

Besök vid Svensk Torvförädling (STF) i Sösdala och Sjöholmen

Under 1960-talet besökte jag flera gånger STF:s anläggning vid Sösdala (Store mosse) och några gånger även anläggningen vid Sjöholmen (Rönneholms mosse). Anledningen till mina besök var främst STF:s järnvägsdrift mellan Sösdala station på Södra stambanan och Store mosse (normalspårvidd 1435 mm) men även de smalspåriga banorna ute på de båda mossarna (spårvidd 600 mm på Rönneholmsmossen och 750 mm på Store mosse). Sedan mycket unga år har jag ett stort järnvägsintresse, särskilt när det gäller äldre tiders järnvägsdrift. Den ca 4 km långa banan mellan Sösdala och mossen trafikerades med ånglok ända fram till ca 1971, vilket var ovanligt.

Mitt allra första besök ägde rum den 21 februari 1962. Jag var då nyss fyllda 16 år och hade just blivit medlem i Svenska Järnvägsklubben (SJK), en riksomfattande förening för järnvägsintresserade. Enligt SJK:s medlemsblad använde STF ett ånglok för trafiken mellan Sösdala station och Store mosse. Loket hade köpts begagnat från den 1939 nedlagda Bjärred – Lund – Harlösa järnväg (BLHJ) och hade där haft nr 5. Detta lockade mig att ta tåget från Malmö (där jag bodde) till Sösdala för att besöka STF.

På väg till Sösdala gjorde jag dock först ett uppehåll vid Sjöholmen, där jag fått veta att det fanns en smalspårig bana från stationen och ut på Rönneholms mosse. Egentligen var det två banor ut på mossen med 600 mm spårvidd (en av dessa breddades till 750 mm spårvidd senare under 1962). Torvbanespåren vid SJ-bangården ledde upp på en brygga och vidare in i en stor lada. Jag ritade av spårplaneringen och renritade den sedan hemma. Skissen gör inte anspråk på skalenlighet men ger ändå en uppfattning om spårplanen. Två parallella spår ledde upp på bryggan och där fanns en liten bangård med fem växlar och en enkelkorsning. Två spår ledde sedan in i ladan, ett av dessa i ett brant nedförslut så att det inne i ladan fanns spår i två plan. Torvbanan korsade Rönne å och kort härfter fanns en lada som innehöll två motorlok.

Efter besöket vid Sjöholmen tog jag nästa persontåg vidare till Sösdala. Därifrån vandrade jag på banan ut till mossen men då hade den vardagliga turen med ångloket in till Sösdala station för utbyte av vagnar redan genomförts. I lokstallet på mossen stod dock inte loket BLHJ 5 utan SJ-loket littera K4 nr 1899 (fortfarande med denna märkning). Jag fick veta att loket hade övertagits från SJ i slutet av 1961 eftersom BLHJ 5 var i så dåligt skick. Av personal på plats fick jag också veta att BLHJ-loket skickats iväg till Vislanda för skrotning dagen före mitt besök. Vilken otur att jag inte fick se det! Detta första besök ledde dock till åtskilliga flera, då jag och mina järnvägsvänner fick rikliga tillfällen att både åka med på, elda och köra ångloket, som snart märktes om till STF (Svensk Torvförädling) i stället för SJ på sidotankarna och nummerskyltarna togs bort.

Den 22 oktober 1962 blev det en ny resa till Sösdala. Jag tog tåget från Malmö 9.15 med ankomst Sösdala 10.34. Från Sösdala station gick jag som tidigare längs med spåret ut till mossen. När jag kommit fram kunde jag bara konstatera att dagens tur till Sösdala redan var avklarad och att jag nästa gång måste komma tidigare för att få åka med. Dock var ångloket igång med att växla på den lilla bangården och jag fick också prova på att elda och spaka lite under växlingsarbetet. Jag hade nu blivit lite bekant med lokpersonalen och fick telefonnummer till ingenjör Wegart som jag kunde ringa inför kommande besök. Härfter

tog jag alltid kontakt några dagar innan planerade besök för att förhöra mig om det gick bra att få besöka STF och jag fick alltid tillstånd att komma och åka med på loket. Jag besökte sedan STF ett par gånger varje år på 1960-talet och blev alltid mycket väl mottagen. STF hade en egen landsvägsbuss och körde bussturer för sin personal Store mosse – Sösdala och åter. Även allmänheten fick följa med mot en avgift på 75 öre enkel tur och jag har sparat biljetten. Bussen var med all säkerhet en ersättning för den persontrafik som tidigare förekom på banan med rälsbuss. Jag tog således bussen tillbaka till Sösdala för vidare färd med tåg hem till Malmö.

Vid ett senare tillfälle, den 28 december 1965, tog jag mig till Sösdala med bil. I bilen hade jag med mig två järnvägsvänner. Vi körde först till lastplatsen vid fabriken ute på mossen, där ångloket växlade några vagnar. Bangården bestod av tre spår men det fanns ingen växel i östra delen av bangården och därför fick rundgång göras med hjälp av en vajer mellan lok och vagnar. Loket växlad in på ett spår medan vagnarna drogs in på spåret intill. Ett av spåren ledde in i lokstallet. Loket eldades med torvbriketter som tillverkades av STF, vilket nog var anledningen till att ånglok användes i stället för motorlok. Banan byggdes 1940 på den banvall där det från 1918 och fram till konkurs på 1930-talet gått en elektrifierad 600 mm bana. Strax före Sösdala station korsades riksväg 23 i plan. Vägtrafiken stoppades med ljus- och ljudsignaler. Dagens vagnsätt bestod av tre lastade öppna godsvagnar. Vagnutbytet i Sösdala skedde med godståg, som ankom från Hässleholm vardagar 10.51. STF-loket hjälpte som vanligt också till med växlingen på stationen i Sösdala innan det återgick till mossen med två tomma O-vagnar.

Mellan fabriken och mossen fanns två huvudlinjer med 750 mm spårvidd (tidigare 600 mm) och ett antal stickspår, som trafikerades av en handfull motorlok. Från mossen drog dessa motorlok långa torvtåg in till fabriken. Enligt muntlig uppgift på plats var trafiken på mossen igång från 7.15 till omkring 16.45 varje vardag.

Veberöd den 15 december 2019



Jan-Anders Wihrén