

---

# HÄLSINGBORG—HÄSSLEHOLMS JÄRNVÄGAR

Signatur: H.H.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag, Hälsingborg.

**D**e ledande männen i Hälsingborg hade tidigt en klar uppfattning av kommunikationernas betydelse. I första hand gällde det att erhålla förbindelse med södra stambanan, och redan år 1860 förelåg fullständigt förslag med plan och profilritningar av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren N. FR. FRYKHOLM för en sådan förbindelse till Hässleholm. Förslaget föll dock, emedan Hälsingborgs stad »trodde sig på billigare sätt kunna komma i tillräcklig förbindelse med södra stambanan genom att förena sig med Landskrona om en gemensam bana till Eslöv». Så skedde ock, då järnvägen till Eslöv år 1865 öppnades för trafik, men därför skrinlades ej tanken på en järnväg mellan Hälsingborg och Hässleholm. Efter få år yppade sig ett tillfälle att återupptaga planen. 1869 års riksdag beslöt nämligen att hos K. M:t hemställa om utredning, vilka järnvägar kunde anses vara av behovet mest påkallade under de närmaste 12—15 åren och om lämpligaste sättet att befordra deras utförande genom enskilda bolag. K. M:t lät omedelbart länsstyrelserna uppmana myndigheter och enskilda att anmäla sina järnvägsplaner samt inkomma med tillhörande utredningar och ritningar.

På grund härav hölls den 6 juli 1869 under ordförandeskap av förste hovstallmästaren R. TORNERHJELM ett sammanträde i Hälsingborg med personer, vilka intresserade sig för järnvägsfrågan. Härvid fattades beslut att hos K. M:t anhålla om framställning till riksdagen om

statsbidrag för en bana Hälsingborg—Hässleholm. En kommitté av sju personer, bestående av kaptenen S. ROSENTWIST, brukspatronen CHR. A. BOCK, konsuln P. OLSSON, häradshövdingen W. WESTER, riksdagsmannen OLA JÖNSSON, kantorn Sv. ROSENBERG och grosshandlanden GÖDECKE utsågs att föra frågan vidare. Under tiden tillsatte K. M:t en järnvägskommitté, vilken skulle pröva de inkomna anmälningarna och värdesätta de olika järnvägsförslagen.

Hälsingborgskommittén kunde redan den 8 sept. 1869 till K. M:t avlåta skrivelse, åtföljd av ritningar och kostnadsförslag. Som huvudskäl för banan anförde kommittén, att järnvägen vore ett nödvändigt villkor för att de rikedomar, som funnos i de nyligen upptäckta skånska stenkolsfälten, skulle kunna tillvaratagas, vidare att banan skulle främja den kortaste, snabbaste och säkraste förbindelsen med utlandet via Hälsingborg—Helsingör samt att banan skulle beröra exercisplatsen Ljungbyhed och tjäna rikets försvarsväsende. Anläggningkostnaden inkl. någon rörlig materiell för en normalspårig, 77 km. lång järnväg hade av kaptenen FRYKHOLM beräknats till 3 188 500 rdr, och statsbidrag begärdes nu för fjärdedelen eller med 797 125 rdr.

Rikskommittén, som fick till sin prövning 33 olika järnvägsförslag med begäran om statsbidrag, satte i sitt först den 29 aug. 1870 avgivna betänkande i främsta rummet 13 banor »tillhörande sekundärnätet», de flesta i Bergslagen. De övriga ansåg kommittén vara att hänföra till ett tertiärt nät av banor, och bland dessa senare befann sig järnvägen Hälsingborg—Hässleholm.

Hälsingborg hade alltså intet att hoppas beträffande understöd från statens sida, men så mycket ivrigare arbetade Hälsingborgskommittén, vilken ombildats till interimsstyrelse. I spetsen för denna stod den handlingskraftige konsuln P. OLSSON, verksamt biträdd av förste hovstallmästaren R. TORNERHJELM å Vrams Gunnarstorp, brukspatronen CHR. A. BOCK i Klippan, kammarherren frih. C. VON PLATEN å Kulla Gunnarstorp, disponenten för Kropps stenkolsbolag kaptenen C. G. LUNDBORG, m. fl. Nya undersökningar gjordes av civilingenjören H. ÖSTRAND, aktieteckning igångsattes, och vid interimsstyrelsens sammanträde den 10 aug. 1872 hade ett belopp av 1 103 100 rdr tecknats.

Konstituerande bolagsstämma med *Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag* hölls den 14 påföljande sept. Nu visade det sig, att det tecknade aktiekapitalet stigit till 1 500 000 rdr. Detta resultat hade huvudsakligen uppnåtts genom konsuln OLSSONS ihärdiga arbete i de orter, som skulle beröras av banan. Han uppnådde något som den

tiden var tämligen ovanligt — kommunal teckning och fri mark. Vid stämman antogs bolagsordning, beslut fattades om koncessionsansökan och den första styrelsen utsågs. Till medlemmar av denna valdes förste hovstallmästaren R. TORNERHJELM, konsuln P. OLSSON, frih. C. VON PLATEN, brukspatronen CHR. A. BOCK, konsuln C. G. STEWENIUS, kaptenen C. G. LUNDBORG, riksdagsmannen OLA JÖNSSON, kaptenen C. ROSENTWIST och häradshövdingen WILH. WESTER. Till ordförande i styrelsen utsågs förste hovstallmästaren TORNERHJELM och till verkst. direktör konsuln P. OLSSON.

Plan- och profilritningar, som anslöto sig till FRYKHOLMS, år 1860 uppgjorda förslag och upptogo Ramlösa som föreningspunkt med Landskrona och Hälsingborgs järnvägar, hade utförts av civilingenjören H. ÖSTRAND. Redan den 27 sept. 1872 erhöles koncession å denna linje, varjämte bolagsordningen fastställdes.

Genom överenskommelse med Landskrona & Hälsingborgs järnvägar erhöles bolaget tillstånd att för all framtid begagna spåret mellan Ramlösa och Hälsingborg, å vilken sträcka numera äro utlagda tre spår, två för person- och ett för godstrafik.

Styrelsen antog kaptenen J. RÅBERG till bolagets överingenjör, och entreprenadkontrakt om banans byggande avslutades i november med danske ingenjören N. ANDERSEN. Kaptenen RÅBERG avled emellertid en månad senare, och i hans ställe antogs till överingenjör kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren HJ. BERGMAN.

Innan ännu banbygget hunnit påbörjas, fann man det önskligt att mellan Hälsingborg och Klippan söka åstadkomma en förkortning av järnvägen för att minska arbetet och vinna längre horisontalplan för bangårdsanläggningarna. Ny utstakning företogs, genom vilken banan blev 4 371 fot kortare och 34 900 kr. billigare.

Den 14 februari 1873 påbörjades jordarbetena i den stora skärningen vid Mörarp, och hela järnvägen mellan Ramlösa och Klippan sattes i arbete på de svåraste punkterna under våren. Samtidigt gjordes noggranna undersökningar av terrängen mellan Klippan och Hässleholm, vilka även medförde omstakning. Härigenom förkortades linjen ytterligare med 4 540 fot, sex mindre broar undvekos och 63 000 kr. inbesparades. Denna del av järnvägen sattes i arbete under sista hälften av 1873. I sin helhet förkortades banan således med 8 911 fot och blev 97 900 kr. billigare än som beräknats för den gamla linjen.

Samtidigt med byggandet av huvudbanan anlades med stöd av Vallåkra stenkolsbolag en 5 km. lång bibana från *Bjuv* till *Billesholm*. Å

denna hade stenkolsbolaget erhållit koncession men överlåtit densamma å Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag. Plan- och profilritningar för bibanan fastställdes den 10 juli 1874, och anläggningskostnaderna uppgingo till 225 080 kr.

Hälsingborg—Hässleholms järnväg, som under byggnadstiden å vissa sträckor ombesörjde godstrafik, öppnades i sin helhet för allmän trafik den 17 mars 1875. Slutligt avsyningsbevis erhöles dock först 1876.

Anslutningarna till andra banor ha för järnvägen varit ett betydelsefullt ärende. Redan under järnvägens anläggning uppstod tvist om anslutningen vid Åstorp med den likaledes då under anläggning varande banan Landskrona—Ängelholm. Tvisten avgjordes 1876 genom skiljedom, som ålade Landskrona—Ängelholms järnvägsaktiebolag att enbart för rätten till anslutning vid Åstorp erlægga ett belopp av 40 000 kr. samt f. ö. deltaga i den årliga driftkostnaden. Denna utgång av ärendet blev sedermera grundläggande för en mängd järnvägsföretag beträffande anslutning till annan enskild bana.

Såsom förut nämnts, motiverade 1869 års järnvägskommitté i Hälsingborg sin ansökan om statslån bl. a. med framhållandet av den föreslagna banans betydelse för förbindelsen med utlandet över Helsingör, en betydelse, som ock utvecklingen ådagalagt. På initiativ av Skåne—Hallands järnväg upprättades 1891 ångfärjeförbindelsen mellan Hälsingborg och Helsingör, den första i landet. Till förverkligandet av denna plan lämnade Hälsingborg—Hässleholms järnväg sitt kraftiga stöd.

*Linjen Klippan—Röstånga—Eslöv.* År 1897 inköpte Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag järnvägen Klippan—Röstånga samt koncessionen å linjen Röstånga—Eslöv. Säljare var greve FREDR. ARV:SON POSSE, vilken 1896 som representant för ett konsortium förvärvat linjerna av Klippan—Röstånga järnvägsaktiebolag, vilket därefter upplöstes.

Första uppslaget till en bana i dessa orter gavs redan 1869 av detta års järnvägskommitté i Hälsingborg, vilken framhöll den militära betydelsen av en järnvägsförbindelse med Ljungbyhed. Tanken fick där efter vila ända till 1883, då den återupptogs av statsrådet och chefen för lantförsvarsdepartementet frih. HJ. PALMSTIERNÄ. Nämnda år vände sig denne till överhovstallmästaren R. TORNERHJELM, ordförande i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolags styrelse, med begäran, att bolaget skulle taga i övervägande, huruvida ej en bibana

från Klippan till Herrevadskloster kunde påtänkas, emedan militär- och andra transporter för truppsammandragningar å Ljungbyhed därigenom kunde underlättas. Överhovstallmästaren TORNERHJELM upptog frågan i styrelsen, som beslöt uppdraga åt kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren W. GAGNER att verkställa undersökningar samt upprätta plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag. Kaptenen GAGNER fullgjorde raskt sitt uppdrag, och på styrelsesammanträde i okt. 1883 förelåg hans förslag till en normalspårig bibana från Klippan till Herrevadskloster, omkring 10 km., för en anläggningskostnad av 390 000 kr., exkl. rörlig materiell m. m.

Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolags styrelse beslöt nu ingå till K. M:t med anmälan, att bolaget vore villigt bygga denna bana, såvida ett statslån å 200 000 kr. till högst 4 % ränta beviljades och att anslag utan återbetalningsskyldighet till ett belopp av 190 000 kr. lämnades. Denna anmälan synes dock ej ha föranlett någon åtgärd från statsmakternas sida.

Emellertid togs något år senare initiativet till byggandet av en normalspårig järnväg mellan Klippan och Röstånga av kaptenen vid Norra Skånska infanteriregementet HENR. WILKENS, som jämte majoren frih. E. EHRENBORG, domänintendenten M. BORGSTRÖM samt lantbrukarna CHR. ANDERSON, OLA LARSSON, AUG. PERSSON och BENGT TRULSSON bildade Klippan—Röstånga järnvägsaktiebolag. Den 7 juni 1889 erhöles koncession å järnvägsanläggningen, varvid jämväl ett statslån å 290 000 kr. beviljades. Lånet ökades 1892 med ytterligare 80 000 kr. Dessutom erhöles bolaget 1889 utan återbetalningsskyldighet 50 000 kr., utgörande ersättning för vissa, av statsverket önskade anordningar vid Ljungbyheds bangård. Bolagets ordförande och ledande kraft blev kaptenen HENR. WILKENS och verkst. direktör domänintendenten M. BORGSTRÖM.

Plan- och profilritningar samt kostnadsförslag, slutande på 784 000 kr. inkl. rullande materiell, hade uppgjorts av majoren O. R. HEDENBLAD, och byggnadsarbetet utfördes på entreprenad av ingenjören greve FRED. ARV:SON POSSE med majoren HEDENBLAD som kontrollerande ingenjör. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 18 okt. 1892.

Innan ännu Klippan—Röstånga järnväg var färdig, förelåg plan till en linje Röstånga—Eslöv. Ritningar och kostnadsförslag till densamma uppgjordes dels år 1891 av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. SCHMIDT, dels år 1892 av ingenjören greve POSSE. SCHMIDTS kostnadsförslag slutade på 812 000 kr. inkl. rullande

materiell, som beräknades till 147 000 kr., och POSSES på 957 000 kr., även detta inkl. rullande materiell, som upptogs till 157 500 kr. Den sistnämnda hade dessutom uppgjort plan- och profiliritningar samt kostnadsförslag för en linje Stehag—Röstånga, å vilken koncession söktes samtidigt med koncession å linjen Eslöv—Röstånga. Koncession meddelades år 1892 å sistnämnda linje för greve CARL TROLLE-BONDE och frih. F. WRANGEL samt hrr FR. A. OHLSSON, S. SVENSSON, N. KULLNEFF och C. ENGSTRÖM. Någon byggnad blev emellertid icke av, och år 1897 övertog, såsom förut nämnts, Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag koncessionen. Bolaget påbörjade självt omedelbart byggandet av bandelen med ingenjören L. RÖNNSTRÖM som arbetschef och översten O. R. HEDENBLAD som kontrollerande ingenjör. Linjen öppnades för allmän trafik den 28 nov. 1898, och byggnadskostnaderna utgjorde 741 219 kr. 68 öre.

Linjerna Hälsingborg—Hässleholm, Klippan—Röstånga och Röstånga—Eslöv ha ända från de sistnämndas övertagande i trafikhänseende utgjort en bana. År 1921 beviljade K. M:t Hälsingborg—Hässleholm järnvägsaktiebolags ansökan, att bandelarna Klippan—Röstånga och Röstånga—Eslöv även i fastighetshänseende skulle få sammanföras till en enhet.

*Bana, materiel och byggnader.* Den första överbyggnaden på linjen Hälsingborg—Hässleholm och Bjuv—Billesholm utgjordes av järnräls vägande 17,36 skålp. pr fot (24,8 kg/m.), som utbyttes mot stålräls av samma vikt, å den förstnämnda linjen år 1888 och å den sistnämnda åren 1893—1896. Dessa räls ligga ännu kvar å linjen Bjuv—Billesholm, under det att linjen Hälsingborg—Hässleholm åren 1904—1905 försågs med nya räls av 34 kg/m. samt av 12 m. längd. Trafiken, som till denna tid vunnit en avsevärd ökning och framtvingat större och starkare lokomotiv samt vagnar med större lastförmåga, nödvändiggjorde även en betydande förstärkning och modernisering av överbyggnaden i densammans helhet. Banan uppgrusades, stationerna försågos med moderna signaler och förreglingsanordningar, alla broar fingo ny överbyggnad för ett axeltryck av 18 ton, varigenom en tåg-hastighet av 70 km/t. medgavs. Växel- och signalsäkerhetsanordningarna ha under de senare åren undergått ytterligare komplettering, varjämte räls vägande 41,18 kg/m. samt med treslipersskarv inlagts å en sträcka av 24 km. från Ramlösa räknat. I samband härmed har sedan år 1922 tåg-hastigheten utökats till 80 km/t.

På Klippan—Eslövs järnväg var rälsvikten 24,8 kg/m. men har å

sträckan Klippan—Röstånga, 19 km., under åren 1923 och 1924 belagts med 34 kg. räls. Broarna å den senare delen, byggda 1892, ha förstärkts, varjämte stationerna å hela linjen erhållit grövre växlar samt försetts med fullständiga växel- och signalförreglingar. Tåghastigheten är 60 km/t.

Stationerna å Hälsingborg—Hässleholms järnväg byggdes först med mycket begränsat spårssystem och bangårdsmaskineri samt — trots överingenjörens reservation — med så små och obetydliga stationshus, att vid flera platser enskilda personer trädde emellan med anslag för att få något rymligare hus, vilket även på några platser blev följden. Bangårdarna med tillbehör ha sedan dess efter hand utvidgats. Under senaste årtionde ha dessutom flera nya, tidsenliga stationshus uppförts, varjämte ett flertal andra utvidgats och moderniserats.

Under år 1916 inköptes av Hälsingborgs stad ett större jordområde, beläget i södra delen av staden, å vilket s. å. uppfördes en större modern reparationsverkstad, förrådsbyggnader och lokomotivstallar.

*Trafik.* År 1875 gingo mellan Hälsingborg och Hässleholm 6 tåg vintertid och 8 sommartid, vilket antal 1896 ökades till 8 hela året. År 1902 ökades antalet till 10 och 1923 till 12. Mellan Hälsingborg, Åstorp och Klippan är tågantalet resp. 18 och 16. Å linjen Klippan—Billinge är tågantalet 12 och mellan Bilinge och Eslöv 10.

Godstransporterna omfatta i främsta rummet stenkol och koks, tegel och lera, sten och grus, skogseffekter, spannmål, papp, papper och trämassa, gödningsämnen, jordfrukter och betmassa.

*Ekonomi.* Aktiekapitalet, som vid järnvägsbyggnadens planläggning beräknades till 3 600 000 kr., uppgick vid tiden för järnvägens öppnande till endast 1 837 600 kr. Hälsingborgs stad och Vallåkra stenkolsaktiebolag hade likviderat sina teckningar med aktier, den förra med 6 000 st. aktier å 50 kr. i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägs a.-b., det senare med preferensaktier för 100 000 kr. i sitt bolag. Hälsingborgs stadsfullmäktige beslöto emellertid redan i dec. 1877 att återköpa järnvägsaktierna, vilka skulle likvideras med 50 000 kr. före 1877 års slut, 100 000 kr. under år 1878 och återstoden, då konjunkturerna blevo så gynnsamma, att staden kunde upptaga ett obligationslån. Slutlikvid erhöles under år 1879. Aktierna i Vallåkra stenkolsaktiebolag försåldes av bolaget i två poster, den ena å 20 000 kr. och den andra å 80 000 kr., den sistnämnda dock först 1893 och då till en överkurs, som inbragte bolaget en förtjänst av 16 000 kr. Först år 1897 ökades aktiekapitalet med 381 700 kr.

För inläggning av nya räls samt likvidering av svävande skulder beslöt bolaget år 1903 att utsläppa nya aktier till ett belopp av 500 000 kr. och till en kurs av 150 %. Överteckning ägde rum med 127 900 kr. År 1915 nyemitterades för 880 700 kr. med överteckning av 380 900 kr. Med denna emission likviderades samtliga tillfälliga lån, varjämte mark förvärvades, å vilken egen lokstation samt reparationsverkstad uppfördes och ny rullande materiell inköptes. Samtliga dessa nyanskaffningar betingade ett pris av 518 000 kr.

Först nu hade aktiekapitalet stigit till det vid järnvägens anläggning tänkta beloppet eller 3 600 000 kr. Under år 1920 utökades det ytterligare med 1 800 000 kr. och utgör f. n. 5 400 000 kr.

Då aktiekapitalet var lågt i förhållande till bolagets omslutning, är det tydligt, att upplånta medel i stor utsträckning måste anlitas. Åren 1881 och 1886 erhöles obligationslån mot borgen av Hälsingborgs stad. Bland lånen må följande nämnas. För likvidering av den år 1897 inköpta Klippan—Röstånga järnväg tog bolaget ett 4 % reverslån å 1 milj. kr. mot säkerhet av bolagets 4 % obligationer. Detta lån har numera ren obligationsnatur. Vidare upplade bolaget till bestridande av de med byggandet av linjen Eslöv—Röstånga förenade kostnaderna år 1900 ett obligationslån å 1 milj. kr., löpande med 5 % ränta. Säkerheten utgjordes av i Klippan—Eslövs linjen intecknade reverser.

Under åren 1876—1884 lämnade bolaget ingen utdelning, åren 1885—1891 3 % och 1892 5 %. Därefter har utdelningen varierat mellan 6 och 10 %, vilken sistnämnda siffra uppnåddes åren 1898—1899 och 1917—1920. Åren 1923 och 1924 utdelades resp. 7 %.

Av kapitalvärdet har avskrivning gjorts med över två milj. kr.

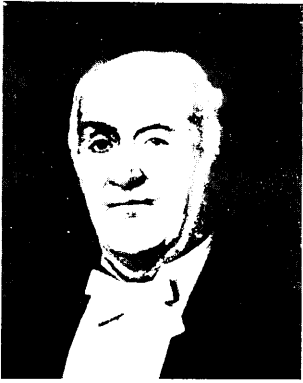
#### Styrelse och förvaltning år 1926.

##### *Styrelse.*

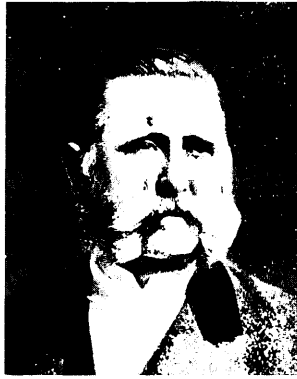
TORNERHJELM, G. D. R., f. d. landshövding, *ordförande, statens ombud*,  
 OLSSON, J., godsägare, *vice ordförande*,  
 DUNKER, H. CHR. L., disponent,  
 BERGENGREN, H. A. T., ingenjör,  
 OLSSON, CHR., godsägare,  
 SJUNNESSON, C., jur. dr,  
 TORNERHJELM, R. G. V., godsägare,  
 LJUNGGREN, R. BERG, bankdirektör,  
 OLSSON, G., godsägare,  
 SVEDBERG, J., fil. dr, överingenjör.

##### *Verkställande direktör och trafikchef.*

THOTT, AX. TH., frih., kapten ..... 1922—



R. V. TORNERHJELM,  
överhovstallmästare.



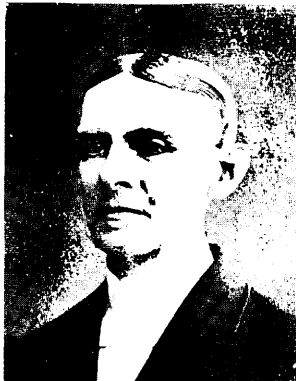
M. G. CLAIRFELT,  
kapten.



G. D. R. TORNERHJELM,  
landshövding.



P. OLSSON,  
konsul.



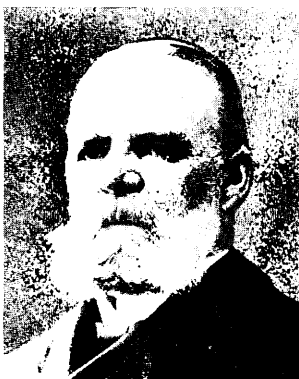
C. G. F. STEWÉNUS,  
konsul.



G. F. HOFF,  
borgmästare.



A. WADSTEIN,  
fil. doktor.



A. TAUBE,  
verkst. direktör.



H. STURTZENBECHER,  
trafikchef.



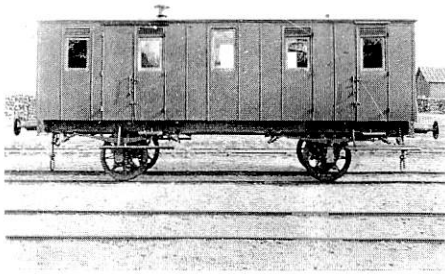
A. T. BERGMARK,  
trafikchef.



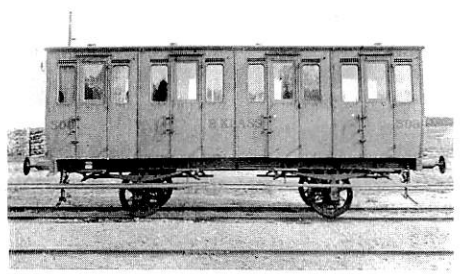
N. P. SETH,  
trafikchef.



Frih. A. T. THOTT,  
verkst. direktör, trafikchef.



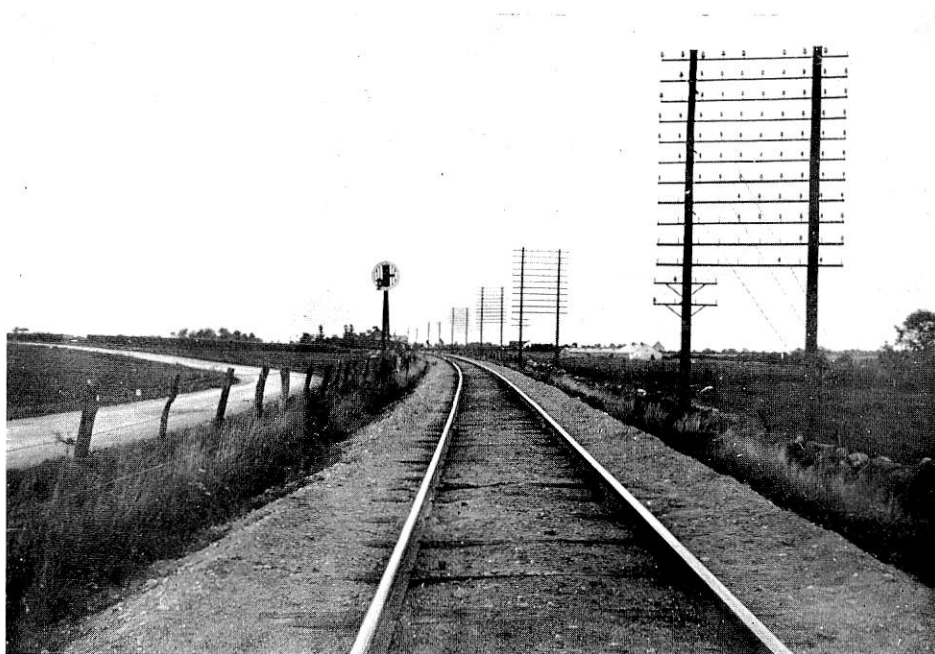
3. klass personvagn av äldre typ.



2. klass personvagn av äldre typ.



Åstorps station från väster.



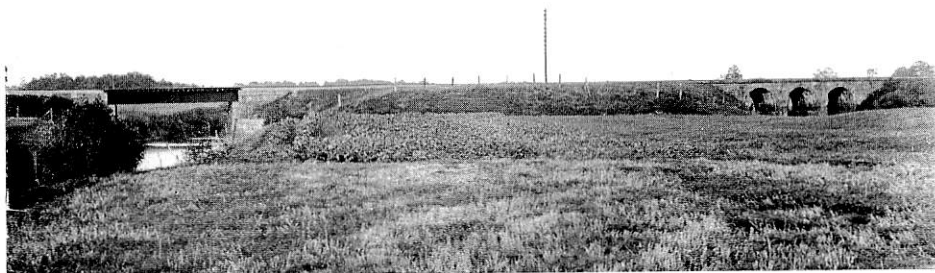
Infarten från väster till Påarp.



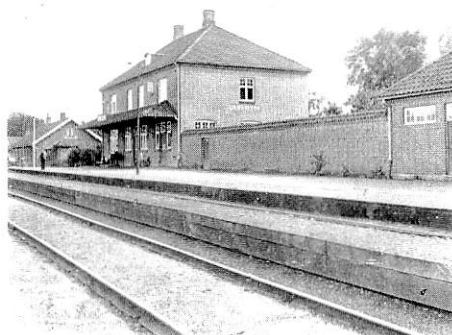
Från bandelen Klippan—Eslöv.



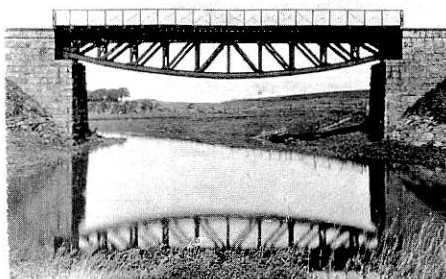
Infarten till Hässleholm.



Nya och gamla bron över Almaån vid Finja.



Kvidinge station.



Bron över Rönneå.

## Företvarande styrelseordförande och chefer.

*Ordförande.*

TORNERHJELM, R., överhovstallmästare .....	1872—1885
CLAIRFELDT, M., kapten .....	1885—1887
TORNERHJELM, G. D. R., ryttmästare ... ..	1887—1902
OLSSON, P., konsul .....	1902—1911

*Verkställande direktörer.*

OLSSON, P., konsul .....	1872—1876
STEWENIUS, C. G., konsul .....	1876—1886
TORNERHJELM, G. D. R., ryttmästare .....	1886—1891
CARLSSON, C. A., direktör .....	1891—1892
HOFF, G., borgmästare.....	1892—1900
WADSTEIN, ALB., fil. dir .....	1900—1916
TAUBE, AD., f. d. trafikdirektör vid S. J. ..	1916—1922

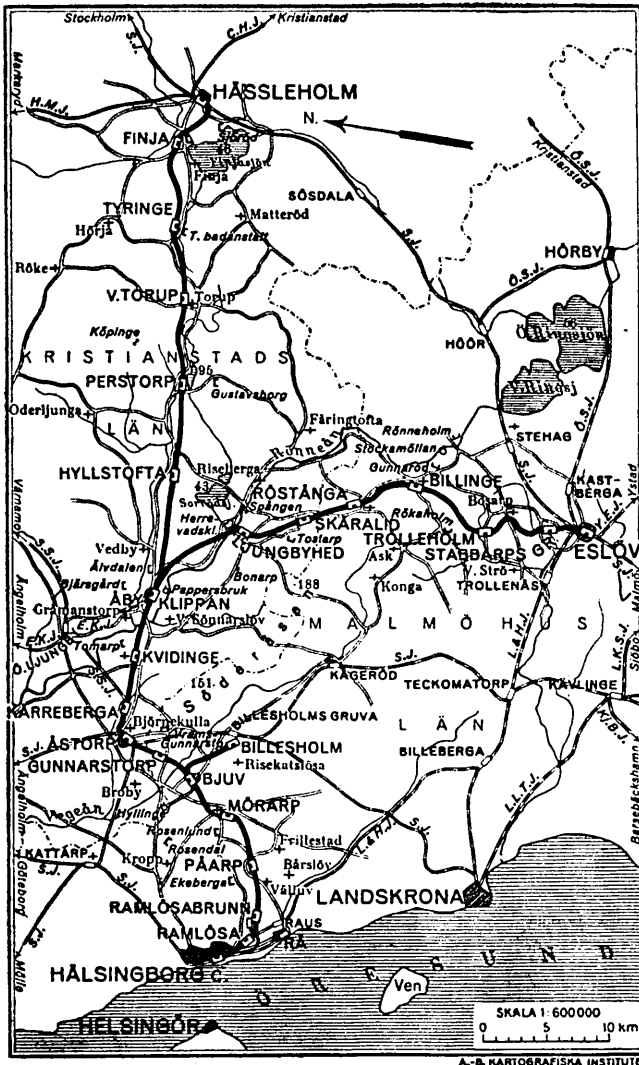
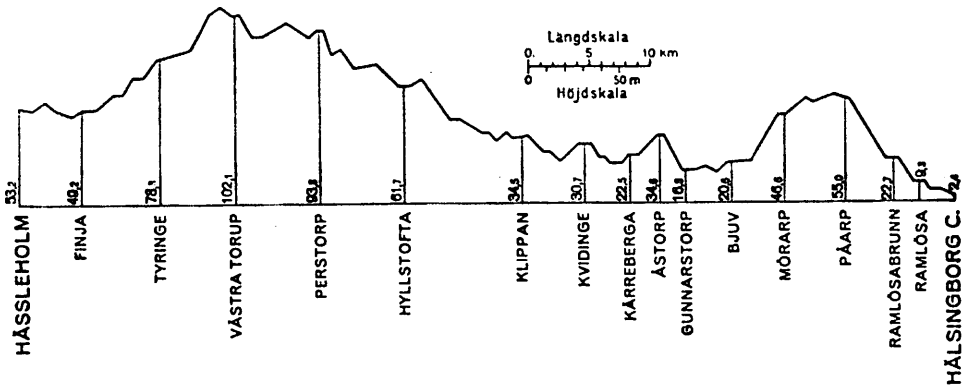
*Trafikchefer.*

STURTZENBECKER, H. ....	1874—1896
BERGMARK, A. T. ....	1896—1906
SETH, N. P. ....	1906—1919

Hälsingborg—Hässleholms järnvägar, Hälsingborg—Hässleholm, 77 km., Bjuv—Billesholm, 5 km., och Klippan—Eslöv, 40 km. Linjerna genomlöpa idoga, tätt bebyggda samhällen, som här och var, på grund av större fabriksanläggningar fått ett mer eller mindre starkt inslag av industrisamhälle. Överallt, där naturen i en eller annan form består råvara, ha industrier upp vuxit efter järnvägarna. Sålunda äro *Bjuv*, *Billesholm* och *Gunnarstorp* stora arbetaresamhällen. De skånska stenkolsfälten och lerfyndigheterna bearbetas nämligen å dessa orter av Höganäs-Billesholms a.-b. Stenkolen användas enbart av inhemska konsumenter, leran åter exporteras i ganska stor utsträckning, sedan den i stora tegelbruk förvandlats till eldfast tegel.

*Astorp* är föreningsstation med statsbanan och utgångspunkt för tågen å Skåne—Smålands järnväg, som ansluter till Hälsingborg—Hässleholms järnvägar vid *Kärreberga*, 2 km österut. I *Astorp*, där Söderåsen avslutas med Björnekulla klint, bearbetas graniten till skärv, som dels exporteras till Danmark, dels användes för gatubeläggning och byggnadsändamål i *Astorp* närliggande samhällen.

Även å en annan av bolagets stationer, dit Söderåsen når fram, bearbetas graniten. I Skärålid har nämligen Hälsingborgs hamn inköpt ett stenbrott, vars produkter huvudsakligen avsetts för hamnens eget bruk, men där jämväl den senaste tiden framställts kantsten för trottoarer.

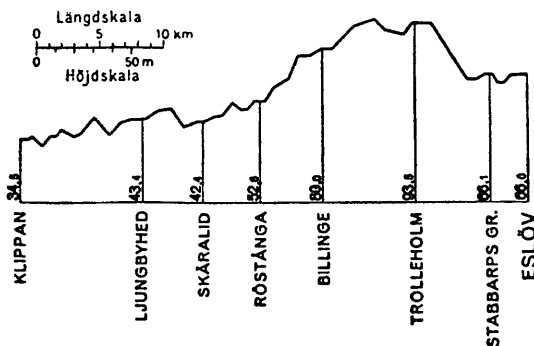


Ett annat samhälle, som inom sig rymmer ett flertal industrier är Klippan. Sedan gammalt är här, vid ett litet av Rönneå bildat vattenfall, Klippans finpappersbruk beläget, varjämte tegelbruk, större ångbryggeri och läderfabrik där samselsätta en ganska talrik arbetarestam. Trots denna, i vissa samhällen rikliga förekomst av industriella anläggningar, har landskapets vackra karaktär ej blivit förfulad. Endast i gruvsamhällena ha de med gruvdriften nödvändigt förenade berghögarna i någon mån givit landskapet en annan prägel. Men kalhetsintrycket har av gruvbolaget delvis borteliminerats genom planteringar.

I övrigt framträder den skånska naturen lika leende vacker. Ett tillfälligt uppehåll i den stora järnvägsknuten Åstorp kan av den resande

ej bättre begagnas än genom en promenad upp på den alldeles intill liggande Björnekulla klint. Därifrån har man den mest hänförande utsikt med böljande

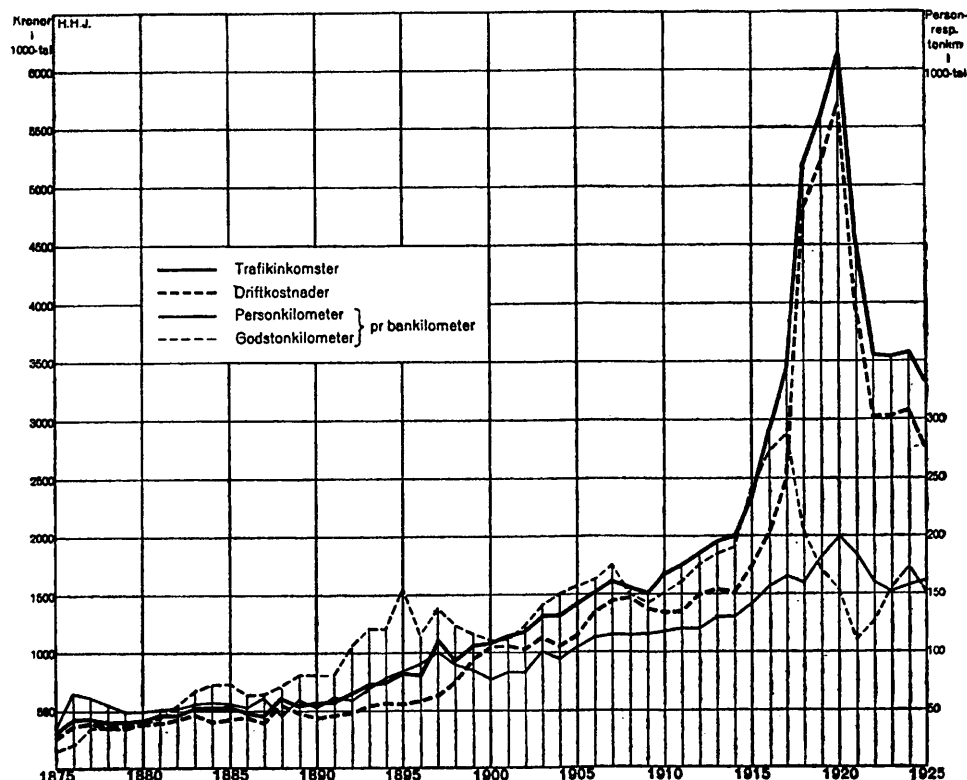
sädesfält, välmående bondgårdar och alldeles under fötterna Söderåsens, huvudsakligen med bokskog helt klädda sluttning, i vars grönska det gamla säteriet Vrams Gunnarstorps corps de logis skymtar fram. Från Björnekulla klint erhåller man ett helhetsintryck över landskapets utseende mellan Hälsingborg—Klippan.



På sträckan *Klippan—Hässleholm* ändrar landskapet karaktär — man märker, att Småland ligger närmare. Det är också mest skog, här och där avlöst av en liten åkerlapp, där säden står tunnare och kortare än söder och väster om Klippan. Här är naturen kargare men i gengäld vackrare. Allra mest tilltalande är den i *Tyringe*, vilket väl varit den mest bidragande orsaken, att där anlagts en mycket besökt kurort, vilken är belägen på sandgrund med barrskog.

Vid en annan av bolagets stationer, *Ramlösabrunn*, är den gamla välkända brunnen med samma namn belägen med starkt järnhaltigt vatten och det bekanta Ramlösavattnet. Bekväm förbindelse med Hälsingborg och Öresund, varest brunnen har eget kallbadhus, erhålles även genom elektrisk spårväg.

### Trafikdiagram.



Anm. År 1898 tillkom linjen Klippan—Röstånga och år 1899 linjen Röstånga—Eslöv.

De vackraste platserna vid bolagets linjer äro dock belägna mellan Klippan och Eslöv. Vid *Skärålid* och *Röstånga*, dit Söderåsen når fram, har naturen slösat, och i synnerhet den sagoomspunna Odensjön vid sistnämnda station kan utan överdrift betecknas som en av Skånes vackraste platser.

Direkt sovrvagn framföres året om mellan Hälsingborg och Stockholm.

### Balansräkningar.

<i>Tillgångar den 31 dec. 1876.</i>		<i>Skulder den 31 dec. 1876.</i>	
Järnvägen .....	3 324 069: 56	Aktiekapitalet .....	1 826 900: —
Rörliga materiellen .....	757 445: 83	J. C. Billows inbetalning ..	20 000: —
Inventarier .....	69 569: 19	Obligationer .....	2 386 000: —
Inteckningar i egendomen		Skånes Ensk. bank .....	150 000: —
Klippan .....	243 214: 67	Hamnbyggnadsstyrelsen i	
Aktier i Hälsingb.—Lands-		Hälsingborg .....	150 000: —
krona—Eslövs järnvägs		Mörarps sparbank .....	88 575: —
a.-b. ....	300 000: —	Pensionskassan .....	390: —
Preferensaktier i Vallåkra		Entreprenörens garantifond	50 000: —
a.-b. ....	100 000: —	Av 1877 års inkomster för-	
Egna aktier .....	200 000: —	skjutna .....	11 892: 97
Deposition i Skånes Ensk.		Skånes Ensk. bank, kreditiv	9 000: —
bank .....	15 000: —	Obetalda räkningar .....	18 873: 53
Materialier .....	4 296: 09	Brand- o. livförs. a.-b. Svea	200 000: —
Entreprenör N. Andersen	6 261: 89	Behållning, var-	
Astorps bangårdsutvidgning	7 298: 13	av till reserv-	
Landskrona—Ängelholms		fonden över-	
järnväg .....	523: 98	förts .....	18 269: —
Ofullbordade tillverkningar	256: 30	Behållning ....	98 035: 14
	<hr/>		<hr/>
	S:a kr. 5 027 935: 64		S:a kr. 5 027 935: 64

<i>Tillgångar den 31 dec. 1925.</i>		<i>Skulder den 31 dec. 1925.</i>	
Järnvägen .....	8 428 501: 69	Obligationslån .....	3 696 000: —
Rullande materiellen ....	3 374 238: 13	Intecknad skuld i fastig-	
Inventarier .....	289 138: 07	heten i Hälsingborg ..	1 928: 44
Materialier .....	290 148: 92	Riksgäldskontoret .....	212 203: 35
Fastigheter .....	143 753: 44	Handels- o. sjöf.-fonden..	57 030: 78
Aktier .....	905: —	Diverse kreditorer .....	292 598: 99
Kassa .....	5 845: 05	Lån i pensionskassan mot	
Diverse debitorer .....	231 822: 42	inteckningar .....	865 000: —
Löpande räkning .....	2 792: 02	Aktiekapitalet .....	5 400 000: —
Uppsägningsräkning ....	15 941: 23	Reservfonden .....	700 000: —
	<hr/>	Avskrivningsfonden ....	600 000: —
	S:a kr. 12 783 085: 97	Dispositionsfonden .....	500 000: —
		Hälsingborg—Hässleholms	
		järnvägars 50-års jubile-	
		umsfond .....	50 000: —
		Kvarstående från år 1924	93 460: 83
		Vinst år 1925 .....	314 863: 58
	<hr/>		<hr/>
	S:a kr. 12 783 085: 97		S:a kr. 12 783 085: 97