

---

# MALMÖ—SIMRISHAMNS OCH DALBY— BJÄRSJÖLAGÅRDS JÄRNVÄGAR

Signatur: M.S.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Malmö järnvägars aktiebolag, Malmö.

Sedan Malmö erhållit tillfredsställande järnvägsförbindelser norrut och söderut, framträdde nödvändigheten av direkta förbindelser med de östra delarna av Skåne, till vilka man järnvägsledes endast kunde komma via Eslöv eller Ystad. Flera planer förelågo i slutet av 1880-talet för lösande av denna uppgift, men svårigheterna att ena de olika intressena voro stora. Den i spörsmålen om Malmös kommunikationer både till lands och sjöss initiativrike och energiske köpmannen GOTTFRIED BEIJER upptog emellertid frågan. Han tänkte sig en järnväg, som skulle gå från Malmö i östlig riktning med anknytning till den förutvarande Ystad—Eslövs järnväg vid Lövestads eller Vollsjö stationer samt därifrån i mera nordostlig riktning till Skånes andra residensstad, Kristianstad. Enighet kunde emellertid icke vinnas för en dylik linje, utan efter många och ingående förhandlingar bestämdes slutligen en linje Malmö—Staffanstorp—Dalby—Tomelilla. Koncessionsansökan, undertecknad av borgmästaren OLOF AHLSTRÖM, grosshandlaren G. BEIJER, grosshandlaren B. M. DIEDEN, konsuln J. H. DIEDEN, grosshandlaren EDW. ENGSTRÖM, ryttmästaren WALD. EWERLÖF, grosshandlaren C. FAXE, fabrikören CHR. GADD, fil. doktorn CARL HERSLOW, ingenjören F. H. KOCKUM, bankdirektören J. U. QUENSEL och apotekaren JOHN TESCH, ingavs till K. M:t och bifölls den 20 nov. 1891. Följande dag överläts koncessionen på *Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag*, som konstituerades den 21 nov. 1891. Den 27 nov. s. å. erhöles fastställelse å bolagsordningen. Till styrelse valdes borgmästaren O. AHLSTRÖM och grosshandlaren G. BEIJER

i Malmö, överhovstallmästaren greve ALFRED PIPER å Sövdeborg, borgmästaren J. SELLANDER i Simrishamn, grosshandlaren B. M. DIEDEN, fil. doktorn CARL HERSLOW, konsulin GUST. A. HEDMAN och fabriksidkaren CHR. GADD i Malmö samt lantbrukaren PER JOHNSON i Sjöstorp. Till ordförande valdes d:r HERSLOW.

Bolagets aktiekapital skulle utgöra minst 1 300 000 kr. och högst 3 000 000 kr., av vilka vid bolagets konstituerande 1 401 600 kr. voro tecknade. Ritningar och kostnadsförslag för järnvägen, inkl. rullande materiell, slutande på 2 800 000 kr. hade uppgjorts av ingenjören greve FRED. A:SON POSSE. Ett statslån å 1 300 000 kr. erhöles.

Nyåret 1892 undertecknades kontrakt om järnvägens byggande med ingenjören C. JEHANDER. Samma år den 21 dec. öppnades bandelen Malmö—Dalby för allmän trafik och den 22 sept. 1893 bandelen Dalby—Tomelilla.

Den 1 juli 1896 övertog Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag den år 1882 (den 15 dec.) för trafik upplåtta järnvägen Simrishamn—Tomelilla, vilken då befanns i sådant skick, att densamma tarvade en genomgripande ombyggnad, som verkställdes under åren 1896 och 1897 i enlighet med de för linjen Malmö—Tomelilla fastställda tekniska bestämmelserna.

I dec. månad 1898 ingåvo ledamöterna i Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolags styrelse jämte representanter för städerna Sölvesborg, Karlshamn, Ronneby och Karlskrona samt representanter för järnvägarna mellan dessa städer ansökan om koncession å en normalspårig järnväg från Dalby station till Sölvesborg, varifrån de smalspåriga banorna skulle göras normalspåriga till Karlskrona i samband med den nya järnvägens byggande, så att en direkt normalspårig järnväg skulle erhållas mellan Malmö och Karlskrona. Av vissa orsaker syntes den sökta koncessionen icke kunna beviljas, och efter årslånga utredningar funno sig representanterna för Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag föranlåtna att i okt. månad 1905 återkalla ansökningen om koncession å järnvägsanläggningen Dalby—Sölvesborg samt att begära koncession å en järnväg mellan Dalby och Bjärsjölagårds station å Ystad—Eslövs järnväg, vilken senare ansökan blev av K. M:t bifallen den 21 sept. 1906. Ritningar och kostnadsförslag, inkl. rullande materiell och slutande på en summa av 1 950 000 kr., hade uppgjorts av ingenjören G. GÖRANSSON, och arbetena för byggandet av denna järnväg, vars utförande på entreprenad överlämnades åt ingenjören JOH. SVENSSON, påbörjades i maj månad 1909. Bandelen Dalby—

Skartofta öppnades för allmän trafik den 26 okt. 1910 och bandelen Skartofta—Bjärsjölagård den 10 okt. 1911.

*Utvidgningsplaner.* De gamla planerna på en direkt förbindelse mellan Skånes båda residensstäder, Malmö och Kristianstad, samt vidare österut ha emellertid icke övergivits, och för att främja dem förvärvade Malmö stad, som är innehavare av aktiemajoriteten i Malmö—Tomelilla järnvägsaktiebolag, år 1918 aktiemajoriteten även i Östra Skånes järnvägsaktiebolag. Meningen var då att utsträcka Dalby—Bjärsjölagårds järnväg till någon station å Östra Skånes järnvägar och att sammanslå de båda bolagen till ett bolag, men de efter världskriget inträdda förhållandena ha tills vidare förhindrat realiserandet av dessa planer. Emellertid föreligger en av K. M:t den 5 mars 1920 fastställd bolagsordning för *Malmö järnvägars aktiebolag*, som har till ändamål »att trafikera redan anlagda järnvägen från Malmö över Staffanstorp och Dalby till Tomelilla och den anlagda grenbanan från Dalby till Bjärsjölagård samt den redan förvärvade järnvägen mellan Tomelilla och Simrishamn; vidare att förvärva och trafikera Östra Skånes järnvägsaktiebolags järnvägar samt eventuellt att anlägga och trafikera järnväg från Bjärsjölagård i nordostlig riktning till vinnande av förbindelse med järnvägarna i Östra Skåne och Blekinge». Det nya bolagets aktiekapital skall utgöra minst 4 milj. kr. och högst 12 milj. kr.

Fullständiga undersökningar med alternativa sträckningar för fortsättning av Dalby—Bjärsjölagårds järnväg emot nordost utfördes under åren 1919—1922 av majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren E. SAHLÉN, men de osäkra tiderna lägga, såsom redan ovan antytts, tills vidare avgörande hinder i vägen för påbörjandet av nya järnvägsanläggningar.

*Banbyggnaden.* Linjen mellan Malmö och Tomelilla byggdes efter den på 1880- och 1890-talen för någorlunda goda enskilda järnvägar vanliga typen med räls av 25 kg/m. och för en tåghastighet av 50 km/t. Efter samma typ byggdes linjen Dalby—Bjärsjölagård.

På grund av sedermera stegrade anspråk på järnvägarna beträffande dels tyngre rullande materiell, dels större tåghastighet har järnvägsbolaget gått i författning om förstärkning av huvudlinjen Malmö—Simrishamn med användande av räls, vägande 41,18 kg/m. och avseende en tåghastighet av 75—90 km/t., vilket arbete fullbordades hösten 1925. Då den planerade förbindelselinjen emellan Bjärsjölagård och Östra Skånes järnvägar kommer till utförande, vilket endast

torde vara en tidsfråga, måste även linjen Dalby—Bjärsjölagård beläggas med liknande räls, om icke detta rälsutbyte redan dessförinnan kan bli erforderligt.

*Trafik.* Malmö—Simrishamns och Dalby—Bjärsjölagårds järnvägar gå icke uteslutande genom Skånes bördigaste eller tätast bebyggda delar och tillhöra därför ej heller dess trafikstarkaste banor, men ända från tillkomsten och till tiden före världskriget var såväl person- som godstrafiken stadd i en tämligen konstant stegring, och under denna period har persontrafiken bidragit med 35 till 45 % av inkomsterna och godstrafiken med 55 till 65 %. Sedermera har proportionen märkbart förändrat sig, så att persontrafiken endast lämnat 23 till 31 % av inkomsterna och godstrafiken 69 till 77 %. Men vad värre är, trafiken i sin helhet har också varit stadd i nedåtgående, vilket huvudsakligast torde få tillskrivas dels de efter världskriget försämrade konjunkturerna, dels konkurrensen från biltrafiken, som arbetar under gynnsammare betingelser än järnvägarna.

Godstransporterna omfatta huvudsakligen följande godsslag i större mängder: sten (makadam) och grus, vitbetor och vitbetsmassa, stenkol och koks, ved och trävaror, tegel, gödningsämnen och spannmål.

*Ekonomi.* Bolagets ursprungliga aktiekapital uppgick till 1 451 400 kr. I anledning av förvärvandet av Simrishamn—Tomelilla järnväg år 1896 ökades aktiekapitalet med 550 000 kr. och vid byggandet av linjen Dalby—Bjärsjölagård år 1909 med ytterligare 700 000 kr. Bolagets hela aktiekapital uppgår således till 2 701 400 kr.

Bolaget har lämnat utdelning å sina aktier sedan år 1897 med undantag för åren 1899, 1900, 1916, 1917 och 1925, nämligen 5 % för vardera av åren 1918—1920 och 4 % för de övriga.

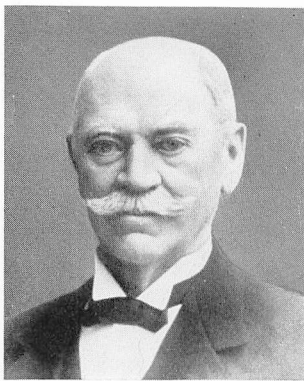
#### Styrelse och chefer år 1926.

##### *Styrelse.*

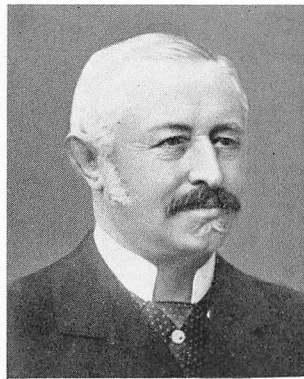
ÖHMAN, I. E., häradshövding, *ordförande*,  
 DELA GARDIE, R., greve, f. d. landshövding, *statens ombud*,  
 MALMSTRÖM, S. M., disponent, *vice ordf.*, *vice verkst. direktör*,  
 HJORTH, D., grosshandlare, *verkst. direktör*, se nedan,  
 EHRNBERG, G. TH., borgmästare,  
 HERMANSSON, J. W., expeditionsföreståndare,  
 JOHNSON, P., direktör,  
 LINDGREN, K. H. Ö. W., konsul,  
 NILSSON, J., redaktör, riksdagsman,  
 OLSSON, E., disponent.



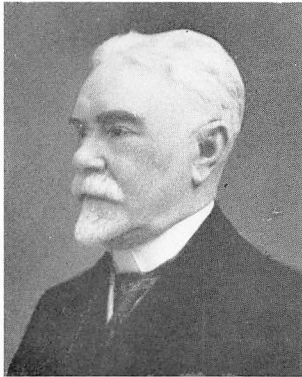
C. C. P. HERSLOW,  
fil. doktor.



G. W. SKYTTE,  
borgmästare.



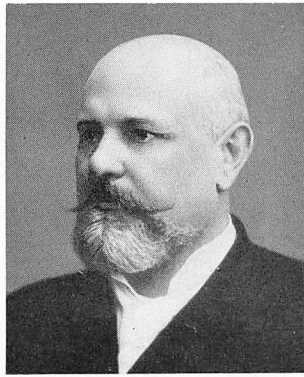
G. BEIJER,  
grosshandlare.



H. D. HJORTH,  
grosshandlare.



C. FAXE,  
grosshandlare.



C. R. C. C. VON ESSEN,  
trafikchef.



G. G. ANDERSSON,  
trafikchef.



Östervärns station.



Från linjen Harlösa—Skartofta.



Hamnen i Simrishamn.

*Verkställande direktör.*

HJORTH, D., grosshandlare..... 1917—

*Trafikchef.*

ANDERSSON, G. G..... 1911—

**Företvarande styrelseordförande och chefer.***Ordförande.*

HERSLOW, C. C. P., fil. dr..... 1891—1917

SKYTTE, G. W., f. d. borgmästare..... 1917—1925

*Verkställande direktörer.*

BEIJER, G., grosshandlare..... 1891—1899

HJORTH, H. D., grosshandlare..... 1899—1902

FAXE, C., grosshandlare..... 1902—1917

*Trafikchef.*

VON ESSEN, R. C..... 1892—1911

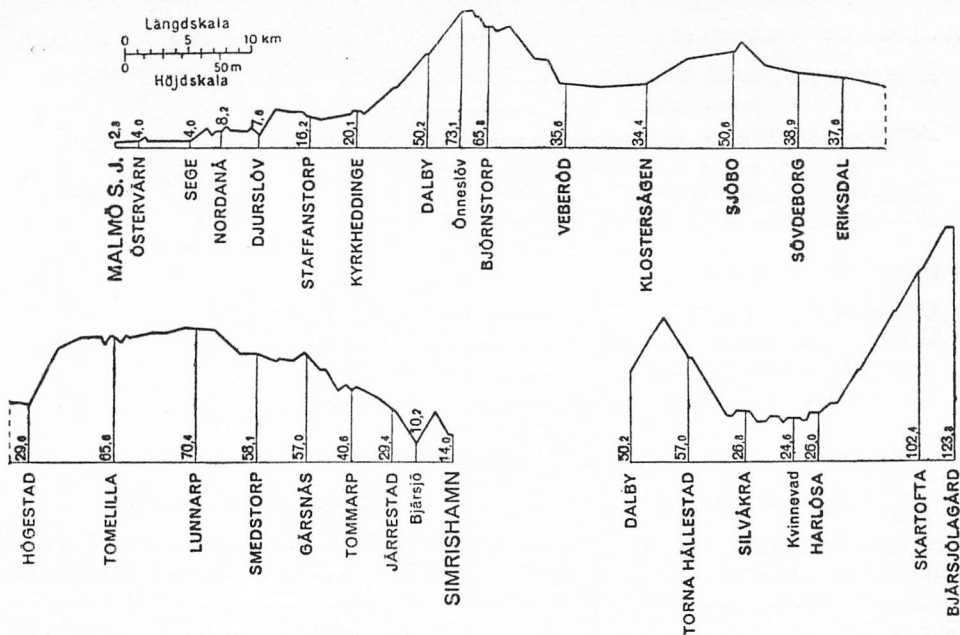
**Malmö—Simrishamns järnväg**, 96 km. Järnvägen utgår från Statens järnvägars station i *Malmö*, där trafiken ombesörjes av statsbanan, till *Östervärn*, belägen inom Malmö östra förstad. Linjen Malmö—Östervärns station användes gemensamt av Malmö—Simrishamns — som är ägare — och Malmö—Genarps järnvägar. Vid Östervärn äro järnvägens reparationsverkstäder belägna. Linjen fortsätter i östlig riktning till *Staffanstorp*, där järnvägen korsar Lund—Trälleborgs järnväg. Till Staffanstorps sockerfabrik finnes spåranslutning. Vidare följa *Kyrkheddinge* och *Dalby* stationer. Från Dalby utgår grenbana till Bjärsjölagård (se nästa sida). I Dalby, en minnesrik plats, ligger helt nära stationen Skånes sannolikt äldsta stenkyrka, grundlagd redan på 1000-talet såsom biskopskyrka, och bredvid kyrkan Dalby kungsgård, fordom kloster. Dalby hage, numera naturskyddsområde, är en god fyndort för mångahanda växter och har typisk skånsk lövskog av skilda trädslag. Utefter linjen mot Veberöd ligger, 2½ km. från Dalby station, med spåranslutning till järnvägen, Dalby stenkross, en betydande anläggning för framställning av makadam och andra väglagningsämnen. Vid *Björnstorp* passeras Romeleklint, den nordligaste höjden å Romeleåsen, 176 m. ö. h. *Sjöbo* är en av de mera betydande orterna på skånska landsbygden, slutpunkt för den av staten numera förvärvade Kävlinge—Sjöbo järnväg. Därefter följer *Sövdeborg*, i vars närhet ett av Skånes märkligaste slott, Sövdeborg, omgivet av väldiga bokskogar, är beläget. Linjen går vidare i den vackra och berömda Fyledalen. *Tomelilla*, föreningsstation med Ystad—Eslövs och Ystad—Brösarps järnvägar, är en betydande, livlig köping med flera större industriella anläggningar. Vid

Gärnsås korsar järnvägen Ystad—Gärnsås—S:t Olofs järnväg. Här finnes, med spåranslutning till stationen, en under Köpingebro sockerfabrik hörande ny-anlagd saftstation. I närheten av *Tommarp* låg den urgamla staden *Tommerup*, vilken 1124 plundrades av Sigurd Jorsalfarare men återuppblomstrade och för-länades stadsrättigheter av Erik av Pommern och Kristian I. I *Simrishamn* finnes spårförbindelse från stationen till hamnen och till en utmed stranden belägen

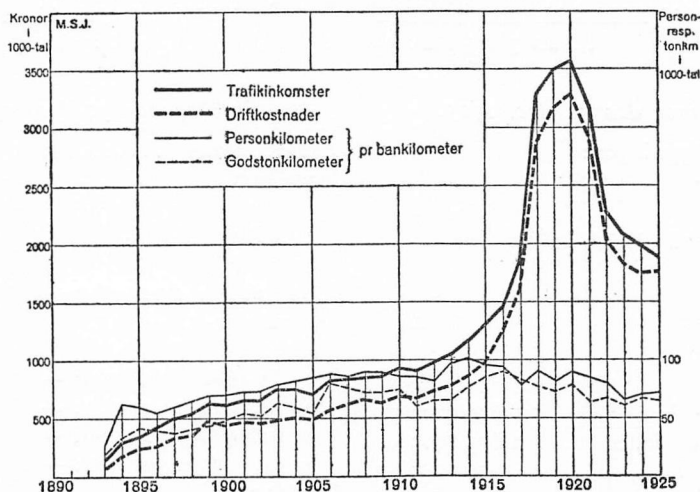
större grustäkt, varifrån avsevärda kvantiteter »Simrishamnsgrus» ex-porteras både sjö- och järnvägs-ledes. Staden har flera industriella anläggningar och driver en ganska livlig handel.

**Dalby—Bjärsjölagårds järnväg, 25 km.** Järnvägen utgår från *Dalby* station å Malmö—Simrishamns järnväg. Härifrån är den dragen genom en större skärning, 1 000 m. lång med ett största djup av 9 m., varefter man passerar »Dalby fälad» och kommer till den synnerligen naturskönt belägna *Torna Hällestad*s station, som flitigt besökes av lustresande under somrarna. Då man lämnat stationen, går järnvägen på en bank av 1 810 m. längd, sträckande sig fram emot den vackra *Silvåkra* granpark, inom vilken stationen med samma namn är idylliskt belägen. Vid *Harlösa*, ett ganska betydande stationssamhälle, ansluter järnvägen till *Bjärred—Lund—Harlösa* järnväg samt korsar *Kävlinge—Sjöbo* järnväg, som äger stationen och ombesörjer trafiken därstädes. Från *Harlösa*, 26 m. ö. h., fortsätter järnvägen i en nästan oavbruten, 11 km. lång stigning med härlig utsikt över *Vombsjön* och trakterna där omkring till *Bjärsjölagård*, 123 m. ö. h. Stationen äges av *Ystad—Eslövs* järnväg, som ombesörjer trafiken. Efter mångårigt stillastående synes stations-samhället nu gå en snabb utveckling till mötes, sedan den stationen om-givande jorden kommit i nya ägares händer.





Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

	År 1893	År 1925
Spårvidd .....	m. 1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km. 69,2	120,9
» i sidospår .....	» 6,6	18,4
Största lutning i huvudspår.....	‰ 10	12,5
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m. 300	300
Rälsvikt, linjen Malmö—Simrishamn .....	kg/m. 25	41,18
» » Dalby—Bjärsjölagård.....	» —	25,00
Största tillåtna hjultryck, linjen Malmö—Simrishamn	ton 6,50	9,00
» » » Dalby—Bjärsjölagård	» —	6,20
» » tåghastighet, Malmö—Simrishamn	km/t. 50	75
» » » Dalby—Bjärsjölagård	» —	60

Rullande materiell.	År 1893	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok .....	—	2
» tenderlok .....	5	16
Personvagnar med 2 axlar .....	11	15
» » 4 » .....	—	6
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar .....	106	416
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar... »	2	3
<b>Personal, antal.</b>		
Ordinarie .....	82	181
Extra .....	11	58
Verkstadsarbetare .....	—	70
Banarbetare .....	—	50

**Balansräkningar.**

Tillgångar den 31 dec. 1894.

Järnvägsanläggningen ....	2 287 996: 18
Rullande materiellen .....	575 216: 74
Förrådet .....	23 179: 18
Diverse fordringar .....	48 749: 52
Deposition i statskontoret..	75 000: —
Kassa .....	5 539: 30

S:a kr. 3 015 680: 92

Skulder den 31 dec. 1894.

Aktiekapitalet .....	1 432 660: —
Statslånet .....	934 631: 10
Reverslån .....	500 000: —
Diverse skulder .....	12 104: 83
Reservfonden .....	66 846: 32
Vinst- och förlustkonto ..	69 438: 67

S:a kr. 3 015 680: 92

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen:	
från före-	
gående	
år ....	5 436 392: 56
förstärk-	
nings-	
och ny-	
bygg-	
nadsar-	
beten ..	1 172 628: 71
Rullande materiellen ....	1 673 796: 41
Inventarier .....	30 175: 27
Verkstadsanläggningen ..	431 883: 86
Förrådet .....	501 908: 24
Fordran å bankräkningar..	28 023: 33
Diverse fordringar .....	189 258: 52
Trafikavräkningar .....	16 878: 53
Kassakonto .....	3 448: 49

S:a kr. 9 484 393: 92

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet .....	2 701 400: —
Statslånet	
jämte	
oguldna,	
ej förfall-	
na räntor	1 124 962: 06
Obligations-	
lånet	
av år 1886	128 500: —
av år 1912	1 642 000: —
av år 1917	724 000: —
av år 1925	1 500 000: —
Oguldna, ej	
förfallna	
obligations-	
låneräntor	40 239: 17
5 159 701: 23	
Outtagen aktieutdelning ..	3 251: —
Diverse skulder .....	174 000: —
Reservfonden .....	550 000: —
Reserverade skattemedel ..	14 924: 99
Avskrivnings- och förny-	
elsefonden .....	581 042: 73
Vinst- och förlustkonto ..	300 073: 97

S:a kr. 9 484 393: 92