
YSTADS JÄRNVÄGAR

Signaturer: Y. J. och resp. järnvägars. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Ystad—Eslövs järnvägsaktiebolag (linjen Ystad—Eslöv), Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag (linjen Malmö—Ystad), Ystad—Gärsnäs järnvägsaktiebolag (linjen Köpingebro—Gärsnäs—St. Olof), järnvägsaktiebolaget Ystad—Brösarp (linjen Tomelilla—Brösarp), Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag (linjen Börringe—Östratorp). Gemensam trafikförvaltning, Ystad.

Det komplex av banor, som benämnes *Ystads järnvägar*, utgöres av följande järnvägar: *Ystad—Eslöv*, öppnad 1866, *Malmö—Ystad*, öppnad 1874, *Börringe—Östratorp*, öppnad 1887, *Ystad—Gärsnäs—St. Olof*, öppnad 1894, och *Ystad—Brösarp*, öppnad 1901. Varje järnväg äges av sitt särskilda bolag med sin särskilda styrelse. Styrelsernas säte är i Ystad med undantag för Börringe—Östratorps järnväg, vars styrelse har säte i Anderslöv. Fem järnvägar, som tillsammans ha en banlängd av 233 km., 45 stationer och omkring 900 befattningshavare, äro således centraliserade i förvaltningshänseende. Ystad—Eslövs järnväg trafikerar med sin rullande materiell och åkande personal Ystad—Gärsnäs—St. Olofs och Ystad—Brösarps järnvägar. Sedan år 1916 äro samtliga dessa banors godsvagnar och presenningar inregistrerade i ett Ystads järnvägars vagnförbund, varvid materiellen märkts med gemensam signatur Y. J. Dessutom äro i vagnförbundet inregistrerade cisternvagnar och godsvagnar, som ägas av Svenska sockerfabriks a.-b. Efter överenskommelse mellan Ystad—Eslövs och Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag uppfördes under åren 1912—1913 nya, gemensamma verkstäder i Ystad, å vilka i Ystad förvaltade banors rullande materiell underhålles. Verkstäderna ägas av Ystad—Eslövs och Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag.

Utveckling av handel och industri samt jordbrukets uppsving i de trakter, som Ystads järnvägar genomlöpa, var en följd av järnvägar-
nas tillkomst, särskilt vad jordbruket beträffar. Transporterna av vit-
betor, vitbetmassa, råsocker, stenkol och kalk utgöra en högst betydande
del av Ystadsbanornas trafik, och man torde kunna påstå, att järn-
vägarna och sockerindustrien i förening i hög grad bidragit till att det
materiella välståndet i södra Skåne uppnått en höjd, om vilken man
för ett fyrtiotal år sedan knappt vågade drömma.

Ystads järnvägar ha alltid, med undantag för Börringe—Östratorps
järnväg intill år 1896, haft gemensam chef, baningenjör, maskiningen-
jör och trafikinspektör. Räkenskaperna voro däremot under många år
uppdelade på två kamrerare-, kassa- och kontrollkontor, ett för Ystad
—Eslövs, Ystad—Gärnsnäs—S:t Olofs och Ystad—Brösarps järnvägar
och ett för Malmö—Ystads och Börringe—Östratorps järnvägar. Un-
der den tid, eller före 1912, tågdirigering och vagnfördelning å Ystads
järnvägar voro förlagda till Ystads station, fungerade stationsinspek-
toren i Ystad tillika såsom trafikchefsassistent. Vid omorganisation av
förvaltningen nämnda år överflyttades dessa göromål på den då ny-
inrättade trafikinspektörsbefattningen å järnvägsbyrån. Centralisering
av förvaltningen är numera fullt genomförd.

Ystad—Eslövs järnväg.

Signatur: Y.E.J.

Ågare: Ystad—Eslövs järnvägsaktiebolag, Ystad.

Ystad är en av de platser, som tidigast nämnts i samband med järn-
vägsanläggningar i Sverige. När greve A. E. VON ROSEN år 1845 till
regeringen inlämnade ett förslag till järnvägar, upptog han nämligen
Ystad som ändpunkt för en huvudlinje från Stockholm över Tisnaren
och Eksjötrakten.

Vid den viktiga 1853—1854 års riksdag, då ständerna beslöto, att alla
stambanelinjer skulle utföras på statens bekostnad, väckte landshöv-
dingen i Malmöhus län S. G. VON TROIL motion om anläggning av en
järnväg från Skåne till Vättern. Betecknande för VON TROILS upp-
fattning om betydelsen av en järnväg från Skåne norrut är följande
uttalande i motionen: »Bakom Småland ligger Skåne, det rika och
fruktbara Skåne, innehållande mer än 1/8 av rikets hela folkmängd,
Skåne, vars förbindelser med grannriket och med det övriga Europa

år från år tilltaga, i samma mån som de, till följd av bristfälliga kommunikationsanstalter, avtaga med det egna fosterlandet. Är det rätt, är det politiskt klokt att låta detta avsöndringstillstånd längre fortfara? Och vad hava Skånes invånare under dessa förhållanden gjort för att lägga i dagen deras livliga åtrå att ännu innerligare sammanknyta förbindelserna med det övriga Sverige? Jo. Inom det blotta Malmöhus län hava 24 000 rdr blivit samlade för verkställande av järnvägsundersökningar, omfattande icke länet endast utan även en betydlig del av sträckningen emot Jönköping.»

Landshövdingen förordade en sträckning av järnvägen i rak linje från Jönköping till Skånes medelpunkt, Ringsjön, och ansåg, att förgreningar därifrån borde utgå till Skånes större kuststäder. Undersökningar hade på landshövdingens initiativ utförts och kostnadsförslag upprättats av engelska ingenjörer. Om Ystad yttrade han: »Ystad, med en hamn, som nästan aldrig tillfryser och varifrån överfarten till Stralsund är 13 och till Witthoff på Rügen endast 8 svenska mil, är i närvarande ögonblick så mycket mera förtjänt av uppmärksamhet, som oktroj blivit begärd för anläggning av en järnväg mellan Stralsund och Berlin—Stettinerbanan. Av den företagsamhet, som i detta avseende utmärker preussarna, har man all anledning förmoda, att denna vägbyggnad innan kort blir utförd. I sammanhang därmed är förslag bragt å bane att bilda bolag till inrättande av daglig ångbåtsfärd mellan städerna Stralsund och Ystad eller för den korta tid av året, då Stralsunds hamn är tillfrusen, mellan Witthoff på Rügen och Ystad. Kommer detta förslag till stånd och det gör det, om icke förr, i samma ögonblick en svensk järnbana leder till Ystad, så har man på 6 à 8 timmar en lätt och daglig överfart till fasta landet.»

Motionen blev emellertid avslagen. Den stötte på motstånd redan emedan regeringen ansåg den vara oläglig för planen på en järnväg mellan Stockholm och Göteborg och ständernas stridiga uppfattning i järnvägsfrågorna. Man ansåg till sist noggrannare undersökningar nödvändiga. Varken 1855 och 1859 års kommittéer eller NILS ERICSON föreslogo någon statsbanelinje till Ystad. Att besvikelsen häröver såväl i Ystad som i de trakter, vilka skulle ha berörts av den föreslagna linjen, blev stor, är givet, och denna besvikelse tog sig uttryck i den ansökning om statsbidrag för anläggandet av Ystad—Eslövs järnväg, som gjordes år 1862.

Sedan det blivit bestämt, att stambanan från Eslöv norrut skulle dragas väster om Ringsjön, gjordes av enskilda personer en insamling

av penningmedel för bekostandet av ny 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 bestämmelse, den att för det övriga Sverige tillgängliggöra landets naturliga och sekelgamla väg till kontinenten och över Ystad».

Kostnadsförslag uppgjordes av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren N. FR. FRYKHOLM. Sedan ett par olika förslag prövats, framlade kaptenen FRYKHOLM ett förslag till en bredspårig bana med räls av 20 kg/m. i st. f. 30 kg. såsom tidigare tänkts, balansplanets bredd 16 fot i st. f. 21 och med förenklingar i byggnadssättet. Förslaget slutade på en summa av 3 682 000 rdr, inberäknat kostnaden för rullande materiell.

Inbjudan till aktieteckning utfärdades den 4 juli 1862 av greve A. EHRENSVÄRD, Tosterup, greve A. DELA GARDIE, Löberöd, borgmästaren S. TRÄGÅRDH och konsuln CARL GRAM, Ystad, konsuln R. LUNDGREN, Stora Herrestad, samt vice talmannen OLA SVENSSON, Heinge. Den 6 aug. 1862 voro aktietecknarna kallade till sammanträde i Ystad. Vid denna tidpunkt voro 9 000 aktier à 100 rdr tecknade, av vilka Ystads stad tecknat 5 000 eller i det närmaste ett belopp av 100 rdr pr invånare. Å sammanträdet valdes en interimsstyrelse, till vilken utsågos, utom kommittémedlemmarna, borgmästaren F. KRAAK, Simrishamn, frih. J. STJERNBLAD, Marsvinsholm, och magistern W. WIDEGREN, Västerstad. Kort därpå inlämnade interimsstyrelsen ansökan om ett statsbidrag av i runt tal 2 450 000 rdr och om fastställelse av bolagsordningen. I ansökan påpekades bl. a. den stora exporten av lantmanprodukter och den 200-åriga förbindelsen till kontinenten över Ystad. Bolagsordningen fastställdes den 31 okt. 1862 och innehöll bl. a., att bolaget skulle grundas på minst 36 000 aktier à 100 rdr och att det samma ej kunde anses konstituerat med mindre än en tredjedel av dessa aktier tecknats.

Ansökningen om statsbidrag tillstyrktes av statsutskottet, som särskilt framhöll den nya förbindelsens betydelse för utlandet. På vissa villkor beviljade ock ständerna ett sådant å 2 450 000 rdr räntefritt under tre år, varefter en ränta av 4 % och en årlig kapitalavbetalning skulle utgå. Banan skulle erhålla samma spårvidd som stambanan, skenornas vikt finge icke understiga 17 skålp. pr fot (24,3 kg/m.) och lutningarna ej överstiga 10 ‰. Övriga bestämmelser voro desamma, som den tiden användes i kontrakt med andra enskilda banor.

Konstituerande bolagsstämma med *Ystad—Eslövs järnvägsaktiebolag* hölls den 29 juni 1863. Vid denna stämma anmälde interimsstyrelsen, att 11 354 aktier av de enligt bolagsordningen bestämda voro tecknade och föreslog, att 650 aktier skulle tilldelas de jordägare, som skänkt jord till bolaget »ity att den skänkta jorden, för vilken bolaget icke behöver utgiva någon av den i kostnadsförslaget beräknade ersättning, därigenom representerar ett motsvarande kontant aktietillskott». På så sätt uppnåddes omedelbart det i bolagsordningen föreskrivna antal aktier, som utgjorde villkor för bolagets rätt att konstituera sig. För att uppnå den summa, 1 232 000 rdr, som aktieägarna skulle tillskjuta, beslöts att utgiva preferensaktier till högst 50 000 rdr.

Sedan interimsstyrelsen föredragit en utredning om banans blivande räntabilitet och av denna utredning framgått, att styrelsen för de första trafikåren räknade med en årlig nettobehållning av 147 500 rdr, beslöts, att arbetet på banan skulle påbörjas hösten 1863.

Järnvägsbygget. Till överingenjör utsågs majoren CL. ADELSKÖLD och till arbetschef löjtnanten vid Dalregementet, frih. A. G:SON LEIJONHUFVUD. Den 28 nov. 1863 påbörjades järnvägsarbetet vid Ystad. Detta inleddes med en högtidlighet. Styrelsens ordförande, greve A. EHRENSVÄRD, höll ett kort tal och nedkallade himlens välsignelse över företaget, och under det en musikkår spelade, den församlade menigheten, som uppgick till ett par tusen personer, sjöng folksånger och salut gavs från kanoner, tog majoren ADELSKÖLD det första spadtaget. Arbetet bedrevs med kraft och fart. Anledning härtill torde delvis ha legat däri, att statslånet var räntefritt de första tre åren och att det således vore fördelaktigt, om man, då första annuiteten skulle erläggas, hade intjänat en del därav på driften.

På våren 1864 hade majoren ADELSKÖLD uppgjort ett nytt kostnadsförslag, omfattande åtskilliga förbättringar och visande en slutsumma på 4 100 000 rdr. Kostnaden översteg således den av kaptenen FRYKHOLM beräknade med 418 000 rdr. För att få skillnaden täckt och då åtskilliga aktietecknare icke förmått fullgöra sina förpliktelser, be-myndigades direktionen utgiva preferensaktier till ett belopp av 500 000 rdr, förut beslutade preferensaktier inräknade. Av dessa aktier överlämnades sedermera ett antal motsvarande 450 000 rdr till ett »Garantiactiebolag» såsom säkerhet för av detta tecknade förbindelser, som enligt gällande kontrakt skulle deponeras hos K. befallningshavande före lyftandet av sista hälften av statslånet. Sedan järnvägen öppnats för trafik och förbindelserna för garantierna återlämnats samt det

visat sig, att den av majoren ADELSKÖLD enligt kostnadsförslaget beräknade bristen 418 000 rdr endast uppgick till 92 920 rdr, indrogos preferensaktierna. Aktieägarna iklädde sig ansvarighet för bristen med ett belopp av 7 rdr 56 öre pr aktie.

Såsom tidsbild kan nämnas, att normalpriset för dagsverke utgjorde vintertid lägst 75 öre och högst 83 öre, sommartid 1 rdr 25 öre. Direktionen ansåg, »att arbetsför och flitig arbetare kan under sommardag beräkna att på betingsarbete förtjäna 1 rdr 67 öre».

Redan den 1 dec. 1865 kunde sträckan Ystad—Bjärsjölagård öppnas för allmän trafik med två tåg i vardera riktningen, och i slutet av april 1866 var banan färdig att i sin helhet öppnas för trafik. Den invigdes den 30 april s. å. Efter det bön förrättats i Ystads banhall, avgick ett invigningståg till Eslöv kl. 9,30 f. m. med omkr. 300 personer och återkom till Ystad kl. 4,30 e. m. Konungen var förhindrad att närvara, och på konungens uppdrag förrättades invigningen av frih. J. STJERNBLAD. Invigningsdagen var utan tvivel en av de största bemärkelsedagarna i Ystads och ortens historia. Stora voro de förhoppningar, som knötos till järnvägens öppnande och densamma betydelse för handels-, industriens och jordbrukets förkovran och uppblomstrande — förhoppningar, som icke svikits.

Bana, byggnader och materiell. Järnvägens första räls utgjordes av järnräls med en vikt av 24,3 kg/m. Numera är hela banan lagd med räls av 34,5 kg/m.

Broarna voro ursprungligen byggda med tegellandfästen och järnspann. År 1918 ombyggdes fem av de större broarna till kulvertar och trummor i granit och år 1919 järnvägens största bro, den över Nybroån, mellan stationerna Köpingebro och Svenstorp, till en dubbelkulvert med två spår för Ystad—Eslövs och Ystad—Gärsnäs—S:t Olofs järnvägar. Av järnvägens övriga broar är en försedd med landfästen i betong och två med landfästen i granit, den fjärde vilar på pelare av järn. Samtliga dessa sistnämnda broar ha spann av järn.

Stora förbättringar av signalanordningar, bangårdsmaskinerier, husbyggnader m. m. äro dessutom under årens lopp vidtagna. I telegraflinjen inkopplades vid järnvägens byggande apparater av visarsystem, men dessa utbyttes år 1887 mot apparater av Morses system.

Ystad—Eslövs järnväg har en relativt stor lokomotiv- och personvagnspark beroende på, att järnvägen med sin rullande materiell trafikerar jämväl Ystad—Gärsnäs—S:t Olofs och Ystad—Brösarps järnvägar.

Trafik. Vid järnvägens tillkomst räknade man med en betydande persontrafik och hoppades, att järnvägen skulle bli den »naturliga stråkvägen för resande till och från kontinenten». Under de första trafikåren översteg också inkomsten av persontrafiken den inkomst, som erhöles av godstrafiken. Allt eftersom nya järnvägar tillkommo i Skåne och sedan förbindelse med kontinenten upprättats över Malmö, omlades emellertid resvägarna och antalet resande minskades å Ystad—Eslövs järnväg. Först år 1891 uppnåddes samma antal befordrade resande som år 1874.

Det antal järnvägar, som tillkommit inom Ystad—Eslövs järnvägs ursprungliga trafikområde, uppgår till icke mindre än sju. I trots härav har järnvägen dock icke blott kunnat bibehålla utan även utvecklat sin trafik, i synnerhet godstrafiken.

De huvudsakliga godsslagen i lokaltrafik och i samtrafik med järnvägar i Skåne utgöras av foder- och gödningsämnen, spannmål, vitbetor, betmassa, råsocker, kalk, stenkol och koks samt grus. I samtrafik med det övriga Sverige utgöras de av lantbruksprodukter söderifrån samt timmer och torvströ norrifrån.

Den största tillåtna tågastigheten var från början 40 km/t. Fr. o. m. den 1 okt. år 1901 tillämpades en största tillåten tågastighet av 50 km/t. År 1923 medgavs en största tillåten hastighet av 60 km/t., men tillstånd till en hastighet av 90 km/t. kan erhållas, om alla stationer förses med fullständiga säkerhetsanordningar.

Ekonomi. De första trafikåren medförde icke det ekonomiska resultat, man hade hoppats. Styrelsen beslöt därför att till K. M:t ingå med ansökan, att anstånd under 10 år måtte beviljas med inbetalning av annuiteterna å statslånet, på villkor, att järnvägen erlade 5 % ränta å det obetalda beloppet samt som hypotek lämnade den rullande materiellen och förband sig att under anståndstiden icke utdela något till aktieägarna, samt att, därest likvid utebleve, till staten överlämna järnvägen med alla tillhörigheter. Riksdagen avsåg emellertid K. M:ts proposition i ärendet.

År 1869 anbefalldes K. M:t efter framställning av riksdagen undersökning om vilka järnvägar under de närmaste 12 å 15 åren vore av behovet påkallade för utveckling av landets industri. För befordrandet av järnvägars utförande genom enskilda ställdes statsanslag till högst en fjärdedel av anläggningskostnaden i utsikt. På grund härav ingåvo styrelserna för Växjö—Alvesta, Kristianstad—Hässleholm, Hälsingborg—Landskrona—Eslövs och Ystad—Eslövs järnvägar år

1870 var för sig ansökningar med anhållan, att proposition till riksdagen måtte avlätas om sådan förändring i villkoren för vederbörande banors statslån, att bolagen befriades från att erlægga så stor del av lånet, som motsvarade en fjärdedel av anläggningskostnaden. K. M:t biföll emellertid icke ansökningarna.

År 1890 gjorde järnvägens styrelse hemställan till K. M:t att få inbetala den återstående delen av statslånet, 1 614 245 kr., när penningmedel med längre amorteringstid och mot lägre räntefot kunde upplånas i bank. Även denna anhållan avlogs. År 1892 bifölls en liknande hemställan, men då räntefoten för ett påtänkt obligationslån ställde sig ganska hög och staden Ystad avslagit styrelsens anhållan om borgen för lånet, beslöt bolagsstämman att konvertering icke skulle ske. Lånet var slutamorterat år 1909.

På grund av aktieteckningar i andra järnvägar, inköp av rullande materiell för trafikeringsändamål av samma järnvägar samt jordförvärv för utvidgning av Ystads stationsområde m. m. hade bolagets svävande skuld stigit avsevärt under åren 1899—1900. Med anledning härav gjordes undersökningar om möjligheterna för ett obligationslån. Då emellertid marknaden icke visade sig gynnsam för ett sådant låns upptagande, träffades överenskommelse om ett fast sparbankslån till ett belopp av 1 800 000 kr.

Till följd av stora avskrivningar å aktieinnehav i främmande banor och å trafikeringsavgifter, som dessa banor ej förmått erlægga till Ystad—Eslövs järnväg, samt korta lån, som upptagits för utvidgningar, uppgjordes i slutet av år 1910 kontrakt om ett obligationslån å 1 milj. kr. mot 4 1/2 % ränta att amorteras under åren 1911—1950 men med rätt för bolaget att fr. o. m. år 1921 öka amorteringen.

I den ursprungliga bolagsordningen företogs år 1886 vissa formella ändringar, varjämte aktiekapitalet fastställdes till 1 225 000 kr. I samband med förändringen utgavos nya aktiebrev ställda till viss man.

Aktiekapitalet ökades år 1900 till det dubbla genom att från kapitalfonden, som uppgick till 1 238 388 kr., 1 225 000 kr. överfördes till aktiekapitalet. Vid denna emission utbyttes även de gamla aktiebrev mot nya sådana.

Såsom förut nämnts, var det ekonomiska resultatet de första åren icke glänsande. Sedan utgifterna för drift och underhåll frånräknats och annuiteter å statslånet och tillfälliga lån blivit guldna, medgävo icke inkomsterna, att någon del av nettobehållningen kunde användas till utdelning åt aktieägarna. Först år 1878 kunde en utdelning lämnas

med 3 %, och därefter ökades denna utdelning år från år så, att den för åren 1897 och 1898 uppgick till 11 %.

På grund av tillkomsten av nya järnvägar inom Ystad—Eslövs järnvägs trafikområde samt nya sockerfabriker och därigenom minskade inkomster av vitbets- och sockertransporter, ävensom genom stora avskrivningar å trafikeringsfordringar hos främmande järnvägar och å aktieinnehav, minskades fr. o. m. år 1900 nettovinsten, så att utdelningen måste avsevärt sänkas. För åren 1900—1907 uppgick den till resp. 4 %, åren 1908—1909 till resp. 2 %, åren 1910—1916 till resp. 3 %, varefter den åter successivt ökats så, att den för vardera av åren 1921—1923 utgjorde 8 %¹ och för åren 1924 och 1925 resp. 6 %.

Malmö—Ystads järnväg.

Signatur: M. Y. J.

Ägare: Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag, Ystad.

Initiativet till anläggandet av Malmö—Ystads järnväg synes ha utgått i början av år 1866 från ägarna till de stora godsen mellan Malmö och Ystad. Den ledande kraften för åstadkommande av företaget, greve CORFITZ BECK-FRIIS på Börringekloster, hade våren 1866 insamlat över 5 000 rdr för undersökningar av en bana mellan nämnda städer med bibana till Trälleborg. Den 2 maj 1866 utlystes ett sammanträde i Malmö under ordförandeskap av landshövdingen S. G. VON TROIL och därvid beslöts, att järnvägsundersökningar skulle igångsättas. Kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren N. FR. FRYKHOLM åtog sig att utföra undersökningarna och upprätta kostnadsförslag. I september 1866 avlämnade kaptenen FRYKHOLM sitt betänkande jämte kostnadsförslag, och den 26 i s. m. hölls nytt sammanträde i Malmö, varvid en kommitté av 14 personer tillsattes.

Kaptenen FRYKHOLM framhöll i sitt utlåtande, »att det öppna och skoglösa landet, som kallas Söderslätt, såsom bekant ingalunda är så jämnt och fritt från höjder och dalar, att en järnvägslinje där kan utan svårigheter framdragas var som helst. De stora vågformer, uti vilka landets yta på många ställen är bildad, göra det tvärtom nödvändigt att inskränka sig till några få huvudriktningar, om man vill finna linjer, där järnväg kan för måttlig kostnad anläggas».

På sammanträde i maj 1866 hade ifrågasatts, om icke järnvägen borde byggas smalspårig, men då i sådant fall såväl särskilda bangårdar

i Malmö och Ystad som egna reparationsverkstäder skulle erfordras och då den blivande godstrafiken till stor del komme att gå över Statens järnvägar och Ystad—Eslövs järnväg, ansåg FRYKHOLM, att någon annan spårvidd än stambanans och övriga skånska banors aldrig borde ifrågakomma.

Kostnadsförslaget var därför upprättat endast för bredspårig bana och upptog två alternativ, det ena med tyngre överbyggnad och räls av 29 kg/m., det andra med lättare överbyggnad och räls av 24 1/2 kg/m. Hela sträckan Malmö—Ystad—Trälleborg skulle kosta 4 150 000 rdr enligt alternativ 1 och 4 750 000 rdr för alternativ 2.

Kostnaderna enligt alternativ 1 utgjorde det behövliga anläggningskapitalet, då ingen anskaffning av rullande materiell beräknades. Det förutsattes nämligen, att Statens järnvägar skulle trafikera banan med sina lokomotiv och vagnar. I alternativ 2 hade medräknats kostnaderna för behövlig rullande materiell. Statsbanans station i Malmö och Ystad—Eslövs järnvägs station i Ystad påräknades bli upplåttna för Malmö—Ystads järnvägs trafik. Vad indragningen av banan till Ystads banhall beträffade, förordade kaptenen FRYKHOLM järnvägens framdragande på en bank över havsviken mellan mekaniska verkstaden och hamnen samt därefter över hamnområdet till stationen.

Av okänd orsak blev järnvägsfrågan emellertid icke återupptagen till behandling förrän den 1 juli 1869 vid ett sammanträde i Malmö, varvid interimsstyrelse tillsattes. Denna erhöi i uppdrag att ingå till K. M:t med ansökan dels om förslaget godkännande, dels om statsbidrag motsvarande en fjärdedel av den beräknade anläggningskostnaden. Interimsstyrelsen anmodade kaptenen FRYKHOLM att uppgöra ett nytt förslag med lättare överbyggnad för banan. Denna kalkyl slutade på en summa av 3 950 000 rdr för båda linjerna. I detta belopp hade inräknats kostnaderna för 5 lokomotiv, men man beräknade, att Statens järnvägar skulle tillhandahålla övrig rullande materiell. Det synes dock, som om vederbörande inom K. järnvägskommittén icke biträtt förslaget om användande av Statens järnvägars vagnar, varför summan måste ökas till omkr. 4 390 000 rdr.

Sedan det visat sig, att statsbidrag på grund av ortens »rikedom» icke vore att påräkna i någon form, måste tanken på den bredspåriga banan övergivas. Emellertid hyste befolkningen i orterna ett synnerligen stort intresse för järnvägens tillkomst, och man arbetade oförtrutet på att bringa frågan till sin lösning. Ett par möten höllos i Anderslöv under sommaren 1871, och här fattades beslut, att under-

sökningar för en smalspårig järnväg skulle utföras. Arbetet överlämnades åt kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren J. M. EKSTRÖMER. Sedan reduktioner verkstälts i ett av honom först utarbetat kostnadsförslag för en bana från Malmö till Ystad med bibana från Skabersjö till Trälleborg, slutade kostnaden för Ystadslinjen på 2 269 033 rdr och för Trälleborgslinjen på 732 335 rdr. Banans spårvidd var angiven till 0,891 m. och rälsvikten till 17 kg/m. Även detta förslag synes icke ha varit antagligt, ty i början på 1872 uppdrogs åt löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren E. SANDELL att ombesörja nya stakningar och nytt kostnadsförslag för en smalspårig bana mellan Malmö och Ystad med särskild station i Ystad och med utgångspunkt i Malmö å västra hamnsidan från egen station. Genom den senare anordningen kunde aktieteckning förväntas av intressenter i Malmö och i trakten sydost om staden.

I sept. månad s. å. hölls sammanträde på Marsvinsholms slott, varvid de närvarande tecknade 500 000 rdr. S. k. järnvägsmöten anordnades vidare i Malmö den 2 och i Skivarp den 21 nov. 1872. Vid mötet i Malmö föredrogs det av löjtnanten SANDELL uppgjorda förslaget. Kostnaderna skulle enligt detta uppgå till 2 180 000 rdr, rullande materiell inräknad, vartill dock borde läggas ränteförlust under byggnadstiden. I runt tal beräknades kostnaden till 2 400 000 rdr, av vilka halva beloppet skulle åstadkommas genom aktieteckning och resten genom lån mot obligationer.

Enligt förslaget skulle linjen i huvudsak erhålla samma sträckning, som den nu har, spårvidden skulle bli 1,067 m. och skenvikten 17,2 kg/m. Det förefaller, som om löjtnanten SANDELL tänkt sig järnvägen framdragen i Ystad längs havsstranden samt norr om hamnområdet och Ystad—Eslövs järnvägs stationshus till denna järnvägs bangårdsområde, där station för den smalspåriga banan skulle anläggas.

Med ledning av trafiken å Ystad—Eslövs järnväg beräknade SANDELL inkomsterna å den nya banan till omkr. 40 000 rdr och utgifterna till 15 å 18 000 rdr pr år och mil.

Mötet beslöt, att det uppgjorda förslaget borde ligga till grund för anläggningen och att ny interimsstyrelse bestående av 12 personer skulle väljas. Till ledamöter av denna utsågos handlandena G. FLENSBURG och W. LUTTROPP samt bankoombudet TH. LUNDQVIST, Malmö, possessionaten P. KOCKUM, Rosengård, greve O. THOTT, Skabersjö, lantbrukaren J. NORD, Svedala, landstingsmannen SVEN LARSSON, Svenstorp, ryttmästaren M. HALLENBORG, Rydsgård, possessionaten

W. DAHL, Torsjö, frih. J. STJERNBLAD, Marsvinsholm, och greve A. POSSE, Charlottenlund.

Den 3 dec. 1872 anordnades åter sammanträde i Malmö. Aktier voro nu tecknade till ett belopp av 997 900 rdr, varjämte aktier till ett belopp av 100 000 rdr beräknades kunna utgå såsom likvid för jord. Enligt det förslag till bolagsordning, som på sammanträdet antogs, skulle aktiekapitalet utgöra högst 3 milj. rdr, och då nu tredjedelen härav tecknats, konstituerades *Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag*. Till styrelse valdes greve C. BECK-FRIIS, greve A. POSSE, frih. J. STJERNBLAD, greve O. THOTT, ryttmästaren M. HALLENBORG, kabinetskammarherren G. VON GEIJER, konsuln H. FRIIS, possessionaten P. KOCKUM och handlanden W. LUTTROPP.

Vid sammanträdet väcktes förslag om byggande av en bibana till endera Anderslöv, Vallby eller Trälleborg. Emellertid upplystes det, att koncession sökts för en bana Trälleborg—Lund, och man enades då om att befullmäktiga den blivande styrelsen att besluta om byggandet av en bibana Börringe—Anderslöv, därest tillräckliga medel kunde anskaffas. Spårvidden å linjen Malmö—Ystad blev föremål för en skarp debatt. Man beslöt enhälligt att lämna styrelsen bemyndigande att bygga banan bredspårig, om penningmedel härför kunde bliva tecknade.

Den ökade kostnaden hade av bandirektören, löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren V. G. VON DER LANCKEN, som starkt ivrade för en bredspårig bana, beräknats till omkr. 400 000 rdr. Några styrelseledamöter hyste emellertid stora betänkligheter mot detta förslag. Teckningen hade nämligen enligt deras åsikt skett under förutsättning, att banan komme att byggas smalspårig, varför teckningen icke kunde anses bindande, därest banan anlades på annat sätt. Ehuru greve POSSE och frih. STJERNBLAD varmt talade för en bredspårig bana, beslöt man, att banan skulle byggas smalspårig. Med anledning av beslutet utträdde frih. STJERNBLAD ur styrelsen.

Den 31 dec. 1872 inlämnades framställning till K. M:t om tillstånd till anläggandet av en smalspårig järnväg mellan Malmö och Ystad. Frih. STJERNBLAD meddelade emellertid i jan. 1873, att han garanterade 200 000 rdr, om styrelsen ville besluta, att järnvägen skulle anläggas såsom bredspårig, och då det tecknade beloppet nu uppgick till 1 073 900 rdr, beslöt man att hos K. M:t anhålla om sådan ändring i ansökningsen, att banan finge byggas bredspårig. Koncessionen lämnades den 4 febr. 1873, och samtidigt stadfästes bolagsordningen.

Tack vare frih. STJERNBLADS åtgörande blev Malmö—Ystads järn-

väg således byggd bredspårig till ovärderlig ekonomisk fördel för företaget och till fromma för handel och industri i de trakter järnvägen genomlöper. Frih. STJERNBLAD återinträdde därefter i styrelsen.

Järnvägsbygget. Till överingenjör utsågs löjtnanten E. SANDELL, som tilldelades samma befogenhet som en verkst. direktör.

De första dagarna i april 1873 påbörjades arbetet på flera ställen utmed den utstakade sträckan och bedrevs med en arbetsstyrka av över 1 000 man. Arbetslönen till banarbetare utgick med 1 rdr 80 öre—2 rdr pr arbetsdag. Vid 1873 års slut var banvallen till största delen terrasserad och den 19 sept. 1874 räls lagd å hela sträckan. Utöver kostnadsförslaget hade avsevärda förbättringar beslutats. Sålunda hade två stationer tillkommit, tre hållplatser hade utbyggts till fullständiga stationer och vaktstugornas antal ökats från 6 till 24. Däremot hade stationsanläggningen i Ystad icke kommit till utförande, enär överenskommelse träffats med Ystad—Eslövs järnväg om att denna järnvägs station skulle vara gemensam för båda banorna.

Av allt att döma synes styrelsen ha varit angelägen om att banan skulle öppnas för allmän trafik före 1874 års utgång. På grund härav måste arbetet i hög grad forceras, och det återstod åtskilligt att utföra då löjtnanten SANDELL anmälde, att banan kunde tagas i bruk för trafik den 15 dec. 1874. Sålunda var vid avsyningen den 11 dec. spåret icke fullständigt justerat, telegraf icke inmonterad å ett flertal stationer, signaler ingenstädes uppsatta och bostäderna i stations- och banvaktshus icke färdiga att tagas i bruk. Medgivande kunde därför lämnas endast för järnvägens upplåtande för godstrafik. Styrelsen beslöt öppna banan för godstrafik den 16 dec. 1874 samt att några särskilda invigningshögtidligheter icke skulle förekomma. Ett tåg med inbjudna avgick nämnda dag vid middagstiden från Ystad och ehuru inga festligheter voro avsedda, hade dock befolkningen utmed den nya banan samlat sig å stationerna för att se tåget och illustrera dagen genom varjehanda glädjeyttringar.

Sedan alla stationer erhållit telegrafförbindelse och semaforer blivt uppsatta vid Malmö V. och Ystad samt vid Börringe, uppläts banan jämväl för persontrafik den 21 dec. 1874.

Arbetet å banan måste fortsättas lång tid efter öppnandet för trafik och då slutlig berättelse avgavs hade man, såsom löjtnanten SANDELL anmärker, »byggt en helt annan bana än man från början tänkt sig».

Då det fastställdes, att banan skulle byggas bredspårig, beräknades den totala anläggningskostnaden till 2 600 000 rdr utom ränteförluster

under byggnadstiden. När den var fullständigt färdig, uppgick kostnaden till 3 393 335 rdr. Den stora skillnaden mellan beräknad och verklig kostnad föranleddes, utom av ovan angivna förbättringar, även av under byggnadstiden stegrade arbetslöner, uppdrivna priser på trä och järnvaror samt av ökade expropriationskostnader och ökad anskaffning av rullande materiell.

Under byggnadstiden hade vidlyftiga underhandlingar måst föras med de båda städer, inom vilkas områden Malmö—Ystads järnväg skulle framdragas. I Malmö ställde sig stadens myndigheter välvilliga till företaget. Staden mottog sålunda aktier såsom likvid för den jord, som överläts till järnvägsbolaget. Det blivande stationsområdet, som tillhörde hamnen, avstods för all framtid, de första 20 åren avgiftsfritt och därefter mot relativt låg tomtöreavgift. Vid bestämmandet av avgiften torde hänsyn ha tagits till att området i sin helhet måste utfyllas. Hamndirektionen åtog sig att bygga en bro över inre hamnbassängen, så att statsbanan och Malmö—Ystads järnväg kunde erhålla spårförbindelse sinsemellan och Statens järnvägar således spåranknytning med västra hamnsidan.

I Ystad, där man förut hade Ystad—Eslövs järnväg, i vilken staden var stor intressent, såg man icke den nya järnvägens tillkomst med blida ögon. Den komme ju att tillägna sig trafiken från Ystad över Eslöv på Malmö. Enbart detta torde dock icke ha varit avgörande för den avoghet, som visades det nya företaget, utan även att planer på hamnens utvidgning åt väster måste förfalla med Malmöbanans föreslagna sträckning genom staden. Stadsfullmäktige sökte hos länsstyrelsen i Malmö utverka förbud för banans byggande enligt uppgjord plan, och det väcktes förslag om att man skulle försöka framtvunga banans framdragande norr om staden eller också att den nya järnvägens station måtte förläggas utanför västra stadsporten och således utan spårförbindelse med Ystad—Eslövs järnväg och hamnen.

Bana, byggnader och materiell. Då Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag icke kunde erhålla statsbidrag, var det förenat med ekonomiska svårigheter att fullfölja järnvägsbygget. Även efter banans öppnande för trafik voro besvärligheterna stora och finanserna ej de bästa. De under byggnadstiden högt uppdrivna priserna på trä och järneffekter ävensom byggnadsmaterialier i allmänhet och därav framtvungad sparsamhet jämte det forcerade arbetet med banans färdigställande torde i viss mån förklara det jämförelsevis mindre stabila utförandet av Malmö—Ystads järnväg.

Sålunda voro stationshus och banvaktsstugor knappt tilltagna och bangårdarna hade synnerligen begränsade spårutrymmen. Endast vid Malmö V. och Börringe stationer funnos fasta signaler. Ekonomihus, brunnar och trädgårdsanläggningar saknades å flertalet stationer samt vid banvaktsstugorna. Samtliga broar belades med överbyggnad av trä. Då trafiken dessutom hastigt tillväxte, måste förbättringsarbetena å banan och utvidgningar av stationerna igångsättas redan under de första trafikåren. Utbyte av den första rälsen, järnskenor av 22 kg/m., påbörjades sålunda 1876. År 1890 hade järnskenorna successivt ersatts med stålräls av 22 1/2 kg/m. För erhållande av tillstånd till större tåghastighet och ökat hjultryck blev banan i hela sin utsträckning år 1905 belagd med räls av 32 kg/m. Under de senaste åren har slutligen 41 kg.-räls blivit inlagd dels å sträckan Oxie—Hindby, främst för att sålunda erhålla tillgång på 32 kg.-skenor till utbyte i sidotågspåren å stationerna. Successivt skall övergång ske till 41 kg.-räls och spårväxelsektion i huvudspåret å hela banan.

Samtliga bangårdar äro numera betydligt utvidgade och de flesta stationshusen ha blivit tillbyggda. Nya rymliga stationshus uppfördes i Malmö 1897 och i Svedala 1894.

Under de senaste åren har ett femtontal banvaktsstugor blivit om- och tillbyggda och återstående skola på samma sätt moderniseras.

Träöverbyggnaden i broarna ersattes under åren 1880—1890 av järnbalkar. Sedan vid rälsutbytet år 1905 ifrågasatts en till 70 km/t. ökad tåghastighet, måste de tre största broarna förstärkas, varför de år 1908 ombyggdes till kulvertar i granitklädd betong. Två mindre broar ombyggdes år 1922 till trummor i granit. År 1880 voro semaforer uppsatta vid alla stationerna.

Järnvägens första telegrafapparater voro av visaresystem men utbyttes år 1890 mot apparater av Morses system. På grund av alltjämt stegrad telegramutväxling visade det sig, att en telegraflinje var otillräcklig, varför ytterligare en linje blev upplagd år 1897. Samtliga stationer äro nu inkopplade å båda telegraflinjerna, varjämte genom överdragning å Malmö V. förbindelse erhålles med Statens järnvägars telegrafexpedition i Malmö samt med Malmö—Trälleborgs järnvägs byrå.

För tillgodoseende av trafiksäkerheten och som en följd av ökad tåghastighet samt järnvägens utveckling i övrigt ha mycket stora kostnader nedlagts på anordnandet av mekaniska signal- och växelförreglingsanläggningar, moderna och driftsäkra semaforer och försignaler

samt mekaniska fällbommar vid en mängd gator och vägar, som korsar banan.

I kostnadsförslaget hade löjtnanten SANDELL upptagit följande rörlig materiell som behövlig för banan: 5 lokomotiv, 5 1:a kl. personvagnar, 10 3:e kl. personvagnar, 10 bagage- och täckta vagnar samt 70 öppna godsvagnar. Den nuvarande materiellen framgår av den i det följande meddelade tabellen.

Av de nuvarande lokomotiven äro 6 utrustade med överhettningssapparater. Alla personvagnarna äro utrustade med Dalénljus och samtliga, med undantag för de äldsta, med vakuumbroms eller vakuumbledning.

Trafik. Då järnvägen genomlöper tätt bebyggda trakter, hyste man från början förhoppningar om en avsevärd persontrafik. Dessa förhoppningar besannades också, ty under de första tio trafikåren överstego inkomsterna av persontrafiken rätt betydligt inkomsterna av godstrafiken. Oavsett den förskjutning, som sedermera uppkommit i inkomstförhållandena till godstrafikens förmån, har dock även persontrafiken varit i så gott som oavbruten och stark stegring.

Lokaltrafiken omfattar största delen av godstrafiken och godslagen överensstämman i egen banas trafik med dem, som angivits för Ystad—Eslövs järnväg. Å Malmö—Ystads järnväg tillkommer dock, på grund av den omfattande tegelindustrin, betydande transporter av tegel.

Största tillåtna tågastigheten var från början 30 km/t. men fr. o. m. år 1910 tillämpas en största tillåten tågastighet av 70 km/t.

Ekonomi. Det första obligationslånet upptogs i början av år 1873 och uppgick till 1 450 000 rdr. På grund av den stora skillnaden mellan beräknad och verklig anläggningskostnad måste styrelsen år 1876 upptaga ett lån å 500 000 kr., för vilket lån aktier i järnvägsbolaget hypotiserades och styrelseledamöterna tecknade personlig borgen. År 1879 upptogs ett lån å 200 000 kr. mot enahanda säkerhet. År 1882 omlades dessa lån på så sätt, att inteckningar i järnvägen lämnades såsom säkerhet i stället för aktier, varjämte styrelsen ingick personlig borgen.

För att nedbringa räntekostnaderna beslöt styrelsen år 1884 att konvertera 1873 års obligationslån och inbetala sparbankslånen samt avslöt därför samma år kontrakt med ett konsortium om ett obligationslån till ett belopp av 2 300 000 kr. Trafikökningen krävde emellertid, att den rullande materiellen alltjämt tillökades och att omfattande ar-

beten med förbättringar på banan vidtogos, vilket allt medförde avsevärda utgifter. Då därför år 1905 rätt betydande svävande skulder funnos och järnvägen i sin helhet behövde beläggas med ny tyngre räls samt penningmarknaden var gynnsam, fann styrelsen lämpligt att uppsäga 1884 års obligationslån, varpå avtal år 1906 träffades om ett obligationslån å 2 999 880 kr.

För infriande av lös skuld, vilken delvis uppstått på grund av det förlagskapital, som lämnats Ystad—Eslövs och Malmö—Ystads järnvägsaktiebolags verkstäder vid uppförandet av dessa, upplades år 1913 ett nytt obligationslån å 500 000 kr. Den 1923 återstående delen av obligationslånet, 464 000 kr., uppsades till inbetalning och inbetalades samma år.

Utom ovannämnda fasta lån ha under åren 1880—1915 betydande medel upplånats hos bankinrättningar och enskilda till ett sammanlagt belopp av omkr. 1 500 000 kr. mot personlig borgen av styrelsens ledamöter för att kunna finansiera företaget. Dessa lån äro numera avvecklade.

De stora utgifterna för underhåll och förbättringar samt för förräntning av upplånade medel medgävo icke någon utdelning till aktionärerna tidigare än för år 1885 och då med 3 %. För vartdera av åren 1886—1898 varierade utdelningen mellan 2 och 6 % samt för åren 1900—1917 resp. mellan 4 % och 6 %. Någon utdelning förekom ej för år 1899. År 1917 utdelades 7 % och för vartdera av åren 1919—1924 utgjorde utdelningen 8 %. År 1925 utdelades 7 %.

Genom gratisutdelning av 1 aktie på var fjärde ökades aktiekapitalet år 1918 från 1 382 300 kr. till 1 728 000 kr. och år 1922 till 2 160 000 kr.

Böringe—Östratorps järnväg.

Signatur: B.Ö.J.

Ä g a r e : Böringe—Östratorps järnvägsaktiebolag, Anderslöv.

Vid det sammanträde i Malmö den 3 dec. 1872, då beslut fattades om anläggandet av Malmö—Ystads järnväg, beslöts även, att en bibana till denna järnväg med utgångspunkt från Böringe och slutpunkt i Anderslöv skulle byggas, därest tillräckliga medel kunde åvägabringas. Då därför styrelsen för Malmö—Ystads järnväg sökte koncession för denna bana, söktes samtidigt rätt att bygga bibanan. Ansökningen bifölls den 4 febr. 1873. Löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren E. SANDELL hade uppgjort kostnadsförslag och därvid beräknat,

att järnvägen skulle byggas med 1,067 m. spårvidd och beläggas med räls med en vikt av 17 kg/m. Kostnaden upptogs till 300 000 rdr, inberäknat utgifterna för rullande materiell. I dec. 1872 utfärdades inbjudan till aktieteckning, men denna torde icke ha lett till önskat resultat, ty i april 1873 utfärdades ny inbjudan till teckning av aktier i en föreslagen järnväg från Börringe till Vallby över Anderslöv. Även för byggandet av denna järnväg synas emellertid tillräckliga medel icke ha kunnat anskaffas. År 1882 upptogs ånyo frågan om en järnväg från Börringe till Anderslöv, och ny inbjudan till aktieteckning utfärdades. I inbjudningen framhölls, att behovet av förbindelse på Söderslätt, »söder om landsvägen», med någon av järnvägslinjerna Malmö—Ystad och Lund—Trälleborg blivit alltmer och mer trängande och »förhållandet att nästan helt och hållet sakna fördelen av järnväg blivit så odrägligt, att man måste på allt sätt försöka att få det avhjälpt».

Aktieteckningen lämnade denna gång ett resultat av 149 900 kr., varför man uppdrog åt ingenjörsfirman WESSEL & POSSE i Gävle att uppgöra kostnadsförslag för en bana med överbyggnad i överensstämmelse med den, som medgivits för Hör—Hörby järnväg. Enligt förslaget uppgick kostnaden för den 7,8 km. långa järnvägen till 262 000 kr., inkl. rullande materiell. Spårvidden skulle bli 1,435 m. och rälsen utgöras av stålskenor väggande 14,8 kg/m. Banan skulle icke inhägnas.

I kraft av det år 1872 erhållna medgivandet begärde Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag koncession på grundvalen av det uppgjorda förslaget. Koncessionen lämnades den 24 mars 1882 med vissa ändringar, bl. a., att rälsvikten skulle ökas till 17,2 kg/m. och att stängsel skulle anbringas vid sådana ställen, där farväg löpte jämsides med banan. Arbetet skulle påbörjas före den 1 juni 1883 och därefter bedrivas så, att banan kunde upplåtas för trafik senast den 1 juni 1884. Den 31 maj 1883 sökte Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag tillstånd att överlåta sin rätt till byggandet av järnvägen åt *Börringe—Anderslövs järnvägsaktiebolag*, som konstituerats samma dag och vars första styrelse utgjordes av greve C. BECK-FRIIS, Börringekloster, grosshandlaren W. LUTTROPP, Malmö, ryttmästaren C. STJERNSVÄRD, Vittskövle, lantbrukaren P. ANDERSSON och apotekaren A. HÖGDAHL, Anderslöv, samt lantbrukarna F. JULIUS och A. JÖNSSON, Grönby, H. PERSSON, Norra Åby, P. BÖVING, Ålholmen, och J. BENGTTSSON, Anderslöv.

Byggnadsarbetet utfördes på entreprenad av firman WESSEL & POSSE under ledning av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. SCHMIDT. Den 21 febr. år 1884 öppnades banan för allmän trafik.

Planer på en järnväg från Börringe till Östratorp hade redan tidigt varit uppe och löjtnanten SANDELL hade år 1872, då han uppgjorde kostnadsförslaget för linjen Börringe—Anderslöv, även upprättat ett sådant för en linje från Börringe till Östratorp. På grund av brist på medel måste emellertid planerna på sistnämnda linje vila, tills man lyckats få Börringe—Anderslövs järnväg till stånd. Sedan trafiken å denna bana väl börjat, arbetade järnvägens styrelse ivrigt på att få banan utsträckt till Östratorp. Vid sammanträde i Anderslöv den 7 juli 1885 tillsattes en kommitté för att verka för banans fortsättning, och denna kommitté uppdrog åt ingenjören FR. ARV:SON POSSE att verkställa nya undersökningar och uppgöra kostnadsförslag för en bana Anderslöv—Östratorp. Banan beräknades få en längd av 13,5 km. och skulle byggas på samma sätt som Börringe—Anderslövs järnväg. Kostnadsförslaget slutade på en summa av 368 000 kr. Till styrelse valdes samma personer som i styrelsen för Börringe—Anderslövs järnvägsaktiebolag med undantag för lantbrukaren J. BENGTSSON i Anderslöv. Något särskilt bolag konstituerades icke utan aktieteckningen tillkom under villkor, att båda bandelarna sammansloges.

Koncession begärdes och erhöles den 30 dec. 1885. Bestämmelserna för denna bana voro betydligt mera omfattande än de, som gällde för Ystad—Eslövs, Malmö—Ystads och Börringe—Anderslövs järnvägar och sammanföll i stort sett med dem, som gälla för de banor, som koncessionerats efter år 1885. Arbetet på järnvägen skulle börja senast den 13 juli år 1887 och avslutas så, att den kunde upplåtas för trafik senast den 13 juli 1888.

Sommaren 1886 lyckades man uppdriva aktieteckningen till 142 800 kr. Härav hade 60 000 kr. tecknats av tre kommuner och 50 000 kr. av Malmö—Ystads järnvägsaktiebolag.

Nu ansåg man sig kunna påbörja byggnadsarbetet och överlämnades detta på entreprenad åt löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. SCHMIDT. Den 1 okt. 1887 öppnades bandelen Anderslöv—Östratorp för allmän trafik.

Redan innan anläggandet av denna bandel beslutats, hade man tänkt sig, att järnvägen skulle införlivas med Börringe—Anderslövs järnväg, och aktieteckningen hade, såsom nämnts, skett under detta villkor. Beslut om sammanslagning fattades å bolagsstämman den 9 okt. år 1886, och år 1887 beslöts, att firmanamnet för de sammanslagna banorna skulle bli *Börringe—Östratorps järnvägsaktiebolag*. Bolagsordningen

stadfästes den 9 sept. 1887. Enligt densamma skulle aktiekapitalet utgöra lägst 300 000 kr. och högst 600 000 kr.

Bana, byggnader och materiell. Den först utlagda rälsen av 17,2 kg/m. utbyttes år 1910 mot räls av 25 kg/m. å sträckan Börringe—Anderslöv och åren 1920—1921 mot räls av samma vikt å sträckan Anderslöv—Östratorp. Broarna å järnvägen byggdes från början med landfästen i granit och spann av järn.

Bland den rullande materiellen märktes vid öppnandet av linjen Anderslöv—Östratorp en år 1883 byggd ångvagn i två våningar. Den övertogs från linjen Börringe—Anderslövs järnväg och ombyggdes. Ångmaskinen uttogs och gjordes till ett mindre lokomotiv, medan vagnen ombyggdes till boggiévagn.

1879 års tjänstgöringsreglemente för enskilda järnvägar med de ändringar och tillägg, som år 1882 fastställts att gälla vid detta reglementes tillämpning å Hör—Hörby järnväg, blev även fastställt att gälla å Börringe—Östratorps järnväg. Härigenom ernåddes flera för-
enklingar och besparingar i driften. Sålunda kunde telefon användas i stället för telegraf, huvudsignaler erfordrades endast vid föreningsstationer o. s. v. Allt eftersom trafiken utvecklades, ansåg man emellertid, att såväl huvudsignaler som telegraf erfordrades. Huvudsignaler uppsattes efter hand vid de fem större stationerna, och mellan dessa stationer anordnades jämväl telegrafförbindelse år 1897. De fyra håll- och lastplatserna hade under tidens lopp utvecklats till fullständiga stationer samt inkopplades år 1910 i telegraflinjen och utrustades med huvudsignaler år 1917. Fr. o. m. år 1920 tillämpas 1879 års tjänstgöringsreglemente fullständigt vid järnvägen och fr. o. m. okt. 1921 tjänstgöringsreglementet för enskilda järnvägar med huvud- eller sekundärbanedrift.

Då banan icke är inhägnad, uppgick ända till år 1923 den största tillåtna tåghastigheten till endast 25 km/t. Sedan emellertid mekaniska fällbommar blivit uppsatta vid en del större vägövergångar, erhöles nämnda år tillstånd till en hastighet av 40 km/t. utan att banan behövde inhägnas.

Trafik. När inbjudan till aktieteckning utfärdades, hyste man förhoppningar om en god trafik på grund av det allmänna välståndet i orten, traktens lämplighet för sockerbetsodling och den stora tillgången på kalk vid Östratorp. Det visade sig dock snart, att förhoppningarna icke kunde uppfyllas. För åren 1884—1889 uppstod en förlust på trafiken av 46 800 kr.

År 1889 uppfördes emellertid råsockerfabriken i Jordberga, och genom denna tillfördes järnvägen inkomster, så att bristen de närmaste åren därefter var täckt. Då järnvägen inom sitt relativt lilla trafikområde är kringgårdad av tre andra banor, är persontrafiken obetydlig. Godstrafiken är däremot god, men då de väglängder godset transporteras äro korta, bli inkomsterna också jämförelsevis små. Trafiken är av samma art som vid Malmö—Ystads järnväg, dock är mängden av gods för sockerindustriens behov mera prononcerad vid Börringe—Östratorps järnväg.

Ekonomi. År 1887 upptog järnvägsbolaget ett förlagslån å 315 000 kr., för vilket lån styrelsens medlemmar tecknade borgen.

Då man i mitten av 1890-talet ansåg sig kunna vänta en sådan förbättring av järnvägens inkomster, att årliga avbetalningar på skulden borde kunna verkställas, beslöts att utbyta lånet mot ett obligationslån. Kontrakt om ett sådant lån till ett belopp av 350 000 kr. och 40 års amorteringstid avslöts år 1896.

Det inbetalda aktiekapitalet utgjorde efter sammanslagningen 316 300 kr. Å detta utdelades för år 1896 3 % och för år 1897 4 %, för tiden därefter utdelades under åtta år 3 % pr år. Åren 1924 och 1925 var utdelningen resp. 4 %.

Ystad—Gärnsnäs—S:t Olofs järnväg.

Signatur: Y.G.S:tO.J.

Å g a r e : Ystad—Gärnsnäs järnvägsaktiebolag, Ystad.

Lagmannen TAGE SYLVAN i Ystad utfärdade år 1871 ett uppprop till inbyggarna i sydöstra Skåne med maning att möta i Hammenhög den 10 nov. s. å. för diskussion om en järnvägsanläggning från Svenstorp till Hammenhög. Mötet kom till stånd, och det beslöts, att insamling av medel skulle igångsättas för undersökning av en bana Svenstorp—Hammenhög—Simrishamn. Kartor och kostnadsförslag blevo upprättade, men i brist på medel kunde planerna icke förverkligas. I ett privatbrev från den tiden omtalas svårigheterna att åstadkomma erforderlig aktieteckning, och det heter bl. a., att en av de possessionater, av vilka man väntat ett betydligt bidrag, alldeles dragit sig tillbaka. Den åsyftade possessionaten torde ha varit lagmannen SYLVAN, vilken, sedan han till staden Ystad skänkt ett av honom uppfört sockerbruk,

till vilket vitbetor skulle fraktas å den föreslagna järnvägen, sannolikt ansett, att staden borde intressera sig för företaget.

Frågan om en järnväg från Ystad till någon punkt på »Österslätt» torde efter detta första försök flera gånger ha varit uppe, men först år 1893, sedan staden Ystad låtit verkställa olika undersökningar och lyckats intressera de kommuner, som berördes av den planerade järnvägen, kunde ett bolag bildas för järnvägens byggande. Även denna gång kom frågan om järnvägens anläggande att stå i samband med frågan om betodling för ett sockerbruk. Samtidigt med banans byggande anlades nämligen råsockerfabriken i Köpinge.

Den 12 april 1893 anordnades ett sammanträde i Ystad med aktietecknarna i den föreslagna anläggningen. Den kommitté, som å de intresserades vägnar handhaft de förberedande åtgärderna, anmälde vid sammanträdet, att aktier tecknats till ett belopp av 370 000 kr. samt att medlemmarna i kommittén år 1892 erhållit koncession för en bana från Köpinge, beläget mellan Ystads och Svenstorps stationer å Ystad—Eslövs järnväg, till Gärsnäs station å Simrishamns—Tomelilla järnväg i enlighet med plan och kostnadsförslag av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. SCHMIDT. Banan skulle byggas bredspårig, få en längd av 24,91 km. och beläggas med stålskenor med en vikt av 21,5 kg/m. Kostnaden med rullande materiell (endast ett visst antal godsvagnar) belöpte sig till 634 300 kr. Genom k. resolution år 1894 medgavs bolaget rätt att belägga banan med räls av 23 kg/m.

Å sammanträdet konstituerade sig *Ystad—Gärsnäs järnvägsaktiebolag* och bolagsordning antogs. Kapitalet skulle utgöra lägst 350 000 kr. och högst 700 000 kr. Till medlemmar av styrelsen valdes greve A. POSSE, Charlottenlund, bankdirektören J. TENGBERG, borgmästaren B. PETERSSON, grosshandlaren A. LINDGREN, kronofogden C. HOLMGREN och trafikchefen V. WALDENSTRÖM i Ystad, häradshövdingen frih. R. BENNET, Hammenhög, riksdagsmannen L. JÖNSSON, Sandby, hovpredikanten N. LINDSTRÖM, Glemminge, och majoren S. BRUZELIUS, Gyllerup. Vid mötet beslöts att begära ändring i planen för järnvägen. Flera kommuner hade nämligen yrkat, att järnvägen skulle förläggas något söder om den föreslagna linjen å sträckan Glemmingebro—Borrby och något väster därom å sträckan Borrby—Gärsnäs. Förändringen medförde en ökning av järnvägens längd till 27,02 km. och av kostnaden till 695 000 kr. Ansökningarna bifölls den 7 juli 1893.

Bolagsordningen stadfästes den 2 juni 1893 med ändring den 7 april 1906.

I koncessionen var bestämt, att arbetet på anläggningen skulle börja senast den 31 dec. 1893, och att banan skulle vara färdig att upplåtas för trafik den 1 okt. 1895. Med kaptenen C. SCHMIDT avslöts kontrakt om byggnadsarbetet, och detta tog sin början i juli 1893.

Den 4 okt. 1894 invigdes banan av landshövdingen i Kristianstads län greve M. DELA GARDIE i närvaro av landshövdingen i Malmöhus län, representanter för Ystads stad och landskommunerna m. fl.

Totala anläggningskostnaden för den färdiga järnvägen med rörlig materiell (endast godsvagnar) uppgick till ett belopp av 801 725 kr.

Under byggnadstiden hade avtal träffats med Ystad—Eslövs järnväg om trafikering av banan samt om tågens framförande å Ystad—Eslövs järnväg från den punkt strax öster om Köpingsbro station, där banorna förenades, till Ystad. Dessutom hade med denna järnväg även överenskommit om Köpingsbro stations anläggande. Härigenom undgick Ystad—Gärnsås järnväg att anlägga en hållplats, som i byggnadsplanen var upptagen att anordnas 500 m. öster om nämnda anslutningspunkt och vilken på grund av lutningsförhållandena icke kunde utbyggas till station.

År 1897 bragtes på tal bildandet av ett bolag med ändamål att anlägga en järnväg från Gärnsås till Degeberga, event. från Gärnsås till Brösarp, dock endast under förutsättning, att en järnväg från Degeberga till denna plats ändock bleve byggd. Såväl Ystad—Gärnsås järnvägsaktiebolag som de kommuner, vilka till följd av aktieteckning voro intresserade i denna järnväg, beslöto att genom aktieteckning stödjade det nya bolagets tillkomst. Sedan det emellertid blivit fastställt, att Östra Skånes järnvägar komme att bygga linjen Degeberga—Brösarp och att en ny bana komme att framdragas från Tomelilla till Brösarp, beslöts, att ett bolag skulle bildas med uppgift att anlägga en bana från Gärnsås till S:t Olofs station å linjen Tomelilla—Brösarp.

Vid sammanträde i Ystad den 27 febr. 1899 konstituerades *Järnvägsaktiebolaget Gärnsås—S:t Olof*. Det tecknade aktiekapitalet uppgick till 190 200 kr., av vilka Ystads stad tecknat 75 000, lantkommunerna 76 000 och Ystad—Gärnsås järnvägsaktiebolag 30 000 kr. Ledamöterna av drätselkammaren i Ystad hade år 1898 sökt och erhållit koncession å en 12,4 km. lång järnväg, som med utgångspunkt från Gärnsås skulle dragas väster om Gyllebo sjö till S:t Olof, vilken koncession överläts till järnvägsbolaget. Plan och kostnadsförslag hade upprättats av kaptenen C. SCHMIDT. År 1899 söktes emellertid tillstånd

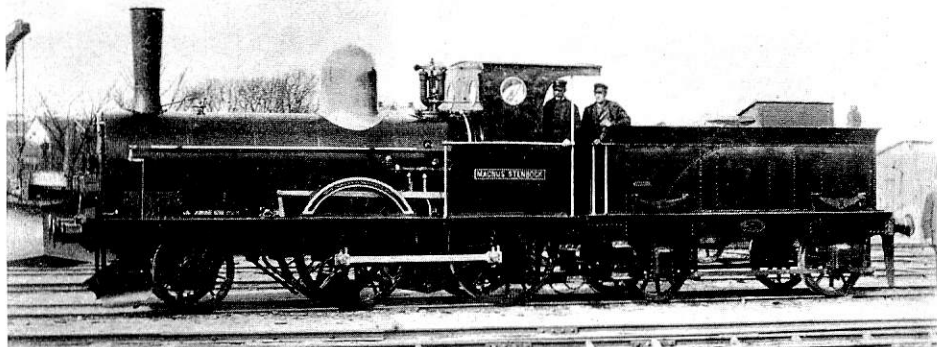
att få bygga järnvägen öster om Gyllebo sjö enligt ett nytt, av kaptenen SCHMIDT uppgjort förslag. Det nya förslaget avvek från det gamla huvudsakligen därutinnan, att i stället för två stationer skulle endast en sådan anläggas, att huvudspårets längd skulle ökas till 13,93 km., att skenvikten för meter skulle ökas från 23 till 25 kg., att största lutningen skulle minskas från 16 till 12,5 ‰ och att kostnaderna för anläggningen beräknades uppgå till 390 730 kr. mot förut beräknade 323 870 kr. Till denna kostnad kommo 20 000 kr. för anskaffande av godsvagnar. Ansökningen blev av K. M:t bifallen.

Avsikten var, att banan skulle trafikeras av Ystad—Eslövs järnväg i samband med trafikeringen av Ystad—Gärsnäs järnväg. Enligt bestämmelserna i koncessionen skulle banan vara färdig att upplåtas för trafik den 30 juni 1902. Bolaget beslöt att självt ombesörja järnvägens byggande under ledning av kaptenen SCHMIDT.

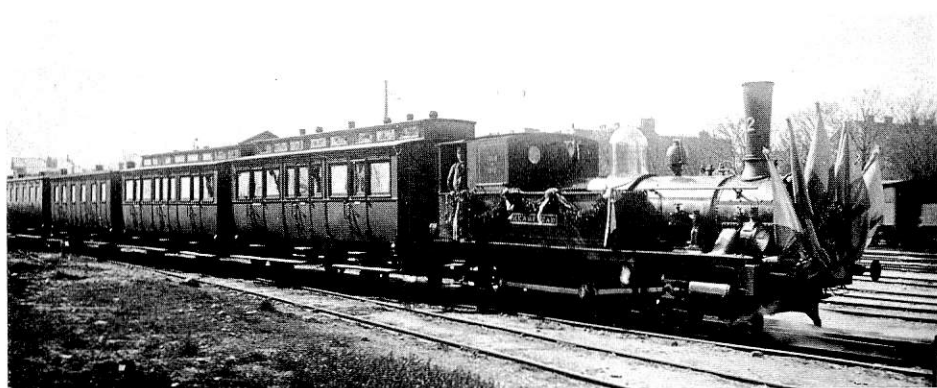
Byggnadsarbetet börjades i jan. 1900 och pågick till hösten 1901, då anläggningen var fullbordad med undantag för anslutningen vid Gärsnäs station. Tvistigheter om anslutningsvillkoren vid denna station hade uppstått och frågan hänskjutits till K. M:t för avgörande. Med anledning härav kunde banan öppnas för trafik först den 15 juni 1902. Anläggningskostnaden, inkl. kostnaden för rullande materiell (endast godsvagnar), uppgick till 614 507 kr. Ökningen i kostnaderna hade uppstått till följd av stegrade arbets-, räls- och sliperspriser, ökade expropriationskostnader och ränteutgifter under den långvariga byggnadstiden m. m., ävensom emedan en håll- och lastplats enligt K. M:ts föreskrift måst anläggas mellan Gyllebo och S:t Olofs stationer (håll- och lastplatsen indrogs åter år 1909).

För att få bolagets svävande skulder täckta, träffades år 1904, sedan staden Ystad beslutat ikläda sig borgen för lånet, avtal om ett obligationslån till ett belopp av 460 000 kr.

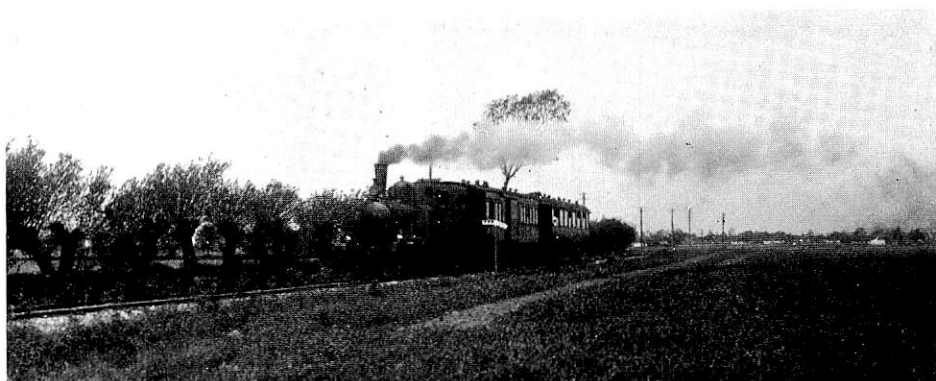
Då bolaget emellertid från början arbetat under ogynnsamma ekonomiska förhållanden och då trafikinkomsterna icke räckte till täckning av driftkostnaderna och ännu mindre till ränteutgifter, blev det allt mera klart, att denna banbit icke kunde drivas såsom självständig järnväg och att bolagets ställning nödvändiggjorde en realisering av banan. Sedan stadsfullmäktige i Ystad samt Ystad—Eslövs järnväg såsom största fordringsägare lämnat tillstånd till järnvägens försäljning till Ystad—Gärsnäs järnvägsaktiebolag, övertog detta bolag Gärsnäs—S:t Olofs järnväg fr. o. m. den 1 sept. 1905. Villkoren för överlåtelsen voro, att Ystad—Gärsnäs järnväg för banan betalade 300 000



Persontågslokomotiv 1875.



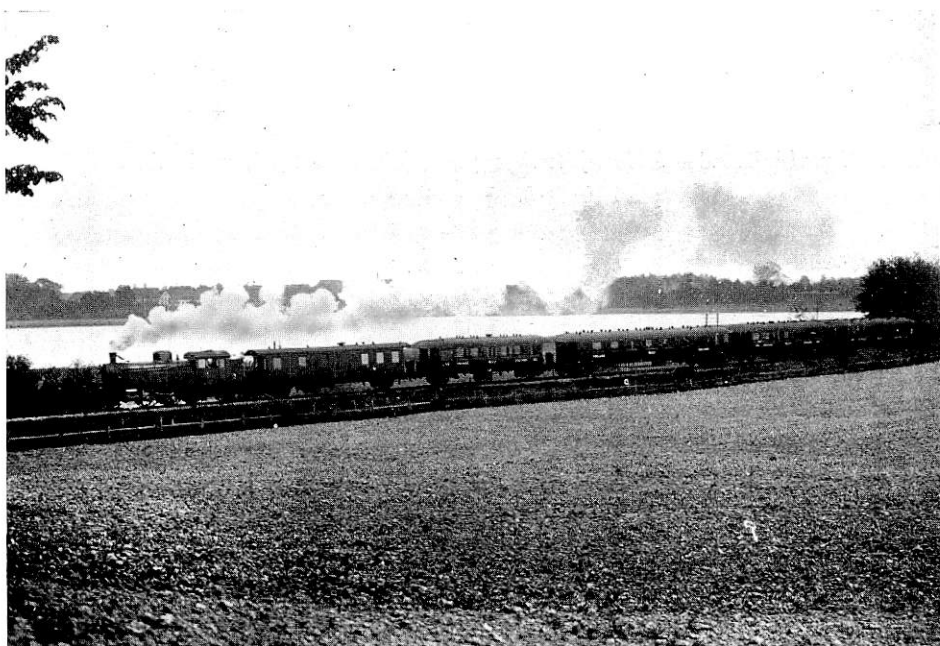
Extratåg vid Ystad—Eslövs järnvägs 50-årsjubileum 1916, med lokomotiv och personvagnar från år 1866.



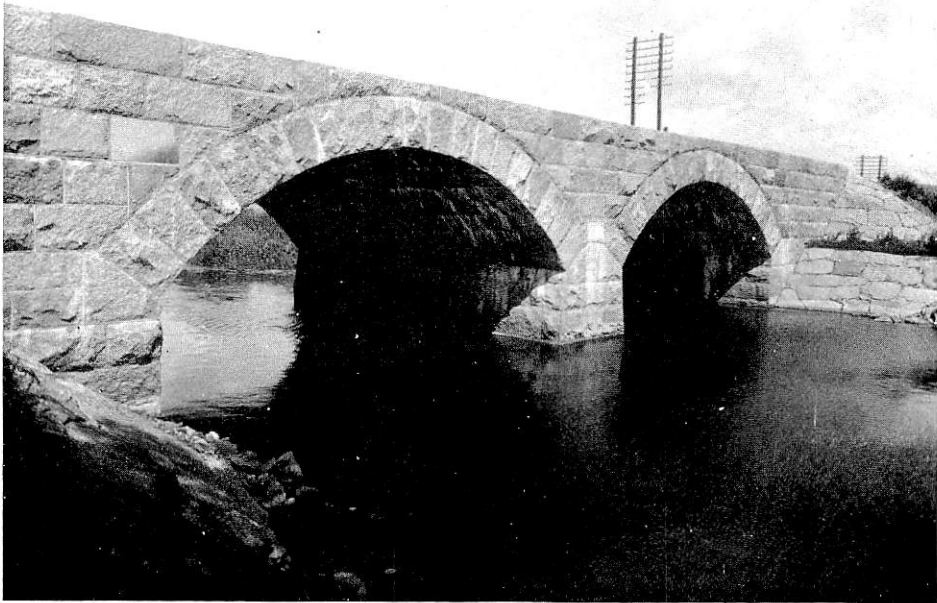
Persontåg å sydslätten, linjen Börringe—Östratorp.



Persontåg år 1875.



Persontåg år 1925.



Bron över Nybroån efter ombyggnad för dubbelspår 1919.



Bro och vägport vid Svarte.



Bron över Värke å.



Ystads hamn och järnvägsstation.

kr., nämligen 100 000 kr. med aktier i eget bolag och återstoden med en inteckningsrevers å 200 000 kr., löpande med 4 1/2 % ränta och oupp-sägbar från innehavarens sida intill utgången av år 1936. Köpeskil-lingen skulle erläggas till Ystads stad mot att staden ansvarade för Gärsnäs—S:t Olofs järnvägs obligationslån såväl till kapital som ränta.

Bolaget trädde i likvidation år 1906, och den rullande materiellen, bestående av 10 godsvagnar, som icke ingått i försäljningen, blev av likvidatorerna försåld.

Bana och materiell. Avsevärda kostnader ha under de senaste åren nedlagts på förbättringar och utvidgningar vid banan. Då järn-vägen anlades, anknöts den till Ystad—Eslövs järnväg medelst en »föreningsväxel», belägen omkr. 1 km. öster om Köpingsbro station. År 1919 deltog Ystad—Gärsnäs—S:t Olofs järnväg med halva kost-naden för förändring av Ystad—Eslövs järnvägs bro över Nybroån vid Köpingsbro till en kulvert för två spår. Ändringen möjliggjorde, att Ystad—Gärsnäs—S:t Olofs järnvägs plan och profil kunde för-ändras på en sträcka av över 1 1/2 km. på ett för driften fördelaktigt sätt och banan indragas direkt på Köpingsbro station. Denna ombygg-nad verkställdes år 1922. Samma år blev den vid byggandet av banan nedlagda rälsen av 23 kg/m. utbytt mot räls av 34,5 kg/m. å sträckan Köpingsbro—Gärsnäs.

Broarna, som äro byggda med landfästen av granit och överbyggnad av valsade järnbalkar, ha blivit förstärkta genom inläggning av nya, grova järnbalkar.

Då Ystad—Eslövs järnväg med sin rullande materiell trafikerar Ystad—Gärsnäs—S:t Olofs järnväg, äger sistnämnda bana inga loko-motiv eller personvagnar.

Största tillåtna tågastigheten utgjorde intill den 1 mars 1923 40 km/t. å sträckan Köpingsbro—Gärsnäs och 50 km/t. å sträckan Gärs-näs—S:t Olof. År 1923 erhöles tillstånd till en största tillåten hastighet av 60 km/t å sträckan Köpingsbro—Gärsnäs, men på samma villkor, som angivits för Ystad—Eslövs järnväg, kan tillstånd till en hastighet upptill 90 km/t. erhållas.

Trafik. Trafiken å banan har sedan öppnandet varit god, men då järnvägen i likhet med Börringe—Östratorps järnväg är av lokal ka-raktär och de väglängder, å vilka resande och gods befordras, äro korta, skulle icke trafikinkomsterna ha kunnat täcka driftkostna-derna, därest ej avsevärda transporter av vitbetor och vitbetsmassa

till och från sockerfabriken i Köpinge ägt rum. Sedan nämnda sockerfabrik år 1920 anlagt en saftstation vid Gärsnäs, ha dock inkomsterna av dessa transporter något minskats.

Ekonomi. För anskaffande av det kapital, som utöver aktiekapitalet erfordrades för banans byggande, hade intill år 1895 upplånats 350 000 kr. I syfte att uppnå lägre räntesats för upplånade medel sökte man år 1896 utbyta de tillfälliga lånen mot ett obligationslån. Avtal om ett sådant lån till ett belopp av 370 000 kr. och 40 års amorteringstid avslöts samma år.

Det ursprungligen inbetalta aktiekapitalet utgjorde 404 300 kr., av vilka 135 000 kr. tecknats av Ystads stad, 105 000 kr. av lantkommunerna och 100 000 kr. av Ystad—Eslövs järnväg. I samband med övertagandet av Gärsnäs—S:t Olofs järnväg utökades aktiekapitalet till 504 300 kr. Utdelning till aktieägarna kunde lämnas redan för år 1897 med 3 % och har därefter varierat mellan 3 och 6 %, med undantag för åren 1900, 1902, 1907—1909 och 1923—1925, då någon utdelning ej förekom.

Ystad—Brösarps järnväg.

Signatur: Y.B.J.

Ågare: Järnvägsaktiebolaget Ystad—Brösarp, Ystad.

En järnväg genom Albo härad synes ha bragts på tal redan så tidigt som år 1874. Nämnda år refererades nämligen i tidningarna ett möte, som hölls i Brösarp den 27 febr. Å detta möte beslöts, att undersökningar och kostnadsförslag skulle uppgöras för en järnväg från Everöd över Degeberga och Eljaröd till Äsperöd. Då trakterna i denna del av Skåne äro karga och magra samt glest befolkade, torde det emellertid icke ha lyckats initiativtagarna att uppbringa nödigt kapital. Samma orsaker torde också ha stjälpit åtskilliga senare uppkomna projekt.

Behovet av en järnvägsförbindelse med orterna inom östra Skåne och av tidsenligare förbindelser med järnvägarna i nordöstra Skåne samt Blekinge föranledde stadsfullmäktige i Ystad att år 1897 fatta beslut, att staden skulle taga initiativ till en järnvägsbyggnad från Tomelilla över S:t Olof till Brösarp med anslutning i Brösarp till Östra Skånes järnväg. Ledamöterna av drätselkammaren i Ystad erhöilo koncession å järnvägen den 9 sept. 1898 på grundvalen av plan och kostnadsförslag, som uppgjorts av kaptenen i Väg- och vattenbygg-

nadskåren C. SCHMIDT. Banan skulle få en längd av 29,95 km., en spårvidd av 1,435 m. och beläggas med skenor av stål vägande 23 kg/m. Kostnaden beräknades till 1 090 680 kr., inberäknat 225 000 kr. för rullande materiell (godsvagnar). Man förutsatte, att Ystad—Eslövs järnväg skulle trafikera banan.

För prövning av frågan, huruvida ett bolag skulle bildas för anläggning och trafikering av den koncessionerade banan, sammanträdde aktietecknarna den 27 febr. år 1899 i Ystad. Sedan ordföranden meddelat, att aktier tecknats till ett belopp av 653 100 kr., konstituerades *Järnvägsaktiebolaget Ystad—Brösarp*. Aktiekapitalet skulle utgöra lägst 600 000 kr. och högst 1 800 000 kr. Styrelsen skulle ha sitt säte i Ystad. Till den tecknade summan hade Ystads stad bidragit med 300 000 kr., lantkommunerna med 99 000 kr. och Ystad—Eslövs järnväg med 200 000 kr. Till medlemmar av styrelsen valdes bankdirektören J. TENGBERG, kronofogden C. HOLMGREN, konsuln A. LINDGREN, borgmästaren B. PETERSSON, apotekaren S. SMITH och grosshandlaren J. ANDRÉN, alla i Ystad, häradshövdingen A. HAGANDER, Kiviks Äspe-röd, samt lantbrukarna J. SIMONSSON, Hedeberga, och A. HANSSON, Ravlunda. Bolagsordningen stadfästes den 5 maj 1899.

Arbetet på banan skulle enligt bestämmelserna i koncessionen påbörjas senast den 31 dec. 1899 och bedrivs så, att järnvägen kunde upplåtas för trafik senast den 30 juni 1902.

För att järnvägen redan från början skulle bliva solitt byggd och för att kunna erhålla tillstånd till högre hjultryck samt större tåghastighet, än som kunde ernås, om banan byggdes enligt vissa bestämmelser i koncessionen, beslöts, att rälsvikten skulle ökas till 30 kg/m. I koncessionen föreskrevs bl. a., att mötesplatser skulle anläggas på ett avstånd från varandra av högst 14 km. och så anordnas, att de vid påfordran kunde utan särskilda terrasseringsarbeten förses med rundspår av minst 350 m. längd samt att lastkaj av minst 10 m. längd skulle anläggas vid mötesplatserna.

Man hade tänkt sig, att byggnadsarbetet skulle utlämnas på entreprenad, men då intet lämpligt anbud inkom, beslöt bolaget att själft bygga järnvägen. Till arbetschef antogs kaptenen C. SCHMIDT. Arbetet påbörjades i juli 1899 och pågick till hösten år 1901. Banan upplåts för trafik den 18 sept. sistnämnda år. Den största tillåtna hastigheten var fastställd till 60 km/t.

Anläggningskostnaden, inkl. kostnaden för inköpt rullande materiell, 103 716 kr., uppgick till 1 701 500 kr.

Orsakerna till skillnaden mellan beräknad och verklig kostnad voro i första hand dels de beslutade förbättringarna, dels att anslutningsavgifter för begagnande av Tomelilla och Brösarps stationer icke kunnat angivas i kostnadsförslaget, dels att 10 banvaktsstugor uppförts i stället för 6, dels att terrasseringsarbetet fördyrats därigenom att svårarbetade skifferartade jordlager påträffats i flera av de större skärningarna, dels att på många ställen i skärningarna källsprång och vattenförande jordlager förekommo, vilka fordrade doseringarnas beklädande med sten, dels höjda räls-, slipers- och arbetspriser samt jordlösen och terrassering för framtida spår å militärmötesplatser m. m.

Bana och materiell. Om byggnadskostnaderna sprungo upp till jämförelsevis stort belopp, så kan också med skäl sägas, att banan blev solitt byggd. De kostnader, som nedlades på järnvägens stabila utförande, höjde trafikförmågan, vilket i hög grad bidragit till, att man kunnat undvika dyrbara underhållskostnader och utvidgningar. Tyvärr är järnvägen framdragen genom en svår terräng, så att flera kurvor med 300 m. radie finnas i stigning av 17 ‰. Detta förhållande förklarar givetvis den oförmånliga relationen mellan inkomster och driftkostnader.

Samtliga broar och vägportar ha landfästen av sten och överbyggnad av järnbalkar.

Enligt koncessionsbestämmelserna skulle järnvägen anskaffa rullande materiell för ett belopp av 225 000 kr. När banan avsynades, funnos 45 godsvagnar, för vilka anskaffningskostnaden uppgick till 103 000 kr. och då bolaget överenskommit med Ystad—Eslövs järnväg, att denna skulle tillhandahålla övrig behövlig rullande materiell i enlighet med trafikeringsavtal, medgav K. M:t år 1902, att anskaffandet av ytterligare materiell skulle få anstå, så länge Ystad—Eslövs järnväg ombesörjde trafiken å linjen Tomelilla—Brösarp.

Trafik. Intill nov. 1901 framfördes resp. banors persontåg i sin helhet jämte personal direkt å sträckan Ystad—Kristianstad och omvänt. Fr. o. m. nämnda månad blevo endast tågsätten genomgående, och lokomotivombyte äger rum i Brösarp.

För att nedbringa driftkostnaderna, indrogos fr. o. m. år 1912 godstågen å sträckan Ystad—Tomelilla, och sedermera ha tidtabellerna å Ystad—Eslövs och Ystad—Brösarps järnvägar så ordnats, att persongagnarna i två av sistnämnda järnvägs persontåg kunnat inkopplas i Ystad—Eslövs järnvägs tåg å linjen Ystad—Tomelilla.

Såsom transitoad för trafiken mellan sydöstra Skåne samt nordöstra Skåne, Blekinge och östra Småland har järnvägen en rätt betydande transitotrafik. På grund av att ingen större industri finnes vid banan och de kringliggande orterna icke äro så bördiga som vid de övriga Ystadsjärnvägarna, är lokaltrafiken däremot av jämförelsevis ringa omfattning.

Ekonomi. De medel, som för järnvägens fullbordande måst upplånas och för vilka medlemmarna i bolagets styrelse iklätt sig betalningsskyldighet, uppgingo år 1903 till omkring en milj. kr. Man beslöt därför omplacera skulden i ett lån mot obligationer, och stadsfullmäktige i Ystad beslöto att iklåda staden borgen för ett sådant lån till ett belopp av 1 100 000 kr. Därefter upplades (1904) ett obligationslån till nämnda belopp med en amorteringstid av 40 år och en räntesats av 4 1/2 %. Långivarna övertogo lånet till en kurs av 100 1/8 %.

Att trafiken de första åren skulle nå sådant omfång, att inkomsterna skulle kunna täcka såväl utgifterna för den egentliga driften som för räntor, hade man väl icke tänkt sig, men man torde ha hoppats, att inkomsterna efter några få år skulle räcka till drift- och underhållskostnader. Det visade sig emellertid, att underskott alltjämt uppstod å driften, varför Ystad—Eslövs järnväg t. o. m. år 1909 medgav, att 25 % av järnvägens fordran finge balanseras. Nämnda år uppsade Ystad—Eslövs järnväg trafikeringsavtalet. Ystads stad beslöt nu att iklåda sig garanti för trafikeringskostnaderna och har därefter årligen garanterat dessa till visst belopp. Fr. o. m. år 1907 visade räkenskaperne en brist, som uppgick till mer än två tredjedelar av aktiekapitalet, varför såväl staden Ystad som Ystad—Eslövs järnväg årligen efterskänkte viss del av sina fordringar för att möjliggöra för bolaget att fortsätta järnvägsdriften.

I början av det andra decenniet visade inkomsterna en fast tendens till stegring, och år 1912 täcktes driftkostnaderna i det närmaste av inkomsterna. Man ansåg nu, att några åtgärder borde vidtagas, så att det nödtvungna årliga efterskänkandet av en del av bolagets skuld ej vidare skulle ifrågakomma, och järnvägens styrelse hemställde därför till stadsfullmäktige i Ystad, att en kommitté måtte tillsättas för utrönande av möjligheterna härför. Kommittén trädde i underhandling med Ystad—Eslövs järnväg, och denna förklarade sig villig att inköpa järnvägen. För stadsfullmäktige föreslog kommittén, att banan måtte försäljas, men då kvalificerad majoritet för förslaget icke kunde uppnås, föll detsamma. Åren 1914, 1916—1918 och 1920—1922 räckte

inkomsterna till att täcka drift- och underhållskostnader samt vissa år även till en del av ränteutgifterna.

Ystad—Eslövs och Malmö—Ystads järnvägsaktiebolags verkstäder.

Alltifrån Ystad—Eslövs järnvägs tillkomst har banans reparationsverkstad varit förlagd till Ystad. Den första verkstaden var sammanbyggd med järnvägens lokomotivstallar. Då Malmö—Ystads järnväg anlades, träffades överenskommelse mellan järnvägarna, att Ystad—Eslövs järnväg mot ersättning skulle utföra underhåll och reparationer av Malmö—Ystads järnvägs rullande materiell. För detta ändamål utvidgades år 1874 verkstaden med förutvarande utrymme för lokomotivstallar, så att verkstaden med expeditionslokaler för maskiningenjören och kontorspersonalen hade en golvareal av omkring 1 200 kvm. Detta utrymme var tillräckligt för den rullande materiellen år 1875, som på ovan omnämnda järnvägar utgjordes av tillsammans 9 lokomotiv, 41 tvåaxliga personvagnar, 38 täckta och 133 öppna godsvagnar. Verkstadspersonalen uppgick till omkr. 25 man.

I samband med trafikstegringen och tillkomsten av Börringe—Östratorps, Ystad—Gärnsnäs—S:t Olofs och Ystad—Brösarps järnvägar ökades efter hand den rullande materiell, som skulle underhållas på verkstaden, och utvidgningar av lokalerna blevo nödvändiga. Sålunda uppfördes år 1882 en måleriverkstad och inköptes år 1901 en f. d. väg- och finsmidensverkstad, som anordnades till vagnsverkstad m. m. och dit kontorslokaler för maskinavdelningen förlades. Verkstadslokalerna hade då inkl. expeditionerna en sammanlagd golvyta av omkr. 3 700 kvm. Verkstadsförhållandena voro dock långt ifrån tillfredsställande och i synnerhet gjorde sig de olägenheter gällande, som voro en följd av att två av lokalerna lågo söder om bangården, under det att lokomotivverkstaden och smedjan voro förlagda norr om densamma. Då inträffade år 1909 en händelse, som föranledde upptagandet av frågan om uppförandet av tidsenligare verkstadslokaler. Den år 1901 inköpta verkstaden nedbrann nämligen.

Sedan flera olika förslag om att lösa verkstadsfrågan uppgjorts och behandlats, enades Ystad—Eslövs och Malmö—Ystads järnvägar år 1912 om att gemensamt bygga nya verkstäder. Uppförandet av dessa påbörjades i juli månad 1912. Den 1 jan. 1914 kunde de nya verkstäderna tagas i bruk efter nära fem års provisoriska anordningar, under

vilken tid en del av den rullande materiellen måste repareras i skjul på Ystads bangård eller skickas till främmande verkstäder.

De nya verkstäderna omfatta en golvyta av omkr. 3 800 kvm. och äro således obetydligt större än verkstäderna år 1909, om skjutbordspartiet icke medräknas. Verkstadsområdet omfattar en areal av 20 392 kvm., varjämte verkstäderna disponera en Ystad—Eslövs järnväg tillhörig tomt. Byggnaderna äro uppförda av tegel med undantag av två ytterväggar, som för att lättare möjliggöra framtida utvidgningar uppförts av trä. Nya moderna arbetsmaskiner ha anskaffats och därjämte en 50 tons lyftkran och ett 70 tons skjutbord, vilka samtliga drivas med elektrisk kraft. Lokalerna uppvärmas med ånga, som kondenseras och automatiskt återförs till ångpannan. Belysningen är elektrisk.

På verkstäderna repareras f. n. 36 lokomotiv, 39 tvåaxliga, 7 treaxliga och 13 fyraxliga personvagnar, 203 täckta och 786 öppna godsvagnar, och dessutom utgöres omkr. 25 % av verkstadsarbetet av reparationer och nytillverkningar för verkstäderna själva, förrådet, ban- och trafikavdelningarna samt privata kunder. Antalet arbetare är 80, av vilka dock en del ständigt användes i linjetjänst. Genomsnittliga arbetareantalet är, om hänsyn tages till den minskade arbetstiden, mindre nu än år 1909, ehuru mera arbete utföres nu än då, vilket förhållande till väsentlig del är att tillskriva de goda maskinella arbets-, transport- och lyftanordningarna på de nya verkstäderna. Kostnaden för dessa, som inkl. mark, spår, maskiner m. m. uppgick till 527 000 kr., kan därför anses inbesparad under de år, som verkstäderna varit i drift.

Ystad—Eslövs och Malmö—Ystads järnvägar äga lika delar i verkstäderna, som jämte förrådet drivas som ett fullt fristående företag i bokföringshänseende. Styrelsen utgöres av fem verkstadsfullmäktige, två från vardera av de båda järnvägsbolagen och en, i egenskap av ordförande, som ej tillhör bolagens styrelser.

För bestridande av verkstädernas och förrådets driftkostnader fastställes en viss tilläggsprocent på arbetslöner och materialier. Byggnadskapitalet anskaffades på så sätt, att båda bolagen gemensamt upptogo ett fast lån å 100 000 kr. Det resterande beloppet tillsköts av vardera bolaget med lika stor del. Behövligt rörelsekapital tillskjutes i mån av behov av de kontraherande bolagen.

De nya verkstäderna blevo uppförda vid en lycklig tidpunkt, i det att hela anläggningen kunde erhållas till »fredspris», varigenom amorterings- och räntekostnader blivit förhållandevis låga.

Styrelse och chefer år 1926.

Ystad--Eslövs järnväg.

Styrelse.

SMITH, A. W. S., professor, *ordförande*,
 PETERSON, B. R., f. d. borgmästare, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
 TOLL, H. G., kammarherre,
 SCHÖNBECK, J. G., direktör,
 LIEGNELL, G., grosshandlare,
 KÖRLING, A. J. T., konsul,
 KEMNER, G. S., vicekonsul.

Verkställande direktör.

PETERSON, B. R., f. d. borgmästare 1889—

Trafikchef.

NIHLÉN, K. F. 1917—

Malmö—Ystads järnväg.

Styrelse.

SMITH, A. W. S., professor, *ordförande*,
 THOTT, O. G. E., greve, överstekammarjunkare, *vice ordförande* och *vice verkst. direktör*,
 ANDRÉN, J., bankdirektör, *verkst. direktör*, se nedan,
 KOCKUM, J. D., godsägare,
 PETERSSON, B. R., f. d. borgmästare,
 BORG, E. A., vicekonsul,
 KÖRLING, A. J. T., konsul,
 VON PLATEN, W. A. A. B., kammarherre,
 BECK-FRIIS, C. H., greve, hovjägmästare.

Verkställande direktör.

ANDRÉN, J., bankdirektör..... 1917—

Trafikchef.

NIHLÉN, K. F. 1917—

Böringe—Östratorps järnväg.

Styrelse.

VON PLATEN, W. A. A. B., kammarherre, *ordförande*,
 KOCKUM, J. D., godsägare, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
 STJERNSWÄRD, G. J., kammarherre, *vice verkst. direktör*,
 MATTSSON, N., lantbrukare,
 BECK-FRIIS, C. H., greve, hovjägmästare,
 BENGTTSSON, O., lantbrukare,



Greve A. EHRENSVÄRD,
excellens.



Greve A. POSSE,
excellens.



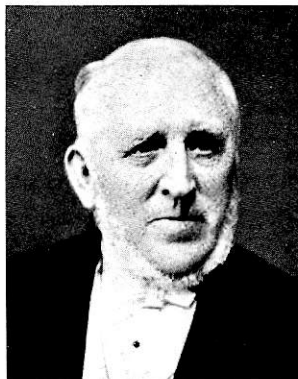
Greve C. BECK-FRIIS,
kabinettskammarherre.



Greve T. THOTT,
överhovjägmästare.



W. WIDEGREN,
fil. doktor.



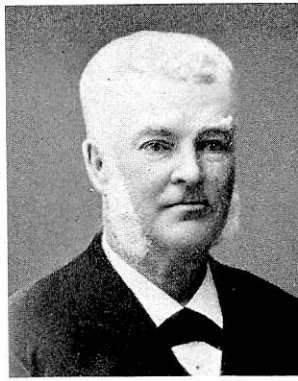
C. GRAM,
konsul.



S. TRÄGÅRDH,
borgmästare.



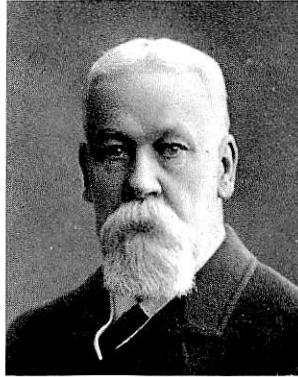
G. VON GEIJER,
kabinettskammarherre.



W. LUTTROPP,
grosshandlare.



A. HÖGDAHL,
apotekare.



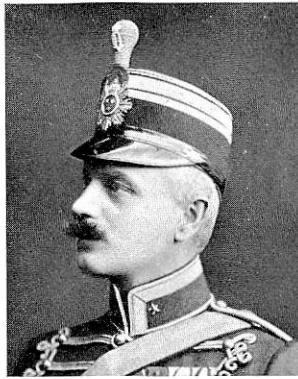
J. TENGBERG,
bankdirektör.



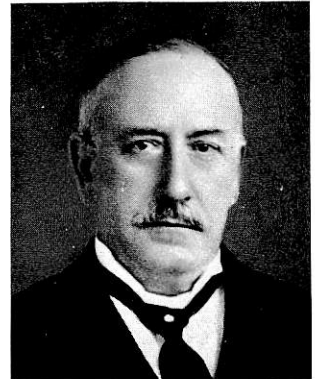
C. HOLMGREN,
kronofogde.



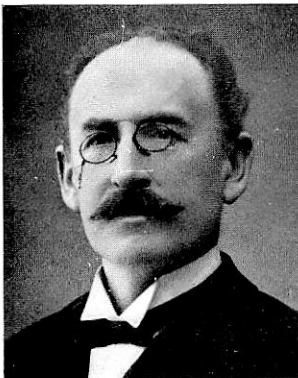
A. LINDGREN,
konsul.



Frh. B. CEDERSTRÖM,
överste.



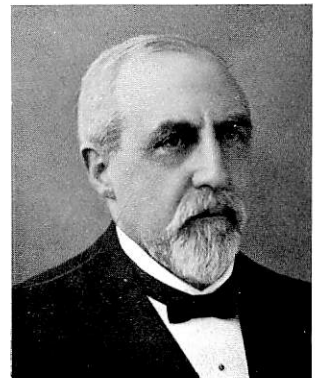
H. LINDGREN,
konsul.



S. SMITH,
professor, apotekare.



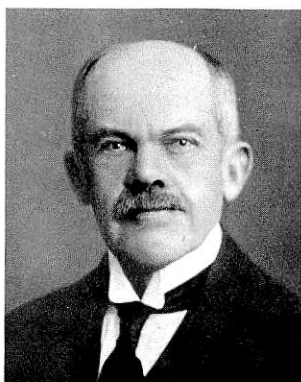
B. PETERSSON,
borgmästare.



J. ANDRÉN,
bankdirektör.



W. VON PLATEN,
kammarherre.



J. KOCKUM,
godsägare.



G. SCHÖNBECK,
direktör.



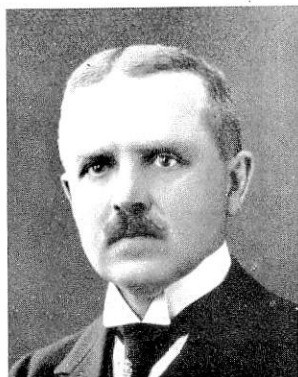
H. HOFLUND,
krigsdomare.



V. WALDENSTRÖM,
trafikchef.



C. STEDT,
trafikchef.



I. JACOBSSON,
trafikchef.



K. NIHLÉN,
trafikchef.



Bokskog å linjen Malmö—Ystad.



Från Ystads Saltsjöbad.

GRILL, A., disponent,
SMITH, A. W. S., professor,
WOLKE, R., bankdirektör.

Verkställande direktör.

KOCKUM, J. D., godsägare 1896—

Trafikchef.

NIHLÉN, K. F. 1917—

Ystad—Gärnsnäs—S:t Olofs järnväg.

Styrelse.

SMITH, A. W. S., professor, *ordförande*,
SCHÖNBECK, J. G., direktör, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
LARSSON, N., packmästare,
LINDSKOG, O., byggmästare,
PETERSSON, B. R., f. d. borgmästare,
GUSSING, HJ. J., bankdirektör,
HASSEL, P., brödförsäljare,
EJLERTSSON, S., godsägare.

Verkställande direktör.

SCHÖNBECK, J. G., direktör 1920—

Trafikchef.

NIHLÉN, K. F. 1917—

Ystad—Brösarps järnväg.

Styrelse.

ANDRÉN, J., bankdirektör, *ordförande*,
HOFLUND, HJ. V. E., krigsdomare, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
HANSSON, A., landstingsman,
MATSSON, H., lantbrukare,
SPARRE, C. G., greve, kammarherre,
PERSSON, C. O., överlärare,
JÖNSSON, A., syssloman,
JÖNSSON, A., ekonomichef,
MÄRTENSSON, P. H., kommunalordförande.

Verkställande direktör.

HOFLUND, HJ. V. E., krigsdomare 1917—

Trafikchef.

NIHLÉN, K. F. 1917—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ystad—Eslövs järnväg.

Ordförande.

EHRENSVÄRD, A., greve, excellens	1862—1864
POSSE, A., greve, excellens	1864—1900

Verkställande direktörer.

WIDEGREN, W., fil. dr.....	1863—1868
GRAM, C., konsul.....	1868—1869
TRÄGÅRDH, S., borgmästare.....	1869—1888

Trafikchefer.

WALDENSTRÖM, V.	1866—1896
STEDT, C.	1896—1911
JACOBSSON, I.....	1911—1917

Malmö—Ystads järnväg.

Ordförande.

BECK-FRIIS, C., greve, kabinettskammarherre	1872—1897
THOTT, T., greve, överhovjägmästare.....	1897—1921

Verkställande direktörer.

VON GEIJER, G., kabinettskammarherre.....	1874—1875
LUTTROPP, W., grosshandlare.....	1875—1905
CEDERSTRÖM, B., frih., överste.....	1905—1911
LINDGREN, H., konsul.....	1911—1917

Trafikchefer.

WALDENSTRÖM, V.	1874—1896
STEDT, C.	1896—1911
JACOBSSON, I.	1911—1917

Böringe—Östratorps järnväg.

Ordförande.

BECK-FRIIS, C., greve, kabinettskammarherre.....	1884—1897
LUTTROPP, W., grosshandlare.....	1897—1905

Verkställande direktör.

HÖGDAHL, A., apotekare	1884—1896
------------------------------	-----------

Trafikchefer.

STEDT, C.	1884—1911
JACOBSSON, I.....	1911—1917

Ystad—Gärnsås—S:t Olofs järnväg.

Ordförande.

POSSE, A., greve, excellens	1893—1900
HOLMGREN, C., kronofogde.....	1900—1902

Verkställande direktörer.

TENGBERG, J., bankdirektör.....	1893—1914
LINDGREN, A., konsul.....	1914—1920

Trafikchefer.

WALDENSTRÖM, V.	1893—1896
STEDT, C.	1896—1911
JACOBSSON, I.	1911—1917

Ystad—Brösarps järnväg

Ordförande.

HOLMGREN, C., kronofogde.....	1899—1902
-------------------------------	-----------

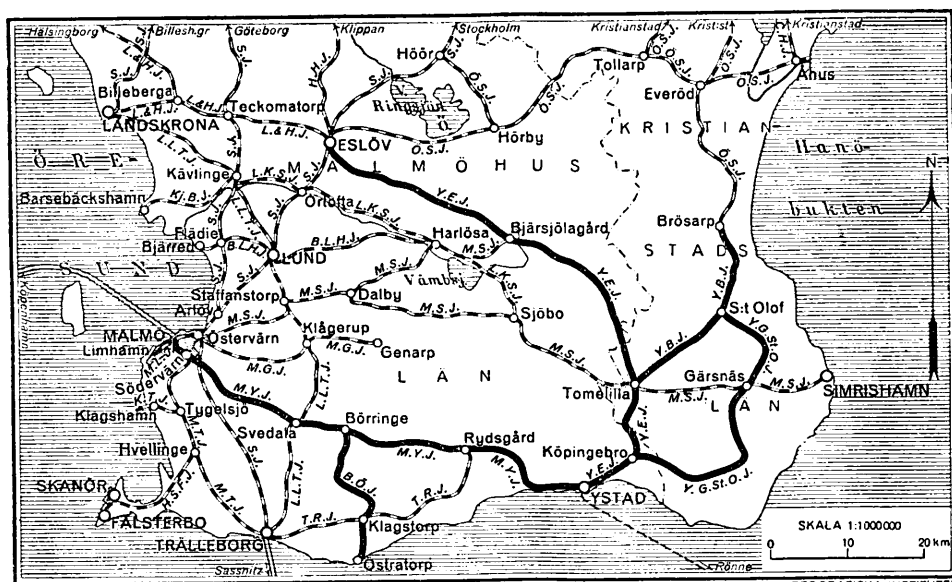
Verkställande direktörer.

TENGBERG, J., bankdirektör.....	1899—1914
JACOBSSON, I., trafikchef.....	1914—1917

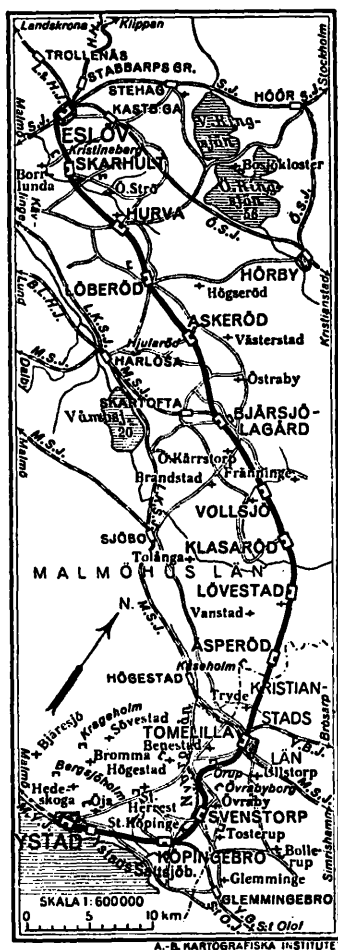
Trafikchefer.

STEDT, C.	1899—1911
JACOBSSON, I.	1911—1917

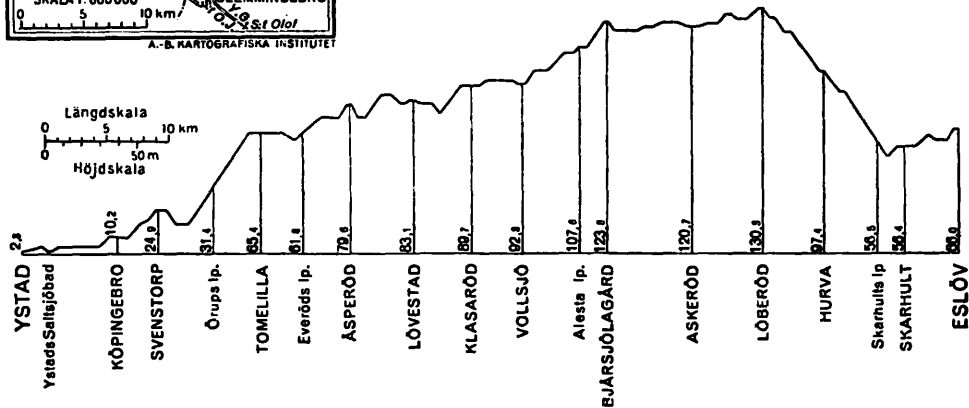
Ystads järnvägar. Linjer: Ystad—Eslöv, 76 km., Malmö—Ystad, 63 km., Köpingebro—Gärnsås—St. Olof, 42 km., Tomelilla—Brösarp, 30 km., Böringe—Östratorp, 22 km. Längs Ystads järnvägar utbreda sig bördiga slätter, avbrutna av bokskogar och skånska pilevallar kring åldriga slott och herresäten och vitmenade gårdar under halmtak.



Översiktskarta av Ystads järnvägar.



Ystad—Eslövs järnväg, 76 km. Den på sevärddheter intressantaste platsen i södra Skåne är den gamla medeltidsstaden *Ystad*. De oregelbundna gatorna, kantade av korsvirkeshus, ett berömt franciskanerkloster och de arkitektoniskt vackra kyrkorna förläna Ystad en säregen stämning. Sveriges sydligaste stad är även såsom badort en behaglig tillflyktsort. Strax invid Ystad ligger nämligen, inbäddat i härlig björk- och barrskog utmed en idealisk badstrand vid en bukt av Östersjön, sommarkurhotellet *Ystads Saltsjöbad*. A sträckan Ystad—Äsperöd går järnvägen genom jämförelsevis bördiga och omväxlande nejder. Trakten mellan Äsperöd och Eslöv är skoglös och delvis stenbunden, delvis ganska bördig. Med undantag för Ystads sandplantering samt alm och bokskog vid Örup mellan Svenstorp och Tomelilla stationer är resan, vad utsikten från tåget beträffar, ganska ointressant. De nämnda platserna fånga den resandes intresse på grund av sin, på var sitt sätt egenartade karaktär, Ystads sandskog med många pittoreska villor och kolonier och Örups skog till följd av ett almbestånd, som här lär växa i större mängd än på något annat ställe i vårt land. En anblick, som ock förtjänar omnämnas, är den, vilken bjudes den resande å sträckan



Löberöd—Skarhult. Här utbreder sig nämligen den vackra Gudmundtorpsdalen i förgrunden samt i fjärran Ringsjöns blå spegel, omgärdad av skog.

I närheten av linjen ligga följande slott och herresäten: Tosterup, Örup, Hjularöd och Skarhult.

Den industri, som uppstått vid stationerna, sammanhör med jordbruket. Sålunda finnas flera brännvinsbrännerier, svinslakterier och mejerier. Större industriella anläggningar att omnämna äro gjuteri och mekanisk verkstad samt två

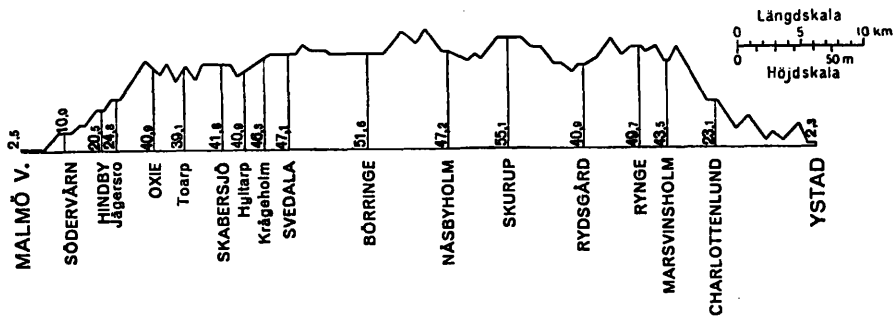
ångkvarnar i *Ystad*, råsockerfabrik i *Köpingebro*, med en avverkningskapacitet av 1 800 ton vitbetor pr dygn, sprit- och jästfabriker samt andelssvinslakteri i *Tomelilla*, tegelbruk i *Asperöd*, kalkbruk i *Bjärsjölagård* och sockersaftstation i *Eslöv*. Järnvägens föreningsstationer äro: *Ystad* för Malmö—Ystads järnväg, *Köpingebro* för Ystad—Gärsnäs—S:t Olofs järnväg, *Tomelilla* för Malmö—Simrishamns och Ystad—Brösarps järnvägar, *Bjärsjölagård* för Dalby—Bjärsjölagårds järnväg och *Eslöv* för statsbanan, Landskrona & Hälsingborgs, Klippan—Eslövs samt Östra Skånes järnvägar.

Malmö—Ystads järnväg, 63 km., löper genom bördiga och folkrika trakter. Såsom förbindelseled mellan Skånemetropolen och Ystad har järnvägen särskilt sommartid en mycket livlig persontrafik. De vackra skogarna och de historiskt bekanta slotten längs banan samt Ystads sandplante-ring och saltsjöbad utgöra därvid en stor dragningskraft. En resa på Malmö—Ystads järnväg, då bokskogarna på försommaren tjusa med fager grönska, som på vissa ställen bilda lövvalv över banan, eller då frosten färgat träden kopparröda med inslag av gult, erbjuder många vackra och intressanta punkter. Banan går till stor del genom de stora godsens ägor, och man kan från tåget skymta Skabersjö, Börringe kloster, Näsbyholms, Svaneholms, Marsvinholms och Charlottenlunds slott. Trakten mellan Näsbyholm och Svedala påminner om Södermanland. Vid Börringe har man en vacker utsikt över Börringe sjö, som skäres av banvallen i två delar. Strax söder om Börringe ligga ruinerna av Lindholmens gamla slott. Jaktvården på godsen står mycket högt och flockar av rådjur, fasaner och harar röra sig i terrängen.

Under en följd av år har reguljär förbindelse varit anordnad under turistsäsongen mellan Köpenhamn och Rönne över Malmö—Ystads järnväg. Routen anlitas i stor utsträckning jämväl av svenskar för lustresor och semesteruppehåll på Bornholm.



A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET

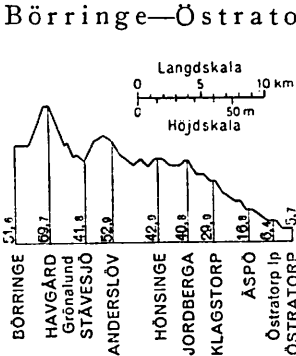


Vid stationer, där jord frånskiljts de stora egendomarna, har industri och handel uppblomstrat, i synnerhet i köpingarna *Skurup* och *Svedala*. I Skurup finnas bland annat gjuterier och redskapsfabrik samt tegelbruk, i Svedala råsockerfabrik, gjuteri och mekanisk verkstad samt tegelindustri. Tegelbruk finnas även vid *Böringe* och *Oxie*.

Järnvägens föreningsstationer äro: *Södervärn* för Malmö—Trälleborgs järnväg, *Svedala* för Landskrona—Lund—Trälleborgs järnväg, *Böringe* för Böringe—Östratorps järnväg, *Rydsgård* för Trälleborg—Rydsgårds järnväg och *Ystad* för Ystad—Eslövs järnväg.



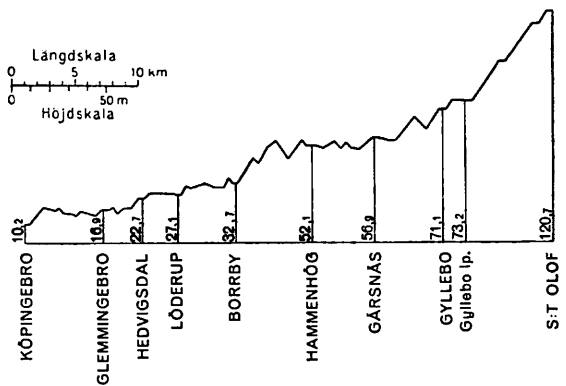
Böringe—Östratorps järnväg, 22 km., går över den fruktbara »Söderslätt». Trakten mellan Klagstorp och Östratorp anses som den bördigaste i vårt land. Här odlas huvudsakligen vete och sockerbeter. I närheten av linjen Böringe—Östratorp äro följande gods belägna: Havgård, Stora Markie, Slättåkra och Jordberga.



De industriella anläggningarna vid banan utgöras av råsockerfabrik i *Jordberga*, tegelbruk vid *Stävesjö* samt kalkbruk vid *Östratorp*. Östratorp är Sveriges sydligaste järnvägsstation.

Järnvägens föreningsstationer äro: *Böringe* för Malmö—Ystads järnväg och *Klagstorp* för Trälleborg—Rydsgårds järnväg.

Ystad—Gärns—S:t Olofs järnväg, 42 km., genomskär »Österslätt» och bandelen Köpingebro—Gärns är omgärdad av vidsträckt sädes- och vitbetsfält. Härifrån levereras också ungefär två tredjedelar av den betmängd, som avverkas vid Köpinge sockerfabrik och en tredjedel av sockerbeterna till Gärns saftstation. Trakten mellan Gärns och S:t Olof är däremot karg och skogrik. Fem km. från Löderups station ligger *Löderups strandbad* med härlig utsikt över Östersjön.



I klart väder synes härifrån Bornholm. En halv mil öster om *Hammenhögs* station reser sig *Glimmingehus*, »en av de märkligaste byggnaderna i hela Norden.» Det är den enda enskilda borg från medeltiden, som i Skåne bibehållits i någorlunda ursprungligt skick. *Glimmingehus* fasta stenhus är en väldig byggnad, som reser sig fyra våningar hög. *Glimmingehus* har för någon tid sedan blivit skänkt till staten att på dess bekostnad skyddas och underhållas såsom ett kulturminne.

Förutom saftstationen vid *Gärsnäs* finnas vid denna bana endast mindre industrier såsom brännerier, mejerier och stärkelsefabriker.

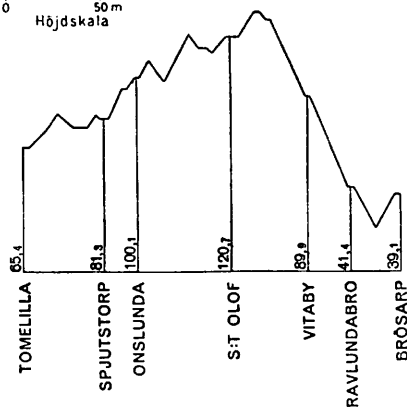
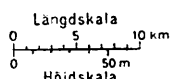
Järnvägens föreningsstationer äro: *Köpingebro* för Ystad—Eslövs järnväg, *Gärsnäs* för Malmö—Simrishamns järnväg och *S:t Olof* för Ystad—Brösarps järnväg.

Ystad—Brösarps järnväg, 30 km., är framdragen till största delen över de magra och stenbundna förgreningarna av *Linderödsåsen*. Mellan *S:t Olof*

och *Ravlundabro* har man en vidsträckt utsikt över *Stenshuvud* och *Kivik* samt *Östersjön*. I *S:t Olof* finnes en kyrka, som räknas till en av de märkligaste i Skåne, med en mängd minnen från katolska tiden kvar. Å *Karakås* invid *Stenshuvud* äro anlagda stora fruktodlingar, och de idylliska fisklägena *Kivik* och *Vitemölle* äro gouterade sommarbadplatser.

Industrien, som uppvuxit vid denna järnväg, begränsas till stärkelsefabriker, brännerier och mejerier samt en bräntorvfabrik.

Järnvägens föreningsstationer äro: *Tomelilla* för Ystad—Eslövs och Malmö—Simrishamns järnvägar, *S:t Olof* för Ystad—Gärsnäs—*S:t Olofs* järnväg och *Brösarp* för Östra Skånes järnvägar.

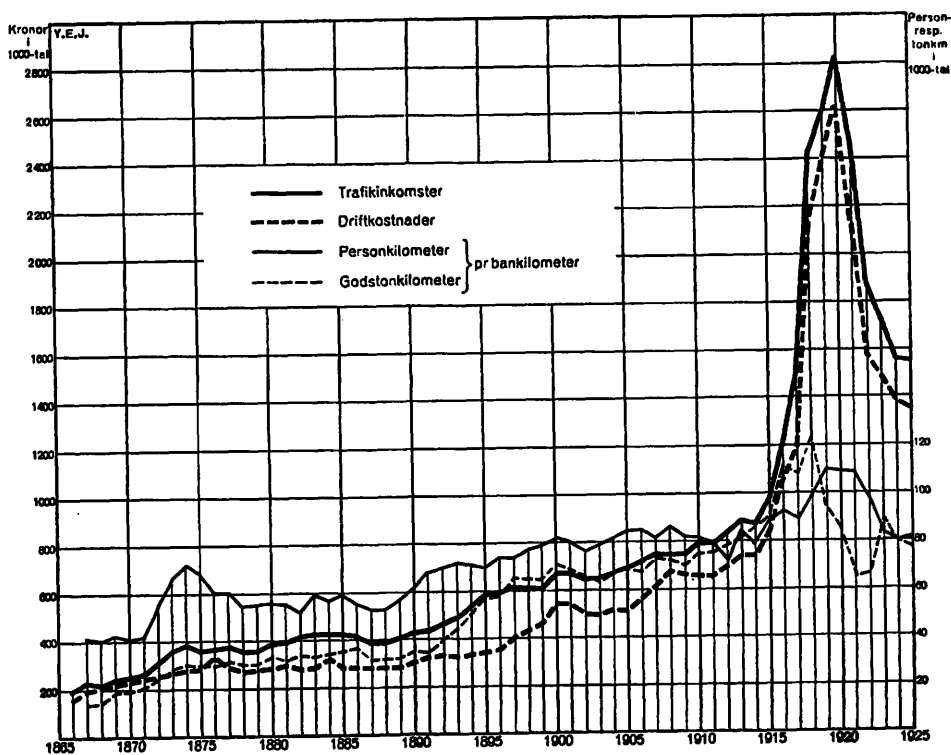


Såsom förut framhållits, äro transportererna å Ystads järnvägar för Svenska sockerfabriksaktiebolagets räkning högst betydande. Vitbetor levereras sålunda från orterna längs dessa banor till råsockerfabrikerna i *Köpingebro*, *Svedala*, *Jordberga*, *Skivarp* och *Arlöv* samt sockersaftstationerna i *Eslöv* och *Gärsnäs*. Kvantiteterna under år 1925 transporterat gods för sockerindustriens räkning framgår av följande tablå:

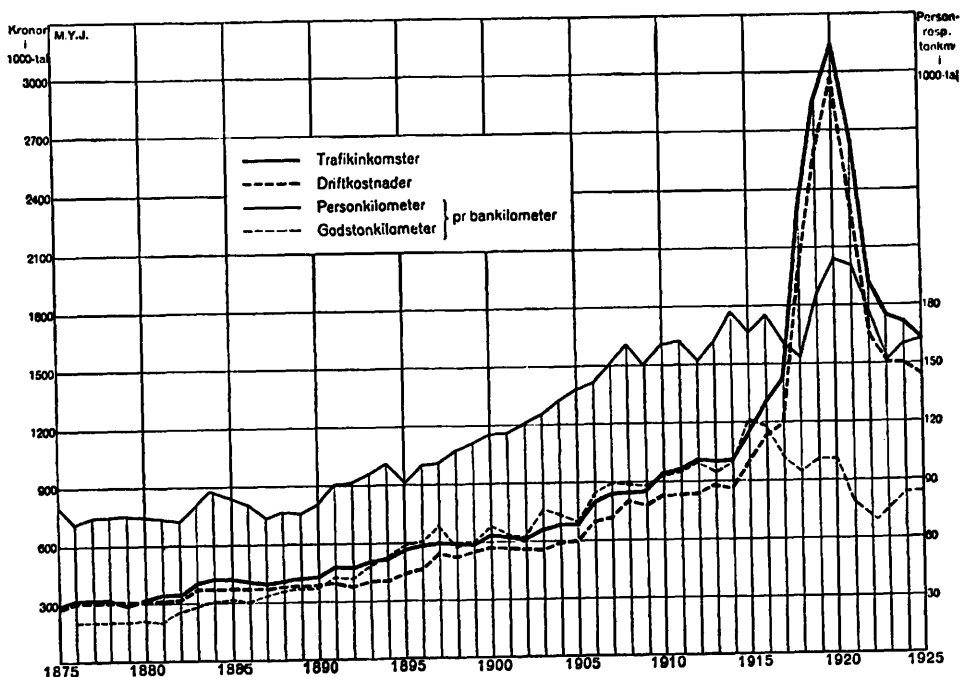
	A n t a l t o n				I procent av banans hela godsmängd
	Vitbetor	Vitbetsmassa	Socker, stenkolkalksten	Summa	
Y. E. J.	40 461	15 645	41 714	97 820	39,0
M. Y. J.	56 998	22 677	18 856	98 531	38,5
Y. G. S:t O. J.	78 462	32 166	2 746	113 374	73,3
Y. B. J.	2 282	791	70	3 143	11,1
B. Ö. J.	51 512	13 725	18 592	83 829	79,3

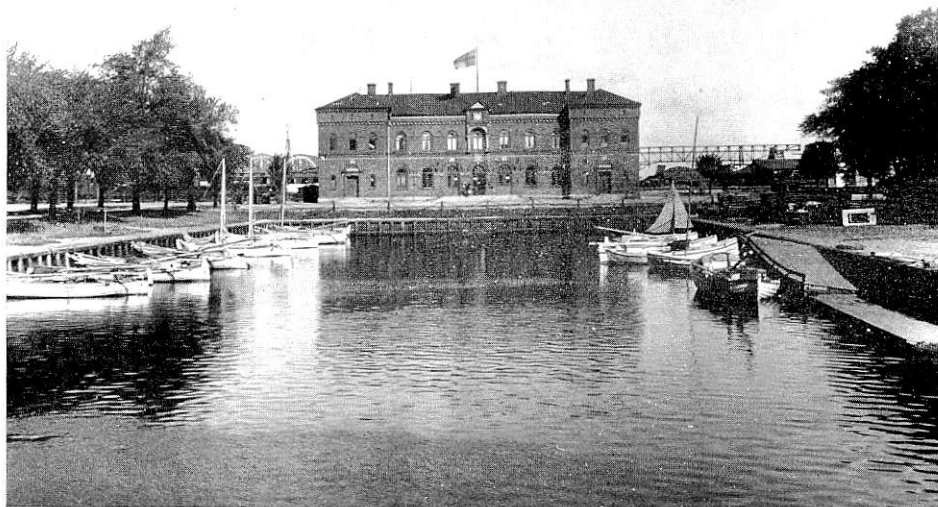
Trafikdiagram.

Ystad—Eslövs järnväg.



Malmö—Ystads järnväg.

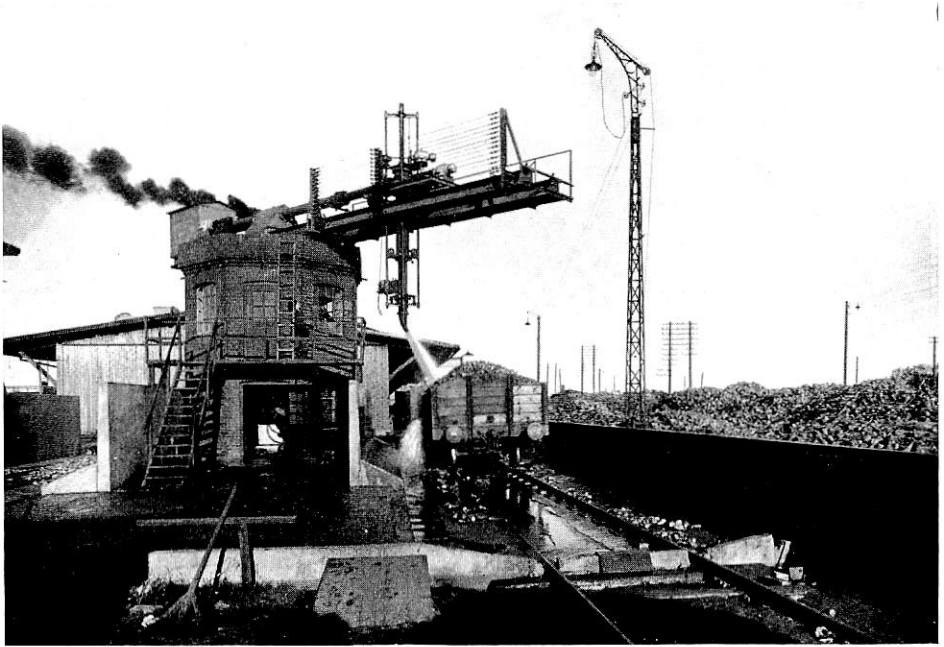




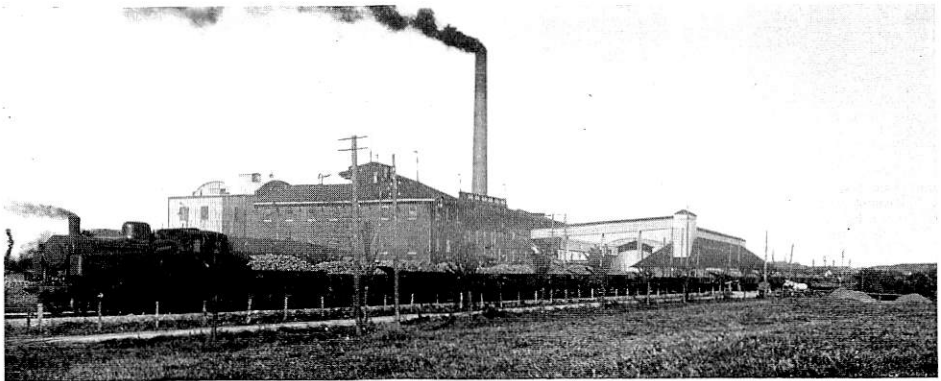
Malmö Västra station.



Banvaktstuga efter ombyggnad 1921.

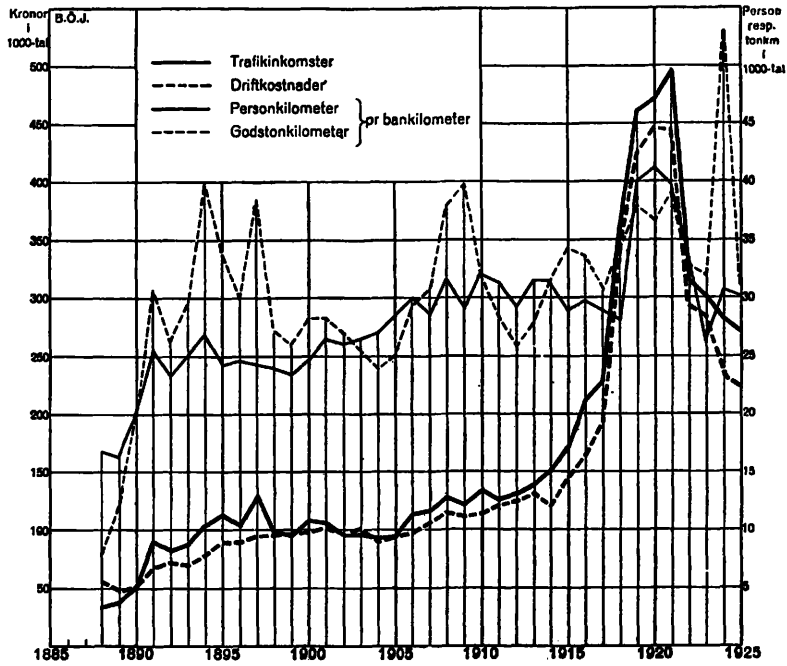


Lossning av vitbetor medelst vattentryck vid sockerfabriken i Köpingsbro.

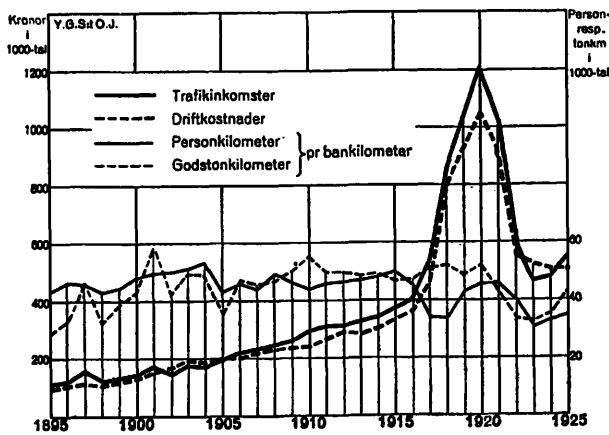


Extra godståg med vitbetor till sockerfabriken i Köpingsbro.

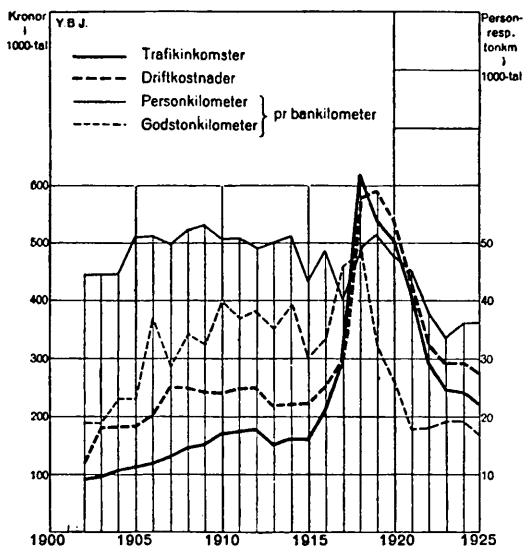
Böringe—Östratorps järnväg.



Ystad—Gärsnäs—S:t Olofs järnväg.



Ystad—Brösarps järnväg.



Tekniska uppgifter.

Ystad—Eslövs järnväg.

Byggnadssätt.

		År 1866	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	76	76
» i sidospår	»	8,3	31,9
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	891	891
Rälsvikt	kg/m.	24,3	34,5
Största tillåtna hjultryck för vagnar.....	ton	4,75	9
» » » » lok	»	4,75	7,65
» » tåghastighet	km/t.	40	60

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	3	8
» tenderlok	»	2	11
Personvagnar med 2 axlar	»	16	10
» » 4 »	»	—	5
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	91	349
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	»	3	3
» » » » 4 »	»	—	2

Personal, antal.

Ordinarie	103	241
Extra	—	72
Verkstadsarbetare ¹	13	76
Banarbetare	—	39

¹ Gemensamma för samtliga Ystads järnvägar.

Malmö—Ystads järnväg.

Byggnadssätt.		År 1874	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	63	63
» i sidospår	»	8,5	15,1
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	350	356
Rälsvikt	kg/m.	22	41,18 och 32
Största tillåtna hjultryck för vagnar.....	ton	4,5	6,5
» » » lok	»	»	»
» » tåghastighet.....	km/t.	30	70

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	4	8
» tenderlok	»	—	4
Personvagnar med 2 axlar	»	11	21
» » 3 »	»	—	7
» » 4 »	»	—	4
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	79	329
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar....	»	4	2

Personal, antal.

Ordinarie.....		93	166
Extra.....		—	53
Verkstadsarbetare (se Ystad—Eslövs järnväg).....		—	—
Banarbetare		—	25

Böringe—Östratorps järnväg.

Byggnadssätt.		År 1884, 1887 ¹	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	22	22
» i sidospår	»	2,5	3,3
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	17,2	25
Största tillåtna hjultryck för vagnar.....	ton	3,75	7
» » » » lok	»	»	5,6
» » tåghastighet.....	km/t.	25	40

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	2	5
Motorvagn med 62 sittpl. o. postkupé	»	1	—
Personvagnar med 2 axlar	»	2	2
» » 4 »	»	—	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	22	54
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	—	1

Personal, antal.	År 1884, 1887 ¹	År 1925
Ordinarie.....	20	34
Extra.....	5	3
Verkstadsarbetare (se Ystad—Eslövs järnväg).....	—	—
Banarbetare	—	6

¹ Börringe—Anderslöv 1884. Anderslöv—Östratorp 1887.

Ystad—Gärnsås—S:t Olofs järnväg.		År 1894, 1902 ¹	År 1925
Byggnadssätt.			
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	28	42
» i sidospår	»	2,5	4,1
Största lutning i huvudspår.....	‰	11,1	12,5
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	23	34,5 (25 ²)
Största tillåtna hjultryck för vagnar.....	ton	4,5	9 (6 ²)
» » » » lok.....	»	»	7,6 (5 ²)
» » » » tåghastighet.....	km/t.	40	60 (50 ²)

Rullande materiell.

Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	st.	35	82
---	-----	----	----

Personal, antal.

Ordinarie.....	14	30
Extra.....	—	7
Verkstadsarbetare (se Ystad—Eslövs järnväg).....	—	—
Banarbetare	—	14

¹ Ystad—Gärnsås 1894, Gärnsås—S:t Olof 1902. ² Gärnsås—S:t Olof.

Ystad—Brösarps järnväg.		År 1901	År 1925
Byggnadssätt.			
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	30	30
» i sidospår	»	1,6	2,8
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	30	30
Största tillåtna hjultryck för vagnar.....	ton	5,5	7,3
» » » » lok.....	»	»	6
» » » » tåghastighet.....	km/t.	60	60

Rullande materiell.

Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	st.	45	47
--	-----	----	----

Personal, antal.

Ordinarie.....	21	19
Extra.....	—	6
Verkstadsarbetare (se Ystad—Eslövs järnväg).....	—	—
Banarbetare	—	6

Balansräkningar.

Ystad—Eslövs järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1867.

Järnvägsanläggningen	3 094 960: 14
Rullande materiellen	549 119: 04
Inventarier och materialier	155 038: 99
Fraktfordringar	7 028: 02
Diverse fordringar	33 617: 73
Kassabehållning	1 823: 98
	<hr/>
	S:a rdr 3 841 587: 90

Skulder den 31 dec. 1867.

Aktiekapitalet	1 237 000: —
Bank- och obligationslån	12 600: —
Statslån	2 450 000: —
Fraktavräkningar	9 155: 23
Diverse kreditorer	6 241: 40
Pensionsfonden	1 136: 25
Årets vinst	60 356: 65
Disponibla medel från föregående år	65 098: 37
	<hr/>
	S:a rdr 3 841 587: 90

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	3 625 958: 56
Rullande materiellen	1 976 184: 07
Inventarier	65 548: 07
Aktier i främmande bolag	240 288: —
Fraktfordringar	44 405: 99
Diverse debitorer	98 633: 20
Andel i Y. E. och M. Y. J. verkstädens tillgångar	538 691: 53
Pensionsfonden	31 820: 29
Innestående i bank	276 744: 73
Kassabehållning	464: 23
	<hr/>
	S:a kr. 6 898 738: 67

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	2 450 000: —
Bank- och obligationslån	2 707 000: —
Fraktavräkningar	56 833: 73
Diverse kreditorer	172 422: 09
Andel i Y. E. och M. Y. J. verkstädens skulder	96 341: 37
Pensionsfonden	31 820: 29
Reservfonden	600 000: —
Dispositionsfonden	425 000: —
Vinst- och förlustkonto:	
årets vinst	198 838: 19
disponibelt från föregående år	160 483: —
	<hr/>
	S:a kr. 6 898 738: 67

Malmö—Ystads järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1875.

Järnvägsanläggningen	2 861 436: 31
Rullande materiellen	531 899: —
Inventarier och materialier	71 663: 80
Fraktfordringar	3 170: 46
Diverse fordringar	875: 68
Kassabehållning	874: 88
	<hr/>
	S:a kr. 3 469 920: 13

Skulder den 31 dec. 1875.

Aktiekapitalet	1 364 400: —
Bank- och obligationslån	2 042 800: —
Fraktavräkningar	49: 55
Diverse kreditorer	62 670: 58
	<hr/>
	S:a kr. 3 469 920: 13

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	3 629 804: 12
Rullande materiellen	1 988 227: 51
Inventarier	52 346: 06
Aktier i främmande bolag	92 200: —
Främmande obligationer	73 662: 50
Fraktfordringar	23 801: 78
Diverse debitorer	80 781: 83
Andel i Y. E. och M. Y. J. verkstädernas tillgångar	538 691: 53
Pensionsfonden	69 062: 84
Hjälpfondens tillgångar	26 154: 68
Innestående i bank	254 186: 46
Kassabehållning	6 838: 10
	<hr/>
	S:a kr. 6 835 757: 41

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	2 160 000: —
Bank- och obligationslån	2 456 280: —
Fraktavräkningar	10 916: 55
Diverse kreditorer	52 149: 18
Andel i Y. E. och M. Y. J. verkstädernas skulder	96 341: 37
Pensionsfonden	69 062: 84
Reservfonden	500 000: —
Rullande materiellens förnyelsefond	285 715: 92
Fonden för bangårdsutvidgningar	525 000: —
Dispositionsfonden	300 000: —
Hjälpfonden av den 16 december 1924	26 154: 68
Vinst- och förlustkonto:	
årets vinst	164 092: 70
disponibelt från föregående år	190 044: 17
	<hr/>
	S:a kr. 6 835 757: 41

Böringe—Östratorps järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1890.

Järnvägsanläggningen ..	528 034: 93
Rullande materiellen	121 560: 72
Inventarier och materialier	8 358: 43
Fraktfordringar	5 397: 25
Diverse fordringar	777: 32
Innestående i bank	10 040: 92
Kassabehållning	202: 23
Vinst- och förlust	37 042: 08

S:a kr. 711 413: 88

Skulder den 31 dec. 1890.

Aktiekapitalet	316 300: —
Bank- och obligationslån ..	380 000: —
Fraktavräkningar	9 592: 66
Diverse kreditorer	5 521: 22

S:a kr. 711 413: 88

Tillgångar den 31 dec 1925.

Järnvägsanläggningen ..	621 588: 79
Rullande materiellen	301 556: —
Inventarier	8 224: 52
Fraktfordringar	1 669: 63
Diverse debitorer.....	1 846: 09
Innestående i bank	95 819: 46
Kassabehållning	295: 96

S:a kr. 1 031 000: 45

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	316 300: —
Bank- och obligationslån..	145 000: —
Fraktavräkningar	43 084: 52
Diverse kreditorer	19 694: 64
Reservfonden	100 000: —
Förnyelsefonden	178 342: 59
Dispositionsfonden	150 000: —
Vinst och förlust	
Årets vinst	48 078: 02
Disponibelt från föregående år	30 500: 68

S:a kr. 1 031 000: 45

Ystad—Gärnsås—S:t Olofs järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1896.

Järnvägsanläggningen	695 549: 79
Rullande materiellen	99 987: 55
Inventarier och materialier	13 619: 78
Fraktfordringar	11 804: 19
Diverse fordringar	7 391: 79
Innestående i bank.....	11 800: —
Kassabehållning	382: 25

S:a kr. 840 535: 35

Skulder den 31 dec. 1896.

Aktiekapitalet	404 300: —
Bank- och obligationslån ..	385 000: —
Fraktavräkningar	3 961: 45
Diverse kreditorer	86: 93
Reservfonden	3 940: 61
Vinst och förlust:	
Årets vinst	17 890: 79
Disponibla medel från föregående år	25 355: 57

S:a kr. 840 535: 35

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen ..	1 169 703: 03
Rullande materiellen	167 288: 34
Inventarier	17 167: 44
Aktier i främmande bolag	33 000: —
Fraktfordringar	71 420: 26
Diverse debitorer	2 250: 62
Innestående i bank	12 698: 47
Kassabehållning	0: 62

S:a kr. 1 473 528: 78

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	504 300: —
Bank- och obligationslån..	166 000: —
Drätselkammaren i Ystad	200 000: —
Fraktavräkningar	29 592: 97
Diverse kreditorer	40 310: 48
Reservfonden	200 000: —
Förnyelsefonden	50 000: —
Dispositionsfonden	246 415: 62
Vinst- och förlustkonto:	
Årets vinst	36 909: 71

S:a kr. 1 473 528: 78

Ystad—Brösarps järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1901.

Järnvägsanläggningen	1 505 495: 86
Rullande materiell	103 716: 20
Inventarier och materialier	12 235: 59
Fraktfordringar	1 562: 76
Diverse fordringar	40 229: 21
Innestående å bank	4 500: —
Kassabehållning	849: 31
Vinst och förlust:	
Brist under året	31 214: 58
Brist från föregående år	12 695: 71

S:a kr. 1 712 499: 22

Skulder den 31 dec. 1901.

Aktiekapitalet	653 100: —
Bank- och obligationslån..	935 000: —
Ystad—Eslövs järnvägsaktiebolag	86 563: 58
Fraktavräkningar	1 760: 31
Diverse kreditorer	36 075: 33

S:a kr. 1 712 499: 22

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen ..	1 581 359: 61
Rullande materiellen	115 140: 70
Inventarier	8 991: 60
Fraktfordringar	1 271: 12
Diverse debitorer	696: 94
Innestående i bank	482: 54
Kassabehållning	727: 61
Vinst- och förlustkonto:	
Brist under året	61 481: 01
Brist från föregående år	621 171: 45

S:a kr. 2 391 322: 58

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	653 100: —
Bank- och obligationslån..	786 000: —
Drätselkammaren i Ystad	653 703: 12
Ystad—Eslövs järnvägsaktiebolag	257 663: 28
Fraktavräkningar	868: 30
Diverse kreditorer	39 987: 88

S:a kr. 2 391 322: 58

