

Motion

Till kommunfullmäktige Malmö

Utred Sillabanans rekonstruktion

Året 1887 hölls det första mötet om införande av en järnvägsförbindelse mellan Limhamn och Malmö. Frontfiguren för detta var ingenjören Rudolf Fredrik Berg. Två tillvägagångssätt togs fram; dels järnväg längs med Malmös kust och dels en bana på inlandet där spåret längs med Malmös kust blev förslaget som vann. 4297 meter spår lades till en kostnad av strax över 200 000 kronor. Den dåvarande banan, MLJ (Malmö-Limhamns Järnväg, folkmun; *Sillabanen*) hade fem stationer; Limhamns hamn, Bellevue, Sånekulla, Ribersborg, Turbinen och Baggers plats. I början trafikerades järnvägen allra främst av ångloken Limhamn och Bellevue. Persontrafiken var inte särskilt omfattande under slutet av 1800-talet. Fem turer med retur på vintern och sex på sommaren. Resan tog ungefär 15 minuter från Baggers plats vid Malmö stadsbanestation bort till slutstationen Limhamns hamn. Godstrafiken däremot bedrevs relativt kontinuerligt till Limhamns Cementfabrik och till de andra industrierna ute på Limhamn.

Passagerarantalet växte däremot snabbt och 1890 uppgick siffrorna till 133 000. MLJ:s toppår, 1913 beräknade antalet till hela 903 000 passagerare. Något som var särskilt unikt för MILJ var vid den tidpunkten den enda järnvägen i Sverige som brukade polletter istället för reguljära pappersbiljetter. 1954 togs ångloken ur bruk och ersattes av diesellok. Persontrafiken upphörde 1951 och godstrafiken 1978. Sillabanen blev nedkortad 2005 när Citytunneln började byggas. Rälsen längs Ribersborgsstranden revs upp och rälsen mellan Malmö C, Nordmills och Kockums industrier brukades under de sista åren av Sillabanans tid. Därefter gick över hundra år av unik trafik i graven.

Malmö och Limhamn har en fantastiskt lång och innehållsrik historia. Det finns säkerligen Malmöbor kvar som kan minnas åkturerna med Sillabanen ner till Ribersborg. Sverigedemokraterna menar att detta är ett unikt stycke i Malmös stadshistoria som borde ha



tagits tillvara på från början. Idag finns den gemytliga Museispårvägen Malmö kvar som brukas under begränsade tider på året.

Sverigedemokraterna menar att MLJ har ett kulturellt värde. Vi vill därför se en utredning hur upprättandet av en ny "Sillabana" kan återuppstå i Malmö. Ånglok är inte särskilt vanligt idag. Det är därför en unik upplevelse för våra Malmöbor att exempelvis kunna kliva på ett ångdrivet 'Sillatåg' från Malmö Centralstation och åka ned med familjen ner till Ribersborgsstranden under sommarmånaderna. För att få en liknande upplevelse måste man annars ta sig till ångtåget på Österlen. Malmö är internationellt en relativt populär turiststad, vilket en ångdriven tåglinje hade utmärkt Malmö ännu ytterligare och gett alla möjligheten att ta del av dåtidens historia i vår nutid.

Med anledning av ovanstående föreslår Sverigedemokraterna kommunfullmäktige besluta:

-Att ge berörda nämnder i uppdrag att utreda möjligheterna till att upprätta en ny likvärdig 'Sillabana' i Malmö.

För Sverigedemokraterna Malmö

Magnus Olsson

Magnus Olsson (SD)
2021-02-24