

# Klagshamns cementfabrik och spår

Janis Priedits

## Fabriken och samhället

För drygt ett sekel sedan fanns inget i Klagshamn, ej heller udden. Men det som fanns under jorden, kalkgrunden, skulle ge mycket. Så mycket att en industri, ett samhälle, en hamn och rentav nytt land växte fram. Skutorna kom och gick, järnväg från Tygelsjö drogs fram. Industrisamhället blev till och Klagstorpsortens mångsekelgamla allmogehävd var bruten.

Idag återstår inte mycket av kalkindustrin. Den sista kalkugnen står dock kvar som ett industrihistoriskt minne över epoken. Rester av cementfabriken används bland annat av en ridskola.

Kalkbrytning i mindre skala startades av Lars Hermodsson och några av hans söner 1878. Hermodsson ägnade sig givetvis även åt kalkbränning, och denna enkla, icke-industriella verksamhet pågick till 1896 under namnet Västra Klagstorps Kalkbruk. Samma år bildades Klagstorps Kalkbrotts AB som övertog den gamla firman. Det nybildade aktiebolaget hade i huvudsak danska ägare men

tre år senare övergick ägandet i svenska händer. Man kan säga att verksamheten under denna tid började expandera på allvar. Kalkugn och järnvägsbank av schaktmassor tillkom 1896-98, verkstäder, lokstall, pumphus och kraftstation 1898.

Några år in på det nya seklet anlades en cementfabrik med tre roterugnar och ytterligare en kalkugn. Orten Klagshamn hade under blomstrings-tiden omkring 1910 över 1200 invånare och var centrum i dåvarande Bunkeflo. Förutom den största arbetsgivaren cementfabriken fanns även andra, bland annat en kalksandstensfabrik, en gasbetongfabrik, en gödningsfabrik, en destilleringsfabrik och ett tunnbinderi. Samhället hade inte mindre än fyra krogar!

Folk strömmade till från alla håll. Ända uppifrån Småland och Blekinge kom de, stenhuggare, rälare, smeder och andra arbetare. Samhället växte och affärer, hotell, Folkets hus och egnahem kom till undan för undan.



Ur Ekonomiska kartan över Malmöhus län 1917.



*Kalkbrottet omkring 1910. Observera vagnarna av trä. Man ser tydligt att kalkbrottet är nystartat och ej särskilt djupt.*



*Lok 4 samt ett okänt lok vid okänd tidpunkt. Båda fotona kommer från Föreningen Klagshamns och Västra Klagstorps historia.*

Under drygt tre decennier upplevde samhället företagsoptimism varvad med konjunktursvackor och andra kriser. Cementfabriken var berömd för sin högkvalitativa portlandcement både inom och utom landet och hade därför kunnat hålla jämna steg med andra tillverkare.

Redan 1918 stod första krisen för dörren. Göteborgs Bank AB tog över och fortsatte driften till 1934. År 1922 hade dock ett nytt bolag bildats under namnet Klagshamns Cementverks AB. Produktionen var då 400 000 fat portlandcement per år.

Under 1930-talets första år inträdde en avmattning i konjunkturen. Depression i förening med en långvarig byggnadsstrejk ledde till en minskning av cementkonsumtionen inom landet. Konkurrenten Limhamns cementfabrik (ägd av dåvarande Skånska Cement AB) sju kilometer från Klagshamn fortsatte dock att expandera. I Klagshamnsfabriken kämpades det tappert för att genom rationaliseringar och tekniska förbättringar försöka uppnå bättre lönsamhet och konkurrenskraftiga priser. Ägaren, Göteborgs Bank tillsammans med Skandinaviska Kredit AB, tvingades år 1930 låna fabriken 2,5 miljoner kronor till bland annat en ny ugn och nya kvarnavdelningar. Antalet anställda var då omkring 300.

År 1934 köpte Skånska Cement Klagshamnsanläggningen och verksamheten minskade alltmer. 1936 stod det klart att hundra arbetare var definitivt avskedade, och 1938 var storindustrin i Klagshamn oåterkalleligen slut. En del personal fick anställning i Limhamnsfabriken medan andra bereddes arbetsmöjligheter vid eternitfabriken i Lomma. Den senast tillkomna cementugnen monterades ner för vidare transport till Oaxens kalkbruk i Södermanland.

De kvarvarande anläggningarna såldes 1942 till Laguna AB, ett dotterbolag till Kockums Mekaniska Verkstads AB i Malmö, som 1967 vidare sålde dem till byggföretaget BPA. Byggnaderna förföll alltmer och vandaliserades, marken växte igen och naturintresserade personer ville att det förvildade området, som är rikt på växtlighet med många sällsynta arter, skulle bevaras som det blivit, utan intrång av park- eller fritidsanläggningar.

En ljuspunkt i förödelserna kom 1985 då Malmö kommuns enda kalkugn (byggd 1903) restaurerades. Därmed räddades ett fint industrihistoriskt minne i Klagshamn. Under ugnens glansdagar kunde man bränna tio ton kalk per dygn. Arbetet där var eftertraktat eftersom man till stor del rådde sig själv. Lönen 1918 var 35 öre i timmen.

## Spåren och loken

För en så stor industri som denna behövdes det naturligtvis spårbundna transporter, och i Klagshamn blev resultatet två spårvidder, 900 och 1435 mm. Smalspåren tillkom 1897–98 mellan Klagshamns station på KTJ och hamnen (2 km), medan normalspåret öppnades 1898 mellan Tygelsjö och Klagshamn (4 km). Den sistnämnda sträckan utgjordes av privatbanan Västra Klagstorp–Tygelsjö järnväg (KTJ), vars huvudsakliga transporter utgjordes av produkter till och från cementfabriken. Persontrafik fanns också men upphörde redan 1927.

Mellan cementfabriken och hamnen låg banan som treskenspårig. Kalksandstegelfabriken ute vid hamnen fick också spårförbindelse, liksom kalkbrottet. Spåren utvidgades allt eftersom verksamheten växte. Spårsystemets totala längd uppgick på 1920-talet till inte mindre än 17 kilometer.

För transport av kalksten från brott till kalkugn och fabrik användes både ordinära tippvagnar av plåt och vagnar med trækorg. Som dragkraft användes enbart ånglok. Möjligen kan hästar ha utnyttjats på kortare sträckor, men vagnarnas tyngd och mängd gjorde att ångkraft i regel behövdes. Några diesellok är ej kända. Sådana fanns visserligen redan i början av seklet men de var driftosäkra och dyra.

Totalt behövde cementfabriken tio smalspåriga ånglok. De första anlände redan 1897 från Danmark. De var begagnade men endast två år gamla. Lok 1 användes inte mindre än 43 år i Klagshamn! Nästa tre lok kom också från Danmark, och var precis som de två första endast några år gamla vid ankomsten till Klagshamn. Loken 6–10 inköptes nya från Orenstein & Koppel i Berlin mellan 1906 och 1919. Tyvärr finns inget Klagshamnslok bevarat vid något museum, så vi får nöja oss med bevarade foton, varav ett syns här intill.

De sex första loken skrotades medan nr 7–10 åren 1939–43 såldes för andra uppgifter. Lok 8 och 10 kom till Limhamns cementfabrik där de tjänstgjorde mellan kalkbrottet och fabriken. Lok 9 byggdes om till 760 mm spårvidd och skrotades inte förrän 1960. Närmare uppgifter om loken och deras ångpannor finns i boken *Industrilok i Skåne – Malmöhus län*.

Efter nedläggningen 1939 upphörde smalspårstrafiken och rälsen revs till största delen upp. Reguljär godstrafik på normalspåret slutade 1939 men viss bettransport pågick till 1945, då även den upphörde. Rälsen kvarlåg dock till 1963.

Smalspårlokestallet lär ha legat kvar en bit inpå 1960-talet. Stationshuset i Klagshamn finns ännu kvar, dock som privatbostad. Som postkontor fungerade byggnaden ännu 1982. Ett par år senare kunde man ännu skönja rester av 900 mm-banorna i lokstallsgrunden. Vid den restaurerade kalkugnen finns ännu några meter kvar av normalspåret.

## Källor och litteratur

Föreningen Klagshamns och Västra Klagstorps historia

Landsarkivet i Lund

Ekonomiska kartan över Malmöhus län 1917

G. A. Granström, *Svenska Cementförsäljningsaktiebolaget 1893–1922*, 1923

*Järnvägsdata*, 1992

Sven Lindqvist, *Gräv där du står*, 1980

*Malmötidningen*, 1994

*Oxie härads hembygdsförenings årsbok 86/87 och 1989*

Janis Priedits, *Industrilok i Skåne – Malmöhus län*, 1995

Axel Stern, *Mitt Klagshamn*, 1982

---

Artikeln har tidigare varit publicerad i *Spår 1996*, *Järnvägsmusei vänners årsbok*.