

---

# BJÄRRED—LUND—HARLÖSA JÄRNVÄGAR

(LUNDS STADS JÄRNVÄGAR)

Signatur: B.L.H.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Lunds stad.

**A**nläggningen av Lund—Bjärreds järnväg var liktydigt med realiserandet av den önskan, som Lunds stads invånare länge haft att få en bekväm utfartsväg till Bjärreds badstrand. Redan från början hade man klart för sig att järnvägens ekonomi i främsta rummet skulle vila på persontrafiken under sommarmånaderna och att vinsten huvudsakligen skulle bli av indirekt art. Denna vinst tillmättes emellertid mycket stor betydelse. »Bjärred är livsluft för Lund», skrev en tidning.

Ett par år innan tanken på Bjärredsbanan tog fast form, framlades planen till en järnväg Lund—Revingehed(—Harlösa), men denna blev ej färdig förrän några år efter Bjärredbanans fullbordande. De båda järnvägarna äro i förvaltningshänseende en enhet men i övrigt från varandra skilda företag.

## Lund—Bjärreds järnväg.

Den första inbjudningen till en diskussion om denna järnväg utfärdades i aug. 1896, och den 19 i samma månad hölls ett sammanträde i Lund för frågans debatterande. Kallelsen till sammankomsten var undertecknad av köpmannen L. J. LUNDGREN, fabriksidkaren C. O. HOLMBERG, köpmannen GUST. HOLMBERG, fabrikören BERNDT BORG, kyrkoherden JOHAN HÄRSTEDT, postmästaren C. A. BRINCK, lantbrukaren MÅNS HANSSON i Önnerup, lantbrukaren AND. NILSSON i Fjälje,

köpmannen E. WAHLBOM, direktören C. MÅGE, bankdirektören S. O. ÅKERLUND, bokhandlaren HENR. MÖLLER, konsuln WILH. WESTRUP och fil. doktorn WILH. IDSTRÖM. Tanken vann livliga sympatier, och i aug. 1897 kunde inbjudan till aktieteckning utfärdas. Den var underskriven av professorn HJ. LINDGREN, konsuln WILH. WESTRUP, köpmannen GUST. HOLMBERG, lantbrukarna MÅNS HANSSON, GÖRAN ANDERSSON i Norra Nöbbelöv och AND. NILSSON samt dr WILH. IDSTRÖM.

I nov. gävo Lunds stadsfullmäktige det projekterade företaget sitt understöd genom beslut att teckna aktier för 10 000 kr. och vid sammanträde den 1 febr. 1898 meddelade interimsstyrelsens ordförande, professorn LINDGREN, att den enskilda teckningen inbringat 135 600 kr. Minimikapitalet var fastställt till 250 000 kr., och det lilla kapital, som ytterligare behövdes, blev på mötet tecknat.

Nu var sålunda den ekonomiska förutsättningen för sakens framgång given, och man drömde då att redan på sommaren 1898 komma till Bjärred på järnväg från Lund. Det var ej endast styrelsen, som hyste denna glada tro — även allmänheten trodde det, och stadens borgare började redan nu, i februari, att köpa villatomter i sitt blivande Trouville.

Meningen var att driva trafiken med elektricitet, hämtad antingen från egen kraftstation vid Fjälje eller också från den kraftkälla, som eventuellt kunde fås i Lund, där man den tiden funderade på att utbyta gaslyktorna mot elektriska bågampor. Spårvidden på den nya banan eller spårvägen, som den anspråkslöst kallades, skulle endast bli en meter, men jordförvärv göras för normal spårvidd.

Den 18 febr. 1898 hölls konstituerande bolagsstämma med *Lund—Bjärreds järnvägsaktiebolag*. Härvid valdes till styrelse: konsuln WILH. WESTRUP, postmästaren C. A. BRINCK, dr WILH. IDSTRÖM, professorn HJ. LINDGREN och lantbrukaren AND. NILSSON, Fjälje. Styrelsen valde inom sig konsuln WESTRUP till ordf., postmästaren BRINCK till vice ordf. och dr IDSTRÖM till verkst. direktör.

Koncession hade sökts, men redan den 5 april nödgades ordföranden delgiva styrelsen, att koncessionsansökningen måst återtagas, därför att ritningarna varit felaktiga. Löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren O. EKDAHL anmodades nu att upprätta nya ritningar, och de närmare undersökningar, som nu följde, föranledde beslut om att banan skulle bli bredspårig. Denna ändring i byggnadssättet gjorde, att den nya koncessionsansökningen dröjde, och först den 30 okt. 1899 erhöles koncessionen dock med undantag för de två km. närmast Lund.

Det kom emellertid ej heller nu till något utförande. Konsultationer med experter inom elektrotekniken gjorde, att man inom styrelsen enades om att utbyta elektricitet som drivkraft mot lokomotiv. En förnyad ansökan om ändring i koncessionen blev följden, men härtill inskränkte sig ej detta besluts närmaste verkningar. Verkst. direktören, dr WILH. IDSTRÖM, som tagit en synnerligen verksam del i bolagets tillkomst och ivrigt arbetat på företagets utveckling, fann övergången från elektrisk till ångdrift olämplig och lämnade med anledning därav styrelsen. Han efterträddes som verkst. direktör av postmästaren BRINCK, och dennes plats i styrelsen fylldes av ombudsmannen J. T. LARSSON.

Banans längd mellan Bjärred och Lund skulle bli 10,96 km. med sidospår Leråkra—Flädie, 0,76 km. Entreprenör kunde man ej erhålla på villkor, som gjorde antagandet av en sådan fördelaktigare än om bolaget självt byggde banan. Styrelsen valde därför det sistnämnda alternativet. Till arbetschef utsågs löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren W. SAHLÉN. Konsulterande ingenjör hos styrelsen blev kaptenen i samma kår E. R. L. SMITT. Schaktningen var redan i gång, när regeringens tillstånd kom, och arbetet bedrevs under vintern med sådan fart, att banan sannolikt hade kunnat öppnas vid badsäsongens början, om icke nya dröjsmål inträffat. Det betydde kanske ej så mycket, att man för de två sista kilometerna närmast Lund ej fick koncession förrän efter mitten av jan. 1901 — värre var, att viadukten över statsbanan vid Flädie icke kunde påbörjas, ty först då denna viadukt var så pass färdig, att arbetståg kunde framföras, kunde de sista arbetena bedrivas med önsklig fart.

Under den sista tiden bedrevs arbetet med en nästan feberaktig iver, svarande mot den alltför stigande sommarvärmens, som i sin ordning gjorde stadsinvånarnas längtan ut till havet allt hetare, och den 26 aug. 1901 kunde den högtidliga invigningen av järnvägen äga rum. Den förrättades av landshövdingen R. DICKSON.

De förhoppningar man ställt på bolagets ekonomi visade sig emellertid snart ha varit alltför optimistiska. Redan i maj 1903 blev styrelsen nödsakad att ingå till stadsfullmäktige med begäran om ekonomiskt stöd. I skrivelsen härom heter det bl. a., att bolagets svävande skuld uppgick till 555 540 kr. 90 öre och att kostnadsförslaget slutsumma hade av olika anledningar överskridits med 362 765 kr. 17 öre. Totalkostnaden uppgick till 862 765 kr. Framställningen blev av stadsfullmäktige bifallen.

De ekonomiska svårigheterna fortforo dock, och sedan stadsfullmäktige ett flertal år försträckt bolaget lånemedel för driftens uppehållande, ansåg sig styrelsen nödsakad att den 10 nov. 1909 i skrivelse till stadsfullmäktige anmäla, att aktiekapitalet till två tredjedelar förbrukats. Av balansräkningen pr den 30 sept. 1909 framgick, att aktiekapitalet utgjorde 287,950 kr. och skulderna 232 010 kr. 6 öre. Styrelsen framlade alternativa förslag till rekonstruktion.

Stadsfullmäktiges beslut i anledning av denna styrelsens skrivelse lät vänta på sig och under tiden blev bolaget urståndsatt att upprätthålla trafiken, varför K. M:t förordnade, att Statens järnvägar fr. o. m. den 13 april 1910 skall ombesörja densamma.

Efter ett längre utredningsarbete och sedan den inträdda situationen uppkallat ett flertal ledamöter i stadsfullmäktige att avgiva motion i ärendet, beslöto stadsfullmäktige den 22 april 1910, att staden skulle övertaga tillgångar och rättigheter, koncessionen å Lund—Bjärreds järnväg däri inbegripen, ävensom samma bolags skulder och skyldigheter i den mån de icke grundade sig å aktier i bolaget. Sedan staden under samma år även blivit ägare av bandelen Lund—Revinge—Harlösa, beslöto stadsfullmäktige den 16 dec. 1910, att Lund—Bjärreds järnväg och Lund—Revinge—Harlösa järnväg från och med ingången av år 1911 skulle förvaltas tillsammans.

### (Högevall—)Lunds Södra—Revingehed(—Harlösa) järnväg.

Denna järnvägs historia sträcker sig över några tiotal år. Från mera svävande förberedelser hade man i början av 1894 hunnit så långt, att ett allmänt sammanträde kunde hållas i Lund den 9 jan. Mötet, som hölls under ordförandeskap av häradshövdingen J. OSTERMAN, var besökt av 2—300 personer. Efter en längre överläggning, som avsåg såväl tillkomsten som sträckningen av en järnväg från Lund österut som även en järnväg från Lund till Lomma, tillsattes en kommitté med uppdrag att verka för de resp. järnvägarnas tillkomst. Kommittén uppdrog åt majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren E. WESTERBERG att uppgöra plan- och profilritningar för en normalspårig järnväg från Lund till Revinge. På grundvalen av dessa meddelade K. M:t den 29 nov. 1895 koncession. Kostnaden för anläggningen med erforderlig materiell beräknades bliva 948 000 kr. samt kräva ett aktiekapital av minst 474 000 kr.

Från koncessionen undantogs dock såväl sträckningen av 5 km. när-

mast Lund som ock inledningen å statens därvarande järnvägsstation, vilken enligt det uppgjorda förslaget skulle äga rum norr ifrån. Av ingenjören greve FR. A:SON POSSE uppgjordes icke mindre än fyra alternativa förslag till järnvägens inledande norr ifrån och ett förslag till inledande söder ifrån. Intet av de uppgjorda förslagen lyckades emellertid vinna vederbörande myndighets bifall. Under tiden utgick koncessionens giltighet, vilken K. M:t vägrade förlänga, varför interimsstyrelsen beslöt att härom underrätta stadsfullmäktige med tillkännagivande, att densamma ansåg sitt mandat vara slut. Innan styrelsen åtskildes, gjorde den i sitt sista protokoll ett uttalande av innehåll att järnvägsfrågans genomförande visserligen icke lyckats men att detta icke berott på bristande intresse för saken i de orter och trakter, vilka av frågan berörts, utan uteslutande varit en följd av det läge, i vilket frågan råkat genom myndigheternas långsamma behandling av ärendet samt omöjligheten att erhålla visshet om järnvägens framdragande å den 5 km. långa sträckningen närmast Lund samt om ändstationens ordnande.

Frågan väcktes emellertid till nytt och kraftigare liv genom en av konsuln WILH. WESTRUP den 14 okt. 1898 hos stadsfullmäktige väckt motion. Motionen, i vilken elva ledamöter av stadsfullmäktige instämde, föreslog tillsättandet av en kommitté, som skulle erhålla i uppdrag att undersöka möjligheten av anläggning av en särskild station söder om staden.

Vid sammanträde den 11 nov. biföllo stadsfullmäktige motionärens av drätselkammaren tillstyrkta förslag och tillsatte en kommitté, inom vilken konsuln WILH. WESTRUP utsågs till ordf. och kronofogden J. L. THEORIN till vice ordf. Övriga ledamöter voro disponenten F. A. BÖCKMAN, fabriksidkaren B. A. BORG och häradshövdingen A. BROOMÉ, varjämte löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren E. R. L. SMITT anmodades att såsom sakkunnig biträda kommittén.

Han uppgjorde även kostnadsförslag för en järnvägslinje Lund—Revinge—Viken, å vilken koncession begärdes den 10 mars 1899.

Emellertid kom det under hand till kommitterades kännedom, att frågan om koncession å denna sträcka icke komme att av K. M:t till prövning upptagas, förrän slutligt val blivit träffat mellan de föreslagna alternativa linjerna Dalby—Sölvesborg och Trälleborg—Kristianstad. På grund härav återtogs koncessionsansökningen för att utbytas mot dels en koncessionsansökan å linjen Lund—Revinge, dels en å linjen Revinge—Harlösa. Sistnämnda avslutningspunkt hade blivit

vald, enär ingen station vid Viken komme att inrättas å Landskrona—Kävlinge—Sjöbo järnväg. Koncessionen å sträckan från Lund till Revinge erhöles den 19 dec. 1902.

Enligt av kommitterades ordförande inhämtade upplysningar kunde det blivande bolaget ej räkna på att erhålla statslån, och enligt uppgjorda kalkyler kunde den del av byggnadskapitalet, som måste genom teckning av aktier anskaffas, beräknas lägst till 750 000 kr., av vilket belopp 125 000 kr. vore att förvänta genom enskilda teckningar. Kommitterade beslöto nu vända sig till de kommuner, vilka av företaget berördes, och bland dessa främst Lunds stad. Med bifall till en av konsuln WILH. WESTRUP väckt motion beslöto stadsfullmäktige den 21 mars 1902 att för stadens räkning teckna aktier till ett belopp av 500 000 kr. Vidare tecknade följande socknar aktier: Hardeberga 10 000 kr., Södra Sandby 75 000 kr., Revinge 20 000 kr. och Harlösa 10 000 kr. Den för järnvägen behövlige jorden samt grustäkter erhöles i flera fall mot likvid av aktier i bolaget.

Den 8 april 1903 konstituerades *Lund—Revinge järnvägsaktiebolag*. Till ledamöter i styrelsen valdes konsuln WILH. WESTRUP, kronofogden J. L. THEORIN, översten HENR. GYLLENRAM, borgmästaren CARL BRINK, fabriksidkaren B. A. BORG, f. d. riksdagsmannen CHR. BÜLOW, vice häradshövdingen A. BROOMÉ, riksdagsmannen NILS ÅKESSON i Södra Sandby och kommunalordföranden AND. HANSSON i Harlösa. Till ordf. i styrelsen utsågs konsuln WILH. WESTRUP och till vice ordf. kronofogden J. L. THEORIN. Såsom verkst. direktörer ad interim fungerade kronofogden THEORIN och fabriksidkaren BORG, varefter uppdraget den 2 april 1904 övertogs av borgmästaren BRINK.

Till konsulterande och kontrollerande ingenjörer antog styrelsen löjtnanterna i Väg- och vattenbyggnadskåren I. PETERSSON och E. SAHLÉN.

Innan några definitiva åtgärder för järnvägens påbörjande kunde vidtagas, beslöt styrelsen att hos stadsfullmäktige i Lund anhålla, att Lunds stad måtte ikläda sig borgen för det obligationslån å 500 000 kr. jämte därå löpande ränta, vilket utöver tecknat aktiekapital var behöfligt till bestridande av kostnaderna för byggnadsarbetet. Stadsfullmäktige beslöto ock den 4 sept. 1903, att Lunds stad skulle ikläda sig den äskade garantien. Över stadsfullmäktiges beslut anfördes visserligen besvär, men dessa blevo ogillade.

Genom koncessionsärendets särskiljande — koncession å järnvägslinjen Revinge—Harlösa erhöles först den 21 okt. 1904 — och genom

de besvär, vilka anförts över stadsfullmäktiges beslut om lånegarantien, skulle byggnadsarbetets utförande i menlig grad hava uppskjutits, om ej styrelsen, i förlitande på att stadsfullmäktiges beslut skulle av K. M:t bliva i stadens och järnvägens intresse fastställt, träffat anstalter för byggnadsarbetets påbörjande.

Till entreprenör av järnvägsbyggnaden antogs hr L. SANDWALL. Jämmt och utan avbrott fortskred byggnadsarbetet så snabbt, att styrelsen 1 1/2 år före den bestämda dagen kunde anmäla järnvägen till besiktning.

Invigningen av linjen Lunds Södra—Revingehed ägde rum den 27 maj 1905 och förrättades av statsrådet HJ. WESTRING.

De stora förväntningar, som ställts på Lund—Revinge järnvägs tillkomst, visade sig tämligen snart vara förhastade, ty redan 1905 års bokslut, järnvägens första, visade en förlust av 3 845 kr. 73 öre. Trots detta kvarstod hoppet på ökade trafikinkomster genom förbindelsen över Harlösa med Kävlinge—Sjöbo järnväg, som år 1906 öppnades för allmän trafik. Tyvärr visade sig även denna förmodan illusorisk. År 1906 var förlusten 20 330 kr. 63 öre och 1907 36 702 kr. 42 öre.

Vagnhyrorna, som, på grund av brist på godsvagnar, sprungit i höjden, kunde, om icke helt försvinna, dock nedbringas till ett minimum, enär styrelsen personligen inköpt 39 st. godsvagnar, 1 ångfinka samt 1 kombinerad person- och postvagn, vilken materiell efterhand skulle övertagas av järnvägen.

Ett av järnvägen ägt grustag i Revingeby, som allt sedan järnvägens öppnande visat sig gå med förtjänst, manade styrelsen att år 1907 inköpa ytterligare ett grustag i Sularp, vilket befanns vara en tämligen god affär. Båda dessa grustag sammansmälte längre fram i järnvägens historia med Lunds stads sten- och grusaffär.

Styrelsens bemödanden kröntes tyvärr icke med framgång. Inkomsterna förmådde icke tillnärmelsevis bära utgifterna. År 1908 visade en förlust av 55,024 kr., och bolagets ställning började synas ohållbar. Med anledning härav ingick styrelsen till stadsfullmäktige i Lund med en ansökan, att staden måtte övertaga bolagets samtliga skulder, 817 367 kr. 76 öre, inberäknat obligationslånet å 500 000 kr., för vilket staden tecknat garanti.

Den 22 okt. 1909 beslöto stadsfullmäktige att bifalla bolagets ansökan, varigenom Lunds stad iklädde sig ansvarighet för bolagets skulder på villkor, att den bolagets egendom, som icke omfattades av be-

stämmelserna i den för bolaget beviljade koncessionen, skulle tillsammans med den styrelsens medlemmar enskilt tillhöriga rullande materiellen med full äganderätt övergå till staden. Detta stadsfullmäktiges beslut överklagades, men beslutet fastställdes av länsstyrelsen och sedermera av K. M:t. År 1910 beslöto stadsfullmäktige ävenledes på ansökan av styrelsen att bevilja ett kreditiv av 50 000 kr. Även detta beslut överklagades men blev dock i sista hand fastställt av K. M:t.

Efter vittgående nya utredningar och förhandlingar blev det slutligen i dec. 1910 definitivt avgjort, att staden skulle helt övertaga bolagets tillgångar och skulder, de sistnämnda dock med undantag av aktiekapitalet (stadens aktieteckning utgjorde 500 000 kr.). I beslutet skulle också inbegripas, att koncessionen å Lund—Revinge järnväg bleve på staden överläten. Vid extra bolagsstämma den 19 jan. 1911 godkände bolaget på nämnda villkor överlåtelsen till staden.

### Bjärred—Lund—Harlösa järnväg.

Från och med år 1911 voro, såsom av det föregående framgår, de båda bandelarna Lund—Bjärred och Lund—Harlösa i stadens ägo. De underställdes stadens drätselkammare, som den 2 jan. 1911 tillsatte ett särskilt förvaltningsutskott, bestående av drätselkammarens ordförande, vice häradshövdingen O. HEYDEN, samt ledamöterna apotekaren FR. MONTELIN och baningenjören N. PÅLSSON, med uppdrag att omhändertaga och förvalta järnvägarna.

Genom sammanförandet av de båda järnvägarna under en enhetlig förvaltning blev det nu möjligt att åstadkomma ett bättre utnyttjande av materiell och personal, gemensamma inköp av förrädsartiklar kunde ske, m. m.

År 1912 överlämnade stadsfullmäktige förvaltningen av järnvägarna åt en särskild styrelse, vars verksamhet började den 15 okt. 1912. Till ledamöter i denna styrelse utsågo stadsfullmäktige dekoratören AX. ANDERSSON, baningenjören N. PÅLSSON, disponenten R. W. HILTON, apotekaren FR. MONTELIN och stationskarlen M. JENSEN. Till ordförande utsågs dekoratören AX. ANDERSSON och till vice ordf. baningenjören PÅLSSON.

I syfte att erhålla ökad trafik å järnvägen inköpte stadsfullmäktige 1914 stenfyndigheterna i Sularp och Hardeberga, varefter makadamfabrikation igångsattes.

Det gamla önskemålet, att linjen Lund—Bjärred borde hava elektrisk drift, upptogs därefter, och stadsfullmäktige beslöt den 26 febr. 1915, att elektrifieringen skulle verkställas. Till entreprenör antogs Nya Förenade elektriska a.-b.

Koncession på järnvägens elektrifiering beviljades den 7 april 1916, men redan dessförinnan hade alla för elektrifieringen erforderliga arbeten varit under utförande.

Å linjen påbörjades arbetet den 6 juli 1915, och den 5 maj 1916 körde motorvagnen över linjen första gången. Invigning ägde rum den 26 maj och följande dag började den elektriska trafiken.

Den elektriska kraften erhålles från Sydsvenska kraft a.-b. Den tillgängliga trefas växelströmmen på 50 000 volt och 50 perioder nedtransformeras till 3 000 volt. Strömmen upptransformeras därefter till omkr. 15 000 volt å utgående matarledning. Den elektriska motorvagnen byggdes i form av en resgodsvagn med tre axlar, anordnade på ett dittills ej använt sätt.

Kostnaden för elektrifieringen uppgick till 43 000 kr. för motorvagnen och 90 000 kr. för linjen, transformator, övrig elektrisk utrustning samt arbetskostnad. Driften har under den gångna tiden lämnat ett i både ekonomiskt och tekniskt avseende gott resultat.

Att krigsårens ekonomiska svårigheter skulle göra sig särskilt kännbara för dessa trafiksvaga järnvägar var tydligt. Budgetförslaget för 1918 visade sålunda en brist på 249 300 kr., som skulle uttaxeras på stadens skattedragare. På grund härav tillsatte stadsfullmäktige en kommitté, som fann, att en ändring av organisationen borde medföra avsevärda fördelar för järnvägen, nämligen dels genom elektrifiering av bandelen Lund—Harlösa, vilken fråga är föremål för järnvägsstyrelsens utredning, dels genom fullständigt samarbete i förvaltningshänseende med Landskrona—Lund—Trälleborgs järnväg.

År 1918 erhöles K. M:ts medgivande, att spårvägen Lund—Bjärred och järnvägen Lund—Revinge—Harlösa skulle anses som en enda järnväg.

En ny kommitté tillsattes 1920, och efter nödiga förhandlingar beslöt stadsfullmäktige den 16 sept. 1921 en omorganisation. De huvudsakliga förändringarna gällde personaluppsättningen och densamma placering. Sålunda utbyttes tre stationsföreståndare mot kvinnliga platsvakter, varjämte 21 befattningshavare entledigades. Några erhöles pension och övriga en engångsersättning i belopp motsvarande två till tolv månaders lön.

Å bandelen Lund—Bjärred förekommer huvudsakligen persontrafik, koncentrerad till badsäsongen, varemot godstrafiken är så gott som ingen. Å bandelen Lund—Harlösa utgöras godstransporterna till största delen av makadam samt grus. Regementsförläggningen vid Revingehed har givetvis även tillfört järnvägen en del transporter.

### Styrelse och chefer år 1926.

#### *Styrelse.*

MÖLLER, A., fabrikör, *ordförande*,  
 JENSEN, M. K., riksdagsman, *vice ordförande*,  
 BERGGREN, E. G., lantbruksingenjör,  
 SJÖVALL, P. G. E., professor,  
 MÅNSSON, A. P., byggmästare.

#### *Banförvaltare.*

SIEGBAHN, N. E. D. .... 1922—

### Förutvarande styrelseordförande och chefer.

#### Bjärred—Lund—Harlösa järnväg.

##### *Ordförande och verkställande direktörer.*

HEYDEN, O. P. R., vice häradshövding ..... 1911—12  
 ANDERSSON, A. L., direktör ..... 1912—19

##### *Trafikchef.*

PETERSSON, H. L., kapten i V. V. K. .... 1911—21

#### Lund—Bjärreds järnväg.

##### *Ordförande.*

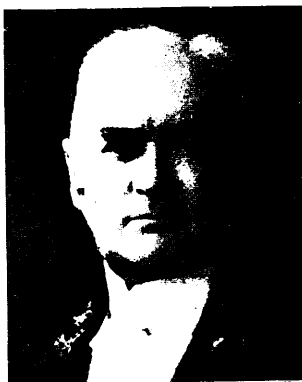
WESTRUP, J. WILH. M., konsul ..... 1901—07  
 ERNBERG, O., vice häradshövding ..... 1907—09  
 BRINK, C., borgmästare ..... 1909—10



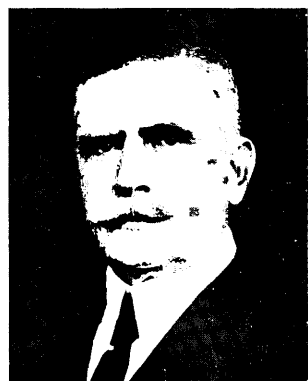
J. W. M. WESTRUP,  
konsul.



O. ERNBERG,  
v. häradshövding.



C. BRINK,  
borgmästare.



O. P. R. HEYDEN,  
v. häradshövding.



A. L. ANDERSSON,  
direktör.



A. M. MÖLLER,  
fabrikör.



C. A. BRINCK,  
postmästare.



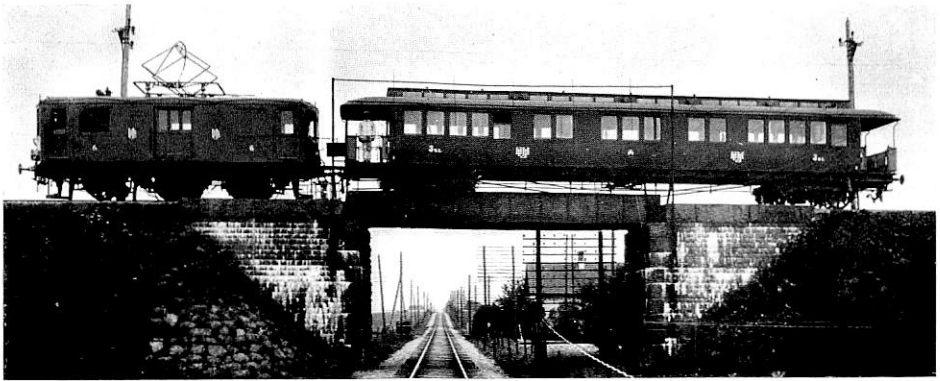
H. L. PETERSSON,  
trafikchef.



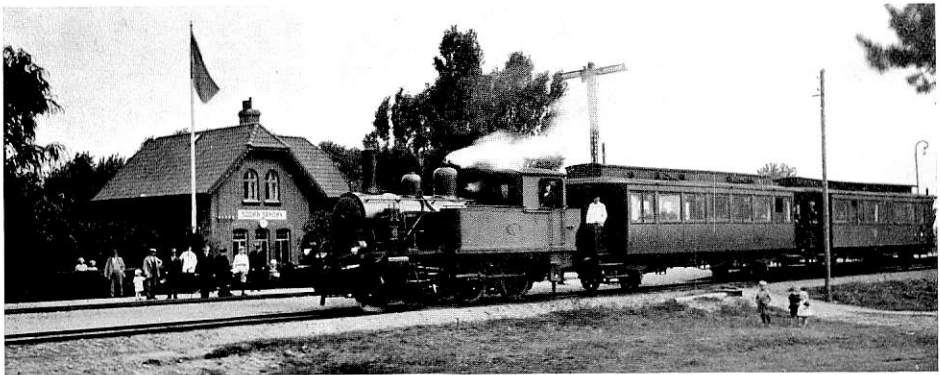
N. E. D. SIEGBAHN,  
banförvaltare.



Bjärred, järnvägsstationen.



Korsningen vid Flädie.



Södra Sandby station.

## Verkställande direktörer.

|                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| BRINCK, C. A., postmästare ..... | 1901—07 |
| BRINK, C., borgmästare.....      | 1907—10 |

## Trafikchefer.

|  |         |
|--|---------|
| BRINCK, C. A., postmästare .....           | 1901—06 |
| PETERSSON, H. L., löjtnant i V. V. K. .... | 1907—10 |

## Lund—Revinge—Harlösa järnväg.

## Ordförande.

|                                  |         |
|----------------------------------|---------|
| WESTRUP, J. W., M., konsul ..... | 1905—10 |
|----------------------------------|---------|

## Verkställande direktör.

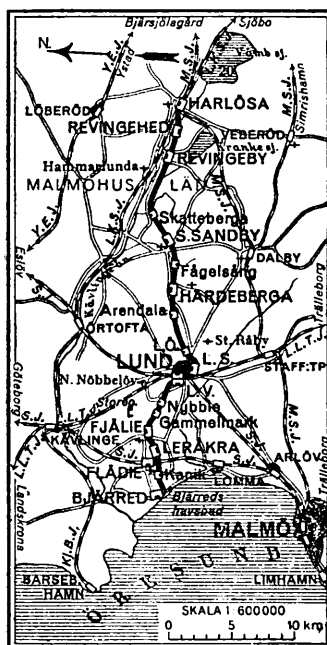
|                              |         |
|------------------------------|---------|
| BRINK, C., borgmästare ..... | 1905—10 |
|------------------------------|---------|

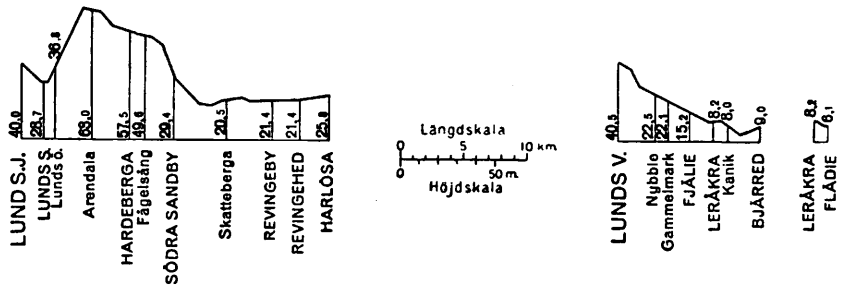
## Trafikchef.

|  |         |
|--|---------|
| PETERSSON, H. L., löjtnant i V. V. K. .... | 1905—10 |
|--|---------|

Bjärred—Lund—Harlösa järnväg, linjerna Bjärred—Lund, 11 km., och Lund—Harlösa, 23 km.

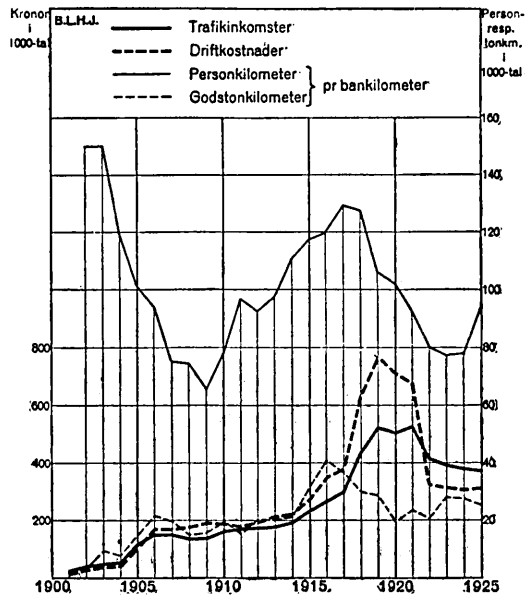
Från badorten *Bjärred*, vackert belägen på en ås vid Öresund går linjen genom Kaniks dalsänka, förbi *Leråkra*, därifrån ett sidospår leder till Flädie, och därefter över den bördiga slätten till *Lund*, som höjer sig högt över denna. Från Bjärredbanans station, *Lunds Västra*, är det några minuters promenad till *Högevall*, ändpunkten för Lund—Harlösa järnväg, belägen invid statsbanan. Härifrån är det 1 km. till *Lunds Södra* station. Därifrån är järnvägen förd i en höjd linje genom Lilla Råby till Dalbyvägen, där en anhaltsstation benämnd *Lunds Östra* förlagts. Härefter börjar en längre stigning med det skarpa lutningsförhållandet av 16,67 ‰. Järnvägen når därefter *Hardeberga* och fortsätter över hållplatsen i det naturhistoriskt bekanta *Fågelsång* till *Södra Sandby* åt vilken livliga framåtsträvande





kommun järnvägen beräknades giva ökade utvecklingsmöjligheter. Järnvägens sträckning närmar sig därefter Kävlinge ådal och passerar genom några täcka furudungar fram till *Skatteberga* hållplats. I nästan rak och plan linje fortsätter järnvägen fram till stationerna *Revingeby* och *Revingehed*, den sistnämnda belägen i omedelbar närhet av Södra skånska infanteriregementets mötesplats. Å en större bro av modern konstruktion föres banan därefter över Kävlinge å och vinner i *Harlösa* anslutning till Kävlinge—Sjöbo och Malmö—Simrishamns järnvägar.

### Trafikdiagram.



Anm. År 1905 tillkom Lund—Harlösa järnväg.

### Tekniska uppgifter.

| Byggnadssätt.               | År 1901<br>L. B. J. | År 1905<br>L. Re. J. | År 1925<br>B. L. H. J. |
|-----------------------------|---------------------|----------------------|------------------------|
| Spårvidd .....              | m.                  | 1,435                | 1,435                  |
| Spårlängd i huvudspår ..... | km.                 | 10,964               | 21,350                 |
| » i sidospår .....          | »                   | 4,192                | 5,331                  |
|                             |                     |                      | 9,688                  |

|   | År 1901<br>L. B. J. | År 1905<br>L. Re. J. | År 1925<br>B. L. H. J.                                      |
|---|---------------------|----------------------|---|
| Största lutning i huvudspår .....       | 16                  | 16                   | 16  |
| Minsta krökningsradie i huvudspår ..... | 300                 | 300                  | 250 <sup>1</sup><br>300                                     |
| Rälsvikt .....                          | 31,0                | 25,0                 | 25,0<br>31,0  |
| Största tillåtna hjultryck .....        | 6,5                 | 5,5                  | 6,15 <sup>2</sup><br>7,00 <sup>3</sup><br>8,25 <sup>4</sup> |
| » » tågastighet .....                   | 50                  | 50                   | 50<br>60 <sup>4</sup>                                       |

## Rullande materiell.

|  |   |    |     |
|--|---|----|-----|
| Ånglokomotiv, tanklok .....                                  | 2 | 2  | 3   |
| » tenderlok .....  | — | —  | 1   |
| Motorvagnar, elektriska med strömtillförsel<br>utifrån ..... | — | —  | 1   |
| Personvagnar med 2 axlar .....                               | 1 | 4  | 5   |
| » 4 » .....  | 2 | —  | 3   |
| Resgods- och godsvagnar med 2 axlar .....                    | 4 | 29 | 100 |
| Postvagnar, hela eller komb. 2 axlar .....                   | — | —  | 1   |

## Personal, antal.

|                         |                |                |    |
|-------------------------|----------------|----------------|----|
| Ordinarie .....         | 14             | 28             | 33 |
| Extra .....             | 7 <sup>5</sup> | 8 <sup>5</sup> | 9  |
| Verkstadsarbetare ..... | —              | —              | 5  |
| Banarbetare .....       | —              | —              | 5  |

<sup>1</sup> Å sidospåret Leråkra-Flädie. — <sup>2</sup> Å linjen Lund-Harlösa. — <sup>3</sup> A linjen Lund-Harlösa vid en sth. av 40 kmt. — <sup>4</sup> Å linjen Lund-Bjärred. — <sup>5</sup> Extra linjepersonal och banarbetare.

## Balansräkningar.

## Bjärred—Lund—Harlösa järnväg.

## Tillgångar den 31 dec. 1918.

|                           |               |
|---------------------------|---------------|
| Bananläggningen Bjärred   |               |
| —Lund—Harlösa .....       | 1 572 591: 59 |
| Husbyggnader .....        | 242 024: 90   |
| Rullande materiell .....  | 493 503: 43   |
| Elektrifieringen .....    | 92 909: 18    |
| Inventarier .....         | 51 309: 56    |
| Förrådet .....            | 112 232: 39   |
| Kontant i kassan .....    | 12 320: 25    |
| Sparkasseräkning .....    | 1 786: 44     |
| Diverse debitorer .....   | 36 488: 97    |
| Ej ingångna inkomster.... | 319: 60       |

S:a kr. 2 615 486: 31

## Skulder den 31 dec. 1918.

|   |               |
|---|---------------|
| Lån .....                                     | 1 930 885: 21 |
| Räntor, upplupna, ej beta-<br>lade .....      | 4 577: 87     |
| Understöds-kassan .....                       | 1 786: 44     |
| Reserverade medel enl. 1918<br>års stat ..... | 319: 60       |
| Diverse kreditorer .....                      | 40 296: 68    |
| Tillgångar över skulder ..                    | 637 620: 51   |

S:a kr. 2 615 486: 31

## Tillgångar den 31 dec. 1925.

|                                 |               |
|---------------------------------|---------------|
| Banan . . . .                   | 1 600 166: 79 |
| Hysbyggnader                    | 253 367: 41   |
| Rullande ma-<br>teriell . . . . | 548 430: 68   |
| Inventarier ..                  | 69 696: 30    |
| Elektrifieringen                | 97 261: 33    |
| Kassakonto . . . . .            | 27 665: 12    |
| Förrådet . . . . .              | 39 174: 79    |
| Sparkasseräkning . . . . .      | 2 619: 92     |
| Diverse debitorer . . . . .     | 452: 39       |

S:a kr. 2 638 834: 73

## Skulder den 31 dec. 1925.

|  |               |
|--|---------------|
| Lån, fasta . . . . .                       | 1 737 640: 65 |
| Personalens understödskas-<br>sa . . . . . | 2 619: 92     |
| Diverse kreditorer . . . . .               | 1 146: 26     |
| Tillgångar över skulder ..                 | 897 427: 90   |

S:a kr. 2 638 834: 73

