
LANDSKRONA & HÄLSING- BORGS JÄRNVÄGAR

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

Ägare: Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag (linjen Landskrona—Eslöv)
och Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag (linjen
Hälsingborg—Billeberga).

Den första tanken på en järnvägsförbindelse i nordvästra Skåne finner man i greve A. E. VON ROSENS år 1845 avgivna men icke realiserade förslag till järnvägar i Sverige. Han nämner där som en sidolinje från huvudbanan genom södra Sverige en järnväg från Lund till Landskrona och Hälsingborg. Två år senare framlades ett förslag till järnväg från Ängelholm till Hälsingborg och därifrån dels till Malmö, dels till Kristianstad. Den tiden existerade ännu den betungande danska Öresundstullen, och man tänkte sig kunna undvika denna genom att låta fartygen lossa i Ängelholms hamn, som skulle iordningställas, varefter godset skulle vidarebefordras med järnväg. Icke heller denna tanke realiserades.

Landshövdingen i Malmöhus län, S. G. VON TROIL, var emellertid livligt intresserad av järnvägsfrågan och uttalade sig redan vid 1848 års riksdag för järnvägars anläggande i landet. Antagligen var det också på hans initiativ eller under hans medverkan som undersökningar i början av 1850-talet på enskild bekostnad företogs av en framstående engelsk järnvägsingenjör för anläggandet av en huvudbana från någon av kuststäderna i Malmöhus län till södra stranden av Vättern. Vid 1853—1854 års riksdag väckte VON TROIL motion om anslag till en sådan bana, vars sträckning skulle bestämmas av K. M:t. Även ett dussintal andra motionärer framställde önskemål om stats-

banans sträckning och framhöllo vikten av att södra Sveriges kommunikationsbehov tillgodosåges. Motionerna avslogos, men riksdagen fattade det viktiga beslutet, att staten skulle bygga stambanorna, medan byggandet av andra banor skulle överlämnas åt den enskilda företagsamheten.

Vid 1856—1858 års riksdag framlade K. M:t förslag till stambanornas sträckning, vilket för södra Sverige upptog en linje Falköping—Jönköping—Lund—Malmö. En sådan linje beslöts också av ständerna. Landskronas representant, borgmästaren I. ÖDMANSSON, yrkade förgäves, att stambanans ändpunkt skulle bli Landskrona, som hade utmärkta hamnförhållanden, medan landshövdingen VON TROIL företrädde Malmös intressen. Dessa segrade, vilket var desto lättare, som 1855 års järnvägskommitté och översten N. ERICSON utsett Malmö som stambanans ändpunkt. Som enskild järnväg i Skåne hade ERICSON på sin karta inlagt en linje Hälsingborg—Eslöv—Ystad.

Landskrona och Hälsingborg sökte därefter var för sig koncession på en järnväg till Eslöv, men ansökningarna avslogos av K. M:t med rådet att komma igen med ansökan gällande en gemensam järnväg till någon lämplig punkt på en sammanbindningsbana mellan Hälsingborg och Landskrona.

Förberedande arbeten igångsattes härför, och Landskrona blev först färdigt. Den 19 sept. 1859 ställde den allmänna rådstugan i Landskrona ett belopp av 300 000 rdr eller motsvarande garanti jämte fri tomt för stationsområdet inom staden till det blivande bolagets förfogande. De män, som här från början trädde i spetsen, voro grosshandlaren JUSTUS TRANCHELL och borgmästaren I. ÖDMANSSON. Följande dag konstituerades *Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag* och den 12 juni 1860 fastställdes bolagsordningen. På direktionens anmodan utarbetade majoren CL. ADELSKÖLD nu tre alternativa kostnadsförslag för en järnväg mellan Landskrona och Eslöv, 2 mil 34 400 fot lång. Alternativet upptogo olika spårvidder, nämligen 4 fot 8 1/2 tum till en kostnad av 1 788 900 rdr, 4 fot för 1 430 000 rdr, och 3 fot 5 tum för 1 295 000 rdr, materiell inberäknad men utan jordlösen.

Hälsingborgsintresset företrädde utav en kommitté med förste hovstallmästaren R. TORNERHJELM i spetsen. Starka viljor ha ofta svårt att komma överens, och de närmaste åren kunna berätta om många misslyckade försök att jämka ihop det hela till allas bästa. Den 9 aug. 1862 togs det första stora gemensamma steget, då på sammanträde med direktionen för Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag i närvaro

av hr TORNERHJELM som representant för Hälsingborg en skrivelse antogs med ansökan till K. M:t om en proposition till ständerna angående understöd av allmänna medel till en järnväg från Eslöv till Landskrona och Hälsingborg. Början av denna skrivelse, som var undertecknad av direktionen för Landskrona—Eslövsbanan och interimsdirektionen för Hälsingborgsbanan, hrr I. ÖDMANSSON, J. TRANCHELL, C. BELLANDER, H. VON SEGEBADEN, JOH. CHR. HELLBERG, P. WESTESSON och JOH. OLSSON, lydde i huvudsak sålunda i moderniserad rättskrivning:

»Redan då anläggningen av södra stambanan påbörjades, befarade invånarna i städerna Landskrona och Hälsingborg, att den rörelse, som till följd av städernas belägenhet förut kommit dem till del, skulle söka järnvägens utgångspunkt. I den mån byggnaden fortgått, har erfarenheten visat, att farhågorna varit befogade, helst rörelsen till betydlig del blivit dragen till Malmö från övriga på Skånes västkust belägna städer och hamnar, ett förhållande, vilket måste skadligt inverka icke allenast på städerna själva utan även på hela den omgivande landsbygden, som i den mån städerna gå tillbaka förlora den förra fördelaktiga avsättningen för sina lantmannaprodukter. En förbindelse mellan nämnda städer och stambanan är således för dem och kringliggande landsbygder av högsta nödvändighet, men då städerna själva icke förmått anskaffa kostnaden för så beskaffade anläggningar, hava städernas ombud vid sistförflutna riksdagar för varje stad särskilt begärt bidrag av allmänna medel, likväl utan framgång. Under sådana förhållanden och då särskilda banor svårligen kunna åstadkommas, hava Hälsingborgs stad och Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag numera överenskommit att anlägga banor i och för stambanans förning med Landskrona och Hälsingborg.»

Därefter hemställdes om avlåtandet av k. proposition till ständerna om ett anslag av $\frac{2}{3}$ av den kostnad, till vilken järnvägsanläggningen i enlighet med det förslag, som av K. M:t fastställdes, komme att uppgå. Utom den gemensamma skrivelsen ingåvo direktionerna var för sig skrivelser med ytterligare motiveringar. Båda skrivelserna vittna om en stor kärlek till fädernestaden och en fast och orubblig tro på densammans möjligheter till en kraftig och för hela landet gagnelig utveckling. I Landskronadirektionens skrivelse yttrades bl. a. följande, som kan ha intresse vid jämförelse med nuvarande förhållanden:

»I fråga om en anläggning, för vilken statens biträde tages i anspråk, torde i första rummet böra övervägas, huruvida densamma

äger den allmänna vikt och betydelse, att på grund därav den kan anses utgöra ett lämpligt föremål för understöd och uppmuntran från statens sida. Den nu ifrågavarande järnvägsanläggningen äger utan tvivel denna egenskap i hög grad, då densamma avser att tillvägbringa icke allenast den för post- och passageraretrafiken med utlandet så högst nödvändiga förbindelsen mellan stambanan och Hälsingborg som även den av behovet så högt påkallade föreningen mellan denna bana och en hamn av så ypperlig beskaffenhet som den härvarande. — — Malmö hamn har visserligen genom de berömvärda, om ovanlig medborgerlig anda vittnande bemödanden, som därför blivit gjorda, betydligt förbättrats men lämnar ännu alltför mycket övrigt att önska och kan till följd av naturförhållanden sannolikt aldrig, evad uppoffringar som än därför må göras, komma att uppfylla de anspråk man måste göra på en hamn, tjänlig att bemedla en stor del av landets rörelse. Det måste därför vara av största vikt, åtminstone för hela den del av landet, som genomskäres eller kommer att genomskäras av södra stambanan, att denna förbindelse med en hamn, tillgänglig för fartyg av varje storlek och förenande alla önskvärda fördelar av trygghet och bekvämlighet, kommer till stånd. I en tid då sjötransporterna allt mer och mer börja besörjas av ångfartyg av betydlig storlek, är en dylik förbindelse än mer av behovet påkallad, och den utgör säkerligen ett nödvändigt villkor för införande av en regelbunden ångbåtsfart mellan södra Sverige och England, vilket lämpligast kan tillvägbringas genom de stora ångskepp, som dagligen passera Sundet från eller till Östersjön. En av de förnämsta frukter av den förbindelse, som genom södra stambanans fulländning inträder mellan Skåne och Småland, och den växelverkan mellan de båda provinserna, som därigenom kommer att uppstå, blir utan tvivel en följdriktigare utveckling av varderas naturliga förmåner, och torde man således bland annat kunna antaga, att kreatur, uppfödda på de småländska betena, hädanefter i betydlig mängd på järnbanan komma att nedföras till den skånska slättbygden för att därstädes gödas och, såvida tillfälle därtill finnes, exporteras till England. En regelbunden förbindelse med England medelst större, för kreaturstransport lämpade ångfartyg bliver således nödvändig för att förmedla nämnda export samt i övrigt för utförsel av ladugårdsprodukter, vilket, utom de direkta ofantliga fördelarna, även kommer att hava den att återföra skånska lantbruket från dess närvarande ensidiga riktning åt spannmålsodling, vilken förr eller senare måste komma att utöva ett menligt inflytande på jordens fruktbarhet. — —

De för ett land behövlige kommunikationer böra dessutom icke avse endast vanliga förhållanden; även för de utomordentliga bör sörjas; och det oberäknelige värdet i strategiskt hänseende av en lätt förbindelse med den enda hamn vid Sundet och på hela kuststräckan mellan Göteborg och Karlskrona, vari större krigsfartyg kunna inlöpa, torde icke böra lämnas utan uppmärksamhet. Den ifrågavarande järnvägsförbindelsen äger en stor betydelse för provinsen och landet i allmänhet, och särskilt för denna stad med dess betydande industriella anläggningar och tilltagande folkmängd samt för den ort järnvägen skulle genomskära, tillhörande de folkrikaste och bördigaste i vårt land, måste en dylik förbindelse komma att bära de härligaste frukter.»

Även Hälsingborgskommittéens skrivelse är ett uttryck för vad stadens och ortens ledande män på den tiden tänkte och hoppades om framtiden. Det heter i densamma bl. a.: »Vi skulle icke våga påkalla E. M:ts alldeles speciella uppmärksamhet för detta vårt ärende, om vi icke hyste den övertygelsen att det ögonblick är inne, då den allmännare betydelsen av en sidobana till Hälsingborg icke gärna längre kan förbises eller ställas i bakgrunden. Det problem en sådan bana har att lösa är i sanning icke blott att sammanbinda vår stad och hamn med de nordliga delarna av provinsen, men att fylla en betänklig lucka i en stor och ytterst viktig *huvudlandsväg från kontinent till kontinent*. Vi känna fullkomligt det inkast som ofta blivit gjort, att trafiken mellan kontinenten, Danmark och vårt land i nödfall kan kringgå Hälsingborg, ja, att Malmö i själva verket är den naturligaste sammanbindningspunkten. Vi behöva emellertid icke vara vidlyftiga för att återföra denna invändning till dess rätta värde. Det kan ganska väl låta säga sig, att Malmö under en viss del av året utgör en passande kärnpunkt i det sydsvenska järnvägssystemet, men den frågan erbjuder sig här själmant: vad betydelse har just denna antydda del av året för vår järnvägstrafik över Sundet? . . . De samma naturliga orsaker, vilka hittills föreskrivit hela vintertrafiken genom vårt land från och till utlandet vägen över Hälsingborg, existera ännu och skola icke förändras genom anläggandet av hur många bangårdar som helst på andra punkter av den skånska kusten. Det kan inträffa undantagsvinterrar, då ångbåtskommunikationen kan fortsättas mellan alla våra skånska hamnar och åtminstone Danmark med endast få veckors avbrott, men det normala är att förbindelsen under de egentliga vintermånaderna endast har Hälsingborg till sin disposition, och det kan även inträffa att dessa vintermånader förlänga sig till ett fjärdedels år

och därutöver. Posten, varutransporter, passagerare förefinna då här för sig, väl icke en alpvägg att arbeta sig över, men ett uppehåll och en besvärlighet, som vår tid ogärna vill veta av och som vi själva, lika med det övriga Europa, snart skola vara avvänjda från, ju mera det dagliga järnvägsfarandet kommer att ingå i våra vanor. Det skall då visa sig, att Malmöbanan, som om sommaren endast har en underordnad betydelse för förbindelsen med den europeiska kontinenten, om vintern icke har någon alls i detta avseende — detta har redan visat sig — och man skall då förvånas över att den enda svenska järnväg, som är kallad att under ifrågavarande del av året fylla ett allmänt känt behov och utgöra bandet mellan vårt land och det övriga av världsdelen, den — finnes icke till... Danmark, vilket, som en naturlig mellanhand, har ett viktigt intresse att här bevaka, har icke försummat att på sin sida göra vad göras kan... Lika litet som vi för vår del göra anspråk på en sidobana blott och bart för våra lokala intressens skull, lika litet bygger man på Seland järnvägen Köpenhamn—Helsingör endast för sistnämnda stads skull; man gör det måhända till och med huvudsakligast för att med en vinterväg närma sig så mycket som möjligt till grannriket, och man räknar på att den skall betala sig icke så mycket genom lokaltrafiken, vilken kan förutses åtminstone om somrarna skola bliva tämligen prekär, som genom den europeiska transiten.

Vi hava här närmast haft för ögonen behovet av en oavbruten linje över Hälsingborg för resande, varuomsättning och posten mellan det övriga Sverige och kontinenten via Danmark, men det gives även andra moment att härmed taga i övervägande. Därtill hör Hälsingborgs strategiska betydelse och vikten av att icke lämna denna plats isolerad från det allmänna järnvägssystemet, medan den vissa tider av året dock är den enda hamn, därifrån trupper med någon påräknelighet skulle kunna utskeppas vid förefallande behov, och möjligheten av ett sådant behov torde dock icke ligga helt och hållet utanför förhållanden, vilka i framtiden äro tänkbara vid betraktande av Danmarks politiska bryderier och av de förpliktelser, som därav kunna härflyta för oss, såsom en vänskapligt intresserad makt.»

Skrivelsen slutade med en hemställan om proposition till ständerna om ett bidrag av en tredjedel av hela anläggningskostnaden. Ständerna beviljade 2 300 000 rdr.

Samtidigt med nämnda skrivelse överlämnades fullständiga, av statens ingenjörer uppgjorda ritningar och kostnadsförslag såväl över en bana från Hälsingborg i sydostlig riktning till södra stambanan

som ock alternativt en nordostlig sträckning till trakten av Finjasjön över Sönnarslöv och Ljungbyhed.

Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag konstituerades den 6 sept. 1862. Till direktion valdes förste hovstallmästaren R. TORNERHJELM, regementsläkaren A. STENKULA, handlandena P. OLSSON och C. WESTRUP, possessionaten N. P. NORDIN, bankdirektörerna F. A. BORG och S. P. KALLING, lantbrukaren M. ALEXANDERSSON och konsuln F. ROTH. Bolagsordningen fastställdes den 3 okt. s. å.

Det hade varit en lång tid av ivriga men till en början resultatlösa underhandlingar mellan de två intressegrupperna, och det är icke att förvåna sig över att var och en såg på sitt, sin stads och sin orts intressen, huvudsaken är att en uppgörelse till slut kom till stånd, vilken följts av ett gott och angenämt samarbete till det helas fromma.

Länge rådde olika meningar om den lämpligaste sträckningen. Från Landskronahåll förordades en anknytning från Hälsingborg vid N. Skrävlinge kyrka, i Hälsingborg önskade man denna vid Tågarp och att fortsättningen till Eslöv skulle byggas av Hälsingborgsbolaget, medan några få i den senare staden med redaktören F. T. BORG i spetsen tappert men förgäves stredo för en sammanbindningsbana mellan de båda städerna tätt intill kusten. Resultatet blev en kompromiss.

Den 31 okt. 1863 hölls i Landskrona inför länsstyrelsen gemensamt sammanträde med båda bolagen, varefter vardera bolaget samma dag höll bolagsstämma. Härvid träffades överenskommelse om att båda bolagens direktioner skulle uppgöra överenskommelse rörande banornas byggnadssätt samt kontrakt om bolagens inbördes förhållande.

På grundvalen av denna överenskommelse ingingo bolagen den 26 nov. till K. M:t med anmälan, att bolagen icke kunnat förena sig om att för gemensam räkning verkställa järnvägsanläggningen, samt anhöllo om fastställelse å den träffade överenskommelsen. Denna innehöll bl. a., att Landskronabolaget skulle verkställa byggnad av järnbanan från Landskrona till Eslöv och Hälsingborgsbolaget banbyggnaden mellan Hälsingborg och en anknytningspunkt å förstnämnda bana vid Årup eller Billeberga. Samma byggnadssätt skulle följas å båda banorna, varom överenskommelse skulle träffas mellan båda bolagens styrelser. Sedan båda banorna blivit färdiga skulle de ställas under en gemensam administration, utsedd av båda bolagens direktioner och sammansatt av lika många personer från vardera bolaget. Av det av ständerna beviljade statslånebidraget skulle 1 200 000 rdr tilldelas Landskronabolaget och 1 100 000 rdr Hälsingborgsbolaget.

De båda bolagens deltagande i banornas underhåll och den vinst eller förlust, som vid deras trafikerande kunde uppstå, skulle bestämmas av de båda bansträckningarnas längd. Stationen vid anknytningspunkten och erforderlig trafikmateriell skulle bekostas efter samma beräkningssätt. Slutligen skulle bolagens inbördes förhållanden närmare bestämmas genom kontrakt mellan de båda direktionerna med iakttagande därav, att vartdera bolaget skulle ansvara för alla de förbindelsers fullgörande, som bleve erforderliga för erhållande av andel i statslånebidraget.

Denna överenskommelse fastställdes av K. M:t den 4 dec. 1863. Kontraktet mellan bolagen upprättades den 5 april 1864.

Ett villkor för statslånen var vidare, att aktieteckningen i bolagen skulle uppgå till minst lika stort belopp. Detta ställde ökade krav på de två städerna. Landskrona hade, såsom förut nämnts, redan deltagit med 300 000 rdr. Stadsfullmäktige beslöt nu att för stadens räkning teckna garantiaktier till ett belopp icke överstigande 400 000 rdr, och drätselkammaren utfärdade en garantiförbindelse å 375 000 rdr. Denna behövde dock aldrig komma till användning. Hälsingborg hade likaledes tecknat 300 000 rdr, men där behövdes 550 000 och endast 460 000 kunde erhållas. Man vände sig åter till staden med begäran, att den skulle träda emellan, men den gick med därpå först sedan förste hovstallmästaren TORNERHJELM meddelat, att han själv skulle våga det, om ej staden gjorde det. Stadsfullmäktige godkände då en teckning å det resterande beloppet, men dessa medel behövde icke heller användas.

Nu återstod endast att låta bygga järnvägarna. Majoren CL. ADELSKÖLD, som år 1862 upprättat ett fullständigt förslag till järnvägarnas sträckning och byggnad, antogs av Landskrona—Eslövsdirektionen till överingenjör vid byggandet. Löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren J. M. EKSTRÖMER anställdes av samma direktion som arbetschef för hela anläggningen. Järnvägen skulle utföras med en största stigning av $6,67 \frac{0}{100}$ och en minsta radie i kurvor av 2 500 fot samt förses med skenor av 17 eng. skålpund pr löpande fot.

Mellan Hälsingborg och Billeberga skulle järnvägen byggas på entreprenad av den danska firman CARLÉ & KAUFFMAN, och denna påbörjade också arbetet, men snart uppstod tvist mellan bolaget och entreprenörerna, kontraktet upphävdes, och bolaget beslöt att självt bygga järnvägen. Kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren N. F. FRYKHOLM antogs som rådgivande ingenjör och civilingenjören JUL. FRO-

SELL som arbetschef. Järnvägsbygget möttes icke av några större svårigheter. Bangården i Hälsingborg var onekligen den intressantaste delen med sina betydande utfyllningar. Det förtjänar antecknas, att betong ej var mycket känt på den tiden, men likväl kommo över 1 000 tunnor av Jonstones cement till användning i blandningen 1:4:8.

Under våren 1865 blev arbetet på ömse håll slutfört, och den 31 juli skedde den högtidliga invigningen. Extratåg avgingo från Landskrona och Hälsingborg till Billeberga, där de sammankopplades och fortsatte till Eslöv. Hit anlände de kl. 11. Konung CARL XV hade inträffat där några minuter tidigare. Nu inkopplades tre kungl. vagnar, varpå festtåget avgick till Landskrona, där konungen förklarade banan invigd. Därefter fortsattes till Hälsingborg. Dagen hade här börjat med morgonbön i kyrkan, varvid förre kyrkoherden i Hälsingborg, domprosten i Göteborg d:r P. WIESELGREN tolkade dagens betydelse. Sedan konungen å den festsmyckade bangården i Hälsingborg förklarat banan öppnad, avgick tåget till Ramlösa, där middag gavs. Den upptog ett tjugotal rätter och viner och bevistades av 250 inbjudna.

Landskrona & Hälsingborgs järnvägar voro de första enskilda i Skåne. Provinsen har nu landets rikaste järnvägsnät, och många av densamma järnvägar byggdes och anknötos till moderjärnvägarna, oftast på initiativ från Hälsingborg och Landskrona. År 1874 blev Hässleholmsbanan färdig och anknöts vid Ramlösa, 1876 öppnades Landskrona—Ängelholms järnväg vid Landskrona, 1884 upptogs trafiken från Skåne—Hallands järnväg vid Hälsingborg, 1886 anknöts järnvägen Malmö—Billeholm vid Teckomatorp och 1893 tillkom Landskrona—Kävlinge järnväg med anslutning vid Landskrona.

I Eslöv äro Landskrona & Hälsingborgs järnvägar hyresgäst hos staten och ha här bidragit till de nya stationsanordningar, som 1915 blevo färdiga och som tillhöra de mest moderna i landet.

Bana, byggnader och trafik. Samtliga bangårdar ha under årens lopp blivit utvidgade. Vid Hälsingborg har sålunda anlagts en större godsbangård väster om huvudspåret med särskilt spår från Ramlösa och med förbindelse-spår mellan godsbangården och Hälsingborgs centralstation. Dubbelspår för persontrafiken har anlagts mellan Hälsingborgs C. och Ramlösa, och stationshuset i Hälsingborg har undergått betydande förändring och modernisering. Även övriga stationer ha om- och tillbyggets i större och mindre utsträckning. Å båda linjerna har inlagts 34 kg. stålräls med nya spårväxlar, varjämte samtliga

gamla broar utbytts mot nya. Fullständiga växelförreglingar ha införts vid Ramlösa och Hälsingborg C. i sammanhang med utvidgningen av dessa båda stationer, varjämte förreglingar i mindre utsträckning utförts vid Teckomatorp och Billeberga.

Bland transporterade godsslag intages främsta rummet av vitbetor, vitbetmassa, spannmål, stenkol och koks, skogseffekter och gödningsämnen.

Ekonomi. Såsom i det föregående omnämnts, beviljade ständerna ett lån av 2 300 000 rdr till järnvägarnas byggande. Beloppet fördelades sålunda, att Landskrona—Eslövs järnvägs a.-b. erhöll 1 200 000 rdr och Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägs a.-b. 1 100 000 rdr. Lånen slutamorterades år 1908. Ursprungliga aktiekapitalet utgjorde i det förstnämnda bolaget 600 000 rdr. Det ökades år 1903 till 1 800 000 kr. och år 1923 till 2 934 000 kr. I det senare bolaget var ursprungliga aktiekapitalet 462 150 rdr. Det ökades år 1914 till 1 386 450 kr. och år 1923 till 2 772 900 kr.

Aktieutdelningen har varit:

Landskronabolaget: åren 1867—1868 resp. 2,5 %, 1869 3 %, 1870 och 1871 resp. 5 %, 1872 och 1873 resp. 6 %, 1874 7 %, 1875—1886 resp. 6 %, 1887 och 1888 resp. 5 %, 1889—1893 resp. 6 %, 1894 8 %, 1895 10 %, 1896—1898 resp. 12 %, 1899 och 1900 resp. 9 %, 1901 och 1902 resp. 12 %, 1903 5 %, 1904—1906 resp. 4,5 %, 1907 och 1908 resp. 3 %, 1909—1915 resp. 4 %, 1916 5 %, 1917—1920 resp. 6 %, 1921 och 1922 resp. 10 %, 1923, 1924 och 1925 resp. 6 %.

Hälsingborgsbolaget: åren 1870 2 %, 1871 3 %, 1872 och 1873 resp. 4,5 %, 1874—1877 resp. 5 %, 1878 —, 1879—1887 resp. 6 %, 1888 3 %, 1889 5 %, 1890 6 %, 1891 och 1892 resp. 8 %, 1893 och 1894 resp. 10 %, 1895 12 %, 1896—1899 resp. 15 %, 1900 7 %, 1901 15 %, 1902 12 %, 1903—1906 resp. 15 %, 1907 —, 1908 5 %, 1909—1912 resp. 10 %, 1913 8 %, 1914—1918 resp. 3 %, 1919 4 %, 1920—1922 resp. 5 %, 1923, 1924 och 1925 resp. 3 %.

Styrelse och chefer år 1926.

Landskrona—Eslövs järnväg.

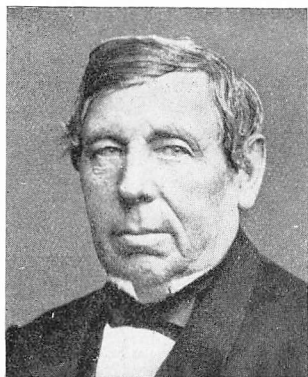
Styrelse.

SCHMIDT, M., bankdirektör, *ordförande*,

NEESS, FR. E., f. d. vicekonsul, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,

PETERSSON, A. J. O., grosshandlare, *vice verkst. direktör*,

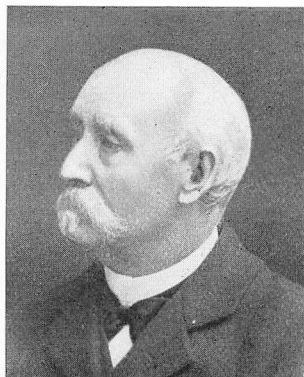
LINDQUIST, K. A. F., rådmän,



J. ÖDMANSSON,
borgmästare.



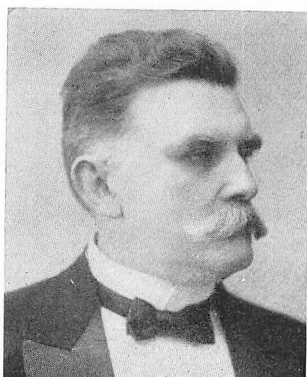
J. F. TRANCHELL,
grosshandlare.



Frih. B. C. A. ÅKERHIJELM,
borgmästare.



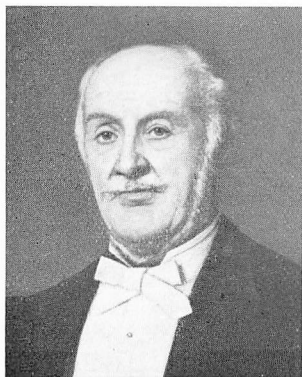
C. TRANCHELL,
direktör.



F. E. NEES,
v. konsul.



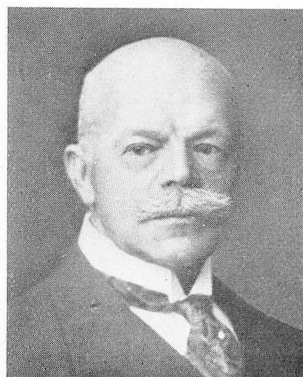
M. SCHMIDT,
bankdirektör.



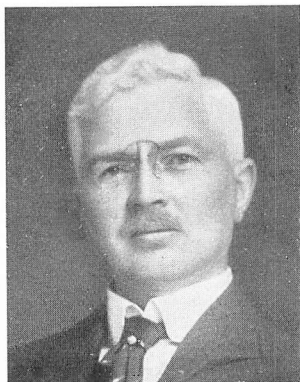
R. V. TORNERHJELM,
hovstallmästare.



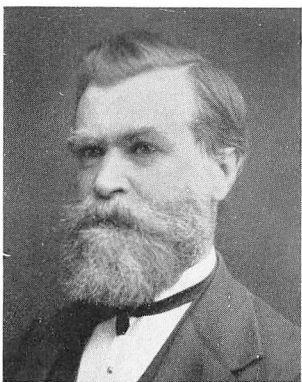
P. OLSSON,
konsul.



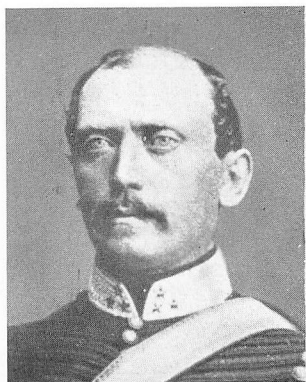
M. SOMMELIUS,
direktör.



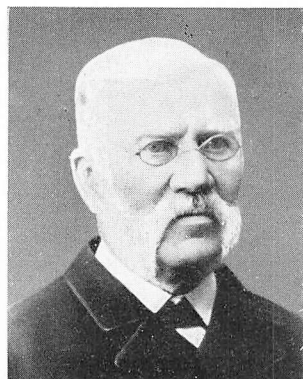
C. SJUNNESSON,
jur. doktor.



C. F. NEES,
grosshandlare.



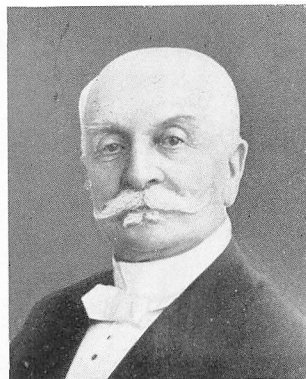
W. QUENSEL,
kapten.



A. W. KRONHAMN,
v. konsul.



G. A. GAUFFIN,
kapten.



O. G. FRANCKE,
bankdirektör.



J. O. L. TOLL,
major.



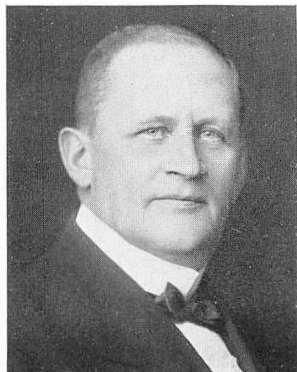
N. P. NORDIN,
kungl. sekter.



C. F. KROOK,
överstelöjtnant.



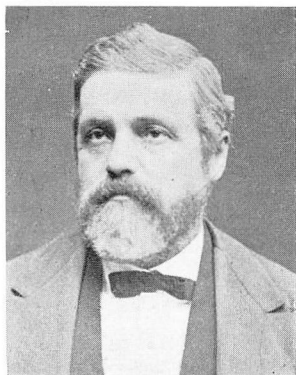
O. F. TRAPP,
konsul.



H. A. T. BERGENGREN,
direktör.



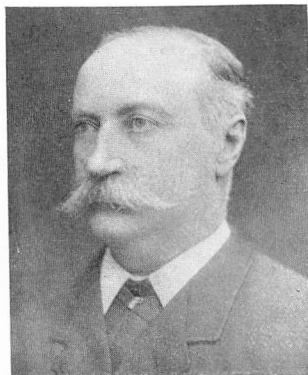
P. E. L. WALLIN,
trafikchef.



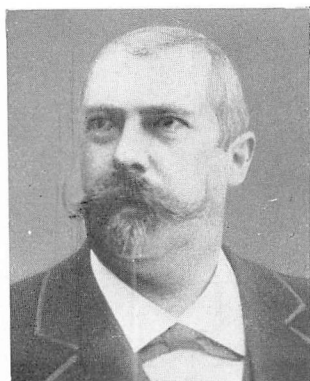
E. T. STURNECK,
trafikchef.



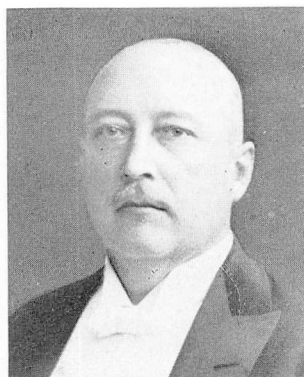
H. STURZEN-BECKER,
trafikchef.



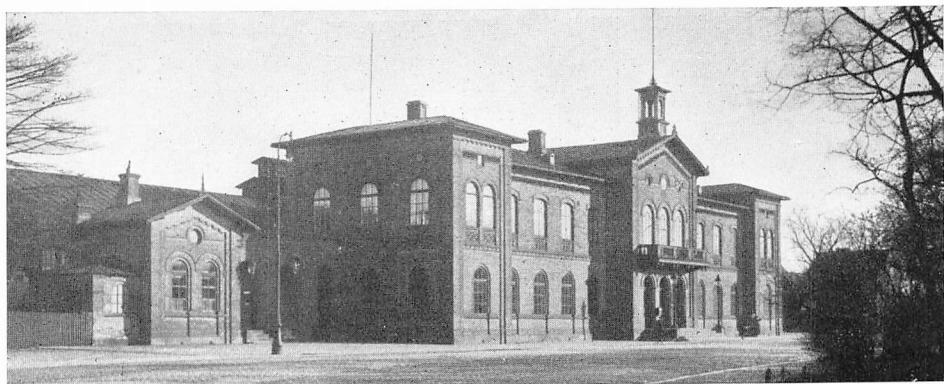
W. ANREP,
trafikchef.



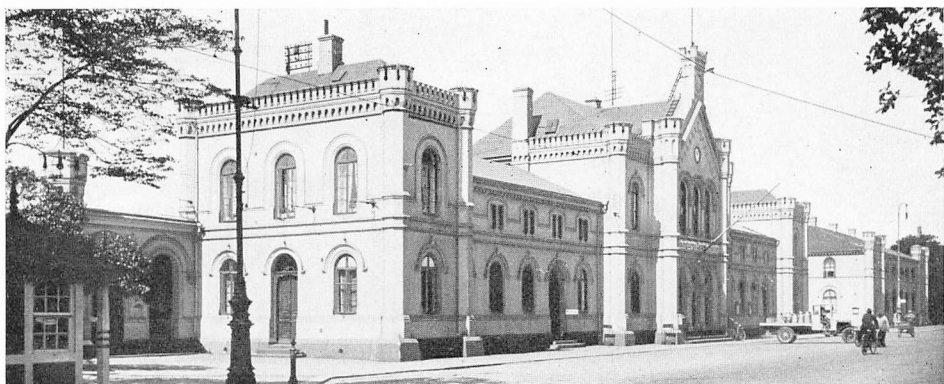
G. E. ERDMAN,
trafikchef.



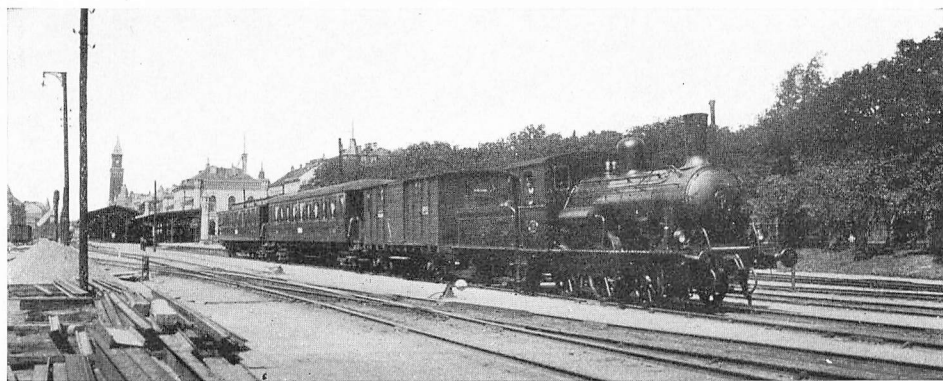
F. WICKSTRÖM,
trafikchef.



Landskrona station.



Hälsingborgs Centralstation.



Snälltågssätt år 1926.

TRANCHELL, C. H., direktör,
 LINDELÖF, J. M., ingenjör,
 WICKSTRÖM, FR. J., trafikchef, se nedan.

Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnväg.

Styrelse.

SJUNNESSON, C., bankdirektör, *ordförande*,
 BERGENGREN, H. A. TH., *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan
 LJUNGGREN, R. C:SON BERG, vicekonsul, *vice verkst. direktör*,
 DUNKER, H. CHR. L., direktör,
 OLSSON, CHR., direktör,
 NORRSELL, K. E., rådman,
 LARSSON, J., affärschef,
 FORNSTEDT, A. V., kassör,
 ELIASSON, O. V., stadsfullmäktig.

Landskrona & Hälsingborgs järnvägars trafikstyrelse.

Verkställande direktörer.

NESS, FR. E. 1922—
 BERGENGREN, H. A. TH. 1910—

Trafikchef.

WICKSTRÖM, FR. J. 1900—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Landskrona—Eslövs järnväg.

Ordförande.

ÖDMANSSON, J., borgmästare 1861—1869
 TRANCHELL, J. F., grosshandlare 1869—1876
 ÅKERHJELM, B. C. A., borgmästare 1876—1884
 TRANCHELL, C., direktör 1884—1917
 NESS, F. E., vicekonsul 1917—1922

Verkställande direktörer.

TRANCHELL, J. F., grosshandlare 1861—1866
 NESS, C. F., grosshandlare 1866—1867
 TRANCHELL, J. F., grosshandlare 1867—1869
 NESS, C. F., grosshandlare 1869—1870
 QUENSEL, W., kapten 1870—1872
 KRONHAMN, A. W., konsul 1872—1875
 GAUFFIN, G. A., kapten 1875—1884
 ÅKERHJELM, B. C. A., borgmästare 1884—1898
 FRANCKE, O. G., bankdirektör 1898—1922

Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnväg.

Ordförande.

TORNERHJELM, R. V., hovstallmästare	1861—1885
OLSSON, P., konsul.....	1885—1909
SOMMELIUS, M., direktör	1909—1922

Verkställande direktörer.

TOLL, J. L. O., major	1863—1873
NORDIN, N. P., kongl. sekter	1873—1885
KROOK, C. F., major	1885—1891
TRAPP, O. F., konsul.....	1891—1910

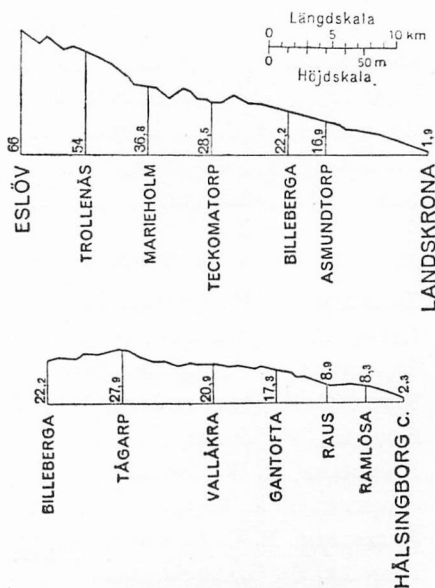
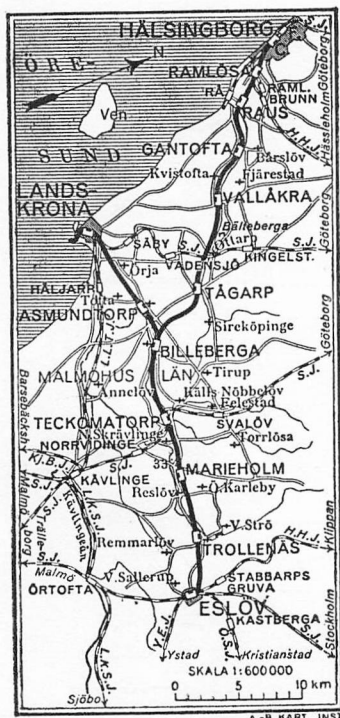
Trafikchefer.

WALLIN, P. E. L.	1865
STURNECK, E. T.....	1865—1868
STURZEN-BECKER, H.	1868—1874
ANREP, W.....	1874—1877
ERDMANN, G. E.	1877—1900

Landskrona & Hälsingborgs järnvägar, Landskrona—Billeberga—Eslöv, 32 km., Hälsingborg—Billeberga, 28 km. (Hälsingborg—Eslöv, 49 km.).

Från Landskrona, där under senare år omfattande hamnanläggningar utförts och där stora industriella anläggningar finnas, bl. a. sockerfabrik, konstgödnings-

fabrik, oljefabrik, stort skeppsvarv, mekaniska verkstäder m. m., går banan över slättland förbi *Asmundtorps* station till *Billeberga*, föreningsstation för den från Hälsingborg kommande linjen.

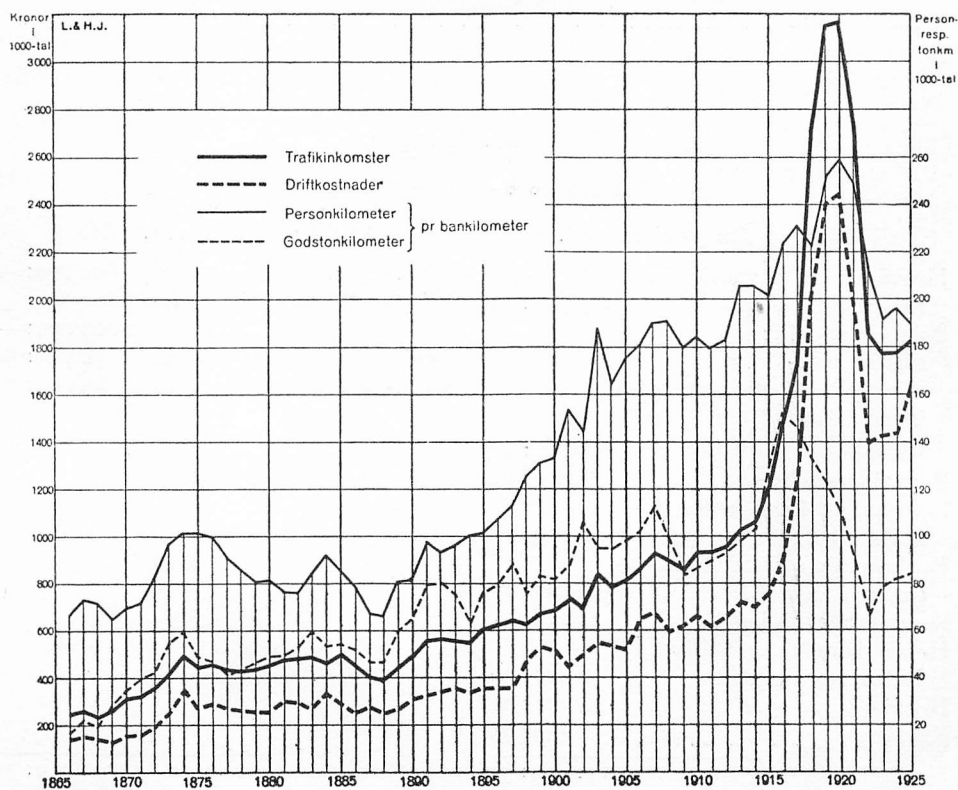


Landskrona är även föreningsstation med statsbanelinjen Landskrona—Billesholms gruva och Landskrona—Lund—Trälleborgs järnväg.

Hälsingborg är näst Malmö Skånes största stad och berömt för sitt vackra läge vid Öresund. Hamnen har under senaste åren betydligt utvidgats, och antalet fabriker är betydande. Sålunda finnas här sockerbruk, superfosfatfabrik, mek. verkstad m. m. Järnvägen från Hälsingborg till Billeberga, vilken utgår från *Hälsingborgs Centralstation*, passerar *Ramlösa* station nära hälsobrunnen med samma namn, *Raus* station nära det stora fiskläget Råå, som numera inkorporerats med Hälsingborg, och genomlöper därefter Kvistoftaåns vackra dalgång förbi *Gantofta*, *Vallåkra* och *Tågarps* stationer till Billeberga.

Häriifrån fortsätter den gemensamma linjen till *Teckomatorp*, föreningsstation med Väst kustbanan vid betsaftfabrik, från vilken saften ledes i en 17,5 km. lång rörledning till Säbyholms råsockerfabrik (se Säbyholms järnväg). Vidare förbi *Marieholm*, municipalsamhälle med tegelbruk och yllefabrik, och *Trollenäs* nära det ståtliga, av lummiga parker omgivna Trollenäs slott till *Eslöv*, föreningsstation vid statsbanan, *Ystads järnvägar* (Eslöv—Ystad), *Östra Skånes järnvägar* (Eslöv—Kristianstad) och *Hälsingborg—Hässleholms järnvägar* (Klippan—Eslöv). Staden har en mängd fabriker, bl. a. en barnbeklädnadsfabrik, sockerfabrik, skofabriker, salubrin- och ättikfabrik, mek. verkstäder m. m. Direkta vagnar gå mellan Landskrona och Eslöv, Hälsingborg och Eslöv, Landskrona och Hälsingborg samt mellan Malmö och Hälsingborg och vice versa.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.		År 1865	År 1925
Byggnadssätt.			
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	60	60
» i sidospår	»	12,700	22,556
Största lutning i huvudspår.....	‰	6,67	6,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	635	635
Rälsvikt	kg/m.	25	34
Största tillåtna hjultryck	ton	5,5	9
» » tåghastighet.....	km/t.	40	60

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	—	4
» tenderlok	»	5	11
Personvagnar med 2 axlar	»	25	19
» » 3 »	»	—	2
» » 4 »	»	—	7
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	92	406
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	1	2
» » » » » 4 »	»	—	2

Personal, antal.

Ordinarie.....	93	260
Extra.....	4	51
Verkstadsarbetare	—	36
Banarbetare	—	25

Balansräkningar.

Landskrona—Eslövs järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1866.	Skulder den 31 dec. 1866.
Järnvägen fr. Landskrona till Eslöv 1 247 354: 55	Aktiekapitalet 600 000: —
Bolagets andel i: rörlig mate- riell 302 992: 59	Rikets ständers riksgälds- kontor 1 200 000: —
inventarier . 6 728: 06	Banklån o. diverse skulder 62 719: 58
materialier 9 169: 58	Vinst- och förlustkonto .. 49 699: 75
318 890: 23	
Egna inventarier	1 674: 64
Fordran av Landskrona & Hälsingborgs järnvägar	9 874: 08
Fordran för utestående ak- tielikvid och räntor	316 023: 27
Reserverade aktier	11 270: —
Hälsingborgsbolaget för Billeberga bangård	2 421: 40
Diverse fordringar	4 471: 21
Kassabehållning	439: 95
S:a kr. 1 912: 419: 33	S:a kr. 1 912: 419: 33

Tillgångar den 31 dec 1925.

Landskrona—Eslövs järnväg	2 786 737: 10	
Bolagets andel i:		
rörlig materiell	486 692: 34	
inventarier	32 486: 05	
materialier	71 455: 24	
byggnader o. anläggningar	42 153: 72	632 787: 35
Innestående i bank	1 361 078: 32	
Kassabehållning	151: 63	

S:a kr. 4 780 754: 40

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	2 934 000: —
Reservfonden	300 000: —
Rörliga materiellens avskrivningsfond	155 655: 22
Dispositionsfonden	792 033: 87
Obligationslånet	125 000: —
Landskrona och Hälsingborgs järnvägar	105 850: 08
Outtagen utdelning	2 151: 10
Kapitalkonto	133 762: 33
Vinst- och förlustkonto	212 185: 59
Tillkommer:	
fr. år 1924	
kvarstående	20 116: 21
	232 301: 80

S:a kr. 4 780 754: 40

Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1866.

Järnvägen från Hälsingborg till Billeberga	1 219 985: 06
Egna inventarier	2 274: 07
Bolagets andel i:	
rullande materiell	263 054: 05
inventarier	5 841: 21
materialier	7 960: 91
Fordran av Landskrona & Hälsingborgs järnvägar	276 856: 17
Fordran för utestående aktielikvid och räntor	7 320: 79
Fordran för utestående aktielikvid och räntor	118 701: 83
Skånes ensk. bank	15 403: 59
Diverse fordringar	18: —
Kassabehållning	35: 52

S:a kr. 1 640 595: 03

Skulder den 31 dec. 1866.

Aktiekapitalet	462 650: —
Rikets ständers riksgäldskontor	1 100 000: —
Banklån och diverse skulder	52 097: 67
Landskronabolaget för Billeberga bangård	2 421: 40
Vinst- och förlustkonto	23 425: 96

S:a kr. 1 640 595: 03

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägen från Hälsingborg till Billeberga	4 080 228: 38
Egna inventarier	128: —
Bolagets andel i byggnader och anläggningar	36 597: 28
» » » rullande materiell	422 539: 66
» » » inventarier	28 203: 95
» » » materialier	62 036: 46
	549 377: 35

(forts.)

(Tillgångar 1925, forts.)

20 aktier i A.-b. Hälsingborgs konserthus à nom. 100 kr.	20:—	
3 386 aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsa.-b. à nom. 100 kr.	338 600:—	
3 000 aktier i Skåne—Smålands järnvägsa.-b. à nom. 100 kr.	3 000:—	341 620:—
Svenska handelsbanken	93 182:82	
Göteborgs bank	253 006:80	
Sparbanken i Hälsingborg	30 000:—	
Vällufs sparbank	20 000:—	396 189:62
Hälsingborgs stads drätselkammare		300 000:—
Deposition för förfallna obligationer och räntekuponger		37 840:—
Kassabehållning		4:37
		<u>S:a kr. 5 705 387:72</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet		2 772 900:—
Obligationslån av år 1902	600 000:—	
» » » 1916	1 376 000:—	
Landskrona & Hälsingborgs järnvägar	102 525:90	
Upplupna räntor	8 778:37	
Aktieägarnas utdelningskonto	403:50	
Outtagna obligationsräntor	37 840:—	2 125 547:77
Reservfonden		280 000:—
Dispositionsfonden		395 000:—
Vinst- och förlustkonto		131 939:95
		<u>S:a kr. 5 705 387:72</u>

.....