



SVENSKA  
JÄRNVÄGSKLUBBEN

**1958 - 1978**



**VÄXJÖ - HULTSFRED - VÄSTERVIK**

**MAJ 1978**

Omslagsfotot visar ett persontåg som lämnar Växjö mot Hultsfred  
den 31/7 1938. Tåget dras av VÅHJ lok 13. Foto: SJK Fotoavdelning.

## VI GÖR VÅR 137:E RESA MED EXTRATÅG.

Den femtonde maj 1958, Kristi Himmelsfärds dag, gick ett extratåg draget av ånglok över smalspåret på Östgötaslätten. Ett sextiototal medlemmar i den en dryg månad tidigare bildade Svenska Järnvägsklubben gjorde sin första gemensamma utflykt.

Det dröjde inte många år innan SJK blivit ett begrepp. "Dom där som är ute och åker med ånglok och gamla vagnar".

Fram till mitten av 1960 talet gick det fortfarande att åka med ånglok och gamla vagnar på många banor i Sverige. En hel del udda materiel fanns kvar hos SJ. Utskrotningen gick dock snabbt och nedläggningen av järnvägar var stor. En del relikter existerade ännu i form av industribanor och en och annan liten privatbana.

Vid början av sjuttioalet hade likriktningen av den rullande materielen nått ganska långt. För att också nu kunna erbjuda medlemmarna "gammaldags" resor anskaffade klubben ångloket Sb 1306 och ett antal två- och treaxliga träpersonvagnar. Under några år företogs ett flitigt resande med klubbens eget tågsätt på olika banor i syd- och mellansverige. Det visade sig dock snart allt svårare att orka med renovering och underhåll av de ålderstigna vagnarna, samtidigt som användningsområdet begränsades genom att de av säkerhetsskäl ej kunde framföras på de större linjerna. Vagnarna har därför nu avyttrats till museiföreningar. Klubben behåller ångloket och hoppas kunna använda det för extratåg ännu under många år.

Under senare år har resorna med SJK:s extratåg ändrat karaktär, genom att en hel del ånglok bevarats till eftervärlden av lokala museiföreningar. Flera resor har därför kunnat göras i samarbete med andra föreningar, varvid dragkraften ofta utgjorts av ånglok som renoverats och återfått tidigare privatbanebetckningar.

Den 137:e resan är kanske sista tillfället att göra en lång resa efter ånglok på smalspår. Även om så skulle vara fallet, verkar möjligheterna att använda ånglok på normalspåret att finnas också inför framtiden.

LOL

TIDTABELLER FÖR EXTRATÅGEN.Pt 201. Går 4 och 13 maj. Ånglok VGJ 29 + 18 axlar.

	Ank	Avg	Anm.
Växjö personbg		10.50	
Växjö godsbg		11.01	Möte Y 2060.
Rottne		11.40	
Braås	12.00	12.05	
Km 143,5	12.20	12.35	Fotokörning 1a.
Klavreström	12.45	12.50	
Norrhult		12.56	
Åseda	13.20	14.05	Möte Y 2062, vattentagning.
Km 97,8	14.55	15.10	Fotokörning 2.
Virserum	15.15	15.20	
Flaten	15.40	15.45	
Km 80,0	16.00	16.15	Fotokörning 3.
Hultsfred	16.40	18.00	Möte Y 2066, förbigås av Y 2067. Kol- och vattentagning.
Tuna		18.40	
Totebo	18.55	19.10	Fotokörning 4.
Ankarsrum		19.35	
Gunnebobruk		20.00	
Jenny		20.15	
Västervik	20.20		Kol- och vattentagning.

Pt 203. Går 6 maj. Diesellok Tp + 16 axlar.

Växjö personbg		10.50	
Växjö godsbg		11.01	Möte Y 2060.
Rottne	11.40	11.45	
Braås		12.05	
Km 147,3	12.10	12.25	Fotokörning 9.
Km 143,5	12.35	12.50	Fotokörning 1b.
Klavreström		13.00	
Norrhult		13.05	
Åseda	13.22		Möte Y 2062.



Pt 202. Går 5 och 14 maj. Ånglok VGJ 29 + 18 axlar.

	Ank	Avg	Anm.
Västervik		8.25	
Jenny	8.33	8.40	
Gunnebobruk	8.55	9.00	
Tjursbo	9.15	9.30	Fotokörning 5.
Ankarsrum	9.40	9.45	
Km 23,5	9.50	10.05	Fotokörning 6.
Totebo		10.23	
Spångenäs	10.35	10.40	
Tuna		10.45	
Vena	11.10	11.15	
Hultsfred	11.35	13.30	Möte Y 2063, förbigås av Y 2062. Kol- och vattentagning.
Km 70,0	13.40	13.55	Fotokörning 7.
Virserum		14.40	
Åseda	15.35	16.20	Möte Y 2067. Vattentagning. Fotokörning 8a vid korsningen med SÄNJ.
Norrhult	16.55	17.00	
Klavreström		17.06	
Braås		17.30	
Rottne		17.50	
Växjö	18.30		

Pt 204. Går 6 maj. Diesellok Tp + 16 axlar.

Åseda		14.20	Fotokörning 8b vid korsningen med SÄNJ.
Norrhult	14.55	15.00	
Klavreström	15.10	15.15	
Braås	15.35	15.40	Möte Y 2067.
Rottne		16.00	
Km 163,5	16.05	16.20	Fotokörning 10.
Växjö	17.00		

VÄXJÖ - ROTTNE - VÄXJÖ. Ånglok VGJ 29 + 18 axlar. Går 7 och 15 maj.

P 211	P 213			P 212	P 214
10.50	13.25	fr. Växjö	t.	12.30	16.05
11.40	14.05	t. Rottne	fr.	11.50	15.25



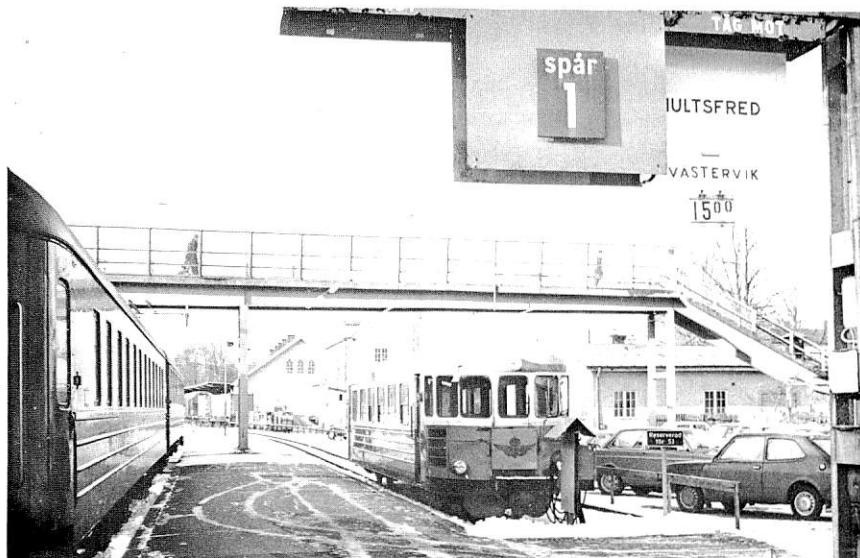


Fig 1. Motorvagn YP 893 i Växjö den 24/1 1976. Foto: Y Nilsson.

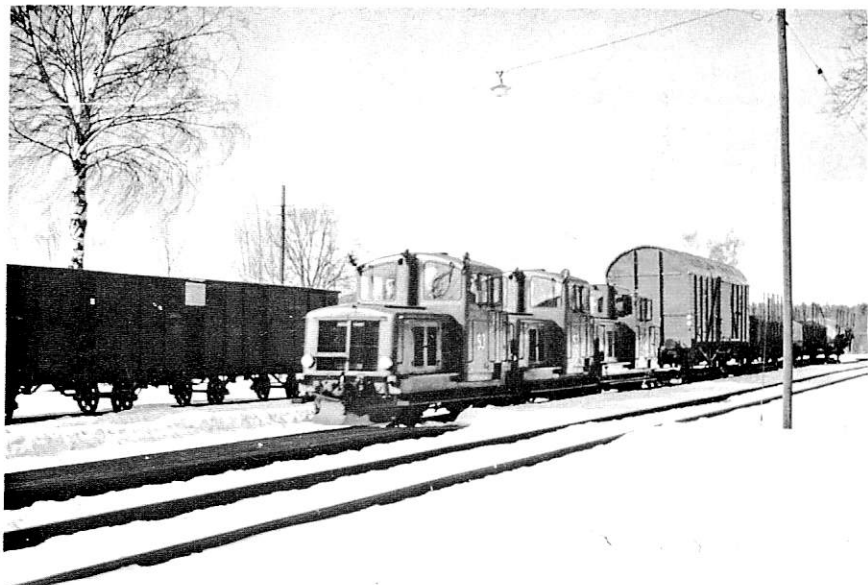


Fig 2. Lokalgodståget från Ankarsrum till Västervik dras av tre lokomotorer litt Z4p i mars 1971. Foto: Wilhelm Häggström.

## SJK-TRANSPORT PÅ ÖVERFÖRINGSVAGNAR FÖR FÖRSTA GÅNGEN.

Svenska Järnvägsklubbens resor på linjen Växjö - Hultsfred - Västervik under maj 1978 är unika i klubbens historia ur den synpunkten att den rullande materielen måste transporteras till banan på överföringsvagnar. Endast en finka litt. Gp, vilken medföljer tåget som förvaringsutrymme, fanns på plats i Växjö. Varken ånglok eller personvagnar finns längre kvar på smalspåret i Småland.

Resan har kunnat ordnas tack vare ett gott samarbete med Skara Järnvägsmuseum/ Föreningen 29:an, vars rullande materiel utnyttjas för tågen.

Transporten har tillgått så att tågsättet dragits av ångloket VGJ 29 från Skara till Vara, där lastning ägt rum till överföringsvagn litt. Q37 vid rampen mellan smalspår och normalspår. Antalet disponibla överföringsvagnar har inte räckt till för att genomföra hela transporten samtidigt, utan denna har därför genomförts i omgångar. Väl framme i Växjö har avlastning gjorts vid rampen mellan normalspår och smalspår.

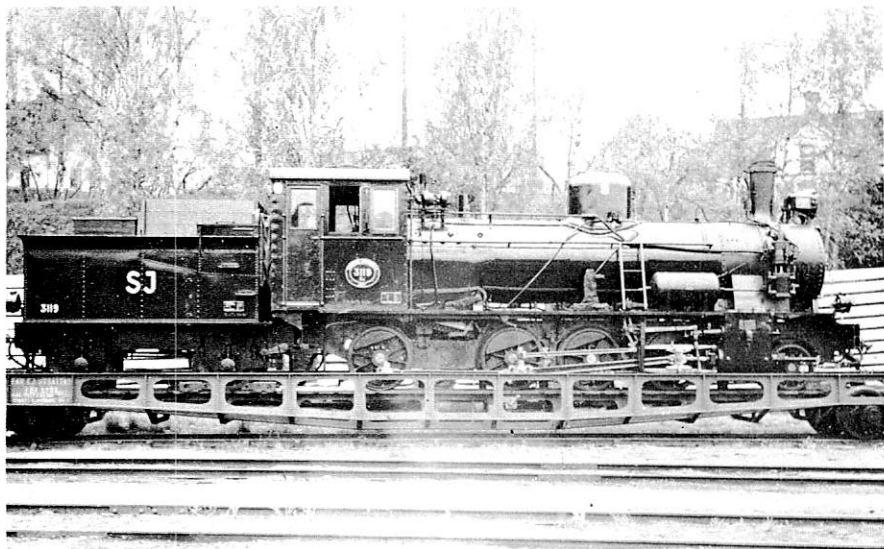


Fig 3. SJ Gp 3119 (VGJ 29) på överföringsvagn. Dock inte 1978 utan vid lokets ankomst till Åtvidaberg i maj 1954 för tjänst på fd NVHJ.  
Foto: Wilhelm Häggström

## KORT HISTORIK ÖVER BANDELEN VÄXJÖ - VÄSTERVIK

Den 188 km långa 891-järnvägen Växjö-Västervik, är idag Sveriges enda kvarvarande smalspårsbana med både person- och godstrafik, även om godstrafiken är begränsad till vissa sträckor. Bandelens historia börjar för nästan exakt 100 år sedan med den nordliga sträckan, alltså.

### VÄSTERVIK - HULTSFRED

De första planerna på en järnväg till Västervik framlades redan i mitten på 1850-talet, varvid man tänkte sig en bana tvärs över Sverige från Göteborg via Jönköping och Eksjö till Västervik. Något konkret hände emellertid inte förrän 20 år senare då Linköpings Västerviks Järnvägs AB bildades. Bolaget erhöll även koncession för sin bana, men lyckades inte genomföra projektet utan ändrade istället sina planer till att bygga en 891-bana mellan Västervik och Bersbo. Bolaget ombildades 1875 till Westervik Ätvidaberg Bersbo Jernvägs AB (WAB) och erhöll koncession den 31/12 1875. Samma år bildades bolaget Hultsfred - Westerviks Jernvägs AB (HWJ) med säte i Ankarsrum. Bolaget erhöll koncession den 12/12 1875 för en 71 km lång 891-bana mellan Västervik och Hultsfred. Byggnadsarbetet påbörjades ett år senare under ledning av Carl Sundblad. Samtidigt överläts koncessionen för den 5 km långa bandelen Jenny - Västervik på WAB, varvid samtidigt gjordes en överenskommelse om att WAB dessutom skulle bygga bangård och stationshus i Västervik medan HWJ byggde bangård i Jenny. Första färdiga bandel var Västervik - Ankarsrum, som började trafikeras provisoriskt med gods- och arbetståg fr o m den 20/11 1878. Den 9/8 1879 öppnades WAB:s linje till Bersbo för trafik. Från Bersbo till Norsholm med anslutning till stambanan hade Norsholm Risten Kommunikations AB (NBK, bildat 1874, även kallat Norsholm Bersbo Järnvägs AB) byggt en 0891-bana som var färdig för trafik den 15/11 1878.

Under år 1879 färdigställdes det pampiga stationshuset i Västervik, där även lokstall (urspr för 4 lok) samt reparationsverkstad uppfördes. Den 16/11 1879 öppnades HWJ:s bana till Hultsfred för allmän trafik, varmed järnvägarna till Västervik var fullbordade. Redan från början ingick HWJ tillsammans med NBJ och WAB i den år 1878 bildade trafikkommittén, Norsholm Västervik Hultsfreds Järnvägar. Bygandet av HWJ hade varit ganska besvärligt och bland de större arbetena märks banken över Långsjön samt övergången av Skinnsjön. HWJ:s ursprungliga rullande materiel bestod av 4 ånglok, 3 I-klassvagnar, 7 III-klassvagnar varav 2 med postavdelning, 4 bagagevagnar samt 126 godsvagnar varav 6 täckta. Godstrafiken byggdes huvudsakligen på transport av trävaror samt produkter från järnbruken i Ankarsrum och Gunnebo. Vidare utlastades en hel del malm vid Fårhults station från Gladhammars Gruva fram till år 1883, då gruvan nedlades. Genom bibanan mellan Blägda och Yxern upprätthölls förbindelse med båttrafiken på sjön Yxern.

År 1906 öppnades en bana mellan Vimmerby och Spångenäs av Vimmerby - Spångenäs Järnvägs AB (VVSJ). Detta bolag ägde inget eget rullande materiel utan HWJ åtog sig att ombesörja trafiken. Bland annat med tanke på denna trafik anskaffade HWJ under åren 1910-14 tre moderna ånglok med överhettning, två personvagnar, två konduktörsfinkor och 30 godsvagnar. Eftersom anskaffningen av rullande materiel ombesörjdes av den tidigare omtalade trafikkommittén, erhöll HWJ liknande lok som användes på NBJ och WAB, bl a fick även HWJ lok av den säregna ICI-typen, som egentligen var ett tanklok med vattenförråd i form av en tillkopplad tankvagn.

Den 4/2 1914 realiserades den sedan länge diskuterade försäljningen av HWJ till WAB, som ombildades till Hultsfred Västervik Bersbo Järnvägs AB (HWAB) i vilket HWJ helt uppgick fr o m den 1/1 1915. Den 31/12 1920 inköptes även NBJ av HWAB och den 25/8 1924 antog HWAB namnet Norsholm Västervik Hultsfreds Järnvägs AB, alltså samma namn som den gamla trafikkommittén hade haft. Nu vidtog ett större upprustningsarbete av rullande materiel, banor och byggnader; bl a tillbyggdes och moderniserades lokstall och verkstad i Västervik år 1926-28. NVHJ inköpte bandelen Vimmerby -

Spångenäs från VSJ år 1924; samma år som denna banas förlängning från Vimmerby till Ydrefors (29 km) öppnades av Vimmerby - Ydre Järnvägs AB. Detta banbygge var en felspekulation och efter konkurs och diverse försäljningar övertogs banan av NVHJ 1937, men lades ned redan 1940. Trafiken ombesörjdes hela tiden av NVHJ. För att möta konkurrensen från landsvägstrafiken började NVHJ anskaffa motorfordon. Redan 1932 inköptes två små 2-axliga motorvagnar från AB Slipmaterial i Västervik, främst avsedda för trafiken på VSJ/VYJ. Mellan åren 1937 och 1948 inköptes så 3 lokomotorer, 13 st rälsbussar (varav två 2-axliga) och 7 st rälsbussläp (varav två 2-axliga). De 4-axliga rälsbussarna var av den vid denna tid så populära Hilding Carlsson-modellen. Av dessa rälsbussar sattes en del in på delen Västervik - Hultsfred och en av lokomotorerna stationerades som växellok i Ankarsrum.

Den 1/7 1949 förstatligades så NVHJ och snart började förändringarna på allvar vid bandelen Västervik - Hultsfred. NVHJ:s ånglok började uppblandas med SJ-ånglok och såväl Gp-lok som lok från andra privatbanor stationerades i Västervik. 1953 försvann så det sista ångloksdragna persontåget på linjen, varefter det var slut med möjligheten att åka II klass (nuvarande I klass) till Västervik. Samtidigt byttes Hilding Carlsson-bussarna (SJ typ Y01p) ut mot modernare rälsbussar (SJ YB05p). Något år senare ersattes även ångloken i godstågen mot SJ:s diesellok littera Tp. Ånglok i reserv fanns dock kvar i Västervik ända till 1963. Trafik med överföringsvagnar som hade påbörjats i blygsam skala av NVHJ utökades kraftigt och ett speciellt tåg för överföringsvagnar kördes Västervik - Hultsfred.

I förstatligandeavtalet från 1949 förutsattes breddning av bandelarna Atvidaberg - Västervik och Jenny - Hultsfred. Den förstnämnda breddades mellan åren 1960-1964 medan någon breddning av delen Jenny - Hultsfred nog aldrig kommer till stånd. I samband med breddningen inlades 3-skensspår Jenny - Västervik och alla hamn- och industrispår i Västervik breddades. Vidare byggdes en stor del av bangården om till normalspårig och f d NVHJ:s reparationsverkstad revs. Breddningen återverkade också starkt på



Fig 4. SJ Gp 3133 i Verkeböck vid sista tjänstgöringsturen i godståg till Hultsfred år 1956. Foto: Wilhelm Häggström.

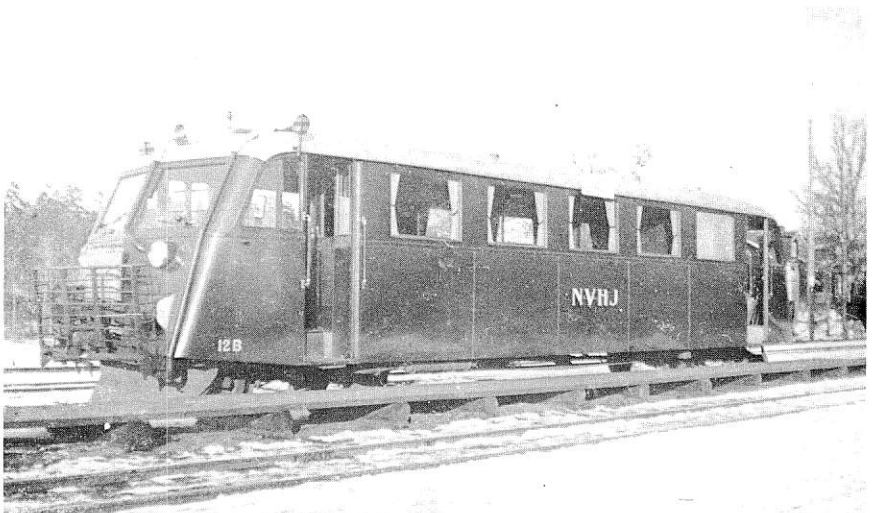


Fig 5. NVHJ rälsbuss 412B i Ankarsrum år 1943. Foto: W Häggström.



trafiken Västervik - Hultsfred, framförallt då på godstrafiken. Tåget för överföringsvagnar drogs in liksom lokalgodståget, varefter Tp-loken försvann från Västervik. Allt som blev kvar var ett lokomotordraget godståg mellan Västervik och Ankarsrum, som vid behov kunde utsträckas till Tuna, men då Ankarsrums bruk för några år sedan övergick till biltransporter, har godståget på senare tid endast gått Västervik - Verkeback (Gunnebo Bruk). Dessutom ämnar SJ lägga ned godstrafiken vid Ankarsrum, Totebo och Tuna efter tidtabellskiftet 1978, varefter Gunnebo Bruk blir enda godstrafik-kunden mellan Västervik och Hultsfred.

Under privatbanetiden förekom samtrafik med direkt personvagn mellan Växjö och Västervik, en trafik som upphörde i samband med förstatligandet och indragningen av lokpersontågen. Denna direkttrafik återupptogs emellertid 1976 av SJ medelst insättande av direkta rälsbussar Växjö - Västervik.

Under 1976 var tågtrafiken inställd och ersatt med landsvägsbuss mellan Ankarsrum och Fagersand i samband med ett större vägbygge, som berörde den tidigare omtalade banken över Långsjön.

#### VÄXJÖ - HULTSFRED

Denna knappt 12 mil långa 891-bana byggdes i fyra etapper under en tid av nästan 30 år. Arbetet bedrevs hela tiden av samma bolag, som dock bytte namn fyra gånger. Bolaget, Wexjö Klafreströms Järnvägs AB (WKJ), bildades 1892 och erhöll den 8/4 samma år koncession för en 44 km lång 600-bana mellan Växjö och Klavreström. Två år senare ändrades koncessionen till att istället gälla för spårvidd 891 och arbetet igångsattes under ledning av W Lindegren. Den 1/12 1895 var så den första delen av Hultsfredsbanan färdig. WKJ:s ursprungliga rullande materiel bestod av 2 tankänglok, 3 personvagnar och 44 godsvagnar. År 1898 utökades lokparken med det lilla loket "Wärend", som blev välkänt under smeknamnet "Söndags-Nisse", då det varje sommarsöndag drog de välbesatta badtågen mellan Växjö och Evedal.

Redan den 30/12 1899 erhöill WKJ koncession för banans fortsättning de 16 kilometrarna till Aseda. Bygget påbörjades i maj 1900, också denna gång under ledning av W Lindegren. Samma år ändrade bolaget namn till Wexiö Klafreström Aseda Järnvägs AB och den 26/6 1902 öppnades den nya sträckan för trafik.

Ny koncession beviljades den 25/6 1909 för de resterande 57 kilometrarna till Hultsfred och bygget påbörjades i mars 1910 under ledning av Per Eriksson. Av olika orsaker kunde emellertid inte arbetet slutföras utan då man byggt fram till Virserum (27 km) avbröts arbetet. Bandelen Aseda - Virserum öppnades för trafik den 23/12 1911 och året därpå ändrade bolaget namn till Wexiö Wirserum Järnvägs AB (WWJ). År 1917 återupptogs det avbrutna arbetet på slutsträckan till Hultsfred. Arbetet leddes av Per Eriksson fram till år 1919, då Eriksson gick ur tiden och som hans efterträdare utsågs Carl Jehander, känd järnvägsbyggare. Till sist, den 5/12 1922, stod hela linjen Växjö - Hultsfred färdig och bolaget kunde anta sitt slutliga namn, Växjö Aseda Hultsfreds Järnvägs AB. Samma år öppnade Östra Värends Järnvägs AB (ÖVJ, bildat 1913) en bana mellan Brittatorp och Älgvult. Bortom Älgvult nåddes sedan förbindelse med Oskarshamn genom järnvägarna Ruda Älgvults Järnvägs AB och Ruda Finsjö Oskarshamns Järnvägs AB, sedermera sammanslagna till Östra Smålands Järnvägs AB. ÖVJ hade gemensamt spår med VÅHJ mellan Brittatorp och förgreningsväxeln i Sevedstorp. Även stationen Triabo kunde blivit järnvägsknut om den planerade utbyggnaden av Mönsterås Aseda Järnvägs AB (MÅJ) mellan Fagerhult och Triabo hade kommit till stånd, men så skedde aldrig.

Huvudsakliga godsslag på linjen Växjö - Hultsfred var skogsprodukter samt varor från järnindustrierna i Klavreström och Norrhult. År 1905 höjdes den ursprungliga hastigheten på banan, 25 km/tim till 40 km/tim. Fr o m 1908 ingick bolaget i en trafikförvaltning med säte i Växjö, de s k Växjö-banorna, där även CWJ, HKJ, WAJ och WTJ ingick. År 1920 byggde Aseda-banan och 1067-banan WTJ en gemensam reparationsverkstad i södra änden av 891-bangården i Växjö. Ett 1067-spår byggdes mellan verkstaden och WTJ.s bangård.

Vid denna tid tillbyggdes även 891-lokstallet och bangården utbyggdes med flera spår. En märkbar trafikökning hade uppstått då anslutning nåtts med NVHJ i Hultsfred och en 42 mil lång sammanhängande 0891-bana mellan Växjö och Örebro hade skapats. År 1925 hade VÅHJ 8 ånglok, 11 personvagnar och 228 godsvagnar.

På 30-talet drabbades ÖVJ av konkurrensen från bilismen och gick i konkurs 1931. Bolaget övertogs av staten, som arrenderade ut den 4 mil långa banan Sevedstorp - Ålghult till VÅHJ åren 1933-36, varefter bandelen såldes till WÅHJ inkl rullande materiel.

Inte heller WÅHJ förblev oberörd av den uppblomstrande landsvägs-  
trafiken på 30-talet, utan bolaget var tvunget att rationalisera. Bl a inköptes en rälsbuss och två kraftiga motorvagnar för att minska ångdriften. Den förr så inkomstinbringande lokaltrafiken till Evedal upphörde och "Söndags-Nisse" skrotades. Den 1/7 1941 förstatligades VÅHJ tillsammans med övriga Växjö-banor. Det vid denna tid pågående världskriget hade medfört ett trafikuppsving för järnvägarna, så även för Åseda-banan. SJ överförde under 40-talet och början av 50-talet ett flertal olika ånglok till Växjö, alltifrån nytillverkade Gp-lok till f d EJ-lok, som G2p, L12p, L19p, Np (från EÖJ), S2p och Wp. Till och med ett litet K4p-lok, 3067, togs över från Gotland till Växjö, där det blev kvar som växellok ända till 1960.

I persontågen Växjö - Hultsfred dominerade de stora motorvagnarna f d VÅHJ 15 och 16, som senare fick hjälp av X02p 19 (f d FJ3). Motorvagnarna orkade dra flera personvagnar tillsammans med post- och resgodsvagnar. I lokaltågen till bl a Åseda användes Y01p-bussar, så småningom ersatta av s k Märsta-bussar, littera YB04p. Ångloken i godstågen till Hultsfred ersattes omkring 1955 av diesel-lok littera Tp, men ånglokskörningen i godståget Växjö - Britta-torp - Oskarshamn fortgick på gr av banans svaga konstruktion. Detta medförde att det ibland fortfarande efter 1955 kördes ånglok till Hultsfred samt i de extra godstågen till Braås.

Mot slutet av 50-talet nedtrappades motorvagnskörningen för att helt upphöra 1959, och de gamla nedslitna motorvagnarna ersattes av YB04p-bussar, utom i posttåget, som fick gå kvar som persontåg-draget av Tp-lok i stället för av motorvagn. Detta tåg drogs f ö av Gp-ånglok ett par månader under våren 1962, då ett Tp-lok hade havererat. Ännu 1960 utgick 3 lokdragna 891-tåg från Växjö, ett persontåg till Hultsfred, ett lokalgodståg till Hultsfred och ett lokalgodståg till Oskarshamn, varav det sistnämnda ångloksdraget. Men redan i början av 1960-talet indrogs lokalgodståget på sträckan Norrhult - Hultsfred och genomgående vagnar Växjö - Hultsfred sändes i stället med persontåget, som omdöptes från persontåg till blandat tåg. Den 28/9 1963 nedlades bandelen Sevedstorp - Ruda, varvid all ångdrift i Växjö upphörde (f ö SJ:s sista på smalspår). Samtidigt minskade trafiken på linjen Växjö - Sevedstorp i och med att Oskarshamnstågen försvann. Vid tidtabellskiftet 1965 ersattes det lokdragna persontåget med YB04p-bussar, vilka några år senare ersattes med YB05p-bussar i samtliga tåg Växjö - Hultsfred. Jämför man en tidtabell för Växjö - Hultsfred från våren 1958 med en från våren 1978 finner man att det fortfarande går 3 personförande tågpar hela sträckan, så länge det nu varar. Dagens gods- trafik består av ett Tp-loksdraget lokalgodståg för överföringsvagnar till Braås. Tåget kan vid behov utsträckas till Klavreström/ Norrhult. För närvarande finns 2 Tp-lok stationerade i Växjö, 3508 och 3515. Vidare går ett lokomotordraget godståg mellan Hultsfred och Virserum ett par dagar i veckan.

Sista större arbeten, som gjorts vid banan, var inläggande av en bro över väg 31 mellan Norrhult och Flybo, samt en mindre linjeomläggning strax norr om Växjö i samband med ett vägbygge. Båda arbetena har utförts på 70-talet.

ULF FJELD



Fig 6. Tp 3518 med det blandade tåget mellan Växjö och Hultsfred anländer till Sandreda. Foto: S O Lundberg.

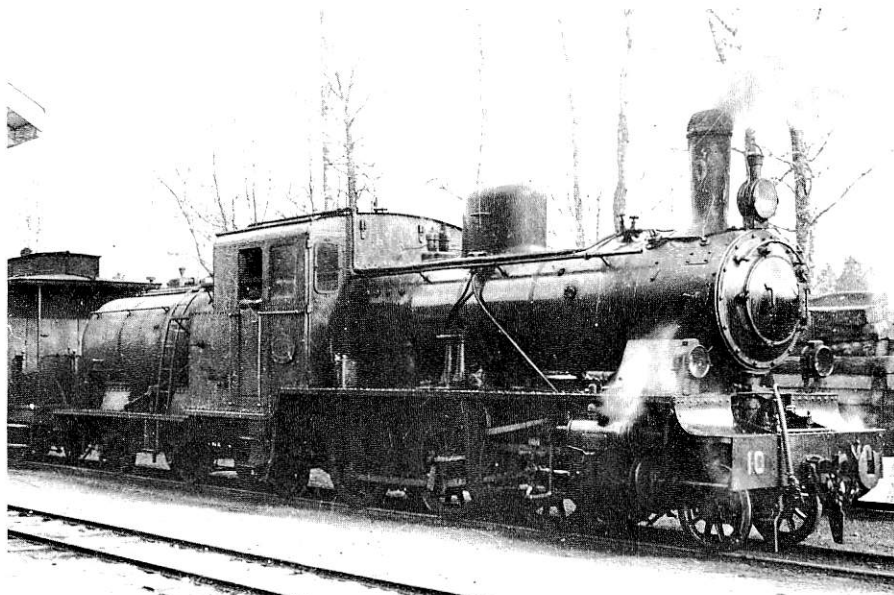


Fig 7. VÄHJ 10 med persontåg i Klavreström år 1933. Foto: SJK Fotoavd.

ANGLOK VID HWJ:

11	"Westervik"	C.	KRAUSS	532	1877					1914	Skrot
12	"Ankarsrum"	C.	"-"	535	1877					19??	"-"
13	"Södra Tjust"	C.	NOHAB	98	1878	1924	NVHJ 1			1946	"-"
14	"Tunalän"	C.	"-"	99	1878	1924	"-"	2		1946	"-"
15	"Snabb"	IB.	"-"	295	1889	1908	ENTREPRENÖR			19??	"-"
16	"Rapp"	IB.	"-"	296	1889	1908	"-"		1913 BREDEGÅRDENS KALK	1955	"-"
17		IC.	KRISTINEHAMN	65	1899	1924	NVHJ 11.		1949 SJ S5p 3137	1950	"-"
18		2B	"-"	70	1900	1924	NVHJ 14.		1949 SJ W5p 3141	1953	"-"
19		IC.	"-"	75	1901	1924	NVHJ 12.		1949 SJ S5p 3138	1958	"-"
22		IC-2	NOHAB	848	1907	1924	NVHJ 22.		1949 SJ L18p 3147	1963	Museum
23		IC-2	FALUN	164	1913	1924	NVHJ 23.		1949 SJ L19p 3149	1955	Skrot
31		ICI-2	MOTALA	526	1914	1924	NVHJ 31.		1949 SJ L15p 3143	1955	"-"
32		ICI-2	"-"	527	1914	1924	NVHJ 32.		1949 SJ L15p 3144	1963	"-"

Anm.: Lok 11-14 urspr. nr 1-4 omn. 1889.

Lok 15-16 använda vid bl a byggandet av banorna Lidköping - Tun samt Skara - Timmersdala. Lok 15 ev. vidareålt till Ödegårdens Kalkbruk 1912. Lok 16 såldes 1944 till AB Västergötlands Förenade Kalkindustri, Övertorp.

Lok 18 omb. axelföljd 2B1, 1932.

Lok 22 uppställt, som museiföremål vid Västerviks bangård.

DRAGFORDON VID WAHJ:

1	"Kronoberg"	IC.	NOHAB	413	1895	1941	SJ	S10p	3006	1943	Skrot
2	"S:t Sigfrid"	IC.	-"-	414	1895					1938	-"-
3	"Während"	C.	MOTALA	198	1898					1937	-"-
4	"Åseda"	IC.	NOHAB	663	1901	1941	SJ	S10p	3007	1952	-"-
5		IC.	HANOMAG	5540	1909	1941	SJ	S3p	3008	1953	-"-
6	"Wirserum"	ID.	MOTALA	476	1912	1941	SJ	Np	3030	1963	-"-
7		ID.	-"-	580	1916	1941	SJ	Np	3031	1962	-"-
8		ID.	-"-	731	1927	1941	SJ	Np	3032	1962	-"-
10		ICI-2	-"-	576	1916	1941	SJ	L15p	3035	1958	-"-
13		IC.	NOHAB	933	1909	1941	SJ	S4p	3009	1955	-"-
14		IC.	-"-	1049	1914	1941	SJ	S4p	3010	1956	-"-
15	XCO	IAAI	MOTALA	829	1935	1941	SJ	X03p	460	1957	-"-
16	XCO	IAAI	-"-	118	1938	1941	SJ	X04p	461	1960	-"-
17	Ym	AA.	-"-	108	1937	1941	SJ	Yp	462	1954	-"-

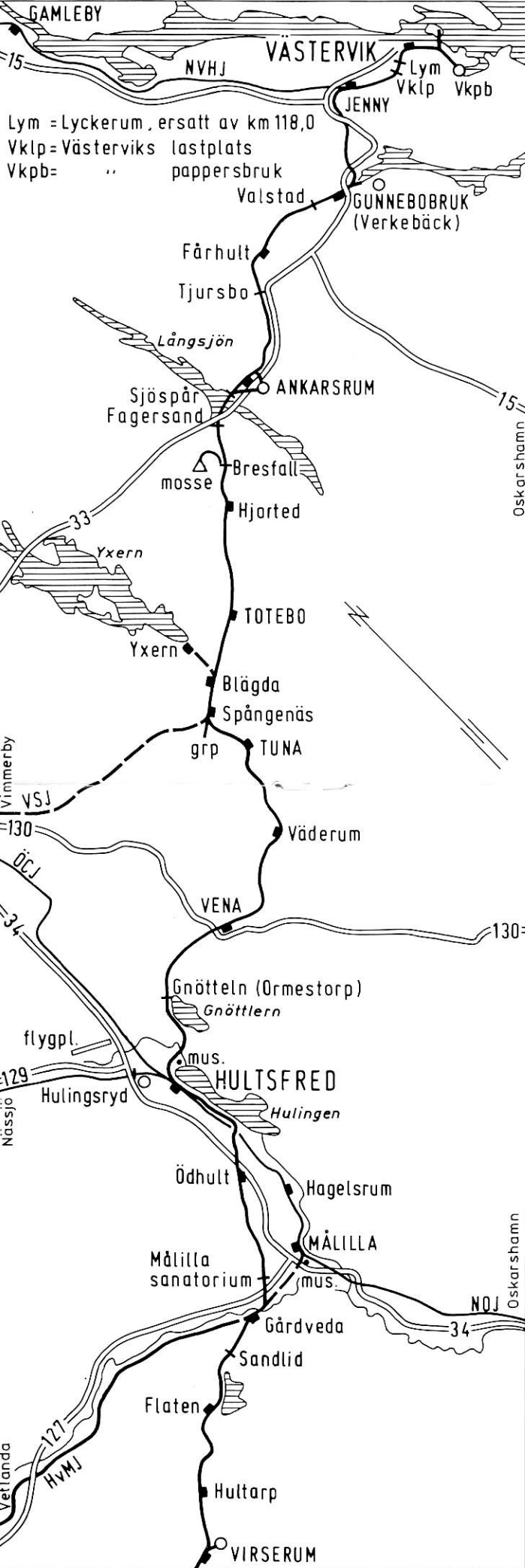
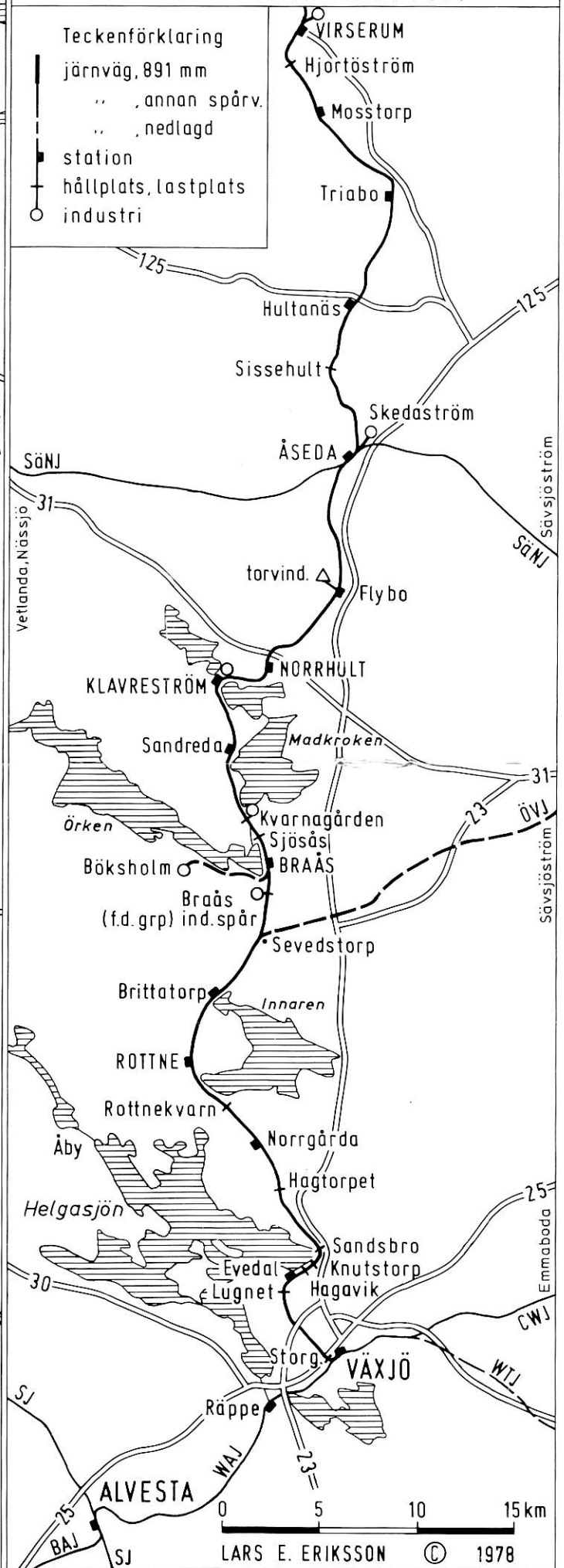
Anm.: Lok 10 av samma typ som HWJ 31-32. Inköpt 1916 av WAHJ från NKIJ (nr 14).

Lok 13-14 övertagna från ØVJ (nr 3-4) 1935. Inköpta beg. av ØVJ från Näs Morshyttans Järnväg 1922.

Rälsbuss 17 ursprungligen beställd av ØVJ.

# VÄXJÖ-VÄSTERVIK

- Teckenförklaring
- järnväg, 891 mm
  - " , annan spårv.
  - - - nedlagd
  - station
  - hållplats, lastplats
  - industri



Lym = Lyckerum, ersatt av km 118,0  
 Vklp = Västerviks lastplats  
 Vkpb = " pappersbruk



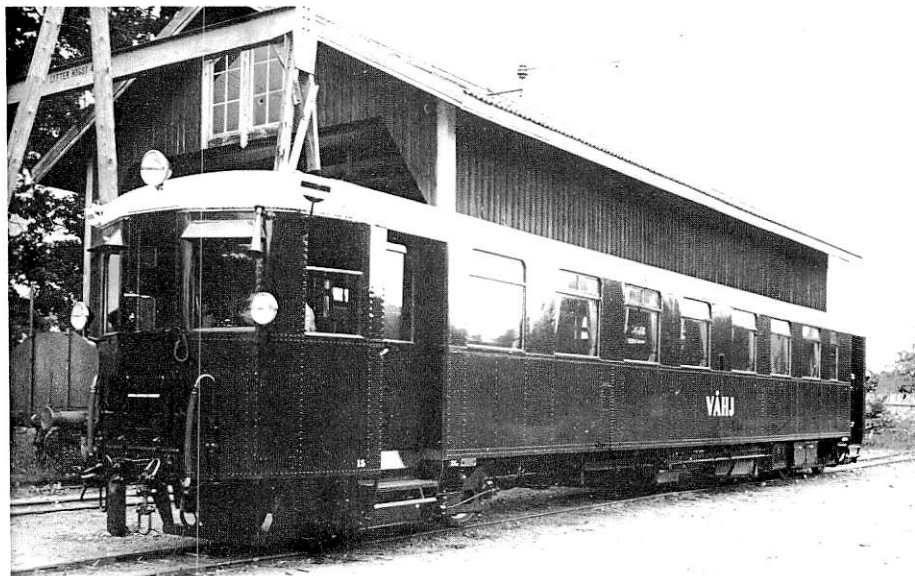


Fig 8. Leveransfoto år 1935 av VÄHJ motorvagn XCo 15. Foto: SJK Fotoavd.



Fig 9. Evedal på 1950-talet, rälsbussar av typ YBo4p. Foto: SJK Fotoavd.

BESKRIVNING AV LINJEN VÄXJÖ - HULTSFRED - VÄSTERVIK.

<u>Trafikplats</u>	<u>km</u> <sup>1)</sup>	<u>Övrigt.</u>
VÄXJÖ	182,3	Personbangården har nu mist två av sina tre spår. Banan följer fd WAJ till vägövergången Liedbergsgatan (km 181,7), varefter den svänger mot norr. Till vänster ligger smalspårsbangården och driftverkstaden.
Storgatan	181,3	Nedlagd hp, plattformen riven.
Lugnet	177,1	Nedlagd hp, plattformen kvar. Kuren riven.
EVEDAL	175,9	Nedlagd. Stationshuset är nu semesterhem för SJ personal. Sidospåret kvar men värlarna är rivna.
Hagavik		Nedlagd hp, plattformen kvar.
Knutstorp		Nedlagd hp, plattformen kvar.
Sandsbro		Nedlagd hp, plattformen riven.
Hagtorpet		Nedlagd hp, plattformen kvar.
NORRGÅRDA	166,2	Ändrad till hp. Stationshus och godsmagasin kvar, stnhuset dock sålt. Sidospåret har rivits. Väntkur finns intill vägövergången.
Rottnekvarn	163,8	Hp.
ROTTNE	160,8	Stationshuset och godsmagasinet har renoverats. En ny lastkaj har byggt för AB Börjes Mekaniska Verkstad.
BRITTATORP	157,3	Nu hp. Stationshuset och godsmagasinet kvar. Väntkur vid infarten från Växjö, där även lokstallet finns kvar. Bangården riven 1975. Tågen framförs nu på fd spår 2.
Sevedstorp	153,0	Växeln och banan till Oskarshamn rivna. Banvaktstugan såld.
Braås industrispår	151,2	Två spår med ändlastkaj finns in till Volvo Braåsverkens nya fabrik, vilken är banans största vagnslastkund.
Drättinge grp	150,9	Nedlagd. Grusgropen låg ungefär där Volvo Braåsverken nu ligger.
BRAÅS	149,4	Stationshuset och godsmagasinet har renoverats. Spår 5 och banan till Bökscholms bruk rivna. Spår till Volvo Braåsverkens (fd Livab) gamla fabrik i norra änden. Sjön Örken t v trafikerades förr av ångbåtar, vilka angjorde en brygga mitt emot stationshuset.
Sjösås	147,6	Nedlagd lp. Sidospåret till Wihlborgs industrier delvis rivet.
Kvarnagården	147,3	Ändrad från hlp till lp. Plattformen kvar. Sidospår till Lidboholms AB sågverk, vilket fortfarande trafikerar.

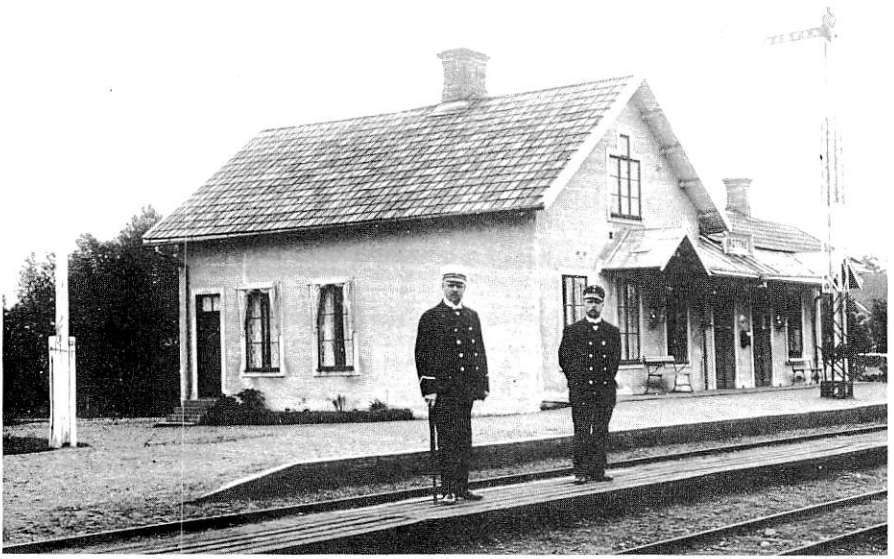


Fig 10. Rottne station år 1916. Foto: SJK Fotoavdelning.



Fig 11. Klavreström station på 1920-talet. Foto: SJK Fotoavdelning.

SANDREDA	142,6	Nu hp. Stationshuset och plattformen kvar. Sidospåren rivna.
KLAVRESTRÖM	138,7	Stationshuset och godsmagasinet kvar. Bangården och spåren till järnbruket AB Klavreströms Bruk (grundat 1796) finns kvar.
NORRHULT	135,6	Stationshuset och godsmagasinet kvar. Bangården intakt. Omedelbart norr om Norrhult går banan på en nyinlagd militärbro över nya sträckningen av rv 31.
Från Norrhult går banan uppför Flybobaeken (19 0/00 stigning) till banans högsta punkt vid km 131, ca 285 möh.		
FLYBO	129,6	Nu hp. Stationshuset och sidospåret rivna. Väntkur uppsatt. Banans högst belägna station, 281 möh.
ÅSEDA	122,3	Vid infarten korsas fd SÄNJ i plan. Smalspårsbangården intakt, liksom lokstall och vändskiva. Enda mellanstation på VÅHJ med semafor och försignal. Sidobana till Skedaström.
Sissehult	116,0	Nedlagd hp. Plattformen kvar.
HULTANÄS	113,5	Nu hp. Stationshuset och godsmagasinet kvar. Ny plattform för resande vid vägövergången. Sidospåret rivet.
TRIABO	106,9	Nu hp. Stationshuset och godsmagasinet kvar. Ny plattform för resande vid vägövergången. Sidospår och industrispår rivna.
MOSSTORP	100,7	Nu hlp. Stationshuset och godsmagasinet kvar. Sidospåret används sporadiskt för flislastning.
Aggatorp	99,9	Vägövergången var den sista med grindbevakning på sträckan.
Hjortöström	97,9	Nedlagd hlp. Hållplatskuren och sidospåret för Hjortöströms Gjuteri & Mek. Verkstad rivna.
VIRSERUM	95,6	Stationshuset och godsmagasinet kvar. Spåren till godsmagasin och snickerifabrik, liksom lokstall och vändskiva är rivna.
HULTARP	92,1	Nu hp. Stationshuset kvar, sidospåret rivet.
FLATEN	86,4	Nu hp. Stationshuset och godsmagasinet kvar. Sidospåren rivna.
Sandlid	83,0	Nedlagd hp. Plattformen kvar.
GÅRDVEDA	80,6	Nu hp. Stationshuset kraftigt ombyggt, godsmagasinet kvar. Spår 2 och värlarna till övriga spår rivna, så att trafik till fd VJ nu är omöjlig. Banan mot Mälilla riven. Denna utgick dock inte från bangården, utan först efter bron över Emån (km 80,0).
Mälilla sanatorium	78,9	Hp. Väntkuren kvar.
ÖDHULT	72,1	Nedlagd. Stationshuset och godsmagasinet kvar.
Vid km 70,0 korsar VÅHJ fd NOJ på en viadukt.		

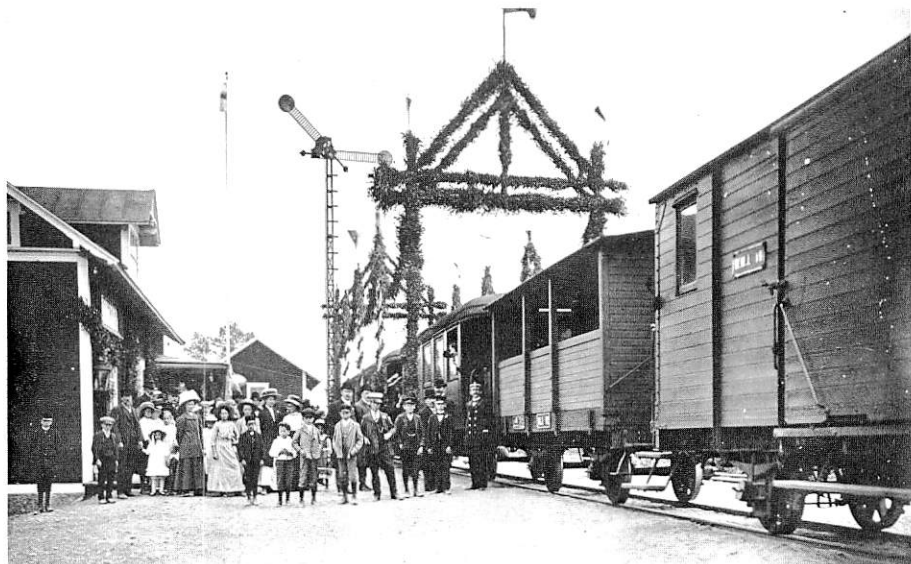


Fig 12. Hultånäs station vid invigningen av linjen Åseda - Virserum den 11/6 1912. Foto: SJK Fotoavdelning.



Fig 13. Virserum station omkring 1920. VÅHJ lok 5 med persontåg mot Växjö. Foto: SJK Fotoavdelning.



Fig 14. VÅHJ lok 10 med persontåg vid bron över Emån norr om Gårdveda år 1923. Foto: SJK Fotoavdelning.



Fig 15. Flygfoto över Hultsfred taget på 1930-talet. VÅHJ lok 10 med persontåg på smalspårsbangården, normalspåren ligger närmast stationshuset. Foto: SJK Fotoavdelning.



Fig 16. Vena station i början av 1900-talet. Fotot tillhör Wilhelm Häggströms samling.



Fig 17. Persontåg från Hultsfred till Västervik möter rälsbuss från Västervik till Norsholm i Jenny år 1950. Foto: Wilhelm Häggström.



HULTSPRED	66,2	Spår 7 och 8 på smalspårsbangården rivna. Lokstallet, vilket låg där omlastnings-spåret nu finns, är rivet. Nytt stall för lokomotorn har byggts på godsbangården. Ut-farten mot Västervik ombyggd, de gamla syns till vänster om banan. Två nya signaler och fjädersväxlar inlagda 1976.
Gnötteln	60,7	Hp. Hette före förstatligandet Ormestorp.
VENA	55,9	Nu hp. Stationshuset rivet och ersatt av en fd personvagn (NBJ C 70, NVHJ C3 61, SJ B3p 407). Vagnen är såld till Föreningen Got-landståget. Godsmagasinet kvar. Sidospåren delvis rivna. 600 mm-spåret till Venahus ned-lagda fabrik är rivet.
VÄDERUM	48,5	Nu hp. Stationshuset kvar. Godsmagasin och sidospår rivna.
TUNA	43,2	Stationshuset och godsmagasinet kvar. Ban-gården intakt så när som på två växlar.
SPÅNGENÄS	40,5	Nu hp. Stationshuset rivet och ersatt med en väntkur. Sidospåret till grusgropen finns kvar. Lokstall och vattentorn rivna. Banan till Vimmerby nedlagd 1958.
BLÄGDA	38,6	Stationshuset kvar. Banan till Yxern nedlagd 1940. Stationshuset i Yxern finns fortfarande kvar.
TOTEBO	34,6	Stationshuset och godsmagasinet kvar. Ban-gården intakt så när som på en växel i östra änden. Totebo är enda mellanstation på HWJ som har semafor.
HJORTED	29,1	Stationshuset är uppfört på 1950-talet, men har sålts och ersatts av en väntkur. Sido-spåret och godsmagasinet rivna.
Bressfall	26,3	Lp. Nedlagd 1915. Sidospåret och spåret till torvbanan rivna.
Fagersand	24,2	Hp.
		Mellan Fagersand och Ankarsrum passeras Långsjön. År 1976 var trafiken här avstängd pga ras, föranlett av byggandet av vägen på banans vänstra sida.
ANKARSRUM	21,2	Stationshuset och godsmagasinet kvar. Spår 3, lokstall och östra spåret till Ankarsrums bruk rivna. Västra spåret till bruket och hamnen, vilket utgår från linjen vid Uddens banvaktsstuga trafikeras sporadiskt. Vagns-lasttrafiken kommer att läggas ned 28/5 -78.
Tjursbo	15,8	Hp. Väntkuren riven.
FÅRHULT	13,3	Nu hp. Stationshuset och godsmagasinet kvar. Sidospåren rivna.
Valstad	9,1	Hp. Sidospåret rivet. Enda plats längs banan som har kvar påstigningsmärke av tryckknapps-modell.





Fig 18. SJ motorvagnar typ YBo4p i Västervik år 1951. Foto: W Haggström.

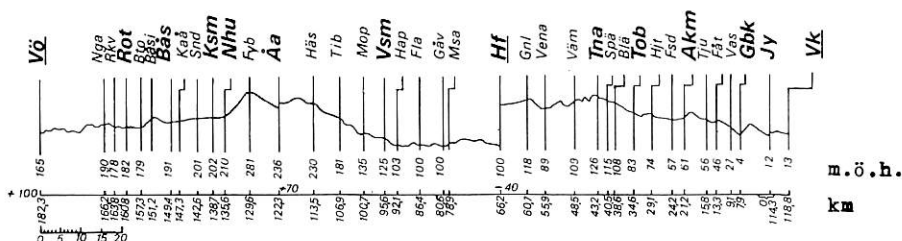


Fig 19. Smalspårs- och normalspårståg möts för första gången i Västervik den 1/12 1964. Foto: Wilhelm Haggström.

<b>GUNNEBOBRUK</b>	7,9	Platsen hette till 1974 Verkeback. Stationshus och godsmagasin finns kvar. Hamnspåren är rivna medan bangården i övrigt är intakt.
<b>JENNY</b>	$\frac{0,0}{114,3}$	Stationshuset och godsmagasinet kvar. Spår 1 ombyggt till normalspår och spår 5 rivet.
Linjen Jenny - Västervik är sedan 1964 treskenspår, då banan Åtvidaberg - Västervik breddats från spårvidden 891 mm till normalspår 1435 mm. Infartssignalerna till Jenny och Västervik har därför dubbla signalbilder på samma stolpe. I Västervik gäller den vänstra normalspåret och den högra smalspåret, medan i Jenny förhållandet är det motsatta.		
<b>"Korstorpsvägen"</b>	118,0	Hp som tillkom 1973. Namnet är inte officiellt, och platsen benämns även "Väderkvarnen" efter den nu rivna banvaktsstuga med detta namn som låg här.
<b>Lyckerum</b>	118,1	Nedlagd hp.
<b>VÄSTERVIK</b>	118,8	Stationshuset renoverat 1976. Bangården ombyggd 1964 vid breddningen till normalspår. Lokstallet kommer snart att rivas. Samtliga hamn- och industrispår breddade. I hamnen kan fortfarande en del rester av smalspår ses. Museitåget med NVHJ 22 står uppställt vid infarten till stationen.

1) Avståndsberäkningen på linjen Växjö - Jenny utgår från Jenny, på linjen Jenny - Västervik från Kimstad.

YNGVE NILSSON.



Höjdprofil för banan Växjö - Hultsfred - Västervik.

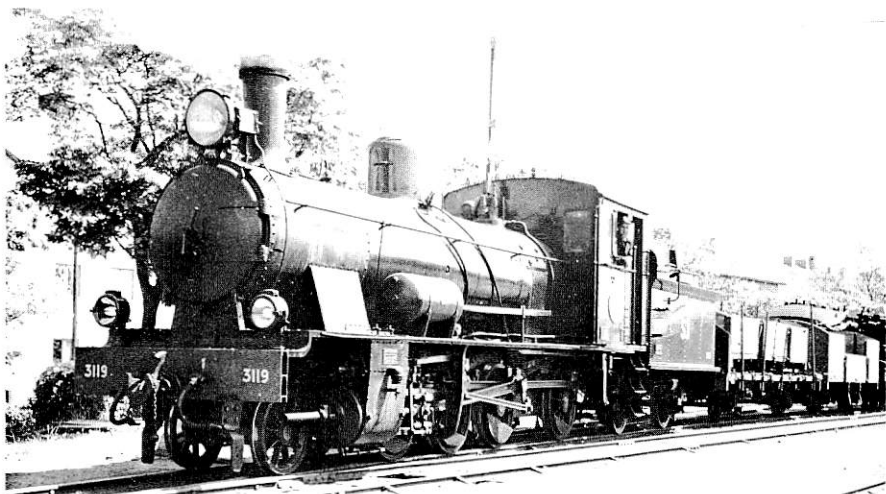


Fig 20. SJ Gp 3119 (VGJ 29) vid första tjänstgöring på fd NVHJ i maj månad år 1954. Foto: Wilhelm Häggström.

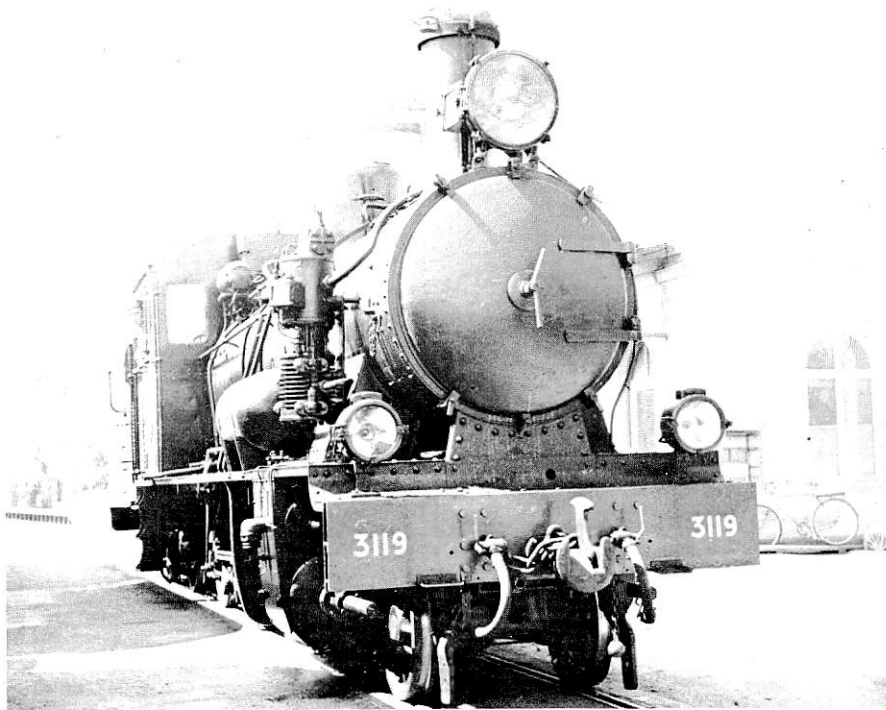


Fig 21. SJ Gp 3119 (VGJ 29) Vid ankomst till Västervik från Åhaga huvudverkstad i Borås, maj månad 1954. Foto: Wilhelm Häggström.

## LOKET OCH TRE AV VAGNARNA HAR TIDIGARE GÅTT I SMÅLAND.

Loket som drar Svenska Järnvägsklubbens extratåg på resorna i Småland under maj månad 1978 byggdes för Västergötland - Göteborgs Järnvägar år 1937.

Hela komplexet av smalspårsbanor på västgötaslätten förstatlignades år 1948. I början av 1950-talet ersattes merparten av ångloken på västgötasmalspåret av nylevererade diesellok. Många av de modernare och kraftigare ångloken överfördes därvid till andra smalspårsbanor i södra Sverige. Vårt utfärdslok, som nu fått beteckningen VGJ 29 utbytt mot SJ Gp 3119 flyttades till Västervik år 1954 och insattes i godståg på f d Norsholm - Västervik - Hultsfreds Järnvägar. Loket fanns kvar vid Västerviks lokstation fram till början av 1960-talet. Sedan det tagits ur trafik stod det avställt på stationen i Verkeback till 1967, då det inköptes av den då nybildade Föreningen 29:an i Skara och transporterades tillbaka till sin gamla hemort. Det har sedan dess renoverats och återfått sin ursprungliga beteckning VGJ 29. Loket har sedan 1971 dragit OSTEKEXPRESSEN på den årligen återkommande ostmässan i Skara.

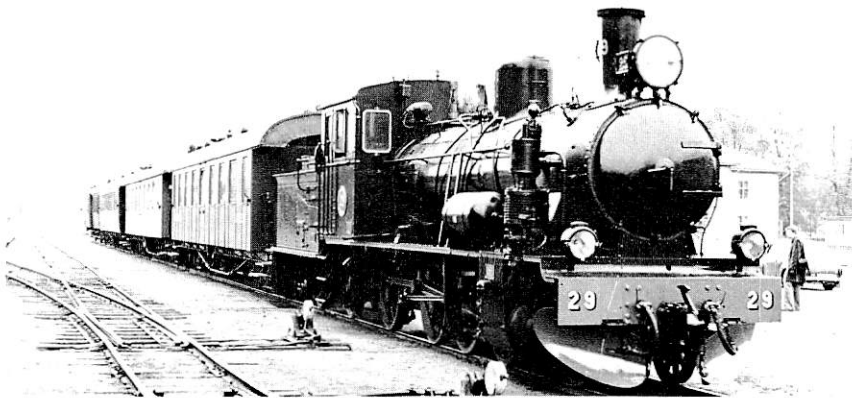
Två vagnar från f d Ölands Järnväg ingår i tågsättet. Banan på "solen och vindarnas ö" förstatlignades år 1947, varvid körning med lokdragna persontåg upphörde och rälsbussar i stället sattes in. De båda vagnarna ÖJ Co 21 och Bo 22 togs omkring 1950 in på Kalmar Verkstad för ombyggnad och modernisering. De sattes därefter in på det småländska smalspårsnätet och tjänstgjorde ända till 1965 i SJ:s sista smalspåriga lokdragna persontåg, vilket gick på linjen Växjö - Hultsfred.

Den vagn i vårt tåg som härstammar från Vetlanda Järnväg, VJ Bo 500, befinner sig nästan på hemmaplan. Några år efter banans förstatlignande år 1946 togs vagnen in på Kalmar Verkstad för ombyggnad. Liksom de båda vagnarna från Öland tjänstgjorde även vetlandavagnen i loktåget mellan Växjö och Hultsfred fram till slutet av maj 1965, då tåget ersattes av rälsbussar av typ YBo4p. Loktåget drogs under 1960-talet av diesellok litt Tp, varför SJK:s extratåg på linjen Växjö - Åseda den 6 maj blir en upprepning av detta tåg.

## SKARA JÄRNVÄGSMUSEUM och FÖRENINGEN 29:an.

Föreningen 29:an bildades 1967, efter den räddningsaktion som på hösten 1966 igångsattes av Skaraborgs Läns Tidning för att söka rädda det av SJ för skrotning avställda ångloket Gp 3119, tidigare Västergötland - Göteborgs Järnvägars lok nr 29. Namnunderskrifterna på de utlagda anteckningslistorna för medlemskap i den blivande föreningen visade att många av skaraborna, liksom även en del utanför Västergötland bosatta personer, hade intresse för den goda saken att söka bevara loket 29:an åt Skara och eftervärlden. Sedan även Skara stad välvilligt ställt upp på bevararnas sida, kunde aktionen genomföras och loket inköpas. Loket VGJ 29 återbördades i början av år 1967 från Verkeback i Småland, där det under flera år stått avställt, till Västergötland och Skara, där det tidigare under många år hade tjänstgjort som dragare i fjärrgodstågen på VGJ.

Målsättningen från början var väl egentligen att loket efter rostskyddsbehandling och yttre restaurering skulle ställas upp till allmänt beskådande på någon lämplig plats i Skara. Några eldsjäljar i föreningen ville emellertid annorlunda och man gick helhjärtat in för att åter söka få liv i det gamla loket, så att dess mäktiga brösttoner och dess kaskader av rök och ånga åter skulle kunna få fröjda mången järnvägsälskare.



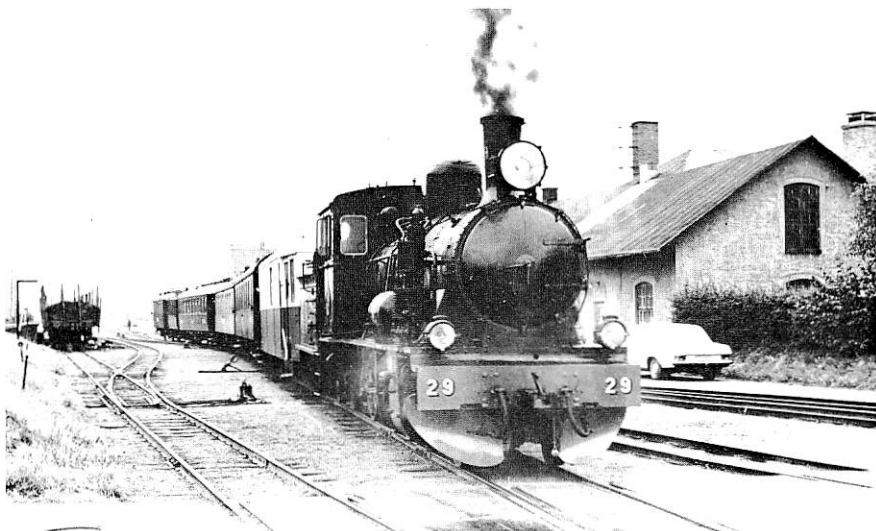
Den 15 januari 1971 stod VGJ 29 åter på Skara station med ångan uppe och fullt kapabel att för egen maskin frusta fram på sina gamla spår med vagnar i kroken. Foto: Tomas Roth.

## VAD ÄR SKARA JÄRNVÄGSMUSEUM ?

Vid Föreningen 29:ans årsmöte på Västergötlands museum lördagen den 20 mars 1971, beslöts att Skara Järnvägsmuseum skulle inrättas och att föreningen skulle vara järnvägsmuséets huvudman.

Skara Järnvägsmuseum skall sålunda vara det organ som svarar för verkställigheten av de beslut, vilka fattas av föreningsmöte eller föreningsstyrelse.

Det formella inrättandet av Skara Järnvägsmuseum innebär även en bekräftelse på den utökning av föreningens verksamhet som skett under de år föreningen verkat. Ursprungligen var föreningens uppgift i stort sett endast att bevara och vårda det av Skara stad inköpta ångloket. Efterhand har verksamheten utvidgats, bl a genom att föreningen tillförts ytterligare järnvägsmateriel och inte minst genom föreningens engagemang med extratåg i den årligen återkommande ostmässan i Skara. Planer finns dessutom på att driva en museibana mellan Skara och Lundsbrunn, en sträcka på 11 kilometer.



OSTEXPRESSEN år 1976. VGJ 29, f d VGJ motorvagn 105, ÖJ 22, VJ 500, ÖJ 21, VGJ 1680, VGJ 1034. Foto: Tomas Roth.

## SKARA JÄRNVÄGSMUSEUMS RULLANDE MATERIEL.

Lokomotiv. VGJ 29, f d SJ Cp 3119.

Västergötland - Göteborgs Järnvägars lok nr 29 är tillverkat vid Motala Verkstad år 1937 med tillverkningsnummer 836.

Axelföljden är 1D-2.

Vikt i tjänst:	34 ton	Drivhjulsdiameter:	1040 mm
Cylinderdiameter:	410 mm	Rostyta:	1,4 m <sup>2</sup>
Slaglängd:	500 mm	Eldyta:	74,9 m <sup>2</sup>
Överhettningssyta:	21,9 m <sup>2</sup>		

I samband med revision av panna slopades överhettningrörerna då dessa var i dåligt skick. Ny överhettning har lagts in vintern 1977-78.

Ångtryck: Ursprungligen 12 atö, vilket sedermera nedsatts till 10 atö, beroende på pannans ålder. Pannan är ej den ursprungliga, utan har suttit i VGJ 21. Den flyttades över i samband med storrevision på Åhaga verkstad i Borås år 1954.

Tender. Kolförråd: 1,8 ton. Vattenförråd: 7 m<sup>2</sup>. Vikt i tjänst: 16 ton.

### Personvagnar.

VGJ CF 1034, f d SJ Tjv 62 55 21 och SJ Cp 355.

Vagnen levererades ursprungligen som VGJ CD 1034. Tillverkad av Kockums i Malmö år 1915. Ombyggd år 1926 till litt. C. Efter 1930 blev vagnen SJ Cp 355. År 1952 byggdes vagnen om av KVAB till en kombinerad tredjeklass person- och resgodsvagn litt CFp. År 1955 eller 1956 överfördes vagnen till andra distriktets 36. bansektion, där den användes som tjänstevagn för brorevisioner sedan vissa ombyggnader av vagnskorgen genomförts, bl a igensattes två fönster och en bagagedörr. Elektrisk belysning installerades även.

Vagnens nu gällande data:

Vikt:	10,1 ton	Uppvärmning:	ingen
Hjulbas:	6 m	WC	
Broms:	Knorr GP	F-avd yta:	8,9 m <sup>2</sup>
Sittplatser:	14	Lastförmåga:	1,5 ton

Vagnen inköptes av föreningen år 1968 och reviderades 1968-69, samt har genomgått viss ombyggnad under mars månad 1978.

VGJ C 1568, f d MKJ C 603.

Vagnen togs i bruk av Mariestad - Kinnekulle Jvg år 1904. Tillverkarern är okänd. Vagnen kan vara inköpt från annan bana, men den kan också vara tillverkad vid MKJ och MMJ gemensamma verkstad. När MKJ uppgick i VGJ den 1 januari 1909 omnumrerades vagnen till VGJ 1568. Den rullade sedan i VGJ tjänst till början av 1940-talet, då den såldes till en privatperson för att användas som sommarstuga. Vagnen/ sommarstugan fick sedermera ny ägare, av vilken föreningen erhöll vagnskorgen som gåva.

Vagnens tekniska data enligt MKJ handlingar:

Vikt:	5,8 ton	Broms:	ingen
Axelavstånd:	3,7 m	Sittplatser:	24
Längd ö b:	7,95 m		

Revision pågick under 1971 och 1972. Underredet togs från en för ändamålet inköpt täckt godsvagn. Inredningsarbetet gjordes på så pietetsfullt sätt som omständigheterna tillät. Belysningen i kupéerna som från början bestått av fotogenlampor, fick ersättas av gasljusarmatur, då fotogenbelysning av ursprunglig eller liknande modell inte stod att uppbringa.

Vagnens nu gällande data:

Vikt:	8,0 ton	Broms:	ingen
Axelavstånd:	4,5 m	Sittplatser:	24
Längd ö b:	7,9 m	Uppvärmning:	ingen

VJ Bo 500, f d SJ Bop 737.

Vagnen är tillverkad år 1906 av Ljunggrens Verkstad i Kristianstad för Hvetlanda - Mälilla Jvg med tillverkningsnummer 2065. År 1915 sammanslogs Hvetlanda - Säfsjö Jvg och Hvetlanda - Mälilla Jvg och bildade AB Vetlanda Järnvägar (VJ), varvid vagnen fick numret VJ 500. Från början var den en lanterninvagn. Då den år 1950 byggdes om vid KVAB fick den även nya boggier av SJ:s modell Ap. Med sina plyschklädda rörsoffor gör vagnens interiör ett sobert intryck. Vagnen inköptes av Skara Järnvägsmuseum år 1970 och reviderades år 1977.

Vagnens nuvarande tekniska data:

Vikt:	17,5 ton	Broms:	Knorr GP
Boggieavstånd:	11,85 + 2,05 m	Sittplatser:	57
Uppvärmning:	1) Utvändigt under vagnskorgen sittande kamin. 2) Ångvärme från lok.		



ÖJ Co 21, f d SJ Bop 742.

Vagnen tillverkades i Tyskland år 1922 av Waggon Görlitz, Dortmund för Södra Ölands Jvg. Den hade även en systervagn, vilken fick nr 20. Båda levererades som BCo-vagnar. Med sina korgar av nitad stålplåt var vagnarna konstruktionsmässigt sett högmoderna. SÖJ torde ha varit en av de första smalspårsbanorna som hade stålvagnar. Vid sammanslagningen av Södra Ölands Jvg och Borgholm - Böda Jvg år 1928 till Ölands Jvg, fick vagnen behålla sitt nr 21.

ÖJ Co 21 inköptes år 1970 och reviderades 1973.

Vagnens nu gällande data:

Vikt: 20,5 ton                      Sittplatser: 63  
Boggiavstånd: 11,9 + 1,9 m      Belysning: AGA gasljussystem  
Broms: Knorr                      Konduktörskupé och WC  
Uppvärmning: 1) Utvändig under vagnskorgen sittande kamin.  
2) Ångvärme från lok.

ÖJ Bo 22, f d SJ Bop 743.

Vagnen är byggd av Fole Mekaniska Verkstad i Visby år 1906 på beställning av Borgholm - Böda Jvg. Då den togs i bruk hade den litt. Co 20. När BBJ och SÖJ sammanslogs år 1928, fick vagnen nytt nummer, ÖJ Bo 22. Sedan ÖJ år 1948 övertagits av SJ, byggdes vagnen om och fick ny korg av SJ-typ. Även boggierna byttes ut till SJ:s modell Ap. Ombyggnaden ägde rum vid KVAB.

Vagnen inköptes år 1970 och reviderades 1975.

Vagnens nuvarande tekniska data:

Vikt: 18,5 ton                      Sittplatser: 56  
Boggiavstånd: 11,0 + 2,1 m      Konduktörskupé och WC  
Uppvärmning: 1) Utvändig under vagnskorgen sittande kamin.  
2) Ångvärme från lok.

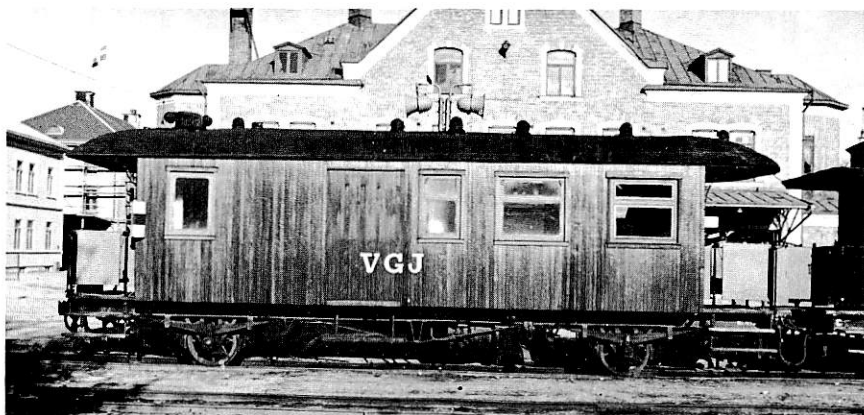


Fig 24. VGJ CF 1034 i Skara 1977. Foto:Tomas Roth.

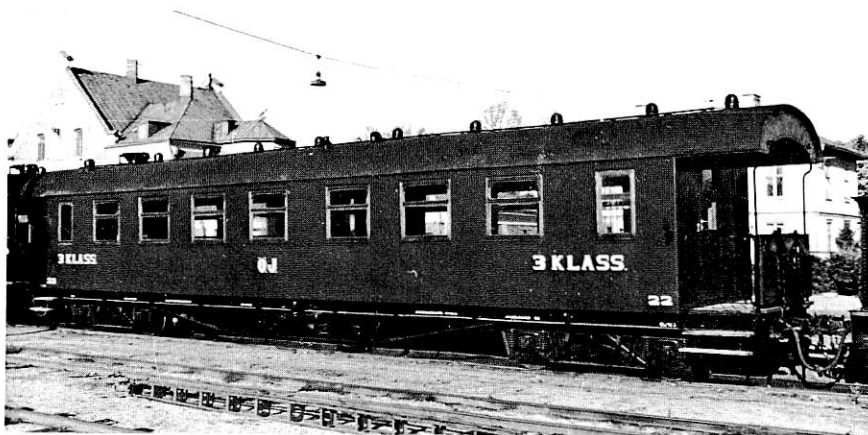


Fig 25. ÖJ Bo 22 i Skara 1977. Foto: Tomas Roth.

Skara Järnvägsmuseum/ Föreningen 29:an ber alla fotografer om en tjänst: Var snälla och låt oss ta del av resultatet!

Vi vill gärna ge ut vykort med vårt tåg som motiv. Dessutom önskar vi beställa förstoringar på bilder av tåget, loket, enskilda vagnar och detaljer. Adresen är:

Skara Järnvägsmuseum

Box 191

532 00 SKARA



# SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

Box 124, 101 21 Stockholm 1

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN (SJK) bildades 1958 som en sammanslutning för alla intresserade av järnvägar och deras historia. Klubben har f n omkring 3.000 medlemmar spridda över hela landet och även en del medlemmar i andra länder. Många specialintressen finns bland medlemmarna och klubben söker tillgodose alla intresseriktningar. Allt arbete inom klubben sker frivilligt och utan ersättning.

Klubbens syfte är främst att skapa kontakt mellan järnvägsintresserade och att främja intresset för järnvägar. Detta syfte söker klubben nå genom att utge en klubbtidsskrift (TÅG), i bokform publicera resultatet av medlemmarnas forskningar, erbjuda fotografier genom klubbens fotoavdelning, regelbundna utfärder på intressanta bansträckor, ofta med ånglok, olika studiebesök, försäljning av böcker, vykort mm till medlemmarna till förmånliga priser, egna klubbrum med bibliotek och arkiv samt genom att anordna klubbafstnar med föredrag och filmvisning på olika håll i landet.

Medlemsavgiften är 50 kronor, vilken inkluderar TÅG. Möjlighet finns att erhålla familjemedlemskap med en årsavgift av 15 kronor per år.

Medlem i Svenska Järnvägsklubben blir man genom att betala medlemsavgiften till postgiro 45 13 08-1, Svenska Järnvägsklubben.