

---

# LANDSKRONA—LUND—TRÄLLE- BORGS JÄRNVÄGAR

Signatur: L.L.T.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Landskrona—Lund—Trällebogs järnvägsaktiebolag, Lund.

**A**v de järnvägar, som nu under namn av *Landskrona—Lund—Trällebogs järnvägar* utgöra en enhet, nämligen *Lund—Trällebogs*, *Lund—Kävlinge* och *Landskrona—Kävlinge*, är den förstnämnda den äldsta och största. Den öppnades för trafik 1875. Lund—Kävlinge järnväg öppnades för allmän trafik år 1886 och Landskrona—Kävlinge järnväg 1893. År 1902 sammanslogos Lund—Trällebogs och Lund—Kävlinge järnvägar, och år 1919 upptogs även Landskrona—Kävlinge järnväg i sammanslutningen, sedan ett nytt bolag bildats under namnet Landskrona—Lund—Trällebogs järnvägsaktiebolag.

I det följande lämnas en översikt av Lund—Trällebogs järnvägs historia t. o. m. fullbordandet och historiker över de båda andra bandelarna. Därefter följa Lund—Trällebogs järnvägs historia efter öppnandet samt en översikt av hela järnvägskomplexets utveckling.

## Lund—Trällebogs järnväg.

Sedan södra stambanan i sin helhet öppnats för trafik 1864 samt Landskrona & Hälsingborgs och Ystad—Eslövs järnvägar 1865 likaledes öppnats för trafik, uppstod snart önskemålet att få en järnväg även för de bördiga orterna i sydvästra Skåne.

Redan år 1866 verkställdes på initiativ av godsägare i orterna mellan Malmö och Ystad undersökning för en bana mellan dessa städer

med bibana till Trälleborg. Några ytterligare åtgärder för fullföljandet av projektet torde emellertid icke hava vidtagits under de närmast följande åren. Först i medio av år 1869 syntes frågan ha återupptagits vid en sammankomst i Malmö av för densamma intresserade personer.

För byggandet av en bana mellan Lund och Trälleborg torde emellertid förslag mera officiellt icke ha framkommit förrän i slutet av år 1871 eller början av år 1872. Olika förslag för orternas tillgodoseende av järnvägsförbindelser började då flitigt debatteras i ortstidningarna. Tidningarna i Lund och Ystad omtalade i febr. 1872, att intresse funnes för en järnväg från Lund över Klågerup, Hyby, Börringe och Anderslöv till Trälleborg, vilken linje några år tidigare föreslagits av riksdagsmannen PER NILSSON i Espö. Även ett annat förslag fanns, nämligen till en linje Malmö—Skurup med bibana från Börringe till Östratorp, men det förra ansågs tillräckligt för Söderslätts behov och därjämte äga den fördelen att beröra såväl den rika Lundaslätten som Hybytrakten. Det senare förslaget, som hade en ivrig förespråkare i greve BECK-FRIIS på Börringe, ansågs dock icke tillfyllest i Trälleborg. Enskilda personer därstädes, i främsta rummet handlandena FR. MALMROS och JOH. KOCK samt konsularagenten C. SMITH, igångsatte därför genom kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren W. GAGNER en undersökning av en normalspårig järnvägssträckning från Trälleborg över Fjärdingslöv, Alstad, Marieberg och Svedala till Lund. Intresset att draga järnvägen över Anderslöv och Börringe hade givetvis förfallit på grund av den ovan omtalade planen på en järnväg Malmö—Skurup. Samtidigt läto hemmansägare i Klörup genom en broder till kaptenen GAGNER undersöka en i söder något västligare sträckning över Gylle, Haglösa, Klörup, Marieholm och Snapparp. Mellan Svedala och Lund sammanföllu båda förslagen.

Den 26 sept. 1872 hölls i Trälleborg ett möte i frågan under ordförändskap av handlanden FR. MALMROS. Såväl den östligare som den västligare sträckningen upptogos till behandling. Undersökningarna visade, att längden på järnvägen skulle bli ungefär densamma för båda (eller omkr. 4 1/2 mil), likaså kostnaderna, som beräknades till 2 milj. rdr. Man beslöt enhälligt, att banan skulle byggas och med samma spårvidd som stambanan. Därjämte uttalade sig mötet för den västligare sträckningen och uppdrog åt handlandena FR. MALMROS och JOH. KOCK samt konsularagenten C. SMITH att jämte andra för företaget intresserade personer söka koncession och vidtaga åtgärder för anskaffandet av kapital.

Kostnaderna för undersökningen synas hava förskotterats av de förut nämnda personerna i Trälleborg samt handlandena G. E. OLIN och L. J. LUNDGREN i Lund. Trälleborgs stadsfullmäktige beslöto emellertid på förslag av ordföranden, handlanden JOH. KOCK, att bevilja 1 000 rdr till undersökningen, och på ansökan av ovannämnda personer i Lund beslöto denna stads fullmäktige att bevilja 1 200 rdr för samma ändamål. I sitt yttrande hade drätselkammaren i Lund framhållit, att den icke funne det behörigt, att slikt bidrag åstadkommes genom uttaxering på stadens skattskyldiga invånare, varför stadsfullmäktige beslöto, att medlen skulle tagas ur de av staden för allmännyttiga ändamål disponerade s. k. brännvinsmedlen. För beslutet afgavs 17 och för rent avslag 11 röster. Städerna återbekommo emellertid de av dem utbetalda beloppen.

Under tiden hade ansökan om koncession ingivits till K. M:t av konsularagenten C. SMITH, handlandena FR. MALMROS, G. R. MALMROS och J. KOCK, kyrkoherden P. F. CARLSSON, borgmästaren C. ÅKERMAN, apotekaren J. LILJEDAHL och stadskassören A. ANTONSSON, alla i Trälleborg, samt professorerna A. MÖLLER och G. LJUNGGREN, handlandena G. E. OLIN och L. J. LUNDGREN i Lund. Det till koncessionsansökningen fogade kostnadsförslaget hade uppgjorts av kaptenen W. GAGNER och upptog en summa av 507 300 rdr pr mil (11 km.). Koncessionen beviljades den 1 nov s. å.

Härefter inbjödo koncessionsinnehavarna till aktieteckning. Den 9 jan. 1873 hölls i Lund ett allmänt möte, därvid en interimstyrelse tillsattes, och den 18 mars konstituerades *Lund—Trälleborgs järnvägsaktiebolag*, bolagsordning antogs och styrelse valdes. Till styrelsemedlemmar utsågos professorn J. G. AGARDH, Lund, kammarherren C. A. TROLLE, Klågerup, kyrkoherden P. F. CARLSSON, Trälleborg, professorn A. MÖLLER, Lund, frih. W. WRANGEL VON BREHMER, Hyby, handlanden J. KOCK, Trälleborg, handlanden L. J. LUNDGREN, Lund, kyrkoherden C. R. WULFF, Alstad, och handlanden FR. MALMROS, Trälleborg. Styrelsen utsåg inom sig till ordförande professorn J. G. AGARDH och till verkst. direktör professorn A. MÖLLER.

Det i inbjudningen till aktieteckning fastställda minimibeloppet, 500 000 rdr, var vid sammanträdet tecknat. Av detta belopp hade staden Trälleborg tecknat 100 000 rdr. Kapitalet skulle uppgå till högst 2 milj. rdr och styrelsen ha sitt säte i Lund.

Vid sammanträdet bestämdes, att järnvägslinjen skulle sträckas över Alstadholm. Emellertid hade staden Lund för sitt inträde såsom del-

ägare i bolaget satt som villkor, att från annat håll en teckning av 800 000 rdr dessförinnan skulle ha skett. Styrelsens första omsorg blev därför att söka uppbringa teckningen till nämnda belopp, och i juli hade man kommit så pass nära detta mål, att styrelsen ansåg sig kunna söka fastställelse å bolagsordningen. På grund av svårigheten att åstadkomma disponibelt kapital hemställde styrelsen samtidigt om sådan ändring av koncessionen, att bolaget befriades från den föreskrivna depositionen i Statskontoret av 100 000 rdr och att tiden för arbetets påbörjande finge framflyttas till den 1 juli 1874. Bolagsordningen och järnvägens sträckning fastställdes och den nämnda ansökningen bifölls den 26 aug. 1873.

Sedan den första aktieinbetalningen lämnat säkerhet för att det i bolagsordningen föreskrivna minimibeloppet vore uppnått, fattade styrelsen den 1 nov. 1873 definitivt beslut om byggnadsarbetets påbörjande.

Vid samma tillfälle beslöts, att banbyggnaden icke skulle utlämnas på entreprenad utan av järnvägsbolaget självt utföras. För detta arbete skulle anställas en överingenjör och arbetschef. Härtill utsågs löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren P. PETERSSON, vilken även fungerade som bolagets verkst. direktör.

Därefter vidtogos åtgärder dels för anskaffning av arbetsmateriell, som inköptes från den nu i det närmaste färdigbyggda banan mellan Malmö och Ystad, dels för inköp av sliprar och räls samt lokomotiv och vagnar.

På arbetschefens förslag företogs ändringar i det av kaptenen GAGNER uppgjorda kostnadsförslaget sålunda, att banvallens bredd ökades från 16 till 17 fot, att rälsen skulle hålla i vikt 17 skålp. pr fot i stället för 15 samt att svenska rälsspik skulle användas i stället för engelska. Sliprarna betingade i inköp ett pris av 1 kr. 14 öre pr styck fritt å station i Småland och rälsen 10 pund pr ton fritt ombord å fartyg i Cardiff.

I februari 1874 upplades ett obligationslån å 1 milj. kr. mot 5 1/2 % årlig ränta och 1 1/2 % kapitalrabatt, och i slutet av samma månad påbörjades byggnadsarbetet vid Hyby, som ansågs vara den i arbetshänseende svåraste punkten å järnvägssträckan. Redan efter nio månaders arbete kunde hela linjen befaras med lokomotiv, oaktat arbetet något fördröjts på grund av stark vinterköld.

Kostnaden för järnvägsbyggnaden uppgick vid 1875 års slut till 2 050 048 kr. 06 öre. Återstående byggnadskostnader inkl. besparingsprocent till arbetschefen beräknades då uppgå till omkr. 185 000 kr.

Aktiekapitalet, å vilket 977 565 kr. inbetalts, och obligationslånet räckte således icke till. Styrelsen måste därför upptaga ett tillfälligt lån å högst 100 000 kr.

Orsaken till att byggnadskostnaden överstigit den ursprungligen beräknade hade huvudsakligen sin orsak i de förändringar, som vidtagits i byggnadsplanen.

Något stationshus i Trälleborg blev icke byggt. I stället anordnades provisoriskt i det därstädes uppförda godsmagasinet nödiga expeditionslokaler. Detta provisorium fortgick till hösten 1898, då det nuvarande stationshuset togs i bruk, men hade, om än från början föranlett av bristande kapital, helt säkert tidigare varit undanröjt, om ej den svävande frågan om en postförbindelse mellan Sverige och kontinenten över Trälleborg—Sassnitz med därav följande ovisshet om det lämpligaste sättet att ordna stationshusbyggnaden lagt hinder i vägen härför.

Invigningen av järnvägen ägde rum den 23 juli 1875. Strax före kl. 11 f. m. avgick från Lund ett extratåg med inbjudna, bland vilka märktes generaldirektören TROILIUS vid statsbanorna. I Trälleborg var middag anordnad, varefter återfärden anträdde till Lund, där festen fortsattes i Botaniska trädgården. Universitetets rektor, prof. LYSANDER, uttalade härvid förhoppningen, att järnvägen måtte fortsätta på andra sidan Östersjön, dit kortaste vägen ginge över Trälleborg.

Trafiken å banan började den 26 juli.

Då banan nu uppläts till den trafikerande allmänhetens förfogande, hyste man ej ringa förhoppningar om de fördelar, densamma skulle bereda ej blott de båda städer, som utgjorde banans ändpunkter, och den mellanliggande bördiga och tätt befolkade landsbygden utan även bolagets delägare. Att förhoppningarna på företagets allmännyttighet skulle gå i fullbordan, visade snart det uppsving, som de av järnvägen berörda orterna uppnådde. Däremot dröjde det länge, innan bolagets ekonomiska ställning kunde anses tryggad. Höga priser på arbetskraft och materialier hade vållat en hög anläggningskostnad. Aktiekapitalet hade icke kunnat uppbringas till tillräckligt belopp och därutöver upplånade medel drogo dryga räntor.

### Lund—Kävlinge järnväg.

Troligen med anledning av ett förslag om en bana mellan Arlövs station å Statens järnvägar till Billesholms station å Landskrona—Ängelholms järnväg och med hänsyn till vikten av att skaffa Lunds

stad en direkt förbindelse med järnvägarna längs landets västkust och Norge tillsatte Lunds stadsfullmäktige 1884 en kommitté med uppdrag att vidtaga förberedande åtgärder för åvägabringande av en sådan förbindelse.

Kommittén utgjordes av följande personer: vice häradshövdingen J. OSTERMAN, rådmannen TH. MÖLLER, revisionssekreteraren GUST. LAGERGREN, professorerna AXEL MÖLLER, HJ. LINDGREN och M. WEIBULL, akademiräntmästaren C. H. UGGLA, fabrikerarna P. W. BORG och Sv. O. ÅKERLUND samt handlanden G. E. OLIN.

Kommitterade ingåvo omedelbart till K. M:t ansökan om rättighet att anlägga en järnväg från Lund till Teckomatorp samt vidare från Teckomatorp till Billesholm eller ock, därest bifall härtill icke kunde lämnas, att åtminstone få utföra linjen Lund—Teckomatorp. Ansökningen var åtföljd av en av ingenjörfirman WESSEL & POSSE upprättad plan- och profilritning jämte kostnadsförslag. Banans längd skulle bli 19,6 km. och spårvidden 1,435 m. Kostnadsförslaget slutade på 886 000 kr., därav 150 000 kr. för rullande materiell. För sträckan Teckomatorp—Billesholm avsågs alldeles samma linje som i järnvägsförslaget Arlöv—Billesholm och något kostnadsförslag synes icke ha anskaffats för nämnda sträcka.

I sitt yttrande över koncessionsansökningen erinrade Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen om att borgmästaren O. AHLSTRÖM m. fl. hos K. M:t gjort ansökan om tillstånd att anlägga järnväg från Arlövs station å södra stambanan över Lomma och Teckomatorp till Billesholms gruva. Förslag förelågo således till två särskilda järnvägsanläggningar, vilka, ehuru med olika utgångspunkter, skulle framdragas dels i varandras närhet, dels så, att de mer eller mindre sammanföllö med varandra. Styrelsen ansåg därför en sådan jämkning i läget för bandelen Arlöv—Teckomatorp lämplig, att den droges något östligare från Lomma till Kävlinge och att den därifrån till Teckomatorp skulle följa sträckningen för linjen Lund—Kävlinge—Teckomatorp. Den förra linjen skulle därigenom sannolikt kunna något förkortas, och nu ifrågavarande bana skulle icke behöva byggas längre än till Kävlinge, 11,2 km. Såväl borgmästaren AHLSTRÖM och hans medsökande som kommitterade för järnvägen Lund—Kävlinge—Teckomatorp förklarade sig därefter villiga att underkasta sig vad myndigheterna funne sig böra bestämma. Kommitterade förklarade sig ock beredda att inskränka sin koncessionsansökan till en bana från Lund till Kävlinge. Beräknad efter samma grunder, som förslaget i sin helhet upptog,

skulle kostnaden i detta fall komma att uppgå till 514 000 kr., inberäknat ett belopp av 85 500 kr. för rörlig materiell, eller endast 428 500 kr., om rörlig materiell icke behövde anskaffas för denna linje, vilken antagligen komme att trafikeras av Lund—Trälleborgs järnväg.

Koncession för linjen Lund—Kävlinge beviljades den 26 sept. 1884 med fastställande av den ingivna planen för denna sträcka.

Samtidigt med ansökningen om koncession verkade kommittén för väckande av intresse för företaget i de orter, som av detsamma skulle komma att beröras. Den 8 maj 1884 hölls sålunda under ordförandeskap av häradshövdingen OSTERMAN ett större möte i Kävlinge, vid vilket ett livligt intresse för företaget konstaterades. Inbjudan till aktieteckning framlades, och mötet beslöt att utse ombud i de olika orterna med uppdrag att verkställa teckning av aktier.

Den 7 febr. 1885 voro aktietecknarna kallade till möte i Lund, och därvid konstituerades bolaget under benämning *Lund—Kävlinge järnvägsaktiebolag*. Vid tiden för mötet voro aktier tecknade till ett belopp av 205 000 kr. Kostnaden beräknades nu till högst 400 000 kr., inbegripet en vid mötet beslutad ökning av rälsvikten till 24,8 kg/m. men utan rullande materiell. Enligt den vid mötet antagna bolagsordningen skulle styrelsen ha sitt säte i Lund och aktiekapitalet utgöra lägst 200 000 kr. och högst 500 000 kr. Utav det tecknade aktiekapitalet hade Lunds stad tecknat 100 000 kr., Trälleborgs stad 10 000 kr., Kävlinge kommun 7 500 kr. och Lackalänga kommun 4 000 kr.

Till ledamöter i bolagets styrelse valdes vice häradshövdingen J. OSTERMAN, professorn A. MÖLLER, fabrikören P. W. BORG, handlanden G. E. OLIN, akademiräntmästaren C. H. UGGLA, samtliga i Lund, landstingsmannen A. JÖNSSON i Kävlinge och lantbrukaren J. PERSSON i Lackalänga. Styrelsen utsåg till sin ordförande samt till verkst. direktör vice häradshövdingen J. OSTERMAN, genom vars energiska arbete bolaget i främsta rummet synes ha tillkommit.

Bolagsordningen fastställdes den 27 mars 1885.

Med ingenjören C. JEHANDER träffades avtal om utförande av järnvägsanläggningen med undantag av de delar, som komme att gemensamt med Malmö—Billesholms järnväg verkställas. Till kontrollerande ingenjör antogs baningenjören vid Lund—Trälleborgs järnväg A. J. MELLIN, och avtal träffades för tio år med Lund—Trälleborgs järnvägsaktiebolag om ett på full likställighet i mån av vartdera bolagets insats och banornas längd grundat trafikbolag.

Järnvägsbygget torde ha påbörjats i juni 1885 och avslutades i bör-

jan av september 1886. Att detta ej skedde tidigare torde ha haft sin orsak i långvariga underhandlingar med Malmö—Billesholms järnvägsaktiebolag rörande anläggningen av Kävlinge station och bron över Lödde å.

Den 22 sept. 1886 öppnades järnvägen för allmän trafik. Som invigningsdag räknades emellertid den 25 sept., då kronprinsparet bereste banan. I styrelsens protokoll heter det nämligen:

»Därefter hade Deras Kungl. Högheter Kronprinsen och Kronprinsessan för resa till Lund den 25 september beställt extra tåg å bolagets järnväg och styrelsen, som rest Deras Kungl. Högheter till mötes i Kävlinge, därstädes genom Herr Ordföranden hälsat D. K. H. välkomna och uttryckt styrelsens glädje över att få föra dem till Lund, därigenom järnvägen blivit högtidligen invigd i anledning varav styrelsen komme att räkna nämnda dag för järnvägens invigningsdag, därom anteckning i protokollet skulle här göras.»

År 1886 upptogs ett obligationslån å 225 000 kr. mot 5 1/4 % ränta och med en amorteringstid av 40 år. Räntefoten nedsattes sedermera till 4 %.

Fullt färdig torde anläggningskostnaden för järnvägen ha uppgått till omkring 430 000 kr. Aktiekapitalet uppgick slutligt till 420 200 kr.

Tillsammans med Lund—Trällebogs järnvägsaktiebolag träffades år 1893 överenskommelse med Landskrona—Kävlinge järnvägsaktiebolag om viss gemensam tågrörelse. Denna anordning tillämpades, tills Landskrona—Kävlinge—Sjöbo järnväg tillkom år 1906.

I sin berättelse till 1901 års bolagsstämma sade sig styrelsen av flera skäl finna det vara fördelaktigare för såväl det egna bolaget som för Lund—Trällebogs järnvägsaktiebolag, att bolagen sammansloges till ett bolag. Förslaget vann bolagsstämmans gillande. Samma intresse för bolagens sammanslagning förelåg inom det andra bolaget och den genomfördes vid utgången av år 1902.

Lund—Kävlinge järnvägs vidare öden sammanfalla alltså från nämnda tidpunkt med Lund—Trällebogs järnväg.

### Landskrona—Kävlinge järnväg.

Initiativet till Landskrona—Kävlinge järnväg togs av direktören C. TRANCHELL, Landskrona, godsägaren greve W. HAMILTON, Tågerup, gästgivaren P. LARSSON, Saxtorp, landstingsmannen AND. JÖNSSON, Kävlinge, lantbrukarna PER NILSSON i Dagstorp, OLOF JÖNSSON i Annelöv och BENGT CHRISTENSSON i Åhlstorp samt vice häradshövdingen

J. OSTERMAN i Lund, vilka erhöilo koncession å anläggningen den 4 febr. 1892. Kostnadsförslag hade uppgjorts av ingenjören greve FR. ARV:SON POSSE.

Inbjudan till aktieteckning utfärdades, och den 4 febr. 1892 överläts koncessionen på Landskrona—Kävlinge järnvägsaktiebolag, för vilket bolagsordning av K. M:t fastställdes den 26 mars s. å. Konstituerande bolagsstämma med *Landskrona—Kävlinge järnvägsaktiebolag* hölls i Landskrona den 28 nästföljande maj. Vid konstitueringen uppgick aktieteckningen till 471 900 kr.

Enligt bolagsordningen skulle aktiekapitalet utgöra minst 400 000 kr. och högst en milj. kr. Det fastställdes slutligen år 1895 till 531 000 kr. Styrelsen hade sitt säte i Landskrona.

Till ledamöter i styrelsen valdes direktören C. TRANCHELL, Landskrona, godsägaren greve W. HAMILTON, Tågerup, ingenjören greve FR. ARV:SON POSSE, Maryhill, landstingsmännen AND. JÖNSSON, Kävlinge, och PER NILSSON, Dagstorp, grosshandlaren A. J. PETERSSON, Landskrona, och gästgivaren PER LARSSON, Saxtorp.

Till ordförande utsågs direktören C. TRANCHELL och till verkst. direktör greve W. HAMILTON.

Till entreprenör för järnvägsbyggnaden och för leverans av viss rullande materiell antogs ingenjören FR. ARV:SON POSSE mot en överenskommen entreprenadsumma av 707 000 kr. att likvideras med 400 000 kr. i bolagets obligationer, 200 000 kr. i bolagets aktier och 107 000 kr. i kontanter. I entreprenaden ingick ej jordlösen eller avgifter för järnvägens anslutning till Landskrona och Kävlinge.

Järnvägsarbetet påbörjades genast vid tiden för bolagets konstituerande och järnvägen öppnades för allmän trafik den 8 aug. 1893.

För fullgörande av likviden till entreprenören för järnvägsbyggnaden upptogs 1894 ett obligationslån å 400 000 kr., löpande med 5 % årlig ränta och med en amorteringstid av 40 år, och samma år ytterligare ett obligationslån å 100 000 kr. med samma årliga ränta och samma amorteringstid.

Å sammanträde den 7 april 1897 beslöt styrelsen att genom tre av sina medlemmar jämte frih. M. RAMEL å Viderup och landstingsmannen MÅNS JÖNSSON å Hammarlunda söka koncession å en järnvägsanläggning mellan Kävlinge och Sjöbo station å Malmö—Simrishamns järnväg och att i det blivande bolaget teckna aktier för 30 000 kr. Sedermera iklädde sig bolaget borgen för ett av Landskrona—Kävlinge—Sjöbo järnvägsaktiebolag upptaget obligationslån å 300 000 kr.

Som villkor för teckning av aktier i detta bolag bestämde Landskrona stad, att den nya järnvägens förvaltning skulle förläggas till Landskrona och att bolaget skulle med Landskrona—Kävlinge järnvägsaktiebolag träffa sådan överenskommelse, att de båda järnvägarna i trafikhänseende komme att räknas såsom en järnväg. På grund härav ingingo bolagen överenskommelse om gemensam förvaltningsorganisation och gemensam tågrörelse. Linjen Kävlinge—Sjöbo öppnades den 6 febr. 1906 och samtidigt upphörde, såsom förut omnämnts, trafikgemenskapen med Lund—Trälleborgs järnväg.

Den 31 maj 1919 överläts Landskrona—Kävlinge järnvägs koncession på Landskrona—Lund—Trälleborgs järnvägsaktiebolag, och samtidigt upphörde den dittills rådande trafikgemenskapen med Landskrona—Kävlinge—Sjöbo järnväg.

### Landskrona—Lund—Trälleborgs järnvägar.

I slutet av år 1917 inleddes förhandlingar om återupptagandet av den tidigare trafikgemenskapen mellan Lund—Trälleborgs och Landskrona—Kävlinge järnvägar. Samtidigt väcktes fråga om sammanslagning av de båda järnvägarnas bolag, och utsedda sakkunniga avgåvo utlåtande, i vilket fördelarna av en fullständig sammanslagning av bannorna framhölls. Under de fortsatta underhandlingarna visade det sig emellertid, att enighet icke kunde vinnas om sammanslagning av bolagen på sådant sätt, att det ena bolaget övertog det andras tillgångar och rättigheter. Den enda utvägen var då att bilda ett nytt bolag, som skulle köpa de båda gamla bolagens tillgångar och rättigheter.

I detta syfte beslöto intresserade personer att bilda ett bolag under firma Landskrona—Lund—Trälleborgs järnvägsaktiebolag. Enligt stiftelseurkunden, som är daterad den 2 dec. 1918, skulle bolaget ha sitt säte i Lund. Stiftarna voro akademiräntmästaren ROB. EKLUNDH i Lund, förste hovjägmästaren frih. NILS TROLLE å Trolleås, direktören H. TRANCHELL och borgmästaren AUG. MUNCK AF ROSENSCHÖLD, båda i Landskrona, vice häradshövdingen FRANS MALMROS och borgmästaren KNUT VON GEIJER, båda i Trälleborg, samt grosshandlaren CORNELIUS FAXE i Malmö.

Med styrelserna för de gamla bolagen överenskommo stiftarna av det nya bolaget om köp av samtliga tillgångar och rättigheter, inbegripet koncessionerna å resp. järnvägar. Stiftarna övertog däremot betalningsskyldigheten för bolagens samtliga skulder med undantag av aktiekapitalen samt betalade till Lund—Trälleborgs järnvägsaktiebolag

2 400 000 kr. och till Landskrona—Kävlinge järnvägsaktiebolag 1 063 200 kr. Dessa belopp skulle erläggas med aktier till parikurs i det blivande nya bolaget, vilka skulle utskrivas direkt å aktieägarna i de gamla bolagen i och för skifte vid dessa bolags likvidation. De av bolagsstyrelserna träffade avtalen godkändes å extra bolagsstämma med Landskrona—Kävlinge järnvägsaktiebolag den 20 dec. 1918 och med Lund—Trälleborgs järnvägsaktiebolag den 30 dec. s. å., varjämte beslut fattades om bolagens upplösning och trädande i likvidation. Detta senare beslut bekräftades av ordinarie bolagsstämmor.

*Landskrona—Lund—Trälleborgs järnvägsaktiebolag* konstituerades den 11 mars 1919 med ett aktiekapital av 3 466 800 kr. Till styrelse valdes f. d. akademiräntmästaren R. EKLUNDH, Lund, förste hovjägmästaren frih. N. TROLLE, Trolleås, grosshandlaren C. FAXE, Malmö, grosshandlaren JOH. KOCK, Trälleborg, vice häradshövdingen O. ERNBERG, Lund, borgmästaren K. VON GEIJER, Trälleborg, vice häradshövdingen FR. MALMROS, Trälleborg, överstelöjtnanten T. WESSEL, Göteborg, kaptenen J. CRAFOORD, Lund, direktören H. TRANCHELL, Landskrona, borgmästaren A. MUNCK AF ROSENSCHÖLD, Landskrona, och grosshandlaren O. BILLBERG, Landskrona. Till ordförande utsågs f. d. akademiräntmästaren EKLUNDH.

Bolagsordningen fastställdes den 25 april s. å. Enligt denna skall aktiekapitalet utgöra minst 3 465 000 kr. och högst 10 milj. kr. Koncessionerna överflyttades på det nya bolaget den 31 maj, och samtidigt övertogs driften av järnvägarna av det nya bolaget.

Med Landskrona—Kävlinge—Sjöbo järnvägsaktiebolag, vilket haft gemensam förvaltningspersonal och tågrörelse med Landskrona—Kävlinge järnväg, träffades överenskommelse om förvaltningsgöromålens skötsel genom Landskrona—Lund—Trälleborgs järnvägsaktiebolags försorg. Denna överenskommelse ägde giltighet, tills Landskrona—Kävlinge—Sjöbo järnvägsaktiebolag den 31 dec. 1923 avträdde sin egendom till konkurs. I samband med bolagens sammanslagning beslöts, att trafikchefen och baningenjören, som dittills varit bosatta i Trälleborg och där haft sina expeditioner, skulle förflyttas till Lund.

*Bana, materiell och byggnader.* Förbättringar av banbyggnaden ha under årens lopp vidtagits. Överbyggnaderna av de mindre broarna å Lund—Trälleborgs järnväg voro ursprungligen av trä men ersattes redan tidigt med sådana av järn eller plåt. Övriga broar ha ombyggtts och förstärkts. Vid vissa stationer ha signal- och växelförreglingar införts.

Den mot slutet av 1880-talet alltjämt växande trafiken å Lund—Trälleborgs järnväg krävde väsentlig ökning av den rullande materiel, varjämte allmänhetens stegrade fordringar nödvändiggjorde anordning av uppvärmning av personvagnarna och delvis ombyggnad av dem. Därjämte fordrade statens kontrollerande myndigheter år 1890, att det under de närmast föregående åren pågående utbytet av de gamla järnrälsen mot nya räls av stål fullbordades skyndsammast möjligt. Så skedde också, i det att den återstående delen av järnvägslinjen omlades med nya räls under åren 1891 och 1892.

Under åren 1912 och 1913 utbyttes å linjen Trälleborg—Lund de gamla 25 kg.-rälsen mot nya av 34 kg/m. Liknande utbyte verkställdes under år 1914 mellan Lund och Kävlinge. Sistnämnda år ombyggdes och förstärktes även de broar, som därav voro i behov. Genom dessa anordningar ökades avsevärt järnvägens trafikförmåga, samtidigt som banans styrka och hållfasthet kom att motsvara högt ställda anspråk. För bättre utnyttjande av den förstärkning banlinjen undergått, ersattes under åren 1911 och 1913 äldre och i driften dyrbara lok med nya sexkopplade av modern och bränslebesparande konstruktion. Person- och godsvagnparken, vilken visserligen tidigare vid olika tillfällen ökats, ökades nu ytterligare med moderna och i trafikhänseende bättre vagnar.

Å Landskrona—Kävlinge järnväg ägde rälsutbyte rum år 1922, då huvudspåret å hela linjen omlades med räls av 41,8 kg/m. Broarna å denna järnväg ombyggdes och förstärktes år 1914.

Efter smärre kompletteringar beviljades år 1923 tillstånd till en ökad tågastighet av 60 km/t. å hela sträckan mellan Trälleborg och Landskrona med undantag för de spår inom stationerna, vilka fortfarande voro belagda med 24,8 kg:s skenor.

Lund—Trälleborgs järnväg såväl som samtliga till det nya bolaget hörande banor kunna nu anses försatta i sådant skick, att de motsvara ganska högt ställda krav på trafikförmåga.

En högre hastighet har ansetts kunna anstå tills vidare. Genomförandet av en ändamålsenligare och billigare drift har däremot ansetts vara mera av behovet påkallad. Planer på elektrifiering ha övergivits och ansträngningarna i stället inriktats på motorvagnsdrift. Inga motorvagnstyper ha dock ansetts vara av sådan beskaffenhet, att de ännu föranlett till inköp.

*Trafik* (med undantag av kontinentaltrafiken). Då Lund—Trälleborgs järnväg öppnades för trafik, väntade man sig icke konkurrens

inom det område, vars trafik järnvägen kunde anses ha till uppgift att ombesörja. Med åren uppstodo emellertid nya järnvägar, vilka varit dels till nytta, dels till skada för trafiken å Lund—Trällebors järnväg. Denna torde vara en av de järnvägar i vårt land, som i förhållande till banans längd har de flesta föreningsstationer med andra banor.

En efterlängtdad stegring av trafikinkomsterna å Lund—Trällebors järnväg inträdde efter anläggningen av ett större tegelbruk i Marieberg år 1883 och en sockerfabrik i Staffanstorp år 1885. Ävenledes tillfördes järnvägen småningom ökad trafik genom tillkomsten år 1886 av Lund—Kävlinge järnväg, genom vilken Lund—Trällebors järnväg kom i förbindelse med järnvägarna längs landets västkust. Tillkomsten av en järnväg mellan Malmö och Trälleborg föranledde däremot, att Lund—Trällebors järnväg förlorade den icke obetydliga trafiken mellan dessa städer. Förlusten kompenserades dock efterhand genom järnvägen Lund—Kävlinge.

En ny järnväg anslöts under år 1890 till Trällebors station, i det att i slutet av detta år Trälleborg—Klagstorps järnväg öppnades för trafik.

Under år 1893 påbörjades anläggningen av ytterligare en större industriell anläggning vid järnvägen, nämligen Svedala sockerfabrik, och år 1894 anlades en saftstation vid Klågerup. Särskilt genom transport av allt vid Svedala sockerfabrik producerat råsocker till det dåvarande sockerraffinaderiet Öresund i Lund tillfördes järnvägen en icke ringa ny trafik. Den senare anläggningen verkade snarare till nackdel än till fördel för järnvägen, i det att de tidigare transporter av betor och betmassa mellan Klågerup och Staffanstorp med saftstationens tillkomst upphörde. Någon ersättning för denna transportminskning kunde icke heller påräknas i någon nämnvärd grad genom andra transporter för saftstationens räkning, ty den huvudsakliga förbrukningsartikeln, stenkol, kunde järnvägen icke vänta sig få transportera, sedan anläggningen av en järnväg från Malmö över Klågerup till Genarp nu var i det närmaste färdig och avståndet mellan Malmö och Klågerup var avsevärt kortare än från Trälleborg till samma ort. Den nya järnvägen i sig själv ansågs också med skäl komma att inverka menligt på Lund—Trällebors järnvägs trafikinkomster. Klågerups ortens trafik hade hittills huvudsakligen gått till Lund eller Trälleborg. Även den trafik som gått till Malmö hade kommit Lund—Trälleborsbanan delvis till godo över sträckorna Klågerup—Staffanstorp eller Klågerup—Svedala. Efter den nya banans tillkomst överflyttades

Malmötrafiken naturligtvis på den direkta linjen, varjämte man kunde befara, att ortens handelsintresse småningom skulle alltmer draga sig till Malmö. Vid träffandet av överenskommelse om den nya banans avgift för tillträde till Klågerups station krävdes också av Lund—Trälleborgs järnväg ursprungligen samma belopp, 50 000 kr., för den 26 km. långa Malmö—Genarpsbanan som den 69 km. långa Malmö—Tomelillabanen betalt för sitt tillträde till Staffanstorps station. Under förhandlingarna nedsattes dock beloppet och fastställdes slutligen till 30 000 kr. med vissa villkor.

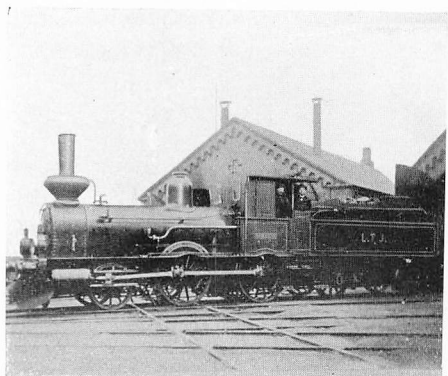
Sockerraffinaderiet Öresund i Lund, som anlagts år 1888 och genom sina transporter av stenkol, råsocker m. m. berett järnvägen avsevärda trafikinkomster, nedlades år 1913. Saftstationen i Klågerup nedlades år 1919.

Lund—Kävlinge järnväg, som tillkom för att utgöra en förbindelseled mellan Lunds stad och Lund—Trälleborgs järnväg å ena sidan samt Västkusten å den andra, har alltjämt sin huvudsakliga betydelse såsom sådan. Någon industri vid järnvägens mellanstationer har icke uppstått. Den lokala godstrafiken utgöres till största delen av transporter till och från sockerfabriken i Kävlinge, vilken fabrik anlades år 1891, och av grustransporter från en järnvägen tillhörig grustäkt invid Kävlinge station.

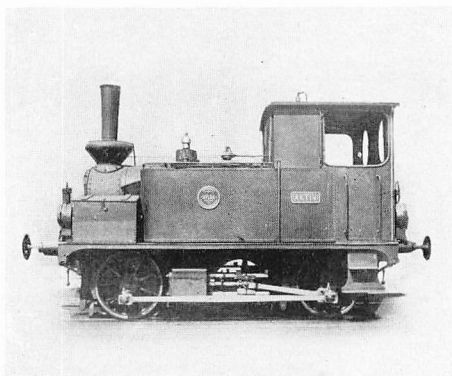
Omedelbart efter Landskrona—Kävlinge järnvägs tillkomst anlades av Skånska bomullskrutfabriks a.-b. och A.-b. Svenska krutfabrierna omfattande anläggningar mellan Annelövs och Dösjöbro stationer med spårförbindelse till järnvägslinjen mellan nämnda stationer. Sedermera har ett brännvinsbränneri anlagts vid Dösjöbro station.

*Kontinentaltrafiken.* Redan i början av 1870-talet umgicks man med planer på en ny postförbindelse mellan Sverige och Tyskland i stället för den dittillsvarande över Malmö och Stralsund, som ombesörjdes av ett enskilt bolag. Densamma uppehölls endast under seglationstiden och påstods ha lämnat mycket att önska i fråga om säkerhet och snabbhet. I tidningspressen pågick en ivrig polemik om Malmö, Trälleborg och Ystad som lämpligaste svenska ändpunkt för postrouten. »Ystads tidning» påstod bl. a., »att sjöpassagen till Malmö är onaturlig, oduglig och olycksbringande, medan inloppet till Ystads hamn är sådant, att man under djupaste mörker kan löpa in med förbundna ögon».

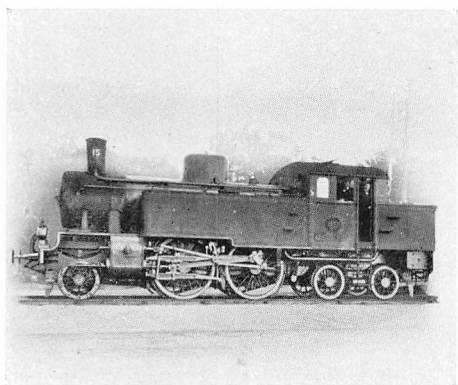
Det uppgavs även, att personer lyckats intressera Norddeutsche Eisenbahngesellschaft för planen att anlägga en järnbana mellan Trälle-



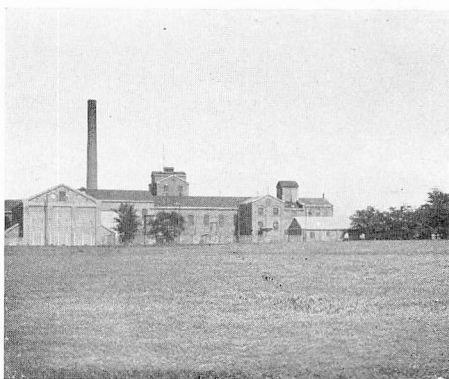
Lokomotiv från år 1874.



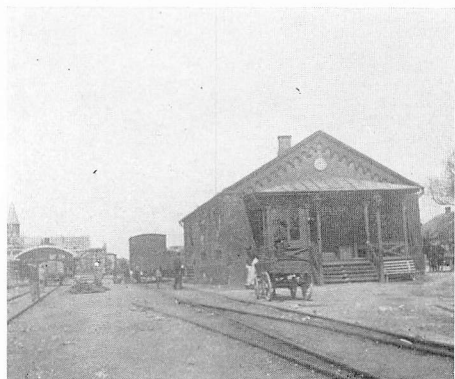
Lokaltågslokomotiv från år 1886.



Lokomotiv från år 1923.



Söckerfabriken i Staffanstorp.



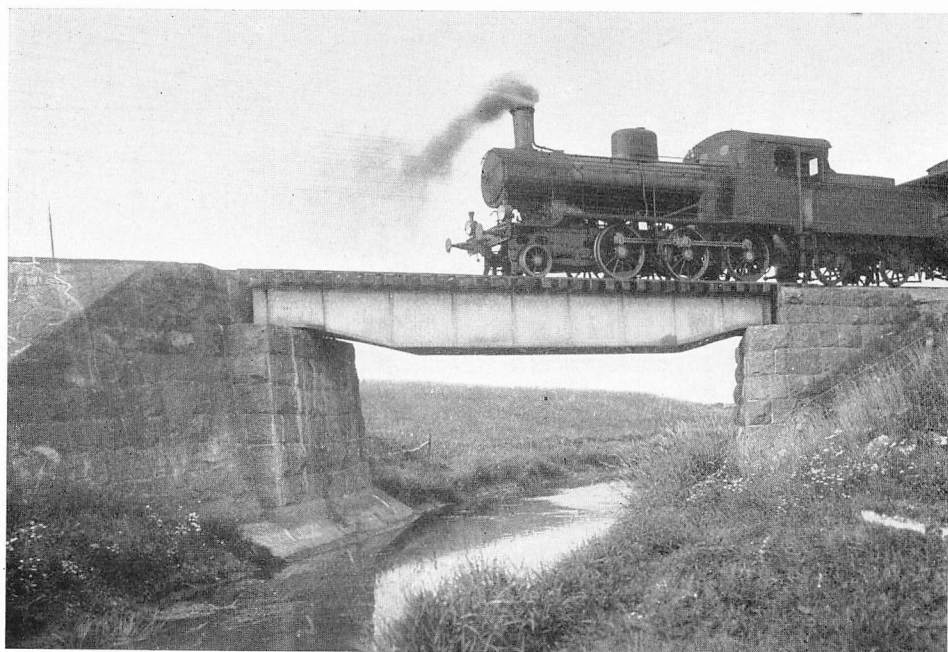
Trälleborgs provisoriska stationshus  
intill 1898.



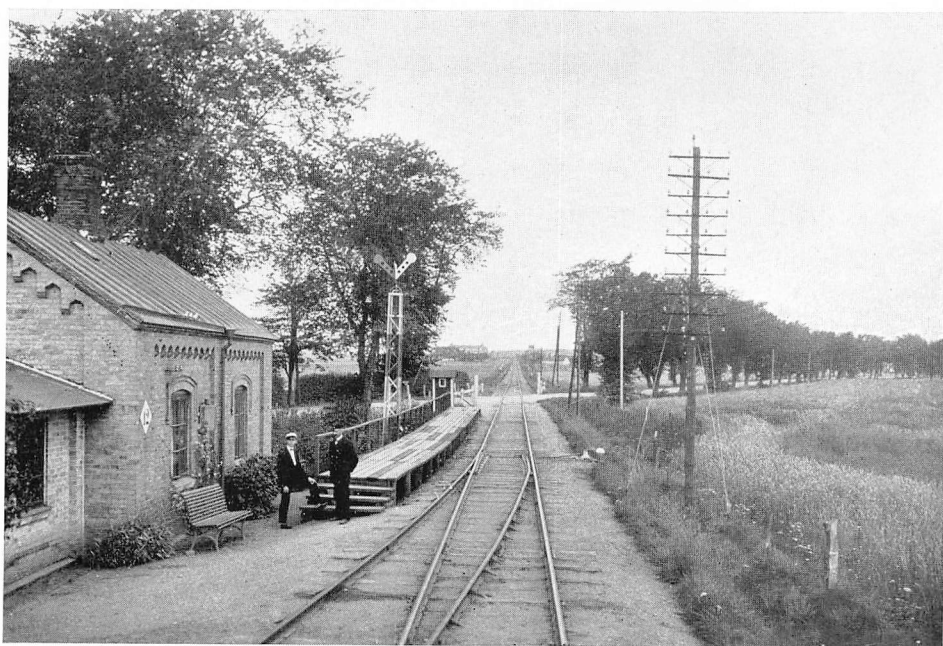
Trälleborgs nuvarande stationshus.



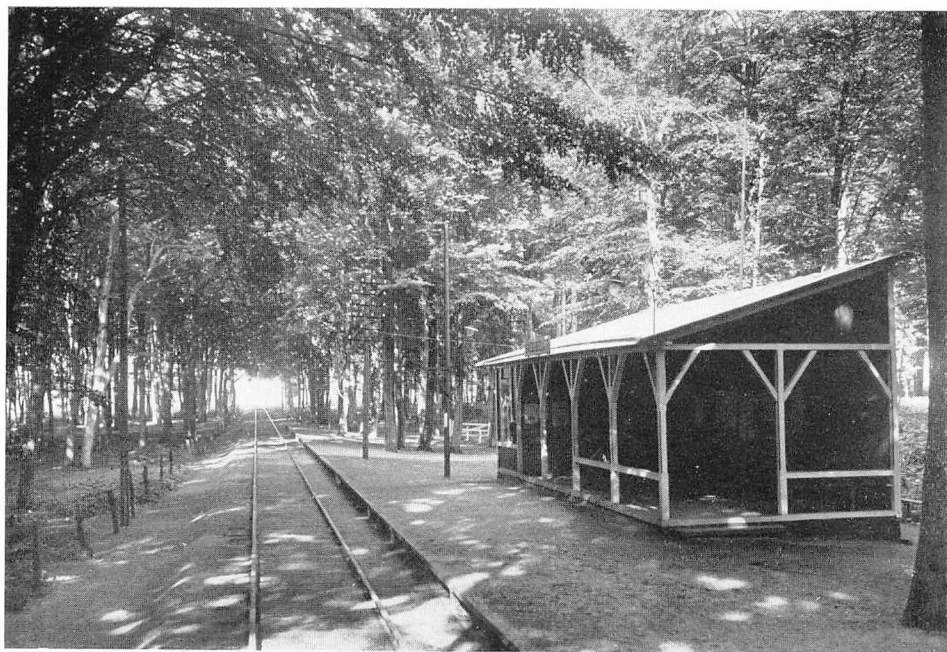
Normaltågsätt för persontåg 1924.



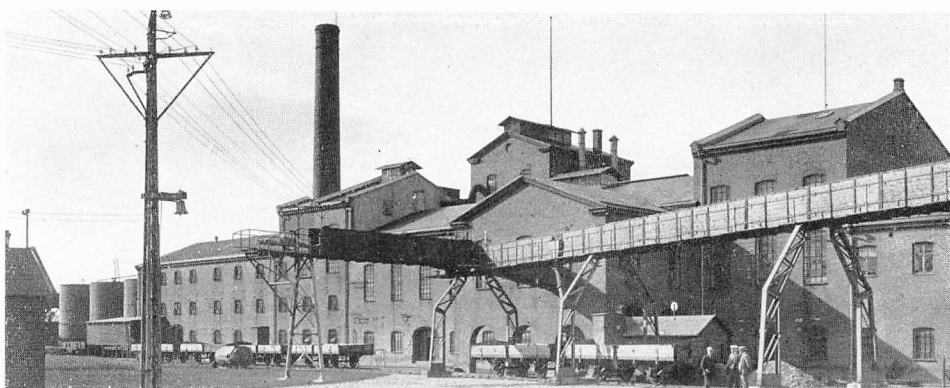
Bron över Höje å.



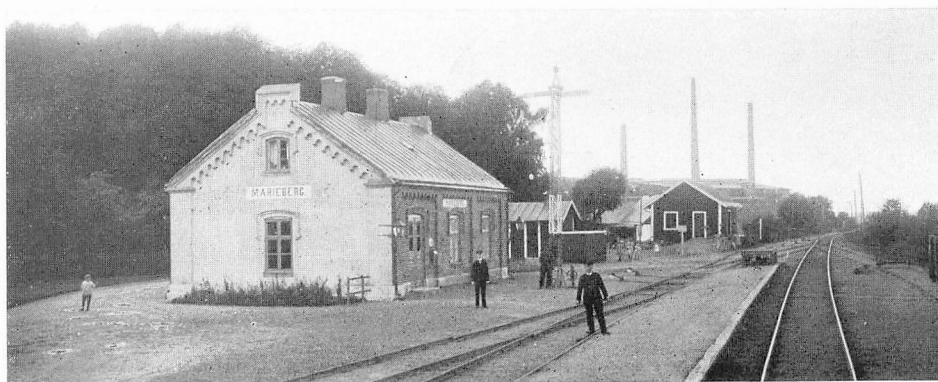
Hospitalets hållplats.



Bökebergsslätts hållplats.



Sockerfabriken i Svedala.



Mariebergs station.



Krutfabrikerna i Annelöv.

borg och Lund. Man förmodade, att nämnda företag skulle med egna ångbåtar ombesörja förbindelsen mellan Trälleborg och Ancona på Rügen. Genom dessa två transportleder och en under byggnad varande järnväg över Rügen skulle åstadkommas en snabbare och bekvämare väg mellan Sverige och Tyskland än de hittillsvarande över Malmö och över de danska öarna. Tanken att anlita utländskt kapital för banans byggande synes emellertid ha övergivits ganska snart. Även sedan järnvägen kommit till stånd, fick frågan vila ända till 1882, då representanter för järnvägen och statens myndigheter diskuterade möjligheterna av en direkt postförbindelse med Tyskland.

I mitten av 1890-talet träffades efter en längre tids underhandlingar överenskommelse mellan de svenska och tyska statsmyndigheterna om en sjöpostförbindelse mellan Trälleborg och Sassnitz med anslutning till snälltåg å ena sidan mellan Trälleborg och Stockholm och å andra sidan mellan Sassnitz och Berlin. Våren 1896 inledde svenska staten underhandlingar med Lund—Trälleborgs järnväg angående ombesörjandet mellan Lund och Trälleborg av den nya kontinentaltrafiken. Samtidigt med dessa underhandlingar drevos sådana av staten dels med Malmö—Trälleborgs järnväg, dels med Malmö stad. Underhandlingarna med Malmö stad åsyftade även kontinentaltrafikens ledande via Trälleborg—Svedala och Malmö.

De mellan Lund—Trälleborgs järnväg och Statens järnvägar förda underhandlingarna ledde omsider till en överenskommelse den 29 okt. 1896 om trafikens ledande via Lund. Enligt denna överenskommelse, som gällde för en tid av tio år fr. o. m. den 1 maj 1897 men under vissa villkor kunde uppsägas att upphöra, dock tidigast den 1 maj 1899, åtog sig järnvägen att mot viss ersättning ombesörja trafiken samt att vid hamnen i Trälleborg uppföra sådant stationshus m. m. och vidtaga sådana anordningar av bangården därstädes, som motsvarade den nya trafikens behov. I den händelse, att staten skulle uppsäga överenskommelsen före tioårsperiodens slut, tillförsäkrade sig järnvägen viss ersättning. Stationsbyggnaden i Trälleborg med banhall och spårförändringar betingade en kostnad av nära 225 000 kr. Enär byggnadsarbetet avsevärt fördröjdes genom försenade materialleveranser, kunde det nya stationshuset icke tagas i bruk vid kontinentaltrafikens öppnande, utan expeditionen av tåg och resande skedde till hösten 1898 vid en paviljong, som var uppförd vid hamnen.

De dagliga postångbåtsturerna, som ursprungligen endast voro två, en i vardera riktningen, ökades den 1 maj 1898 med ytterligare två turer.

Posttågsförbindelsen med de nya turerna, som voro förlagda på kvällen, leddes via Malmö över Malmö—Trälleborgs järnväg, som mot en överenskommen avgift av 1 200 kr. i månaden erhållit tillstånd att använda Lund—Trälleborgs järnvägs station för dessa kontinentaltåg.

Emellertid meddelade K. M:t trots de invändningar, som gjordes av Lund—Trälleborgs och Malmö—Trälleborgs järnvägar samt Lunds stad redan den 9 jan. 1897 koncession å en ny järnväg mellan Malmö och Trälleborg, avsedd att förmedla kontinentaltrafiken mellan dessa städer. Därjämte uppsade K. järnvägsstyrelsen överenskommelsen med Lund—Trälleborgs järnväg om kontinentaltrafikens skötande från den 30 april 1899.

Förhoppningarna på förbättrade trafikinkomster på grund av kontinentaltrafiken inskränktes sålunda väsentligt. Detta kändes säkerligen så mycket smärtsammare, som de ursprungliga underhandlingarna om denna viktiga trafik uttryckligen avsågo en tid av tio år, och det var en offentlig hemlighet, att vederbörande som motiv för sin åtgärd uppgivit, att regeringen blott ville ha möjlighet att tidigare bliva fri från kontraktet, i den händelse riksdagen icke skulle finna detsamma för staten nog förmånligt. F. ö. ansåg man, att koncessionen för den nya järnvägen mellan Malmö statsbanestation och Trälleborg icke gärna läte förena sig med stadgandet i den för Lund—Trälleborgs järnväg meddelade koncessionen »att denna koncession icke skulle anses utgöra hinder för beviljande av tillstånd åt annan person eller association att anlägga och trafikera järnväg från vilken annan punkt som helst å södra stambanan till annan Östersjöhamn än Trälleborg». I koncessionsansökningen för den nya järnvägen angavs också alternativt Östervärn såsom banans ena ändpunkt, »för den händelse någon omständighet skulle utgöra hinder för användande av statsbanestationen i Malmö såsom utgångspunkt». Utöver förlusten av kontinentaltrafiken inskränkte den nya järnvägen därjämte avsevärt järnvägens trafikområde vid Alstads och Fjärdingslövs stationer.

Det gällde emellertid nu att göra det bästa möjliga av den inträdda situationen. Det lyckades också, säkerligen under kraftig medverkan av Trälleborgs ledamöter i Malmö—Kontinentens järnväg, att i aug. 1901 träffa överenskommelse med denna järnväg och Malmö—Trälleborgs järnväg om fördelning av inkomsten av fraktbeloppen för de paket-, il- och fraktgods, levande djur, fordon och övriga transportföremål, som komme att försändas mellan svenska stationer norr om Malmö å ena sidan samt utländska stationer å andra sidan. Sedan järnvägen

Malmö—Kontinenten, å vilken transportererna skulle verkställas, tillgodoräknats 50 % av bruttobeloppen såsom driftkostnad, skulle av återstoden 25 % tillfalla Lund—Trälleborgs järnväg, 50 % järnvägen Malmö—Kontinenten och 25 % Malmö—Trälleborgs järnväg. Med stationer norr om Malmö avsågs i överenskommelsen icke stationerna Lund och Kävlinge samt övriga stationer vid Lund—Kävlinge och Landskrona—Kävlinge järnvägar. Utrikestrafiken från och till dessa stationer skulle fortfarande förmedlas över Lund—Trälleborgs järnväg. Överenskommelsen skulle förbliva i kraft under en tid av tio år, räknat från den 1 maj 1899, och godkändes av K. M:t den 29 nov. 1901. Därjämte förklarade K. M:t, att, därest staten inom tio år efter den 1 okt. 1898, då järnvägen Malmö—Kontinenten öppnats för allmän trafik, inlöste järnvägen, samma överenskommelse skulle vara jämväl för staten bindande under återstoden av nyss nämnda tio år. Med Järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten hade dessförinnan träffats överenskommelse om den nya järnvägens tillträde till och begagnande av Trälleborgs station. Enligt överenskommelsen skulle Järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten till Lund—Trälleborgs järnvägsaktiebolag betala dels för en gång 100 000 kr., dels allt framgent hälften av verkliga kostnaden för stationens gemensamma underhåll och skötsel. De avgifter, som av andra banor erlades för inträde å eller begagnande av Trälleborgs station m. m., skulle fördelas på de båda bolagen med hälften vardera. Överenskommelsen var ouppsägbar och kunde ej ändras med mindre än att bägge parterna vore ense därom.

De i överenskommelsen stipulerade villkoren beträffande fördelning av kostnaderna för stationen, vilka ansågos rättvisa och riktiga i förhållande till trafiken å resp. banor, så länge järnvägen Malmö—Kontinenten befann sig i enskilt bolags ägo, kommo efter statens övertagande av nämnda järnväg att för Lund—Trälleborgs järnväg verka synnerligen oförmånligt, enär i det närmaste all godssamtrafik över Lund och Kävlinge till Trälleborg överflyttades från den egna linjen på linjen Lund resp. Kävlinge—Malmö—Trälleborg. Den främmande banans trafik på Trälleborg ökades således i samma grad som den egna banans trafik minskades.

Under större delen av 1890-talet kunde järnvägen glädja sig åt ökade trafikinkomster, vilka kulminerade år 1897, för att nedgå något år 1898. Åren 1899 och 1900 sjönko trafikinkomsterna däremot avsevärt, beroende på flera samverkande orsaker. Sålunda inskränktes, såsom tidigare omtalats, stationerna Alstads och Fjärdingslövs trafik-

områden genom tillkomsten av den nya järnvägen. Därjämte hade även de särskilt under 1899 tryckta ekonomiska förhållandena i allmänhet ett ogynnsamt inflytande på trafiken.

Genom statens förvärvande av järnvägen Malmö—Kontinenten den 1 jan. 1909 inträdde förändringar, som skulle komma att medföra en högst betydlig trafikminskning för Lund—Trällebogs järnväg. Ej blott den förmån, som genom förut omnämnda överenskommelse mellan Lund—Trällebogs, Malmö—Trällebogs och Malmö—Kontinentens järnväg tillkommit den förstnämnda järnvägen genom viss andel i transportavgifter för utrikestrafiken å Malmö—Kontinentens järnväg, bortföll utan därtill kom, såsom förut nämnts, att all godstrafik mellan Trälleborg (loco) och stationer norr om Lund och Kävlinge, som hittills gått över Lund—Trällebogs järnväg, enligt K. järnvägsstyrelsens föreskrift leddes över den nya statsbanelinjen Malmö—Trälleborg.

Då det med Järnvägsaktiebolaget Malmö—Kontinenten avslutade kontraktet om begagnande av Trällebogs station icke kunde för den andra kontrahenten, som numera var Statens järnvägar, medföra rätt att korsa den förutvarande bangården och anlägga en för den beslutade ångfärjeleden Trälleborg—Sassnitz erforderlig ny linje med station alldeles intill denna bangård, varom framställning gjorts den 30 sept. 1908, ansåg sig styrelsen för Lund—Trällebogs järnväg berättigad att för ett medgivande i denna riktning uppställa ekonomiskt och tekniskt betryggande villkor, så mycket mera som trafikminskningen kunde befaras medföra en allvarlig fara för järnvägsbolagets ekonomiska existens och ändamålsenlig utvidgning av den gamla stationen förhindrades genom den nya stationen. Styrelsen ansåg sig också kunna hysa förhoppning om att densammas ståndpunkt skulle beaktas, emedan statsrådet greve H. HAMILTON under behandlingen i Första kammaren av frågan om anordnandet av ångfärjeförbindelsen mellan Sverige och Tyskland försäkrat, »att det icke alls vore fråga om att begå någon våldsåtgärd mot Lund—Trällebogs järnväg, utan om några förhandlingar skulle komma att äga rum, kunde man vara förvissad om att hänsyn toges till alla rimliga anspråk».

Då styrelsen med anledning av ett yttrande vid sammanträde med distriktsförvaltningen vid Statens järnvägars tredje distrikt icke trodde sig kunna påräkna bifall till en begäran om ett kontant skadeståndsbelopp, framställde styrelsen den 8 mars 1909 såsom villkor för det begärda medgivandet, dels att trafikförhållandena beträffande alla slags godsförbindelser till eller från Trälleborg ofördröjligen skulle

återställas till likhet med vad förhållandet varit före den 1 jan. 1909, dels att de årliga avgifterna, som det ålåg järnvägen att erlägga till Statens järnvägar för delaktighet i Lund och Kävlinge stationer jämte ersättning för statsbanornas tillhandahållande av växellokomotiv därstädes för en tid av 25 år från och med den 1 jan. 1909, fixerades till högst det årliga belopp, som utgått för treårsperioden 1905—1908.

I avvaktan på överenskommelse i ersättningsfrågan hade emellertid järnvägens styrelse den 13 mars 1909 på framställning från statsbaneförvaltningen och för att icke ställa sig hindrande för fullbordandet av nödiga anordningar för den till den 1 juli 1909 utsatta invigningen av ångfärjerouten medgivit, att provisorisk spårförbindelse finge anordnas mellan Statens järnvägar och området för ångfärjestationen med ångfärjehamn över bangården vid järnvägens station, men för sitt medgivande satt som villkor, att den provisoriska spårförbindelsen skulle den 1 maj s. å. på Statens järnvägars bekostnad borttagas, därest icke dessförinnan definitiv överenskommelse träffats.

På framställning av K. järnvägsstyrelsen, som ansåg, att underhandlingarna icke skulle kunna slutföras inom den närmaste tiden, bemyndigade K. M:t i brev av den 30 april 1909 denna styrelse att utan dröjsmål företaga arbetena i fråga om spårförbindelse mellan spårsystemet å statsbanelinjen Malmö—Trälleborg och ångfärjebangården i Trälleborg över Lund—Trälleborgs järnvägs spår därstädes. Vidare förklarade K. M:t, att frågan om järnvägsbolagets villkor framdeles skulle tagas i övervägande, därest överenskommelse mellan K. järnvägsstyrelsen och järnvägsbolagets styrelse icke kunde träffas.

Underhandlingarna i ersättningsfrågan fortsattes och genom brev av den 2 maj 1913 förklarade K. M:t, att järnvägsbolaget ägde åtnjuta ersättning av Statens järnvägar för anslutning till ångfärjestationen i Trälleborg. Denna ersättning skulle utgå med belopp, som skulle bestämmas genom överenskommelse med K. järnvägsstyrelsen eller avgöras av K. M:t, därest enighet ej uppnåddes. Bolagets ersättningsanspråk i övrigt föranledde icke till någon åtgärd.

Sedan styrelsen genom detta K. M:ts brev funnit principen för ersättningen fastställd, träffades den 30 juni 1913 överenskommelse med K. järnvägsstyrelsen angående sättet för skötseln av trafiken i Trälleborg från och till ångfärjebangården, varjämte förhandlingar ånyo upptogos rörande den järnvägsbolaget tillkommande ersättningen. Dessa underhandlingar ledde emellertid icke heller nu till något resultat, varför frågan den 8 april 1915 hänsköts till K. M:t. Järnvägsbolagets

styrelse hade dessförinnan inhämtat utlåtande av tre sakkunniga, fullkomligt opartiska personer och insände detta utlåtande samtidigt till K. M:t. Därjämte utvecklade styrelsen i skrivelser åren 1916 och 1918 ytterligare sina krav på ersättning och de skäl, som enligt styrelsens mening talade för ett godkännande av desamma. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen bestyrkte i väsentliga delar bolagets mening. Något avgörande träffades dock icke av K. M:t. I stället riktades i slutet av år 1920 genom en representant för kommunikationsdepartementet en hemställan till parterna att ånyo upptaga underhandlingar för åstadkommande av överenskommelse i saken. Dessa underhandlingar upptogs den 30 nov. 1920 och fortgingo dels muntligen, dels skriftligen, tills slutligen vid sammankomst i Stockholm den 6 och 7 mars 1923 överenskommelse träffades om ersättning dels för den gångna tiden från ångfärjetrafikens tillkomst intill 1922 års utgång, dels för tiden framåt från och med år 1923. För den gångna tiden fastställdes ersättningen till ett bestämt belopp och för tiden framåt att utgå med årliga belopp, bestämda efter särskild överenskommelse. Oaktat de fastställda ersättningarna icke motsvarade de beräknade, vilka ansågos vara rimliga, godtogos de på grund av förhandenvarande förhållanden.

*Ekonomi.* Såsom förut omtalats, erhöll Lund—Trälleborgs järnvägs a.-b. år 1874 ett obligationslån å 1 milj. kr. Senare gjordes ett misslyckat försök att utgiva preferensaktier. Däremot lyckades järnvägen år 1883 att med garanti av städerna Lund och Trälleborg få ett nytt obligationslån å 1 250 000 kr. mot en ränta av 5 % för att inlösa det gamla 5 1/2 % lånet och övriga dyrare lån. Från och med år 1888 nedsattes räntan å det nya obligationslånet till 4 1/2 %.

Medgivandet av städernas garanti för det nya lånet föregicks av grundliga utredningar från stadsmyndigheternas sida, och meningarna voro mycket delade. Från oppositionen framhölls till och med, att medgivande av garantien vore förenat med utsikten, att städernas samtliga fastighetsägare komme att få gå från gård och grund. Andra sågo dock mera förhoppningsfullt på saken, men man vågade dock icke hysa större förhoppningar på järnvägsföretagets framtid, än att de beräknade aktierna i detsamma skulle uppnå sitt nominella värde åtminstone efter 49 eller senast 63 år. Trots motstånd genomdrevos emellertid besluten om garantien på så sätt, att under vissa villkor, av vilka ett här nedan närmare angives, Lunds stad iklädde sig ansvar för 2/3 och Trälleborgs stad 1/3 av det ifrågasatta lånet.

För att nedbringa ränteutgifterna upplade bolaget år 1889 ett nytt

obligationslån å 1 295 000 kr., med en ränta av 3 1/2 %. Detta möjliggjordes i icke ringa mån genom städernas garanti, som gällde även detta lån. Med lånet infriades återstoden av 1883 års obligationslån m. m.

I det med stadsfullmäktige i Lund och Trälleborg upprättade kontraktet föreskrevs bl. a. att, så länge garantien gällde, utdelning till aktieägarna i bolaget ej finge äga rum med mindre än att bolaget utöver den till utdelning avsedda summan ägde en reservfond, uppgående till en tjugondel av det ursprungliga amorteringslånet eller 64 750 kr. Någon avsättning till en sådan fond kunde icke ske förrän år 1894, då detta års bolagsstämma av odisponerade vinstmedel från år 1893 avsatte till reservfond 29 786 kr. 41 öre. Följande år ökades reservfonden till 75 000 kr., och 10 000 kr. avsattes till en pensionsfond. Därjämte kunde detta år för första gången även utdelning äga rum.

Aktiekapitalet ökades år 1895 från 898 200 kr. till 1 milj. kr. och vid övertagandet av Lund—Kävlinge järnväg 1903 till 1 200 000 kr.

År 1916 togs ett obligationslån å 900 000 kr. mot 5 1/4 % årlig ränta och år 1917 ett obligationslån å 500 000 kr. mot 5 1/2 % årlig ränta, av vilket sistnämnda lån t. v. endast 200 000 kr. uttagits. Därmed var bolagets hela låneskuld placerad i obligationslån. För de lån, som Lund—Kävlinge och Landskrona—Kävlinge järnvägsaktiebolag upptagit, har förut redogjorts.

Utdelningarna varierade under åren 1894—1917 mellan 4 % och 5 % med undantag för åren 1900 och 1915, då ingen utdelning ägde rum, och 1914, då den var 3 %. Under åren 1918—1923 varierade utdelningen mellan 6 % och 4 %. År 1924 utgjorde den 3 1/2 % och år 1925 3 %.

#### Styrelse och chefer år 1926.

##### *Styrelse.*

EKLUNDH, R. W. A. M., f. d. akademiräntmästare, *ordförande*,  
TROLLE, N. A. A., frih., överhovjägmästare, *vice ordförande*,  
HEYDEN, O. P. R., vice häradshövding, *verkst. direktör*, se nedan,  
KOCK, J., grosshandlare,  
MALMROS, Fr. D., vice häradshövding,  
VON GEIJER, K. E., borgmästare,  
WESSEL, Th., överstelöjtnant,  
CRAFOORD, J. G. A., kapten,  
TRANCHELL, C. H., direktör,  
MUNCK AF ROSENSCHÖLD, C. J. A., borgmästare,

BILLBERG, O. A., grosshandlare,  
 TRANCHELL, C. F., direktör.

*Verkställande direktör.*

HEYDEN, O. P. R., vice häradshövding ..... 1916—

*Trafikchef.*

DUNÉR, L. O. .... 1924—

**Förutvarande styrelseordförande och chefer.**

Lund—Trälleborgs järnväg (t. o. m. år 1919).

*Ordförande.*

AGARDH, J. G., professor ..... 1873—1886

WRANGEL VON BREHMER, J. W., frih. .... 1887—1907

*Verkställande direktörer.*

MÖLLER, A., professor ..... 1875—1896

LINDGREN, H. O., professor ..... 1896—1903

ERNBERG, J. O., akademisekreterare ..... 1903—1915

*Trafikchefer.*

LINDBERG, A. F. .... 1875—1881

LILIEDAHL, H. .... 1881—1888

SJÖBLOM, K. .... 1888—1909

DAHLIN, O. A. .... 1909—1924

Lund—Kävlinge järnväg.

*Ordförande och verkställande direktörer.*

OSTERMAN, J., ombudsman, vice häradshövding ..... 1885—1897

ERNBERG, J. O., akademisekreterare ..... 1897—1902

*Trafikchefer.*

LILIEDAHL, H. .... 1886—1888

SJÖBLOM, K. .... 1889—1902

Landskrona—Kävlinge järnväg.

*Ordförande.*

TRANCHELL, C., direktör ..... 1892—1917

HANSSON, F., konsul ..... 1917—1919

*Verkställande direktörer.*

HAMILTON, W., greve ..... 1892—1912

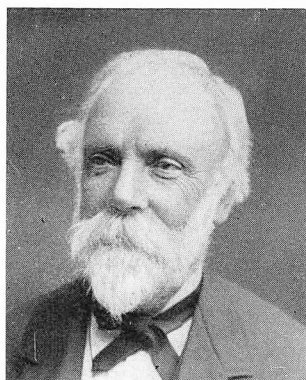
TRANCHELL, C. H., direktör ..... 1912—1919

*Trafikchefer.*

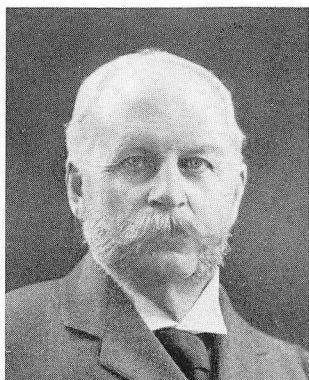
SJÖBLOM, K. .... 1893—1906

ANDERSSON, K. .... 1906—1919

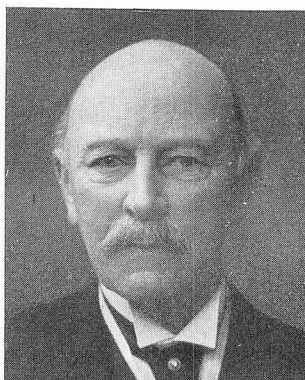
Landskrona—Lund—Trälleborgs järnvägar, linjen Landskrona—Kävlinge, 21 km., linjen Kävlinge—Lund, 11 km., och Lund—Trälleborg, 43 km. Från Landskrona, föreningsstation med Landskrona & Hälsingborgs järnvägar samt statsbanelinjen Landskrona—Billesholms gruva, går linjen förbi *Häljarps* station nära Saxåns utlopp i Öresund till *Saxtorps* station, vars omgivningar äro



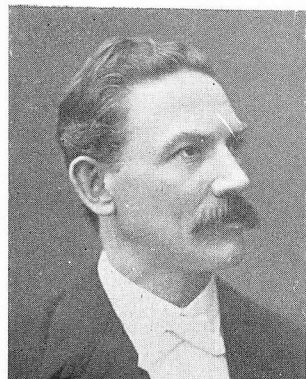
J. G. AGARDH,  
professor.



Frh. J. W. WRANGEL  
VON BREHMER.  
överstekammarjunkare.



R. W. A. M. EKLUNDH,  
f. d. akademiräntmästare.



J. OSTERMAN,  
vice häradshövding.



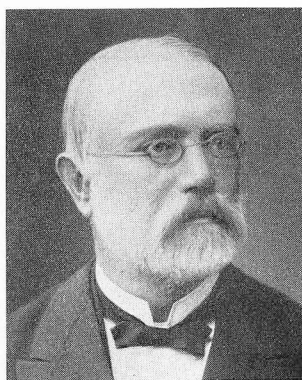
J. O. ERNBERG,  
akademisekreterare.



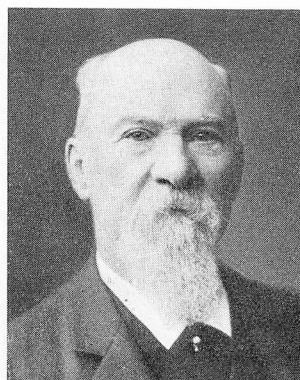
C. TRANCHELL,  
direktör.



F. HANSSON,  
konsul.



A. MÖLLER,  
professor.



H. O. LINDGREN,  
professor.



O. P. R. HEYDEN,  
vice häradshövding.



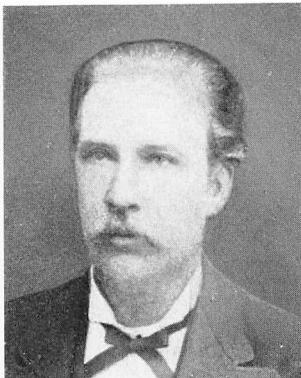
Greve W. HAMILTON,  
godsägare.



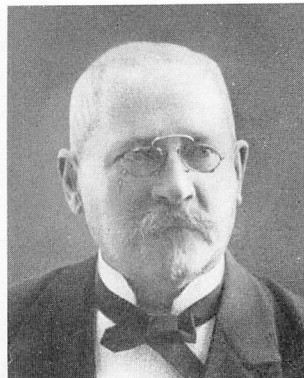
C. H. TRANCHELL,  
direktör.



A. F. LINDBERG,  
trafikchef.



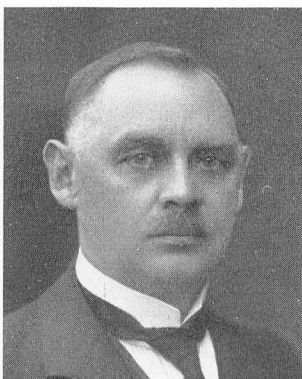
H. LILIEDAHL,  
trafikchef.



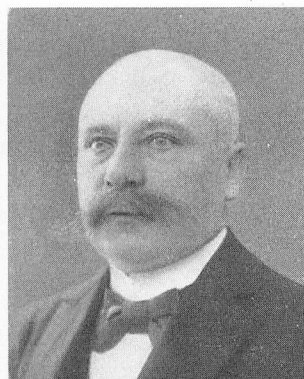
K. SJÖBLOM,  
trafikchef.



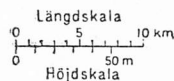
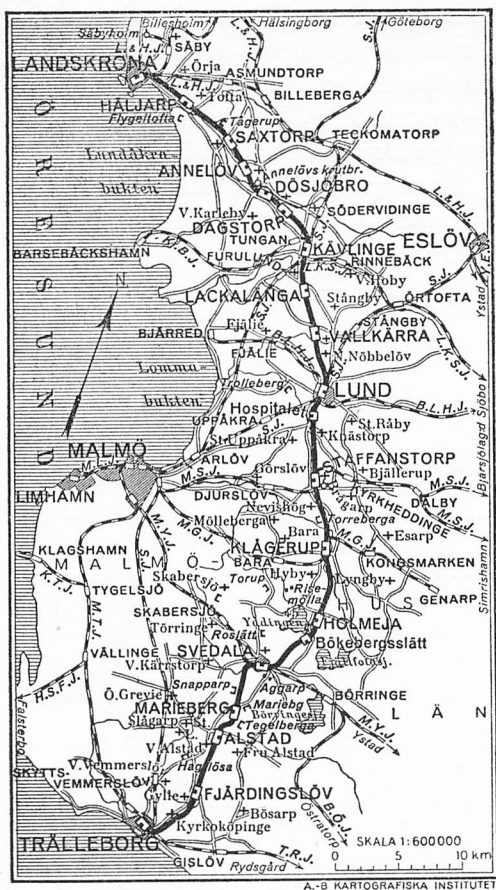
O. A. DAHLIN,  
trafikchef.



L. O. DUNÉR,  
trafikchef.



K. ANDERSSON,  
trafikchef.



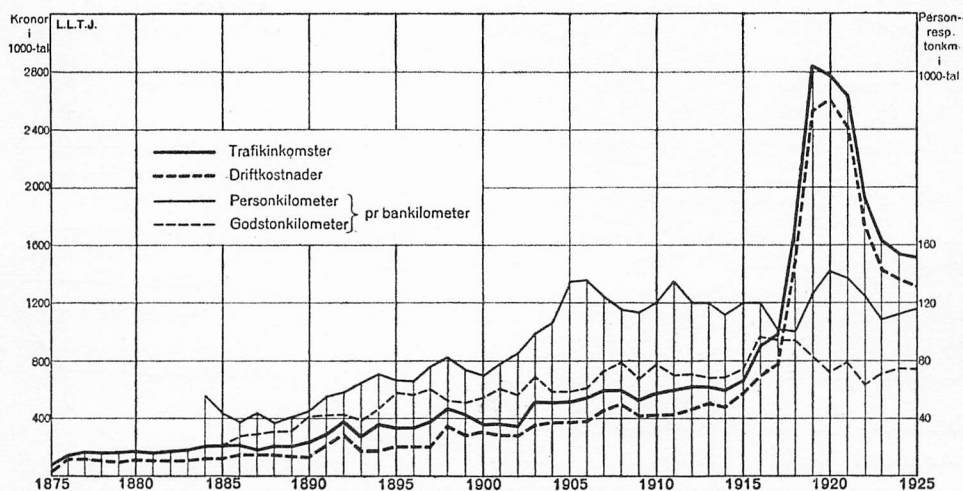
bekanta för tobaksodlingar. Järnvägen fortsätter förbi *Annelövs*, *Dösjöbro*, i vars närhet krutfabriker äro belägna, samt *Dagstorps* stationer till *Kävlinge*, föreningsstation med statens, *Kävlinge*—*Sjöbo* och *Kävlinge*—*Barsebäcks* järnvägar.

Från *Kävlinge* går linjen över *Löddeå* och förbi *Lackalänga* och *Vallkärra* stationer till *Lund*, föreningsstation med statsbanan.

Från *Lund* går banan ut över den av Romeleklint begränsade *Lundaslätt*en, passerar *Hospitalets* hållpl. nära den väldiga hospitalsanläggningen därstädes och övergår *Höjeå*. Följande station, *Staffanstorp*, är föreningsstation med *Malmö*—*Simrishamns* järnväg och bekant för den närbelägna sockerfabriken. Därefter följer *Klågerup*, föreningsstation med *Malmö*—*Genarps* järnväg nära *Klågerups* slott, grundat under medeltiden. Vidare passeras *Hyby* slott och *Holmeja* station, varefter *Bökebergsslätts* hållpl. uppnås. Platsen är sommartid en omtyckt utflyktsort med restaurant och tivoli nära *Yddingesjön*, som är bekant för sin rika simfågelsfauna. Nästa station är *Svedala*, föreningsstation med *Malmö*—*Ystads* järnväg och belägen i den betydande köpingen med samma namn. Här finnas åtskilliga industriella anläggningar, såsom sockerfabrik, mek. verk-

stad, försökstegelbruk med tegelmästareskola m. m. Linjen fortsätter över Segeån till *Mariebergs* station, vid vilken stora tegelbruk äro anlagda, och till *Alstads* station. 3 km. österut ligger Fru Alstads berömda gotiska kyrka på en hög kulle. Den sista stationen före Trälleborg är *Fjärdingslöv*. I närheten finnes en ättehög, från vilken man kan se 24 kyrkor på den vida slätten. Slutligen löper järnvägen in på *Trälleborgs Nedre*, föreningsstation med statens, Malmö—Trälleborgs och Trälleborg—Rydsgårds järnvägar. Det prydliga stationshuset är försett med torn och banhall. Omedelbart intill denna station befinner sig Trälleborgs ångfärjestation för trafiken Trälleborg—Sassnitz.

### Trafikdiagram.



### Tekniska uppgifter.

#### Lund—Trälleborgs järnväg.

##### Byggnadsätt.

		År 1875	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km	42,413	42,630
» i sidospår .....	»	2,075	25,620 <sup>†</sup>
Största lutning i huvudspår .....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	297	297
Rälsvikt .....	kg/m.	(17 skålp. pr fot) = 24,10 kg/m.	34
Största tillåtna hjultryck för vagnar .....	ton		—
» » tåghastighet .....	km/t.	48	60

<sup>†</sup> Inklusive industri- och hamnspår 9,285 km.

Rullande materiell.	År 1875	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok .....	—	2
» tenderlok .....	3	7
Personvagnar med 2 axlar .....	10	21
» » 4 » .....	—	4
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar .....	60	215
Postvagnar, hela eller komb. med 2 axlar ... »	2	2

Personal, antal.	L. L. T. J.	
Ordinarie .....	60	154
Extra .....	5	29
Verkstadsarbetare .....	—	27
Banarbetare .....	12	29

Lund—Kävlinge järnväg.		År 1887	År 1925
Byggnadssätt.			
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	11,347	11,347
» i sidospår .....	»	1,279	2,140
Största lutning i huvudspår .....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	24,8	34
Största tillåtna hjultryck för vagnar .....	ton	—	8
» » tåghastighet .....	km/t.	50	60

Landskrona—Kävlinge järnväg.		År 1893	År 1925
Byggnadssätt.			
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	20,5	20,5
» i sidospår .....	»	2,750	4,416 <sup>1</sup>
Största lutning i huvudspår .....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	480	480
Rälsvikt .....	kg/m.	25	41,18
Största tillåtna hjultryck för vagnar .....	ton	—	9
» » tåghastighet .....	km/t.	45	60

Rullande materiell.		
Ånglokomotiv, tenderlok .....	st.	2 2
Personvagnar med 2 axlar .....	»	5 4
» » 4 » .....	»	— 2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar .....	»	50 110
Postvagnar, hela eller komb. med 2 axlar .....	»	1 2

Personal, antal.		
Ordinarie .....	22	— <sup>2</sup>
Extra .....	2	—
Verkstadsarbetare .....	—	—
Banarbetare .....	6	—

<sup>1</sup> Därav främmande industrispår 1 109 m. <sup>2</sup> Gemensam med Lund—Trälleborgs järnväg.

## Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1920.

Järnvägsanläggningen	3 780 626: 57
Rullande materiell . . . . .	1 535 331: 33
Inventarier ..	49 109: 42
	5 365 067: 32
Förrådet ..	309 061: 35
Fastigheters konto . . . . .	5 674 128: 67
Grustaget i Lackalänga ..	32 150: —
Andel i växellokomotiv ..	11 525: —
Obligationers konto . . . . .	500: —
Aktier, 1 000 st. i Sv. Sockerfabr. a.-b. à nom. kr. 100: — . . . . .	26 000: —
Kassakonto . . . . .	73 217: 75
Depositionskonto . . . . .	68 028: 27
Löpande räkning . . . . .	550 000: —
Diverse debitorer . . . . .	257 500: —
	339 500: 43

S:a kr. 7 032 550: 12

Skulder den 31 dec. 1920.

Aktieägarnas konto . . . . .	3 466 800: —
Obligationsslån av:	
28 mars 1894 5 % . . . . .	218 000: —
21 nov. 1894 5 % . . . . .	60 000: —
år 1886 4 % . . . . .	68 500: —
» 1889 3 $\frac{1}{2}$ % . . . . .	567 000: —
» 1916 5 $\frac{1}{4}$ % . . . . .	880 000: —
» 1917 5 $\frac{1}{2}$ % . . . . .	185 000: —
Reverskonto . . . . .	9 000: —
Räntekuponers konto . . . . .	140: —
Utdelnings konti . . . . .	8 857: —
Reservfonden . . . . .	350 000: —
Fond för likvidations- och organisationskostnader ..	17 751: 47
Skattefondens konto . . . . .	100 000: —
Avskrivnings- o. förnyelsefond . . . . .	311 052: 91
Diverse kreditorer . . . . .	362 158: 76
Vinst- och förlustkonto ..	428 289: 98

S:a kr. 7 032 550: 12

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	3 954 060: 92
Rullande materiell . . . . .	1 779 735: 64
Inventarier	60 559: 78
	5 794 356: 34
Förrådet ..	112 408: 71
Fastigheters konto . . . . .	5 906 765: 05
Grustaget i Lackalänga ..	32 150: —
Andel i växellokomotiv ..	7 692: 46
Obligationers konto . . . . .	500: —
Aktier, 1 000 st. Sv. sockerfabriks a.-b. à nom. kr. 100: — . . . . .	578 318: —
Kassakonto . . . . .	46 000: —
Uppsägningsräkning . . . . .	26 390: 39
Kostnader för rälsutbyte ..	95 000: —
Diverse debitorer . . . . .	204 198: 55
	53 385: —

S:a kr. 6 950 399: 45

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktieägarnas konto . . . . .	3 466 800: —
Obligationsslån av:	
28 mars 1894, 5 % . . . . .	150 000: —
21 nov. 1894, 5 % . . . . .	45 000: —
år 1886, 4 % . . . . .	13 000: —
» 1889, 3 $\frac{1}{2}$ % . . . . .	359 000: —
» 1916, 5 $\frac{1}{4}$ % . . . . .	848 000: —
» 1917, 5 $\frac{1}{2}$ % . . . . .	155 000: —
L. K. S. J. obligationslån av år 1906, 5 % . . . . .	140 000: —
Räntekuponers konto . . . . .	87: 50
Utdelnings konto . . . . .	3 661: 50
Reservfonden . . . . .	350 000: —
Dispositions-fonden . . . . .	300 000: —
Avskrivnings- och förnyelsefond . . . . .	603 815: 08
Diverse kreditorer . . . . .	301 388: 16
Vinst- och förlustkonto ..	214 647: 21

S:a kr. 6 950 399: 45

