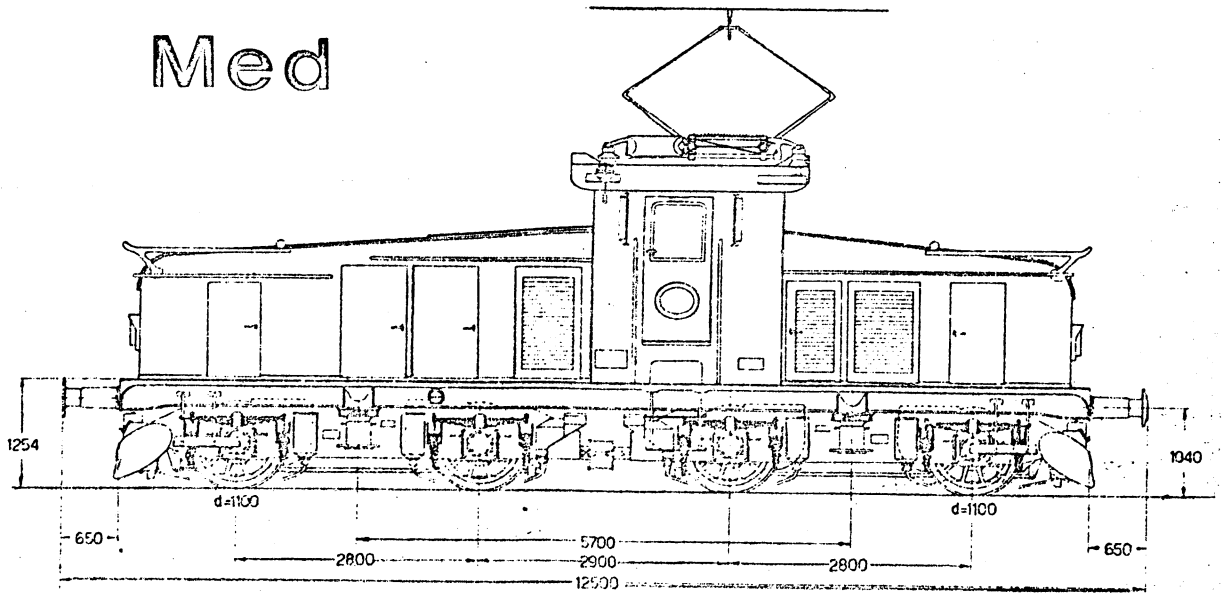


Med



Hg-lok på

HHJ

16 september 1972

17.2.1972
 PERSTORP-TYRINGE
 50 ÅRS-ANMÄLAN
 0430

SVERIGE RIL
 31. MAI 1972
 Perstorp

Från	
<i>Hässelholm</i>	
km.	till
	Hässelholm
5	Finja
12	Tyringe
18	Västra Torup
25	Perstorp
32	Hyllstofta
40	Klippan
47	Kvidinge
51	Kärreberga
53	Astorp
56	Gunnarstorp
64	Eilleholm
59	Bjuv
63	Mörarp
68	Päarp
72	Pamlösabrunn
74	Ramlösa
77	Hälsingborg C

Information om resan

finns i den här mappen, nämligen:
Allmän information (denna sida)
SJ S4-tidtabeller
Kartskisser över Helsingborg, Kristianstad m.m.
Fotokörningsanvisningar
Historik och banbeskrivning

Samlingssignal

Vi använder signalen "lossa bromsarna" (——— -) som samlingssignal. Den innebär att omedelbar påstigning skall ske.

Lokåkning

utlottas på biljetternas nummer. Anslag om vilka biljettnummer som berättigar till resa på lok på viss sträcka kommer att uppsättas i vagnarna.

Fotokörningar

anordnas på flera ställen under resan. För att av- och påstigning skall ske snabbt, har vi utarbetat skisser över de olika fotokörningarna. Studera dem noga !
Förutom de angivna fotokörningarna ges tillfälle att fotografera tåget under passage genom Helsingborg. Stig isåfall av redan vid Helsingborg C. Tåget avgår därifrån 14.10.

Maning till varsamhet

En del av de driftplatser, där vi stannar, saknar numera plattformar. Dessa borttages delvis i samband med förberedelserna för FJB. Se alltså upp särskilt noga vid avstigning !

Industrilok och lokomotorer

finns enl. löften framtagna i Perstorp och Klippan.

Måltidsuppehåll

blir det vid Helsingborg F kl. 14.20 - 15.30. Matställen visas i kartskissen. Iakttag avgångstiden !

Karta över resvägen

finns anslagen i SWB-vagnen sist i tåget.

Servering under resan

anordnas till skäliga priser i SWB-vagnen. Smörgåsar, kaffebröd, läsk, kaffe, the m.m. serveras.

För er som skall vara med även på söndagen

kan meddelas att frukost på söndagsmorgonen kan fås på baren vid busstationen i Kristianstad. Baren öppnar, speciellt för SJK, kl. 07.30. Gångväg, se kartskissen. Skissen kan även tjäna som orientering om hotellens ungefärliga läge.

Reseledning

Reseledare är Jan-Anders Wirén. Han och hans medhjälpare påträffas säkrast i SWB-vagnen sist i tåget.

Tillfällig tdt 1 dd ts, tdt 172 -

Markera med x i rutan
framför den text, som gäller

S4

Tillkl Hbf - Åp - Hm, Ä, N Lokl M, Hb Ept ddx M Dals Cst

Tåg 31022 skall gå Helsingborg F - Hässleholm

(Ept, enligt 1 dd skr 72-0200

lär dagen 16/9

_____ dagen /
_____ natten mot _____ dagen /
_____ natten mot _____ dagen /

Föraren även tbfh Biträde

Sth	Brtal	Brgr	Bansträcka
80	63	P	---

Dpl (efter annan plats)	1) Sken (ving)	2) Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven Mott sign
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Helsingborg F				15 ³⁰	1413			
Ödåkra	två	1	15.40	49	233			
Kattarp	två	20		54				
Hässlarp			o	58				
Åstorp			16.07	16 ³⁷			26	
Kärreberga			o	40				
Kvidinge			o	45				
Klippan				50				
Hyllstofta			o	17 ⁰⁰				
Perstorp			17.08	10	5203eu			
Västra Torup			o	18				
Tyringe				24				
Finja				31				
Hässleholm	två	2	37					
Bällingslöv								
Höstveda								
Osby								
Kjuleberg								
Ärehult								

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

Anm Tågen 161, 4016le skall möta tåg 31022 i Kattarp och 31022 i Ödåkra.

Tåg 237 skall möta 31022 i Hässleholm.

Malmö den 4 / 9 1972

Twiberg

Avskriften bestyrks

Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsend av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd	Sign
	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Avs sign		
Tbth								S3 upplagd	} på ordergivn-st	
Förare								S3 kontroll		
								Kvitto lämnat		

Tillfällig tdt 1 dd, tdt 172

Till tkl km - cr Lok M; Fp tdd x M SA

Tåg 14772 skall gå Hässleholm - Kristianstad 4

Tågslag: E tj ent ldd skr 72-0200

10 dagen
16 dagen
natten mot 1 dagen

Rpst för Tågspecifikation IV:

Föraren även tbfh Biträde

Sth	Brtal	Brgr	Bansträcka
80	63	P	

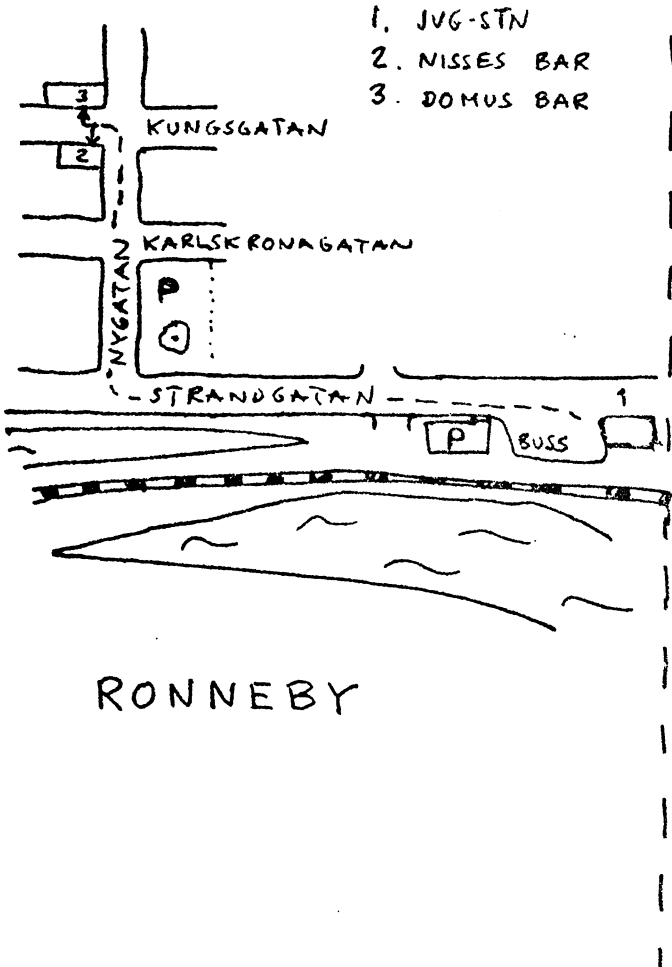
Dpl (eller annan plats)	1) Sken (ving)	2) Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven Mott sign
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kristianstad C								
Karpalund	Hässleholm			18.35	1333, 277			
Önnestad	Attarp		o	41				
Vinslöv	Vinslöv			47				
Attarp	Önnestad		o	55				
Hässleholm								
	Karpalund		o	19.00				
	Kristianstad C			19.05				

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

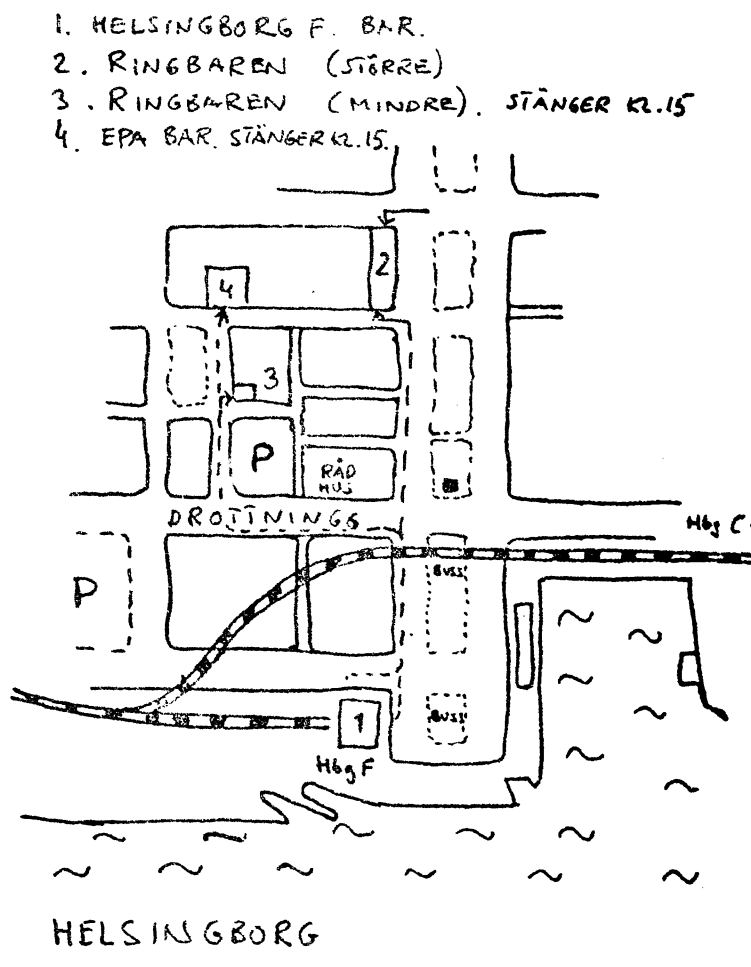
Anm _____

Malmö den 4 19 1972 Wiberg Avskriften bestyrks _____ Tkl

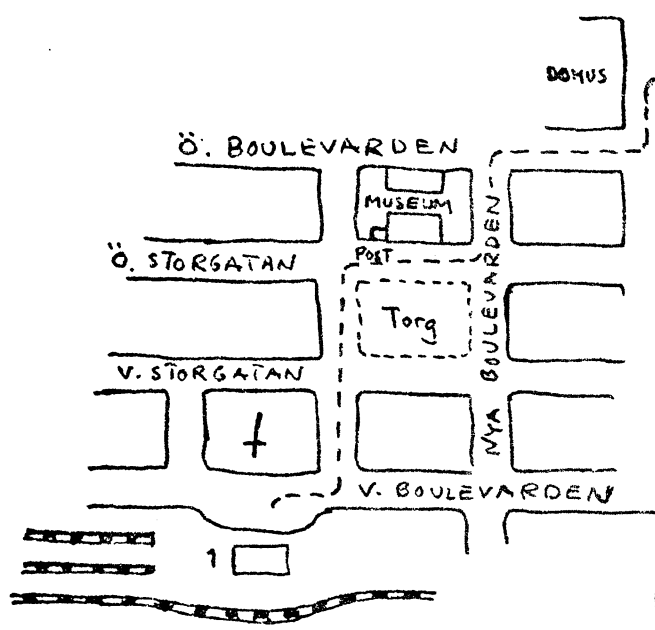
Kopia mottagen	Ordern delgiven (fylls i av avs)						Ordern avsend av (fylls i av mottagaren)		Utförd åtgärd		Sign
	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Mott sign	Tjänsteställe	Avs sign	Inf i tkiboken		
Tbhf									S3 upplagd	} på ordergivn-st	
Förare									S3 kontroll		
									Kvitto lämnat		



1. JVG-STN
2. NISSES BAR
3. DOMUS BAR



1. HELSINGBORG F. BAR.
2. RINGBAREN (STÖRRE)
3. RINGBAREN (MINDRE). STÄNGER KL.15
4. EPA BAR. STÄNGER KL.15.

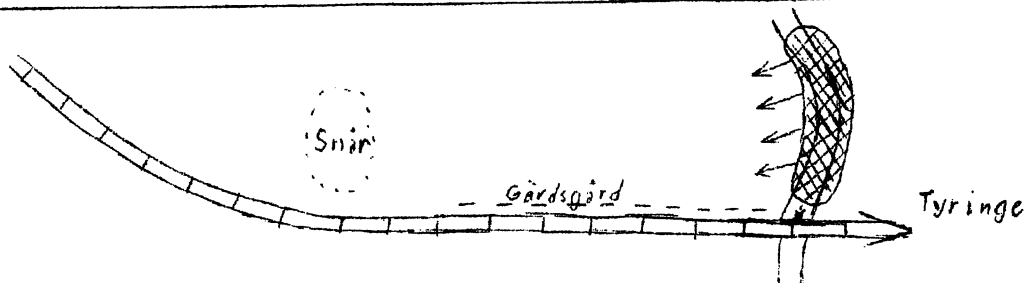


1. JÄRNVÄGSSTATION
2. BUSSSTATION MED BAR, SOM ÖPPNAR 07.30 SÖNDAG SPECIELLT FÖR SJK.

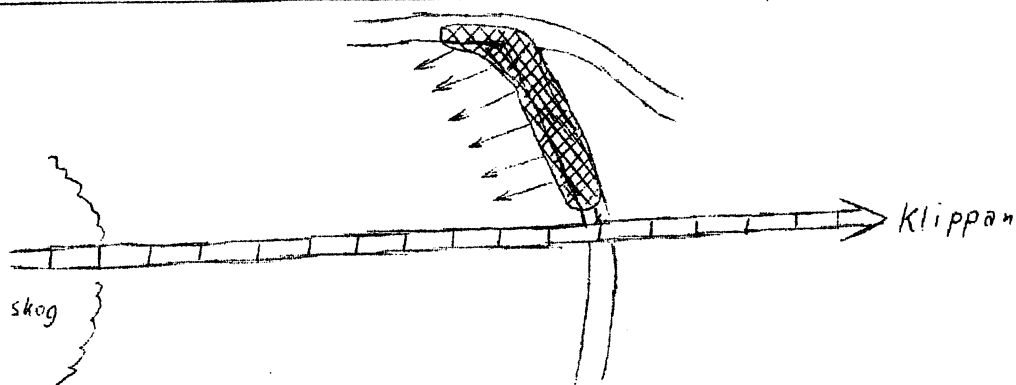
KRISTIANSTAD

SJK HHJ- och BKB-resa
Kartskisser.

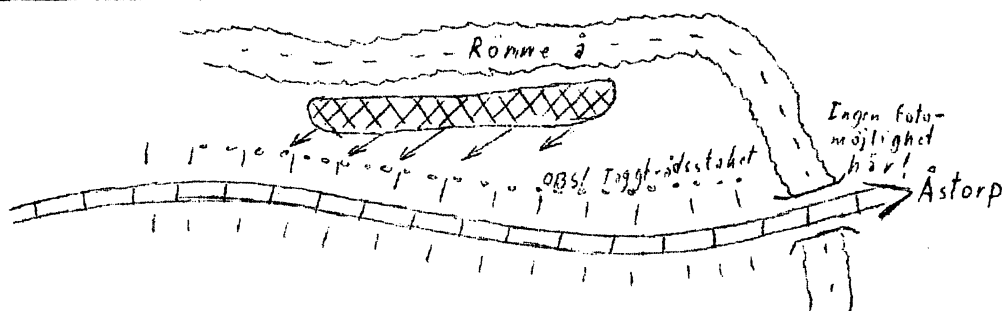
Fotokörning 1
ca kl. 10.35



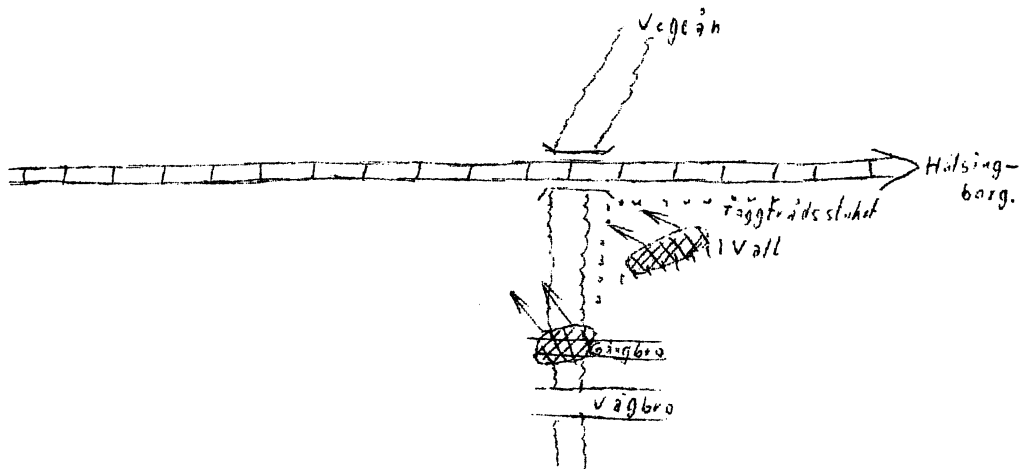
Fotokörning 2
ca kl. 11.50



Fotokörning 3
ca kl. 12.30



Fotokörning 4
ca kl. 13.10





Hälsingborg—Hässleholms järnvägar.

Persontåg n:r 55. Hässleholm—Helsingborg C.

Alla dagar	Kilometer	Tid för			
		ankomst	uppbrott	avgång	
		min.	kl.	min.	kl.
Hässleholm möter n:r 56.	—	—	—	—	5.25 em.
Finja	5.0	9	—	×	5.34 ..
Tyringe möter n:r 64, då det går.	6.8	13	—	×	5.47 ..
Vest Torup	6.1	11	—	×	5.58 ..
Perstorp	7.0	12	6.10 em.	1	6.11 ..
Hyllstofta	6.9	12	—	×	6.22 ..
Klippan möter n:r 58, obs. n:r 33.	10.0	18	6.41 ..	4	6.45 ..
E. K. n:r 7 afg. 6.55 em.					
Qvidinge	5.1	9	—	×	6.54 ..
Kärreberga	3.8	7	—	×	7.1 ..
Åstorp möter n:r 60, då det går.	2.4	5	7.6 ..	6	7.12 ..
S. J. n:r 775 afg. 7.15 em.					
Gunnarstorp	3.3	6	—	×	7.18 ..
Bjuf	2.9	6	7.24 ..	1	7.25 ..
Mörarpmöter n:r 84.	4.2	8	7.33 ..	1	7.34 ..
Påarp	4.9	8	7.42 ..	1	7.43 ..
Ramlösa brunn	4.1	7	7.50 ..	1	7.51 ..
Ramlösa pass. n:r 61, då det går.	1.7	3	—	×	7.54 ..
Helsingborg C möter L.H. n:r 13, afg. 8.30 em.	3.1	6	8.0 ..		
Ångfärjan afg. 8.22 och 9.45 em.					

Tät 70 gällande fr o m 1 maj 1907

I juni månad 1860 innehöll tidningarna i Helsingborg ett upprop, undertecknat av bl a köpman P Olsson, i vilket meddelades att han och 6 andra personer bildat en kommitté för att bygga en banan från Helsingborg nordost ut för anslutning vid Lärreda på Södra Stambanan. Kommittén försökte skaffa kapital genom aktieteckning på de orter som skulle beröras av banan. Den 8 aug 1860 ägde ett järnvägsmöte rum där det föredrogs ett förslag till banan. I första etappen skulle banan dras till Finja och kostnadsberäkningen slutade på cirka 5 miljoner. Bolaget skulle anses bildat när aktier för 1 milj tecknats. Köpman P Olsson föreslog att Helsingborgs stad skulle teckna 300.000 rdr. Konsul Rooth yrkade avslag med motiveringen att "i Sverige inga jernbanor kunde åstadkommas på enskild väg utan endast genom statens försorg". Flera talare gick emot Olsson och efter några timmars diskussion avsågs förslaget utan motivering. Öresundsposten, som ägnat stor uppmärksamhet åt förslaget, gav uttryck åt majoritetens åsikt, "att nordostbanan skulle vida överstiga de krafter som Helsingborg och de fattiga trakterna kring Finja hade att tillgå". Det första försöket hade misslyckats. Under 1860-talets sista år gjordes stora kolfynd i Bjuv och Billesholm. Både Landskrona och Helsingborg började att göra undersökningar för järnväg till orterna, och därmed bli delägare i rikedomarna. Stora ekonomiska intressen stod på spel - ytterst gällde det ledarställningen vid Öresund. Den 1 juli 1869 fanns en annons i Helsingborgstidningarna, vilken inbjöd till möte i järnvägsfrågan.

En kommitté tillsattes med uppgift att göra upp erforderliga ritningar och kostnadsförslag. Redan den 8.9.1869 kunde kommittén överlämna en skrivelse till Kgl Maj:t åtföljd av ritningar och kostnadsförslag. I skrivelsen pekade man på att banan skulle gå fram genom de nyupptäckta skånska stenkolsfälten, a t t den skulle erbjuda den kortaste, snabbaste och säkraste vägen till Stockholm och a t t den skulle tjäna rikets försvarsväsende genom att dragas fram över exercisplatsen Ljungbyhed. N F Frykholm hade gjort upp kostnadsförslag för den 77 km långa banan, lydande på 3,2 milj rdr och för fjärdedeln begärde man statsbidrag, vilket emellertid avsågs och hela företaget lades på is.

Sedan kommittén ombildats till interimsstyrelse i augusti 1872 började aktieteckningen, som fick en mycket god start. Den 14 september, alltså nästan på dagen 100 år före dagens resa, hölls konstituerande bolagsstämma och den 27 samma månad meddelade Kungl Maj:t koncession och fastställde bolagsordningen. Bolaget fick tillstånd att för all framtid använda Helsingborg - Billeberga järnvägs spår mellan staden och Ramlösa.

Den 14 februari 1873 påbörjades banbygget i den stora skärningen vid Mörarp och under vårens lopp var cirka 500 man i arbete mellan Ramlösa och Klippan. Den 9 april utstakades hela linjen fram till Hässleholm. Mot slutet av året uppgick arbetsstyrkan till 865 man. Under denna livliga byggnadsperiod fick VD P. Olsson göra sin första utlandsresa för att, som styrelseberättelsen uttrycker det "inhämta kännedom om rälstillverkning och priser samt tillverkning av lokomotiv och vagnar. Med Firma Tidén, Nordenfelt & Co avslutade han ett köp om 2.000 ton räls till ett pris av £ 10 pr ton cif Helsingborg. Från England beställde han också 2 tanklok, 40 öppna vagnar och 5 3:e klassvagnar. Även den övriga rullande materielen inköptes här! De 60 grus- och plankvagnarna var byggda för engelska förhållanden och Helsingborgs Mek. Verkstad fick avhjälpa bristerna. Telegrafstyrelsen satte själv upp ledningar längs linjen mot ersättning för stolparna.

Den 20 juni 1874 kallades till extra bolagsstämma. Frågan gällde byggande av bibana från Bjuv till Billesholms kolgruvor. Vallåkra stenkolsbolag hade fått koncession för denna 5 km långa bana men ville överlåta den, och utfäste sig dessutom att teckna aktier för 200.000 rdr. Det blev långvariga diskussioner vid mötet och många ansåg att man först borde bygga färdigt huvudlinjen innan man började på några sidolinjer. P Olsson ansåg emellertid att man borde bygga sidolinjen innan något annat bolag (L&HJ) begagnar sig av uppskovet och bygger banan. Bolagsstämman beslöt bifalla förslaget och 20 dagar senare var ritningarna klara. Kostnaderna uppgick till 225.000 rdr och banan blev färdig under året. Beslutet träffades i sista stund. Samma år fick LEJ koncession på en bana till Åstorp trots att HHJ redan träffat preliminär överenskommelse med Engelholm-Björnekulla Jernväg om trafikering av en bana Åstorp-Ängelholm. HHJ klagade hos Kungl Maj:t och tvisten drogs 1875 inför domstol. Det gällde närmast tillträdet till Åstorps station, där HHJ ägde den exproprierade jorden. Landskronabolaget ålades att betala hälften av alla kostnader för utbyggnad och underhåll av Åstorps station. Samtidigt lyckades styrelsen för HHJ hindra LEJ att dra spår från dess station i N Vram till Billesholms gruvor.

Redan i september 1874 öppnades sträckan Ramlösa - Klippan för trafik och den 17 mars 1875 öppnades banan i sin helhet. De första åren talar styrelseberättelserna om tryckt affärsställning med minskande resandetrafik och dåliga inkomster på godstrafiken. Först 1881 började det ljusna och detta år gav ett överskott på 200.000 kronor. Överskottet reserverades och 1885 skedde den första utdelningen på aktierna. 1881 överenskoms om samtrafik med SJ.

Redan 1874 började man intressera sig för färjetrafik och samma år träffades överenskommelse med De Sjaellendske Jernbaner att ångbåtar 3 gånger dagligen skulle överföra resande mellan Sverige och Danmark och att tågens tider skulle läggas i samband med båtens ankomst och avgång. Trafiken skulle bekostas av järnvägarna gemensamt. På initiativ av SHJ öppnades år 1891 ångfärjetrafik mellan Helsingborg och Helsingör. Till förverkligandet av detta lämnade HHJ sitt fulla stöd.

Vid byggandet lades järnräls med en vikt av 17,36 skålpund/fot (24,8 kg/m). Denna räls blev redan 1888 utbytt mot stålräls med samma vikt. 1904-1905 ägde nästa rälsbyte rum och denna gång lade man in 34 kg räls i 12 meters längder (äldre rälsen 7 m). 1922 började även denna bli för klen och man började lägga in 41 kg räls. Sista rälsbytet har ägt rum under senare hälften av 1960-talet då man på sträckan Hässleholm - Åstorp lagt in helsvetsad 50 kg räls på betongslipers. På spår 3 i Perstorp finns fortfarande några rester av HHJ försök med betongslipers kvar. Enligt uppgift var det i samband med 1922-3 års rälsbyte som man på försök lade in betongslipers i vissa sidospår på bl a Perstorps och Skärals stationer. Dessutom lär en kortare provsträcka funnits på linjen, var har dock inte kunnat fastställas.

1916 inköpte HHJ av Helsingborgs stad ett större markområde i södra delen av staden, där man uppförde verkstad, förrådsbyggnader och lokstall.

Redan 1918 tillsattes en kommitté för utredning om ett mera allmänt förstatligande av de svenska järnvägarna. Kommittén kunde inte fullfölja sitt arbete då den upplöstes genom de år 1922 vidtagna besparingsåtgärderna. 1927 tillkallades järnvägsfusionssakkunniga - för att undersöka möjligheterna att på frivillighetens väg söka åstadkomma sammanslagning av de enskilda järnvägarna till större enheter. 1932 framlades ett betänkande vari Skånes

järnvägar föreslogs bli en enhet. De skånska järnvägarna var inte intresserade och i motioner till 1933 års riksdag fastslogs förstatligandeanternativet som den enda i praktiken framkomliga linjen. I avvaktan på riksdagens beslut påbörjades under 1937 förhandlingar med HHJ om statens förvärv av aktiemajoriteten. 1938 lämnade riksdagen sitt bifall och den 1 juli 1940 blev HHJ ett statligt bolag. Fr o m 1942 införlivades HHJ med SJ och den rullande materielen blev ommärkt.

Kungl. Maj:ts proposition nr 174.

1

Nr 174.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående förvärv av aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag; given Stockholms slott den 3 mars 1938.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Albert Forslund.

Sedan HHJ blivit statligt bolag startades nästan genast en undersökning för eventuell elektrifiering av linjen Hässleholm-Hälsingborg. Fördelarna befanns vara så stora, att arbetet omgående beslöts till utförande och från den 1 november 1943 infördes eldrift.

Skåne - Hallands Järnväg.

HHJ och L&HJ hade gett Helsingborgs stad bra och snabba förbindelser med de rika jordbruksbygderna i öster och sydost. Man började därför att arbeta för att komplettera järnvägsnätet med en bana mot Ängelholm och landsbygden i norr. Redan i juni 1870 hölls ett första järnvägsmöte i Ängelholm för att överlägga om en järnväg Helsingborg - Höganäs - Ängelholm. Hösten 1874, när HHJ började närma sig sin fullbordan, togs planerna upp på nytt. I november samlades man till ett nytt möte, där man kom överens om aktieteckning. De dåliga åren mot 1870-talets slut återverkade på aktieteckningen, och i brist på kapital fick företaget ständigt uppljutas.

När krisen 1880 var på retur, var konsul P Olsson genast redo att arbeta vidare på järnvägsplanerna. Det var åter fruktan för Landskrona, som lågbakom hans brådska. Hösten 1876 hade driftiga landskronaköpmän fått LEJ färdig och inom HHJ styrelse var man nu rädd att de skulle fortsätta norrut och beröva helsingborgarna deras uppland.

Den 12 januari 1881 sammanträdde styrelsen på "Hotel de Mollberg" i Helsingborg. Här meddelades att Höganäs Stenkolsbolag ville stödja företaget under förutsättning att man anlade en sidobana till bolagets gruvor. I maj månad inbjöds till ett möte där man uttalade sig för en bana norrut och den tillsatta kommittén framlade under sommaren planer på en bana från Helsingborg över Ängelholm - Laholm till Halmstad. Det var den första etappen på den planerade västkustbanan som tog form.

Den 12 november 1881 hölls konstituerande bolagsstämma i Östra Karup. 14 dagar senare sammanträdde styrelsen i Ö Karup och man beslöt att söka koncession hos Kungl. Maj:t ävensom

anhålla om största möjliga statsbidrag för byggandet av bana n. Frågan om anslag togs upp av statsutskottet och lördagen den 29 april behandlades ärendet i första kammaren och då talarnas antal var stort kunde man gå till omröstning först kl 23.30. Utslaget blev 81 röster mot och 29 för banan. Först den 17 juli 1882 beviljades koncession. Den 18 oktober beslöt styrelsen att genast infordra anbud från entreprenör. Banan skulle dras från Helsingborg längs stranden till Pålsjö med uppgång genom Pålsjödalen, förbi Ödåkra och väster om Kattarps kyrka till Rögle, väster om Vegeholms gård och fram till Ängelholm. Frågan om sträckningen förbi Pålsjö bordlades t.v. I en skrivelse till stadsfullmäktige i Helsingborg krävde ett antal helsingborgare att banan skulle dras in från sydost genom Gåsebäcksdalen. Järnvägens styrelse vidhöll emellertid Pålsjöalternativet och detta kom också till utförande. Beslutet har i olika sammanhang och vid olika tidpunkter kritiserats, tidvis i ganska beska ordalag. Styrelsens första förslag var en jordvall med vägport för trafiken norrut. Vid sammanträde i maj 1883 beslöt man emellertid att i stället uppföra en viadukt. Till entreprenör för denna antogs sommaren 1883 Bergsunds Mekaniska Verkstad.

Till entreprenör för banbygget antogs Carl Jehander, som förband sig att utföra arbetet för 1.825.000 kronor samtidigt som han utfäste sig att vara klar för den 1 december 1885. En fråga som avgjordes först i slutskedet var anknytningen till Helsingborgs centralstation. Flera alternativ diskuterades under hösten 1884. Enligt ett förslag skulle linjen dras öster om varmbadhuset över nuvarande sundstorget. Enligt ett annat skulle man fortsätta fram till Hamntorget och därifrån dra ett spår över inre hamnen. Efter underhandlingar med staden enade man sig om en kompromiss och lät spåret gå mellan varmbadhuset och konsul P Olssons magasin.

Arbetet skred raskt framåt och i januari 1885 kunde man öppna linjen mellan Helsingborg och Ängelholm för trafik. I april meddelade Jehander att den återstående delen till Halmstad skulle vara klar till den 1 augusti. Den 21 augusti 1885 invigdes banan med en "enkel, sedvanlig högtidlighet". Största hastigheten bestämdes till 50 km/tim på huvudbanan och 25 km/tim på sidobanan. Hastigheterna ökade något efter slutbesiktning.

I bestämmelserna för statslånen hade Kungl. Maj:t förbehållit sig rätten att på vissa villkor inlösa järnvägen före 10-årsperiodens utgång. Då banan visade sig vara en god äffär, med utdelning varierande mellan 3 och 6 %, tillsattes 1893 en järnvägskommitté för att undersöka om "det kunde anses med det allmännas fördel förenligt att för statens räkning förvärva västkustbanan". Efter underhandlingar under sommaren 1894 och våren och sommaren 1895 slöts ett köpeavtal den 25 november 1895, varefter bolaget völjande år upplöstets. Bolaget erhöll en lösensumma som motsvarade dess investering.

Banan elektrifierades av SJ och den 8 januari 1937 öppnades sträckan Helsingborg-Ängelholm för elektrisk drift. Sidolinjerna Kattarp-Mölle och Kattarp-Åstorp blev klara den 21 maj samma år.

N:o 202. Som, enligt hvad Directionen för Christianstads—Helsingholms Jernvägs-Aktiebolag anmält, nyanlagda jernbanan emellan Christianstad och Helsingholm hädanefter kommer att med Locomotiv befaras å hela linien, hradan lätteligen olycks-händelse kan inträffa om personer som icke hafwa att bestyra med arbetet å banan, berå promenera eller uppehålla sig, så warder härmed en hwar, som icke har befattning med arbetet för banan, förbjudet att inträda och gå eller uppehålla sig å banlinien; och gör den, som häremot bryter, sig förfallen till Fem Riksdaler Riksmünt vite samt får defutom skylla sig sjelf för den skada som honom kan tillskyndas genom Locomotivernes framfart.

Christianstads Lands-Canzli den 24 April 1865.

AXEL RAPPE.

A. Bergengren.

Christianstad. Tryckt hos Herman Pang, 1865.

repl. d. 7 maj 1865

Sammanställning ur
diverse källor.
Göran Thomasson

1	000-00	Beyer Peacock 1377	1874	GUNNARSTORP	1890 omn.fr. 3	1935	skrot	
2	000-00	Beyer Peacock 1378	1874	BJUV	1890 omn.fr. 4		skrot	
3	000-00	Beyer Peacock 1507	1875	RAMLÖSA	1890 omn.fr. 5	1935	skrot	
4	000-00	Beyer Peacock 1508	1875	TYRINGE	1890 omn.fr. 6	1935	skrot	
5	000-00	Black Hawthorn 254	1873	KÄRNAN	1890 omn.fr. 1		skrot	
6	000-00	Black Hawthorn 255	1873	KLIPPAN	1890 omn.fr. 2	1894	sält SSJ 6	1916 sält
7	0000	Atlas 32	1896	HYLLSTOFTA		1923		
6	000-00	Motala 67	1883	HESSLEHOLM		1943	skrot	
8	000-00	Nohab 331	1891	ÅSTORP			skrot	
9	00	Atlas (2)	1881	BILLESBOLM	1890 omn.fr. 8	1915	skrot	
9	000	Helsingborg 54	1917			1942	SJ 1547	1964 skrot
10	0000-00	Motala 138	1893	MÖRARP		1939	omn.t. 1	1947 skrot
11	0000-00	Motala 143	1894	QVIDINGE			skrot	
12	0000-00	Nohab 597	1900			1939	omn.t. 2	1948 skrot
14	0000-00	Nohab 598	1900			1939	skrot	
15	0000-000	Atlas 36	1899	KLIPPAN		1943	skrot	
16	0000-000	Atlas 37	1899	PERSTORP		1944	skrot	
17	0000-000	Helsingborg 21	1902				skrot	
18	0000-000	Helsingborg 22	1902				skrot	
19	0000-000	Motala 536	1915			1942	SJ 1541	
20	0000-000	Nohab 1103	1916			1942	SJ 1542	
21	000	Munktelles 29	1891	LJUNGBYHED	1898 övert. KRJ 1	1922	se KRJ	
21	00000-000	Falun 249	1918			1942	SJ 1543	
22	000	Munktelles 30	1891	RÖSTÅNGA	1898 övert. KRJ 2	1915	sält, se KRJ	
22	00000-000	Falun 269	1919		1936 köpt SJ 1383	1937	sält BJ 129	1947 sält SNJ 12
22	00000-000	Falun 223	1916		1937 köpt BJ 83	1942	SJ 1544	
25	0000-00	Helsingborg 31	1907			1938	skrot	
26	0000-00	Helsingborg 32	1907			1938	skrot	
27	0000-00	Nohab 1034	1914			1942	SJ 1602	
28	0000-00	Falun 250	1918			1942	SJ 1603	
29	000-00	Helsingborg 26	1903		1928 övert. EKJ 1	1943	skrot	
30	000-00	Helsingborg 27	1903		1928 övert. EKJ 2		skrot	
31	000-00	Helsingborg 30	1907		1928 övert. EKJ 3	1943	skrot	
32	000000	Motala 865	1916		1934 köpt SJ 1520	1940	SJ 1520	
33	00000-000	Falun 29	1903		1937 köpt SJ 763	1940	SJ 763	
34	00000-000	Falun 30	1903		1937 köpt SJ 764	1940	SJ 764	

Numren 21-24 urspr. reserverade för de lok, som HHJ placerade vid KRJ-KEJ.

Lok 8 ombyggt 1929 till tanklok 0000.

Lok 10, 12 omnumrerade då HHJ blev statligt bolag.

Lok 22/1919 urspr. SJ litt B. Utbytt till BJ mot BJ nr 83, litt H3. Sält t. Stockholm-Nynäs. Skrot 1960.

Lok 2/1874, 5/1873, 8/1891, 11, 17, 18, 30 skrot 1930-1941.

Lok 31 ombyggt 1934 till tanklok 00000.

Lok 32 urspr. Uppsala-Gävle nr 28, litt I.

Lok 33, 34 urspr. SJ litt Mb, ombyggda t. litt Mc.

Ur "Skånska Privatbanornas Ånglok" av Yngve Holmgren

