

---

# MALMÖ—TRÄLLEBORGS JÄRNVÄG

Signatur: M.T.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Å g a r e : Malmö—Trällebogs järnvägsaktiebolag, Malmö.

**D**en stora händelsen inom det svenska järnvägsbyggandet under början på 1880-talet utgjordes av riksdagens beslut — mest på grund av hallänningen CARL IVARSSONS inflytande — att tillhandahålla pengar åt vad som skulle bli Västkustbanan. Icke nog med att de olika sträckningarna mellan Göteborg, Varberg, Halmstad och Hälsingborg — under tre skilda bolag — genast kommo igång med arbetet, utan en tävlan började mellan städerna i Skåne, hur de bäst skulle skaffa sig förbindelse med det nya nätet. Landskrona hade såtillvida klart genom den dittills ekonomiskt svårhanterliga banan över Billesholms gruva till Ängelholm, Malmö bestämde sig för att söka anslutning till den sistnämnda i Billesholms gruva, och Lund fick sin sträcka till Kävlinge — allt detta efter långa undersökningar och en och annan skarp fejd. Trälleborg kände genom den redan gamla Lund—Trällebogs järnvägen sina intressen sammanfallande med universitetsstadens.

Man får väl antaga, att det var uppmärksamhetens koncentration norrut, som inom Malmö gjorde, att just ingen bland den tidens ledande män tänkte på att i stadens närmaste grannskap, söderut, fanns ett vidsträckt och bördigt område, blott i ena hörnet utrustat med moderna kommunikationsmedel. Oxie och Skytts härader, som ha den bördigaste mark i Sverige, äga även den egendomligheten — mycket märklig för Skåne — att så gott som all jorden äges av bönder. Herregårdar finnas icke där, och på 1880-talet fanns icke mer än två personer i hela fögderiet, som debiterades riddarhusavgift. Men det var

egentligen magnaterna på de stora herregårdarna, som, politiskt myndiga och gärna tagna till ledare, förut hade drivit fram bibanorna i Skåne. Bönderna i Oxie och Skytts, med hemman som gått i ätten sedan hedenhös, fortforo att köra in sin spannmål i stora lass efter blankstriglade, feta hästar dels till Malmö, dels till Trälleborg och fingo specerier, brännvin och annat gott tillbaka. Handlandena i de båggestäderna togo emot skjutsarna på sina rymliga gårdar och tyckte, att detta gick bra. De sågo ingen anledning att önska någon förändring — tvärtom.

Emellertid tjänstgjorde då som trafikchef i Landskrona ingenjören FRID. SCHAUMAN, finne till börden men av gammal svensk ätt. Han gjorde sig bemärkt genom en mängd nya tankar och djärva uppslag. En bland hans planer gick ut på att draga fram en järnväg mellan Malmö och Trälleborg, till vilken han också uppgjorde ritningar och kostnadsförslag, men han mötte ingen förståelse i de båda städerna. Inom häraderna vann han däremot mera öra för sin sak, och flera av de förmögna lantmännen insågo, att det för orten skulle bli förmånligt. Till sist lyckades det SCHAUMAN att få till stånd en sammanslutning mellan nio lantmän, vilka lovade att anskaffa den för banan behöfliga jorden genom gåva, köp eller annorledes. Och själv stakade han ut linjen, vilket visserligen icke var svårt på den jämna terrängen utan andra vattendrag än ett par bäckar. Men härvid råkade han på ett oväntat hinder i den högeligen originelle DAVID FRICKS avsky för andra vägar än dem, som funnits under hans fars tid. Jord lämnade han visst inte gratis, och skulle den exproprieras, bleve det dyrt. Banan måste därför läggas i en halvcirkelformig sträcka västerut kring FRICKS egendom Katrinetorp inom Bunkeflo socken. Det är tänkbart, att en rak sträckning, ungefär utmed stora landsvägen och därmed följande förkortning skulle längre fram fått betydande följder och rent av gjort den senare Kontinentalbanan överflödig. Så långt hade SCHAUMAN kommit vid slutet av året 1883, men nu stod han där med sina projekt och kom icke ur fläcken.

Emellertid hade tre personer i Malmö köpt tomter i stadens sydliga gränsområde i förhoppning om att staden skulle utvidga sig åt det hållet. Det var vinhandlaren, konsuln OTTO FRICK, hr CLAES SIEGBAHN — en äldre mycket betrodd bokhållare (nu för tiden skulle titeln vara kontorschef) hos gamle DIEDEN — och hr GÖRAN AHLMAN, faktotum hos bröderna Faxé.

Det tycktes dock gå långsamt med spekulationen, helst en anhållan

från dem till Malmö—Ystads järnvägs styrelse om anläggande av en hållplats på söder blev avslagen. Konsuln FRICK hade då fått kännedom om SCHAUMANS projekt och insåg, att detta skulle kunna tvinga Malmö—Ystads järnväg att ge med sig. Han försåg SCHAUMAN med respengar till Stockholm för att där höra efter möjligheten till aktieteckning eller lån.

I Stockholm fick SCHAUMAN höra talas om hr LOUIS FRÆNCKEL som en djärv och företagsam man med goda finansiella förbindelser i utlandet. Från början hitkommen som korrespondent till Frankfurter Zeitung, hade han nu blivit bankir, med stöd av medel, som anförtroddes honom från Frankfurt. FRÆNCKEL insåg genast att här fanns något att göra: en järnväg genom Sveriges båda bördigaste härad, där jord till linjen erbjöds gratis! Man enade sig om att aktiekapitalet skulle bli 500 000 tyska mark, d. v. s. 450 000 svenska kr., att fördelas i 5 000 aktier à 90 kr. Härav skulle SCHAUMAN i ersättning för sitt arbete och för koncessionen erhålla 1 000 aktier. Omedelbart efter SCHAUMANS återkomst ingåvo konsuln FRICK och de nio lantmännen, som förbundit sig att anskaffa fri jord för järnvägen, ansökan om koncession på en järnväg mellan Södervärn och Trälleborg, vilken ansökan av K. M:t beviljades den 18 april 1884. Samma dag stadfästades också ordningen för det blivande järnvägsbolaget.

Aktieteckningen tillgick på så sätt, att konsuln FRICK med sina båda kompanjoner tog en del, medan lantmännen voro glada att slippa undan med två, tre aktier var. Allt det övriga förband sig FRÆNCKEL själv att teckna. Och som han efterhand, i början synnerligen billigt, köpte upp den ena posten aktier efter den andra av SCHAUMAN, vilken väl insåg aktiernas framtida värde men behövde kontanter, kunde han vid första stämman uppträda såsom innehavare av 4 314 aktier. Vidare upplades av Kommanditbolaget LOUIS FRÆNCKEL & C:o ett 4 1/2 % obligationslån på 500 000 mark, varjämte FRÆNCKEL åtog sig att för 900 000 kr. bygga linjen, uppföra behöfliga hus o. s. v. För detta ändamål satte han sig i förbindelse med två unga och duktiga danska ingenjörer, WERNER och GLUUD, som åtogo sig att bygga banan för 450 000 kr.

*Malmö—Trälleborgs järnvägsaktiebolag* konstituerades i Malmö den 3 nov. 1884. Härvid valdes till styrelse konsuln OTTO FRICK, ordf., bankiren LOUIS FRÆNCKEL, vice ordf., riksdagsmannen CHRIST. OLSSON, lantbrukaren H. MATHIASSEN och assessorn A. O. LUNDBERG.

Den nya järnvägen invigdes den 27 april 1886 under det härligaste vårväder. Invigningståget utgick från Södervärns station kl. 12,30

på middagen till Trälleborg, draget av två lokomotiv, av vilka det första var prytt med grönt och flaggor. Vid stationerna var mycket folk samlat, särskilt i Trälleborg. Vid tågets återkomst till Södervärn höll landshövdingen greve GOTTHARD WACHTMEISTER invignings-talet samt förklarade banan öppnad, och följande dag, den 28 april, uppläts järnvägen för allmän trafik.

Malmö—Ystadsjärnvägen hade således blivit tvungen att anlägga station vid Södervärn, och med amerikansk hastighet växte husen upp på de tre tomtägarnas arealer. Till minne av dem bära tre gator deras namn: Fricksgatan, Ahlmansgatan och Claesgatan.

De närmaste åren gingo utan annan märklighet än att flera samhällen växte upp utefter linjen. Trafiken ökades så, att det blev svårt att hålla fast vid den långt drivna billighetsprincipen i skötseln (ingen telegraf, inga stängsel, obetydligt kvalificerad arbetskraft o. s. v.).

*Linjen Trälleborg—Klagstorp—Rydsgård.* År 1890 fattades beslut att fortsätta banan österut till Klagstorp. Bankiren FRÆNCKELS kostnadsberäkning slutade på 510 000 kr., och medlen skaffades genom utsläppande av 3 000 nya aktier och 240 000 kr. 4 1/2 % obligationer, vilket allt till parikurs övertogs av FRÆNCKEL (se vidare Trälleborg—Rydsgårds järnväg).

Den nya linjen motsvarade ingalunda förväntningarna, ehuru även den gick genom rika nejder. Den utsträcktes efter några år till Rydsgård under häftigt motstånd från Malmö—Ystadsintresset, vilket ledde till en på den tiden mycket kommenterad tilldragelse, då entreprenören, greve FR. A:SON POSSE, nattetid bröt sig fram med sitt tåg av arbetare och glada middagsgäster över Östra Torpsbanans station vid Klagstorp.

När det visade sig, att linjen Trälleborg—Rydsgård hade svårt att bära sig, utträttade styrelseledamoten landskamreraren P. A. H. CAVALLI något som väl är rätt enastående i svensk järnvägshistoria. Linjen skiljdes nämligen från Malmö—Trälleborgsbolaget och kom under ett särskilt bolag, en tid med sockerkungen LACHMANN som största intressent och till sist — då han sålde Skivarps sockerbruk med villkor att också bli av med järnvägen — med Svenska sockerbolaget som huvudsaklig aktieägare och borgenär.

*Kontinentaltrafiken.* Posttrafiken mellan Sverige och Tyskland gick under den ljusare årstiden över Malmö och Stralsund, och de båda små ångbåtarna »Oscar» och »Sten Sture» alternerade. Men de undanträngdes av större fartyg, som 1897 sattes in mellan Trälleborg och Sassnitz, och slutligen skapades ångfärjeleden 1909. Under denna

utvecklingsperiod kommo många olika intressen i svängning. Lund—Trälleborgs järnväg yrkade såsom äldsta linje på förmånsrätt till trafiken på Tyskland. Malmö—Trälleborgs järnväg åter hade sin trumf i anslutning till stambanans ändpunkt Malmö och dennas närhet till Köpenhamn samt förbättrade sina utsikter genom att ställa i utsikt en förstärkande ombyggnad. Statens järnvägar önskade framför allt få ett billigt kontrakt, vem som än skulle ha det. Malmö stad kom också med som part, då det en stund såg ut, som om hela den trafiken skulle föras samhället förbi. Nog av, nästan hela nittioalet var fullt av underhandlingar, intriger, hemliga och öppna strider om dessa saker.

Till en början medförde tanken på kontinentaltrafiken en ytterlig stegring av kursen på aktierna i Malmö—Trälleborgs järnväg utöver vad den goda skötseln och den växande trafiken i och för sig medförde. FRÆNCKEL kunde ock sommaren 1891 avyttra sin aktiepost med förtjänst av ungefär en miljon. Aktierna uppköptes av ett konsortium med prof. G. MITTAG-LEFFLER i spetsen. Den första stämman därefter, den 19 nov. 1891, sattes i scen med en viss teatralisk effekt. Prof. MITTAG-LEFFLER framhöll, huru denna viktiga järnväg förut legat i utlänningens hand, men nu hade behjärtade svenska män med dryga uppoffringar köpt sig in i den för att främja ett älskat fosterlands välfärd. Så antecknades han själv för 640 aktier, bokförläggaren FRANS P:SON BEIJER för 640, ingenjören ARTUR LEFFLER för 1 120 och bankdirektören E. THIEL för 920 aktier. De båda senare utsågos att underhandla med K. järnvägsstyrelsen.

Därmed var det första, idylliska skedet förbi. Strid och splittring stå att läsa i protokollen. Och även om konsortieledarens patriotiska nit motsvarade hans vältaliga ord på första stämman, blev utgången den, att anspråken på statsbanorna pressades för hårt. Efter att ha fått sköta kontinentaltrafiken ett par år, blev Malmö—Trälleborgs järnväg definitivt av med densamma och erhöi en farlig konkurrent i den nya banan Malmö—Kontinenten, som anlades åren 1897—1898 samt öppnades för trafik den 5 okt. sistnämnda år. Det LEFFLER-THIELSKA konsortiet hade emellertid då hunnit att, efter vad man tror, med avsevärd vinst sälja sina aktier till en ny intressegrupp.

*Banbyggnad.* Järnvägen byggdes från början såsom en ren lokalbana efter möjligast enkla tekniska bestämmelser, men då frågan om kontinentaltrafiken blev aktuell, uppgjordes flera förslag till fullständig ombyggnad och kraftig förstärkning. Dessa förslag kommo dock aldrig till utförande, enär till sist bestämdes, att kontinentaltrafi-

ken skulle komma att framföras över den ovannämnda s. k. Kontinentalbanan.

Åren 1902—1904 undergick järnvägen emellertid en rätt genomgående ombyggnad och förstärkning, varvid bl. a. de förutvarande rälsen, som vägde 17,2 kg/m. utbyttes emot räls, som vägde 25 kg/m., varjämte järnvägen inhägnades samt utrustades med telegraf. Tidigare fanns endast telefonledning.

För att bättre kunna tillfredsställa allmänhetens krav på snabbare befordran har Malmö—Trällebogs järnväg under åren 1924—1925 ånyo förstärkts, och fördenskull ha inlagts räls, som väga 41 kg/m. I samband härmed ha andra förstärkningsarbeten företagits, så att tågastigheten kan höjas från 50 km/t. till 75, event. 90 km/t.

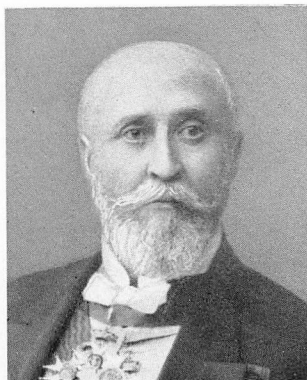
*Trafik.* Malmö—Trällebogs järnväg, som går fram över den bördiga och tätt bebyggda slätten »söder om landsvägen», har, med undantag för tiden närmast efter Kontinentalbanans öppnande för trafik, haft att glädja sig åt en jämn och god trafik- och inkomstökning ända till år 1916, varefter ett motsatt förhållande inträtt, som gjort sig alldeles särskilt märkbart under de senaste åren, detta beroende dels på de mindre goda konjunkturerna efter världskriget, dels och kanske i ännu högre grad på den hastigt växande bilkonkurrensen.

Kontinentalbanans tillkomst måste givetvis förorsaka en betydande trafikminskning å Malmö—Trällebogs järnväg, då man betänker, att de båda banorna löpa nästan parallellt med varandra på ett avstånd av omkring 5 km. och mindre samt ha samma slutpunkter, Malmö och Trälleborg. Visserligen tillfördes Malmö—Trällebogs järnväg någon trafik genom tillkomsten av Västra Klagstorp—Tygelsjö järnväg, vilken anlades samtidigt med Kontinentalbanan, men denna trafik har stadigt minskats därigenom, att bruksanläggningarna i Klagshamn, vilka framtvungade banans byggande, allt mer och mer använda sig av sjötransporter.

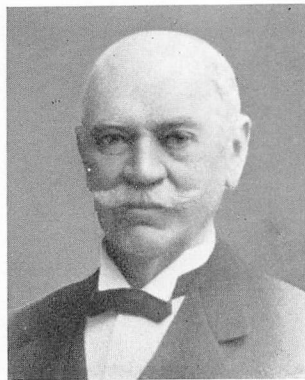
Redan samtidigt med Malmö—Trällebogs järnvägs byggande väcktes planer på järnvägsförbindelse med Skanör och Falsterbo, dels från Trälleborg, dels från någon station å den nya järnvägen. I detta senare avseende funnos ivriga förespråkare dels för Hvellinge, dels för Håslöv. Ingendera planen kom då till utförande. Sedan Malmö—Trällebogs järnvägs trafikområde kringskurits av Kontinentalbanan, blev det emellertid för Malmö—Trällebogs järnvägsaktiebolag en bjudande nödvändighet att söka få kompensation för den lidna trafikminskningen, och genom bolagets kraftiga ingripande möjliggjordes



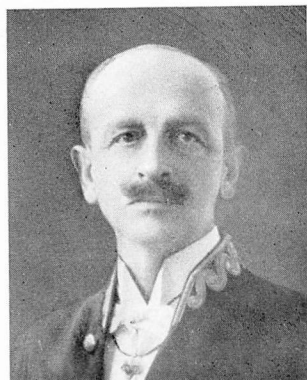
O. F. FRICK,  
konsul.



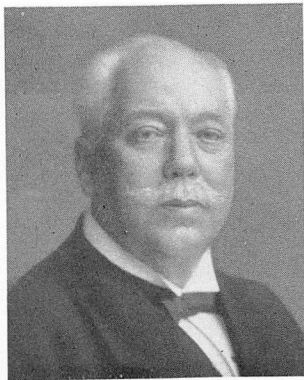
H. CAVALLI,  
landskamrerare.



W. SKYTTE,  
borgmästare.



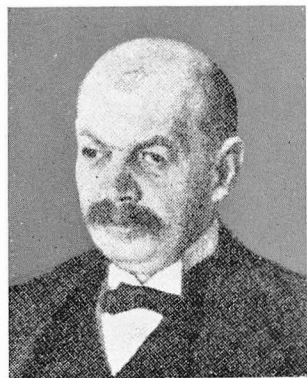
F. RAPPE,  
legationsråd.



E. MARTIN,  
vice häradshövding.



Greve R. DELA GARDIE,  
landshövding.



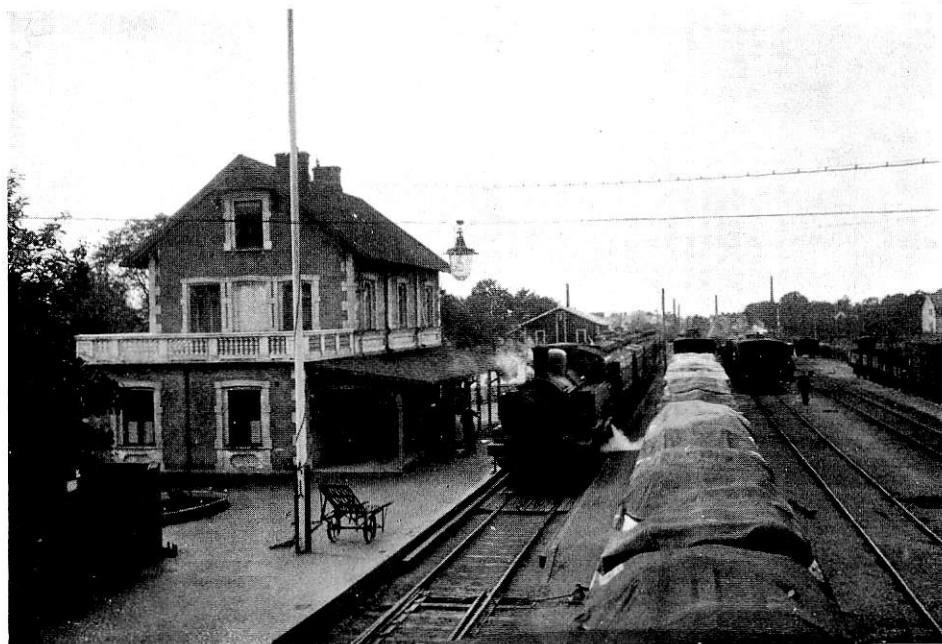
L. FRÄNCKEL,  
bankdirektör.



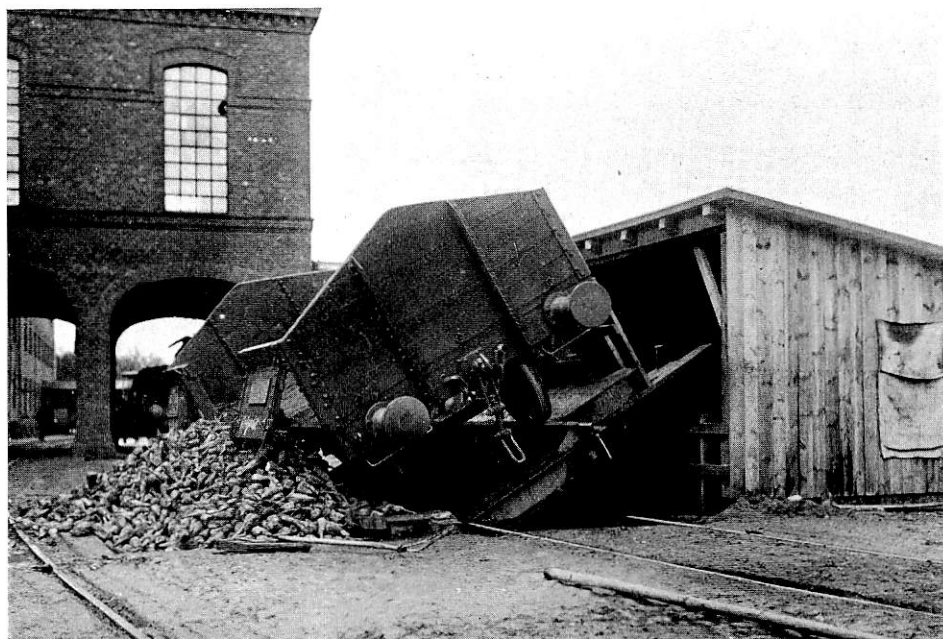
G. G. ANDERSSON,  
verkst. direktör, trafikchef.



A. BROMÉE,  
vice häradshövding.



Trälleborgs Övre.



Lossningsanordning för sockerbeter.

byggande av Hvellinge—Skanör—Falsterbo järnväg, som öppnades för allmän trafik den 18 maj 1904.

Den nya järnvägen har emellertid icke tillfört Malmö—Trälleborgs järnvägsaktiebolag allt som hade väntats utan fastmer vållat bolaget betydande uppostringar under de gångna åren.

Vid Malmö—Trälleborgs järnväg har persontrafiken städse varit ganska livlig och lämnat en betydande del av järnvägens inkomster, ja, under första åren till och med den större delen. Detta förhållande har under årens lopp ändrat sig i samma mån som biltrafiken utvecklats, så att inkomsterna av persontrafiken numera utgöra ungefär en tredjedel av de samlade inkomsterna.

Godstrafiken omfattar huvudsakligast sådana godsslag, som höra samman med sockerindustrien — omkring 60 % av samtliga gods-transporterna —, såsom vitbetor, vitbetsmassa, socker, stenkol och kalksten; övriga godsslag av mera betydenhet äro spannmål och fodervaror, gödningsämnen, ved och trävaror, lera, sten och tegel.

*Ekonomi.* Såsom förut nämnts, utgjorde aktiekapitalet vid bolagets bildande 450 000 kr., fördelade i aktier à 90 kr., men det har sedermera vid olika tillfällen ökats. I samband med utsträckningen av järnvägen till Klagstorp år 1890 ökades det sålunda med 270 000 kr., år 1896 med 180 000 kr., år 1907 med ytterligare 180 000 kr. och slutligen år 1910 med 270 000 kr. Aktiekapitalet uppgår således nu till 1 350 000 kr.

Bolaget har lämnat utdelning å sina aktier sedan år 1886 med undantag allenast för åren 1887, 1918, 1919 och 1925 nämligen för åren 1886 och 1888 2 kr. pr aktie, 1889 5 kr., 1890—1891 resp. 6 kr., 1892 8 kr., 1893—1895 resp. 15 kr., 1896—1898 resp. 9 kr., 1899—1900 resp. 6 kr., 1901 7 kr., 1902—1909 resp. 6 kr., 1910—1912 resp. 5 kr., 1913—1917 resp. 6 kr. och 1920—1924 resp. 5 kr. per aktie.

#### Styrelse och chefer år 1926.

##### *Styrelse.*

DELA GARDIE, R., greve, f. d. landshövding, *ordförande*,

BROOMÉ, A., vice häradshövding, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,

ANDERSSON, G. G., trafikchef, *vice verkst. direktör*, se nedan,

ENGESTRÖM, M., konsul,

GÖDECKE, H., direktör.

*Verkställande direktör.*

BROOMÉ, A., vice häradshövding..... 1925—

*Trafikchef.*

ANDERSSON, G. G. .... 1911—

## Förutvarande styrelseordförande och chefer.

*Ordförande.*

FRICK, O. F., konsul..... 1884—1893  
 CAVALLI, H., landskamrerare..... 1893—1896  
 LEFFLER, A., ingenjör ..... 1896—1897  
 SKYTTE, W., rådman..... 1897—1904  
 BÖRTZELL, A., hovintendent ..... 1904—1905  
 RAPPE, F., legationsråd..... 1905—1911  
 MARTIN, E., vice häradshövding ..... 1911—1912

*Verkställande direktörer.*

FRICK, O. F., konsul..... 1886—1888  
 FRÆNCKEL, L., bankir ..... 1888—1892  
 BEIJER, G., grosshandlare..... 1892—1896  
 LEFFLER, A., ingenjör ..... 1896—1898  
 SKYTTE, W., rådman..... 1898—1904  
 VON ESSEN, R. C., trafikchef ..... 1904—1909  
 RAPPE, F., legationsråd ..... 1909—1912  
 MARTIN, E., v. häradshövding ..... 1912—1921  
 ANDERSSON, G. G., trafikchef ..... 1921—1925

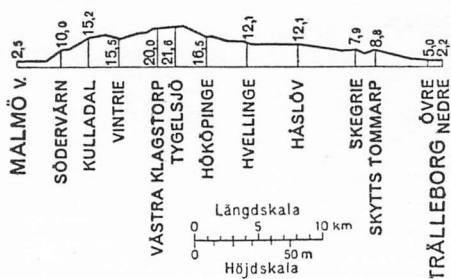
*Trafikchef.*

VON ESSEN, R. C. .... 1886—1911

**Malmö—Trälleborgs järnväg**, 30 km. Järnvägens egen linje söderut utgår från *Södervärns* station i Malmö, men tågen införs på Malmö—Ystads järnväg från Södervärn till dennas station i Malmö, *Malmö Västra*. Det rätt egendommiga förhållandet äger rum, att Södervärns station med undantag av Ystadsbanans genomgångsspår äges av Trälleborgsjärnvägen.

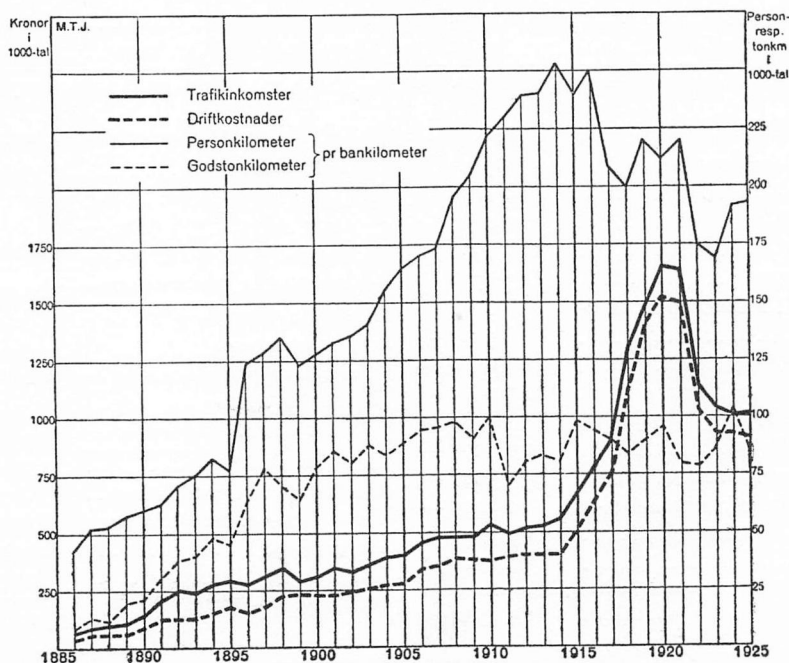
Stationen närmast intill Södervärn är *Kulladal*, belägen inom Fosie socken, för vars inkorporerande med Malmö stad planer föreligga. I sådant fall skulle Malmö få ytterligare en järnvägsstation inom sitt område.

Man är nu inne i ett typiskt skånskt landskap av gammal kultur, bördiga åkerfält med välvårdade gårdar, pilevallar och ättechögar, kyrkor och väderkvar-



nar. *Vintrie* och *Västra Klagstorps* stationer passeras, varefter man kommer till *Tygelsjö*, där *Klagshamn*sbanan ansluter till *Trälleborgs*banan. Härefter följer *Hököpinge* station, till vilken *Hököpinge* sockerfabrik har sin spårförbindelse, och därefter följer *Hvellinge* station. *Hvellinge*, som är det största av stations samhällena vid järnvägen, är municipalsamhälle med industriella anläggningar av olika slag. Härifrån utgår järnvägen till *Skanör* och *Falsterbo*. Återstående stationer äro *Häslöv*, *Skegrie*, *Skytts Tommarp*, *Trälleborg Övre* och *Trälleborg Nedre*, vilken sistnämnda är föreningsstation med *Trälleborg—Rydsgårds* järnväg. Vid *Trälleborg Övre* har järnvägen sina lokomotivstallar, verkstad och förråd. Till denna station har *Trälleborgs* sockerfabrik sin anslutning.

Trafikdiagram.



## Tekniska uppifter.

Byggnadssätt.		År 1886	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	29,5	30,1
» i sidospår .....	»	1,9	7,7
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	17,2	41,18
Största tillåtna hjultryck vid s. t. h. ....	ton	} lok 2,875 vagnar 2,875	8,30
» » tågastighet.....	km/t.		25

## Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok .....	st.	3	11
» tenderlok .....	»	—	1
Personvagnar med 2 axlar .....	»	8	31
» » 4 » .....	»	—	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	30	161
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar .....	»	2	4

## Personal, antal.

Ordinarie .....		28	74
Extra .....		—	23
Verkstadsarbetare .....		—	16
Banarbetare .....		—	12

## Balansräkningar.

## Tillgångar den 31 dec. 1887.

Järnvägsanläggningen ....	685 000:—
Rullande materiellen .....	208 330:50
Inventarier .....	26 277:01
Förrådet .....	4 112:49
Diverse gäldenärer .....	184:63
<b>Kronor</b>	<b>923 904:63</b>

## Skulder den 31 dec. 1887.

Aktiekapitalet .....	450 000:—
Obligationslånet .....	448 000:—
Diverse borgenärer .....	13 929:70
Reservfonden .....	5 820:94
Vinst- och förlustkonto....	6 153:99
<b>Kronor</b>	<b>923 904:63</b>

## Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen ....	1 957 910:92
Rullande materiellen ....	708 123:08
Inventarier .....	21 217:84
Förrådet .....	126 298:71
Fastigheter .....	673 555:—
Andelar i Falsterbo Strand- hotell .....	8 500:—
T. R. J. obligationslån ....	506 000:—
H. S. F. Nya järnv. a.-b. ..	225 906:60
Aktier i H. S. F. Nya järnv. aktiebolag .....	100 000:—
Inteckningar .....	295 500:—
Aktier, Malmö frihamns a.-b.	10 000:—
Diverse fordringar .....	63 410:40
Kassa .....	17 712:35

S:a kr. 4 714 134:90

## Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet .....	1 350 000:—
Obligationslånet av: mars 1895 538 000:— maj 1895 506 000:— år 1924 1 000 000:—	2 044 000:—
Enskilda järnvä- garnas pen- sionskassa 200 000:—	
Tomelilla spar- bank .....	99 960:—
Diverse skulder .....	132 016:47
Outtagen aktieutdelning ..	288:—
Avskrivn.- o. förnyelsefond	612 109:60
Reservfond .....	250 000:—
Vinst- och förlustkonto ..	25 760:83

S:a kr. 4 714 134:90