



# KLART NÄSSJÖ

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN  
Årsmöte i Nässjö 86 04 26/27



SL X10 3149 under provkörning Helsingborg-Nässjö-Helsingborg  
Nässjö 1986.03.20 Foto Sten-Åke Bergholm

## INNEHÅLL

Allmänna upplysningar

Tidtabeller

Fotokörningar

Kort banhistorik

Järnvägen i Nässjö

VÖJF presenterar sig

## Allmänna upplysningar

Svenska Järnvägsklubben hälsar Dig välkommen till Nässjö och 1986:s årsmötesresor. För Din egen trevnad- läs igenom nedanstående upplysningar och framför allt - mycké nöje !

### Reseledning

Sten-Åke Bergholm  
Tomas Arvidsson SJK Småland

### Uppehåll

Se tidtabeller. På söndagens resa med X10-tågen kommer uppehållen även att annonseras ut i högtalare. 1 min innan avgång från stationen blåses "en lång" med tågets vissla/tyfon. Detta innebär omedelbar påstigning.

### Fotokörningar

Se separat blad. Iakttag fotodisciplin och stor försiktighet vid av- och påstigning, följ anvisningarna !

### Försäljning

På tågen kommer att försälas böcker, vykort m.m. Även läsk, frukt och godis finns att köpa.

### Logi

För dem som beställt logi genom SJK sker incheckning på hotel Stinsen efter ångtågets ankomst till Nässjö lördag ca 17.30. Närmare besked finns på din biljett.

### Årsmöte

SJK Årsmöte avhålls på Folkets Hus, Mariagatan 2 med början kl. 18.00. Ungefär kl. 19.00 kommer Jönköpings Länstrafik AB genom sin Vd Ingemar Lundin att presentera Krösatågstrafiken..

### Middag

För de medlemmar som beställt middag serveras denna på Järnvägsrestaurangen i stationshuset med början kl. 20.00.

Under kaffet kommer SJK Småland  
att visa en bildkavalkad från Nässjö  
med omnejd.

SJK Småland vill rikta ett särskilt varmt tack till följande  
personer och föreningar- utan deras medverkan skulle inte detta  
arrangemang kunnat genomförts.

Lokförare Christer Sjöborg

Bengt Widell

Dan Olson

Erik Forss

Roland Nilsson

Tågmästare Erkki Svensson

Tågklarare Bengt Palm

Statens Järnvägar, Marknadsregionen Norrköping

Storstockholms Lokaltrafik

Göteborgs Lokaltrafik

Nordvästra/Sydvästra Skånes Lokaltrafik

Jönköpings Länstrafik

Jönköpings Kommuntrafik

Västra Östergötlands Järnvägsförening

Sist men inte minst Berndt Karlsson i föreningen

Södra Stambanan i Nässjö

/ Tack än en gång !

TIDTABELLER

Extratåg 1           SSB:s J 1237 + B6 + B6

	ank	avg	
Nässjö		11.40	
Fredriksdal	11.50	11.53	
Stolpen	11.58	12.01	
Malmbäck	12.14	12.17	
Västana	12.27	12.37	Fotouppehåll 1 Km 26,0
Hok	12.47	12.50	
Vaggeryd	13.00	13.30	Möte rst 2004

Under uppehållet i Vaggeryd bjudes resenärerna på kaffe och wienerbröd på plattformen från gammaldagsvedeldad kokvagn. För de resenärer som så önskar erbjudes alternativ resa med veteranbuss Scania Capitol mellan Vaggeryd och Jönköping. Bussen avgår Vaggeryd 13.15 och kommer bl.a. att köra upp på Tabergs topp för fotografering av ångtåget därifrån.

Byarum	13.35	13.37	
Bratteborg	13.44	13.46	
Ekeryd	13.51	13.53	
Månsarp	14.00	14.02	
Taberg	14.10	14.13	
Norrahammar	14.20	14.25	Möte rst 2027
Km 12	14.27	14.37	Fotouppehåll 2
Hovslätt	14.47	14.50	
Rocksjön	15.03	15.05	
Jönköping C	15.11	15.55	Järnvägscaféet öppet.
Tenhult	16.20	16.24	Möte rst 520
Forserum	16.35	16.48	Förbigås av rst 523
Äng	16.58	17.01	
Nässjö	17.15		

Tågnummer . . . . .	N-Vgd
. . . . .	Vgd-Jö
. . . . .	Jö-N

Extratåg 2 X10 + X10 + X10

	ank	avg		
Nässjö		08.00		
Aneby	08.13	08.16		
Tranås	08.30	08.33		
Boxholm	08.43	08.46		
Mjölby	08.57	09.00		
Fågelsta	09.10	11.03		
Besök vid VÖJF:s anläggningar information genom högtalare.				
Motala C	11.09	11.12		
	via Skymossen Hallsbergs rbg			
Hallsberg	11.54	12.10		
	via Hallsbergs rbg - Tälle			
Tälle	12.15	12.25	Fotokörning 3	Km 5.0
Finnerödja	12.42	12.52	"- 4	Km 241.0
Töreboda	13.07	13.30		
Ulvåker	13.43	13.47		
Skövde	13.55			

Vi planerar även att kunna bjuda på ett par övermaskningar på sträckan H-Sk, mer om detta meddelas i tågets högtalare.

Tågnummer ..... N-H  
 ..... H-Sk

Extratåg 3 Hg2 + B6 + B6

Skövde		14.05		
Karlsborg	15.05	15.15		
Mölltorp	15.24	15.27		
Km 348.0	15.29	15.39	Fotokörning 5	
Fagersanna	15.47	15.50		
Km 341.0	15.51	16.01	Fotokörning 6	
Örlebadet	16.04	16.07		
Tibro	16.15	16.19		
Km 327.0	16.28	16.31	Fotokörning 7	
Igelstorp	16.37	16.40		
Km 318.0	16.45	16.55	Fotokörning 8	
Skövde	17.04			

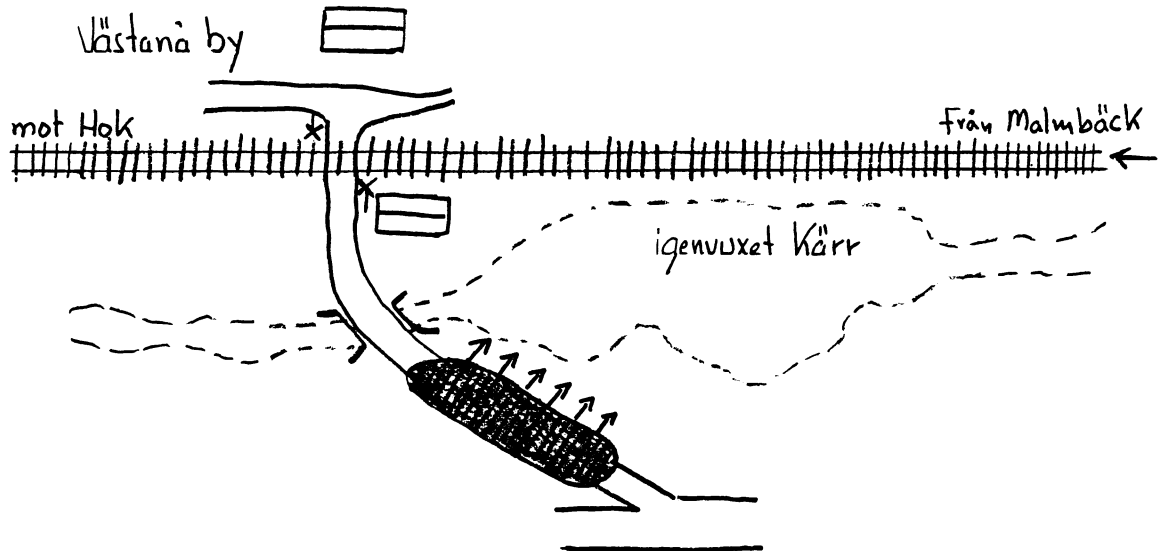
Tågnummer ..... Sk-Kbg  
 ..... Kbg-Sk

# FOTOKÖRNINGAR

Samtliga är valda med hopp om soligt väder, följ anvisningarna så får du inte solen i kameran. Vi vill mana till god fotodisciplin så alla skall kunna ta en bra bild. Då samtliga platser saknar plattformar ber vi om största försiktighet vid av- och påstigning så inga olyckor skall hända. Efter genomförd fotokörning blåses "två korta" med tågets vissla/tyfon, detta innebär omedelbar påstigning.

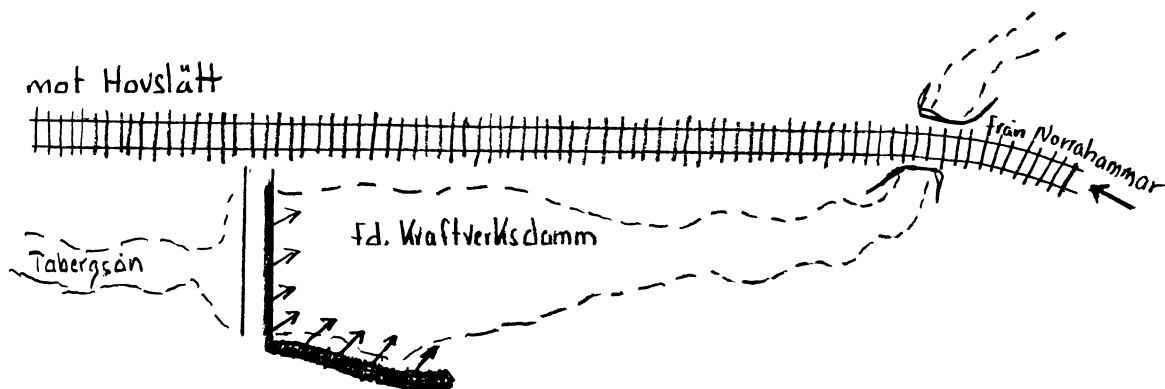
## Fotokörning 1

Västanå fd. hpl.  
km 25, Malmbäck-  
Hok.  
860426 kl. 12.27  
- 12.37.



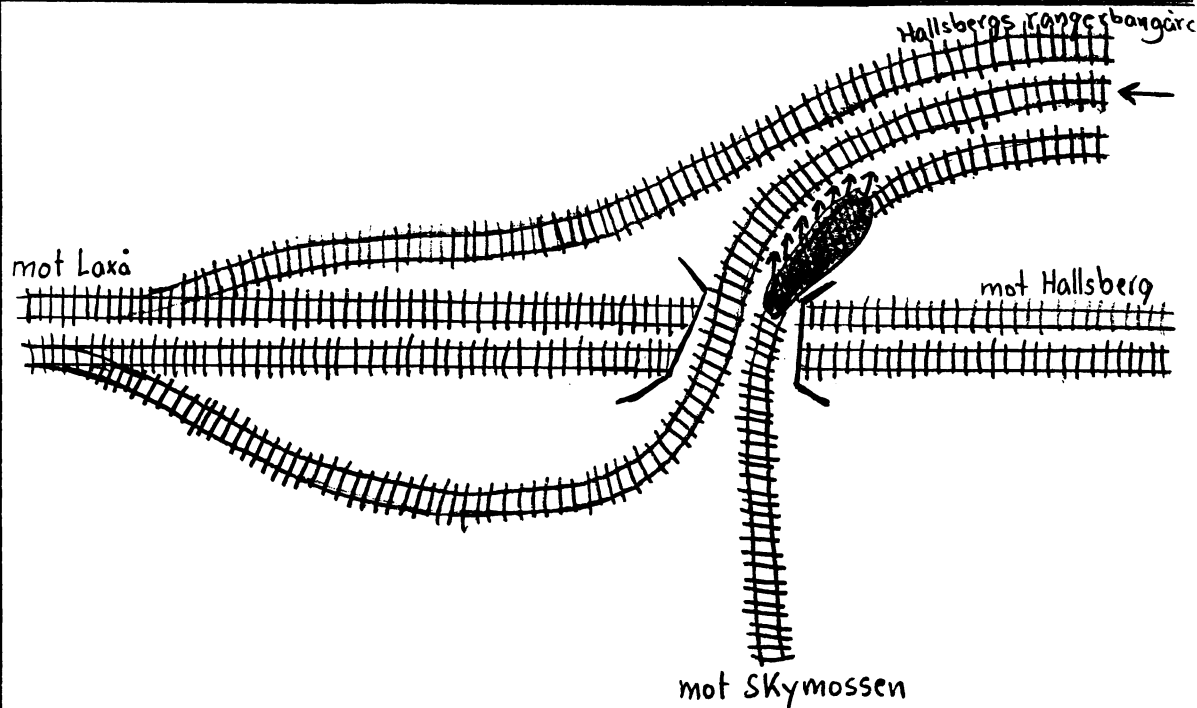
## Fotokörning 2

km. 12, Norra-  
hammar-Hovslätt  
860426 kl. 14.27  
- 14.37.



## Fotokörning 3

Tälle, Hallsberg  
rangerbangård.  
860427 kl. 12.15  
- 12.25.  
OBS endast foto-  
stopp.

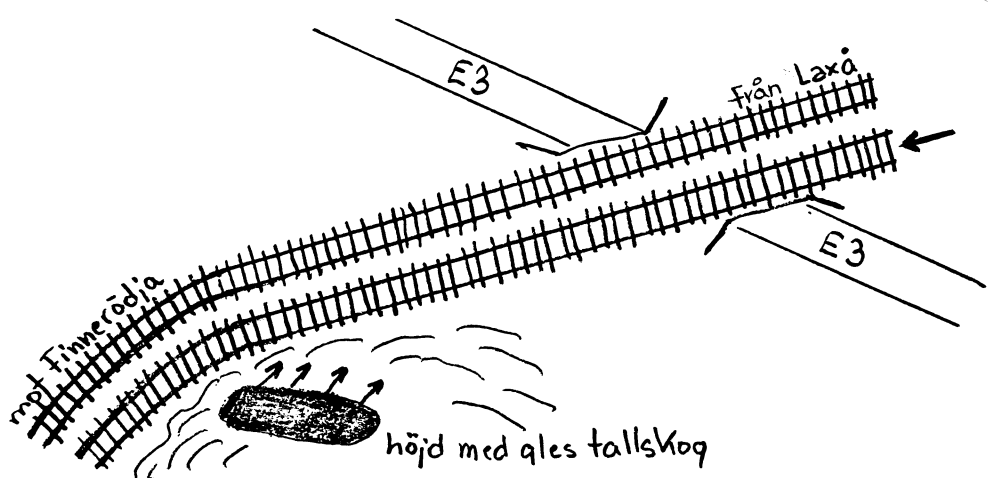


Fotokörning 4

km. 241. Laxå-  
Finnerödja.

860427 kl. 12.42  
- 12.52.

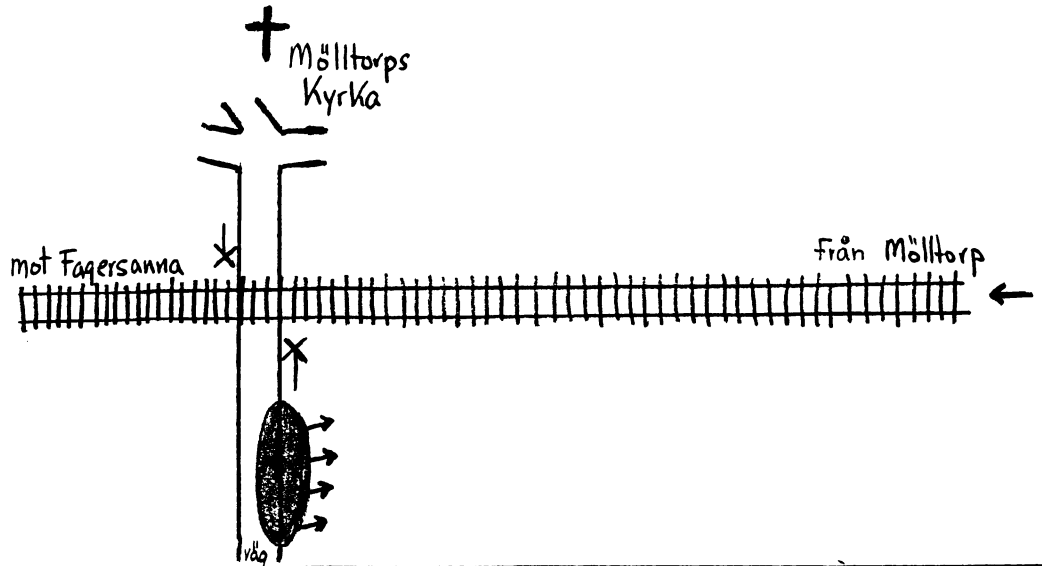
OBS av/påstigning  
på vänster sida  
i tågets färd-  
riktning, det är  
förbjudet att  
beträda uppspåret.



Fotokörning 5

km 348. Mölltorps  
kyrka.

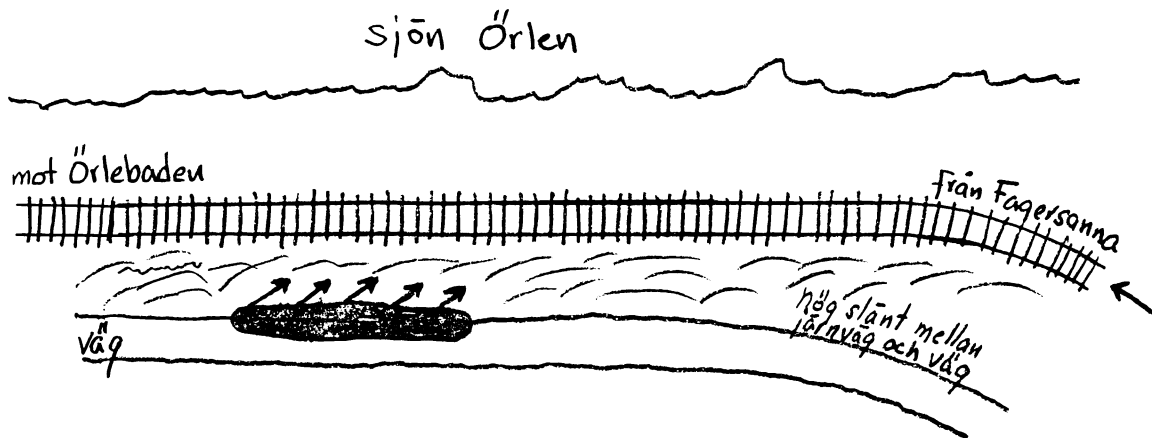
860427 kl. 15.29  
- 15.39.



Fotokörning 6

km 341. Fagersanna

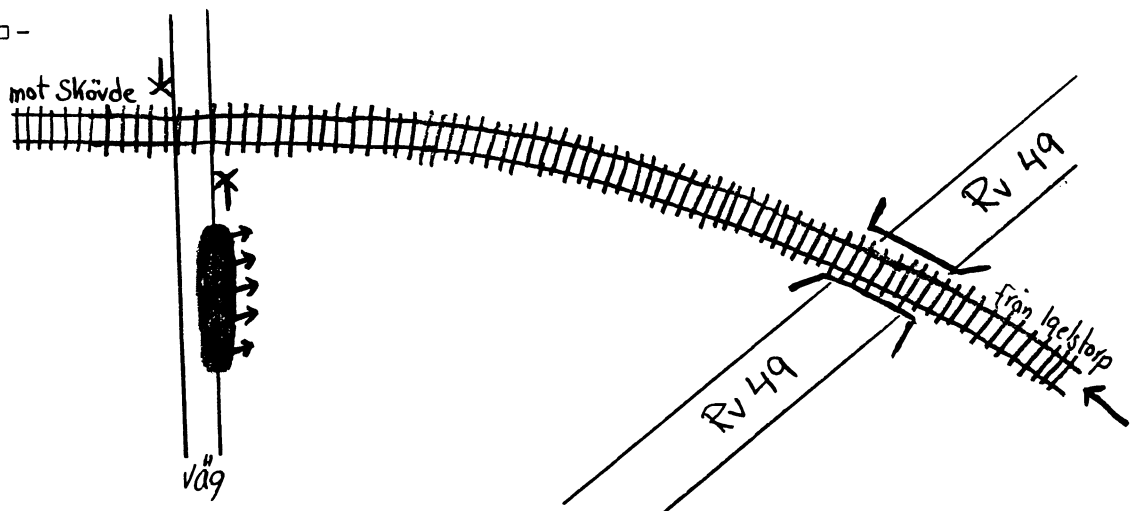
860427 kl. 15.51  
- 16.01.



Fotokörning 7

km 318. Igelstorp-  
Skövde.

860427 kl. 16.45  
- 16.55.





## Liten historisk banbeskrivning

### Nässjö-Vaggeryd, 44 km

Bandelen byggdes av Halmstad-Jönköpings Järnvägsaktiebolag (HJJ) och öppnades för allmän trafik i två etapper: Vaggeryd-Hok 1880 och Hok-Nässjö 1882. Ursprungligen hade man planerat en smalspårig järnväg om 1067 mm spårvidd från Halmstad till Jönköping, som man då ansåg vara en lämplig anslutningspunkt på Södra stambanan. Men innan järnvägsbygget startade 1872, beslutades att järnvägen skulle byggas med normal spårvidd 1435 mm. Efter en tid bestämdes att anslutningspunkten på stambanan skulle bli Nässjö i stället för Jönköping. Östra stambanan Nässjö-Katrineholm, som samtidigt var under byggnad, skulle ge bättre förbindelser norrut.

HJJ gick i konkurs 1885 och ombildades därefter till Halmstad-Nässjö Järnvägsaktiebolag (HNJ).

Hok kallades de första åren Lindefors och var utformad som en säckstation. Detta krävde en både tidsödande och kostsam växling för alla tåg. För att eliminera denna gjordes 1894 en linjeomläggning och den nuvarande stationen anlades.

HNJ förstatligades 1945.

Vaggeryd är en av de numera fåtaliga stationer som fortfarande har semaforer i drift (infartssemaforer från Hok och Skillingaryd, ljussignaler från Jönköping). Då stationen har oförreglade växlar visas två vingar (sth 40 km/h) vid "klart in".

### Vaggeryd-Jönköping, 38 km

Intresset för Jönköpings trafikområde fanns ju med i HJJ:s tidigaste planer. Linjen Halmstad-Nässjö fullbordades 1882 och ca 10 år därefter påbörjades arbetet med bibanan Vaggeryd-Jönköping. Denna öppnades för trafik 1894. I Jönköping terminerade HNJ-tågen vid en egen station kallad Jönköpings Hamn.

Banan går genom en omväxlande natur. Från Byarum och nästan fram till Månsarp finns en milslång raksträcka vilket är en skarp kontrast till det kurvrika spåret med stark lutning i Tabergsdalen.

1972 gjordes en linjeomläggning i Jönköping och tågen framförs sedan dess via den då nybyggda godsbangården till Jönköpings Central. Hamnstationen nedlades samtidigt men stationsbyggnaden finns kvar. Centralstationen har sedan 1983 nytt stationshus och ny personbangård. Det gamla stationshuset från 1864 revs 1983.

Norrahammar är idag den enda mellanstationen med sidospår på banan Vaggeryd-Jönköping. Stationshusen är rivna i Byarum (1983), Bratteborg (1984) och Ekeryd (1982).

Persontrafiken Vaggeryd-Jönköping har tidigare varit nedläggningshotad i många år. Jönköpings Länstrafik AB övertog emellertid sommaren 1985 ansvaret för persontrafiken Vaggeryd-Jönköping liksom för Nässjö-Åseda. Fram till 1995 sker en spårupp-rustning med statliga medel för 25,4 resp 27,6 miljoner kr. På Vaggerydsbanan påbörjades arbetet 1985 genom borttagning av hastighetsnedsättningar (sth 20 km/h p g a korta spårledningar). Rälsen kommer att bytas ut på hela linjen med början hösten 1986. Med kommunala pengar utrustades hållplatserna i föl med nya regnskydd, belysning, namnskyltar i länstrafikens färger (gul text på röd botten) och asfaltering av plattformar. I Jönköping anlades under våren 1985 en ny hållplats benämnd Rocksjön. Denna byggdes för att betjäna närliggande skolor, sjukhus samt ett köpcentrum som är under uppförande.

Tågen på de båda länstrafikbanorna har döpts till KrösaTåget. Krösen på småländska betyder lingon och de växer rikligt i dessa delar av Småland. Fem Y1-motorvagnar har avdelats för trafiken och namngivits efter välkända småländska förebilder: Y1 1285 LINA SANDELL, 1286 PÄLLE NÄVER, 1337 VIKTOR RYDBERG, 1338 PER OCH KERSTI och 1339 ALBERT ENGSTRÖM. Vagnarna är helt rökfria och har biljettmaskiner omställbara från förarhytten. KrösaTågen har blivit populära bland allmänheten och resandefrekvensen har ökat rejält sedan Länstrafiken tog över med fler turer och bättre tidtabeller. Vid en resanderäkning i höstas noterades en ökning jämfört med tidigare undersökningar om 50% på Vaggerydsbanan och 75% på Åsedabanan.

### Jönköping-Nässjö, 43 km

Bandelen byggdes som en del av Södra stambanan och öppnades för trafik 1864. Elektrisk drift infördes 1932.

1986-03-25 Bengt Rosén



## Liten historisk banbeskrivning

### Nässjö-Mjölby, 89 km

Bandelen byggdes som den sydligaste delen av Östra stambanan (Katrineholm-Nässjö) och öppnades för allmän trafik i flera etapper: Mjölby-Strålsnäs sept. 1873, Strålsnäs-Boxholm dec. 1873, Boxholm-Sommen juli 1874, Sommen-Aneby nov. 1874 och Aneby-Nässjö juli 1874. Järnvägen öppnades för eldrift i april 1933. Utbyggnad till dubbelspår gjordes under en 30-årsperiod: Nässjö-Aneby 1921, Aneby-Frinnaryd 1926, Frinnaryd-Gripenberg 1931, Gripenberg-Tranås 1932, Tranås-Boxholm 1949, Boxholm-Strålsnäs 1950 och Strålsnäs-Mjölby 1951.

### Mjölby-Hallsberg, 96 km

Banan byggdes av Hallsberg-Motala-Mjölby jernväg (HMMJ) och togs i drift 1873. Järnvägens ägare kom efter några år på obestånd och banan blev den första som förstatligades. Detta skedde 1879 och linjen blev så småningom en del av stambanan Mjölby-Örebro-Krylbo. Eldrift infördes i januari 1933.

### Hallsberg

Hallsberg är en av SJ:s största "knutpunkter". På rangerbangården rangeras under ett vardagsdygn drygt 50 godståg. Vid personbangården expedieras ca 130 resandetåg per dygn och dessutom passerar ca 100 godståg.

Rangerbangården togs i bruk 1921 och är unik för SJ på så vis att den är byggd med genomgående lutning. 1932 tillkom ett första ställverk, vilket byggdes om och till 1945. 1960 öppnades en ny anslutningslinje mellan rangerbangårdens västra ände och Mjölby-linjen (Skymossen). Detta spår användes huvudsakligen av godståg. Samtidigt byggdes nytt anslutningsspår mot Göteborgslinjens nedspår. För närvarande pågår inkopplingen av ett nytt datorstyrt närställverk av typ Ställverk 85, vilket skall styra samtliga bangårdar i Hallsberg om totalt 190 växlar och 200 signaler. Den första etappen togs i drift 1985-10-28. Rangerbangården har en längd av ca 4,5 km. Härtill kommer person- och lokbangårdar om ca 1,5 km.

### Hallsberg-Falköping, 144 km

Denna del av Västra stambanan togs i trafik i två etapper: Falköping-Töreboda sept. 1859 och Töreboda-Hallsberg aug. 1862. Banan öppnades för eldrift i mars 1926. Den första delsträckan som fick dubbelspår var Vretstorp-Laxå 1924, följt av Östansjö-Vretstorp 1935. Hallsberg-Östansjö och Laxå-Falköping utbyggdes till dubbla spår mellan 1943 och 1951. Hallsberg-Töreboda fick, som första sträckan i landet, den högsta tillåtna hastigheten höjd till 160 km/h i sept. 1985. Hösten 1986 utvidgas 160-sträckan till Katrineholm-Skövde.

### Skövde-Karlsborg, 44 km

Banan byggdes av staten och öppnades för trafik i juli 1876. Elektrisk drift infördes i nov. 1937. I Karlsborg fortsatte spåret en km bortom stationen till Rödesunds kanalstation. Karlsborg-Rödesund hade persontrafik fram till elektrifieringen av Skövde-Karlsborg, dvs 1937. Större delen av Rödesundsspåret revs 1979. I Karlsborg finns även ett tre km långt godsspår till Karlsborgs Fästning.

Sedan många år bedrivs persontrafiken Skövde-Karlsborg med dieselmotorvagnar litt Y7 (tidigare Y6). Det enda godstågspåret (måndag-fredag) dras dock av elektrolok. Det brukar vara Hg2 men även D-lok förekommer. Persontrafiken kommer att läggas ned 1986-06-01.

### Falköping-Nässjö, 113 km

Banan byggdes som den nordligaste delen av Södra stambanan och öppnades i tre etapper: Falköping-Mullsjö nov. 1862, Mullsjö-Jönköping dec. 1863 och Jönköping-Nässjö dec. 1864. Eldrift infördes 1932, fjärrblockering installerades 1976 och byte till hellsvetsat spår skedde 1975-1980.

Källor: Järnvägsdata SJK 31, SJ-Nytt 18/1985.

1986-03-25 Bengt Rosén

## Kort historik om järnvägen i Nässjö.

Den första järnvägen som nådde Nässjö var Södra stambanan, som den 1 dec. 1864 öppnades på sträckan Bodafors (då kallat Sandsjö) - Nässjö - Jönköping. Förutom ett envånings stationshus och en bangård om tre rundspår och ett par stickspår omfattade anläggningarna ett lokstall om fyra stallplatser vid den sydvästra delen av bangården, godsmagasin, kolbod, banvaktsstuga samt bostadshus för stationspersonalen.

1873 anslöts Nässjö - Oskarshamns järnväg (NOJ) och 1874 öppnades Östra stambanan till Katrineholm. Vid det senare tillfället utökades bangården med ytterligare tre rundspår, stationshuset byggdes till (södra delen) och lokstallet fick tre nya stallplatser.

1882 nådde Halmstad - Nässjö järnväg (HNJ) fram till Nässjö. Bolaget byggde ett eget lokstall om två stallplatser vid infarten samtidigt som en mindre utvidgning av spårsystemet gjordes. Även stationshuset byggdes till (norra delen). 1902 påbyggdes ytterligare en våning i stationshusets båda ändar.

I början av 1890-talet byggdes lokstallet åter till och några år senare uppfördes ett par nya lokstall på norra delen av bangårdsområdet. Dessa byggdes sedan till i flera omgångar kring och efter sekelskiftet. 1864 års stall revs på 1910-talet.

1914 erhöll Säfsjöström - Nässjö järnväg (SäNJ) anslutning till stationen varvid spårsystemet utvidgades.

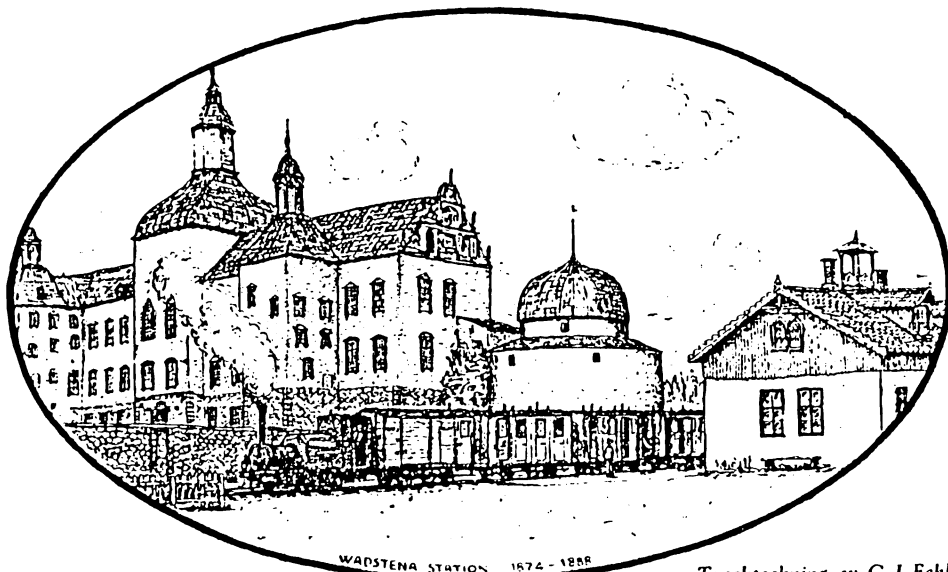
På 1910-talet byggdes en rangerbangård vid Jönköpingbanans utfart genom utfyllnad av Runnerydssjön. Två rangervallar anordnades vid rangerbangårdens södra del. Personbangården byggdes om med breda mellanplattformer, vilka knöts ihop med stationshuset via en gångtunnel.

Senare har flera utvidgningar av rangerbangården gjorts och vid mitten av 1930-talet byggdes en ny rangervall vid den västra bangårdsänden för att få en rationellare växling.

Ett av stallen på norr revs 1982 för att ge plats åt en ny lokverkstad. Denna togs i bruk sommaren 1983 och rymmer fem spår för underhåll av lok och motorvagnar.







Tuschteckning av C J Fahlgren

## VADSTENA - FÅGELSTA JÄRNVÄG

Mellan Vadstena och Fågelsta finns det en fin smalspårig järnväg. Det är den sista kvarvarande banan av sitt slag av alla dem som en gång korsade östgötaslätten. När man färdas på den har man en milsvid och magnifik utsikt över det bördiga landskapet och i fjärran skimtar man Vättern med sitt djupblå vatten.

Nästan mitt inne i centrum av Vadstena är det gamla stationsområdet från 1888 i nära nog orört skick. Där finns det fina gamla stationshuset, lokstallet vars äldsta delar är från 1874, godsmagasinet och bangården. Miljön har klassats som mycket värdefull av våra kulturvårdande myndigheter.

Vadstena - Fågelsta Järnväg byggdes 1874 för att Vadstena stad skulle få förbindelse med Hallsberg - Motala - Mjölby Järnväg. Den senare var dock normalspårig (1435 mm), medan WFJ var en smalspårig så kallad trefotabana (891 mm = 3 svenska fot). Stationen i Vadstena låg då öster om slottet, där det numera finns en parkering.

År 1888 invigdes banan till Ödeshög och stationsområdet flyttades till sin nuvarande plats söder om slottet.

I Fågelsta fick man använda HMMJ:s stationshus, vilket SJ rev 1983.

Banan är 9,6 km lång och går, förutom fem kurvor, nästan spikrakt mellan Vadstena och Fågelsta. Den största stigningen är på utfarten från Vadstena. Där blev man tvungen att ta sats med tunga godståg för att komma upp till Kvissbergs allé.

1919 införlivades FVÖJ med Mellersta Östergötlands Järnvägar (MÖJ) som tidigare byggt upp ett smalspårsnät som sträckte sig från Fågelsta och Motala i väster via Linköping till Rings- torp i öster. Där fanns anslutning till andra smalspårsbanor i Östergötland, Småland och Närke. MÖJ var pionjär på eldrif- tens område och fortsatte att elektrifiera fram till Vadstena efter fusionen av bolagen. Det första elektriska tåget mellan Linköping och Vadstena gick på julafton 1921.

Efter växlande öden under mellankrigstiden och en stark upp- gång under andra världskriget förstärktes MÖJ 1950. Då statsmakterna och SJ saknade intresse för att satsa på en vi- dareutveckling och modernisering av smalspårsbanorna (utan tvärtom "avelektrifierade" 1956) blev bilkonkurrensen för svår att möta och 1963 lades hela nätet väster om Linköping ned med undantag av Vadstena-Fågelsta. Här fortsatte vagnslasttra- fiken, som mest bestod av spannmål, fram till 1 juni 1978.

## VÄSTRA ÖSTERGÖTLANDS JÄRNVÄGSFÖRENING

År 1974 bildades Västra Östergötlands Järnvägsförening (VÖJF) i syfte att bevara den gamla banan som en museijärnväg. Efter tio års idoga ansträng- ningar har vi nu kommit så långt att vi arrenderar banan av kommunen och börjat med museitågen. Vi börjar trafiksäsongen den 8 juni och hålla resten av sommaren. Se vår tidtabell. Den 2 augusti kommer vi att ha ett speciellt evenemang.

I dagens läge disponerar VÖJF en fordonspark om ca 20 vagnar och två loko- motorer, samt en rälsbuss med släp. Vi har även ett ånglok, KTSJ nr 15 (el- ler SJ litt S2p 3037). Bland vagnarna hyr vi MÖJ BCo 1000 av Järnvägarnas Museiförening i Linköping och vi har även en personvagnskorg deponerad av dem. Vi har även korgen till det så kallade Rälsbussförsöket. Dessutom har vi en före detta DEVA-motorvagn från Vikbolandsbanan, vilken är ombyggd till tjänstevagn.

Inom vår ideella förening finns det utrymme för alla och envar. Om man inte vill delta i arbetet med att renovera vagnar, lok eller utrustningen av banan kan man nöja sig med att delta i våra gemytliga möten där vi visar filmer och diskuterar järnvägar. Man kan också skriva artiklar i vår tid- skrift GURKLISTEN eller engagera sig i arbetet med att ta fram vykort med gamla, fina motiv från svunna tider. Om man är riktigt ambitiös kan man till och med vara delaktig i vår utgivning av historiska böcker om gamla tiders järnvägar och de människor från förr som hade kontakt med dem.

Tidtabell för lördags- och söndagstågen 1986

	Sö P450	P452	P454	ey P600	P456	ey P602
Vadstena ↓ Aska	11.30 11.45	13.30 13.45	14.30 14.45	15.30 15.45	16.30 16.45	17.30 17.45

	Sö P451	P453	P455	ey P601	P457	ey P603
Aska ↓ Vadstena	12.00 12.15	14.00 14.15	14.55 15.10	15.55 16.10	17.00 17.15	17.55 18.10

- Sö Endast söndagar  
 e Extratåg. Går normalt ej. Information om extratåg kan erhållas på biljettexpeditionen i Vadstena, tel: 0143-111 45.  
 y Tåget kan ersättas av rälsbuss (endast 3 kl).

Tidtabell för onsdagstrafiken under juli 1986

	Y458	Y460
Vadstena ↓ Aska	18.00 18.15	20.00 20.15

	Y459	Y461
Aska ↓ Vadstena	18.25 18.40	20.25 20.40

Y Rälsbusståg

Trafikdagar: Lördagar: 21 juni - 2 augusti.  
 Söndagar: 8 juni - 31 augusti.  
 Onsdagar: 2 juli - 30 juli.

Midsommardagen går tågen som på lördag

CYKELDRESSINUTHYRNING

Vi har också cykeldressinuthyrning. Det går ut på att den som är intresserad får hyra en cykeldressin för tre timmar (30,-) och cykla sträckan Vadstena - Fågelsta. Förra året var det ca 300 personer som prövade. Vi startar redan den första maj. Om Du vill vara säker på att det skall finnas en dressin när Du kommer bör Du boka några dar i förväg, ring då:

Tel: 0143-111 45, vardagar mellan 17.00-19.00, lördagar eller söndagar.

MEDLEMSKAP

Som medlem i Västra Östergötlands Järnvägsförening får Ni tidskriften GURKLISTEN, som utkommer med fyra nummer per år. Den innehåller information om vad som händer i föreningen, artiklar om järnvägar samt nytt och gammalt både inom och utom Sveriges gränser. I Vadstena har vi dessutom tre till fyra möten på våren och tre på hösten. Varje år anordnar vi Järnvägens Dag, i år är det den 2 augusti. Ni är hjärtligt välkommen till detta evenemang.

Är Ni intresserad av vår verksamhet går det bra att komma till stationen i Vadstena en lördag eller söndag, det är i stort sett alltid någon där då, eller också kan Ni ringa till stationen (vardagar kl 17.00-19.00, lördag eller söndag)

tel: 0143-111 45

eller skriva till föreningen:

Adress: Västra Östergötlands Järnvägsförening  
 Box 44  
 592 00 VADSTENA

Om Du ändå är övertygad om att Du vill bli medlem kan Du sätta in medlemsavgiften på

postgirokonto: 61 81 28 - 3 eller  
 bankgirokonto: 348 - 89 54.

Avgifterna för medlemskap under 1986 är:

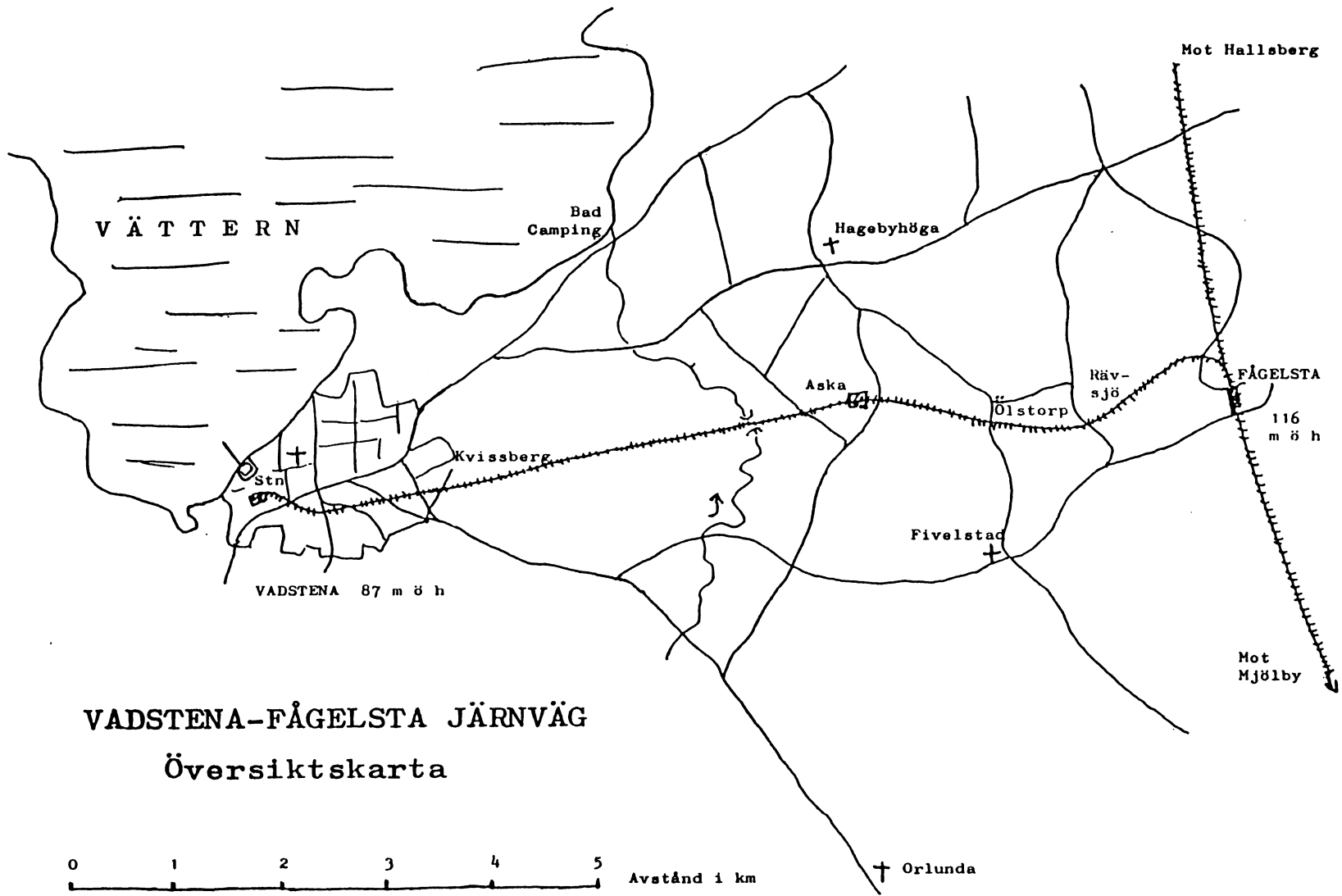
Enskild medlem 60,-  
 Junior (t o m 18 år) 20,-  
 Familj 90,-

Vid familjemedlemskap sänds endast ett ex av Gurklisten och andra utskick.

Skriv bara namn och adress på inbetalningskortet, så skickar vi medlemskortet till Er. Om Du går med som medlem en bit in på året så får Du i alla fall alla Gurklistor för det året.

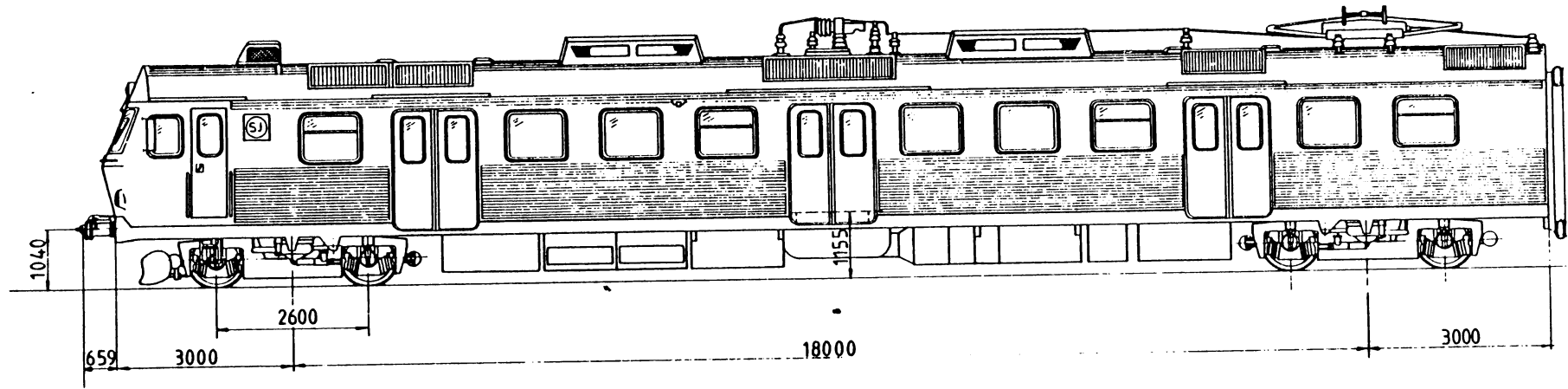
Välkommen som medlem!





VADSTENA-FÅGELSTA JÄRNVÄG  
Översiktskarta

Motorvagn



Manövernagn

