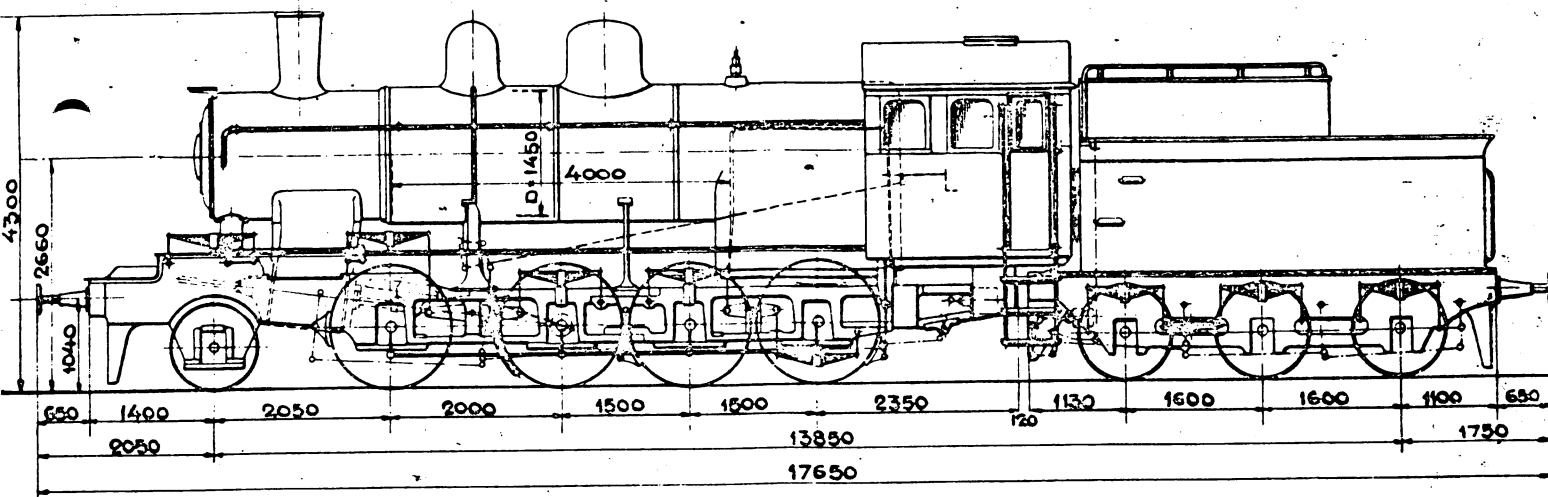


Avskedsresa med
SJ ånglok 31/3 1972
 Malmö - Ystad - Eslöv - Malmö



- Information om resan har vi samlat i den här mappen. Den innehåller upplysningar om tider, fotokörningar, lokåkning, banornas historia m.m.
- Tidtabeller SJ form. S4 finns närmast härunder. En summarisk tidtabell i fickformat med de viktigaste tiderna etc. finns också.
- Samlingssignal Som samlingssignal använder vi signalen "lossa bromsarna" (——— —). Den innebär omedelbar påstigning.
- Fotokörningar anordnas under resan på 7 platser. Då vi är ganska många på tåget ber vi er studera de skisser över fotoplatserna som återfinns efter S4:orna här i mappen. Då kan ni lätt orientera er när tåget stannar. Tåget stannar så att B1-vagnarnas (de mittre) dörrar är bäst för av- och påstigning. Vid tidsbrist kan fotokörning 7 inställas.
- Lokåkning Lokåkning utlottas på biljetternas nummer. Lista över vilka nummer som berättigar till resa på lok olika sträckor finns här i mappen och dessutom anslås den i vagnarna. Lokåkning sker helt på egen risk, och förbindelse som fritar SJ från ansvar skall undertecknas på lok av varje lokåkare.
- Visning av lokomotorer I Svedala visar Svedala-Arbrå sin lokomotor (fd 891 mm) och i Köpingsbro ges tillfälle att bese och fotografera SSA:s lokomotorer (en äldre ångloksliknande samt SbhJ Z4 1). Då uppehållet i Köpingsbro är kort ber vi er noga iakttaga avgångstiden !
- Måltidsuppehåll blir det i Ystad kl. 12.25-13.35. Matställen i Ystad: DOMUS, St.Östergatan (vid Stortorget) FENIX, St.Östergatan HANTVERKSHUSET, Lilla Norregatan 5. Då förhållandevis många skall utspisas under ganska kort tid blir det väl knappast någon god skånsk "madaro", vi ber er beställa så enkelt som möjligt. Under alla omständigheter avgår tåget rätttidigt, oavsett om ni hunnit äta eller ej.
- Servering på tåget Servering anordnas i främsta vagnen. Varma och kalla drycker jämte tilltugg serveras till rimliga priser. Prislista i serveringskupén. Ni får tyvärr inte släpa omkring kaffe, the etc. i tåget, det skall förtäras i det därför avsedda utrymmet. Det är nämligen så att t.ex. B1-vagnarna helt saknar avställningsbord, och det kan inte vara trevligt att sitta med en het kopp kaffe i handen någon längre tid.
- Sot i ögonen ? Det är ganska obehagligt. Serveringen tillhandahåller ögonbad och borsyrelösning för ögentvätt utan kostnad.
- Sist och slutligen Hjärtligt välkomna till denna sista resa efter SJ driftånglok i Skåne. Vi är från reseledningens sida medvetna om att deltagarantalet är väl högt (alla har dock en sittplats), men å andra sidan ville vi ogärna neka fler än nödvändigt möjligheten att följa med. Trots viss trängsel hoppas vi att ni skall trivas på resan, och kanske rentav återkomma på någon annan resa, även om det då inte skulle vara ånglok som drar. Välkomna !



Tillfällig tdt

1 dd. tdt 171

Markera med X i rutan framför den text, som gäller

S 4

Till tkl. M-Y, Lokl M

Tåg 31035 skall gå Malmö C — Ystad

fre- dagen 31/3

Tågslag: ept (för Sv. Järnvägsklubben

/

natten mot /

1 dd skr 72-0200/82

natten mot /

Rpst för Tågspecifikation IV:

 Föraren även tbfh Biträde

Sth	Brtal	Bgr	Bansträcka
70	47	P	—
			—
			—

Dpl (eller annan plats)	1) Sken (ving)	2) Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven
								Mott sign
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Malmö C				9.30				
Lundavägen				34	1568			
Hindby				39				
Oxie			9.57	10.00				
Svedala	två	2	10.13	42			1565	
Börringe lp			51	55				
Näsbyholm km 33	945		11.14	11.17				
Skurup	två	2	24	30	1570			
Rydsgård			38	43				
Ystad			12.25					

1) Endast flera än ett sken (en vinge) anges. I denna kolumn anges i förekommande fall "of" (oförreglad).

2) Fylls i endast vid annat spår än huvudtågväg.

Anm

Malmö den 23 / 3 1972

Stalilad

Avskriften bestyrks

TKI

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsänd av		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	(fylls i av mottagaren)			
Tbft							Tjänste-ställe	Avs sign	Inf i tklboken	
Förare									S3upplagd på order-	
									S3kontroll givn-st	
									Kvitto lämnat	



Tillfällig tdt

1 dd. tdt 171

Märkera med X i rutan framför den text, som gäller

S 4

Till tkl. Y-Tli, lokl M

Tåg 31037 skall gå Ystad — Tomelilla

fre - dagen 31/3

Tågslag: ept (för Sv. Järnvägsklubben

/

natten mot /

1 dd skr 72-0200/32

natten mot /

Rpst för Tågspecifikation IV:

 Föraren även tbfh Biträde

Sth	Brtal	Brgr	Bansträcka
70	47	P	—
			—
			—

Dpl (eller annan plats)	1) Sken (ving)	2) Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven
								Mott sign
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ystad				13.35				
Köpingebro			13.45	52				
Tomelilla			14.18					

1) Endast flera än ett sken (en ving) anges. I denna kolumn anges i förekommande fall "of" (oförreglad).
 2) Fylls i endast vid annat spår än huvudtågväg.

Anm Tåg 1584 skall möta 31037 i Tomelilla

Malmö den 23/3 19 72

S. Sahlblad

Avskriften bestyrks

TKl

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Avs sign		
Tbfb									Inf i tklboken	
Förare									S3upplagd } på order- S3kontroll } givn-st Kvitto lämnat	



Tillfällig tdt

1 dd, tdt 171

Markera med X i rutan framför den text, som gäller

S 4

Till tkl. Y, 1 Tli-3, lokl M

Tåg 31046 skall gå (Y) Tomelilla — Eslöv

fre- dagen 31/3

Tågslag: ept (för Sv. Järnvägsklubben

dagen /

1 dd skr 72-0200/82

natten mot _____ dagen /

natten mot _____ dagen /

Rpst för Tågspecifikation IV:

 Föraren även tbfh Biträde

Sth	Brtal	Brgr	Bansträcka
70	47	P	—
			—
			—

Dpl (eller annan plats)	1) Sken (ving)	2) Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven
1	2	3	4	5	6	7	8	Mott sign
Tomelilla				14.28	1125			
Äsperöd hp				38				
Lövestad				46				
Vollsjö			15.07	15.11				
Bjärsjölagård	of		23	27				
Askeröd				35				
Löberöd hp				44				
Hurva	of		50	55				
Eslöv			16.18					

1) Endast flera än ett sken (en vinge) anges. I denna kolumn anges i förekommande fall "of" (oförreglad).

2) Fylls i endast vid annat spår än huvudtågväg.

Anm

Malmö den 23/3 1972

So Skallblad

Avskriften bestyrks

TKI

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsänd av		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	Tjänste-ställe	Mott sign	(fylls i av mottagaren)			
Tbth							Tjänste-ställe	Avs sign	Inf i tkboken	
Förare									S3upplagd på order-	
									S3kontroll givn-st	
									Kvitto lämnat	

Tillfällig tdt ¹ dd, tdt 171 S4
 Till tkl 8-M; lokal M

Tåg 31039 skall gå Eslöv - Malmö C fre dagen 31/3
 Tågslag: ep för Sv. Järnvägsklubben dagen 1
1 dd Öst 72-00200/84 natten mot dagen 1

Rpst för Tågspecifikation IV:

Föraren även tbfh Biträde

Sth	Brtal	Brgr	Bansträcka
<u>70</u>	<u>47</u>	<u>P</u>	—

Dpl (eller annan plats)	1) Sken (ving)	2) Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven Mott sign
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Hälsingborg								
Hälsingborg Gbg								
Gantofta								
Vallåkra								
Tågarp								
Lanskröna								
Billeberga								
Teckomatorp								
Marieholm								
Eslöv				<u>16.45</u>				
Örtofta				<u>52</u>				
Lund			<u>17.05</u>	<u>17.06</u>				
Uppåkra				<u>12</u>				
Åkarp				<u>16</u>				
Arlöv				<u>20</u>				
Malmö gbg								
Malmö C			<u>25</u>					

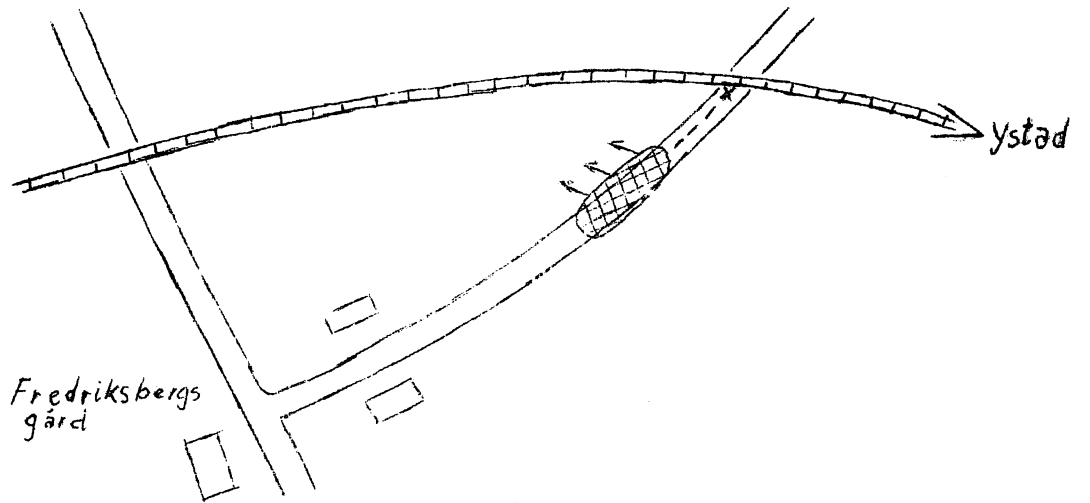
1) Endast flera än ett ston (en ving) anges. I denna kolumn anges i förekommande fall "oF" (oförreglad). 2) Fylls i endast vid annat spår än huvudtågsväg.

Anm

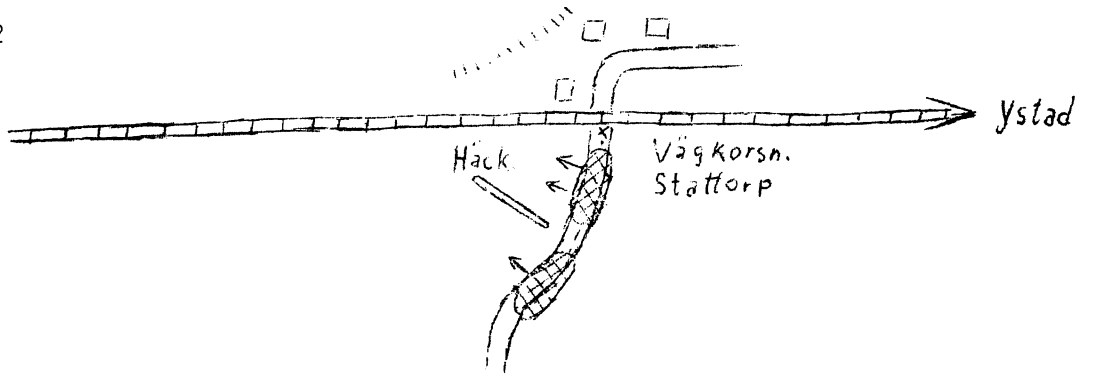
Malmö den 23/3 1972 Stabblad Avskriften bestyrks Tkl

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsänd av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd		Sign
	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Avs sign	Inf i tklboken		
Tbth									53 upplagd } på ordergivet		
Förare									53 kontroll } på ordergivet		
									Kvitto lämnat		

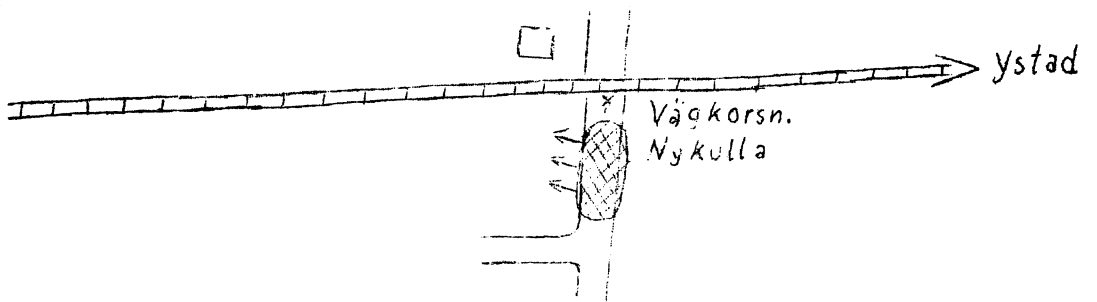
Fotokörning 1
ca kl. 09.40



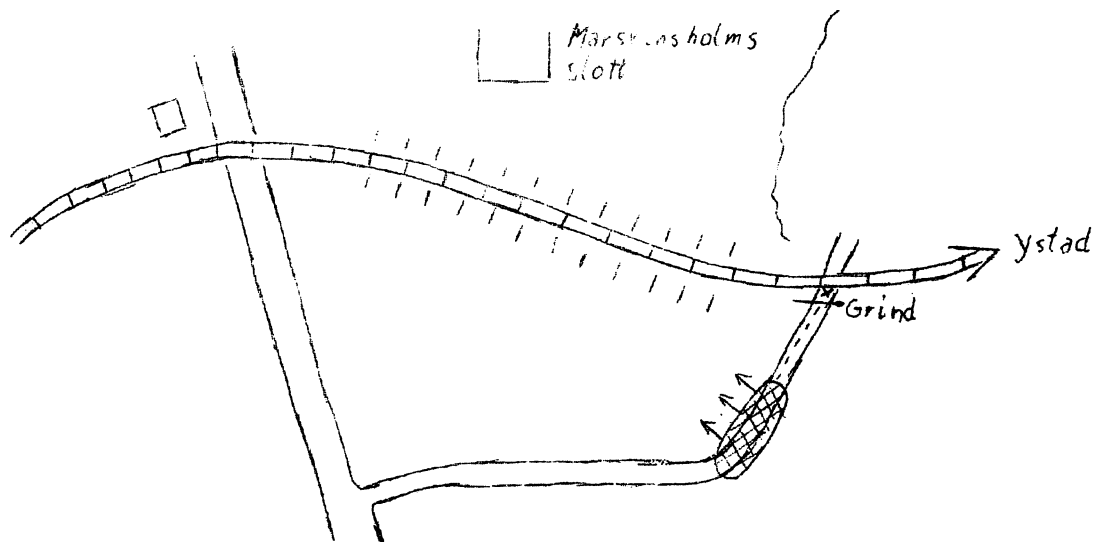
Fotokörning 2
ca kl. 11.00



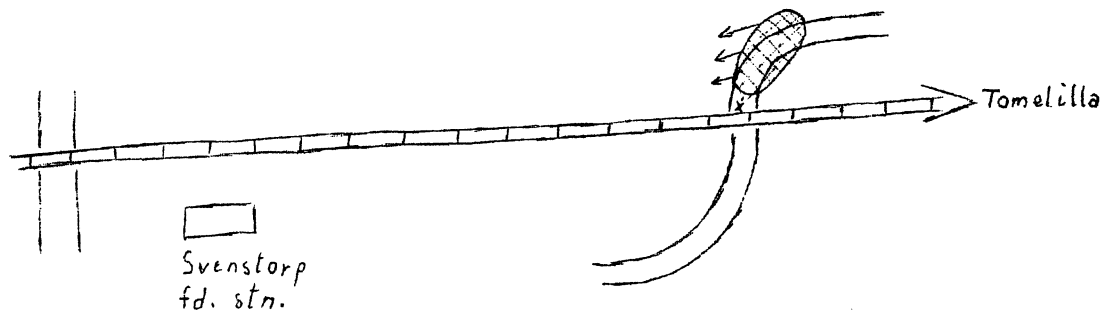
Fotokörning 3
ca kl. 11.45



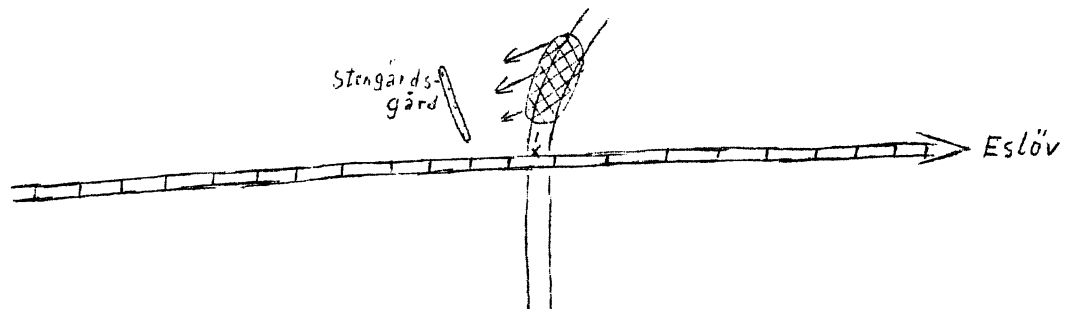
Fotokörning 4
ca kl. 12.00



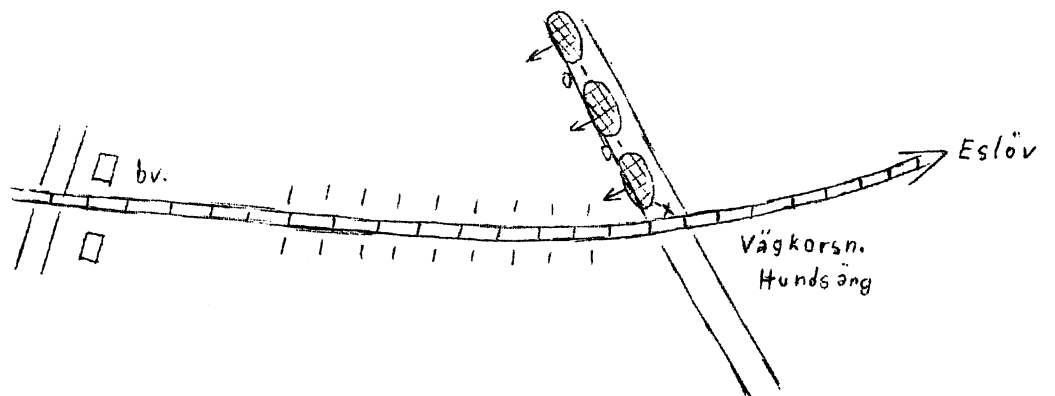
Fotokörning 5
ca kl. 13.55



Fotokörning 6
ca kl. 14.45



Fotokörning 7
ca kl. 16.00
(kan inställas)



SJK Skåne

Lokåkning vid E2-resa 31/3-72

Följande biljettnummer berättigar till färd på lok angiven sträcka:

<u>Sträcka</u>	<u>Biljettnummer</u>
Malmö C - Oxie	052
Oxie - Svedala	025, 047
Svedala - Börringe	104, 142
Börringe-Näsbyholm	126
Näsbyholm - Skurup	155, 177
Skurup - Rydsgård	192, 214
Rydsgård - fotokörning 3	074
Fotokörn. 3 - fotokörn. 4	189
Fotokörn. 4 - Ystad	011, 088
Ystad - Köpingsbro	111, 160
Köpingsbro - fotokörn. 5	200
Fotokörn. 5 - Tomelilla	059, 083
Tomelilla - fotokörn. 6	174
fotokörn. 6 - Vollsjö	138, 220
Vollsjö - Bjärsjölagård	009, 030
Bjärsjölagård - Hurva	056, 130
Hurva - Eslöv	003
Eslöv - Lund	061, 096
Lund - Malmö C	028, 044

Lokåkning sker helt på egen risk och eget ansvar. På loket finns förbindelse som fritar SJ från ansvar vid ev. skada. Denna förbindelse måste undertecknas av varje lokåkare före lokåkningens början.

Lokpersonalen äger rätt att efter eget omdöme vägra lokåkning, trots att tillstånd inhämtats från driftdistriktet.

Nr	Tillv.	Tv.nr-år	Omb E2	Skrot	Anmärkning
900	Nohab	829.07	-		Till Järnvägmuseum 1972
901	"	830.07	-		
902	"	831.07	-		
903	"	832.07	1943		
904	"	833.07	1940		
905	Motala	372.07	1937		
906	"	373.07	1942		
907	"	374.07	-		
908	"	375.07	-		
909	"	376.07	1940		
933	"	399.08	1937		
934	"	400.08	1935		
935	"	401.08	1939		
936	"	402.08	1939		
937	"	403.08	-		
948	Nohab	894.08	1940		
949	"	895.08	1940		
950	"	896.08	1935		
951	"	897.08	1947		1925-33 OKB litt E nr 2
952	"	898.08	-		
953	"	899.08	-		
954	Motala	408.08	1942		
955	"	409.08	1940		1937-40 SSJ nr 16
956	"	410.08	1939		
957	"	411.08	1939		
979	Falun	96.09	1946		
980	"	97.09	1938		
981	"	98.09	1939		
982	"	99.09	1946		1926-33 OKB litt E nr 10
983	"	100.09	1938		
984	"	101.09	1940		
985	Atlas	104.09	1938		
986	"	105.09	-		
987	"	106.09	1939		
988	"	107.09	1942		
1039	Nohab	938.10	-		Se anm 1
1040	"	939.10	1946		" " "
1041	"	940.10	-	1971 Vs	" " "
1042	"	941.10	-		" " "
1043	"	942.10	-		" " "
1044	"	943.10	1938		1925-33 OKB litt E nr 3
1045	"	944.10	-		" " "
1046	"	945.10	1936		" " "
1047	"	946.10	1943		" " "
1048	"	947.10	-		" " "
1071	Falun	117.10	1942		" " "
1072	"	118.10	1945		" " "
1073	"	119.10	-		" " "
1074	"	120.10	-	Se anm 2	" " "
1075	"	121.10	-	1964 Ös	" " "

Anm 1: Loken levererade med 4-axliga tendrar litt A. Dessa tendrar byttes efter leveransen mot 3-axliga tendrar litt L från A-lok.

Anm 2: Loket slopat 1971. Avställt i Östersund för reservdelsplockning och skrotning.

Nr	Tillv.	Tv.nr-år	Omb E2	Skrot	Anmärkning	
1086	Nohab	962.11	1936			Se anm 1
1087	"	963.11	-			" " "
1088	"	964.11	-			" " "
1089	"	965.11	-			" " "
1090	"	966.11	-			" " "
1091	Falun	127.11	1946			" " "
1092	"	128.11	1950			" " "
1093	"	129.11	1935			" " "
1094	Atlas	123.11	1936			" " "
1095	"	124.11	1943			" " "
1096	Falun	133.11	1937			
1097	"	134.11	1939			
1098	"	135.11	-			
1099	"	136.11	1937			
1100	Nohab	973.11	1935	1969	Ös	
1101	"	974.11	1948			
1102	"	975.11	-			
1103	"	976.11	-			
1104	"	977.11	-			
1105	"	978.12	1949			Se anm 1
1119	Motala	466.12	1951			
1120	"	467.12	1937			
1121	"	468.12	1935			
1122	"	469.12	1940			
1123	Nohab	979.12	1947			
1124	"	980.12	1936			
1125	"	981.12	1948			
1126	Falun	149.12	-			
1127	"	150.12	1937			
1128	"	151.12	1945			
1151	Falun	167.13	1935			
1152	"	168.13	1946			
1153	"	169.13	-			
1154	Atlas	132.13	1936			
1155	"	133.13	1951			
1179	Motala	504.13	1936			
1180	"	505.13	1936			
1181	"	506.13	-			
1182	"	507.14	1935		1926-33 OKB litt E nr 11	
1183	"	508.14	1948			
1184	"	509.14	1937			
1185	"	510.14	1936			
1186	"	511.14	1936			
1187	Nohab	1021.13	1938			
1188	"	1022.13	-			
1189	"	1023.14	-			
1190	"	1024.14	1950			
1191	"	1025.14	1936			
1192	"	1026.14	1947		1925-33 OKB litt E nr 4	
1193	"	1027.14	1938			
1194	"	1028.14	1938			
1195	Falun	175.14	-			
1196	"	176.14	1937			

Anm 1: Loken levererade med 4-axliga tendrar litt A. Dessa tendrar byttes efter leveransen mot 3-axliga tendrar litt L från A-lok.

Nr	Tillv.	Tv.nr-år	Omb E2	Skrot	Anmärkning	
1217	Motala	519.14	1937			Se anm 1
1218	Nohab	1031.14	-			
1238	Falun	213.15	1937			
1239	"	214.15	-		1936-40 UWHJ nr 20	
1240	"	215.15	1940			
1241	Atlas	162.15	1941			
1242	"	163.15	1938			
1326	Motala	601.17	1947			
1327	"	602.17	-		1925-33 OKB litt E nr 5	
1328	"	603.17	-			
1329	Falun	238.17	1946			
1330	"	239.17	-		1925-33 OKB litt E nr 6	
1331	"	240.17	1935		1925-33 OKB litt E nr 7	
1332	"	241.17	-		1925-33 OKB litt E nr 8	
1333	"	242.17	1939			
1334	"	243.17	1938			
1335	"	244.17	1942		1927-33 OKB litt E nr 23	
1454	Motala	651.19	1939			
1455	"	652.19	1937			
1456	"	653.19	1939			
1457	"	654.20	1943		1925-33 OKB litt E nr 9	
1458	"	655.20	-			
1459	"	656.20	1939			
1460	"	657.20	-			
1461	"	658.20	1943	1966 Ös		
1462	"	659.20	1938	1965 Ös		
1463	"	660.20	1935		1926-33 OKB litt E nr 12	

Anm 1: Loket levererat med torvpulvereldningsaggregat. Loket ombyggdes till koleldning 1924.

Summering:

Av de 130 tillverkade loken av litt E har 90 st (nr 903-906, 909, 933-936, 948-951, 954-957, 979-985, 987, 988, 1040, 1044, 1046, 1047, 1071, 1072, 1086, 1091-1097, 1099-1101, 1105, 1119-1125, 1127, 1128, 1151, 1152, 1154, 1155, 1179, 1180, 1182-1187, 1190-1194, 1196, 1217, 1238, 1240-1242, 1326, 1329, 1331, 1333-1335, 1454-1457, 1459, 1461-1463) ombyggts till litt E2 genom att loken försetts med en löpaxel framtill.

Nydqvist & Holm, Trollhättan har byggt 44 lok (nr 900-904, 948-953, 1039-1048, 1086-1090, 1100-1105, 1123-1125, 1187-1194, 1218).

Motala Verkstad, Motala har byggt 40 lok (nr 905-909, 933-937, 954-957, 1119-1122, 1179-1186, 1217, 1326-1328, 1454-1463).

Vagn- & Maskinf. i Falun har byggt 36 lok (nr 979-984, 1071-1075, 1091-1093, , 1096-1099, 1126-1128, 1151-1153, 1195, 1196, 1238-1240, 1329-1335).

Atlas, Stockholm har byggt 10 lok (nr 985-988, 1094, 1095, 1154, 1155, 1241, 1242).

+++++

Historik



Långt innan man hade gjort ansatser att anlägga en järnväg mellan Malmö och Ystad hade ett livligt intresse för förbättrade kommunikationer gjort sig gällande i Skåne. Redan på 1840-talet hade A F von Rosen framlagt sitt förslag till stambanor i Sverige. Enligt detta skulle södra stambanan ha sin slutstation i Ystad. Då Karl Akrell på regeringens uppdrag år 1852 upprättade plan för huvudbanor i södra och mellersta Sverige ansåg han att Malmö skulle vara ändpunkten.

Några mer eller mindre allvarliga förslag till järnväg utarbetades med Ystad som utgångspunkt. Först 1866 togs krafttag och det var greve Corfitz Beck-Friis på Börringe Kloster som samlade in 5.000 rdr för undersökning om en bana mellan Malmö och Ystad med bibana till Trelleborg. Den 2 maj 1866 utlystes ett sammanträde i Malmö och där beslöts undersökningarnas igångsättande. Kaptenen i Kongl. Väg- och Vattenbyggnadskorpsen N Fr Frykholm åtog sig att utföra undersökningen och upprätta kostnadsförslag. I september 1866 avlämnade han sitt förslag och han framhåller i sitt utlåtande " att det öppna och skoglösa landet, som kallas söderslett ingalunda är så jemnt och fritt från höjder och dalar, att en järnvägslinie der kan utan svårigheter framdragas hvar som helst. De stora vågformer, uti hvilka landets yta på många ställen är bildad, göra det tvärt om nödvändigt att inskränka sig till några få hufvudriktningar, om man vill finna linier, der järnväg kan för måttlig kostnad anläggas". På sammanträdet i maj 1866 hade ifrågasatt om inte järnvägen borde byggas smalspårig. Om detta ansåg Frykholm "aldrig borde ifrågakomma att bygga en järnväg Malmö-Ystad-Trelleborg med annan spårvidd än stambanans och öfrige skånska banors". Två kostnadsförslag hade upprättats och i det ena hade förutsatts att SJ skulle trafikera banan. I alt 2 hade medräknats kostnaderna för behörlig rullande materiel. I båda fallen räknades med att SJ station i Malmö och YEJ station i Ystad skulle upplåtas för MYJ. Indragningen av banan till Ystads banhall förordade Frykholm borde ske på så sätt, att järnvägen drogs på en bank över havsviken mellan mekaniska verkstaden och hamnen samt därefter över hamnområdet till stationen.

Av okänd orsak blev järnvägsfrågan icke återupptagen till behandling förrän den 1 juli 1869, varvid en interimsstyrelse tillsattes. Interimsstyrelsen anmodade Frykholm att göra ett nytt förslag med lättare överbyggnad och slutade detta på 3,95 milj. rdr. I beloppet hade inräknats 5 lok men beräknades att SJ skulle tillhandahålla övrig rullande materiel. Kungl. järnvägskommittén godtog inte detta varför summan ökades till 4,39 milj rdr.

Sedan det visat sig att statsbidrag inte kunde påräknas p g a traktens "rikedom" övergavs tanken på en normalspårig banan. 1871 lämnade kapt. J Ekströmer ett kostnadsförslag för en bana Malmö - Ystad med bibana Skabersjö - Trelleborg. Spårvidden var 891 mm med 17 kg räls. Inte heller detta förslag godtogs och i början av år 1872 uppdrogs å löjtnant Erik Sandell att göra nya stakningar och nytt kostnadsförslag för en smalspårig bana mellan Malmö och Ystad med särskild station i Ystad och med utgångspunkt i Malmö på västra hamnsidan från egen station. Vid järnvägsmöte i Malmö den 2 nov. 1872 presenterades Sandells förslag. Linjen skulle få den sträckning som den nu har, spårvidden skulle vara 1067 mm, rälsvikten 17,2 kg och bankkrönet 4,27 m.

Den 3 dec 1872 konstituerades Malmö-Ystads järnvägs aktiebolag. En skarp debatt uppstod om banan skulle byggas normal- eller smalspårig. Slutligen beslöts enhälligt att lämna styrelsen bemyndigande att bygga banan normalspårig om tillräckligt antal aktier tecknades. Den 31.12.1872 inlämnades framställning till Kungl. Maj:t om tillstånd till anläggandet av en smalspårig järnväg mellan Malmö och Ystad. I januari 1873 meddelade friherre J Stjernblad, Marsvinsholm, att han garanterade 200.000 rdr om styrelsen ville besluta, att järnvägen skulle anläggas som normalspårig. Styrelsen begärde ändring och banan fick byggas normalspårig

I koncessionsbestämmelserna för MYJ av den 4.2.1873 stadgas bl a att banan skall byggas med 1,435 meters spårvidd, att skenvikten skulle uppgå till 22 kg per löpmeter, att banvallens krönbredd skulle utgöra 4,75 meter.

De första dagarna i april 1873 påbörjades arbetet på flera ställen och bedrevs med en arbetsstyrka på mer än 1.000 man. Vid 1873 års slut var banvallens till största delen terrasserad och den 19 september 1874 var räls lagd på hela sträckan. Överenskommelse hade träffats med YEJ om, att denna järnvägs station skulle vara gemensam för båda banorna. Styrelsen var mycket angelägen om att banan skulle öppnas för allmän trafik före 1874 års utgång, och arbetet fick forceras. Den 15.12.1874 anmälde Sandell att banan kunde tagas i bruk trots att mycket återstod att göra. Vid avsyning den 11.12 konstaterades att spåret var inte fullständigt justerat, telegraf inte inmonterad på ett flertal stationer, inga signaler uppsatta och bostäderna i stationshusen inte färdiga. Medgivandet att trafikera banan gällde därför endast godstrafik och banan öppnades för sådan 16.12.1874. Sedan alla stationer fått telegrafiförbindelse och semaforer satts upp vid Malmö V och Ystad samt vid Börringe för tågmöten, uppläts banan även för persontrafik den 21.12.1874.

Malmö stad var välvilligt inställd till banan och godtog aktier som likvid för jord. Hamndirektionen åtog sig att bygga en bro över inre hamnbassängen för erhållande av förbindelse med SJ. I Ystad, där man tidigare hade YEJ, och där staden var stor intressent, såg man inte den nya järnvägen med blida ögon. Stadsfullmäktige sökte hos Länsstyrelsen i Malmö utverka förbud för banans byggande enligt uppgjord plan. Förslag framlades även att man skulle försöka tvinga banans styrelse att dra den norr om staden eller också att stationen skulle förläggas utanför västra stadsporten utan spårförbindelse med YEJ och hamnen.

För MYJ den 11.12.1874 har i BESIGTNINGS INSTRUMENT bl a följande noterats:
5:o RÖRLIGA MATERIELEN

Af jernvägen nu tillhörige 4 Lokomotiv voro blott 2:ne nemligen N:r 1 "Ljunits" och N:r 3 "Wemmenhög", nu tillgängliga för besigtning och profning. Dessa äro s.k. sidtanklokomotiv på 6 hjul, deraf fyra äro kopplade. Lokomotiven, hvilkas pannor provades med Hydrauliskt tryck, verkande på hvardera under fem minuters tid med 195 skålpund per kvadrattum, äro i alla afseenden af tillfredsställande god beskaffenhet, samt för trafikens tjenst fullt pålitliga.

Wagnar, som äro beställda till ett antal af 110 sty. lära för närvarande finnas tillgängliga af nedannämnde slag och antal, nemligen:

- 3 sty. Tredjeklass personvagnar
- 4 " Bagagevagnar med broms,
- 10 " Plankvagnar, deraf 2:ne med broms
- 30 " Malmvagnar, deraf 4 med broms,
- 5 " Täckta godsvagnar, deraf en med broms och
- 6 " Öppna halfhöga vagnar.

Bemälde vagnar äro i hufvudsak lika med Stambanornes och tillverkade dels hos Kockum i Malmö och dels i Christianstad, men befinnes för närvarande icke vara i det completa skick, att någon af dem kan godkännas till begagnande i allmän trafik förr än behörig revidering blifvit verkställd.

MYJ första personvagnsuppsättning bestod av litt A 301-303, AC 309-310, C 311-315 från Ljunggren, s, litt C 316-320 från Kockums och 321-326 från Norrköping. De höga numren valdes med hänsyn till YEJ. De öppna godsvagnarna numrerades från 401 medan loken hade parallella nummer fram till 1896. 1876 anskaffades en inspektionsvagn litt A nr 304 från Kockums. Vid införandet av ångvärmeledning ändrades litt F 341-343 till ångfinkor. Tre tvåaxliga lanterninvagnar litt C nr 327-329 anskaffades från Kockums och insattes i trafik 1894. MYJ första boggivagn ACo nr 308 levererades av Kockums i slutet av maj 1894. 1895 kom nästa boggivagn ACo 307 och 1898 den tredje vagnen, ADo 306. 1895 levererades dessutom ännu en tvåaxlig lanterningvagn, C 330. 1907 anskaffades teakklädda vagnar, "lyxboggivagnen" Ao 305 och länkaxelvagnarna C5 331-333 från Kockums. Waggonfabriken i Arlov levererade samma år C 334-336 samt CD 337. 1912 levererade Ljunggrens de sista nymmerade vagnarna, C5 338-340. 1914 levererade Ljunggrens ytterligare 3 vagnar litt C5, som fick överta nummer efter kupévagnar, vilka man började slopa vid denna tid. Det blev nr 322-324. De sista länkaxelvagnarna inköptes från van der Zypen & Charlier i Deutz och det blev C5 312-317. Görlitz levererade 1921 C4 321.

Av länkaxelvagnarna var 7 ursprungligen 3-axliga, bland dem nr 321 och 322. 1936 fick Kockums leverera MYJ sista personvagn, Co 309, märklig såsom den sista helt nybyggda boggivagnen av gammal modell med plåtklädd tråkkorg i Sverige. Utrustningen och inredningen var dock helt modern och avpassad för vagnens uppgift som släpvagn till XCo nr 300.

Den ursprungliga lokparken utökades 1876 med nr 5 MALMÖHUS och 1884 nr 6 BÖRRINGE. Enligt avtal skulle MYJ trafikera den 1902 öppnade banan Ystad-Skivarp över Charlottenlund. Man placerade nr 1 och nr 2 på denna linje. De hade försetts med tendrar 1898 resp. 1897. Tendrarna hade köpts från SJ och hade tillhört ett par till Oc ombyggda "spinnrockar", nr 99 ASK och 101 GEFION. Atlanticloken 34 och 35 var misslyckade på MYJ och man försökte få Hannomag att återköpa dem. I stället anskaffades S-loken, som fick överta numren 34 och 35. De båda gamla loken lämnades som dellikvid.

Tiden omkring 1930 var motorvagnarnas genombrottsperiod och MYJ beställde hos Kockums en deiselelektrisk motorvagn av i stort sett samma typ som DSB, med två dieselmotorer av typ Kockum-Frichs, placerade med generatorer och banmotorer på en boggi. Vagnen levererades 1935 och genomgick omfattande prov. Efter några år kom bränslekrisen, och MYJ förblev ångloksbana även efter förstatligandet den 1 juli 1941. Grevebanan trafikerades så gott som helt med ånglok till slutet av 1950-talet. Det sista ångpersontåget enligt ordinarie tidtabell avgick den 26 maj 1962 och godstågen drogs av ånglok till 1963, då T21 avlöste.

Malmö-Ystads jernväg

kommer att öppnas den 15 instundande December, så att godstrafik, ehuru endast till det omfång som den för närvarande tillgängliga materielen medgifver, tager sin början den 16 i enlighet med nedanstående tidtabell. Direkt förbindelse med andra banor eger dock ej rum förr än Malmö stads brobyggnad öfver stora hamnkanalen blifvit fullbordad.

Tidtabellen

Malmö-Ystad.			Ystad-Malmö.		
	Dagligen.			Dagligen.	
	N:o 1.	N:o 3.		N:o 2.	N:o 4.
Afgår från Malmö	7,0 f. m.	5,15 e. m.	Afgår från Ystad	6,45 f. m.	5,0 e. m.
" Hindby	7,19 "	5,34 "	" Charlottenlund	7,8 "	5,23 "
" Oxie	7,32 "	5,47 "	" Marsvinsholm	7,20 "	5,35 "
" Skabersjö	7,48 "	6,3 "	" Rydsgård	7,39 "	5,54 "
" Svedala	8,5 "	6,20 "	" Skarup	7,54 "	6,9 "
" Börringe	8,25 "	6,40 "	" Näsbyholm	8,7 "	6,22 "
" Näsbyholm	8,41 "	6,56 "	" Börringe	8,29 "	6,44 "
" Skurup	8,55 "	7,10 "	" Svedala	8,47 "	7,2 "
" Rydsgård	9,13 "	7,28 "	" Skabersjö	9,2 "	7,17 "
" Marsvinsholm	9,29 "	7,44 "	" Oxie	9,17 "	7,32 "
" Charlottenlund	9,40 "	7,55 "	" Hindby	9,33 "	7,48 "
Ank. till Ystad	10,0 "	8,15 "	Ank. till Malmö	9,45 "	8,0 "

Malmö den 11 December 1874.

Styrelsen.

Y E J

Ystad är en av de platser, som tidigast nämnts i samband med järnvägsanläggningar i Sverige. Då greve A E von Rosens år 1845 upprättade förslag till stamlinjer ej godtogs blev det i stället Malmö som fick järnvägen. Sedan det blivit bestämt att stambanan från Eslöv norrut skulle dragas väster om Ringsjön, gjordes av enskilda personer en insamling för bekostande av undersökning för järnväg mellan Ystad och viss punkt på stambanan "med en riktning så lämpad efter orternas behov, att banan skulle komma att från den största möjliga terräng upptaga rörelsen utan att dock avvika från dess andra bestämmelser, den att för det övriga Sverige tillgängliggöra landets naturliga och sekelgamla väg till kontinenten över Ystad".

Kostnadsförslag uppgjordes av kapten N Fr Frykholm. Sedan ett par olika förslag prövats, famlade kapten Frykholm ett förslag till normalspårig bana med räls av 20 kg/m i stället för 30 kg, balansplanetets bredd 16 fot i stället för 21 och med förenklingar i byggnadssättet. Förslaget slutade på en summa av 3.682.000 rdr inklusive rullande materiel.

Inbjudan till aktieteckning utfärdades den 4 juli 1862 och bolagsordningen fastställdes den 31.10.1862. Ansökan om statsbidrag tillstyrktes av statsutskottet som bl a bestämde att banan skulle erhålla samma spårvidd som stambanan, att skenornas vikt inte fick understiga 17 skålpund per fot (24,3 kg/m) och att lutningarna inte fick överstiga 10 ‰. Konstituerande bolagsstämma hölls den 29 juni 1863 och beslöts då att arbetet på banan skulle påbörjas hösten 1863. Till överingenjör utsågs major Cl. Adelsköld och till arbetschef friherre A G:son Leijonhufvud. Den 28.11.1863 påbörjades arbetet vid Ystad. Det inleddes med en högtidlighet. Styrelsens ordförande greve A Ehrensvärd höll ett kort tal och nedkallade himlens välsignelse över företaget, och under det att en musikkår spelade, den församlade menigheten, som uppgick till ett par tusen personer, sjöng folksånger och salut gavs från kanoner, tog major Adelsköld det första spadtaget. Arbetet drevs på och en anledning torde ha varit att statslånet var räntefritt de tre första åren och det var således fördelaktigt, om man, då första annuiteten skulle erläggas, hade intjänat den del på driften.

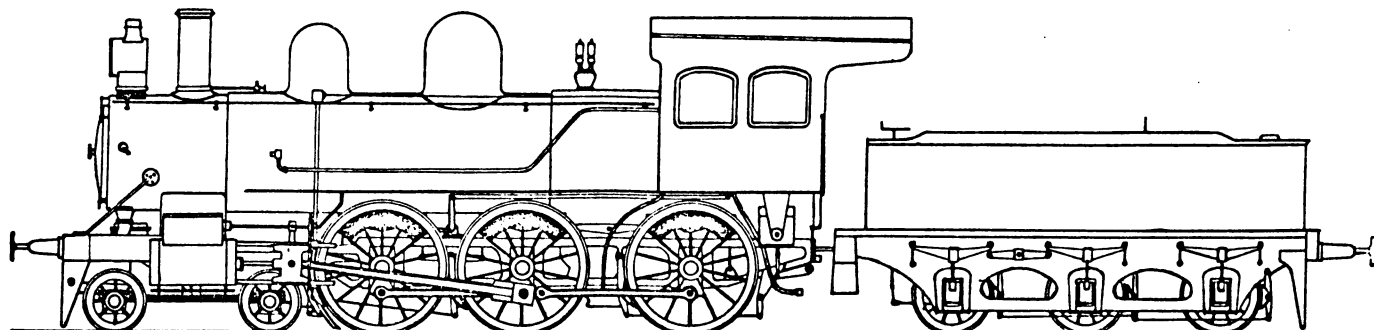
Redan den 1.12.1865 kunde sträckan Ystad-Bjärsjölagård öppnas för allmän trafik med två tåg i var riktning, och i slutet av april 1866 var banan färdig. Den invigdes den 30 april 1866. Efter bön i Ystads banhall, avgick invigningståget till Eslöv kl 9.30 med cirka 300 inbjudna och återkom till Ystad 15.30. Kungen var förhindrad att närvara, och på hans uppdrag förrättades invigningen av friherre Jules Stjernblad på Marsvinsholm.

RULLANDE MATERIEL

YEJ hade en relativt stor lok- och personvagnspark beroende på, att man trafikerade även YGStOJ och YBJ. Den första lokuppsättningen omfattade 3 lok från Slaughter Grüning. 1865 anskaffades 2 tenderlok från Beyer Peacock och sedan dröjde det 10 år innan nästa lok kom. 1888 anställde MYJ och YEJ gemensamt Dan Olsson som maskiningenjör. Man började skaffa ny materiel, boggivagnar och nya lok. I mitten på 1890-talet började maskinavdelningen i Ystad att kalkylera med en verkligt stor loktyp. SHJ hade något år tidigare fått de första i en lång rad sexkopplade tenderlok. På kontinenten spred sig en annan större amerikansk lokmodell, "Ten-wheeler". Compoundsystemet var dagens högsta mode, och för ystadsbanorna ritades en compound-ten-wheeler, avsedd för godståg. Två lok av den nya typen beställdes hos Nohab, ett för MYJ och ett för YEJ. Eldytan, 102,57 m², blev större än på SJ Cc-lok, och likaså överträffade ystadsloken i tjänstevikt detta Sveriges dåvarande tyngsta lok: 42 ton mot 41 ton, utan tender. Seden att måla loken i ljusare färger hade redan övergivits i Ystad, varför de nya maskinerna fick ett blanksvart yttre med smala dekorationslinjer endast på cylindrar, hyttsidor och tender. MYJ 22 levererades den 28.2.1898 och YEJ 12 kom den 9.12.1898. När det blev aktuellt att beställa materiel för linjen till Kristianstad och de tyngre tågen på eslövsbanan bestämde man sig för ett tvillinglok av SJ Ta-typ. Beställningen gick via Graham Bros till Richmond Locomotive & Machine Works i Virginia. I kontraktet stipulerades att loken skulle levereras i byggaats i Malmö den 15 maj 1900 samt skulle tillverkaren garantera loken ett år efter uppsättningen. s/s TEXAS kom till Köpenhamn den 20 maj varefter lokdelarna lastades över i pråmar som drogs över till Malmö. Här lastades delarna över till 29 vagnar, som på MYJ rullade till Ystad, där ett särskilt stall uppförts för de nya loken. Den 4 juli var det första loket 13 ALBO klart och provkördes. Under den sista tiden vid YEJ gick loken mest i lokalgodståg. Vid förstatligandet övertog SJ loken och satte in dem i trafik på linjen Sjöbo-Barsebäckshamn. Mot slutet av 40-talet blev trafiken för liten på Sjöbo-linjen för att motivera loktåg och 1949 slopades alla tre loken. Skrotningen verkställdes dock först 1955 i Vislanda.

1877 hade Kockums levererat två boggikanonvagnar - de första svenska boggivagnarna - till SJ och 1886 upptogs tillverkning av personboggivagnar. Kockums var den firma som möjliggjorde boggisystemets genombrott inom vagnmekaniken i Sverige. Ett stort antal vagnar av s k västkustbanemodell levererades, men egendomligt nog var inte de tekniskt framstående MYJ och YEJ med bland de första beställarna. Inte förrän 1893 fick Kockums leverera en ACo nr 8 till YEJ. Smaken för det nya var väckt. Trots goda finanser tog YEJ god tid på sig och man fortsatte att ömt vårda de gamla tvåaxliga trotjänarna från Lauenstein och Kockum. 1894 kom CDo nr 9 och 1897 den färgrika ACDo nr 7. Vagnarna nr 7-9 anskaffades formellt för de nya linjerna Tomelilla-Brösarp och Ystad-Gärnsås. År 1900 tog både YEJ och ÖSJ krafttag för att fullborda den östra stamlinjen där Brösarp

skulle bli gränsstation mellan bolagen. Dragkraften på YEJ utökades med de tre "amerikanarna", personvagnsparken förstärktes med fyra boggivagnar från Kockums - ACo 6, 10 och 12 samt Co 11. Därmed var en genomgripande förhållning av bolagets paradmateriel till-ändabragd, och faktum är att YEJ efter denna storslagna gest mot utvecklingen aldrig skaffade några större personvagnar mera. Samgåendet med MYJ gjorde en för sin tid mycket rationell vagnhållning möjlig, och eftersom YEJ linjer blev hårt märkta av landsvägskonkurrensen efter 1918 kan sekelskiftet sättas som höjdpunkten i denna järnvägs historia, både vad gäller banan och ifråga om materielen.



RL 2999+1900+ YSTAD-ESLOVS J. LOK NR 13 ALBO 1961

MYJ

1 o00	Avonside 984	1873	LJUNITZ		1896 omn. t. 11
2 o00	Avonside 985	1873	BARA		1896 omn. t. 12
3 o00	Avonside 986	1874	WEMMENHÖG		1896 omn. t. 13
4 o00	Avonside 987	1874	OXIE		1896 omn. t. 14
5 o00-oo	BP 1590	1876	MALMÖHUS		1896 omn. t. 15
6 000-oo	Motala 69	1884	BÖRRINGE		1896 omn. t. 16
17 000-oo	Nohab 416	1895	SVEDALA		1896 sålt YEJ 11
17 000-oo	Nohab 436	1896	MARSVINSHOLM		1900 omn. t. 27
18 o00	Avonside 984	1873	LJUNITZ		1900 omn. t. 28
19 o00	Avonside 985	1873	BARA		1900 omn. t. 29
20 o00	Avonside 986	1874	WEMMENHÖG		1900 omn. t. 30
21 o00	Avonside 987	1874	OXIE		1900 omn. t. 31
22 oo000-oo	Nohab 487	1898	SKURUP		1900 omn. t. 32
25 o00-oo	BP 1590	1876	MALMÖHUS	1900 omn fr 15	1932 skrot
26 000-oo	Motala 69	1884	BÖRRINGE	1900 omn fr 16	1943 skrot
27 000-oo	Nohab 436	1896	MARSVINSHOLM		1934 skrot
28 o00	Avonside 984	1873	LJUNITZ		1911 skrot
28 000	Peckett 781	1899		1911 köpt Nohab	1943 skrot
29 o00	Avonside 985	1873	BARA		1934 skrot
30 o00	Avonside 986	1874	WEMMENHÖG		1913 skrot
30 o000o	Motala 565	1915			1942 SJ 1615
31 o00	Avonside 987	1874	OXIE		1912 skrot
31 o000o	Motala 501	1913			1942 SJ 1616
32 oo000-oo	Nohab 487	1898	SKURUP		1933 skrot
33 oo000-ooo	Borsig 5468	1904	SKABERSJÖ		1916 sålt HdSJ 7
33 o000o	Nohab 1130	1918			1942 SJ 1617
34 oo000-ooo	Hanomag 4943	1907	NÄSBYHOLM		1912 sålt Motala, skr. -15
34 o000o	Motala 472	1912			1942 SJ 1618
35 oo000-ooo	Hanomag 5379	1908	SVEDALA		1912 sålt Motala, skr -15
35 o000o	Motala 473	1912			1942 SJ 1619
36 o000-ooo	Motala 346	1905		1910 köpt GSJ5	1939 skrot
192 o00-oo	Borsig 3421	1875	(KLARA)	1911 köpt SJ	1912 skrot
322 o00-ooo	Motala 66	1884	(FYRISVALL)	1911 köpt SJ	1912 skrot

YEJ

1 o00	SS 572	1864	YSTAD		1911 skrot
1 000	Pecket 780	1899		1911 köpt Nohab	1919 omn. t. 23
1 o0000	Falun 276	1919			1942 SJ 1597

2 000	Slaughter 573	1864	HERRESTAD	1919	skrot
2 0000	Falun 277	1919		1942	SJ 1598
3 000	Slaughter 574	1864	FÄRSING	1912	skrot
3 000	Pecket 750	1898		1912 köpt Nohab	1919 omn. t. 24
3 0000	Motala 483	1912		1919 omn. fr. 17	1942 SJ 1614
4 000-00	BP 567	1865	ALBERT EHRENSWÄRD	1912	skrot
4 000-00	SS 2430	1874		1912 köpt ÖKJ 8	1919 omn. t. 19
4 0000	Motala 705	1923			1942 SJ 1621
5 000-00	BP 568	1865	MAGNUS STENBOCK	1923	skrot
5 0000	Motala 706	1923			1942 SJ 1622
6 000	Manning Wardle	ESLÖF	1865 köpt England	1870	sålt NOI 10
6 000-00	BP 1526	1875	CARL X	1929	skrot
7 00	Motala 45	1881	GUSTAF	1914	skrot
7 000	SS 2607	1876		1912 köpt OFWJ 7	1942 SJ (1555)
8 000-00	Motala 70	1884	ARVID POSSE	1942	SJ 1556
9 000-00	Motala 146	1894	ESLÖF	1934	skrot
10 000-00	Nohab 418	1895	SVEN TRÄGÅRDH	1942	SJ 1628
11 000-00	Nohab 416	1895	VICT. WALDENSTRÖM		
			1896 köpt MYJ 17	1942	SJ 1558
12 00000-00	Nohab 516	1898	TOMELILLA	1936	skrot
13 00000-000	Richmond 2999	1900	ALBO	1942	SJ 1527
14 00000-000	Richmond 3000	1900	S:T OLOF	1942	SJ 1528
15 00000-000	Richmond 3001	1900	BORRBY	1942	SJ 1529
16 00000-000	Nohab 619	1901	FROSTA	1940	skrot
17 0000	Motala 483	1912		1919 omn. t. 3	
18 000-00	BP 361	1863		köpt SJ 30 1912	1923 skrot
19 000-00	SS 2430	1874		1919 omn. fr. 4	1942 (SJ 1605)
23 000	Pecket 780	1899		1919 omn. fr. 1	1942 SJ 1559
24 000	Pecket 750	1898		1919 omn. fr. 3	1942 SJ 1560

Loken 1/64, 1/19, 2/19, 3/64, 7/76 och 17 var tidvis omändrade till tenderlok. 1/19, 2/19 och 17 fick som tenderlok sidotankarna nedtagna. Lok 6 ESLÖF köpt begagnat som byggnadslok. 1870 sålt till entr. Clarck vid NOJ och märkt CLARK. Senare NOI/NOJ 10 WIMMERBY. 1899 sålt Stockholm-Nynäs byggnad, därifrån till Dannemora. Skrotat 1941. Lok 10 ombyggdes till 0000 1931 vid de egna verkstäderna i Ystad. Loket ombyggdes för enmansbetjäning och förseddes med genomgång i baktanken samt gångbord och övergångsbryggor. Numren 20-22 användes aldrig på ånglok (nr 20 motorlok). Numren 23, 24 valdes för att YEJ-MYJ skulle få sina växlings- och arbetslok samlade i en serie.

Källor:

MYJ 1874-1924

SJF 1876-1926

Järnvägsteknik

Lokomotivman- och

Maskinist Tidning

Lokomotivmännens Tidning

Sk. Privatbanornas ånglok

av Y Holmgren

Lokalpressen

BORNHOLM ÖVER YSTAD.

TIDTABELL

1 Juli-19 augusti 1924
varje söndag, tisdag och fredag.

Till Bornholm:

Avg. Stockholm C. föreg. dag	18.25 e. m.
.. Göteborg	1.56 ..
.. Köpenhamn, Havneg.	1.31 f. m.
.. Köpenhamn, Havneg.	11.30 ..
(Öresundsåf)	
Avg. Malmö V.	1.29 e. m.
Ank. Ystad	3.03 ..
Avg. Ystad	3.30 ..
Ank. Rönne	6.40 ..

Från Bornholm:

Avg. Rönne	11.15 f. m.
Ank. Ystad	2.25 e. m.
Avg. Ystad	4.00 ..
Ank. Malmö V.	5.37 ..
.. Köpenhamn, Havneg.	7.50 ..
(Öresundsåf)	
Ank. Stockholm C. efterf. dag	18.52 f. m.
.. Göteborg	1.40 ..

Routen trafikeras fr. o. m. år 1924 av ny båt, den snabbgående turistångaren "Örnen", utrustad med nutidens komfort. Endast 3 timmars sjöresa Ystad-Rönne. Genomgående biljetter och direkt inskrivning av resgods mellan Stockholm, Göteborg, Malmö, Norköping och Köpenhamn, å ena, samt Rönne Sandvig, Allinge, Humledal, Rø och Gudhjem, å andra sidan. Direkt förbindelse i Rönne med lög å samtliga järnvägar.