
MALMÖ—LIMHAMNS JÄRNVÄG

Signatur: M.L.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Malmö—Limhamns järnvägsaktiebolag, Malmö.

I slutet av 1880-talet var Limhamn, som nu är en stadsdel i Malmö med inemot 15 000 invånare, endast ett litet obetydligt fiskeläge. Malmö-Limhamns järnväg har sålunda i olikhet med flertalet övriga skånska järnvägar ej ursprungligen tillkommit för att tillgodose en rik och tät befolkad bygds behov av bättre kommunikationer. Den har tvärtom varit en av betingelserna för eller åtminstone i hög grad bidragit till skapandet av ett stort livskraftigt industrisamhälle.

På ett möte å Malmö börs den 10 juni 1887 framlades på initiativ av ingenjören R. F. BERG första gången förslaget att anlägga en järnväg mellan Malmö och Limhamn. Tanken därpå hade väckts därigenom, att Skånska cementaktiebolaget, som hade sina fabriker i Lomma, på grund av den rika kalktillgången i Limhamn beslutat förlägga sin huvudsakliga cementtillverkning dit. Resultatet av mötets förhandlingar blev, att en kommitté tillsattes för att undersöka intresset och möjligheterna för en järnväg. Det visade sig då, att fullständig enighet rådde om att en sådan borde anläggas. Däremot gingo meningarna något i sär om den sträckning den borde få. Några höllo på, att järnvägen borde framdragas ett stycke från kusten bakom dåvarande sommarställen, de nuvarande stora villaområdena, andra däremot ansågo, att järnvägen borde få den kortare sträckningen utmed kusten. Kommittén anmodade löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren HENRIK HOLMBERG att verkställa undersökningar rörande de olika förslagens företräden och uppgöra förslag till båda de ifrågasatta linjerna. Efter granskning härav beslöt kommittén att enhälligt av-

styrka den s. k. landlinjen och förorda sjölinjen. Ett nytt möte hölls den 28 sept. 1887, vid vilket kommittén framlade sitt förslag, som också vann de närvarandes godkännande. En interimsstyrelse valdes, bestående av godsägaren G. WARHOLM, civilingenjören R. F. BERG, vilken var den för järnvägens tillkomst mest verksamme, grosshandlaren L. FAXE, kalkbruksägaren L. CEDERBERG, överstelöjtnanten W. EVERLÖF, godsägaren G. DIEDEN, fabrikören F. TH. JÖRGENSEN, ingenjören A. M. PETERSON och bagarmästaren N. JÖNSSON med uppdrag att verka för aktieteckning, söka koncession och vidtaga övriga förberedande åtgärder.

Minimikapitalet var bestämt till 50 000 kr., och redan efter tre månaders arbete kunde styrelsen glädja sig åt att ha det fulltecknat. I januari 1888 beslöt Malmö stadsfullmäktige att teckna aktier för 10 000 kr. och kostnadsfritt upplåta behövt område.

Den 18 februari 1888 hölls konstituerande bolagsstämma med *Malmö—Limhamns järnvägsaktiebolag*, vid vilket tillfälle det tecknade aktiekapitalet utgjorde 68 100 kr. Till styrelse utsågos grosshandlaren L. FAXE, ingenjören R. F. BERG, kalkbruksägaren L. CEDERBERG, ingenjören A. MAGN. PETERSON och grosshandlaren A. SCHOLANDER.

Koncession beviljades av K. M:t den 22 dec. 1887, och järnvägen öppnades för allmän trafik den 21 dec. 1889. Byggnadschef var löjtnanten H. HOLMBERG och entreprenör av alla jordarbeten, broar, skenläggning m. m. A. b. Skånska cementgjuteriet. Skenor, syllar m. m. inköpte bolaget självt.

Den rullande materiellen utgjordes från början endast av ett lokomotiv, en personvagn och en täckt godsvagn, men överenskommelse hade träffats med angränsande järnvägar att vid behov få hyra vagnar. Efter hand anskaffades ytterligare materiell.

De första åren var stationen i Malmö belägen i kvarteret Zephyren å västra hamnområdet, men efter överenskommelse med Malmö stad och Malmö—Ystads järnväg flyttades den 1896 till Bagars plats.

Redan från första stund visade det sig, att Limhamnsjärnvägen fått ett för väder och vind mycket utsatt läge. Den 2 okt. 1890 inträffade en ovanligt stark storm med högvatten, vilken vållade väsentliga skador på flera ställen längs efter järnvägsbanken. Förstärkningsarbeten fingo vidtagas såväl då som upprepade gånger sedermera. Den ännu i hela Skåne i färskt minne bevarade julstormen år 1902 kom dock den värsta förödelsen åstad, i det att högvattnet i Öresund bortsköljde nästan 3 km. av järnvägslinjen. En omfattande ombyggnad måste

företagas, men sedan dess har den förstärkta järnvägsbanken segerrikt motstått alla havets och stormarnas påfrestningar.

År 1909 inlades 32 kg.-räls och broarna förstärktes.

Järnvägen, vilken, såsom förut framhållits, byggdes så gott som utslutande för att ombesörja en väntad stor godstrafik, har spelat en oerhört stor roll i staden Malmös framryckning till storstad. De år, trafiken var som störst, trafikerades järnvägen med 36 persontåg dagligen. Sommaren 1904 gjordes försök med halvtimmes trafik, och tågantalet uppgick då till 52 dagligen. Denna trafik måste dock uppgivas, då den ej var ekonomisk och f. ö. till stort hinder för den alltjämt växande godstrafiken.

Av det lilla fiskeläget Limhamn blev snart nog ett municipalsamhälle och en dådkraftig köping, och utmed järnvägens hela sträckning mellan staden och Limhamn växte upp de vackraste villasamhällen, vilka småningom sammanbundo de båda samhällena så fullständigt, att en sammanslagning av dem blev naturlig. Limhamns inkorporering blev verklighet den 1 jan. 1915, och redan samma år förbundos stadens centrum och den nya stadsdelen med spårväg. Detta blev givetvis ödesdigert för järnvägen. År 1914 gav persontrafiken en inkomst av 120 000 kr., men följande år sjönk siffran till 45 000 kr. Det blev därför ej möjligt att upprätthålla en med spårvägen konkurrerande persontrafik, utan denna inskränktes omedelbart till det minsta möjliga. Nu går endast ett personförande tåg till Malmö, vilket varje morgon transporterar de många fiskargummorna, deras »rullbörar» och fångst. Malmö—Limhamns järnväg har åter blivit vad den ursprungligen var avsedd till, en bana för godstransport. Ehuru en av landets minsta banor, har den fyllt en stor uppgift och förtjänar namnet kulturbana.

Ekonomi. Aktiekapitalet har ökats genom penninginbetalning, nämligen år 1892 från 100 000 kr. till 150 000 kr., år 1900 till 200 000 kr. och år 1910 till 300 000 kr. Utdelning å aktiekapitalet ägde första gången rum år 1894 med 4 %. Åren 1895—1900 utdelades 5 %, 1901 6 %, 1902 skedde ingen utdelning men de två följande åren ånyo 5 % och 1905 6 %. Åren 1906—1914 samt 1917 var utdelningen resp. 10 %, åren 1916, 1918 och 1919 resp. 5 %. År 1915 ägde ingen utdelning rum, och från år 1920 har likaledes ingen utdelning kunnat ske.



Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

WEHTJE, E. FR., vice häradshövding, *ordförande*,
 NORDENSKÖLD, G. H., frih., direktör,
 LUNDWALL, J., kapten,
 WEHTJE, E., direktör,
 ROTHSTEIN, J. M., grosshandlare.

Verkställande direktör.

WEHTJE, E., direktör..... 1925—

Trafikchef.

OLSSON, A. C. 1902—

Företvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

FAXE, L., grosshandlare 1889
 HJELMÉRUS, J., häradshövding 1890—1892
 LINDGREN, HJ., professor..... 1893—1918

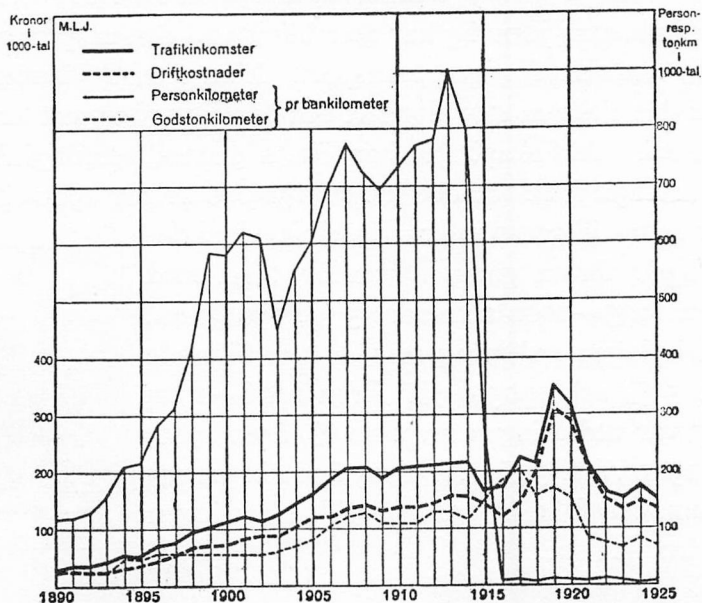
Verkställande direktörer.

BERG, R. F., civilingenjör 1889—1907
 WEHTJE, E. FR., vice häradshövding 1907—1924

Trafikchefer.

RINMAN, A., kapten 1889—1899
 HAASUM, J. D., överstelöjtnant 1900—1902

Trafikdiagram.

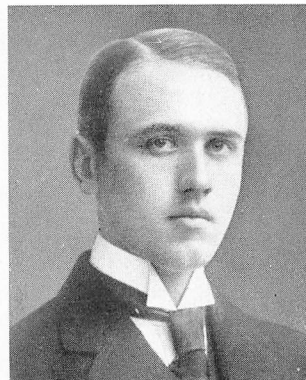




E. WEHTJE,
vice häradshövding.



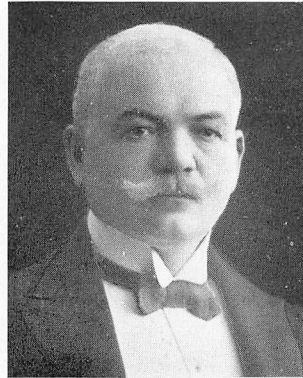
R. F. BERG,
civilingeniör.



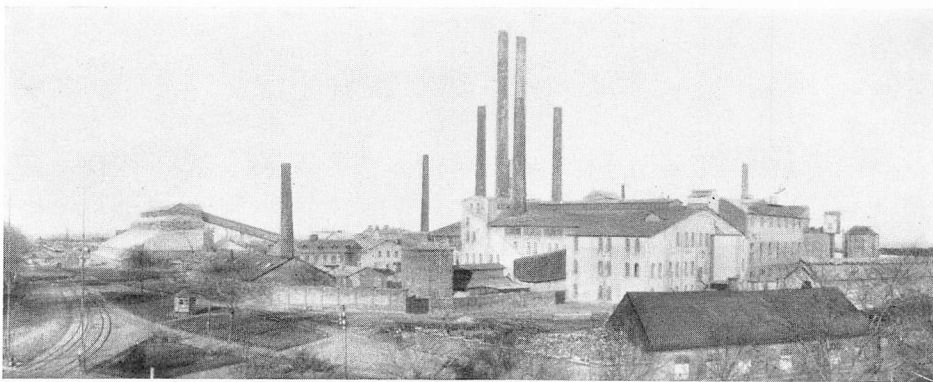
ERNST WEHTJE,
verkst. direktör.



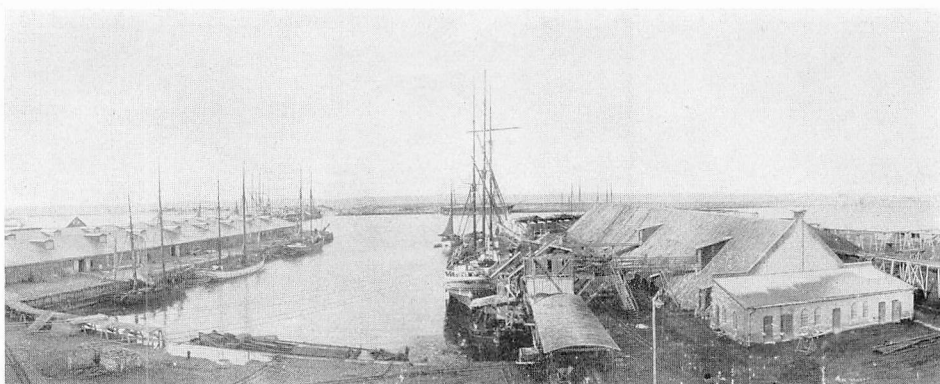
A. RINMAN,
trafikchef.



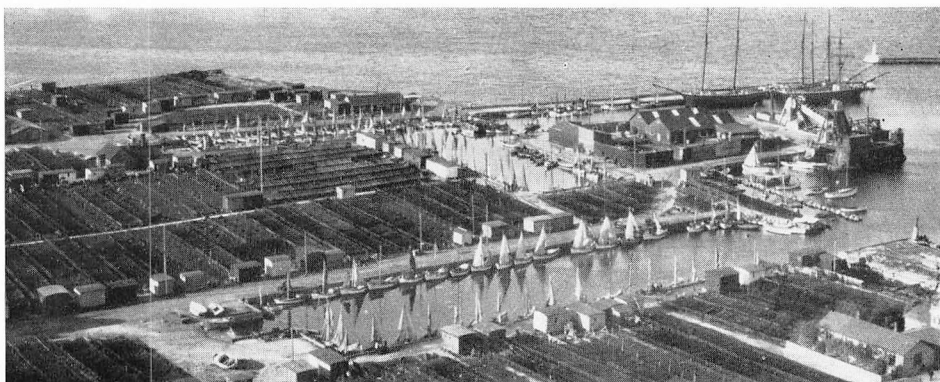
A. C. OLSSON,
trafikchef.



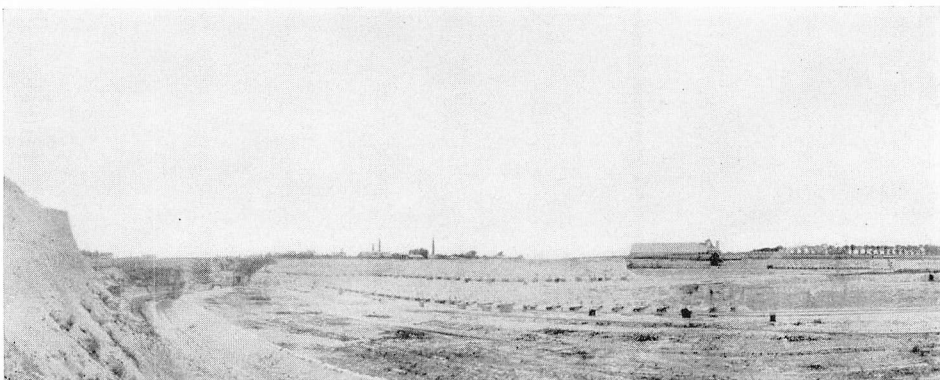
Cementfabriken i Limhamn.



Hamnen i Limhamn.



Fiskarhamnen i Limhamn.



Kalkbrotten i Limhamn.

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1890.

Bananläggningen	193 875: 97
Rullande materiell	37 373: 20
Deposition i riksgäldskontoret	10 000: —
Inventarier	1 767: 06
Utestående fordringar:	
A.-b. Malmö snickerifabrik	9: 82
Kassakonto	50: 43
	<u>S:a kr. 243 076: 48</u>

Skulder den 31 dec. 1890.

Aktier	100 000: —
Fast lån i Lunds sparbank	80 000: —
Amorteringslån d:o	20 000: —
Växelkonto	26 353: 60
Diverse skulder:	
Entreprenadkonto	6 415: 10
Skånska cementbolaget	1 249: 64
Obetalda räkningar	<u>4 071: 87</u>
Vinst- och förlustkonto	11 736: 61
	<u>4 986: 27</u>
	<u>S:a kr. 243 076: 48</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Banbyggnaden	636 548: 03
Rullande materiell	95 677: 01
Inventarier	7 318: —
Fastighet i Valborgsgatan	29 596: 35
131 aktier i A.-b. Stranden	11 550: —
Lager till lokomotiv	1 980: —
» » vagnar	3 954: 30
» » banbyggnaden	8 385: 66
» av blanketter	400: —
» » stenkol	660: —
» » oljor	213: 30
Växelkassa	20: —
A.-b. Stranden	4 332: 22
Ensk. järnvägarnas garantifond	650: —
A.-b. Svenska handelsbanken	2 209: —
Skånska cement a.-b.	11 044: 67
Kassakonto	1 397: 81
	<u>S:a kr. 815 936: 35</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	300 000: —
Reservfonden	200 000: —
Dispositionsfonden	13 899: 24
	(forts.)

(Skulder 1925, forts.)

Pensionsfonden	35 486: 03
Sparbanken i Lund	245 941: 21
Efterkrav	771: 65
Oxie härads sparbank	4 000: —
Utdelning	85: —
Växelkonto	8 781: 25
Årsvinst	6 971: 97

S:a kr. 815 936: 35

