
TRÄLLEBORG—RYDSGÅRDS JÄRNVÄG

Signatur: T.R.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Trälleborg—Rydsgårds järnvägsaktiebolag, Malmö.

Denna järnväg, för vars tillkomst styrelsen i Malmö—Trälleborgs järnvägsaktiebolag intresserade sig, byggdes i två avdelningar. *Bandelen Trälleborg—Klagstorp.* På ansökan av grosshandlaren F. MALMROS, vice konsuln G. SMITH och disponenten A. STENDAHL i Trälleborg, vilka anhållit om tillstånd att få anlägga järnväg från Trälleborg till Klagstorp samt eventuellt vidare därifrån till Skurup, lämnade K. M:t den 17 dec. 1886 koncession endast å järnväg från Lund—Trälleborgs järnvägs station i Trälleborg över Dalköpinge, Södra Åby och Vallby till Klagstorps station å järnvägen mellan Anderslöv och Östratorp. Denna koncession överläts 1890 på bankiren LOUIS FRÆNCKEL i Stockholm. Omedelbart därefter påbörjades järnvägsanläggningen, vilken utfördes på entreprenad av järnvägsbyggaren C. JEHANDER. Ritningar och kostnadsförslag, slutande på 564 000 kr., hade uppgjorts av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. W. GAGNER. Emellertid öppnades underhandlingar mellan Malmö—Trälleborgs järnvägsaktiebolag och bankiren FRÆNCKEL om inköp av järnvägen Trälleborg—Klagstorp.

Bolaget inköpte denna s. å. eller 1890 och likviderade banan jämte rullande materiell med 510 000 kr., vilket belopp skulle erläggas så snart järnvägen bleve färdigbyggd och avsynad. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 16 dec. 1890. Sistnämnda dag upprättades köpebrev, varvid emellertid köpeskillingen fastställdes till 540 000 kr., enär under byggnadstiden en del extra arbeten tillkommit.

Järnvägen Trälleborg—Klagstorp förblev i Malmö—Trälleborgs järnvägsaktiebolags ägo till år 1894 och trafikerades gemensamt med

Malmö—Trällebogs järnväg såsom en järnväg under benämning Malmö—Trälleborg—Klagstorps järnväg.

Bandelen Klagstorp—Rydsgård. Sedan linjen Trälleborg—Klagstorp blivit färdigbyggd och upplåten för trafik, upptogs åter frågan om järnvägens fortsättning österut men denna gång till Rydsgård och icke såsom tidigare varit ämnat till Skurup. Nu var det emellertid icke Malmö—Trällebogs järnvägsaktiebolag, som tog initiativet, utan intresserade, som hade för avsikt att bilda ett nytt bolag, vilket skulle dels inköpa bandelen Trälleborg—Klagstorp, dels bygga bandelen Klagstorp—Rydsgård. Ansökan om tillstånd att få anlägga järnvägen ingavs sålunda av greve W. VON HALLWYL, Stockholm, jur. dr H. CAVALLI, Malmö, köpmannen G. BEIJER, Malmö, och vice konsuln A. STENDAHL, Trälleborg. Samtidigt inlämnades av representanter för Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag ansökan om tillstånd att få anlägga en järnväg från den omkring två km. från Klagstorp å samma järnväg liggande stationen Jordberga till Rydsgård, men efter utredningar och utlåtanden av myndigheterna lämnade K. M:t den 12 jan. 1893 koncession å järnvägsanläggningen Klagstorp—Rydsgård, vilken koncession sedermera överläts på *Trälleborg—Rydsgårds järnvägsaktiebolag*, som konstituerades den 27 dec. 1893 i Malmö. Härvid valdes till styrelse landskamreraren jur. dr H. CAVALLI, Malmö, köpmannen G. BEIJER, Malmö, vice konsuln A. STENDAHL, Trälleborg, kronofogden FOLKE HAIN, Malmö och lantbrukaren OLA HANSSON, Skivarp. Bolagsordningen stadfästes den 20 okt. s. å.

Till bestridande av kostnaderna för anläggningen av banan och för inköp av linjen Trälleborg—Klagstorp förfogade bolaget dels över ett inbetalt aktiekapital av 782 500 kr., dels över ett obligationslån å 800 000 kr., med säkerhet av inteckningar i järnvägen och garanti av Malmö—Trällebogs järnvägsaktiebolag.

Ritningar och kostnadsförslag, upptagande 770 000 kr., till järnvägslinjen hade uppgjorts av den bekante järnvägsbyggaren greve FR. ARV.:SON POSSE, som också på entreprenad åtog sig järnvägsanläggningens utförande. Under byggnadstiden inträffade en i de svenska järnvägarnas historia säkerligen enastående tilldragelse. Det hade nämligen visat sig synnerligen svårt, för att inte säga hart när omöjligt, att komma till samförstånd med Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag beträffande den nya järnvägens inledande på Klagstorps station, och entreprenören använde då sitt eget sätt att lösa svårigheterna. På aftonen den 8 juni 1894 fördes ett lokomotiv med 26

vagnar från Trälleborg till Klagstorp, dit tåget anlände omkring kl. 1,30 på natten. Medelst användande av Börringe—Östratorps järnvägs växlar och en provisoriskt anordnad sammanbindning överfördes samma natt detta tåg till den nya linjen Klagstorp—Rydsgård. Med anledning av denna tilldragelse väckte Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolags styrelse rättegång mot entreprenören, som därvid bl. a. yttrade, att det vid tillfället ifråga var ytterst nödvändigt att kunna överföra en del rullande materiell till den nya bandelen, emedan det, såsom lätt insåges, skulle medföra jämförelsevis enorma kostnader att på annat sätt transportera vagnarna. Han ansåg sig även på goda grunder äga rätt antaga, att Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolags styrelse skulle neka att godvilligt bereda tillfälle till överflyttningen. Greve POSSES resoluta handlingssätt medförde ju önskat resultat, men det renderade honom också tre månaders fängelse, som avtjänades i Landskrona.

Den nya bandelen öppnades för allmän trafik den 20 april 1895.

Banbyggnad. Järnvägen, som i hela sin sträckning från början anlades efter enklast möjliga tekniska bestämmelser, undergick år 1922 en förstärkande ombyggnad. Den inhägnades och omlades med räls, vägande 34,5 kg/m., varjämte stationerna utvidgades och försågos med erforderliga signal- och belyningsanordningar. Denna ombyggnad drog en kostnad av omkr. 700 000 kr.

Trafik och ekonomi. Ehuru Trälleborg—Rydsgårds järnväg i hela sin sträckning går genom bördiga trakter, har trafiken under de gångna åren icke utvecklats i nämnvärd grad, vilket förhållande nog till stor del får tillskrivas järnvägens mindre gynnsamma sträckning.

Järnvägen är en s. k. sockerbruksbana, och sockerindustrien bidrager med ungefär tre fjärdedelar av trafiken. De viktigaste godsslagen äro vitbetor, vitbetsmassa, stenkol, kalksten och socker samt spannmål, foderkakor, sten och grus.

Bolaget har under sin verksamhetstid hittills icke lämnat utdelning å sina aktier.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

GÖDECKE, H., direktör, *ordförande*,

HJORTH, D., grosshandlare, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,

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

ENGSTRÖM, M., konsul,

MÄNSSON, O., direktör.

Verkställande direktör.

HJORTH, D., grosshandlare..... 1901—

Trafikchef.

ANDERSSON, G. G. 1911—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

CAVALLI, H., landskamrerare..... 1893—1896

POSSE, ARV:SON, FR., greve 1896—1897

BEIJER, G., grosshandlare..... 1897—1901

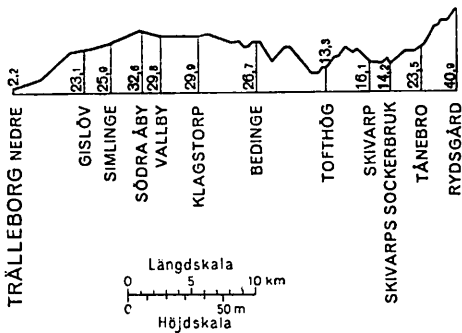
LACHMAN, J., direktör 1901—1902

Verkställande direktör.

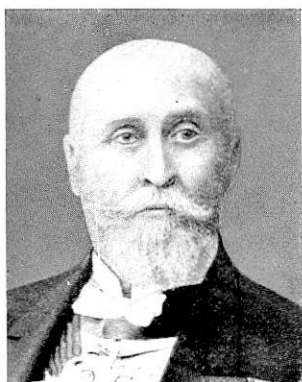
BEIJER, G., grosshandlare 1893—1901

Trafikchef.

VON ESSEN, R. C. 1895—1911



Trälleborg—Rydsgråds järnväg, 34 km. Järnvägen utgår från *Trälleborg Nedre* station, där densamma trafik ombesörjes av Landskrona—Lund—Trälleborgs järnvägsaktiebolag, som äger stationen. Först löper järnvägen en liten sträcka längs havsstranden men viker snart av åt nordost över *Gislövs*, *Simlinge*, *Södra Äby* och *Vallby* stationer till *Klagstorp*s station, där banan korsar *Böringe—Östratorps* järnväg, vars personal ombesörjer trafiken. I fortsättningen går järnvägen över *Bedinge* och *Toftå*s stationer — söderut från stationen, endast 1 1/2 km. från *Östersjön*, ligger det bekanta säteriet *Dybeck*, Sveriges sydligast belägna säteri — till *Skivarp*s station, därifrån den år 1919 upprivna järnvägen *Skivarp—Charlottenlund* utgick. Från *Skivarp* går järnvägen i nästan rakt nordlig riktning över *Skivarp*s sockerbruks station, till vilken sockerbruket med samma namn har spåranslutning, och *Tånebro* station till *Rydsgråds* station å *Malmö—Ystads* järnväg, vars personal här ombesörjer trafiken. Järnvägen går genom en ganska kuperad terräng med många vackra vyer särskilt söderut, där man på många ställen ser *Östersjön* vid horisonten.



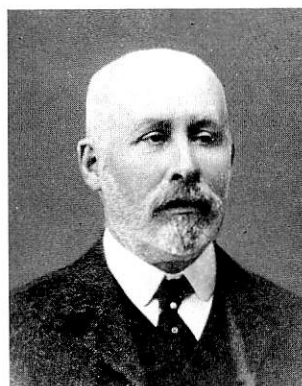
H. CAVALLI,
landskamrerare.



Greve FR. ARV:SON POSSE,
ingenjör.



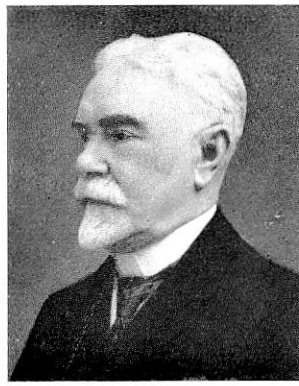
G. BEIJER,
grosshandlare.



J. LACHMAN,
direktör.



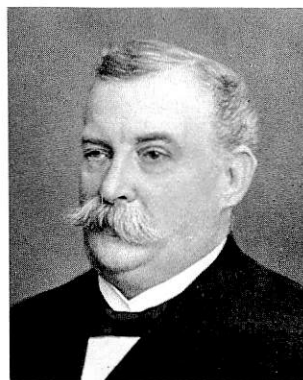
H. GÖDECKE,
direktör.



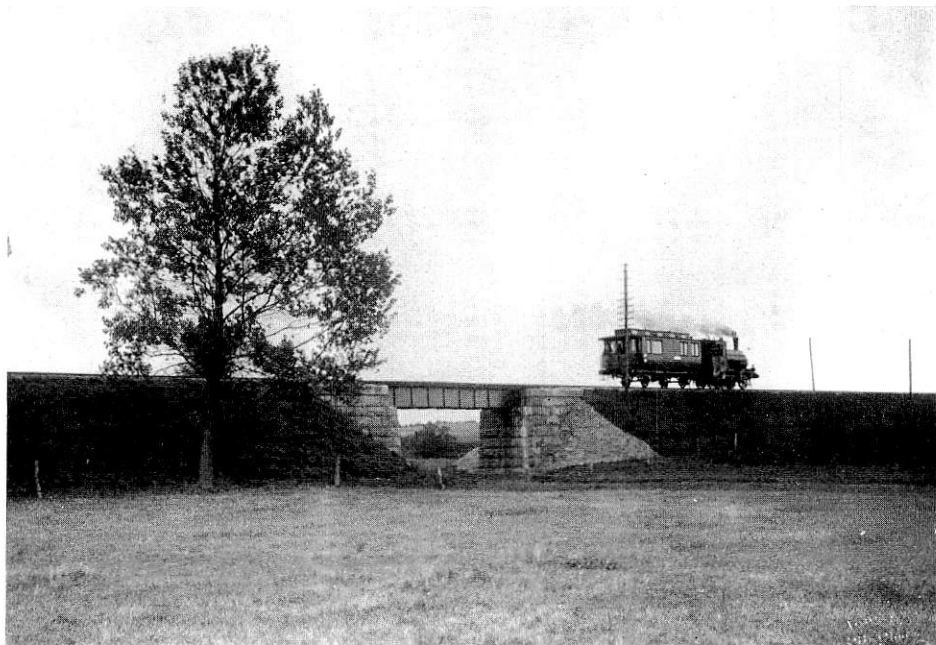
D. HJORTH,
grosshandlare.



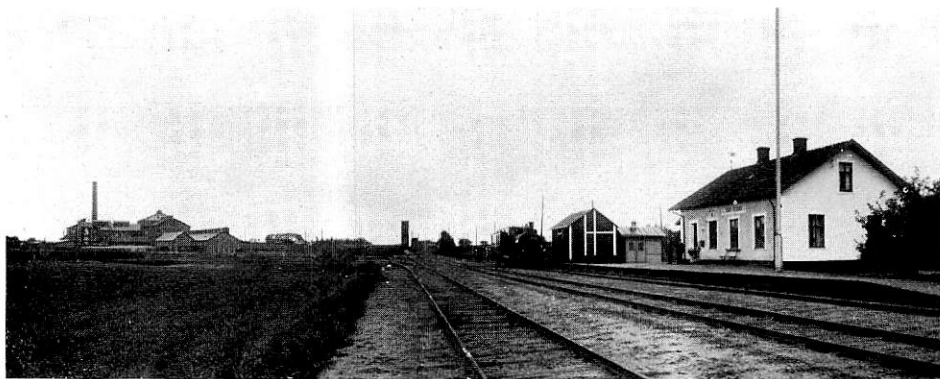
R. C. VON ESSEN,
trafikchef.



G. G. ANDERSSON,
trafikchef.

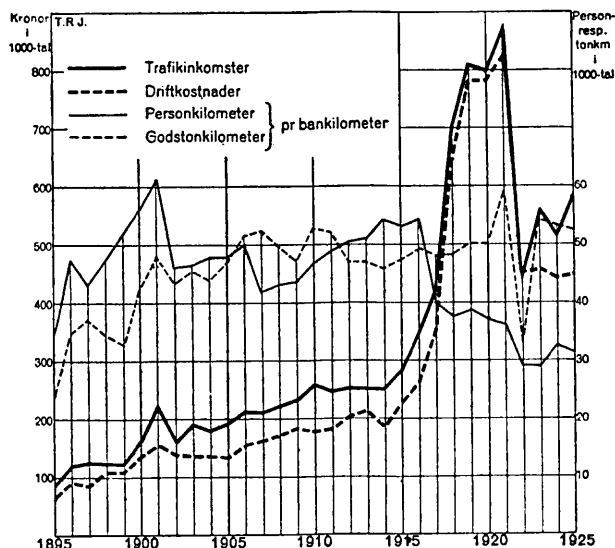


Bron över Dalköpingeån.



Skivarps sockerbruksstation, bangården och sockerbruket.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.	År 1895	År 1925
Spårvidd	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	33,7	33,7
» i sidospår	2,4	5,8
Största lutning i huvudspår.....	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	300	300
Rälsvikt	17,2	34,5
Största tillåtna hjultryck	5	9
» » tåghastighet.....	25	60

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	3	4
» tenderlok	—	1
Personvagnar med 2 axlar	7	4
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	58	89

Personal, antal.

Ordinarie	33	34
Extra	2	9
Banarbetare	4	11

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1896.

Järnvägsanläggningen	1 353 068: 72
Rullande materiellen	246 931: 28
Förrådet	1 833: 95
Diverse tillgångar	34 807: 18
(forts.)	

Skulder den 31 dec. 1896.

Aktiekapitalet	782 500: —
Obligationslånet	795 000: —
Egna växlar	50 000: —
Diverse skulder	37 951: 91
(forts.)	

(Tillgångar 1896, forts.)

Kassa- och banktillgodohavanden	15 760: 03
Vinst- och förlustkonto ..	13 050: 75
	<u>S:a kr. 1 665 451: 91</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	1 997 366: 13
Rullande materiellen	354 907: 44
Inventarier	2 679: 92
Grustaget i Skivarp.....	20 000: —
Förrådet	16 461: 13
Innestående i bank	22 210: 20
Trafikavräkningar	9 203: 55
Kassakonto	20 257: 84
	<u>S:a kr. 2 443 086: 21</u>

(Skulder 1896, forts.)

	<u>S:a kr. 1 665 451: 91</u>
Skulder den 31 dec. 1925.	
Aktiekapitalet	782 500: —
Malmö—Trällebogs järnvägs a.-b., obligationslån	506 000: —
Diverse borgenärer	8 144: 63
Svenska sockerfabriks a.-b.	535 500: —
Avkrivnings- och förnyelsefonden	520 656: 89
Reservfonden	18 000: —
Vinst- och förlustkonto ..	72 284: 69
	<u>S:a kr. 2 443 086: 21</u>

