

Limhamn, kalkbrottet, cementfabriken och spåren

Janis Priedits

Limhamns kalkbrott är ett av norra Europas största dagbrott. Det är 1600 meter långt och 800 meter brett med ett djup på 60 meter. Kalkstenen i brottet är av två sorter. Överst ett 15 meter tjockt lager Köpenhamnskalksten och därunder Limhamnskalksten. Lagren i botten bildades i ett tropiskt hav för 60 miljoner år sedan. Kalkstensbrytningen är av gammalt datum; här har brutits kalk i flera hundra år. Redan i mitten av 1500-talet fick borgmästare och rådsherrar i Malmö kunglig befallning att låta bränna kalk till kungens behov. Ett kalkbruk i Limhamn anlades 1622 och drevs fram till 1709 då det förstördes. På 1860-talet fanns nära 50 kalkstensbrott i trakten. Man lastade kalk på båt vid en primitiv hamn i Limhamn och på detta sätt fortsatte det till början av 1870-talet, då en bana med 891 mm:s spårvidd anlades. En lastbrygga tillkom 1872 och banan blev klar 1873 och den kom väl till pass för de ökade kalkstenstransporterna ned till hamnen, där omlastning till båt skedde och vidaretransport till den av Skånska Cement AB (bildat 1871, i fortsättningen förkortat SkC) år 1872 startade cementfabriken i Lomma (nedlagd 1905).

Dagbrottet invigdes 1886 och 1888 påbörjades byggnadsarbetet med den nya cementfabriken i Limhamn som uppfördes nere vid hamnen och två år senare stod den fullt färdig. 1907 byggdes den första roterugnen för bränning av kalk och 1916 kompletterad med två nya roterugnar. Under decenniernas lopp utbyggdes cementfabriken i olika etapper.

Förutom SkC:s kalkstenbrott fanns andra som bröts av Annetorps Kalkbruks AB och Malmö Kalkbrotts AB. 1884 omorganiserades Förenade Kalkbrotten (FK) till ett aktiebolag som förvärvade Malmö Kalkbrotts AB:s kalkbrott. Brytningen övertogs samtidigt av SkC på entreprenad. 1916 förvärvade SkC alla aktier i FK och blev nu ensam ägare till kalkstensbrottet vid Annetorp (=nuvarande kalkbrott). Brytningen av kalksten skedde till en början för hand, men en bit in på 1900-talet började man använda dynamit och maskiner.

På grund av damm och grannarnas klagande byggde man en tunnel mellan kalkbrottet och cementfabriken, cirka två kilometer lång. Tunneln invigdes 1968 men det skulle dröja endast tio år innan cementtillverkningen upphörde liksom behovet av tunneln. Verksamheten i själva kalkbrottet upphörde 1993, den sista kalken bortforslades ett år senare. Krossanläggningen revs för några år sedan.

Nu ägs brottet av Heidelberg Cement, som har styckat av och sålt delar av området närmast kalkbrottet till HSB och NCC. Det finns planer på att bebygga brottet, men redan nu har en del hyreshus uppförts norr om kalkbrottet. Ett hinder för vidare utbyggnad är att östra delen av brottet naturskyddsförklarats av Länsstyrelsen vilket innebär en sådan fredning att den ej får bebyggas.

Spåren

Den första banan (891 mm) mellan kalkbrottet och hamnen stod färdig 1873 och på en karta från 1884 syns tre lastbryggor i Limhamn som på den tiden var en liten by. Vagnarna drogs från början av hästar men 1884 inköptes två begagnade ånglok från Danmark. Inte mindre än fyra spårvidder har funnits i Limhamn, 450, 600, 891 och 1435 mm.

Spårvidden 450 mm, som även fanns vid Lomma cementfabrik, användes endast för kortare interna transporter inom fabriksområdet. Banan torde ha funnits redan i början av 1900-talet och två lok, Asea 120/1919 och OK /1923, har trafikerat spåren.

Spårvidden 600 mm. 1896 omtalas ett kortare flyttbart spårssystem och dess längd var blott 0,7 km, 1907 0,3 km. Någon lokdrift är ej känd.

Spårvidden 891 mm trafikerades av inte mindre än 26 lok. För transporter av kalk m.m. införskaffades flera hundra vagnar av olika slag. 1890 hade SkC redan införskaffat 183 vagnar! 1910 hade det utökats till 650. 1927 var antalet tippvagnar 660 på 891 mm och 5 st 600 mm. Den ursprungliga sträckningen ändrades 1894 då

de alla små kalkbrotten ersattes med det stora vid Annetorp. Den ursprungliga lastningen av kalksten skedde för hand på små landgångar på vilka kalkstenen forslades med skottkärror ut till tippvagnarna. De första kalkstensvagnarna var försedda med tråkorg. Senare tillkom tippvagnar av järn och ännu längre fram stora kalkvagnar med lyftkrokar.

Den första ångdrivna grävmaskinen anskaffades 1894 och 1929 kom den eldrivna. Den manuella hanteringen av kalksten upphörde ej förrän 1936 och i slutet av 1940-talet började lastbilar användas för transport av avbanat material och ersatte delvis banan nere i brottet. 1949 elektrifierades järnvägen mellan kalkbrottet och cementfabriken (2 km). Eftersom banan korsade nio stycken gator i Limhamn medförde den täta tågtrafiken ett 90-tal bomfällningar per dag. Man hade t.o.m. banvaktstugor för bomfällningen. Senare infördes automatisk bomfällning och modernare signalsystem.

1943-44 öppnades från kalkbrottet till Limhamns station en normalspårig förbindelse som löpte parallellt med 891-spåret. Sträckan närmast Limhamn byggdes som treskenspår. Samtidigt nedlades trafiken mellan kalkbrottet och Lernacken. Den 31 augusti 1967 gick sista tåget på "brottets bana" som smalspåret kallades i folkmun. Banan ersattes av ett underjordiskt transportband och smalspårerna revs upp. Godstrafiken på normalspåret pågick till slutet av 1990-talet och banan är delvis riven.

Malmö-Limhamns Järnväg, MLJ

I år fyller MLJ 120 år och tyvärr fick banan ej uppleva tåg på jubileet. Den 5 km långa banan invigdes för allmän trafik i december 1889. Persontrafiken inskränktes kraftigt 1915 när spårvägens linje nr 4 nådde Limhamn. MLJ AB blev 1966 ett dotterbolag till Cements i dåvarande Eurockoncernen. Godstrafiken pågick till slutet av 1990-talet och banan växte igen.

Banan klipptes av för något år sedan, då Citytunnelbygget pågick som mest, men har återutlagts men en liten annan sträckning närmast Malmö C. Under avbrottet drogs godsvagnarna med vagnbjörn mellan Malmö Västra och C. Den här delen lär bli kvar eftersom bl.a. Nordmills och Kockums använder spårerna. Den resterande delen mellan Malmö Västra och Limhamn har Malmö kommun

planer på att bygga om till cykel- och gångväg men i skrivande stund är inget beslutat.

Lok

De två loken på 600 mm har redan beskrivits ovan.

Ånglok 891 mm.

Lok 1, KC 398/1874 köptes 1885 begagnat från Danmark med spv 785 mm. Det såldes ca 1900 till Skånska Cementgjuteriet som nr 4. 1918 sålt via en firma i Södertälje till Vallevikens kalkbrott på Gotland. Ombyggt till 600 mm. Skrotat efter 1935.

Lok 2, KC 408/1874 köptes 1891 begagnat från Danmark. Sålt 1906

Lok 3, KC 2030/1888, 1906 sålt Skånska Cementgjuteriet som nr 5. 1935 sålt skrot.

Lok 4, KC 3361/1896 skrotades 1951.

Lok 5, KC 3626/1898 såldes 1927 till Bläse kalkbrott på Gotland och skrotades 1953.

Lok 6, KC 3871/1898 såldes 1934.

Lok 7, KC 4221/1900 såldes 1929 till Bläse kalkbrott och skrotades 1948.

Lok 8, KC 5367/1905 såldes 1936 till Bläse kalkbrott och skrotades efter 1950.

Lok 8, OK 4730/1911 köptes 1939 från Klagshamns cementfabrik. 1950 avställt och 1962 skrot.

Lok 9, KC 5583/1906 skrotades 1949.

Lok 10, KC 5721/1907 skrotades 1951.

Lok 10, OK 9048/1919 köptes 1939 från Klagshamns cementfabrik och skrotades 1947.

Lok 11, KC 5835/1907 skrotades 1951.

Lok 12, Zob 549/1906 såldes redan året efter till Bohus Malmön, 1938 sålt skrot. Nr 549 är ångpannans nr, lokets tillverkningsnummer okänt.

Lok 12, KC 5836/1907 skrotades 1955.

Lok 13, KC 6051/1908 var i drift till 1950 då det avställdes. Loket finns sedan 1960 på Malmö tekniska museum.

Lok 14, KC 6136/1908 skrotades 1951.

Lok 15, OK 2525/1908. Urspr. ägare E. Bomke i Seftenberg, återköpt OK och 1912 uthyrt till NJAB. 1916 sålt Limhamn. 1965 ställdes det upp vid Kaabs (skrotfirma) i Ängelholm och 1994 såldes det till en museibana på Bornholm.

Lok 16, OK 3362/1909. Urspr. ägare H. Weber i Tyskland, återköpt av OK, 1912 uthyrt NJAB, 1916 sålt Limhamn. 1981 skänkt GHJ.

Lok 17, Han 7949/1917 avställdes 1951 och skrotades 1962.

Lok 18, Han 7950/1917 avställdes 1955 och skrotades på 1960-talet.

Motorlok 891 mm

Ett okänt ackumulatorlok fanns 1948 men såldes eller skrotades 1956.

Lok 1-4 var kontaktledningslok Asea 319-322/1949. Alla slopades vid smalspåret nedläggning 1967 och skrotades 1968 utom 319 som skänktes 1981 till GHJ.

Motorlok 1435 mm

PL ?/19??. Ursprungligen använt i Grefsen i Norge och 1950 sålt till Limhamn via ett Göteborgsföretag. Användes för växlingsarbeten i Limhamn. Det slopades redan 1956 och skrotades sannolikt 1961.

Loket lär ha använts på banan Hamar-Dombås (Norge) för snöröjning. Det kan ha varit smalspårigt från början.

Förkortningar.

GHJ, Gotlands Hesselby Järnväg (museibana)
Han, Hannoversche Maschinenbau AG, Hannover (Hanomag), Tyskland

KC, Lokomotivenfabrik Krauss & Co, München, Tyskland

NJAB, Nordiska Järnvägsbyggnads AB

OK, Orenstein & Koppel, Berlin, Tyskland

PL, Plymouth Locomotive Works, Plymouth, Ohio, USA

Zob, L. Zobel Maschinen & Dampfkesselfabrik, Bromberg, Tyskland

Denna artikel av skribenten är delvis hämtad ur Tågposten 1/1983 men har omarbetats. Mer fakta finns att läsa i min bok "Industrilok i Skåne-Malmöhus län", utgiven 1995 av SJK Småbaneavdelning. Fler litteraturtips: Cement i 100 år av Alf Åberg. Malmö 1972. Teknisk Tidskrift 1903, 21/1931. Limhamniana 1959-. Skånska Cement AB 1871-1932 av K. Kock.

Malmö-Limhamns Järnväg, Sillabanan 100 år av Håkan Olsson. Helsingborg 1989.