

---

# KÄVLINGE—BARSEBÄCKS JÄRNVÄG

Signatur: Kj.B.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Trafikaktiebolaget Kävlinge—Barsebäckshamn, Barsebäcksbys.

Det vidsträckta godset Barsebäcks fideikommiss samt socknarna Löddeköpinge och Höj, belägna mellan Öresund och Västkustbanan, voro länge synnerligt vanlottade på goda kommunikationer. Vid sekelskiftet befann sig emellertid jordbruket i snabb utveckling och krävde sådana. På initiativ av godsägaren greve ADOLF HAMILTON å Barsebäck och hans mångårige förvaltare, A. TH. FROMELL, väcktes därför förslag att anlägga en järnväg från Kävlinge över Höj, Löddeköpinge och Barsebäcks gård till Barsebäckshamn. Förslag jämte ritningar och kostnadsberäkningar upprättades av majoren A. NILSSON, Malmö, och förelåg färdigt den 27 mars 1902.

Koncession söktes nu av godsägaren G. WARHOLM, Tuna, frih. FR. WRANGEL, Ellinge, direktören C. TRANCHELL, Landskrona, greve A. HAMILTON och förvaltaren A. TH. FROMELL, Barsebäck, landstingsmännen AND. JÖNSSON, Kävlinge, N. MÅNSSON, Höj, och AUG. ANDERSSON, Löddeköpinge. Koncessionen beviljades den 17 juni 1904 i huvudsaklig överensstämmelse med det av majoren NILSSON upprättade förslaget. Arbetet skulle påbörjas senast den 1 juli 1905 och banan upplåtas för allmän trafik senast den 1 juli 1907.

Samtidigt med denna koncessionsansökan hade hrr Ax. BORG, HÅKAN ESBJÖRNSSON, P. OLSSON, E. ESBJÖRNSSON och P. H. ESBJÖRNSSON gjort ansökan om koncession å en järnväg från Kävlinge till Löddeköpinge med anslutning till ett planerat kanaliseringsföretag, som avsåg att uppmuddra Löddeån från mynningen upp till Löddeköpinge bro. Även förslaget till denna järnväg var upprättat av majoren A. NILSSON.

Såväl länsstyrelsen som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, K. järnvägsstyrelsen och chefen för Generalstaben avstyrkte emellertid koncessionsansökningen under framhållande bl. a. av att flera fördelar vunnes genom den längre järnvägen till en vid havet belägen hamn, än genom den kortare, som endast i Löddeköpinge skulle sättas i förbindelse med en mindre farled i Löddeån. K. M:t avtog därefter koncessionsansökningen.

I samband med beviljandet av koncession å Kävlinge—Barsebäckshamns järnväg beviljade K. M:t på vissa villkor koncession å en järnväg Bjärred—Löddeköpinge, men varken denna järnväg eller kanaliseringen av Löddeån kommo till utförande.

Den 6 okt. 1905 konstituerades *Kävlinge—Barsebäcks järnvägsaktiebolag*. Enligt den vid sammanträdet antagna bolagsordningen skulle aktiekapitalet utgöra lägst 300 000 kr. och högst 700 000 kr.

Till ledamöter av styrelsen utsågos greve AD. HAMILTON, Barsebäck, f. förvaltaren A. TH. FROMELL, Kävlinge, bruksägaren M. GÖRANSSON, Høj, lantbrukaren OLA ANDERSSON, Löddeköpinge, och skolläraren O. A. FRANCK, Kävlinge.

Vid därefter hållet styrelsesammanträde valdes greve AD. HAMILTON till ordförande samt förvaltaren A. TH. FROMELL till vice ordförande och verkst. direktör.

Till tekniskt biträde och kontrollant vid byggnaden utsågs löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren, baningenjören vid Statens järnvägar I. PETERSON, Lund, och till entreprenör antogs ingenjörsfirman J. SAABYE & LERCHE, Köpenhamn.

Uppskov med banbyggnaden hade beviljats, och arbetet börjades först i februari 1906. Det fortskred så, att vederbörlig avsyning av banan kunde äga rum den 1 aug. 1907, varefter järnvägen öppnades för allmän trafik den 4 aug.

Med Lund—Trälleborgs järnväg hade dessförinnan underhandlingar förts om trafikering av Kävlinge—Barsebäcks järnväg, men något resultat hade ej uppnåtts. Styrelsen hade därför inköpt två motorvagnar av systemet Purrey och ett mindre lokomotiv.

De förhoppningar, som knutits till företagets bärighet, gingo icke i uppfyllelse, ty trafikinkomsterna täckte icke utgifterna. Härtill bidrog i väsentlig grad det förhållandet, att företaget redan från början fick dragas med dryga ränteutgifter. För ordnande av järnvägsbolagets svävande skuld och för att även vinna någon minskning av räntekostnaderna sökte bolaget år 1909 erhålla ett obligationslån å

400 000 kr., men då ett sådant lån ej kunde fås på annat sätt än mot borgen av kommunerna och sådan icke kunde erhållas, ledde försöket ej till något resultat. Styrelsen nödgades därför alltjämt anskaffa medel genom tillfälliga lån mot styrelsemedlemmarnas personliga borgen. Det var dock i längden icke möjligt att fortsätta härmed, varför styrelsen år 1909 föreslog bolagsstämman att utsläppa preferensaktier till belopp av minst 250 000 kr. och högst 350 000 kr. Bolagsstämman godkände förslaget, och detta beslut bekräftades å en efterföljande extra stämma. Genom denna åtgärd ökades aktiekapitalet år 1910 från 344 850 kr. till 610 850 kr.

Bolaget fick dock fortfarande dragas med en stor svävande skuld och därmed följande höga räntekostnader. Därtill kom, att järnvägens drift årligen vållade avsevärda underskott. En av styrelsen till de kommuner, som voro delägare i järnvägsbolaget, riktad framställning, att kommunen ensam eller i förening med de övriga kommunerna måtte övertaga järnvägens skulder eller ock lösa till sig järnvägen för ett pris, som icke understeg skuldernas belopp vid överlåtelser, blev icke av någon kommun bifallen. Styrelsen fann sig därför nödsakad att år 1913 till aktieägarna göra framställning om järnvägens försäljning och bolagets trädande i likvidation. Detta blev även beslutat, och järnvägen med all densamma egendom överläts s. å. på ett nytt bolag, *Trafikaktiebolaget Kävlinge—Barsebäckshamn*, vilket som likvid övertog skulder till ett belopp av 330 000 kr. Återstående skulder likviderades av de styrelsemedlemmar, som iklätt sig personlig borgen för dem.

Styrelsen i det nya bolaget utgjordes av greve AD. HAMILTON, ordförande, samt greve WATHIER HAMILTON och jur. dr O. HEDENSKOG. Verkst. direktör blev direktören IVAR FROMELL.

Under de därefter följande åren utvisade rörelsen ett i allmänhet bättre resultat, som dock åter försämrats under senaste åren på grund av konkurrens från landsvägsmotortrafiken. Då järnvägen därjämte är för sin rörelse i mycket hög grad beroende av transporter av vitbetor och vitbetmassa, har alltid betodlingens läge haft ett nästan avgörande inflytande på rörelsens resultat.

I avsikt att tillföra järnvägen transporter i samband med sjötransporter över hamnen i Barsebäck, som år 1924 genom statens försorg iståndsatts och utvidgats, lät järnvägsbolaget s. å. på sin bekostnad fördjupa den ena hamnbassängen till ett för den avsedda trafiken lämpligt djup.

## Styrelse och chefer år 1926.

## Styrelse.

HAMILTON, A. G. A., greve, hovstallmästare, *ordförande*,  
 HAMILTON, H. W., greve, godsägare,  
 HEDENSKOG, K. O., advokat.

## Verkställande direktör.

FROMELL, I. A. W., lantbrukare ..... 1907—

## Trafikchef.

DUNÉR, L. O. .... 1924—

## Förutvarande chefer.

## Verkställande direktör.

FROMELL, A. TH., förvaltare ..... 1905—1907

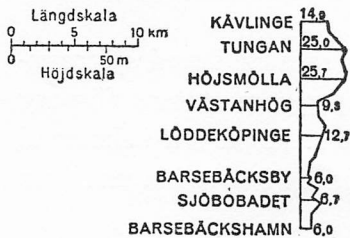
## Trafikchefer.

PETERSON, H. L., löjtnant i V. V. K. .... 1907—1910

DAHLIN, O. A. .... 1910—1924



A.-B. KART. INST.



**Kävlinge—Barsebäcks järnväg, 16 km.** Från *Kävlinge*, föreningsstation med statsbanan, går järnvägen över bördig och vacker slättbygd förbi hållplatsen *Tungan* och stationen *Höjdmölla* utmed Löddeåns dalgång till *Västanhögs* och *Löddeköpinge* stationer. 1½ km. i sydost om den sistnämnda ligger *Borgeby* gamla och minnesvärda slott. Därefter följer stationen *Barsebäcksbj* nära *Barsebäcks* slott. Linjen når därpå *Öresund* och hållplatsen *Sjöbobadet*, såsom namnet angiver, vid badanläggning. Denna omfattar kallbadhus och restaurang. Slutstationen, *Barsebäckshamn*, ligger nära det betydande fiskläget *Barsebäck* med hamn och fyr. Villor äro uppförda på den vackra stranden, som erbjuder utmärkta bad och utsiktsplatser över det livliga *Öresund*. Slutligen kan nämnas, att inbyggarna i *Borreby*, *Löddeköpinge* och *Barsebäcks* socknar länge hade egen klädedräkt och höllo sig skarpt avskiljda från närliggande socknars allmoge.



Greve A. G. A. HAMILTON,  
hovstallmästare.



A. TH. FROMELL,  
förvaltare.



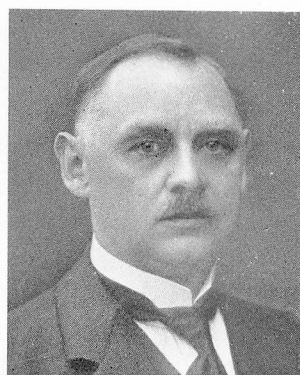
I. A. W. FROMELL,  
lantbrukare.



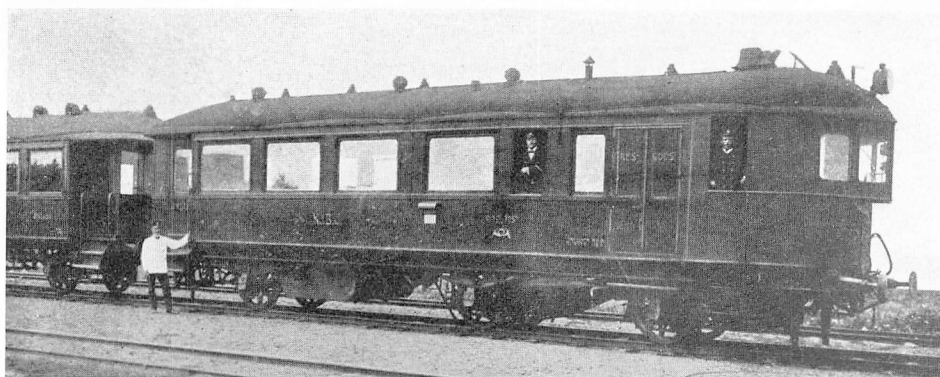
H. L. PETERSON,  
trafikchef.



O. A. DAHLIN,  
trafikchef.



L. O. DUNÉR,  
trafikchef.



Motorvagnståg.

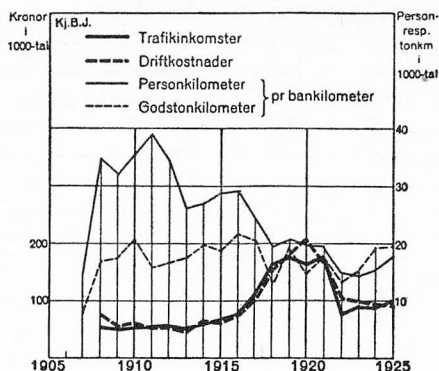


Barsebäcks hamn.



Barsebäckshamns station.

## Trafikdiagram.



## Tekniska uppgifter.

## Byggnadssätt.

		År 1907	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	16,1	16,1
» i sidospår .....	»	2,53	2,53
Största lutning i huvudspår .....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	25	25
Största tillåtna hjultryck .....	ton	5,5	5,5
» » tåghastighet .....	km/t.	30	50

## Rullande materiell.

		År 1907	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok .....	st.	1	—
» tenderlok .....	»	—	1
Motorvagnar för ång- eller annan drift .....	»	2	2
Personvagnar med 2 axlar .....	»	1	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar .....	»	21	23

## Personal, antal.

	År 1907	År 1925
Ordinarie .....	14	11
Extra .....	5	—
Banarbetare .....	2	2

## Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1908.

Banbyggnaden .....	682 778: 95
Förrådet .....	7 543: 42
Kassa .....	84: 66
Diverse debitorer .....	4 234: 37
Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening .....	1 250: —
Skulder utöver tillgångar ..	49 983: —

S:a kr. 745 874: 40

Skulder den 31 dec. 1908.

Aktieägarna .....	310 050: —
Reverskonto .....	206 250: —
Växelkonto .....	210 000: 88
Sydsvenska kredit a.-b. ....	11: 45
Räntor .....	6 320: 87
Sjukkassan .....	16: 91
Diverse kreditorer .....	13 224: 29

S:a kr. 745 874: 40

<i>Tillgångar den 31 dec. 1925.</i>		<i>Skulder den 31 dec. 1925.</i>	
Järnvägsanläggningen	337 437: 42	Aktieägarna	330 300: —
Förrådet	5 760: 10	Reverser	2 625: —
Aktier	50: —	Skandinaviska kredit a.-b...	18 883: 07
Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening	1 000: —	Löddeköpinge sparbank	4 500: —
Barsebäcks energiförening	1 625: —	Sjukkassan	86: 79
Kassa	3 234: 48	Reservfonden	2 500: —
Diverse debitorer	1 392: 72	Förnyelse- och underhållsfonden	20 000: —
Vinst- och förlustkonto	59 051: 99	Diverse kreditorer	30 656: 85
	<u>S:a kr. 409 551: 71</u>		<u>S:a kr. 409 551: 71</u>

