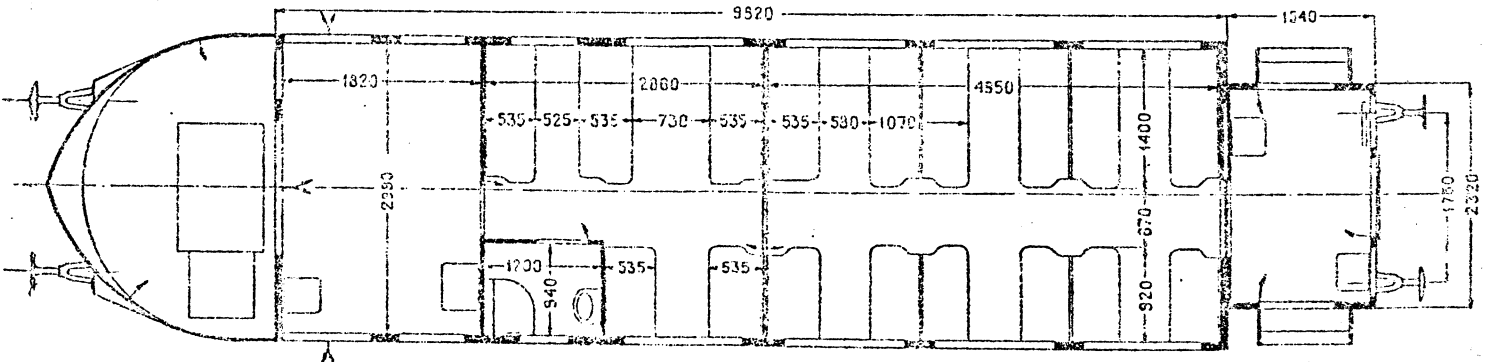
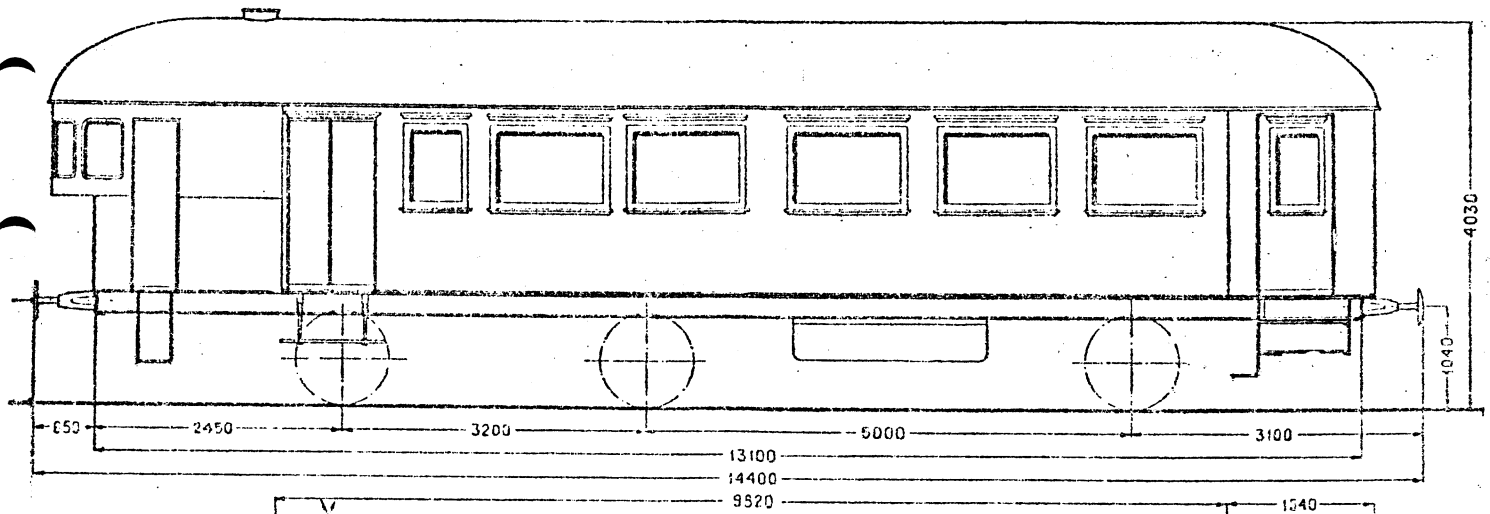


SOEJ

76-04-10



mfÖSJ

PM FÖR ÅNGTÅGSRESAN EFTER S 1260 KRISTIANSTAD - SÖLVEBORG - OLOFSTRÖM -
- ÄLMHULT - HÄSSLEHOLM - KRISTIANSTAD DEN 10 APRIL 1976.

Tågets tidtabell i huvuddrag

| | | | |
|--------------|-----|-------|------------------------------------|
| Kristianstad | avg | 10.10 | Loket kommer att vara backgående |
| Bromölla | ank | 10.40 | Kristianstad - Sölvesborg och |
| | avg | 10.45 | Älmhult - Hässleholm. |
| Sölvesborg | ank | 11.00 | Vattentagning sker i Sölvesborg, |
| | avg | 11.45 | Olofström, Älmhult och Hässleholm. |
| Olofström | ank | 13.05 | Koltagning sker i Älmhult. |
| | avg | 14.30 | |
| Älmhult | ank | 16.00 | |
| | avg | 16.50 | |
| Hässleholm | ank | 17.40 | |
| | avg | 18.52 | |
| Kristianstad | ank | 19.30 | |

Utöver ovanstående kommer tåget att göra kortare uppehåll vid stationerna i Näsrum, Jämshög, Vilshult, Gylsboda, Lönsboda och Hökön.

Uppehåll för avstigande kan göras på sträckan Hässleholm - Kristianstad. Den, som önskar sådant uppehåll, bedes i god tid före Hässleholm anmäla önskemål härom.

Tre fotokörningar genomförs, dels en på avsnittet Kristianstad - Bromölla, dels en på avsnittet Sölvesborg - Näsrum och slutligen en vid Gylsboda. Skisser över fotokörningsplatser finns med bland dessa blad.

Samlingssignal ges från loket strax före avgång och innebär att omedelbar påstigning skall ske.

Signalen är den vanliga, "en lång och en kort" (——— •)

Måltidsuppehåll görs i Olofström mellan 13.05 och 14.30.

Där är t ex Domus barsservering öppen (öster om stationen).

Glöm ej passa avgångstiden, 14.30!

Serveringskupé finns i personvagn B8S 3094. Där kan under färden till humana priser inhandlas kaffe, the, lättöl, läsk, bröd m.m.

I kupén intill är mfÖSJ försäljningsavdelning aktiv.

Nyheter finns dels på vykortfronten, dels med nytryck av ÖSJ tidtabell från år 1906! Fira gärna resan med att läsa om hur man färdades för 70 år sedan! Den, som inte redan varit förutseende nog att tidigare ordna den detaljen, kan i försäljningskupén anmäla sig som medlem i mfÖSJ.

Känn Er alla hjärtligt VÄLKOMNA till en, förhoppningsvis, givande resa i lugnt tempo med rundtur i nordöstra Skåne och gränspassager in i såväl Blekinge som Småland.


museiföreningen ÖSTRA SKÅNES JÄRNVÄGAR



MUSEIFÖRENINGEN

ÖSTRA SKÅNES JÄRNVÄGAR

FOTOKÖRNINGAR VID ÅNGTÅGSRESA EFTER S 1260 DEN 10 APRIL 1976.

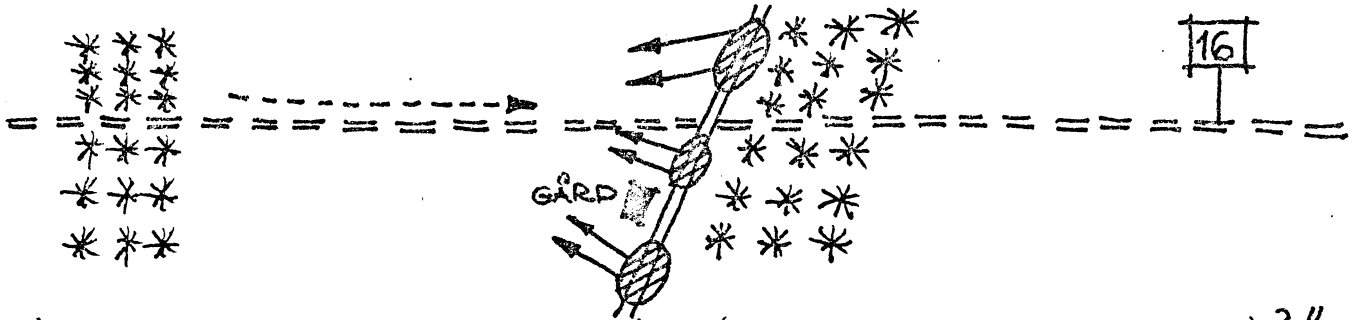
Normalt stannar tåget vid fotoplatsen för avstigning, backar och kör sedan framåt förbi fotografierna. Tåget backar därefter tillbaka för påstigning. Lämpliga ställen för fotografering här nedan markerats med: 

Följ anvisningarna och stå inte i vägen för andra, som också vill ha bra bilder och som säkert inte vill ha Dig med på sina bilder !!!

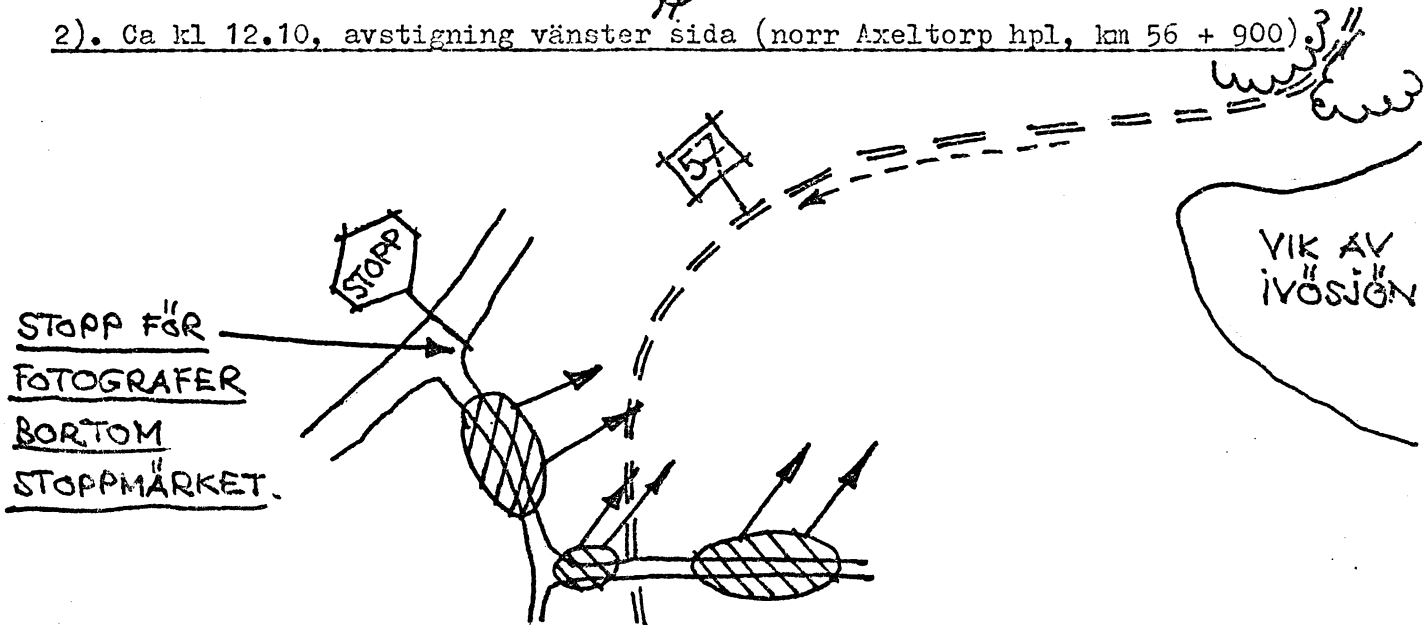
Avstigning anges sedd i färdriktningen.

Färdriktning = ----->

1). Ca kl 10.25, avstigning höger sida (Knutehusvägen, km 15 + 700).



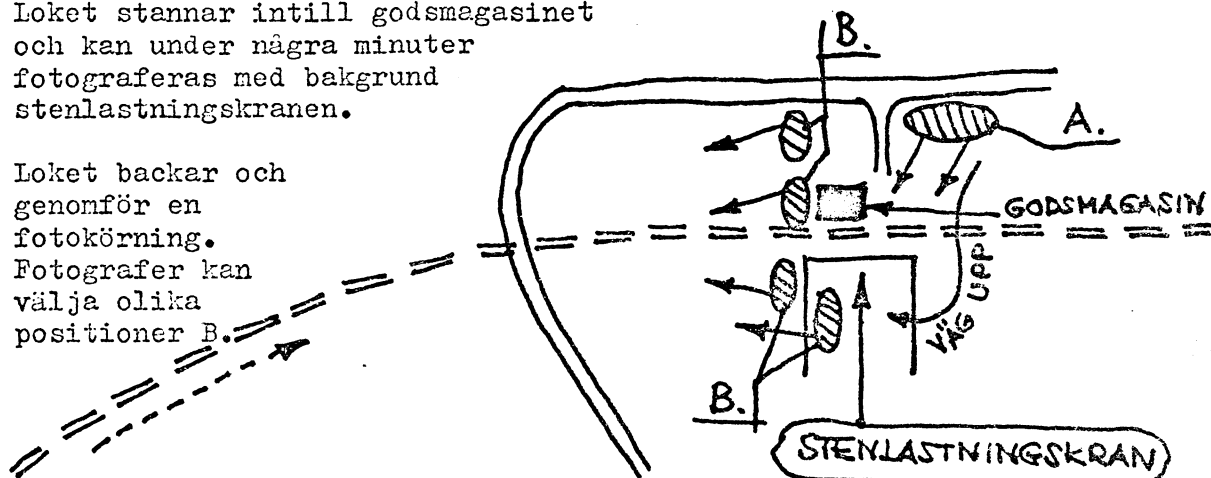
2). Ca kl 12.10, avstigning vänster sida (norr Axeltorp hpl, km 56 + 900)??



3). Ca kl 15.00, avstigning vänster sida (Gylsboda, km 25 + 200).

Moment A: Loket stannar intill godsmagasinet och kan under några minuter fotograferas med bakgrund stenlastningskranen.

Moment B: Loket backar och genomför en fotokörning. Fotografer kan välja olika positioner B.



SOEJ

Sölvesborg och Älmhult fick tidigt järnvägsförbindelse med omvärlden och 1886 kom järnvägen till Holje och Jämshög genom VBLJ:s sidobana Sandbäck-Holje. 1890 framlades förslag om att bygga en normalspårig bana från Sölvesborg över Olofström och Örkened till Älmhult. Koncession för banan beviljades den 1 juli 1897 och därvid bestämdes att arbetet skulle påbörjas senast den 1 mars 1898 och att järnvägen skulle öppnas för allmän trafik senast den 1 december 1899. Bolaget bildades vid konstituerande stämma i Sölvesborg den 14 december 1897. Banan blev dock på grund av svårigheter vid byggandet ej färdig inom fastställd tid utan först den 23 maj 1901 kunde den öppnas för reguljär trafik. Det ekonomiska resultatet av järnvägsdriften blev dock betydligt sämre än man räknat med och redan 1903 måste bolaget gå i konkurs. De gamla intressenterna inropade banan på exekutiv auktion och bildade omgående Sölvesborg-Olofström-Älmhults Nya Järnvägs AB. Olika grepp togs för att förbättra järnvägens ekonomi och bl.a. etablerade man skeppsmäkleri och speditörsväsende i Sölvesborg för att få ett uppsving i gods- och trafik. Efter första världskriget blev det dock nya ekonomiska problem och den 17 juni 1925 beslöts att bolaget skulle träda i likvidation. På offentlig auktion inropades banan av huvudintressenterna för 600.000 kronor och den 18 juli 1925 bildades Sölvesborg-Olofström-Älmhults Järnvägsaktiebolag. Bolaget övertog driften av banan den 12 september samma år och drev den till den 1 juli 1944, då Statens Järnvägar övertog banan.

Under större delen av sin tid som enskild järnväg hade man tre tågpar, varvid tågparet på kvällen var persontåg och de båda övriga blandade tåg. Persontåget hade därvid drygt $1\frac{1}{2}$ tim. kortare gångtid. I samband med anskaffandet av rälsbussar 1940-1941 utökades trafiken till 4 tågpar. Detta behölls till en början av SJ, som emellertid lade in 2 tågpar Sölvesborg-Olofström. Banan har aldrig någon genomgångstrafik av betydelse, utan det har varit lokala resor, som svarat för huvudparten av de försålda biljetterna. Godstrafiken var ursprungligen baserad på graniten från Örkeneds kommun, samt transporter av ved och spånkorgar från de norra delarna av banan samt produkter till och från Bruket i Olofström. Graniten har nu nästan helt försvunnit. Godstrafik finns i dag endast på den norra delen av banan och det är Volvo i Olofström, som bär upp denna med containertåg, vilka går som gxt till Torslanda via Älmhult - Alvesta - Herrljunga.

LINJEN

Sölvesborg, 1,6 m ö h var huvudort för SOEJ, som här hade säte för styrelse, lokstall och verkstad. Personstationen sköttes av och tillhörde BKB. SOEJ godsstation var Sölvesborg uthamn. 1925 hade man 11 man placerade här.

Efter start från Sölvesborg går banan numera gemensamt med banan mot Kristianstad ut till Valjeskogen och viadukten, som passerade över BKB är nu ett minne blott. Omedelbart före passagen av riksväg 15 låg tidigare en banvaktstuga, som förr svarade för bomfällningen. Efter automatiseringen blev den överflödigt och i samband med breddning av riksväg 15 revs stugan för ett antal år sedan.

Ynde är hållplats strax före

Håkanryd, som tidigare var trafikplats underlydande Axeltorp. Platsen förestods av en platsvakt.

Råby heter nästa hållplats. Mellan Råby och nästa trafikplats,

Barnakälla, passerar Skånes enda järnvägstunnel. Den är 60 meter lång och på norra sidan kan man läsa byggnadsårtalet 1901. Omedelbart söder om tunneln finns nu en viadukt för väg 116, vilken togs i bruk i augusti 1968. Vägen gick tidigare på "tunneltaket". Barnakälla var ursprungligen station, blev sedan trafikplats underlydande Axeltorp station. Byggnaderna finns kvar, men sidospår och signaler togs bort 1932. Vid övertagandet flyttade SJ plattformen fram till vägen och satte upp "Hållplats för rälsbuss"-skylt.

Axeltorp var förr kombinerad post- och järnvägsstation. På andra sidan sjön har Höganäsbolaget ett kaolinbrott. I början tillverkades eldfast tegel, men tillverkningen nedlades 1914. Man byggde då en linbana tvärs över sjön till stationen och lastade kaolin på vagnarna f v b Höganäs m fl platser. I samband med ombyggnad av vägen såldes stationen för rivning och bortforsling 1967.

Näsium station är numera obemannad.

Sibbarp är hållplats. Utsikten är vacker över Sibbarpsdalen.

Östafors var en trafikplats underlydande Jämshögsby, nu hållplats med kur.

Byggnaderna och sidospåret revs även här vid ombyggnad av vägen 1967-68.

Holjeå grusgröp. I samband med breddningen av BKB på sträckan Kristianstad-Karlshamn tog man grus här och lastade i Mas-vagnar.

Jämshög hette tidigare Jemshögsby/Jämshögsby. I samband med nedläggning av Holjebanan 1951 ändrades namnet till enbart Jämshög. VBLJ station låg cirka 10 minuters väg från SOEJ.

Olofström lär enligt uppgift vara den enda station, som är inhägnad av ett privat företag. Sommaren 1909 blev Olofström knutpunkt genom att banan Sandbäck-Holje förlängdes till Olofström. Banan lades ner 1951 och linjen revs upp. SOEJ hade sin måleriverkstad och ett mindre lokstall förlagda till Olofström.

Kullan lastplats tillkom för endast några år sedan.

Vilshult station är numera obemannad, posten hydr dock fortfarande in sig i stationshuset.

Esseboda hållplats var tidigare trafikplats underordnad

Gylsboda. Nu förestås även denna station av "plåtstins". I trakten har brutits svart granit av mycket hög kvalitet och tidigare gick alla transporter på järnväg. Observera den för Göinges "stenstationer" karakteristiska stenkranen.

Stationshuset är rivet och endast godsmagasinet kvarstår i dag.

Lönsboda är nästa station. Platsen var vid banans byggande ett av de största samhällena. Den svarta graniten var orsaken till stationens blomstring och 1925 utlastades här t ex 9000 ton svart granit för export till Tyskland. En annan mycket stor artikel var spånkorgar, som såldes till Danmark, Tyskland, Holland och Island. Graniten var upphovet till att en smalspårig bana, "Häggeltabanen", anlades med slutstation i Lönsboda. Den 17 km långa linjen från de stora granitbrotten i Häggult och Stora Björkeröd trafikerades mellan 1902 och 1931, då den mera regelbundna trafiken upphörde. Spårvidden var troligen 785 mm, men en uppgift påstår 750 mm.

Duvhult har varit "torvstation", 1940 började Svensk Torvförädling bryta torv i stor skala på Tyka Myr. Man hade ingen spårförbindelse med SOEJ utan körde i två skift torven ner till stationen, där den lastades direkt i järnvägsvagnar. Brytningen pågick till början av 50-talet. En annan torvstation var

Kärraboda. Förutom brännorv tillverkades torvströ i en fabrik, som anlades under första världskriget. Banans största torvstation var dock

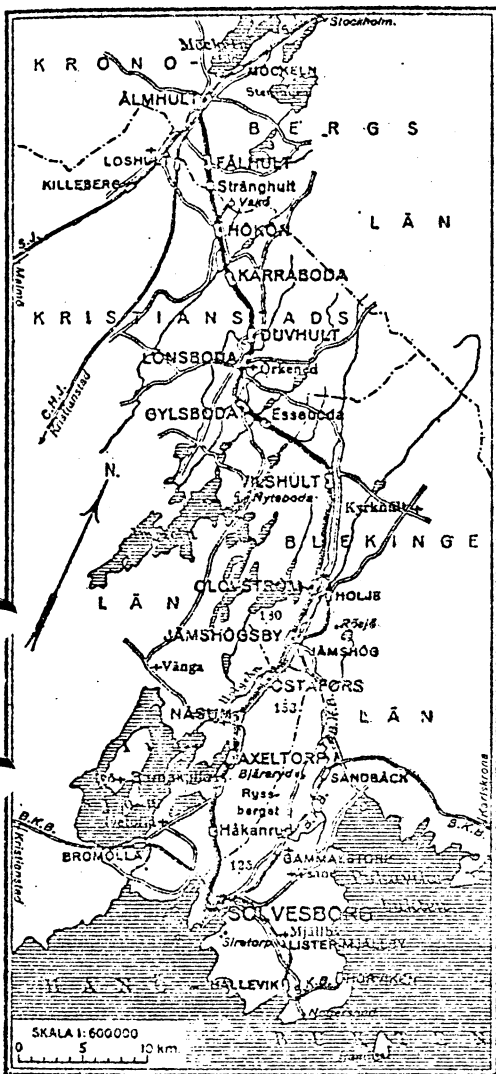
Hökön. Här fanns en torvströfabrik och två brännorvfabriker. Mest kända industrin i järnvägssammanhang är väl VAKÖ TORVPULVERFABRIK, som under åren 1915-1963 var ägare till MLJ-loket LIMHAMN (Nohab 263/1888). Stationshuset i Hökön är inte det ursprungliga.

Stränghult är nästa lastplats, också torvstation. Två 600 mm torvbanor ledde till SOEJ, dels från Stränghults Mosse norr om banan, dels från Blackatorpsmossen söder om banan. Den sistnämnda korsade normalspåret i plan och revs först 1972.

Fälhult. Även denna plats, som är sista stationen före Älmhult, var en gång i tiden torvstation.

Älmhult är slutstation för linjen. SOEJ köpte in sig med två spår söder om stationen. Julafton 1878 brann den ursprungliga stationen ner till grunden. Brandkåren kunde inte komma fram eftersom ett tåg, som stannat för brandens skull, spärrade vägövergången. Redan 1879 var det nya stationshuset klart. Efter om- och tillbyggnader bl a 1921 fick stationshuset nuvarande utseende.

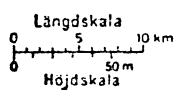
Göran Thomasson



| | |
|--------------|--------|
| ÄLMHULT | 141,19 |
| FÅLHULT | 148,50 |
| Strånghult | 152,20 |
| HÖKÖN | 132,10 |
| KÅRRABODA | 149,20 |
| DUVHULT | 133,5 |
| LÖNSBODA | 135,20 |
| GYL SBODA | 121,00 |
| Essaboda | 115,50 |
| VILSHULT | 59,0 |
| OLOFSTRÖM | 52,20 |
| JÄM SHÖGSSBY | 51,1 |
| ÖSTAFORS | 38,70 |
| NÄSUM | 19,15 |
| AXELTORP | 7,50 |
| Barnakälla | 20,0 |
| Häkannryd | 27,20 |
| SÖLVEBORG | 1,50 |



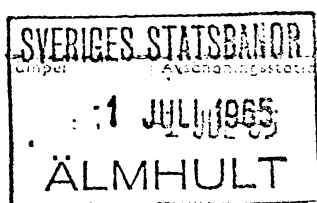
| Sandbäck—Olofström—Sandbäck. | | | | | | 211 |
|------------------------------|---------|---------|-----------------------|---------|---------|-----|
| 12,18 | 3,51 | — | fr. Karlshamn 211 t. | 9,18 | 6,9 | |
| 71,55 | 3,43 | — | » Sölvesborg 211 t. | 8,11 | 4,55 | |
| St 17 | St 19 | St 20 | St 21 | St 22 | St 23 | |
| II, III | II, III | II, III | II, III | II, III | II, III | |
| 1,0 | 4,55 | 0 | fr. Sandbäck ... t. A | 7,15 | 4,20 | |
| x1,10 | x4,45 | 3 | » Kyllinge ... » | x7,3 | x4,12 | |
| 1,21 | 4,56 | 6 | » Grönåker ... fr. | 6,57 | 4,3 | |
| x1,31 | 5,11 | 10 | » Jämshög ... » | 6,46 | 3,49 | |
| x1,41 | x5,20 | 13 | » Båst ... » | x6,37 | x3,36 | |
| 1,50 | 5,30 | 15 | » Holje ... » | 6,31 | 3,20 | |
| 1,55 | 5,35 | 17 | » Olofström 212 t. » | 6,25 | 3,20 | |



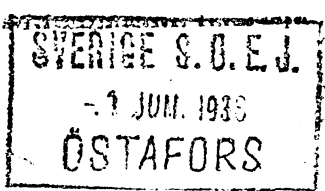
Tdt 1908-09

Tekniska uppgifter.

| | | År 1901 | År 1925 |
|-----------------------------------|-------|---------|---------|
| Spårvidd | m. | 1,435 | 1,435 |
| Spårlängd i huvudspår | km. | 71,716 | 71,716 |
| » i sidospår | » | 7,825 | 8,102 |
| Största lutning i huvudspår | ‰ | 16,67 | 16,67 |
| Minsta krökningsradie i huvudspår | m. | 300 | 300 |
| Rälsvikt | kg/m. | 24,8 | 24,8 |
| Största tillåtna hjultryck | ton | 5,6 | 5,78 |
| » » tågastighet | km/t. | 35 | 35 |
| ullande materiell. | | | |
| Ånglokomotiv, tanklok | st. | 2 | 2 |
| » tenderlok | » | 3 | 4 |
| Motorvagnar för ångdrift | » | — | I |



SJF 1876-1926



Tdt 1908-09

| Elmhult—Sölvesborg—Elmhult. | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------|---------|---------|---------|---|---------|---------|---------|--|--|--|--|
| 10,32 | 10,9 | 10,16 | — | fr. Stockholm 25 ... t. | 7,22 | — | 7,50 | | | | |
| 13,1 | 10,19 | 12,10 | — | » Göteborg 25 ... » | 9,2 | — | 7,0 | | | | |
| — | — | 12,30 | — | » Göt. str. Alfr ... » | 4,40 | — | — | | | | |
| — | — | 7,00 | 3,0 | » Malmö 25 ... » | 1,1 | — | 4,2 | | | | |
| B: 3 | B: 5 | P: 1 | St | Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnv. | B: 4 | B: 6 | P: 2 | | | | |
| II, III | II, III | II, III | II, III | St. Älmhult ... t. A <th>II, III</th> <th>II, III</th> <th>II, III</th> | II, III | II, III | II, III | | | | |
| 6,50 | 10,15 | 7,20 | 4 | » Fålhult ... » | 9,21 | 4,20 | 6,2 | | | | |
| x8,25 | x10,25 | x7,25 | 4 | » Hökön ... fr. | x9,13 | x4,11 | x5,55 | | | | |
| 8,0 | 10,37 | x7,42 | 10 | » Kårraboda ... » | 9,1 | 3,57 | 5,43 | | | | |
| 8,5 | 10,49 | x7,53 | 14 | » Duvhult ... » | x5,53 | 3,4 | 5,35 | | | | |
| 7,10 | 10,57 | x8,5 | 19 | » Lönsboda ... » | x4,43 | 3,28 | x5,24 | | | | |
| 7,24 | 11,6 | 8,2 | 21 | » Gylsboda ... » | 8,58 | 3,21 | 5,20 | | | | |
| 7,50 | 11,19 | 8,11 | 25 | » Essaboda ... » | 8,30 | 2,57 | 5,11 | | | | |
| 7,55 | 11,24 | x8,21 | 27 | » Vilshult ... » | x8,25 | 2,57 | x5,4 | | | | |
| 8,17 | 11,42 | 8,25 | 29 | » Olofström ... » | 8,10 | 2,19 | 4,52 | | | | |
| 8,31 | 11,50 | 8,38 | 32 | » Sölvesborg ... » | 7,50 | 1,58 | 4,28 | | | | |
| — | 5,8 | — | — | t. Karlshamn 211 fr. | — | — | 12,15 | | | | |
| 8,45 | 12,6 | 8,42 | — | » Olofström ... t. A | 7,44 | 1,30 | 4,31 | | | | |
| 8,50 | 12,16 | x8,52 | 47 | » Jämshögssby ... fr. | 7,35 | 1,29 | 4,28 | | | | |
| 9,5 | 12,24 | x9,5 | 50 | » Östafors ... » | 7,27 | 1,17 | x4,13 | | | | |
| 9,15 | 12,34 | 9,12 | 54 | » Näsrum ... » | 7,18 | 1,4 | 4,10 | | | | |
| 9,31 | 12,50 | x9,22 | 58 | » Axeltorp ... » | 7,8 | 1,45 | 4,2 | | | | |
| x9,35 | x12,54 | x9,31 | 60 | » Barnakälla ... » | x6,55 | 1,22 | x3,38 | | | | |
| 9,45 | 1,3 | x9,31 | 64 | » Häkannryd ... » | 6,49 | 1,19 | 3,30 | | | | |
| 10,6 | 1,35 | 9,45 | 72 | » Sölvesborg ... » | 6,00 | 1,15 | 3,25 | | | | |