

---

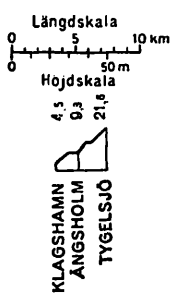
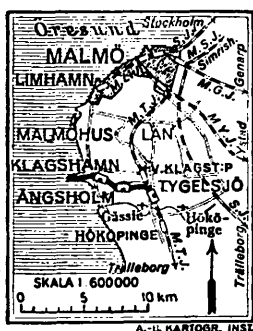
# VÄSTRA KLAGSTORP—TYGELSJÖ JÄRNVÄG

Signatur: K.T.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Västra Klagstorp—Tygelsjö järnvägsaktiebolag, Malmö.

**D**enna järnväg, i dagligt tal benämnd »Klagshamnsbanan», har för sin tillkomst att tacka ett litet kalkstensbrott, beläget inom Västra Klagstorps socken vid Öresund, varest ägarna under långliga tider idkat brytning och bränning för eget behov. I mitten av 1890-talet inköpte ett danskt konsortium flera sammanhängande, smärre gårdar och hemmansdelar omkring den gamla kalkstensgraven, och nu började brytning och förädling av kalksten i sådan omfattning, att en järnvägsförbindelse blev nödvändig.

Såsom representanter för de danska intressenterna beslöto löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren INGEMAR PETERSSON, Stockholm, disponenten CHR. JÖNSSON, Landskrona, vice häradshövdingen PER BENDZ, e. o. hovrättsnotarien REINH. BENDZ och grosshandlaren CARL PETERSSON i Malmö att bilda ett aktiebolag med 660 st. aktier à 500 kr. för anläggande av järnväg mellan Västra Klagstorps kalkbrott och Tygelsjö station å Malmö—Trälleborgs järnväg samt uppgjorde stiftelseurkund härför med inbjudan till aktieteckning. Konstituerande stämma hölls i Malmö den 15 maj 1897, varvid, efter konstaterande, att det stipulerade aktiekapitalet tecknats med 1 aktie av envar av inbjudarna samt med 300 aktier av direktören H. E. BONNE och 355 aktier av bankiren JOHANNES HENRIQUES i Köpenhamn, beslut fattades om bildandet av *Västra Klagstorp—Tygelsjö järnvägsaktiebolag*. Till styrelse valdes direktören H. E. BONNE, vice häradshövdingen P. BENDZ och löjtnanten INGEMAR PETERSSON. Koncession å järnvägs-



anläggningen beviljades av K. M:t den 11 juni 1897, och bolagsordningen stadfästes den 20 juli s. å.

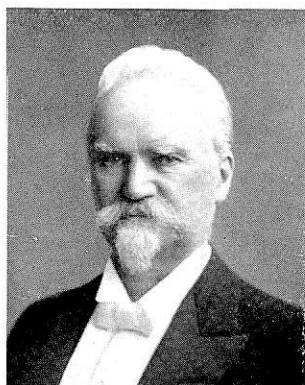
Järnvägen byggdes av direktören H. E. BONNE med löjtnanten INGEMAR PETERSSON som byggnadschef efter av denne uppgjorda ritningar och kostnadsförslag och uppläts för allmän trafik den 26 okt. 1898.

Initiativtagarna till den lilla järnvägen hyste stora planer på järnvägens utveckling och förlängning österut. Planerna stannade emellertid vid att Klagstorps kalkbrotts a.-b., som var huvudintressenten i järnvägsbolaget, sökte tillstånd att anlägga en järnväg från Tygelsjö till Svedala. Koncession beviljades av K. M:t den 22 april 1898, men välbetänkt nog lät sökanden densamma förfalla. På nyåret 1899 övergingo både kalkbrottsbolaget och järnvägsbolaget till svenska intressenter.

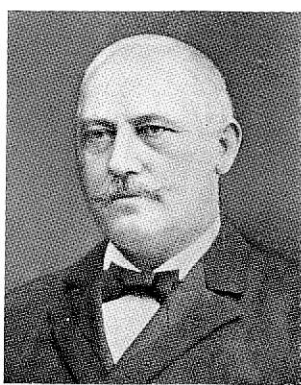
Järnvägen, som helt äges av Klagshamns cementverks a.-b., förut benämnt Klagstorps kalkbrotts a.-b., är att betrakta såsom en bruksbana och anlades på sin tid efter samma lätta typ, som tillämpades å Malmö—Trälleborgs järnväg. Då denna 1904 omlagts med 25 kg. räls, utbyttes även å Klagshamnsbanan den ursprungliga 17,5 kg. rälsen emot 25 kg. räls.

I *Klagshamn* har efter järnvägens tillkomst uppväxt ett rätt stort samhälle. Utom Klagshamns cementverks a.-b:s anläggningar finnes här en fabrik för tillverkning av sprit ur fodermelass. Som en sevärighet förutom bruksanläggningarna, av vilka den stora kalkstensgraven med sina olikartade formationer icke är minst intressant, kan man räkna hamnen. Den ligger omkring 1,6 km. från stranden, och fyllningen till järnvägsbanken hitut har erhållits genom avschaktning i den vidsträckta kalkstensgraven, som även lämnat och fortfarande lämnar material till stora landvinningar från Öresund på ömse sidor av hamnspåret. Ännu ha emellertid dessa områden icke i nämnvärd grad tagits i anspråk för de ändamål initiativtagarna tänkte sig, och järnvägens rörelse har gått mycket tillbaka.

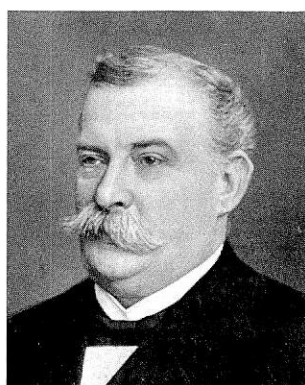
*Trafik och ekonomi.* Brukets fabriker, cement, kalksten och flinta, vilka utgöra huvudparten av banans godstrafik, distribueras allt mer och mer sjöledes, och persontrafiken har under de senare åren varit i stadigt nedgående på grund av den tilltagande biltrafiken,



S. HEDBERG,  
skeppsredare.



C. L. MÜLLER,  
byggmästare.



G. G. ANDERSSON,  
trafikchef.



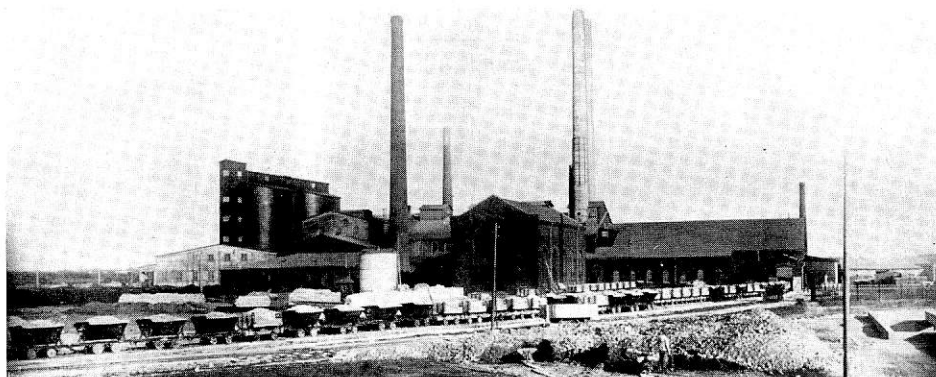
I. OLSSON,  
bergsingenjör.



Klagshamns hamn.



Klagshamns station.



Klagshamns cementverk.

som i konkurrensen gynnas av banans sträckning och ortsförhållandena.

Aktiekapitalet har icke undergått någon förändring sedan bolaget konstituerades, och bolaget har hittills icke lämnat någon utdelning.

### Styrelse och chefer år 1926.

#### Styrelse.

ANDERSSON, G. G., trafikchef, *ordförande*, se nedan,  
OLSSON, I., ingenjör, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,  
EDGREN, A., överingenjör.

#### Verkställande direktör.

OLSSON, I., ingenjör ..... 1920—

#### Trafikchef.

ANDERSSON, G. G. .... 1898—

### Förutvarande styrelseordförande och chefer.

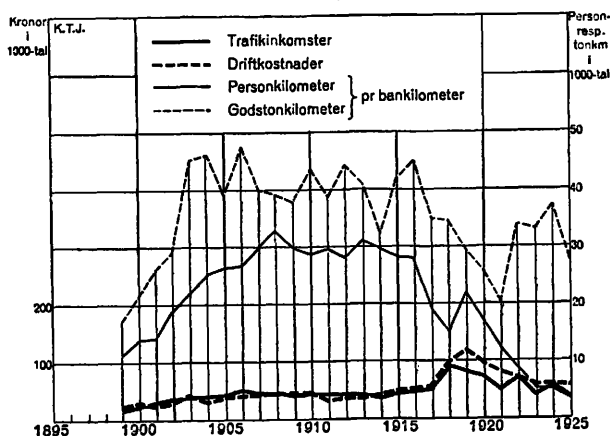
#### Ordförande.

BENDZ, P., vice häradshövding ..... 1897—1898  
BONNE, H. E., direktör ..... 1898—1899  
HEDBERG, S., skeppsredare..... 1899—1907  
MÜLLER, C. L., byggmästare ..... 1907—1912

#### Verkställande direktörer.

BONNE, H. E., direktör ..... 1897—1899  
MÜLLER, C. L., byggmästare ..... 1899—1907  
HOLMBERG, C., ingenjör ..... 1907—1917  
GAD, J., disponent ..... 1918—1920

### Trafikdiagram.



## Tekniska uppgifter.

| Byggnadssätt.                          |       | År 1898 | År 1925 |
|--|-------|---------|---------|
| Spårvidd .....                         | m.    | 1,435   | 1,435   |
| Spårlängd i huvudspår .....            | km.   | 4,1     | 4,1     |
| » i sidospår .....                     | »     | 0,7     | 0,7     |
| Största lutning i huvudspår.....       | ‰     | 10      | 10      |
| Minsta krökningsradie i huvudspår..... | m.    | 300     | 300     |
| Rälsvikt .....                         | kg/m. | 17,5    | 25      |
| Största tillåtna hjultryck .....       | ton   | 5       | 7,75    |
| » » tåghastighet.....                  | km/t. | 25      | 25      |

## Rullande materiell.

|  |     |    |    |
|--|-----|----|----|
| Ånglokomotiv, tanklok .....              | st. | 3  | 2  |
| Personvagnar med 2 axlar .....           | »   | 2  | 2  |
| Resgods- och godsvagnar med 2 axlar..... | »   | 56 | 76 |

## Personal, antal.

|                   |  |   |   |
|-------------------|--|---|---|
| Ordinarie.....    |  | 7 | 7 |
| Banarbetare ..... |  | — | 1 |

## Balansräkningar.

## Tillgångar den 31 dec. 1899.

|                              |             |
|------------------------------|-------------|
| Järnvägsanläggningen ....    | 399 318: 21 |
| Rullande materiellen .....   | 80 736: 16  |
| Inventarier och förråd ....  | 1 337: 06   |
| Deposition i Statskontoret.. | 5 000: —    |
| Diverse fordringar .....     | 293: 07     |
| Kassa o. banktillgodohavande | 1 477: 85   |
| Vinst- och förlustkonto .... | 1 641: 99   |

S:a kr. 489 804: 34

## Skulder den 31 dec. 1899.

|                                |            |
|--------------------------------|------------|
| Aktiekapitalet .....           | 330 000: — |
| Obligationslånet .....         | 71 000: —  |
| Klagstorps kalkbrotts a.-b.... | 87 859: 88 |
| Diverse skulder .....          | 944: 46    |

S:a kr. 489 804: 34

## Tillgångar den 31 dec. 1925.

|                               |             |
|-------------------------------|-------------|
| Järnvägsanläggningen ....     | 536 642: 48 |
| Inventarier .....             | 2 009: 43   |
| Förrådet .....                | 1 319: 04   |
| Deposition i Statskontoret .. | 2 000: —    |
| Kassakonto .....              | 277: 80     |
| Vinst- och förlustkonto ....  | 144 346: 84 |

S:a kr. 686 595: 59

## Skulder den 31 dec. 1925.

|                                      |             |
|--------------------------------------|-------------|
| Aktiekapitalet .....                 | 330 000: —  |
| Klagshamns cementverks<br>a.-b. .... | 337 290: 43 |
| Förnyelsefond .....                  | 16 099: 26  |
| Trafikavräkningar .....              | 3 205: 90   |

S:a kr. 686 595: 59