sup>100</sup> Av det kan man anta att bränneriets verksamhet bör vara i gång. För att ge lite perspektiv kan man sätta siffrorna i jämförelse med ett annat samhälles bränneriverksamhet. I Dalby fanns det en spritfabrik vid stationen som 1904 uppvisade ett taxeringsvärde på 130.000kr.<sup>101</sup> År 1924 hade Hurva bränneris taxeringsvärde ökat till 52.500 kr.<sup>102</sup> Det är tydligt att bränneriet är ett resultat av järnvägen. Enligt fotografier och lantmäteriets karta var bränneriet situerat i direkt anslutning till järnvägen i Hurva, cirka 200 meter väster om stationsbyggnaden.<sup>103</sup> Ett eget stickspår ledde även in till bränneriet för lastning och lossning. Landsbygdsbrännerier som detta producerade råsprit utav potatis eller säd. Vidare transport av råspriten ut till destillerier och andra kunder skedde i särskilda järnvägsvagnar.<sup>104</sup> En biprodukt vid framställningen av sprit var återstoden av råvaran som kallas för drank. Drank användes och används fortfarande som proteinrikt foder till svin och nötkreatur.<sup>105</sup> Enligt Hurva Bränneris räkenskaper som finns bevarat från 1962-1972, så kunde bönderna som levererade potatis till bränneriet få betalt i antingen pengar eller drank. På så sätt fungerade den lokala industrin både som en lokal avsättningsmöjlighet och som en lokal leverantör av fodertillskott. Även om dessa fakta är utanför undersökningens tidsramar, det vill säga efter 1922, bidrar uppgifterna till att ge

---

<sup>95</sup> *Kalender öfver Skåne och Blekinge del 2*, Fredrik Landén och Hugo Landén, Helsingborg 1904, s. 351

<sup>96</sup> *Skånekalendern*, K-L Svenssons eftr:s bokindustri aktiebolag, 1916, s. 377

<sup>97</sup> *Svenska orter*, red. Karl P.D. Rosén, Stockholm 1932

<sup>98</sup> Fib: 33, 1903

<sup>99</sup> Landén & Landén, 1904, s. 351

<sup>100</sup> Landén & Landén, 1904, s. 351

<sup>101</sup> Landén & Landén, 1904, s. 397

<sup>102</sup> *Skåne landsbygd-Geografisk och statistisk kalender*, Emil Jönsson, Theodor Tufvesson, 1924, s. 82

<sup>103</sup> Bilaga 2 samt: HUR-136, Karta över Hurva stationsområde 1955-56. Lantmäteriets arkiv, Malmö,

<sup>104</sup> Yngve Holmgren ”Bana, lok och vagnar”, i Åke Werdenfelds (red.), *Skånsk Järnväg*, Hässleholm 1990

<sup>105</sup> Denna drank var mycket populärt bland ungtjurarna vill jag minnas från tiden då jag hjälpte grannpojkar i jordbruket. För. Anm.

perspektiv på bränneriets betydelse och verksamhet. År 1932 hade taxeringsvärdet stigit till 60.000kr.<sup>106</sup> Bränneriet hade 1963 fem säsongsanställda, augusti till februari. Om man studerar räkenskaperna för ett slumpvis utvalt år, 1964, kan man med viss lokalkännedom utläsa att samtliga betydande gårdar och lantbruk i bygden levererade till Hurva bränneri. Bränneriet hade då ett upptagningsområde inom en radie av tre till fyra kilometer.<sup>107</sup> 1972 upphörde bränneriets verksamhet och byggnaden revs.

Enligt hörsägen ska ett bryggeri ha uppkommit i Hurva i slutet av 1800-talet. Men detta är som sagt bara en hörsägen från hembygdsföreningen. Från år 1892 finns det i mantalslängden en bryggare vid namn Jöns Larsson.<sup>108</sup> Fem år senare finns det en ny bryggare med namnet Nilsson på samma adress. Man ska komma ihåg att adressen i mantalslängden, Hurva nr: 2 är baserad på den markstruktur som fanns före järnvägen i Hurva. Hurva nr: 2 var den gården som vars ägor sträckte sig över den mark som senare skulle bli stationsområde och gatukvarter runt omkring detta.<sup>109</sup> När byn växte och behövde tomtmark, delades Hurva nr: 2:s ägor i mindre lotter. En så kallad hemmansklyvning. Ett hemman skulle motsvara ett mantal. Vid en klyvning kunde hemmanet delas upp i bråkdelar av ett mantal som fick den nya fastigheten att heta exempelvis Hurva nr: 2 - 5/1654. En sådan bråkdela av hemmanets forna marker räckte till en liten tomt för ett mindre hus. Det fanns alltså flera fastigheter som var avstyckade från Hurva nr: 2 men hade för den skull inte samma fysiska adress men fanns dock i närheten. Med tiden kom dessa beteckningar att bytas ut mot gatuadresser i mantalslängder och folkbokföringar. Man kan anta att inom Hurva nr: 2, det vill säga runt stationen, finns det någon byggnad för bryggning som byter ägare eller hyresgäst. Fem år senare, år 1902 heter bryggaren Roth.<sup>110</sup> Det första belägget på bryggeriets existens är i Skånekalendern 1916 då bryggeriet finns med under rubriken: Industriella anläggningar och deras taxeringsvärde. Taxeringsvärdet är då 6.400kr.<sup>111</sup> Här uppges också bryggarens namn, Olof Olsson, som med namn och titeln bryggare också återfinns i mantalslängden från och med 1912.<sup>112</sup>

---

<sup>106</sup> *Sverige*, O. Sjögren, Band 3, Stockholm, 1932, s. 312

<sup>107</sup> Hurva Bränneris arkiv, räkenskaper, 1964

<sup>108</sup> Flb: 33, år 1892

<sup>109</sup> Karta över Hurva stationsområde 1871, 12-HUR-19, Lantmäteriets arkiv, Malmö

<sup>110</sup> Flb: 33, 1902

<sup>111</sup> *Skånekalendern*, 1916, s. 377

<sup>112</sup> Häradsskrivaren i Frosta och Färs fögderi, Mantalslängder, Hurva, Flb: 27, 1912

Bryggeriet lär ha brunnit ned 1918, och faktiskt är samma år det sista året som någon bryggare finns med i mantalslängderna. Bryggeriet ersattes då av ett mejeri på samma plats. Denna landsbygdsindustri är lite lättare att belägga då huset än idag står kvar och gatan där det ligger heter just Mejerivägen.<sup>113</sup> I mantalslängderna finns en kvinna med sysselsättningen mejerska redan 1887. Från detta år och fram till 1892 finns det en mejerska i byn bosatt i Hurva nr: 2. Samma år återfinns även en manlig mejerist med familj. Dock finns inte något mejeri med i statistiken eller i taxeringsredovisningar. Kanske för att de flesta landsbygdsmejerier var andelsmejerier som ägdes gemensamt av de bönder som levererade.<sup>114</sup> Jag har däremot funnit taxeringsvärden för andra byars andelsmejerier i Skånes kalendrar så någon bra förklaring varför Hurvas mejeri inte finns med har jag inte. Smör och andra mejerivaror transporterades likväl på järnvägen genom Hurva. YEJ hade egna kylvagnar för transport av mejerivaror. Dessa var utrustade med isbehållare för kylning men kunde också ha ångvärmeledning för att på vintern kunna skydda frostkänsliga varor.<sup>115</sup> Att mejeriet var en anläggning som startades på grund av järnvägen i Hurva stöds av Heckscher. Han pekar på att den nya mejerihanteringen visar järnvägarnas inverkan tydligt då mejerier förutsätter goda kommunikationer så att färskvarorna snabbt kan exporteras.<sup>116</sup> Bryggeriet och sedermera mejeriet låg på södra sidan om järnvägen i Hurva i direkt anslutning till bangården. Denna södra sida var avsedd för lastning och lossning av gods och varor. Än idag finns den gamla lastperrongen kvar i Hurva mittemot stationsbyggnaden. Lastperrongen i granit är drygt en meter hög och är anpassad så att man enkelt ska kunna lasta av och på varor i samma höjd som golvet i godsvagnarna.

På södra sidan, i anslutning till lastperrongen låg också betvågen. Betornas betydelse för de skånska järnvägarna eller kanske vice versa har jag belyst tidigare i uppsatsen. Även Hurva var en exportör av betor till sockerbruket. Örtofta sockerburk var även för 100 år sedan det närmsta bruket och man får anta att detta var slutdestinationen för Hurvas betor även förr i tiden. Alternativt Köpingsbros sockerbruk som låg betydligt längre bort men å andra sidan på YEJ vilket innebar att bettågen inte behövde hyra in sig på statens stambana för att nå Örtofta. Att betvåg funnits var i allmänt minne i Hurva men det konkreta beviset finns i en av SJ framställd bangårdskarta från 1965. Kartan visar också att en betlastare finns vid denna tid

---

<sup>113</sup> Se Bilaga 3

<sup>114</sup> Lindberg, 1993, s. 63-64

<sup>115</sup> Yngve Holmgren, "Bana, lok och vagnar" i Åke Werdenfel (red), *Skånsk järnväg*, Hässleholm 1990, s. 128

<sup>116</sup> Heckscher, s. 123

mitt emot stationshuset, alltså på själva lastkajen.<sup>117</sup> Gunnar Sandin, ett känt namn inom skånsk järnvägslitteratur, har under de teknikhistoriska dagarna i Luleå 2004 sammanställt ett föredrag om just belastningsanordningar. Här berättar han om hur betvågen har en historia lika lång som sockerproduktionen och att dessa ofta var bemannade under betkampanjerna. Vidare att belastarna kom med stor skala vid krigsutbrottet 1939. Under kriget var bilbränsle och gummi svåråtkomligt vilket gav järnvägstransporterna ett uppsving. Detta samtidigt som beredskapstiden skapade brist på arbetskraft gjorde att behovet av maskinella hjälpmedel ökade.<sup>118</sup> I detta läge konstruerades många belastare, kanske även Hurvas. Belastarna kunde vara ganska komplicerade monstruösa gjutjärnstingestar såsom bethjulen.<sup>119</sup> Enskilda järnvägar som YEJ använde oftast det enklare rullbandet eller elevatorn. Någon form av våg har antagligen funnits vid Hurva station redan före beviset på bangårdskartan från 1965. Redan 1907 anges i mantalslängden att Vågmästare Niels Svensson med familj är boende på adress Hurva nr: 2.<sup>120</sup> 1912 saknas denne i längderna men finns åter med på samma adress 1917. Vågmästaren kunde också vara den som ansvarade för vägning av all annan gods som transporterades via järnvägen. Hans direkta anknnytning till järnvägen är dock mycket trolig, men när och om han vägde betor kan jag inte belägga. 1907 finns det även en packmästare i byn.<sup>121</sup> Just dessa titlar packmästare, vågmästare, banmästare med flera är typiska titlar i järnvägspersonalens hierarki.

## 5.5 By har blivit stationssamhälle

Framväxten av dessa funktioner, kvarnen, bryggeriverksamheten, mejeriet, bränneriet och betvågen är tecken på den funktion som lokalcentra som Hurva fick. Byn blir ett lokalcentrum i enlighet med Christallers teorier då den omgivande landsbygdens produkter körs till byn för vidare transport med järnväg eller förädling i småindustrierna. Utan att vara generaliserande kan man dra slutsatsen att dessa småindustrier och funktioner använde till största delen järnvägen som transportlänk för vidare avsättning. I Hurvas fall kan man tänka sig att målet för avsättningen var större tätorter som Eslöv eller Malmö. Svårare är det att belägga transporter från andra hållet, hur Hurva importerade gods och varor från de större tätorterna.

---

<sup>117</sup> Bangårdsblad över Hurva, SJ, 1965, 1967, 1975.

<sup>118</sup> Gunnar Sandin, *Belastningsanordningar, särskilt mekaniska*, 2004  
<http://www.teknikhistoria.kva.se/SNT15.htm>

<sup>119</sup> Bethjulen var en amerikansk uppfinning där betorna lades på en kvarnhjulslikande hjul av järn som snurrade upp betorna i höjden där de föll ned och vidare på ett transportband som transporterade betorna ned i järnvägsvagnarna. En sådant bethjul, med en diameter på cirka fem meter, fanns bland annat i Vintrie utanför Malmö. Se bild på sid 116 i Kuuse, 1982.

<sup>120</sup> F1b: 33, 1907

<sup>121</sup> F1b: 33, 1907

För just utbytet av varor mellan de olika centra är en förutsättning för centralortsteorin. Ett sätt att skönja hur Hurva importerade varor utifrån är att se vilka yrken som uppkommer. Ett av de mest uppenbara anser jag vara fiskhandlaren som återfinns i mantalslängderna 1922.<sup>122</sup> Fisk är en vara med kort hållbarhet vilket förutsätter snabb leverans. En möjlighet är dock att fisken kommit via landsväg från Ringsjön. Fiskhandlarens adress är Hurva nr:2 vilket innebär en position runt eller norr om stationen. Att det även efter det funnits fiskhandel i byn är något som är allmänt känt även för min generation födda på 1970-talet. En annan mer tydlig förändring är ökningen av antalet handlande i byn som från att ha varit någon enstaka, ökar från 1897 och sedan håller sig på en nivå mellan 3-9 stycken åren 1902-1922.<sup>123</sup> Dessa handlare och delar av hantverkarna exempelvis urmakarna, borde i någon mån vara beroende av varor utifrån via järnvägstransport för försäljning till ortsborna. Mer problematisering gällande förhållande järnväg kontra landsväg följer nedan.

Vidare kan studien ge prov på hur järnvägen och den nya tiden förde med sig nya yrkesmänniskor i byn. Inte bara det att det blir fler hantverkare och handlare utan även andra yrkeskategorier bosätter sig en kortare eller längre tid. Att redogöra för dessa och dess påverkan skulle innebära ett socialt studium som inte är min avsikt i denna uppsats. Jag nöjer mig med att nämna några yrken som visar på att de moderna tiderna var komna till byn. Fiskhandlaren igen, det låter smått exotiskt med en fiskhandlare så långt från havet och sjöarna. Att byn växte visas i längderna att en fjärdingsman bosatt sig i socken. Fjärdingsmän var dåtidens poliser och myndighetsutövare och kunde behövas i ett växande samhälle. Bokhållare återfinns från 1912 och framåt och visar också på hur byn har fått en roll som närmar sig tätortskaraktär. 1917 fick byn en telefonarbetare samt en telefonist vilken var inhyst i en egen våning längs stationsvägen. Innan dess var folket hänvisade till att skicka telegram via stinsens expedition i stationen. Nu kunde man ringa genom telefonistens försorg. 1922 finner man också en elektriker i mantalslängderna. Efter 60 år med järnväg kom de moderna tiderna på allvar till bondbyn Hurva.

Ett problem med undersökningen kan vara svårigheten att sätta landsvägens påverkan på samhället i relation till järnvägens påverkan. För att särskilja järnvägens påverkan har jag i huvudsak koncentrerat mig på de näringar som uppkommer vid stationsområdet. Men byn får under den undersökta tiden ett uppsving som inte alltid direkt går att spåra till

---

<sup>122</sup> Häradsskrivaren i Sjöbo fögderi, FI: 24, år 1922

<sup>123</sup> F1b: 33, F1b: 27, FI: 24

järnvägsfunktionerna. Detta är handlarna och hantverkarna. Däremot kan man se dessa som ett resultat av att byn blir ett lokalcentrum för den omgivande landsbygden samt att förändringen från bondby till stationssamhälle ger att en mer merkantil miljö kan uppstå. Améen menar att varje period styr lokaliseringen av ny affärsverksamhet. För Hurvas del innebar det att bostadsbebyggelsen lokaliserades till järnvägen. En trolig förklaring är att den tidens hantverkare och affärsidkare hade sina verksamheter i samma hus de bodde i. De fem industrierna eller funktionerna förlades alla i anslutning till stationen och bangården. Vad det gäller butiker och hantverkare är det svårare att spåra exakt position. Dock kan man med lokalkännedom visa att stationsvägen blev butiksgata. Genom en jämförelse mellan kartor från 1865 och 1914 kan man se byns förändring från ett annat perspektiv.<sup>124</sup>

Generalstabskartan från 1865 uppvisar en bebyggelse koncentrerad till den gamla kyrkbyn, med ett fåtal husecken längs landsvägen. På den ekonomiska kartan från 1914 har byns centrum flyttat upp till stationen där rader av hus omger stationen och bangårdsområdet. Ett villakvarter har vuxit fram norr om stationsområdet och når nästan ned till kyrkbyn. Med undantag från detta villakvarter som klämmer sig in mellan stationsområdet och landsvägen, så visar kartjämförelsen tydligt att det är järnvägen som dragit till sig nybebyggelsen. Få nya hus har byggts längs landsvägen. Detta kommer istället att ske några decennier senare när byn inträtt i vägsamhälle 2. Till affärsverksamhet kan man också lägga till byns utskänkingsställe. Den gamla gästgivargården som brann ned i början på 1800-talet låg positionerad vid kyrkbyn.<sup>125</sup> När dagens nuvarande gästgivaregård uppfördes 1865 valdes istället en plats närmre järnvägsstationen.

Att järnvägen är den dominerande påverkaren anser jag vara klarlagt men hur bevisar man detta ytterligare? En källa till uppfattningen om vikten av kommunikationerna genom åren är de statistiska och geografiska kalendrarna. Dessa presenterar i underrubriken: samfärdsmedel, eller i den allmänna brödtexten, om vilka kommunikationer som genomskär socknen. I 1878 års kalender rankas YEJ som det viktigaste samfärdsmedlet. Landsvägen omnämns i förbigående med ett: ”Dessutom går stora landsvägen Lund-Hörby-Kristianstad genom socknen...”<sup>126</sup>. I 1904 års kalender nämns järnvägslinjen men inte landsvägen alls. 1916 står allt i bokstavsordning så att ingen värdering kan urskiljas. 1924 redovisas järnvägen och stationen i brödtexten men inget om landsvägen. Så även 1924 får man indikationer på att

---

<sup>124</sup> Se bilaga 1-2

<sup>125</sup> Karta över Hurva by 1849, HUR- 17, lantmäteriarivet, Malmö

<sup>126</sup> Skånes kalender, 1878, s. 263

järnvägen fortfarande var det rådande samfärds- och transportmedlet. Vid en jämförelse med dagens och de senaste 40 årens förhållande, då vi befinner oss i vägsamhälle 2, är det uppenbart att man i en liknande beskrivning av socknen skulle nämna E 22: an som det huvudsakliga samfärdsmedlet.

## 5.6 Hurva som järnvägsknut?

Vidare berättar protokoll från Hurva kommunalstämma om den positiva tron på järnvägen. Enligt protokoll fört vid Kommunalstämman för Hurva kommun 1898 fanns det planer på en järnväg med sträckningen Lund-Hurva-Hörby. Hurvas kommunalstämma beslutar den 22:e februari att denna ska aktieteckna sig för 10.000 riksdaler, ”med villkor att järnvägen drages över Hurva”<sup>127</sup> Pengarna planeras att lånas in som amorteringslån från bank eller person och ska återgäldas inom 40 år. Dock måste Hans Majestät Konungen godkänna järnvägen, men av att döma av protokollet verkar detta som om det inte brukar vara några problem. Detta initiativ ska sättas i relation till att detta var knappt ett år efter det att Järnvägen Eslöv-Hörby hade öppnat 1:e juni 1897. Att gå in med 10.000 riksdaler, en summa som på den tiden måste betraktats som en avsevärd summa, visar på en stark tilltro till järnvägens framtid och kanske en ambition att göra Hurva till en mer expansiv järnvägsknut. Denna tid var den delen av järnvägsepoken i Skåne då en övermättnad inträffade. Järnvägar som exempelvis Kävlinge-Harlösa-Sjöbo, invigd 1906 och Bjärred-Lund-Harlösa, invigd 1906, var järnvägslinjer som har svårt för att få ekonomin att gå runt och var två av de linjer som först lades ned. För att inte tala om de storstilade planerna att knyta samman Malmöregionen med nordöstra Skåne och Blekinge med en räls från Malmö via Dalby, Harlösa, Bjärsjölagård och vidare mot Kristianstad. Men längre än till Bjärsjölagård kom inte den nya transskånianska järnvägen och detta år 1911. Systemet var mättat och det hade dessutom blivit både dyrare att bygga och driva järnväg.<sup>128</sup> Många planerade järnvägar blev aldrig byggda och mer information om den planerade Lund-Hurva-Hörby har jag inte funnit. Så mycket möda har jag dock ej lagt ned då min avsikt endast varit att påvisa att tron på ännu en järnvägsträckning genom Hurva mottogs mycket positivt av kommungubbarna, och att en järnväg var hellre att föredra än den gamla landsvägen.

---

<sup>127</sup> Protokoll fört vid Hurva Kommunalstämma, A1, 22 feb 1898, Eslövs Stadsarkiv

<sup>128</sup> Gunnar Sandin, ”Skånes järnvägar: Historia och geografi” i Åke Werdenfels (red), *Skånsk järnväg*, Hässleholm, 1990, s. 55

Någon gång mellan första och andra världskriget börjar bilismen och landsvägstransporter successivt konkurrera mer och mer med järnvägen. Andra världskrigets importproblem och ransonering ger järnvägstrafiken en ökning men när kriget är slut återkommer den vägburna trafiken snabbt. Under 50-talet ökar bilismen rejält och konkurrerar ut järnvägarna när det gäller kortare transporter. Hurva träder in i vägsamhälle 2.

## 6. Sammanfattning och slutsats

### 6.1 Byn har förändrats

De frågor jag ställde mig i inledningen var:

Hur påverkade Ystad-Eslövs Järnväg samhället Hurva?

- Hur förändrades befolkningssammansättningen efter järnvägens intåg?
- Vilka näringar och småindustrier gav järnvägen upphov till?

Den förändring som Hurva genomgår under åren 1866-1922 är för den lilla byn omfattande. Genom studiet av Hurvas mantalslängder kan befolkningssammansättningen förändring studeras och tolkas. Från att ha varit en bondby med typiskt agrara yrken får byn en mängd hantverkare samt en ny yrkeskår som betjänar järnväg och station. Med tiden tillkommer fler yrkeskategorier som ger byn en mer tätortsliknande befolkningssammansättning. Från 1800-talets sista decennier finns fler och fler tjänster och hantverkare att tillgå samtidigt som socknens folkmängd efter år 1880 sjunker gradvis. Detta visar på att landsbygdens befolkning sjunker i stort medan stationssamhälle som exempelvis Hurva by får en mer komplex befolkningssammansättning. Något förvånande är den brist på kontinuitet bland de mantalsskrivna. Vissa yrken är vissa år representerade med en eller flera utövare för att sedan decimeras eller försvinna helt. Detta kan tolkas som att denna historiska tidsperiod var en tid av stor urbanisering, omflyttning och även utvandring. Järnvägen gav alla människor chansen att bryta upp och ge sig iväg. Folk var mer rotlösa än vad de hade varit under bondesamhällets tidevarv, och särskilt bör rotlösheten funnits bland dem som sökte sig till ett stationssamhälle. Järnvägen ger också viss modernitet till byn. Telefonisten 1917 och elektrikern 1922 hade nog dröjt några år till om inte Hurva haft sin järnväg. De resultat som jag för min undersökning anser vara mest intressant är de yrkesutövare som jag kan koppla till de funktioner och industrier som byggdes upp vid stationsområdet. Barnekows kvarn, bryggaren som bekräftade hörsägnen, mejerskan och mejeristen som arbetade på den mest typiska av alla småindustrier



på Skånes landsbygd. Disponenten J. Andersson och hans bränneri som blev den största och mest livskraftiga av industrierna. Vågmästaren och när han egentligen fick sin betvåg.

## 6.2 Hurvas roll i centralortsteorin

Genom denna länk mellan uppgifterna i mantalslängderna och uppgifterna om de olika näringarna vid stationsområdet kan jag styrka hur Hurva etablerade en roll som lokalcentra i enlighet med Christallers centralortsteori. Före järnvägens ankomst var lantbrukarnas möjlighet till försäljning av jordbruksprodukter begränsad. Hurva låg långt från större centra och ömsesidig marknadspåverkan har av allt att döma varit låg i jämförelse med under järnvägsepoken. När järnvägen kommer till byn har jag i undersökningen kunnat visa hur Hurvas omlandsområde samverkade med området runt stationen där den nya byn växte fram. Transportmöjligheterna på landsbygden var begränsade utanför järnvägsnätet vilket innebar att järnvägsstationerna snabbt blev betydande centra. Små landsbygdsindustrier startades och lantbrukets produkter kunde omsättas i högre grad. Mjök kunde köras till mejeriet, säd till kvarnen, potatis till bränneriet och betor till betlastaren. Möjligheterna till avsaluodling ökade då även andra landsbygdsprodukter kunde avsättas via järnvägen. Kanske var det synen av en by likt Hurva som fick Eli Heckscher att 1907 konstatera:

Stationssamhällena blivfa i jordbruksdistrikten centralpunkter för landbrukets alla delar...<sup>129</sup>

Hur stort omlandsområde lokalcentrat Hurva förfogade över har jag inte kunnat finna belägg för förrän år 1964, vilket är utanför min undersöknings egentliga ramar. Vid detta år visade sig bränneriet ha ett upptagningsområde inom en radie av 3-4 kilometer. Vidare får jag anta att byn med dess ökande mängd handlande och hantverkare har tillskaffat sig varor från järnvägen. Genom varuutbytet samverkade lokalcentrat Hurva i sin tur med bygdecentrum längs järnvägslinjen, i första hand Eslöv men kanske även Tomelilla. Bygdecentren samverkade i sin tur med centralorten Malmö och kanske i viss mån Lund och Ystad.

Varför blev inte Hurva större än det blev? Centralortsteorin kan också ge svar på detta. Längs samma järnvägslinje fanns det flertalet liknande stationssamhällen som kunde leverera samma produkter och tjänster som Hurva till samma bygdecentra och centralort. De närmsta

---

<sup>129</sup> Heckscher, 1907, s. 119

grannstationerna konkurrerade även om samma omland. Dessa två parametrar innebar att ingen av dem kunde på allvar växa sig mer betydande än de andra längs linjen. Detta är också en form av påverkan, vilket var uppsatsens fråga. En annan anledning till varför Hurva inte blev större än vad det blev, är att byn inte lyckades knyta någon större industri till sig. Ser man sig runt i Skåne kan man snart konstatera att det vanligast förekommande stationssamhället är en just så begränsad bysamling som Hurva blev. De finns överallt i Skånes jordbruksbygd. De växte med järnvägen till en storlek som passade lagom till vad deras funktioner som lokalcentra erbjöd. En fråga som man gärna vill ställa sig är hur byn utvecklats om den inte fått sin järnvägsstation den där vårdagen 1866? Då hade säkert byn hamnat på Thomas Tägils lista över socknar som stagnerade mellan 1850-1910.<sup>130</sup>

### 6.3 Améens stationsmagnetism

Lennart Améen talar om en stationsmagnetism som drar affärslivet till stationsområdet.<sup>131</sup> Améens presentation om hur de rådande trafikförhållanden styr lokaliseringen av affärsverksamhet, anser jag mig kunna bekräfta i fallet Hurva. Genom en slags stationsmagnetism drog Hurva station till sig både lokalisering av affärer och småindustrier. Samtidigt som befolkningen inte ökade så mycket och till och med stagnerade och minskade efter 1880, uppfördes en mängd hus vid stationen samt längs bangården. En tydlig skillnad kan ses vid en jämförelse med kartorna från 1865 respektive 1914. 1865 är byn centrerad runt kyrkan och landsvägen. 1914 har byns centrum flyttat sig upp mot järnvägsstationen. Likartade mönster från andra skånska byar presenterar Améen i "Järnvägen i Svenskt Landskap".<sup>132</sup> Något man inte heller får glömma är den betydelse handelsliberaliseringen hade för dessa handlare och hantverkare på landsbygden. Byarna blev i större omfattning än förut merkantila miljöer där handelsverksamheten var viktig. Som jag nämnde i kapitel fem får man utgå ifrån att dessa nytillkomna affärsidkare och handlande oftast bodde i samma byggnad som man hade sin näringsverksamhet. Då får man sätta ett likhetstecken mellan lokaliseringen av affärsverksamhet till stationsområdet och bebyggelseutvecklingen där. Kvar vid kyrkan blir de statiska gårdarna från 1800-talets bondesamhälle och vägsamhälle 1. Någon större fördel med att järnvägen korsade landsvägen i Hurva kan inte konstateras. Detta exempel på att korsning mellan de två kommunikationsformerna skulle ge upphov till särskild betydelse eller påverkan under järnvägsepoken har jag heller inte stött på i litteraturen.

---

<sup>130</sup> Tägil, 1987, s. 195

<sup>131</sup> Améen, 1987, s. 21

<sup>132</sup> Améen, 1987, s. 20

I min beskrivning utav syftet med uppsatsen argumenterade jag för behovet att finna kopplingar mellan de stora historiska processerna, makrohistorien, och den lilla individ eller lokalbaserade mikrohistorien. Viktigt är det inte minst för att ge liv åt och intresse för lokalhistoria och den så kallade gräv-där-du-står-rörelsen. All litteratur om järnvägarna, landsbygden, liberalisering och urbanisering har givit mig en stor bakgrundskontext. Utan den hade det varit svårt för mig att på detta sätt beskriva ett skånskt stationssamhälles framväxt 1866-1922. Beskrivningarna på makronivå har jag sedan anpassat på min studie på lokalnivå och oftast sett samma eller liknande mönster här i Hurva. Jag refererade Birgitta Odén i beskrivningen av syftet om att de stora historiska processerna är komplexa och det kan vara nödvändigt att med mikrohistoria pröva de makrohistoriska teoriernas hållbarhet. Detta anser jag att jag har gjort med denna undersökning. Inte bara för teoriprövandets skull utan för att ta ner historien till en nivå där vi enkelt kan studera den. För resterna av de stora historiska processerna finns där ute, i det nedlagda sockerbruket, längs cykelvägen på den gamla banvallen, framför de sorgligt nog inte k-märkta stationshusen.

#### **6.4 Förslag för vidare studier**

Ett ämne för eventuella vidare studier kan vara att skildra vilken betydelse järnvägen innebar för den sociala sammansättningen i stationssamhällen och även i omgivande landsbygd. Detta kan sättas in i den större kontexten hur Sverige omformades under järnvägsepoken där man skulle kunna ytterligare studera befolkningssammansättningen i just stationssamhället. Gav dessa nybildade samhällen nya förutsättningar för människorna beroende på kön, ålder och bakgrund? Förde järnvägen med sig nya möjligheter för kvinnor eller stärktes makt- och genusstruktur med järnvägens hierarkier? Var det unga som lämnade landsbygden och de gamla stannade kvar när tågen kom och gick? Hur diversifierades landets befolkning när möjligheter till resande blev lättare? En annan undersökning är att lägga ett etnologiskt perspektiv. Vilket tankegods förde de nya kommunikationerna med sig? Vilka intryck, tankar och drömmar innebar de frustande stålhästarna? Förstorades världen för folket? En mer kulturvetenskapligt inriktad undersökning som man skulle kunna genomföra är den fråga som i början av september var min idé till uppsats. En jämförelse mellan byn under vägsamhälle 1, järnvägssamhälle och vägsamhälle 2. En komparativ studie av hur en by långsamt omformar sig i takt med kommunikationsförutsättningarna. En annan möjlig undersökning är att helt enkelt jämföra två orter och hur de växer under järnvägens påverkan. Med eller utan Christallers bikakemönster framför ögonen.

## Käll- och litteraturförteckning

### Otryckta källor:

#### Arkiv

Eslövs Stadsarkiv

Protokoll fört vid Hurva Kommunalstämma, A 1

Krigsarkivet

Kungsboken 1, Skåne, Buhrman, 1684<sup>133</sup>

Landsarkivet i Lund

Häradsskrivaren i Frosta och Färs fögderi, Mantalslängder, Hurva, FIb: 32

Häradsskrivaren i Frosta och Färs fögderi, Mantalslängder, Hurva, FIb: 33

Häradsskrivaren i Frosta och Färs fögderi, Mantalslängder, Hurva, FIb: 27

Häradsskrivaren i Sjöbo Fögderi, Mantalslängder, Hurva, FI: 24

Hurva bränneris arkiv

Lantmäteriarxivet i Malmö

Karta över Hurva by 1850, 12-HUR- 11

Karta över stationsområdet 1871, 12-HUR-19

Grundkarta över Hurva byggnadsplaneområde, 1955-1956, 12-HUR-136

#### Övriga otryckta källor

Demografiska databasen, Folkmängd 1810-1990, Umeå Universitet,

<http://karna.ddb.umu.se/folknet/> 2007-01-08

Gunnar Sandin, *Betlastningsanordningar, särskilt mekaniska*, 2004

<http://www.teknikhistoria.kva.se/SNT15.htm>, 2006-11-29

Demografiska Databasen, Umeå Universitet

<http://karna.ddb.umu.se/>

Bangårdsblad över Hurva, SJ, 1965, 1967, 1975

### Tryckta källor

Generalstabskartan 1865

Häradsekonomiska kartan 1916

*Skånes kalender Malmöhus läns landsbygd*, C.O. Arcadius, Nils Larsson, J.P. Velander, 1878

*Kalender öfver Skåne och Blekinge*, Fredrik Landén & Hugo Landén, Lund 1904

---

<sup>133</sup> Finns genom lantmäteriets försorg tack och lov tillgängligt på internet:  
<http://www.geoimager.com/terrascaniae/>

*Skåne-Kalendern, Uppslagsbok för Malmöhus och Kristianstads län*, K.L. Svenssons eftr:s bokindustriaktiebolag, Karlskrona 1916

*Skånes Landsbygd, geografisk, Topografisk och statistisk kalender*, Emil Jönsson & Theodor Tufvesson, Malmö 1924

Tidningen *Snäll-posten*, 5 Maj 1866

*Underdånig ansökning angående Stats-bidrag för anläggande af jernbana emellan Ystad och Eslöv*, Stockholm 1863

## Litteratur

Gottfrid Björkelund, *Frosta Härad's historia*, Lund 1944

Cecilia Brunnström, *Några företagens och myndigheters syn på omläggningen av väg E66*, Kulturgeografiska inst. Lund, 1983

Lars Hallberg, *Källor till invandringens historia i statliga myndigheters arkiv 1840-1990*, Stockholm 2001

Eli Heckscher, *Till belysning av jernvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*, Uppsala 1907

David T. Herbert & Colin J. Thomas, *Cities in space city as place*, London 1992

Jan Kuuse, *Sockerbolaget-Cardo 1907-1982*, Malmö 1982

Nils Lewan, *Bebyggelse och landskap: en översikt*, Lund 1989

Nils Lewan & Jens Möller, *Byar i Lundatrakten förr och nu*, uppsats i 1984 Årsredovisning, Lundabygdens Sparbank, Lund 1985

Nils Lewan, *Urbaniseringen – utvecklingsdrag, konsekvenser, åtgärder*, Lund 1978

Sverker Odeving, *När järnvägen kom till byn – samhällen längs linjen Ystad-Eslöv*, Inst. för kulturgeografi och ekonomisk geografi i Lund, 1980

Lars Olsson & Christer Hult(red), *Arbetets historia, Föreläsningar i Lund 6*, Lund 1993

Lennart Lundmark, *Tiden är bara ett ord*, Stockholm 1993

Birgitta Odén, *Forskarutbildningens förändringar 1890-1975*, Lund 1991

Birgitta Odén, *Leda vid livet- Fyra mikrohistoriska essäer om självmordets historia*, Lund 1998

Gregor Paulsson, *Svensk stad, band I och III*, Stockholm, 1950

Joel Sallius, Gösta Johannesson, Allan Arvastson, *Fälad blev stad*, Eslöv 1961

Joel Sallius, *När järnvägen kom till byn*, Eslöv 1969

*Svenska orter*, red. Karl P.D. Rosén, Stockholm 1932

*Sverige*, O. Sjögren, Band 3, Stockholm, 1932

*Svenska Järnvägsföreningens minnesskrift 1876-1926, Fjärde delen-Järnvägshistoriker*, Stockholm 1926

*Vår vägkarta*, Stockholm 2001

Åke Werdenfel (red), *Skånsk järnväg*, Kristianstad 1990

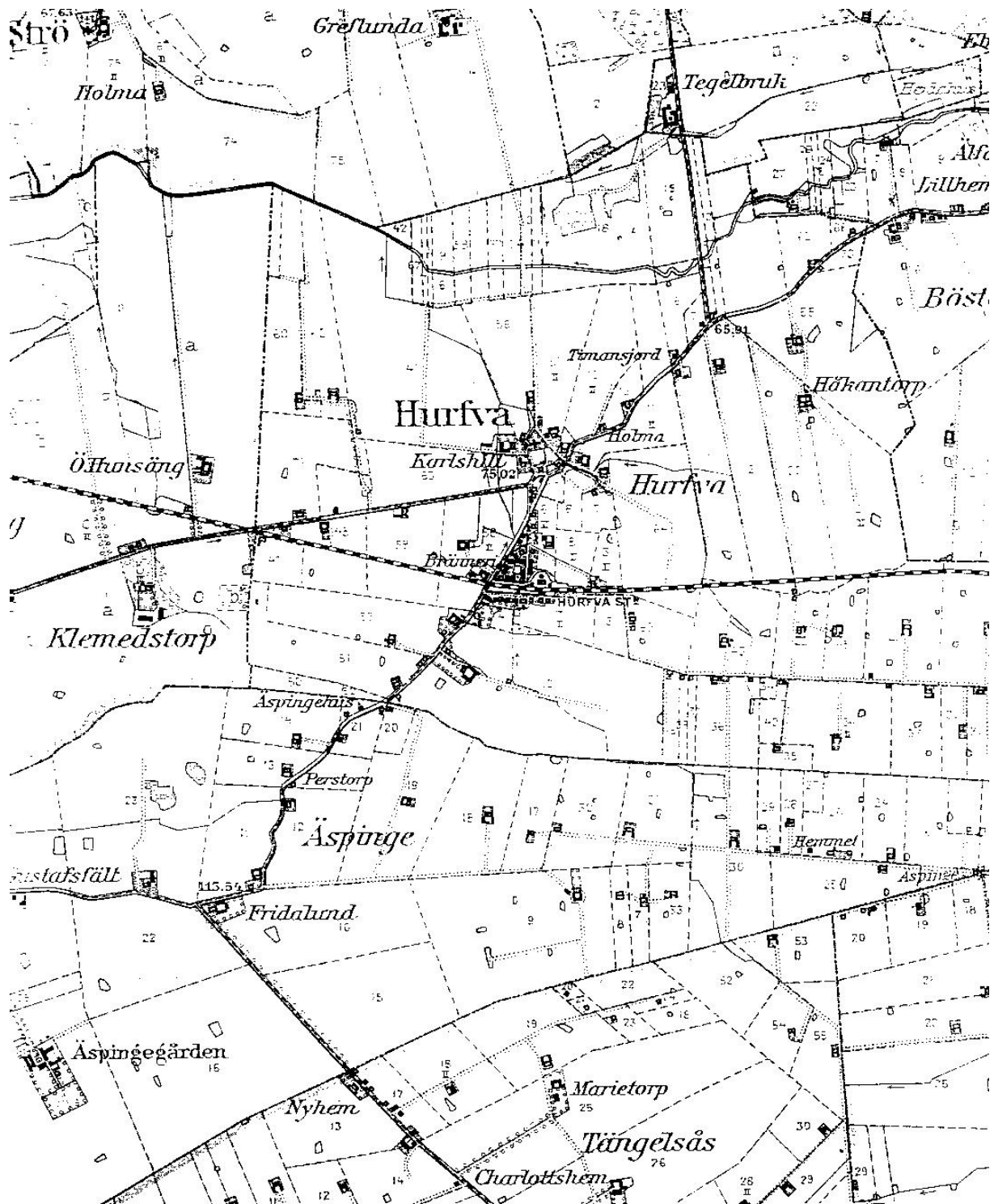
## **Bilaga 1**

### Generalstabskartan 1865

Här skulle visats en riktig version av generalstabskartan. Men då e-handelsfunktionen har varit ur funktion en längre tid hos lantmäteriet och den analoga kartbeställningen inte fungerar tillfredsställande, får vi nöja oss med en suddig utskrift från sagda lantmäteriets försäljningstjänst. Jag har verkligen försökt finna en annan version av generalstabskartan anno 1865, men har endast funnit nyare versioner vilket inte hade passat jämförelsen lika bra.  
(För. Anm.)

## Bilaga 2

Ekonomiska häradskartan från 1914. skala 1:20000





### Bilaga 3

Hurva 2006

