
ÖSTRA SKÅNES JÄRNVÄGAR

Signatur: Ö.S.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Östra Skånes järnvägsaktiebolag, Kristianstad.

Den vidsträckta Kristianstadsslätten, som i svagt vågformiga sträckningar sakta sänker sig från Linderödsåsen mot havet i öster och kantas i norr av Blekinge- och Smålandsbergens yttersta förgreningar, var enligt de talrika fornminnenas vittnesbörd redan i äldsta tider en tätt befolkad bygd. Orsaken till bosättningen i denna trakt torde ha varit de utmärkta samfärdsmöjligheter, som havet, den i sin breda dal lugnt framflytande Helgeå och sjösystemet vid slättens nordgräns erbjödo. Genom dessa vattenvägar stod redan stenåldersfolket i förbindelse med icke blott folkstammarna kring Östersjöbäckenet utan även med avlägsnare länder.

Även i våra dagar visar Kristianstadsslätten en bild av rika samfärdsmöjligheter, om än huvudvikten i dessa numera ligger å järnvägarna. En blick på kartan visar, huru från länsresidensstaden Kristianstad såsom medelpunkt järnvägar utstråla i alla riktningar. De ursprungligen som lokalbanor för ortens behov planerade småbanorna ha genom omständigheternas krav måst sträcka ut sig för att vinna förbindelse med andra järnvägsnät, och av naturliga skäl ha därvid bandelarna i riktningen nordost och sydväst fått största betydelsen.

Det första kända järnvägsprojektet i Kristianstadsorten var ett alternativt förslag att leda södra stambanan över Växjö och Kristianstad till Malmö. Detta projekt lär av Kristianstads borgare ha avisats under förmenande, att det skulle vålla deras oundvikliga ruin.

Redan år 1865 hade åsikterna emellertid så förändrats, att Kristianstad, huvudorten i östra delen av Skåne, genom normalspårig järnväg förbands med Hässleholm vid södra stambanan, och 1874 öppnades smalspårig järnväg mellan Kristianstad och Sölvesborg. Senare tillkom järnvägen norrut till Glimåkra och sydost till Åhus.

Ännu saknade emellertid de bördiga södra delarna av länet järnvägsförbindelse. Sedan flera, mera planmässigt utarbetade järnvägsprojekt, bl. a. till »Östra Skånes järnvägsnät», omkr. år 1878 av ekonomiska skäl måst uppgivas, nödgades man att efter delvis förändrad plan successivt utbygga olika bandelar. Järnvägarna öppnades i sin helhet för trafik i följande ordning: *Gärds härads järnväg*, bandelen Karpalund—Tollarps—Degeberga 1881 och bandelen Everöd—Åhus 1883, *Höör—Hörby järnväg* 1882, *Hästveda—Karpalunds järnväg* och *Hörby—Tollarps järnväg* 1886, *Eslöv—Hörby järnväg* 1897, bibanan *Färlöv—Strö järnväg* 1899, *Degeberga—Brösarps järnväg* 1900, *Everöd—Kristianstads järnväg* (bandelen Everöd—Långebro) 1901 och *Långebro—Skepparslövs järnväg* 1902. Slutligen uppnåddes förbindelse mellan *Långebro* och *Kristianstad* 1919.

Gärds härads, Hästveda—Karpalunds, Hörby—Tollarps, Eslöv—Hörby och Höör—Hörby järnvägar ägdes till en början av var sitt bolag, men överlätos den 1 juli 1898 på *Östra Skånes järnvägsaktiebolag*. Bland initiativtagare, större aktieägare och ledande män vid så gott som samtliga dessa företag återfinnas samma män — män som för det allmänna bästa bragt de största personliga och ekonomiska offren.

Gärds härads järnväg.

Bandelen Karpalund—Degeberga. Såsom förut omtalats, hyste man i slutet av 1870-talet i östra Skåne stora planer på ett omfattande järnvägsnät med Kristianstad som medelpunkt. Dessa planer kunde dock på grund av ekonomiska skäl icke genomföras. I stället koncentrerade sig intressena kring två mindre järnvägsförslag, av vilka det ena avsåg en linje Kristianstad—Åsum—Hovby—Åhus, det andra en förbindelse mellan det vidsträckta Gärds härad och Kristianstad. Det senare förslaget, som frambars av flera större jordägare i orten, segrade. Efter ett sammanträde med intresserade i Nöbbelöv i sept. 1880 utfärdades den 26 okt. s. å. i Kristianstad inbjudning till teckning

av aktier i bolag för byggande av »Ångspårväg i Gärds härad». Denna inbjudan var undertecknad av ryttmästaren C. G. STJERNSWÄRD, Vittskövle, och nio andra personer, bland vilka märktes riksdagsmannen SVEN NILSSON, Everöd, godsägaren greve J. DELA GARDIE, Maltesholm, godsägaren greve R. G. HAMILTON, Ovesholm, och fabrikören S. LUNDQVIST, Kristianstad. Efter framhållande av behovet av bättre kommunikationer och uttalande av den förmodan att en lokalbana, som närmast behövdes, vore det högsta, som den då levande generationen kunde få förverkligad, föreslogo inbjudarna anläggning av en ångspårväg med Gribskovbanan i Danmark som mönster och med användande av Rowans' eller ock Belpaires system.

»Dessa systems företräden äro» — hette det — »bland andra, att banan göres bredspårig, att den har den ringa anläggningskostnaden av omkr. 270 000 kr. per mil och billigare driftkostnad genom frånvaron av stor personal, då på linjen och å stationer endast banvakter användas, konduktörer sälja biljetter och gods expedieras i allmänhet efter frimärkssystem, samt att den äger fullständig förmåga besörja all ortens trafik. Man har beräknat, att, om förslaget giver endast 75 kr. per dag och banmil, detsamma förräntar hela anläggningskostnaden med 5 %; sämsta resultatet på någon skånsk bana har varit 82 kr. men utan att därmed kunna lämna aktieägarna ett enda öre.»

Ett aktiekapital av 365 100 kr. sammanbragtes, och koncession å anläggningen beviljades på ansökan av greve J. DELA GARDIE, ryttmästaren C. G. STJERNSWÄRD, riksdagsmannen SVEN NILSSON och greve R. G. HAMILTON den 11 febr. 1881. Konstituerande bolagsstämma med *Gärds härads järnvägsaktiebolag* hölls den 5 mars 1881 och bolagsordning fastställdes den 7 april s. å. Vid det konstituerande sammanträdet valdes följande styrelse: ryttmästaren C. G. STJERNSWÄRD, greve J. DELA GARDIE, godsägaren greve R. G. HAMILTON, lantbrukaren PER NILSSON, Isgrannatorp, riksdagsmannen SVEN NILSSON samt lantbrukarna OLA LARSSON, V. Vram, och OLA JOHNSON, Hommentorp. Till styrelsens ordförande utsågs ryttmästaren STJERNSWÄRD, och till verkst. direktör greve HAMILTON.

Plan och kostnadsberäkning uppgjordes av ingenjören JONAS WESSEL. Banan, vars längd skulle bliva 30,1 km., beräknades att med rullande materiell kosta 707 882 kr. 76 öre. Överbyggnaden var förvänsvärt svag och den rullande materiellens beskaffenhet klen (bl. a. två ångvagnar enligt Rowans' system), men man ansåg sig kunna vara belåten med en lokalbana av enklaste och billigaste slag. Många små-

righeter hade undvikits och stora kostnader för såväl ombyggnad som drift sparats (då i en senare tid trafiken ökats och viss samtrafik såväl mot väster som söder letts över denna bana), om järnvägen lagts över den jämna terrängen vid Vä mot Tollarp i stället för att klättra upp över Linderödsåsens förgreningar till samma punkt. Ångvagnarnas dragkraft var ytterst ringa i förhållande till bränsleåtgången, varför även obetydliga snöhinder stoppade trafiken. Den ena av ångvagnarna döptes av folkhumorn till »Tjuren» på grund av densammas missljudande ångvissla.

Anmärkas bör, att länsstyrelsen i sitt yttrande angående koncessionsansökan, som i huvudsak tillstyrktes, framhöll, att det syntes ha varit lämpligare och för orten av vida mera allmänt gagn, om banan fått sin utgångspunkt från Kristianstad och erhållit en mera central riktning genom Gärds härad.

Den 26 mars 1881 avslöt styrelsen kontrakt med ingenjörfirman WESSEL & POSSE om byggandet av järnvägslinjen Karpalund—Degeberga mot en entreprenadsumma av 393 600 kr., exkl. räls, sliprar m. m. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 6 dec. 1881. Den bokförda byggnadskostnaden hade den 30 juni 1898 stigit till 726 000 kr.

Då det tycktes omöjligt att på antagliga villkor träffa överenskommelse med Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag om gemensam trafikering av bandelen Karpalund—Kristianstad, utverkade år 1886 ledamöterna av styrelserna för Gärds härads järnväg och den vid denna tid under byggnad varande Hästveda—Karpalunds järnväg gemensamt koncession å järnväg från Karpalund söder om Hässleholmsjärnvägen till egen station i Kristianstad.

Bandelen Åhus—Everöd. Den 15 okt. 1881 utsändes »Inbjudning till teckning av aktier i Gärds härads järnvägsaktiebolag i och för byggande av järnväg från Åhus till Everöd». Enligt planen skulle järnvägen utgöra en förbindelse mellan Gärds härad och Åhus hamn, vilken dock vid denna tidpunkt så uppgrundats av sand, att den endast var tillgänglig för mindre fartyg. Bland inbjudarna märktes greve J. DELA GARDIE, Maltesholm, greve R. G. HAMILTON, Ovesholm, kyrkoherden L. ANDERSSON, Åhus, riksdagsmannen SVEN NILSSON, Everöd, m. fl. Ett aktiekapital av 175 200 kr. sammanbragtes.

Koncession begärdes av inbjudarna och erhöles den 18 aug. 1882. Under tiden hade den väntade koncessionen överlåtits på Gärds härads järnvägsaktiebolag, som å bolagsstämma den 29 juli 1882 beslutat att

godkänna en av ingenjörfirman WESSEL & POSSE uppgjord plan samt att bygga den 15,44 km. långa järnvägen i närmaste överensstämmelse med de för järnvägen Karpalund—Degeberga gällande tekniska bestämmelserna. Utom rullande materiell beräknades kostnaden till 347 000 kr. Järnvägen öppnades för trafik den 18 dec. 1883 och trafikerades av Karpalund—Degeberga järnväg. Den bokförda kostnaden den 30 juni 1898 utgjorde 365 000 kr.

Då det inbetalta aktiekapitalet utgjorde knappt hälften av den beräknade byggnadskostnaden, beviljade K. M:t 1883 på styrelsens ansökan en försträckning ur Handels- och sjöfartsfonden å 170 000 kr. Den 10 febr. 1899 godkände K. M:t överlåtelsen av järnvägsanläggningen från Gärds härads järnvägsbolag till Östra Skånes järnvägsaktiebolag.

Hästveda—Karpalunds järnväg.

Enligt ett alternativt förslag i den ursprungliga planen för »Östra Skånes järnvägsnät» skulle en järnväg ha dragits från Osby station å statsbanan längs Helgeå, vars talrika forsar och fall kunnat bliva av stor betydelse för industriella anläggningar, över Glimminge och med samma sträckning som den nuv. järnvägen till söder om Kviinge, där den skulle korsa Helgeå för att inkomma till egen station i Kristianstad. Därefter skulle den fortsätta mot sydost i samma riktning som nuvarande bandelen Kristianstad—Åhus till närmaste hamn vid Östersjön. Då denna plan av flera skäl måste övergivas, utsändes till kommuner och enskilda efter ett sammanträde i Kviinge den 22 mars 1884 inbjudan till teckning av aktier i bolag för byggande av järnväg i Östra Göinge härad från Karpalund till Hästveda. Inbjudningen var undertecknad av greve R. G. HAMILTON och 19 andra personer.

Den planerade järnvägen skulle byggas efter samma system som Gärdsbanan och enligt kostnadsförslag av ingenjörfirman WESSEL & POSSE betinga en kostnad av 779 474 kr. 14 öre inkl. rullande materiell. Koncession å den 36,79 km. långa banan erhöles på ansökan av grevarna R. G. HAMILTON och AXEL FR. WACHTMEISTER, frih. FR. BENNET samt hrr AX. LUND, OLA PEHRSSON och M. JOHNSON den 1 aug. 1884.

Vid sammanträde med aktietecknarna den 22 aug. 1884 konstituerades *Hästveda—Karpalunds järnvägsaktiebolag*. Bolagsordning antogs och till styrelse valdes: greve R. G. HAMILTON, frih. F. BENNET, Hamiltonhill, patronen TH. N. ANGLIN, Stenemölla, poststationsförestån-

daren Sv. NILSSON, Broby, riksdagsmannen O. PEHRSSON, Nordanå, kronolänsmannen A. HERRSTRÖM, Broby, förvaltaren Å. ÅKESSON, Västerslöv, ryttmästaren J. CHR. GADD, Broby, och häradsdomaren M. TUVESSON, Olinge. Till ordf. i styrelsen och verkst. direktör utsågs greve HAMILTON. Koncessionen överläts av koncessionsinnehavarna till järnvägsbolaget, vilken överlåtelse, liksom bolagsordningen, fastställdes den 21 nov. 1884.

Med ingenjören C. JEHANDER träffades avtal om byggande av järnvägen för en summa av 263 000 kr., vartill skulle komma arbeten såsom lastkajer å stationerna samt anslutning till Hästveda station. Räls och sliprar för överbyggnaden skulle anskaffas och stationshus uppföras av styrelsen. Då aktiekapitalet utgjorde blott 359 500 kr., upplades ett 4 1/2 % obligationslån å 400 000 kr. Järnvägen öppnades för trafik den 16 nov. 1886. Den 30 juni 1898 stod järnvägsbyggnaden bokförd till 880 000 kr.

För en järnväg från Karpalund till egen station i Kristianstad hade ledamöterna av styrelserna för Hästveda—Karpalunds och Gärds härads järnvägar erhållit koncession, men den 12 jan. 1889 antogo dessa järnvägsbolag en överenskommelse med Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag angående gemensamt trafikerande av bandelen Karpalund—Kristianstad. Koncessionen fick därefter förfalla.

Aktiekapitalet hade från början varit alltför litet, och skulderna växte. Trafiken krävde ständigt ny rullande materiell och då driften årligen visade förlust, måste styrelsen alltjämt anskaffa nya lån, dels mot inteckning, dels mot styrelsens borgen. Styrelsen hade dessutom förskjutit ej obetydliga belopp för amortering och förräntning av obligationslånen och tillika bildat ett konsortium för inköp av rullande materiell, som mot bolagets åtagande att förränta och amortera köpesumman uthyrts till järnvägsbolaget. Då år 1893 skuldsumman, oberäknat aktiekapitalet, stigit till i runt tal 622 000 kr., de från järnvägsdriftens början salderade driftsförlusterna utgjorde 143 000 kr. och de kommuner, som tecknat aktier i järnvägsbolaget, voro o villiga att ytterligare bidra till anskaffande av medel, återstod ej annat än att försälja järnvägen. Genom köpekontrakt av den 7 sept. 1893 övergick järnvägen till *Hästveda—Karpalunds Nya järnvägsaktiebolag*, vars styrelse utgjordes av grevarna AXEL FR. WACHTMEISTER och R. G. HAMILTON samt frih. G. LOUIS DE GEER. Köparen åtog sig härvid ansvara för säljarens samtliga skulder och förbindelser med undantag av aktiekapitalet, och säljaren överlämnade samtliga tillgångar och rättigheter.

Sedan styrelsen år 1896 utverkat koncession å en 5 km. lång järnväg från *Färlöv* till *Strö*, huvudsakligen avsedd för bettransport till den år 1893 anlagda sockerfabriken i Karpalund, färdigbyggdes denna bibana av järnvägsbolaget för en bokförd kostnad av 51 000 kr. och öppnades för trafik den 1 okt. 1899. Hästveda—Karpalunds järnväg hade då redan övergått till Östra Skånes järnvägsaktiebolag.

Hörby—Tollarps järnväg.

Sedan koncession på ansökan av apotekaren G. G. H. THEDENIUS, greve R. G. HAMILTON, häradshövdingen L. VON SYDOW m. fl. den 31 juli 1885 erhållits å byggandet av en 25,36 km. lång järnväg från Hörby station å Höör—Hörby järnväg till Tollarps station å Gärds härads järnväg i enlighet med ritningar och kostnadsförslag, som uppgjorts av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. SCHMIDT, överläts koncessionen på *Hörby—Tollarps järnvägsaktiebolag*, vars aktiekapital uppgick till 207 100 kr. och vars bolagsordning fastställdes den 31 juli 1885. Enligt denna skulle styrelsen bestå av ej mindre än tolv ledamöter med sju suppleanter. Ordförande blev greve R. G. HAMILTON och verkst. direktör frih. W. G. VON SCHWERIN.

Järnvägsbyggnaden, vars kostnad utgjorde 631 000 kr., utfördes av ingenjören C. JEHANDER såsom entreprenör, och banan öppnades för trafik den 16 nov. 1886.

Höör-Hörby järnvägsaktiebolag övertog trafikeringen av den nya järnvägen.

Järnvägsbolagets affärsställning försämrades emellertid år från år. Utom skulder till banker m. fl. fanns år 1893 ett skuldbelopp av 30 861 kr. 38 öre till Höör—Hörby järnvägsaktiebolag för ombesörjande av trafiken jämte begagnande av Hörby station. Då järnvägsaktiebolaget lagsöktes för denna fordran, måste järnvägen den 27 april 1893 försäljas å exekutiv auktion, varvid greve R. G. HAMILTON och frih. W. G. VON SCHWERIN stannade för högsta budet eller 25 000 kr. Den 31 dec. 1897 övergick järnvägen med allt vad till densamma hörde till ett nybildat bolag, *Frosta härads järnvägsaktiebolag*, vilket dels skulle övertaga ansvaret för alla järnvägens skulder, dels utlämna aktier i Frosta härads järnvägsaktiebolag för 360 000 kr. efter parikurs. Ordförande och verkst. direktör voro desamma som i Hörby—Tollarps järnvägsaktiebolag.

Följande år övertogs järnvägen av Östra Skånes järnvägsaktiebolag.

Höör—Hörby järnväg.

För byggandet av en järnväg, 12,65 km., mellan Höörs station å södra stambanan och Hörby by bildades 1881 *Höör—Hörby järnvägsaktiebolag* med ett kapital av 195 000 kr. Bolagets första styrelse utgjordes av majoren E. A. VON SETH, som var ordf., kronolänsmannen G. KROOK, verkst. direktör, häradshövdingen J. L. VON SYDOW, handlanden Sv. THORSON, Hörby, häradsdomaren A. ESKILSON, Harphult, lantbrukaren P. BORGSTRÖM, Häggenäs, och kyrkovärden N. MÅRTENSSON, Benarp. På ansökan av styrelsens medlemmar beviljade K. M:t den 3 febr. 1882 koncession i enlighet med av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren W. GAGNER uppgjorda ritningar och kostnadsförslag, slutande på 321 374 kr. 56 öre. Bolagsordningen stadfästes samtidigt med koncessionen.

Banbyggnaden utfördes på entreprenad av ingenjörfirman WESSEL & POSSE. Den färdigbyggda banan, bokförd till 352 886 kr., öppnades för trafik den 25 okt. 1882. Såsom förut omtalats, åtog sig Höör—Hörby järnväg att trafikera Hörby-Tollarps järnväg, vilken överenskommelse senare transporterades på greve R. G. HAMILTON och frih. W. G. VON SCHWERIN.

År 1897 vann den då nybyggda Eslöv—Hörby järnväg anslutning till Hörby station. En stor del av den trafik, som förut gått över Höör—Hörby järnväg, övergick nu till Eslöv—Hörby järnväg, och den 25 okt. 1900 inropades Höör—Hörby järnväg å exekutiv auktion för 30 000 kr. av Sparbanken i Lund, vilken i sin tur den 31 juli 1906 försålde den till häradshövdingen CARL A. TROLLE å Fulltofta för en köpeskilling av 100 000 kr. Den 24 sept. 1915 övergick järnvägen i Östra Skånes järnvägsaktiebolags ägo för samma belopp.

Eslöv—Hörby järnväg.

Den 29 nov. 1895 meddelade K. M:t på ansökan av greve J. DELA GARDIE, frih. W. G. VON SCHWERIN, direktören C. TRANCHELL, Landskrona, kronolänsmannen G. KROOK, Hörby, grosshandlaren C. ENGSTRÖM, Eslöv, bankdirektören Fr. A. OHLSSON och disponenten CHR. E. NILSSON, Eslöv, koncession å byggandet av en 23,86 km. lång järnväg från Eslövs station till Hörby station å Höör—Hörby järnväg. Koncessionen överläts den 11 febr. 1896 till det samma dag med ett aktiekapital av 343 900 kr. bildade *Eslöv—Hörby järnvägsaktie-*

bolag. Samtidigt antogs bolagsordning och valdes styrelse. Medlemmar av denna blevo frih. W. G. VON SCHWERIN, direktören C. TRANCHELL, Landskrona, direktören G. KROOK, Georgshill, bankdirektören FR. A. OHLSSON, greve R. G. HAMILTON, konsuln FR. HANSSON, Landskrona, grosshandlaren C. ENGSTRÖM, Eslöv, och lantbrukaren A. J. MEIJER, Fogdarp. Till ordförande valdes frih. VON SCHWERIN och till verkst. direktör direktören KROOK.

Plan och kostnadsberäkning hade uppgjorts av ingenjören greve FR. ARV:SON POSSE, slutande å en summa av 667 000 kr. utom rullande materiell, som beräknades till 45 000 kr.

Till byggnadsentreprenör antogs greve POSSE, och entreprenadsumman bestämdes till 436 000 kr. kontant och 30 000 kr. i järnvägsbolagets aktier. Vid järnvägens öppnande för allmän trafik den 1 juni 1897 utgjorde järnvägsbyggnadens bokförda värde 705 900 kr.

Det samarbete, som redan förut kommit till stånd mellan Gärds härads, Hästveda—Karpalunds och Hörby—Tollarps järnvägar, utvidgades i och med Eslöv—Hörby järnvägs öppnande för trafik till *Östra Skånes trafikförening.*

Enligt denna överenskommelse skulle järnvägslinjerna Kristianstad—Tollarp, Hörby—Tollarp och Eslöv—Hörby gemensamt trafikeras, och de sålunda förenade järnvägarna med avseende på alla frakt- och taxebestämmelser betraktas och behandlas som *en* järnväg. Förvaltningen skulle handhavas av en trafikstyrelse bestående av bolagens verkställande direktörer eller deras ersättare. Minst två genomgående persontåg i vardera riktningen skulle på förmånligaste sätt ombesörja persontrafiken mellan Kristianstad jämte öster därom belägna orter samt Malmö, Ystad och Landskrona. Uppdelningen mellan de kontraherande bolagen av inkomster och utgifter från den gemensamma trafiken, tillsättande av gemensamma tjänstemän m. m. reglerades genom särskilda paragrafer i nämnda överenskommelse, vilken sålunda utgjorde en övergångsform till det den 1 juli 1898 genom bolagens sammanslagning uppkomna Östra Skånes järnvägsaktiebolag.

Tollarps mek. verkstads aktiebolag.

På sammanträde i Tollarp den 8 okt. 1887 beslöt styrelserna för Gärds härads, Höör—Hörby, Hörby—Tollarp och Hästveda—Karpalunds järnvägsaktiebolag att i enlighet med föregående bolagsstäm-

beslut uppföra en gemensam reparationsverkstad i Tollarp. För detta ändamål bildades den 18 febr. 1888 ett verkstadsaktiebolag, sedan ett minimikapital av 30 000 kr. tecknats, i första hand av medlemmar av järnvägsbolagens styrelser.

Till det nya bolagets styrelse utsågos ryttmästaren C. G. STJERN-SWÄRD, Vittskövle, frih. F. BENNET, Hamiltonhill, och patronen J. C. G. GIEBELHAUSEN i Hörby. Den 19 sept. s. å. utarrenderades verkstaden till ovannämnda järnvägars aktiebolag, vilka skulle äga rätt att inlösa anläggningen till densammas bokförda värde.

Sedan Östra Skånes järnvägsaktiebolag övertagit järnvägarna, beslöts å bolagsstämmor 1899 och 1900, att verkstadsaktiebolaget skulle upplösas och verkstaden försäljas till järnvägsaktiebolaget. Köpeskillingen bestämdes till 46 500 kr., av vilka 4 750 kr. utbetalades till aktieägarna.

* * *

Vid genomläsandet av handlingar och protokoll från dessa äldre järnvägsbolag får man ett starkt intryck av klarsyntheten, energien och offervilligheten hos de män, som till det allmännas bästa ställde sig i spetsen för dessa företag. Redan en flyktig blick på det år 1878 utarbetade förslaget till »Östra Skånes järnvägsnät» visar, att önskemål, t. ex. direkt förbindelse mellan Kristianstad och Malmö, vilka ännu vänta på sin lösning, redan för omkring 50 år sedan stått klara för dessa män. De förutnämnda enhetliga planerna måste av ekonomiska skäl och kanske icke minst på grund av den då ännu rådande likgiltigheten för nya uppslag utbytas mot ett successivt utbyggande av järnvägsnätet. De betydande samlingar av protokoll och handlingar från denna tid, som ännu finnas i behåll, vittna om den energi dessa män måste utveckla för att sätta igång företagen och sedermera hålla dem flytande. Mest imponerad blir man emellertid av offervilligheten. Järnvägsföretagen betraktades tydligen endast som medel för det allmänna bästa, ej som affärsföretag, där delägarna kunde påräkna vinst för sin risk och sitt arbete. Protokoll efter protokoll från styrelsesammanträden och bolagsstämmor visa, huru man brottades med ekonomiska svårigheter. Att under sådana förhållanden styrelsens villighet och förmåga att teckna borgen utnyttjades till bristningsgränsen för de ekonomiskt svagare ledamöternas förmåga är ju självfallet, men därefter fortsätta de ekonomiskt starkare att tillskjuta stora summor, dels till amortering och förräntning av obligations-

lån, dels för anskaffande av rullande materiell m. m. och detta i bästa fall mot av bolagsstämman sedermera beviljade inteckningar i järnvägen efter sådana, som kunnat placeras hos andra långgivare. Styrelsen uppbar i allmänhet intet arvode. Mitt under dessa ekonomiska svårigheter beviljade styrelsen en mängd fraktnedsättningar för spannmål, trä, stenkol, m. m., uppköpare erhöilo fria resor och en del stationsföreståndare viss rabatt (tantiem) å till stationen anskaffade frakter.

Även vid järnvägarna anställd personal fick bära sin del av järnvägarnas trångmål. Enligt ett protokoll från ett sammanträde med styrelsen för Gärds härads järnvägsaktiebolag 1881 utgjorde årslönerna för lokomotivförare 720 å 1 000 kr., tågexpeditör 720 kr., biljettör 360 kr. och »banvaktare» 400 kr. kontant samt fri bostad, 15 kr. såsom ersättning för vedbrand jämte brukningsrätt till den jord, som vid resp. stationer ej togs i anspråk för trafikens behov. För Öllsjö, Nöbbelöv och Östra Vram bortföll emellertid den kontanta ersättningen. Banvakterna borde även vara gifta, så att hustrun skulle kunna passa telefonen, medan mannen arbetade å linjen. Denna senare bestämmelse föranledde JÖNS MÅRTENSSON, som ännu var ogift, då »banvaktareplatsen» vid Ovesholm förklarades ledig, att hos styrelsen vördsamt ansöka både om platsen ifråga och »att få anställa ett biträde såsom hustru». Banvakten borde helst ha ett annat yrke att leva av. En banvakt i Öllsjö, som var snickare och spelman, erhöil efter flera års tjänst och upprepade ansökningar hos styrelsen om någon kontant lön — en blå klädeskostym.

Trots fattigdom, ett efter nutida begrepp orimligt antal tjänstetimmor och ett enligt tidens sed utbrett spritmissbruk, som ibland föranledde varningar och avskedanden, höll personalen styvt på de gamla järnvägarna, och »kom där någon an' och sökte klandra», fick han ofta emot sig en enig front.

Östra Skånes järnvägar.

Genom den förut omnämnda, av Gärds härads, Hästveda—Karpalunds, Frosta härads och Eslöv—Hörby järnvägsaktiebolag bildade trafikföreningen uppkom en trafikled Karpalund—Tollarp—Eslöv, 9 km. kortare än sträckningen Karpalund—Hässleholm—Eslöv.

För ernående av större tågastighet och trafikförmåga ombyggdes under åren 1897 och 1898 bandelarna Karpalund—Tollarp och Tollarp

—Hörby till huvudsaklig likvärdighet med Eslöv—Hörby järnväg. Ursprungligen voro bl. a. följande tekniska bestämmelser gällande:

	Banans längd km.	Största lutning	Minsta krök- ningsradie	Sken- vikt	Syllarnas längd
Karpalund—Tollarp	16	16,67 ^o / ₁₀₀	300 m.	14,3 kg.	2,08 m.
Tollarp—Everöd—Degeberga	14	16,67 ^o / ₁₀₀	300 »	14,3 »	2,08 »
Åhus—Everöd	15	12,5 ^o / ₁₀₀	300 »	14,3 »	2,08 »
Hästveda—Karpalund	36	13,34 ^o / ₁₀₀	300 »	17,2 »	2,23 »
Hörby—Tollarp	25	16,67 ^o / ₁₀₀	300 »	17,2 »	2,23 »
Eslöv—Hörby	24	12,5 ^o / ₁₀₀	300 »	22,3 »	2,40 »

Vid ombyggnaden ökades skenvikten å sträckan Karpalund—Tollarp—Hörby till 21,5 kg/m. och syllarnas längd till 2,38 m. Under åren 1898—1901 inlades å hela sträckan Karpalund—Eslöv 30 kg. räls, varjämte banvallen gjordes bredare och ballasten djupare för en kostnad av i runt tal 378 000 kr., oberäknat vad som inflöt genom försäljning av den upptagna rälsen.

Emellertid framstod allt bestämdare önskvärdheten att sammanföra de ovannämnda järnvägsbolagen till *ett* stort bolag, och för detta ändamål tillkallade styrelserna gemensamt såsom sakkunniga att värdera sagda järnvägar majoren L. BROOMÉ samt trafikcheferna R. C. VON ESSEN, Malmö, och ALFR. OLSSON, Varberg. De sakkunniga föreslogo, att vid eventuellt sammansläende av nämnda järnvägar Eslöv—Hörby järnvägsaktiebolags aktier borde ingå med fulla värdet, Frosta härads med 50 %, Gärds härads med 80 % och Hästveda—Karpalunds med 89 % av det nominella värdet.

Inbjudning till aktieteckning i samt stiftelseurkund för Östra Skånes järnvägsaktiebolag utfärdades den 8 jan. 1898, undertecknad av landshövdingen greve M. G. DELA GARDIE, Kristianstad, överstekammarherren greve A. F. WACHTMEISTER, Vanås, godsägaren greve R. G. HAMILTON, Ovesholm, godsägaren frih. W. G. VON SCHWERIN, Skarhult, direktören C. TRANCHELL, Landskrona, disponenten CHR. E. NILSSON, Eslöv, samt lantbrukarna FAJER NILSSON, Lyngby, och P. NILSSON, Isbygård.

Aktiekapitalet föreslogs till lägst 1 200 000 kr. och högst 3 600 000 kr. Vid teckningen skulle aktieägare i något av de fyra äldre bolagen ha förmånsrätt i den mån han kunde likvidera de nytecknade aktierna med äldre aktier enligt förut nämnda beräkningsgrund.

Konstituerande bolagsstämma med *Östra Skånes järnvägsaktiebolag* hölls i Kristianstad den 28 mars 1898 och beslöts därvid enhälligt, att aktiebolaget skulle komma till stånd. 12 295 aktier voro tecknade.

Av den därefter antagna bolagsordningen framgick bl. a., att bolagets ändamål skulle vara att förvärva andelar i eller fullständig äganderätt till Gärds härads, Hästveda—Karpalunds, Frosta härads och Eslöv—Hörby järnvägar och att utveckla detta järnvägsnät genom inköp eller anläggning av angränsande järnvägar. Styrelsen skulle hava sitt säte i Kristianstad och bestå av tolv ledamöter med sex suppleanter. Till styrelseledamöter valdes: landshövdingen greve M. G. DELA GARDIE, Kristianstad, överstekammarherren greve A. F. WACHTMEISTER, Vanås, godsägaren greve R. G. HAMILTON, Ovesholm, godsägaren frih. W. G. VON SCHWERIN, Skarhult, lantbrukaren P. NILSSON, Isgrannatorp, godsägaren A. J. MEIJER, Fogdarp, disponenten CHR. E. NILSSON, Eslöv, direktören C. TRANCHELL, Landskrona, borgmästaren A. ÅKERMAN, Kristianstad, konsuln C. J. F. LJUNGGREN, Kristianstad, lantbrukaren AND. KLEMENSSON, Hovby, och lantbrukaren FAJER NILSSON, Lyngby.

Inom styrelsen utsågs till ordförande landshövdingen greve DELA GARDIE. Verkst. direktör blev konsuln LJUNGGREN.

Vid stämman bemyndigades styrelsen att upptaga ett obligationslån, ej överstigande 3 500 000 kr., vilken summa sedermera höjdes till 4 milj. kr. mot säkerhet av inteckning i bolagets järnvägar.

Det nybildade bolaget trädde i kraft den 1 juli 1898, sedan de äldre bolagen beslutat försälja sin egendom och träda i likvidation. Likvidationen avslutades år 1921.

Järnvägsnätets utvidgning och anslutning till järnvägsstationen i Kristianstad. I juni 1898 beslöt styrelsen enligt uppdrag av bolagsstämman att av innehavarna, grevarna R. G. HAMILTON och J. DELA GARDIE, länsmannen A. F. MONTAN m. fl., övertaga den redan år 1892 meddelade koncessionen å järnvägen *Degeberga—Brösarp*, 15,9 km., jämte för denna järnväg avsedd aktieteckning å 97 000 kr. Då intet antagligt entreprenadanbud kunnat införskaffas, beslöt styrelsen, att bolaget skulle självt bygga järnvägen, och anställde för detta ändamål som arbetschef ingenjören M. BOMAN. Fastställandet av läget för Brösarps station fördröjdesansenligt genom underhandlingar med intressenterna för dels den sedermera färdigbyggda järnvägen Ystad—Brösarp, dels ock för de projekterade linjerna Brösarp—Simrishamn—Borrby och Brösarp—Lövestad—Sjöbo. Bandelen öppnades för trafik den 3 maj 1900 och kostade 660 000 kr. Rålsvikten var 25 kg/m. och högsta tågshastigheten 50 km/t.

Under tiden hade tillåtelse utverkats att ombygga linjen *Degeberga—Everöd* efter i huvudsak samma bestämmelser som gällde för *Degeberga—Brösarp*. Läget för Everöds station måste härvid flyttas 1 350 m. mot öster å linjen *Everöd—Åhus* dels med tanke på järnvägens fortsättning norrut mot Kristianstad, dels för att tillmötesgå intresser för en linje *Dalby—Everöd*. Vid denna tid arbetade mäktiga krafter för en järnvägslinje *Dalby—Sölvesborg* med förbigående av Kristianstad, varemot Kristianstadsintresset framförde ett järnvägsprojekt *Kristianstad—Sjöbo—Trälleborg*. Ombyggnaden av linjen *Degeberga—Everöd*, utförd av bolaget, fullbordades 1902 och kostade 223 000 kr.

Samma år som Östra Skånes järnvägsaktiebolag bildades eller 1898 sökte landshövdingen greve M. G. DELA GARDIE, greve R. G. HAMILTON m. fl. tillstånd att anlägga en järnväg från ny järnvägsstation i *Kristianstad*, belägen öster om staden, till *Everöds* station å *Åhus—Everöd* järnväg, 16,5 km. Ansökan beviljades med undantag av sträckningen tre km. närmast Kristianstad. Koncessionen överläts å Östra Skånes järnvägsaktiebolag, som år 1900 erhöll rättighet att anlägga *Långebro* provisoriska station.

Bandelen, som byggdes av bolaget, kostade omkr. 589 000 kr. och öppnades för allmän trafik den 2 maj 1901.

För bolagsstyrelsen förelåg nu den trängande men ytterst svårlösta uppgiften att på antagliga villkor vinna direkt anslutning till de järnvägar, nämligen *Kristianstad—Hässleholm*, *Kristianstad—Sölvesborg*, *Kristianstad—Glimåkra* och *Kristianstad—Åhus*, vilka hade sin utgångspunkt vid *Kristianstad—Hässleholms* järnvägsstation i *Kristianstad*. Denna stations utvecklingsmöjligheter voro redan genom stationens läge mycket begränsade. Frågan komplicerades ytterligare av den orsak, att samtrafiksvägen mellan *Kristianstad* och *Eslöv* samt därbortom belägna stationer till denna tidpunkt gått över *Hässleholm*, medan den av Östra Skånes trafikförening åstadkomna linjen *Kristianstad—Karpalund—Tollarp—Hörby—Eslöv* förmedlade en 9 km. kortare väg. Vunne nu Östra Skånes järnvägar direkt anslutning till *Kristianstads* station och därtill fullföljde sin avsikt att bygga en sammanbindningsbana från *Skepparslöv* (ev. *Ovesholm* eller *Öllsjö*) till *Långebro*, förkortades samtrafiksvägen med ytterligare 2 km. Dessutom funnos från *Kristianstad—Hässleholms* järnvägsbolags sida ouppsägbara överenskommelser med *Gärds* härads och *Hästveda—Karpalunds* järnvägsbolag om gemensamt användande av det först-

nämnda bolagets ägande stationer Karpalund och Kristianstad jämte mellanliggande järnvägslinje.

Styrelseledamoten, direktören C. TRANCHELL, Landskrona, öppnade i mars 1898 å Östra Skånes järnvägsaktiebolags vägnar underhandlingar med stadsfullmäktige i Kristianstad såsom representanter för staden, vilken var huvudintressent i Kristianstad—Hässleholms och Kristianstad—Åhus järnvägsbolag. Under beklagande, att inga utsikter syntes förefinnas för Östra Skånes järnvägars tidigare förslag om huvudstationens förläggande till de rymliga, obebyggda delarna av stadens område å den s. k. Östermalm, framlade han förslag till överenskommelse om gemensam centralstation i Kristianstad.

Kristianstads stadsfullmäktige utsågo år 1900 delegerade, som under namn av Järnvägskommittén skulle å stadens egna samt Kristianstad—Hässleholms och Kristianstad—Åhus järnvägsaktiebolags vägnar underhandla med Östra Skånes järnvägsaktiebolags delegerade.

Under flera års intensivt men resultatlöst arbete utarbetades ett antal förslag och motförslag, vilka efter vederbörlig behandling förelades järnvägsbolagen och stadsfullmäktige; sakkunniga tillkallades upprepade gånger att utreda och avgiva yttranden angående olika sidor av det invecklade spörsmålet och 11 st. olika förslag till ingångslinjer undersöktes, avseende dels direkt anslutning till den befintliga stationen i Kristianstad såsom centralstation, dels indirekt anslutning genom nyanlagd station öster, ev. söder om staden.

Emellertid hade Östra Skånes järnvägsaktiebolag den 28 mars 1900 hos K. M:t gjort framställning dels om fastställelse av förslag till fortsatt provisorisk ingångslinje över Långebro station och Helgeå till ny provisorisk station å av bolaget inköpt fastighet i Kristianstad, dels ock att K. M:t måtte meddela bestämmelser rörande Everöd—Kristianstadslinjens anslutning till Kristianstad—Hässleholms järnvägsstation i Kristianstad.

Den 10 juli 1901 erhöll Östra Skånes järnvägsaktiebolag koncession å byggandet av järnväg, 5,1 km. lång, från *Skepparslöv* å Karpalund—Degeberga järnväg, i huvudsakligen östlig riktning till Kristianstad—Everöds järnvägs slutpunkt vid *Långebro* och efter samma bestämmelser som den ombyggda linjen *Skepparslöv—Eslöv*, bl. a. med en skenvikt av 30 kg/m. Kostnaden beräknades till 188 000 kr. Ritningar och kostnadsförslag voro uppgjorda av baningenjören M. BOMAN. Bandelen, som byggdes av järnvägsbolaget med BOMAN som arbets-

chef, uppläts för allmän trafik den 1 okt. 1902. År 1904 uppgick den bokförda kostnaden till 191 000 kr. utom rullande materiell.

I ett avseende sammanfölla emellertid Kristianstads intressen med Östra Skånes järnvägsaktiebolags, nämligen i bemödandet att motverka järnvägsförslaget Dalby—Sölvesborg. Järnvägsbolaget understödde därför en protest mot beviljande av koncession å järnvägsförslaget, så framt avsikten vore att med förbigående av Kristianstad draga linjen från Dalby söder och öster om Helgasjön till Sölvesborg. Däremot ställde sig styrelsen för järnvägsbolaget helt sympatisk till ett alternativt förslag, avseende Dalbylinjens anslutande vid en av Östra Skånes järnvägars stationer, t. ex. Everöd eller Degeberga, för att på så sätt vinna samarbete med de intressen, som avsågo att med denna järnväg vidga Malmö handelsområde över Östra Skåne till Blekinge och Småland.

Vid denna tid hade underhandlingarna angående anslutning till huvudstationen i Kristianstad kommit till den punkt, att Östra Skånes järnvägars styrelse, som ansåg den s. k. södra Tivolipassagen vara den för alla parter bästa, likväl förklarade sig, om ock med tvekan, kunna acceptera den både tekniskt och ekonomiskt mindre fördelaktiga s. k. norra Tivolipassagen under villkor, att snar överenskommelse vunnos. Stadsfullmäktige i Kristianstad erbjödo i stället anslutning över Helgenäs till Kristianstad—Åhus rangeringsstation i söder. Då enligt detta förslag Östra Skånes järnvägar ej kunde vinna anslutning till Blekingebanorna eller Kristianstad—Immels järnväg men bereddes stora svårigheter vid uppfyllandet av villkoret för viss större aktieteckning, nämligen station å Vilans område, förkastades detta förslag såsom varande oantagligt. I skrivelse till K. M:t den 11 okt. 1902 vidhöll järnvägsbolagets styrelse under sådana förhållanden sin ansökan om Kristianstad—Everödlinjens indragande till staden över den södra Tivolipassagen. Denna ståndpunkt biträdtes av länsstyrelsen i densammas utlåtande i ärendet.

Den 29 juni 1906 fattade stadsfullmäktige i Kristianstad beslut angående hemställan till K. M:t, att Everöd—Kristianstads järnväg måtte inledas till staden medelst en linje väster om Helgeå och därefter jämsides med Kristianstad—Hässleholms järnvägars spår in till sistnämnda järnvägs station i staden. I särskild skrivelse från Kristianstad—Hässleholms järnvägs direktion förordades denna sträckning såsom den enda möjliga sammanbindningslinjen, alldenstund direktionen på grund av innehållet i bolagets koncession ansåg sig ensam äga be-

stämmanderätt i fråga om sättet för annan järnvägs anslutning till bolagets stationer.

Efter ytterligare fem års underhandlingar uppnåddes slutligen år 1911 en överenskommelse mellan de båda järnvägsbolagen, varigenom Östra Skånes järnvägar tillförsäkrades dels anslutning till Kristianstads station genom den s. k. *norra* Tivolipassagen, dels reglerade nämnda bolags användning av Karpalunds och Kristianstad stationer jämte mellanliggande bansträcka. Slutligen bestämdes Östra Skånes järnvägars andel i kostnaden för utvidgning av Kristianstads station till 305 000 kr. Detta kontrakt skulle träda i kraft vid tiden för Everödslinjens anslutning.

Då finansieringen av såväl inbyggnaden som ersättningen till ombyggnad av Kristianstads station vållade svårigheter, beslöt styrelsen att erbjuda staden preferensaktier i bolaget såsom likvid för nämnda ersättning. Härigenom skulle även den fördelen uppstå, att staden bleve pekunjärt intresserad i Östra Skånes järnvägar. Förslaget accepterades emellertid ej av staden. Efter ytterligare underhandlingar medgävo stadsfullmäktige i sept. 1913 och juni 1914 ändring av nyssnämnda överenskommelse på så sätt, att Kristianstad—Everöds järnväg finge inledas till huvudstationen genom den *södra* Tivolipassagen mot erläggande av ett skadestånd av 40 000 kr. för det intrång, som gjordes i Tivoliparken.

På detta sätt löstes äntligen frågan om Kristianstad—Everöds järnvägs inledande till Kristianstads huvudstation, och därmed följde också i sinom tid, att den s. k. södra samtrafiken leddes över Östra Skånes järnvägar.

Bandelen *Långebro—Kristianstad* utbyggdes av järnvägsbolaget enligt plan av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren E. SAHLÉN. Den öppnades för allmän trafik den 25 juli 1919.

Under år 1919 förvärvade Malmö stad 12 000 stycken av järnvägsbolagets aktier och erhöll därigenom aktiemajoritet inom Östra Skånes järnvägsaktiebolag. Samtidigt övergingo stora poster aktier till affärsmän i Malmö. Denna placering av aktierna torde få viktiga följder med avseende på järnvägsbolagets vidare utveckling i samband med den gamla tanken att medels järnvägsförbindelser närmare sammanknyta Malmö och Kalmar.

Slutligen kan nämnas, att Östra Skånes järnvägsaktiebolag 1898 övertog av dåv. förvaltaren M. FICK m. fl. utverkad koncession å en järnväg från Glimminge station till Osby station.

År 1916 ansåg sig bolaget nödsakat att avstå från denna koncession med anledning av svårigheten att vinna anslutning till Osby station.

Bana och byggnader. Såsom förut nämnts, inlades å sträckan Karpalund—Eslöv under åren 1898—1901 räls vägande 30 kg/m. De förutvarande 21,5 kg. rälsen flyttades till Hästveda—Karpalunds, Everöd—Åhus m. fl. bandelar. År 1923 inlades 25 kg. räls å linjen Höör—Hörby.

Å sträckan Kristianstad—Eslöv ha spårväxlar av 41 kg. räls inlagts å samtliga smärre trafikplatser, där tåg ej göra uppehåll. Spårväxlar av 30 kg. räls ha inlagts å alla stationer och hållplatser å linjen Hästveda—Karpalund.

Fyra broöverbyggnader ha förstärkts för 9 tons hjultryck, och vid ett flertal stationer har bangårdarnas spårssystem utvidgats. Gammalmodiga signalinrättningar ha utbytts mot dylika av modernare typ.

Trafik. Under det successiva utbyggandet av Östra Skånes järnvägar, omfattande tiden 1881—1919, ha de olika bandelarnas betydelse i trafikhänseende växlat på mångfaldigt sätt. Omläggning av trafikvägar allt efter bandelarnas öppnande för trafik har ägt rum och ovan berörts. Tåghastigheten har ökats från 20 till 60 km/t. för vissa sträckor.

De huvudsakliga godsslagen i den egna och samtrafiken utgöras av: cement, trävirke och ved, vitbetor och vitbetsmassa, stenkolk, torv, spannmål och mjöl, potatis, grus och murkalk, gödningskalk, socker, sten, gödningsämnen, sprit, trämassa och papper samt foderämnen.

Bolagsordning och ekonomi. Den första bolagsordningen bestämde, såsom nämnts, att styrelsen skulle utgöras av 12 ledamöter med 6 suppleanter. Å bolagsstämmor den 6 juni och 13 nov. 1911 beslöts den ändringen, att styrelsen skulle bestå av minst 6 och högst 15 ledamöter, ävensom att aktiekapitalet skulle utgöra minst 2 milj. kr. och högst 6 milj. kr., av vilka högst 2 milj. kunna vara preferensaktier.

Primärbanornas aktiekapital har enligt förut omnämnd värdering procentuellt reducerats till 1 393 940 kr. Nuvarande aktiekapitalet är 2 194 540 kr. Skillnaden, 800 600 kr., utgöres av nyteckningar, vilka successivt inbetalts eller erhållits i lösen för exproprierad jord för de senare tillkomna bandelarna.

Följande obligationslån ha av järnvägsbolaget upplagts: ett 50-års 4 % obligationslån av den 1 juni 1898 å 3 milj. kr., ett 40-års 4 1/2 % obligationslån av den 1 juli 1898 å 1 milj. kr., ett 5 1/2 % obligationslån av den 1 mars 1923 å 2 500 000 kr. att amorteras 1928—1962 och ett 7 % obligationslån av den 15 dec. 1920 å 1 500 000 kr. att amorteras

åren 1925—1950. Säkerheten för samtliga dessa lån utgöras av inteckningar i Östra Skånes järnvägar samt Tollarps, av bolaget ägda verkstad med förlag, vartill kommer borgen av Malmö stad för 7 % obligationslånet.

Under åren 1918—1922 utdelades resp. 4 %.

Styrelse och chef år 1926.

Styrelse.

NILSSON, J., riksdagsman, Malmö, *ordförande*,
 ÖHMAN, I., häradshövding, f. d. revisionssekreterare, Malmö, *vice ordförande*,
 PALMSTIERNAN, N. O., frih., kapten, Kristianstad, *verkst. direktör*, se nedan,
 WACHTMEISTER, A., greve, kabinettskammarherre, Kulla Gunnarstorp,
 MALMSTRÖM, S. M., disponent, Malmö,
 PERSSON, NILS, lantbrukare, Ullarp,
 HJORTH, D., grosshandlare, Malmö,
 PAULSSON, A., grosshandlare, Eslöv,
 HERMANSSON, J. W., expeditjonsföreståndare, Malmö,
 REGNER, I. FR., landskamrerare, Kristianstad, *statens ombud*.

Verkställande direktör och chef.

PALMSTIERNAN, N. O., frih., kapten v. d. 1908—, chef 1921—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Östra Skånes järnvägar.

Ordförande.

DELA GARDIE, M. G., greve, landshövding	1898—1905
HAMILTON, R. G., greve, godsägare.....	1905—1911
TRANCHELL, C., direktör	1911—1917
VON SCHWERIN, W. G., frih., godsägare.....	1917—1923
SKYTTE, W., f. d. borgmästare.....	1923—1925

Verkställande direktörer.

LJUNGGREN, C. J. F., konsul.....	1898—1903
LINDH, L. W.....	1903—1908

Trafikchef.

BACKMAN, C. W.	1898—1921
---------------------	-----------

Gärds häradsväg.

Ordförande.

STJERNSVÄRD, C. G., ryttmästare.....	1881—1882
DELA GARDIE, J., greve	1882—1895
HAMILTON, R. G., greve	1895—1898

Verkställande direktör.

HAMILTON, R. G., greve 1881—1898

Trafikchefer.

JANSSON, J., ingenjör..... 1881—1882

ANDERSSON, W. 1882—1898

Hästveda—Karpalunds järnväg.*Ordförande.*

HAMILTON, R. G., greve 1884—1893

WACHTMEISTER, Ax. Fr., greve 1893—1898

Verkställande direktör.

HAMILTON, R. G., greve 1884—1898

Trafikchef.

ANDERSSON, W. 1886—1898

Hörby—Tollarps järnväg.*Ordförande.*

HAMILTON, R. G., greve 1885—1898

Verkställande direktörer.

VON SCHWERIN, W. G., frih. 1885—1897

KROOK, G., kronolänsman 1897—1898

Trafikchefer.

SVENSSON, W. 1886—1897

ANDERSSON, W. 1897—1898

Höör—Hörby järnväg.*Ordförande.*

VON SETH, E. A., major 1881—1900

Verkställande direktörer.

KROOK, G., kronolänsman 1881—1897

OLSSON, J., grosshandlare 1897—1898

Trafikchefer.

SVENSSON, W. 1882—1891

DAHLIN, O. A. 1891—1915

Eslöv—Hörby järnväg.*Ordförande.*

VON SCHWERIN, W. G., frih. 1896—1898



Greve M. G. DE LA GARDIE,
landshövding.



Greve R. G. HAMILTON,
godsägare.



C. TRANCHELL,
direktör.



Frih. W. G. VON SCHWERIN,
godsägare.



W. SKYTTE,
f. d. borgmästare.



J. NILSSON,
riksdagsman.



C. G. STIERNSWÄRD,
ryttmästare.



Greve J. DE LA GARDIE,
godsägare.



Greve A. F. WACHTMEISTER,
överste kammarherre.



E. A. VON SETH,
major.



C. J. F. LJUNGGREN,
konsul.



L. W. LINDH,
verkst. direktör.



Frih. N. O. PALMSTIERNA,
verkst. direktör.



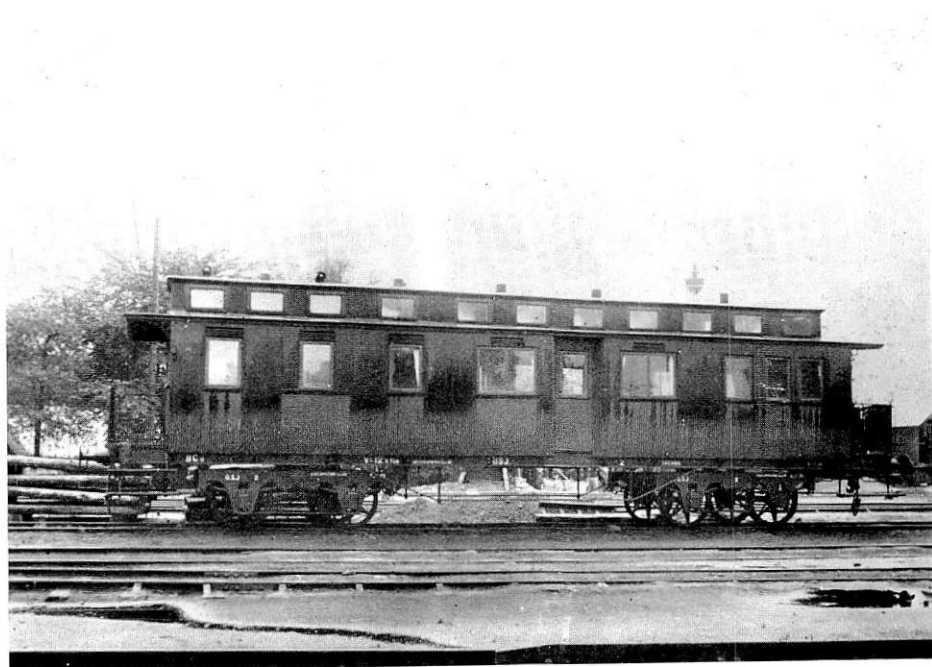
G. KROOK,
verkst. direktör.



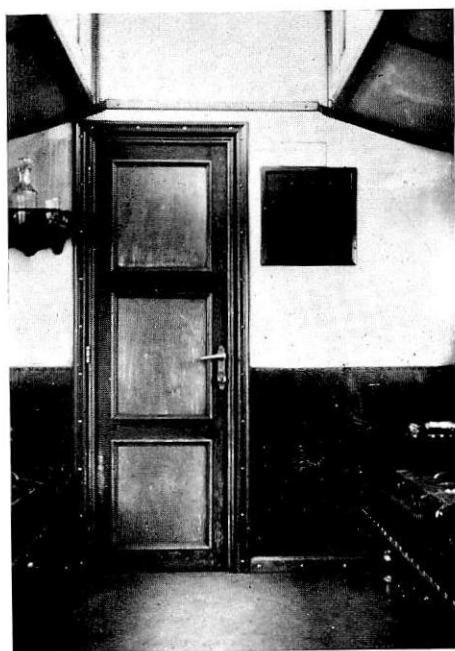
W. ANDERSSON,
trafikchef.



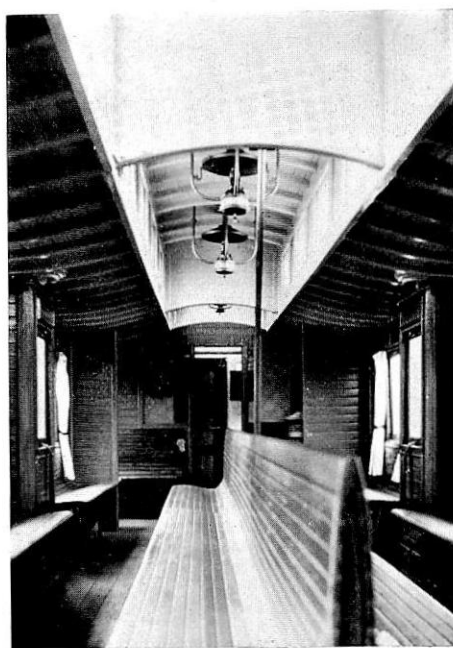
C. W. BACKMAN,
trafikchef.



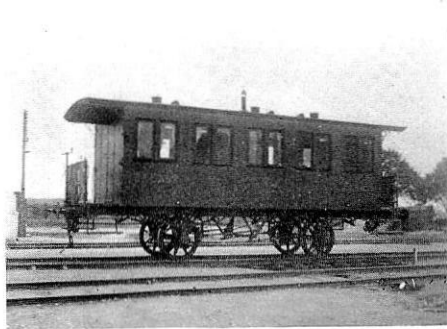
Boggievagn, byggd år 1882 vid Atlas Verkstäder i Stockholm.



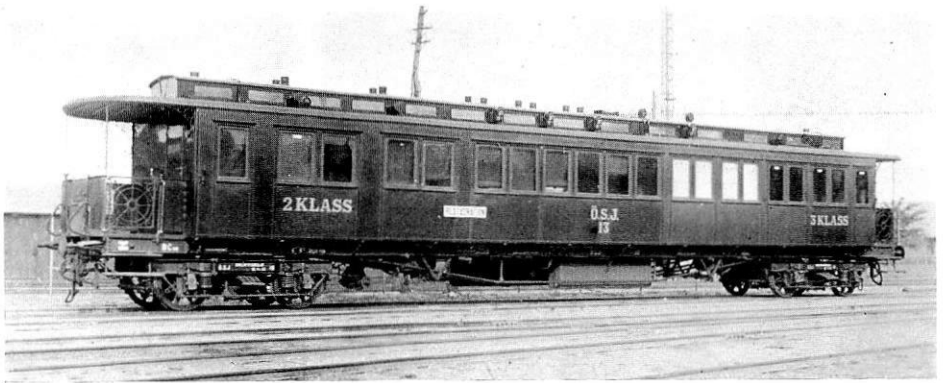
Interiör av 2:a klass
tillhörande ovanstående vagn.



Interiör av 3:e klass



En av de äldsta personvagnarna.



Personvagn med restaurationsavdelning.



Bron över Helge å vid Kristianstad.

Verkställande direktör.

KROOK, G., kronolänsman 1896—1898

Trafikchef.

ANDERSSON, W. 1897—1898

Östra Skånes järnvägar, 186 km., linjerna Hästveda—Brösarp, Tollarp—Åhus, Kristianstad—Eslöv och Höör—Hörby.

Hästveda—Brösarp. Från *Hästveda* station å Statens järnvägar utgå Östra Skånes järnvägar i östlig riktning genom bruten skogsterräng till *Glimminge* station, där banan först berör Helgeåns dal för att sedermera i huvudsakligen sydlig riktning nästan parallellt åtfölja denna dalgång till Kristianstad. Nära 2 km. norr om Glimminge station ligger Östanå pappersbruk vid ett fall i Helgeå. Bruket har byggt egen smalspårig järnväg till Glimminge station. Vid *Broby*, där den urgamla landsvägen från Skåne mot Växjö korsar ån, är Östra Göinge härads tingsställe. Kristianstads läns tuberkulossjukhus har förlagts till en höjd ett par km. väster om samhället.

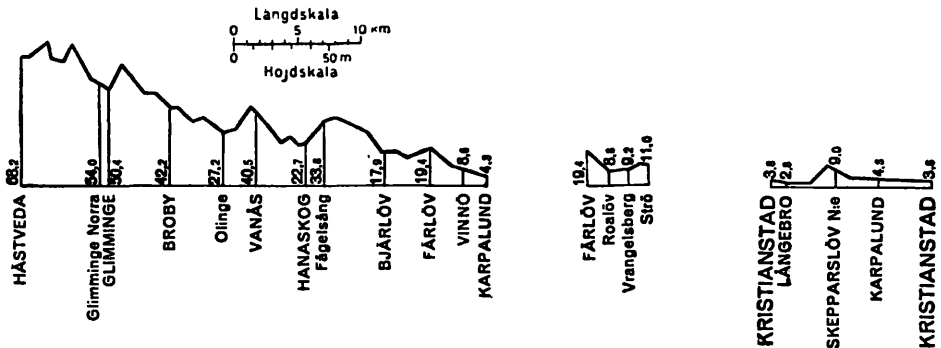
Väster om *Vanås* station ligger det gamla förnämliga Vanås slott, ett av Wachtmeisterska släktens familjegods, med landets kanske största och värdefullaste privata tavelamling. Knislinge skofabrik ligger vid vattenfall i ån öster om järnvägsstationen. Mellan Vanås och *Hanaskogs* stationer övergår järnvägen Almaå, vars fall utbyggt. Vid Hanaskogs station har A.-b. Hjul- och parkettfabrikerna sina anläggningar. Nära stationen (förr benämnd Kviinge) ligger det vackra Hanaskogs gods, där statsministern frih. G. Louis De Geer tillbringade sina sista år. Godsets stora kalkbruk står genom en linbana i förbindelse med Fågelsångs lastplats söder om Hanaskogs station. Ett par km. öster om *Bjälövs* station ligger det natursköna Torsebro, vars krutbruk fordom hade stor betydelse. Numera tillgodogöres vattenfallens kraft huvudsakligen av en stor elektrisk kraftstation, tillhörig Sydsvenska kraftaktiebolaget.

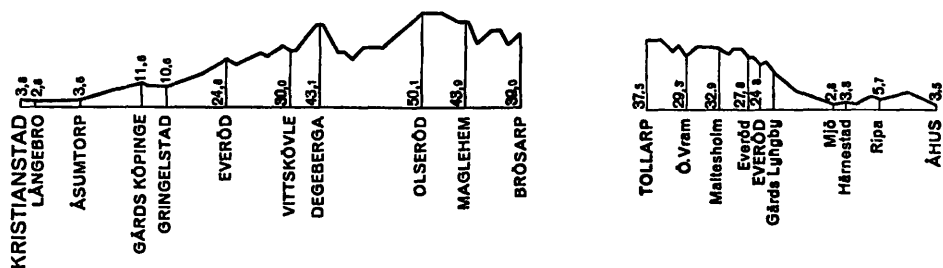
Efter ett flertal lutningar kommer järnvägen ned på Kristianstadsslätten med dess många och stora gårdar, av vilka Araslöv torde vara den ståtligaste. Den bördiga jorden, som väl lämpar sig för sockerbetsodling, har föranlett bygandet av bibanan Färlöv—Strö, vilken endast trafikeras under betkampanjen. Karpalunds råsockerfabrik, som numera tillhör Svenska sockerfabriksaktiebolaget, har eget spårssystem med anslutning till Vinnö station. Denna industri har mycket stor betydelse för nejden såväl som för järnvägarna. Hästvedabanans trafik ledes från Karpalund över en Kristianstad—Hässleholms järnväg tillhörig bandel till Kristianstad.

Kristianstads industrier såsom Mårten Pehrssons valskvarn, Skånska yllefabriken och Ljunggrens verkstad torde ha större betydelse för övriga till Kristianstads station anslutna järnvägar, varemot de vid Långebro station belägna Kristianstadsortens svinslakteri, två mekaniska verkstäder m. fl. mera gynna Östra Skånes järnvägar.



Från Kristianstad, där bolagets styrelse har sitt säte och järnvägen sin byrå, går järnvägen med en större betongbro i fyra spann över Helgeå till Långebro station. Här delar sig järnvägen i två grenar, huvudlinjen i västlig och sydvästlig riktning mot Eslöv samt en linje mot söder över den nästan jämna slätten till knutpunkten Everöd. Den lätta, sandiga jorden, särskilt å Kristianstads-





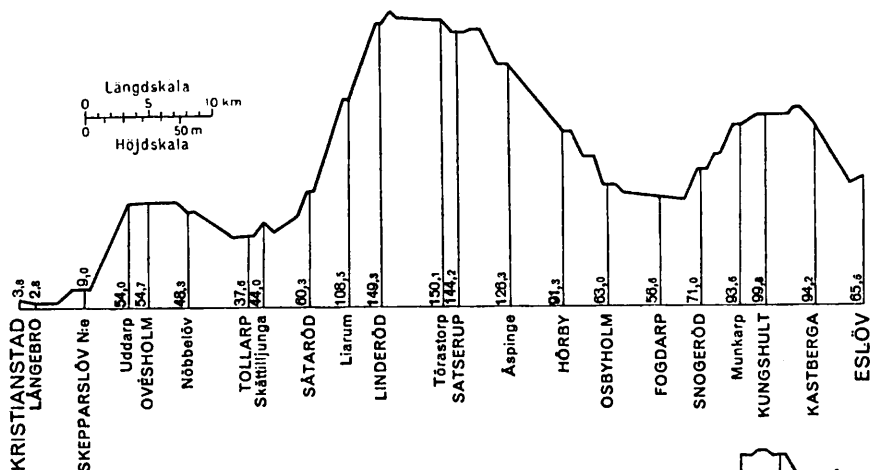
slättens östliga del, lämpar sig synnerligen väl för odling av potatis. Brännvinsbrännerierna ligga också här tätare än kanske någon annanstädes i vårt land. Följande station är *Vittskövle*, 3 km. från Vittskövle slott.

Från *Degeberga* station söderut mot Stenshuvud är terrängen egendomlig. Ingenstädes träder urberget i dagen. Även ganska höga kullar och åsar bestå helt och hållet av glacialsand. De rundade kullarnas toppar äro som oftast krönta av några vindvridna furor eller en ättehög från forntiden, och i djupa, vindlande dalgångar, tillräckliga för en större norrlandsälv, slingrar sig oftast en lustig liten bäckrännil. Det idylliska Forsakar med sitt miniatyrvattenfall i en djup, skuggig dal har fridlysts av sin nuvarande ägare, Skånes naturskyddsförening. Från *Olseröd*, den högsta punkten på denna del av järnvägen, är utsikten ståtlig över havet och Hanöbuktens kustland med dess vita sandstrand från Stenshuvud i sydsydost till blekingekusten, som blånar i fjärran. Slutstationen *Brösarp* är föreningsstation med Ystad—Brösarps järnväg.

Tollarp—Åhus. *Åhus* är järnvägens östligaste station, belägen vid Helgeåns utlopp. Åhus, som under medeltiden var en betydande stad, nedsjönk därefter till ett fiskeläge samt lastageplats för Kristianstad, men har under det senaste kvartsekket börjat växa och erhållit köpingsrättigheter. Hamnanläggningen tillhör staden Kristianstad. För tjugofem år sedan lät staden upp-muddra hamnen, som förut var tillgänglig för allenast mindre segelskutor, så att den nu kan mottaga fartyg upp till 10 000 tons dräktighet. Hamnens förbättring har kraftigt påverkat järnvägstrafiken. Samtidigt byggdes tullhus. År 1907 anlade A.-b. Vin- och spritcentralen ett reningsverk, där brännvin från ett 40-tal av ortens brännerier mottages.

Över magra sandslätter går järnvägen västerut från Åhus till *Everöds* station och passerar därvid en längre bro vid Härnestad över Helgeå. Everöd är knutpunkt med linjen Hästveda—Brösarp av Östra Skånes järnvägar. Linjen fortsätter mot väster förbi *Maltesholms* lastplats nära det bekanta slottet med samma namn. Ungefär vid samma tid Östra Skånes järnvägsaktiebolag bildades uppfördes en cementfabrik vid Maltesholm. Bruket står genom egen bana i förbindelse med Maltesholms lastplats tre km. väster om Everöds station. Med utsikt över den vackra Linderödsåsen framgår banan slutligen till *Tollarps* station å bandelen Kristianstad—Eslöv.

Kristianstad—Eslöv. Under nuvarande förhållanden kan denna linje betecknas som huvudlinjen. Från *Långebro* station går banan västerut till *Skepparslöv* över nästan horisontal, bördig mark. Mellan Skep-

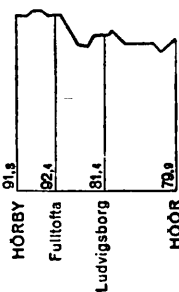


parslöv och Karpalund kvarligger en del av den först byggda järnvägen såsom förbindelselinje mellan huvudlinjen och Hästvedabanen. Från Skepparslövs station höjer sig järnvägen i långa och starka stigningar, de s. k. Uddarpsbackarna, från vilka man har en vidsträckt utsikt över Kristianstadsslätten med staden och Karpalunds sockerfabrik, åtskilda av Helgeå och Araslövssjön, ända bort mot Ryssberget vid Blekingegränsen. Norr om *Ovesholms* station ligger Ovesholms slott inbäddat i stora bokskogar. Mellan Ovesholms och *Tollarps* stationer har järnvägen en av sina längsta raklinjer. Från Tollarp framskyntar mot söder uppe på Linderödsåsens sluttningar bland härliga skogar Maltesholms, av de gamla vallgravarna ännu omgivna slott. Vid Tollarp har järnvägen sin reparationsverkstad och förråd. Mellan Tollarp och Hörby går järnvägen över Linderödsåsen. Stigningarna börja i närheten av *Sätaröds* station och fortsätta nästan oavbrutet till högsta punkten, 155 m. ö. h., uppnått omkr. 1 km. sydväst om *Linderöds* station, varefter terrängen något sänker sig mot Hörby. Vid denna del av banan finnes ingen industri av betydelse med undantag av fabrikation av en del torvprodukter. I närheten av *Liarums* hållplats svävar blicken milsvitt över åsar, vilkas ryggar äro klädda av skogar och väcka föreställningen om ett skogslandskap, vida skilt från den vanliga föreställningen om det släta Skåne.

Hörby station, föreningsstation med bandelen Höör—Hörby, är belägen i Hörby köping, som av ålder varit utförselort för en mängd boskap och svin till övriga delar av vårt land. Mellan *Osbyholms* och *Snoogeröds* stationer följer järnvägen den väna Ringsjöns södra strand. På andra sidan sjön fångas blicken av Bosjöklusters tornprydda, röda murar samt det högtbelägna Orups sanatorium. För övrigt är järnvägen Hörby—Eslöv dragen genom jordbrukarebygd.

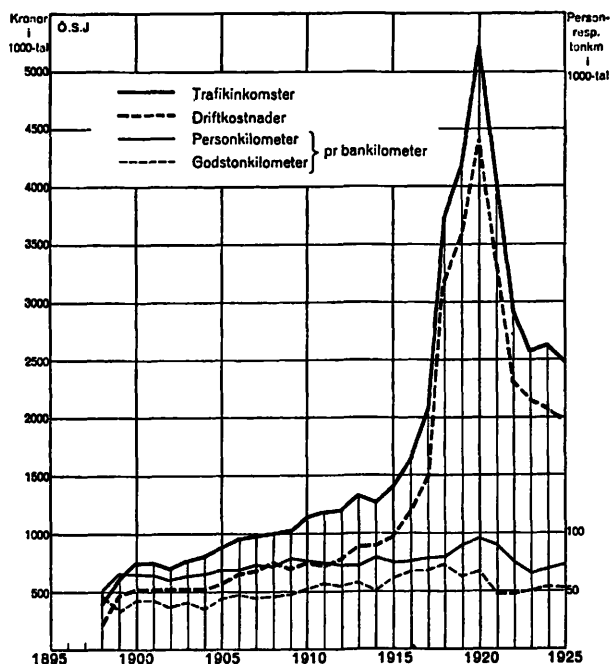
Eslövs station är föreningsstation med statsbanan, Landskrona & Hälsingborgs, Ystad—Eslövs och Klippan—Eslövs järnvägar. Å sträckan Kristianstad—Malmö äro genomgående person- och restaurantvagnar insatta i vissa tåg.

Höör—Hörby, 13 km. För att uppnå sitt ursprungligen avsedda ändamål borde denna bana ha fortsatt antingen mot öster eller söder. Nu har den föga betydelse för Östra Skånes järnvägar. Från *Höörs* station å södra stam-



banan går linjen förbi *Fulltofta* station, nära Ringsjön och huvudsakligen genom bokskogar till *Hörby* (se ovan).

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Linjen Kristianstad—Eslöv.

Byggnadsätt.		År 1881, 1886, 1897	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	65,6	65,6
» i sidospår	»	—	12,2
Största lutning i huvudspår	‰	16,7	16,7
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	14,3, 17,2, 22,3	30,45
Största tillåtna hjultryck	ton	—	5,65
» » tågastighet	km/t.	20, 30, 40	60

Linjen Hästveda—Karpalund.

Byggnadsätt.		År 1886	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	36,8	36,8
» i sidospår	»	0,71	4,7
Största lutning i huvudspår	‰	12,5	12,5
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	17,2	21,5, 30
Största tillåtna hjultryck	ton	—	4,6
» » tågastighet	km/t.	30	40

		Linjen Färlöv—Strö.	
Byggnadsätt.		År 1899	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	5	5
» i sidospår	»	0,25	0,50
Största lutning i huvudspår.....	‰	12,5	12,5
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	17,2	17,2
Största tillåtna hjultryck.....	ton	—	4,3
» » tåghastighet	km/t.	30	25

		Linjen Tollarp—Åhus.	
Byggnadsätt.		År 1881, 1883	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	23,1	23,1
» i sidospår	»	—	2,6
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,7	16,7
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	14,3	22
Största tillåtna hjultryck	ton	—	4,4, 3,9
» » tåghastighet	km/t.	20	55, 25

		Linjen Kristianstad—Brösarp.	
Byggnadsätt.		År 1881, 1900, 1901, 1919	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	38,2	39,7
» i sidospår	»	3	9,9
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	25	25
Största tillåtna hjultryck.....	ton	—	5,1
» » tåghastighet	km/t.	50	60

		Linjen Hörby—Höör.	
Byggnadsätt.		År 1882	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	12,5	12,5
» i sidospår	»	0,17	0,40
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,7	16,7
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	17,4	24,8
Största tillåtna hjultryck.....	ton	—	4,1
» » tåghastighet	km/t.	20	35

		Östra Skånes järnvägar.	
Rullande materiell.		År 1925	
Ånglokomotiv, tanklok	st.	—	11
» tenderlok	»	—	13
Personvagnar med 2 axlar	»	—	14
» » 4 »	»	—	13 ¹
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	—	574

¹ Därav 5 st. med postavdelning och 2 st. med restaurantavdelning.

Personal, antal.		År 1925
Ordinarie.....	—	256
Extra.....	—	63
Verkstadsarbetare.....	—	57
Banarbetare.....	—	61

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1899.

Järnvägsbyggnaden	4 686 896: 65	
Rullande materiell	927 611: 91	
Förråd och inventarier	405 011: 12	
Kassabehållning	2: 16	
Fordringar m. m.	298 917: 32	6 318 439: 16
Lantegendomen Hedentorp	153 500: —	
Stadsfastigheten 256 A Kristianstad	65 000: —	218 500: —
		<u>S:a kr. 6 536 939: 16</u>

Skulder den 31 dec. 1899.

Aktiekapitalet	1 861 200: —	
Obligationslånen	3 289 050: 83	
Handels- och sjöfartsfonden.....	263 202: 69	
Stockholms handelsbank	251 940: 98	
Stockholms ensk. bank	71 226: 25	
Bankräkningar m. m.	503 717: 85	6 240 338: 60
Skuld å lantegendomen Hedentorp	150 929: 16	
» å stadsfastigh. 256 A Kristianstad	59 328: 56	210 257: 72
Fonder:		
Reservfonden	15 000: —	
Understödsfonden	1 802: 51	
Dispositionsfonden	28 887: 67	45 690: 18
Vinst- och förlustkonto:		
Vinst under året		40 652: 66
		<u>S:a kr. 6 536 939: 16</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsbyggnaden	7 945 303: 53	
Tollarps verkstad med inventarier	272 523: 79	
Rullande materiell	3 171 432: 42	
Förråd och inventarier.....	462 872: 60	
Kassabehållning	544: 57	
Fordringar m. m.	224 378: 07	12 077 054: 98
Lantegendomen Hedentorp	104 259: 60	
Stadsfastigheten 256 A, Kristianstad	55 000: —	159 259: 60
		<u>S:a kr. 12 236 314: 58</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	2 194 540:—	
Obligationslånen	6 431 557:16	
Handels- och sjöfartsfonden	155 228:47	
Bankräkningar m. m.	611 542:52	
Outtagen vinstutdelning	2 259:20	
	<u>613 801:72</u>	9 395 127:35
Skuld å stadsfastigheten 256 A, Kristianstad		32 119:64
Reservfonden	220 000:—	
Reserverade medel	556 012:81	
Fond för avskrivningar från och med år 1910	1 784 719:88	2 560 732:69
Vinst- och förlustkonto: kvarstående	151 977:16	
Vinst	<u>96 357:74</u>	248 334:90
		<u>S:a kr. 12 236 314:58</u>

.....