

SVENSKA JÄRNVÄGSSKLUBBEN
INBJUDER TILL ÅRSMÖTESRESAN

DACKE EXPRESS

8 - 9 MAJ 1993



INNEHÅLL

Sid 2	Upplysningar
Sid 3-4	Tidtabeller
Sid 5-6	Fotokörningsskisser
Sid 7-8	Kopia på äldre grafisk tidtabell

Till denna mapp bifogas turistinformation med stadskarta för Oskarshamn.

UPPLYSNINGAR

SJK RESOR hälsar Dig välkommen till årsmötesresan DACKE EXPRESS. Arrangemanget har blivit verklighet genom ett fint samarbete mellan SJK RESOR, Södra Stambanans museisektion och BK-TÅG. Läs noga igenom nedanstående anvisningar, tag del av tidtabeller och fotokörningsskisser. Tänk på att detta är en resa för oss "järnvägsvänner" så en stor diciplin krävs av alla om program och tidtabeller skall hålla. Gör dig "hemmastadd" på tåget, trivs tillsammans med andra SJK:are och mycket nöje!

Reseledare SJK-RESOR	Sten-Åke Bergholm, Thomas Walldow, Hans Kellerstam
Tågpersonal	<p>Tågchefhavare: Dan Olson Stefan Löfgren</p> <p>Lokförare B 1135: Roger Lundberg Herbert Paalberg</p> <p>Eldare B 1135: Allan Gustavsson Bosse Olsson Henrik Pehrsson</p> <p>Lokförare T44: Sven-Åke Löfgren</p> <p>Lokförare Y1: Crister Lindfors, BK-TÅG</p> <p>Serveringspersonal: Inga-Lill Karlsson Camilla Sjöberg</p>
Samlingssignal	<p>En minut före avgång från stationsuppehåll eller fotokörning blåses "en lång" med lokets vissla/tyfon. Detta innebär <u>omedelbar påstigning!!!</u></p> <p>RESELEDNINGENS OCH TÅGPERSONALENS ANVISNINGAR SKALL FÖLJAS OMEDELBART!!!</p>
Information	Förutom denna resemapp kommer tidtabeller mm att anslås i vagnarna. Vi skall även försöka lämna så fullständig information som möjligt muntligt inför varje uppehåll.
Mat på hjul	<p>I B13S-vagnen erbjuds en prisvärd lunch både lördag och söndag. Vad som erbjuds finns anslaget vid serveringen.</p> <p>Lunch serveras: Lördag 8 maj kl 11.40-14.00 Söndag 9 maj kl 14.00-15.30</p> <p>I övrigt kan du köpa kaffe, drycker, bröd, choklad mm under hela resan. Observera att på söndagens resa med Y1:orna medföljer ingen servering. Om vagnarnas ordinarie kaffeautomater fungerar kan vi givetvis använda dessa.</p>
Årsmötet	Avhålls kl 19.00 på FORUM, Södra Långgatan 15-17. För de som beställt middag serveras denna kl 20.00 i FORUMS festsal. Efter maten erbjuds alla middagsgäster en stunds underhållning på SAGA-biografen med skrattsuccén "Stinsen Brinner" av och med Galenskaparna och After Shave. Föreställningen planeras starta omkring kl 21.30.
Logi	Logi är reserverat för de som beställt på Sjöfartshotellet. Då efterfrågan på logi varit större än väntat har några fått rum på hotell POST. Vad som gäller för Dig framgår av din biljett. På söndag morgon serveras frukost från kl 06.30 på bägge hotellen.

För att du skall hitta i Oskarshamn finns en stadskarta med i bilagd turistbroschyr. Kartan har följande utmärkningar:

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1: Järnvägsstationen | 4: Sjöfartshotellet |
| 2: FORUM | 5: Hotell Post |
| 3: SAGA-biografen | |

TIDTABELL LÖRDAG 8 MAJ 1993

Plats	Ank	Avg	Upplysningar
Nässjö		07.20	
Tranås	08.05	08.10	
Mjölby	08.37	08.42	
Linköping	09.13	11.00	Tillkoppling av A2, BC2T från Stockholm. Vattentagning, tågmöte med rst 3606
Sturefors gamla station	11.12	11.16	Km 13.0
Bjärka Säby	11.24	11.37	Fotokörning 1:1
Bestorp	11.43	11.47	
Rimforsa	12.08	12.12	
Km 51.2 Tjustad	12.26	12.38	Fotokörning 1:2
Kisa	12.48	13.00	
Km 65.4 Korpklev	13.08	13.18	Fotokörning 1:3
Km 69.8 Verveln	13.23	13.38	Vattentagning
Verveln hpl	13.40	13.42	Endast påstigning för de som promenerat från Km 69.8
Gullringen	13.57	14.01	
Vimmerby	14.21	14.30	Extrabevakad. Tågmöte med rst 3610
Storebro	14.44	14.48	
Km 112.2	14.50	15.00	Fotokörning 1:4
Km 115.6 Ickornetorp	15.05	15.15	Fotostopp vid brandövningsplats
Hultsfred	15.25	16.30	Vattentagning, tågmöte med rst 1070
Km 100.8	16.45	16.55	Fotokörning 1:5
Km 110.0 Rynningsnäs	17.02	17.12	Fotokörning 1:6
Oskarshamn	17.45		

Ovanstående tidtabell kompletteras med muntlig information ombord på tåget.

Efter ankomst Oskarshamn sker växling av vårt tåg av Oskarshamn hamns Z65, (fd SJ Z65 549).

För intresserade avgår en Y1 kl 18.00 via Skeppsbron och ut till norra hamnen. Den beräknas vara åter till stationen kl 18.25. Deltagare som skall bo på Sjöfartshotellet kan medfölja tåget och avstiga på Skeppsbron som ligger cirka 300 meter från hotellet.

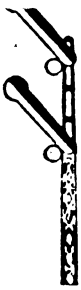
Med reservation för ändringar.

TIDTABELL SÖNDAG 9 MAJ 1993

Plats	Ank	Avg	Upplysningar
Oskarshamn		08.00	Y1 + Y1
Km 135.0	08.12	08.20	Fotokörning 2:1
Berga	08.32	08.45	Extrabevakad
På sträckan Berga-Sandbäckshult och åter finns ingen tidtabell upprättad. Vi går som växlingsrörelse med sth 40 km/t. Vi räknar dock med många uppehåll. Dessa kommer att annonseras ut via tågets högtalare.			
Berga	12.20	12.30	Extrabevakad
Mörlunda	12.52	12.56	
Rosenfors fd station	13.01	13.05	Km 98.4
Målilla	13.09	13.13	
Hultsfred	13.28	14.00	Tågbyte till vårt lokdragna tåg. Tågmöte med rst 1067
Ingatorp	14.29	14.35	
Hjältevad	14.40	14.45	
Km 42.1	14.48	14.58	Fotokörning 2:2
Bruzaholm	15.01	15.06	
Eksjö	15.30	15.40	Extrabevakad. Tågmöte med rst 1069
Km 14.2	15.47		Fotokörning 2:3. Fotokörningsdeltagarna promenerar till km 13.6 "Breviksgubben" där påstigning sker
Km 13.6		16.05	
Ormaryd	16.09	16.14	
Km 6.0 Långarum	16.20	16.30	Fotokörning 2:4
Nässjö	16.40		Vagn A2 och BC2T tillkopplas tåg 44
Ångtåget kommer att gå Oskarshamn-Hultsfred med B 1135 backgående enligt nedanstående tidtabell. Tåget är upplåtet och annonserat för allmänheten.			
Oskarshamn		10.00	
Berga	10.45	10.55	Extrabevakad
Mörlunda	11.25	11.30	
Målilla	11.45	11.50	
Hultsfred	12.10		

Ovanstående tidtabell kompletteras med muntlig information på tåget.

Med reservation för ändringar.



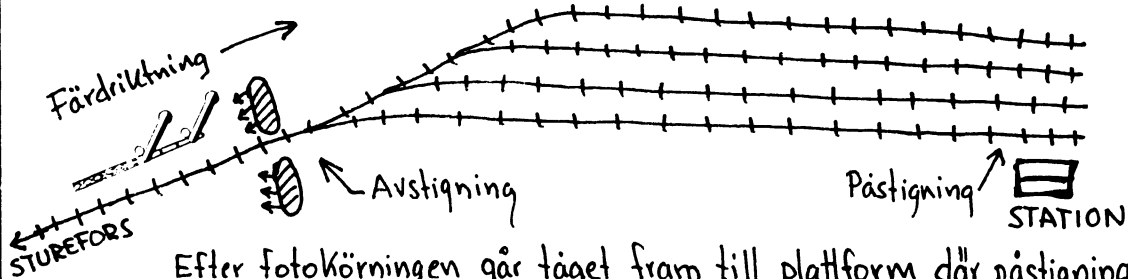
FOTOKÖRNINGAR LÖRDAG 8 MAJ

Iakttag god fotodisciplin så ALLA kan ta en bra bild. Följ anvisningarna!

FOTOKÖRNING

1:1

VID INFARTS-SEMAFOREN I BJÄRKA-SÄBY
11.24-

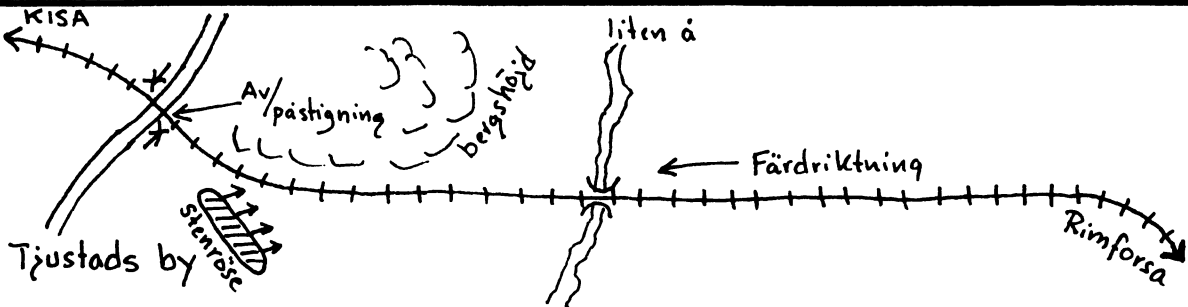


Efter fotokörningen går tåget fram till plattform där påstigning sker.

FOTOKÖRNING

1:2

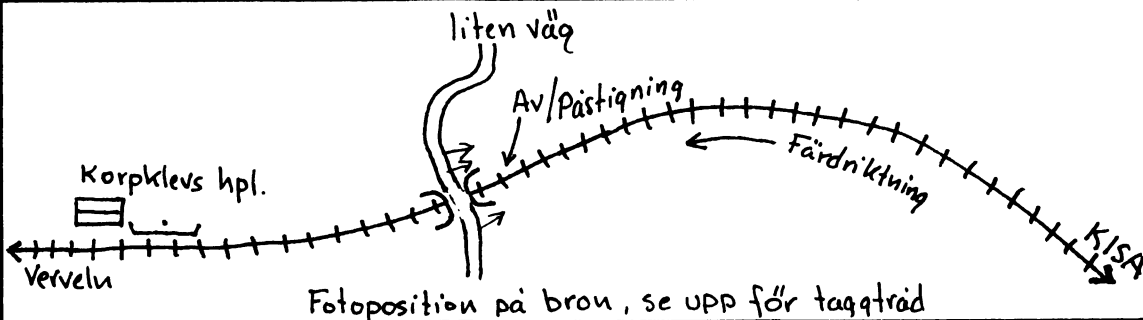
VID BYN TJUSTAD
KM. 51.2
12.26-12.38



FOTOKÖRNING

1:3

KORPKLEV
KM. 65.4
13.08-13.18

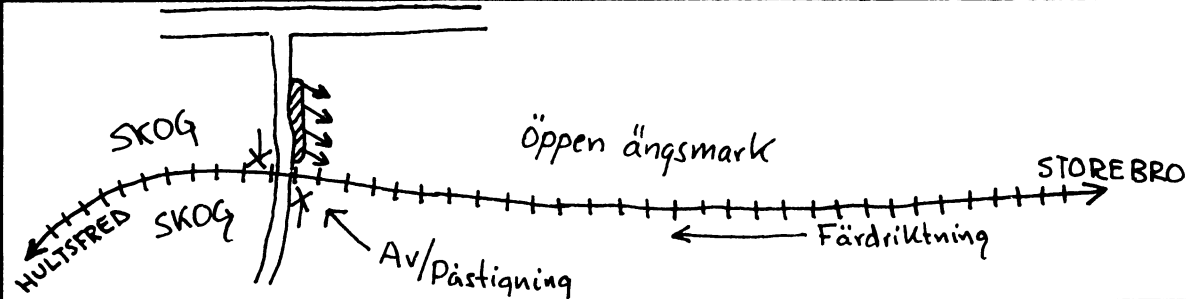


Fotoposition på bron, se upp för taggtråd

FOTOKÖRNING

1:4

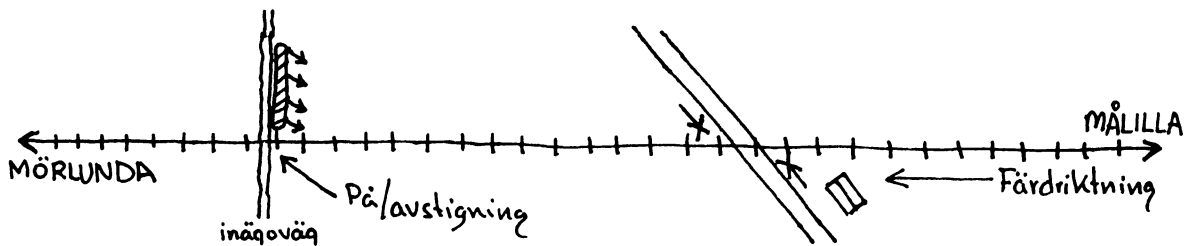
SYD STOREBRO
KM. 112.2
14.50-15.00



FOTOKÖRNING

1:5

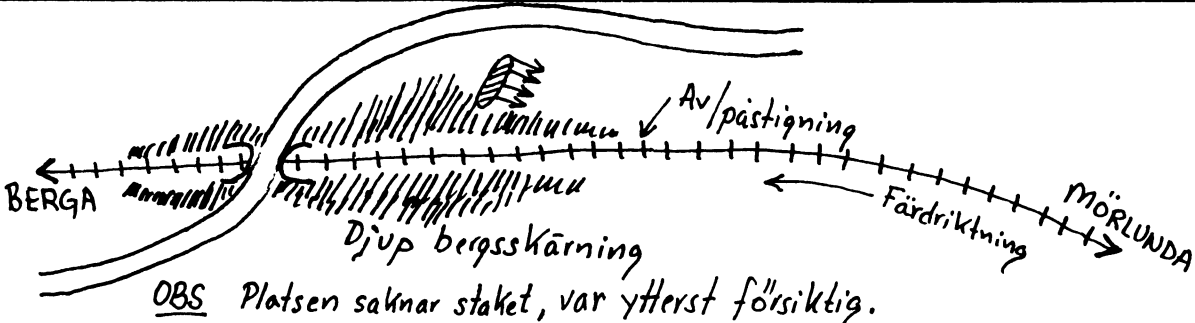
ST. ABY
KM. 100.8
16.45-16.55



FOTOKÖRNING

1:6

BERGSSKÄRNING
RYNNINGSNÄS
KM. 110.0
17.02-17.12



OBS Platsen saknar staket, var ytterst försiktig.



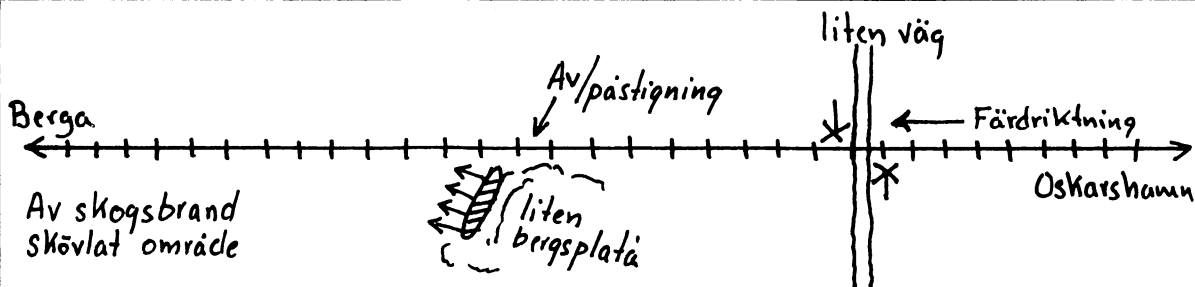
FOTOKÖRNINGAR SÖNDAG 9 MAJ

FOTOKÖRNING

2:1

ÖST MÖCKHULT
KM. 135.0

08.12 - 08.20



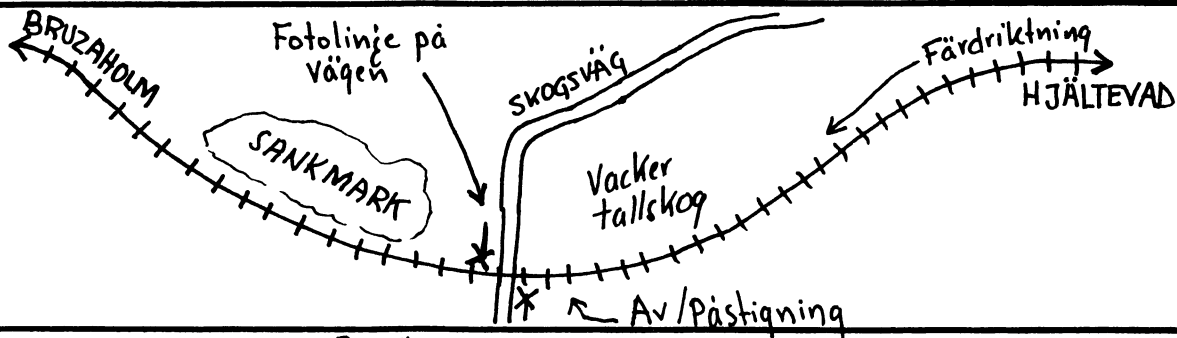
På sträckan Berga - Sandbäckshult - Berga går vi som växlingsrörelse. Ingen tidtabell är därför upprättad. Vi planerar ändå många uppehåll och fotokörningar. Information lämnas via Yl:ornas högtalarsystem. Samlingssignalen "en lång" gäller som avgångstid, blåses en minut innan avgång.

FOTOKÖRNING

2:2

VÄST HJÄLTEVAD
KM. 42.1

14.48 - 14.58

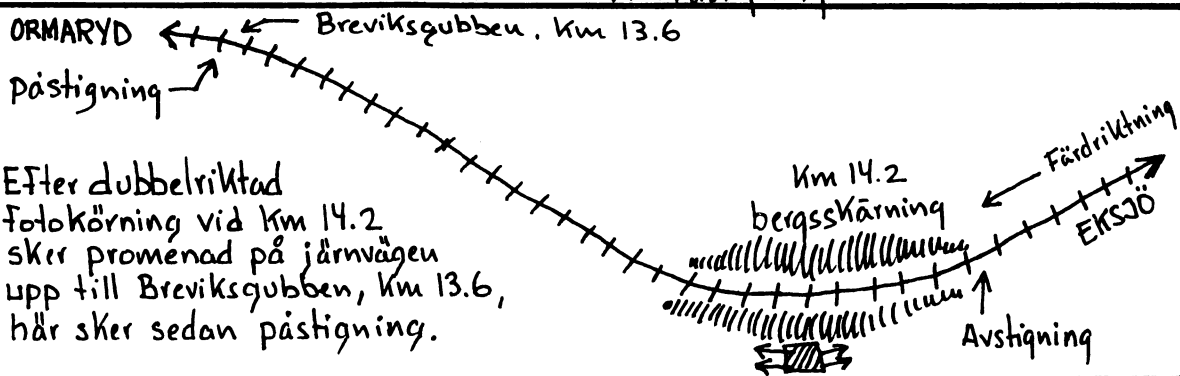


FOTOKÖRNING

2:3

BREVIK
KM. 14.2 - 13.6

15.47 - 16.05

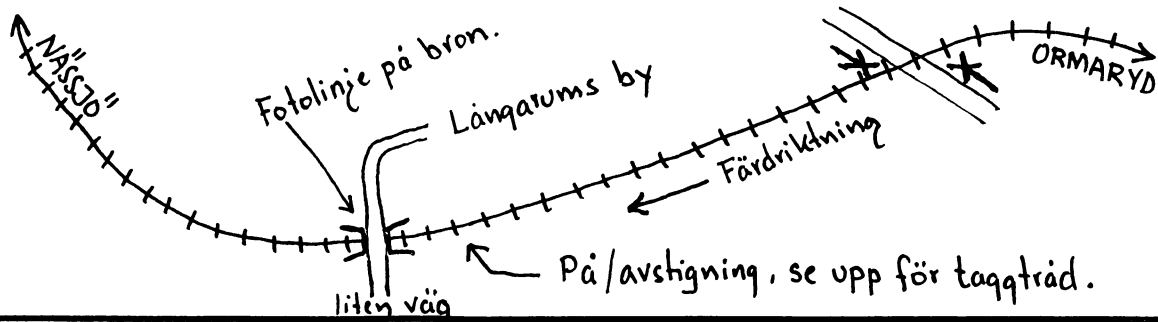


FOTOKÖRNING

2:4

LÅNGARUM
KM. 6.0

16.20 - 16.30



SKISSERNA EJ SKALENLIGA

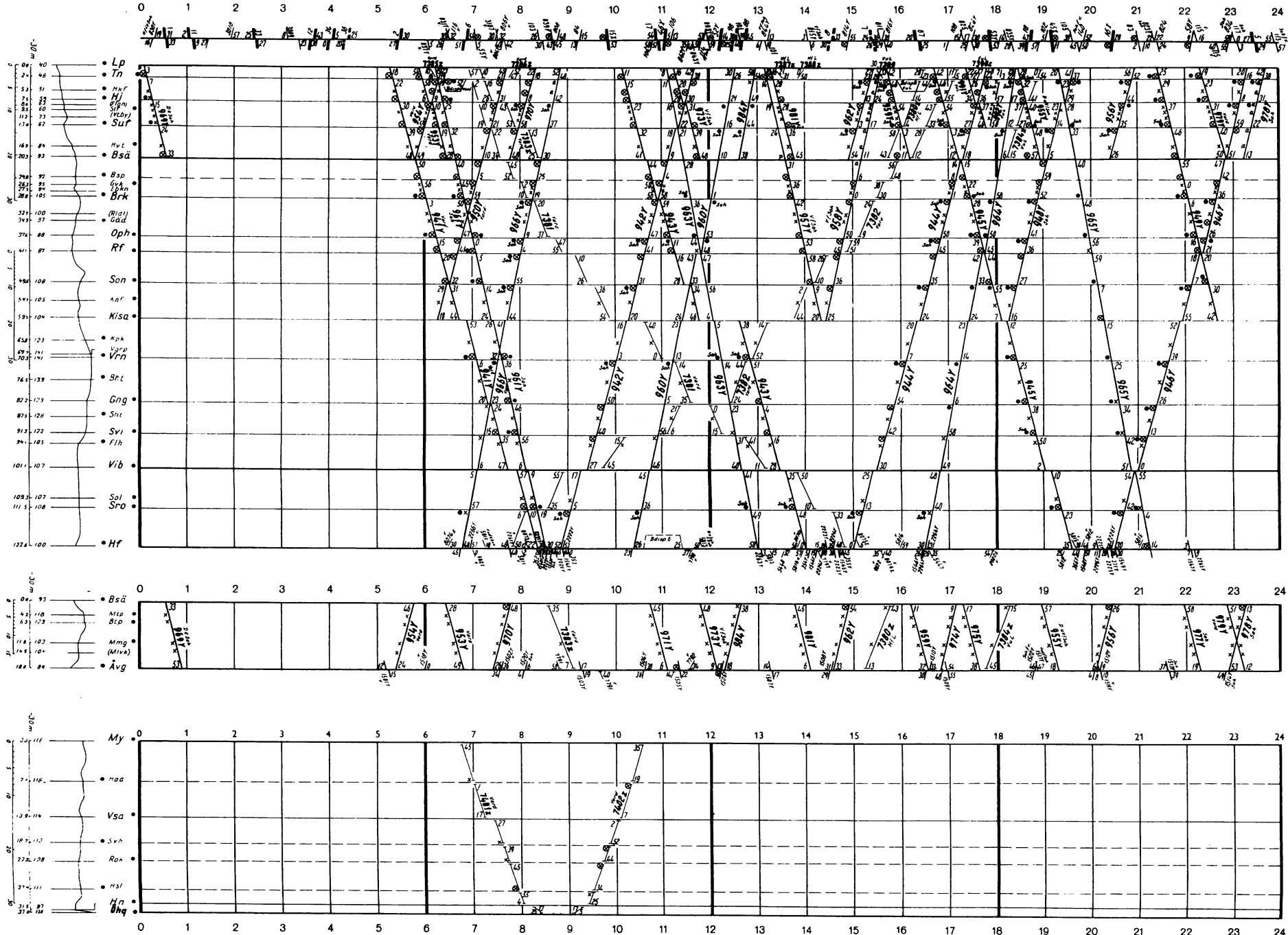
2:2, 2:3, 2:4 är dubbelriktade fotokörningar, T44:an går främst och B 1135 sist och rättvänd. Tåget kan alltså fotograferas två gånger från samma fotoplats men med olika dragkrafter!

SJ

2 Trafiksektionen

Ny utgåva
1 sept 1960—27 maj 1961 Nr 160

2 ts



Linköping C
(113 persontågslinje)

Linköping C
Tannefors
Häckerfors
Hjulsbro
Kvingsången
Gästefors
(Västervik)
Sturefors

Hovetarp
Bjärke-Säby

Bestorp
Garnvik
Lnebacken
Brokinda

Rosslösa
Gårdala
Opphem
Rimforsa

Slätmon
Kolefors

Kisa
norpklev
vervelns grp
Verveln

Björkhult
Gullringen

Sittshult
Södra Vi
Fågelhem

Vimmerby
Solnehult
Storebro

Hultsfred (II)

Bjärke-Säby

Markustorp
Banketorp
Mormorsgruvan
(Malmviken)
Åtvidaberg (38)

Mjölby (2)

Högsta

Väderstad

Svanshals

Rak

Hedastätt

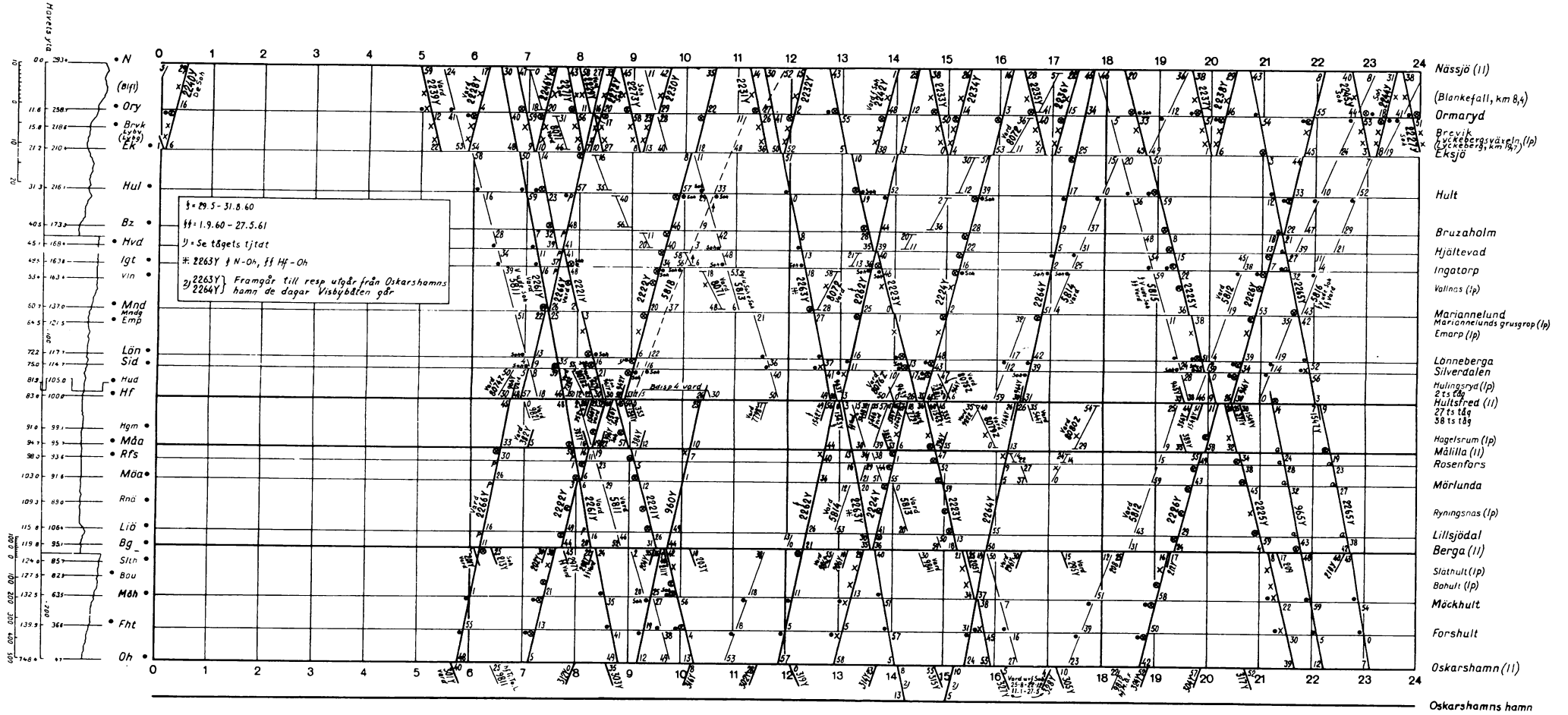
Hästhalmen
Udeshög

SJ

11 Trafiksektionen

Ny utgåva
1 sept 1960—27 maj 1961 Nr 160

11 ts





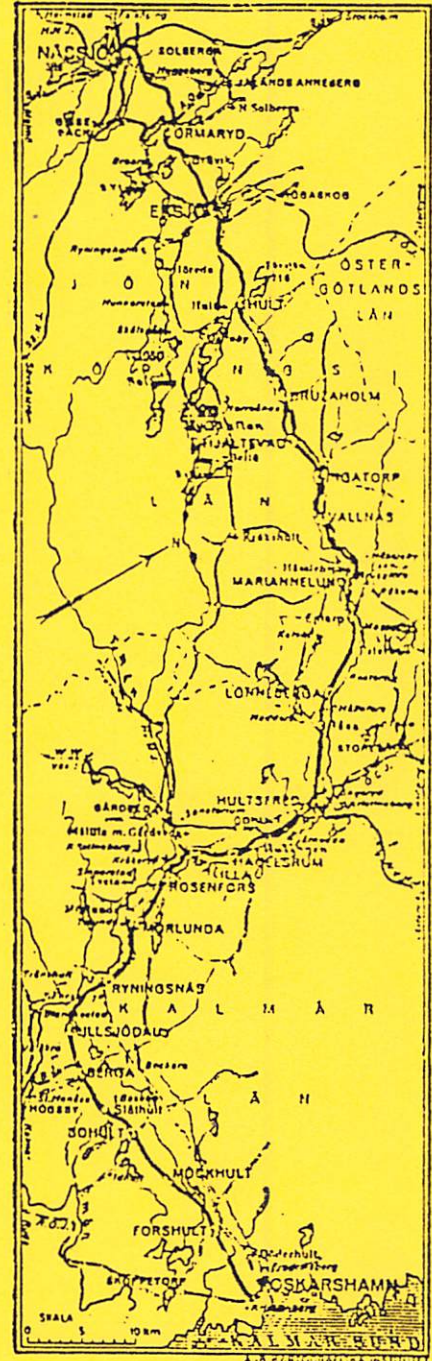
SVENSKA
JÄRNVÄGSKLUBBEN

N.O.J.



NÄSSJÖ-OSKARSHAMNS

JÄRNVÄG



80
AO

9 maj

1993

"BOCKABANAN"

Av Kjell Aghult

Järnvägens smeknamn har förklarats på ett par sätt: Det tycks allra först ha knutits till fairlieloken, "bockaloken" (Se nedan).

Följande litteratur finns:

- Gustaf Clemensson: Nässjö-Oskarshamns Järnväg 1874-1924, 1924
- Sara-Lisa Adell: Nässjö-Oskarshamns Järnväg 1874-1974, 1974

Det senare arbetet är standardverket om NOJ, modernt, koncist och uttömmande. Nedanstående är ett sammandrag av boken med vissa kompletteringar.

- 0 -

ENGELSKT BYGGD OCH ENGELSKT ÄGD

Oskarshamns järnvägsplaner föddes samtidigt med södra stambanan. En tidig framstöt om utförande som statsbana avlogs - återstod byggnad i enskild regi. Det definitiva beslutet om linjedragning togs 1868-12-04 på ett välbesökt möte i Klövdala gästgivargård nära Målilla: Banan skulle gå över Eksjö i st f Vetlanda. Att finansiera järnvägen i Sverige visade sig dock inte möjligt.

En inflyttad engelsman, brukspatron H Milne på Virum, hade dock önskvärda kontakter i hemlandet: Entreprenörfirman John Morton & Sons åtog sig både att bygga banan och bli huvudägare (2/3 av byggsumman skulle betalas med värdepapper i järnvägen). Kompletterande aktieteckning gjordes av främst städerna Eksjö och Oskarshamn. Dessutom erhöles statsanslag. Nässjö-Oskarshamns Järnvägs AB bildades 1868-06-17 med bl a Mr Milne i styrelsen.

Första spadtaget togs 1869-04-01. Bygpperioden blev utdragen då bl a Morton & Sons kom på obestånd 1872. Till ny entreprenör antogs f:a Clark, Punchard & Co. För de finansiella turerna - som blev mer och mer invecklade - hänvisas till böckerna i inledningen.

Trafiken öppnades enligt följande:

- 1870-10 Oskarshamn-Forshult, provisorisk godstrafik
- 1871-02-01 Forshult-Berga, d:o
- 1872-05 Nässjö-Eksjö, d:o
- 1873-05-07 Samma sträcka, allmän trafik
- 1873-05 Berga-Rosenfors, provisorisk godstrafik
- 1873-11 Rosenfors-Hultsfred, d:o
- 1874-06-29 Oskarshamn-Hultsfred, allmän trafik
- 1874-11-04 Eksjö-Hultsfred, d:o

Banan byggdes med enklast möjliga standard: T ex var rälsvikten endast 22,3 kg/m. Detta och annat medgav erbart 8 tons axellast och sth 32 km/h. Även stationerna utrustades mycket sparsamt.

Järnvägens förvaltning fanns ursprungligen i Oskarshamn men flyttades 1878 till Eksjö, där verkstaden placerats.

Engelsmännen skulle även skaffa rullande materiel. Loken blev av Robert F Fairlies särpräglade patent: Två ångpannor tycktes fästa rygg mot rygg, men konstruktionen var genomgående. Förare och eldare fanns på var sin sida om denna. Två fyrkopplade drivboggier bar upp. NOJ och Hallsberg-Motala-Mjölby var enda svenska banor med fairlielok. Märkningen var f ö NOI (Nässjö-Oskarshamn Ironway).

Redan från början klagade man på loken, men de kunde inte bytas ut. Under hela 1800-talet var järnvägens ekonomi alltför svag och någon avkastning till England blev det aldrig (VD var f ö engelsman många år och årsredovisningarna trycktes även på engelska). Förbättringar skedde ytterst långsamt. Uttrycket Nästan Oduglig Järnväg tillkom denna tid.

En bibana tillstötte snart, Vimmerby-Hultsfreds Järnväg. Den öppnades 1877-08-01. Den var till en början självständig men administrerades och trafikerades av NOJ.

NOJ-papperens dåliga kursvärden observerades mer och mer i England. Många intressenter ville få ut vad som gick och sedan frånträda. En ansedd svensk bankir, Carl Cervin, fick veta detta av affärskontakter. Med några finanspartners menade han, att en NOJ till rätt pris kunde utvecklas till en god affär.

SATSA OCH FÅ ÅTER

Engelsmännen löstes ut. Nässjö-Oskarshamns Nya JärnvägsAB instiftades 1898-01-28. Den nya balansräkningen omslöt bara ca 1/3 av föregångarens men växte snart. Bankirfirman tog över VD-stolen. Cervins uppgick med tiden i Skandinaviska Banken, som förblev NOJ finansiella ankare.

Vimmerbybanan införlivades 1899. Efter ÖCJ tillkomst hörde den dock mera samman med denna och såldes dit 1907 01-01.

Finansintressena satsade i NOJ vid rätt tidpunkt: Ekonomin i Östsmåland började växa med ökande affärer i all trafik. Hela produktionsapparaten förnyades, även om det tog tid:

- Ny rullande materiel. De sista fairlieloken slopades 1911.
- Upprustning av spåret. Genom punktinsatser kunde sth höjas till 50 km/h redan 1899.
- De flesta stationshus om- eller nybyggdes.
- T-semaforerna i trä byttes mot normala semaforer framför ingångsväxlarna.

Frågeln av totalupprustning avtog efter hand och investeringarna blev mer vardagliga. Extraordinär blev dock verkstadens brand 1922. Den fick helt nyuppbbyggas. Hultsfreds "rangerbangård" blev klar 1921.

Den första busslinjen öppnades Rumsulla-Mariannelund 1924 till men för ydrebanan. Trafiken utökades 1929 med Nässjö-Eksjö, 1934 Eksjö-Mariannelund, 1937 Hultsfred-Oskarshamn och 1938 Karlstorp-Mariannelund-Hultsfred. Hela banan var därmed inkapslad. Någon samkörning mellan linjerna förekom dock inte och tidtabellerna var glesa.

Ångloksparken förnyades runt 1930 - flera sekelskifteslok slopades. Nyttillskotten blev fyra: Två stortanklok 1'D1' för godståg (Nr 30-31, SJ litt. N5, Motala 1929). De hade föregångare i bl a kända NBJ 16 "Krassin". Vidare två tenderlok 1'C-2 för persontåg (Nr 33-34, SJ litt. L5, Motala 1931). I denna omgång skedde även omfattande banarbeten, bl a många brobyten. Sth höjdes från 50 till 75 km/h och persontågens körtid Nässjö-Oskarshamn kortades med runt en halvtimme.

Tre bjurströmslokomotorer köptes 1928-1934 för växlingen främst i Hultsfred (Tvåskift) och Oskarshamn.

Morsetelegrafan ersattes av telefon 1935.

1936 tillkom en tvåaxlig rälsbuss (NOJ 10) som insattes i olika omgångar Nässjö-Eksjö och Hultsfred-Oskarshamn. Tydligt passade fordonet inte utan såldes till Dalslandsbanan 1940.

Eksjö (Normalspåret) hade 1925 fått NOJ första huvudljussignaler. 1942 fick stationen fullständigt elektriskt ställverk av s k knapp-typ (Känd från Roslagsbanan m fl). En ljussignal för rangering fanns i Eksjö 1928-1979 - ovanligt vid privatbanorna.

NOJ första automatiska vägskydd kom redan på 1930-talet. Omkring 1940 avlöstes bom- och grindbevakningen på fyra platser av automatik. Den sista skivsignalen (Råsa) hade slopats 1932. T-semaforer fanns kvar endast vid tre lastplatser (Hjältevad lp, Hultsfreds lp och Släthult).

Från 1939 användes enbart SJ godsvagnar i samtrafik. 1942-1943 köptes dock 50 nya vagnar av SJ standardtyper.

Det ovanliga med far och son som trafikchefer förekom: Emil Swenson innehade befattningen 1896-1914 och sonen, civilingenjör Yngve Hjortzberg, 1936-1945. Liknande hade förekommit även i det engelska bolaget: George Goslett var VD 1875-1893 och Fred. Goslett 1894-1897.

SJ TÅG OCH BK TÅG

NOJ inlemmades i SJ 1946-01-01 efter ett halvår som statligt bolag.

Ekonomi hade varit god, bl a p g a krigskonjunkturerna. Aktierna inlöstes därför till 210 % kurs, främst med statsobligationer.

Eksjös roll som järnvägsort avtog. Verkstadstjänst och administration flyttades till främst Nässjö. Åkande tjänsten avvecklades långsammare - in på 1950-talet fanns förare och konduktörer på orten. Busstrafikens administration levde kvar betydligt längre.

NOJ-loken blev kvar på hemmaplan. Persontågsloken (Litt. L4, L5 och L29) kördes i ett gemensamt omlopp. I godstågen kompletterades H5 med E och E2.

Tågplaneskiftet 1946-06-03 innebar bl a rälsbussarnas återkomst. Dels inrättades ett lokalt tågssystem Nässjö-Eksjö (Ersatt av SJ Buss 1965-05-30). Dels kom snälltåg Nässjö/Linköping-Oskarshamn. Dessa klassades om till snabbpersontåg 1959-05-31.

Fjärrgodstågen ordinarielades - NOJ hade kört dem som extratåg. Den utdragna lokalgodstågskörningen delades i Hultsfred. Den omarbetades på nytt 1959-05-31.

Verkstaden i Eksjö kom på nytt i järnvägsbruk 1948. AB Hjärstaverken (Utlökalisering från stockholmsområdet) tillverkade rälsbussar där till 1957. Företaget bytte 1951 namn till AB Eksjöverken.

Persontrafiken omlades till Y6-fordon 1954. Postkupén (Mot slutet nr 252) överlevde "12-majrevolutionen" 1968. Den indrogs först 1975-06-01, SJ sista i motorvagnståg.

Y6 ersattes av Y1 1981. Hultsfred var länge landets främsta "motorvagnsknut" med sådana tåg åt fem håll.

Dieseldrift i godstågen började införas ca 1958 med T21, någon gång i multipel. 1961 kom två uddalok: Det var de gasturbindrivna T6 206 (Försökslok från Notala Verkstad) och T7 207 (F d SNJ 13, "Månraketen"). Succén blev måttlig. 1962-1963 tog T43 över, numera ersatta av T44. Reservånglok fanns dock kvar i Nässjö till epokens slut 1972-04-01.

Byte från 34 till 43 kg/m räler inleddes på 1950-talet, bl a för högre lastvikter. P g a anslagsbrist stannade arbetet många år vid Höckhult och blev klart till Oskarshamn först 1983.

Fältproven för SJ övergång till betongsliprar gjordes i Småland. I makadamballast skedde de på stambanan men även sliprarnas egen-skaper i grusbädd skulle testas. 1953-1983 var km 22.9-23.9 Eksjö-Hult försökssträcka för detta.

Vägbevakningen var resurskrävande: Ett tåg Nässjö-Oskarshamn fordrade personal på över 20 platser (Stationer och linje). Anläggningarna automatiserades därför 1950-1970. Särfall blev stationerna Eksjö och Oskarshamn (O. utan bommar). De utrustades för obevakad körning först 1978-05-28. Endast Hultsfred kräver numera tjänst för alla tåg.

Ett långt planerat elektriskt ställverk i Hultsfred (Normalspår-delen) togs i bruk 1971-11-01.

SJ stora omorganisation 1964-07-01 förändrade administrationen: Huvudort blev Växjö i st f Nässjö. Lokalt grupperades stationerna i Nässjö, Hultsfreds och Oskarshamn trafikområden (Med revir även på anslutande banor). Vid nästa organisationsändring 1972-1973 blev Norrköping regionhuvudort. Hultsfred och Oskarshamn inordnades i Nässjö trafikområde. I NYA SJ 1988-07-01 fördes linjen till malmöregionen.

1964 års omorganisation avsåg också fraktstyckegodset. Knutpunkts-systemet (Uppbyggt på 33 terminaler) driftsattes 1964-07-06. Terminalorter för f d NOJ blev Nässjö och Hultsfred (Med även andra revir). Nytt magasin byggdes i Hultsfred. Distributör där blev Lastbilscentralen, underentreprenör till Svelast. I nässjöområdet tågbefordrades godset till 1973-03-05, då nytt magasin togs i bruk. Det gamla kunde inte nås med vägfordon.

Styckegodset förblev olönsamt och omorganiserades på nytt. I slutet av 1970-talet nedlades de tre minsta knutpunkterna: Hultsfred blev ren lokalort 1978-05-28. Godsslaget blev 1982-10-01 egen division. Trots stora ansträngningar kunde trenden ej vändas och Styckegodsdivisionen upphörde 1987-01-01.

Driftradio infördes 1983. Telestolplinjen revs några år senare. Linjestationerna kommunicerar nu helt på radio och rikstelefon.

Trafiken på de många smalspårsanslutningarna upphörde efter hand: Anneberg-Ormaryd hade nedlagts redan 1935. I Eksjö avvecklades smalspårstrafiken 1954/1968 (Persontrafik/godstrafik), i Hultsfred 1984/1981 (Undantag: VHVJ säsongstrafik), i Målilla 1961/1956 och i Oskarshamn 1966/1963. Berga blev ett särfall: Persontrafiken mot Kalmar försvann 1968. Linjen breddades 1978 men godstrafiken nedlades 1989.

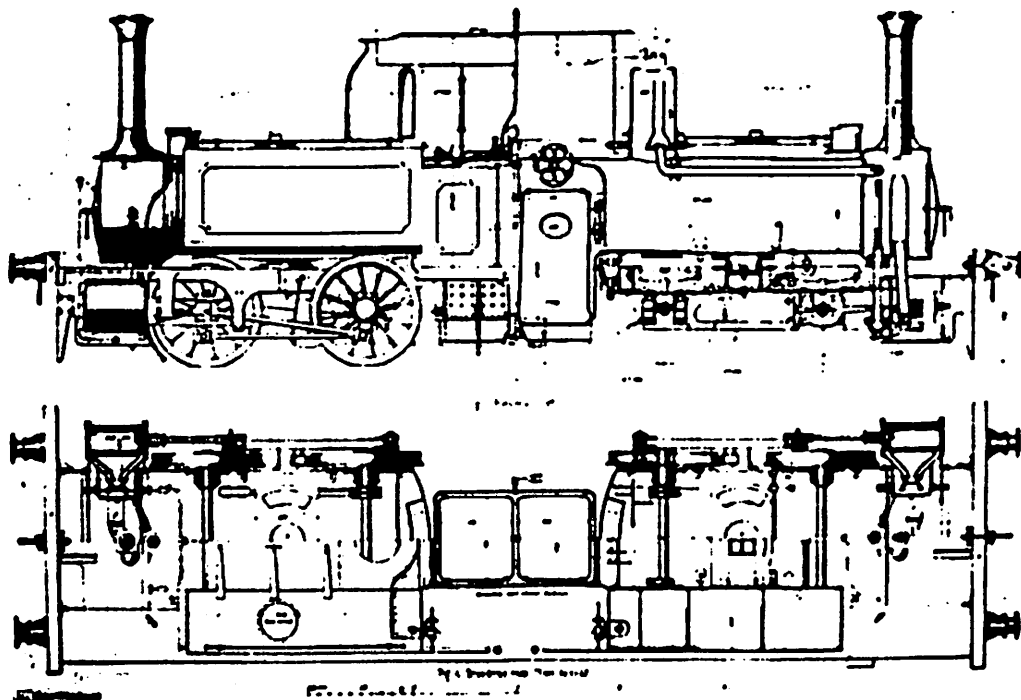
I NYA SJ 1985 klassades f d NOJ som länsjärnväg. Länstrafiken kunde nu uppåta persontågskörningen åt varje godkänt järnvägsföretag. Anbud infordrades. 1989-11-23 beslöt länshuvudmännen att ge uppgiften till en helt ny aktör, BK Tåg AB i Vetlanda.

"BK" står för Bror Karlsson. Han startade 1928 busstrafik Marianne-lund-Pauliström-Vetlanda, numera länstrafiklinje. Basort var tidigare Mariannelund men är alltså nu Vetlanda. BK-gruppen leds i dag av sönerna.

BK Tågs uppdrag var nytt i järnvägssektorn. Det trädde i kraft vid tågplaneskiftet 1990-05-27, varför organisationen snabbt måste byggas upp från noll. Tidigare SJ-resurser gav dock understöd.

BK Tåg har lyckats bra i sin hittillsvarande nisch: Ren tågkörning i entreprenad i länstrafikens taxe- och tidtabellssystem.

Ännu en entreprenör tillkom 1993-01-04, denna gång åt SJ Gods: Smålandshamn AB övertog växlingstjänsten (Och lokomotorn) i Oskarshamn.



1887.

SVENSK FÖRFATTNINGS-SAMLING.

N^o II.

KONGL. GENERALTULLSTYRELSENS KUNGÖRELSE,

angående försändning af nederlags- och transitupplagsgods å
Norsholm—Vestervik—Hultsfreds samt Nässjö—Oskarshamns
jernvägar;

gifven i Stockholm den 28 Mars 1887.

Kongl. Generaltullstyrelsen har härigenom velat till allmän kannedom meddela, att, sedan dels trafikkomitén för Norsholm—Vestervik—Hultsfreds jernvägar, dels ock direktionen för Nässjö—Oskarshamns jernväg iklädt sig sådan ansvarighet, som i § 95 mom. 2 och § 112 af gällande tullstadga föreskrifves såsom vilkor för att nederlags- och transitupplagsgods må kunna å enskilda jernvägar befordras, hinder icke möter för försändning af dylikt gods till och från städerna Vestervik och Oskarshamn med begagnande af nämnda jernvägar; dock att plombering underkastadt gods tills vidare ej må försändas uti plomberade vagnar å Norsholm—Vestervik—Hultsfreds jernvägar utan bör för befordran å denna trafikled dylikt gods inneslutas i större slutna och plomberade korgar eller lådor eller ock hvarje kolla för sig plomberas. Stockholm af Kongl. Generaltullstyrelsen den 28 Mars 1887.

A. G:SON BENNICII.

A. Skjuldebrand.

KÄLLOR OCH KÄLLMATERIAL

Kjell Aghult

Inledning "BOCKABANAN", Tekniska uppgifter, kilometeravstånd och kompletterande uppgifter om stationer, signaturer & tidtabeller.

Svensk Författnings-Samling

Kungörelser.

Sveriges Järnvägsstationer ORBIS 1948 Bilder och industriuppgifter.

Jubileumsskrift 1874 - 1924

Bilder, kartor och aktier.

Svenska Järnvägsföreningen 1876-1926 Bilder, linjekarta och höjddiagram.

Egna uppgifter, grafiska tidtabeller, kompletterande signaturer, viss bandata, bangårdsskisser och sammanställning.

Gun-Britt & Åke Jansson

Bangårdsskisserna från åren 1931 - 1935.

1896.

SVENSK FÖRFATTNINGS-SAMLING.

N^o 2.

(Detta nummer har från trycket utkommit den 15 Februari 1896.)

KONGL. MAJETS NÄDIGA KUNGÖRELSE,

angående frihet från utmätning för pension från Nässjö—Oskarshamns jernvägs tjenstemäns och betjentes pensions- och understölskassa;

gifven Stockholms slott den 24 Januari 1896.

Vi OSCAR, med Guds nåde, Sveriges, Norges, Götas och Vendes Konung, göre vederligt: att Vi med anledning af en utaf direktionen för Nässjö—Oskarshamns jernvägsaktiebolag gjord underdånig ansökning funnit godt förordna, att pension, utgående från Nässjö—Oskarshamns jernvägs tjenstemäns och betjentes pensions- och understölskassa, ej må för pensionärs gäld tagas i mät.

Det alla, som vederbör, hafva sig hörsamligen att efterrätta. Till yttermera visso hafve Vi detta med egen hand underskrifvit och med Vårt Kongl. sigill bekräfta låtit. Stockholms slott den 24 Januari 1896.

OSCAR.

(L. S.)

CLAES WERSÄLL.

(Finansdepartementet.)

N. O. J.
Persondag
Söndags
Nässjö-
EK SJÖ
och Åter **3**
1.60
Sör. 2
Nässjö-
EK SJÖ
Ser. 2
31981

N. O. J.
Söndagsbiljett
Tur och Retur
EK SJÖ
NÄSSJÖ
2:a kl. Kr. 1,75
Sör. 2
0194

N. O. J.
Söndagsbiljett
Tur och Retur
LÖNNEBERGA-
HULTSFRED
3:e kl. Kr. 0,80
Sör. 2
2241

N. O. J.
Söndagsbiljett
Tur och Retur
NÄSSJÖ-
ORMARYD
3:e kl. Kr. 0,80
Sör. 2
3493

N. O. J.
Söndagsbiljett
Tur och Retur
NÄSSJÖ-
MARIANELUND
3:e kl. Kr. 4,00
Sör. 2
1411

För icke överlämnas.
Söndagsbiljett
3:e klass
Tur och Retur
INGATORP-
EK SJÖ
Kr. 2,00
Sör. 2
2246

SVENSK FÖRFATTNINGS-SAMLING.

1918.

N:r 867.

KUNGL. MAJETS RESOLUTION

med anledning av en utav Näsjö—Oskarshamns nya järnvägsaktiebolag gjord. av järnvägsstyrelsen med skrivelse den 9 september 1918 överlämnad ansökning angående förhöjning av de provisoriska tilläggsavgifterna för transporter å bolagets järnväg; given Stockholms slott den 26 september 1918.

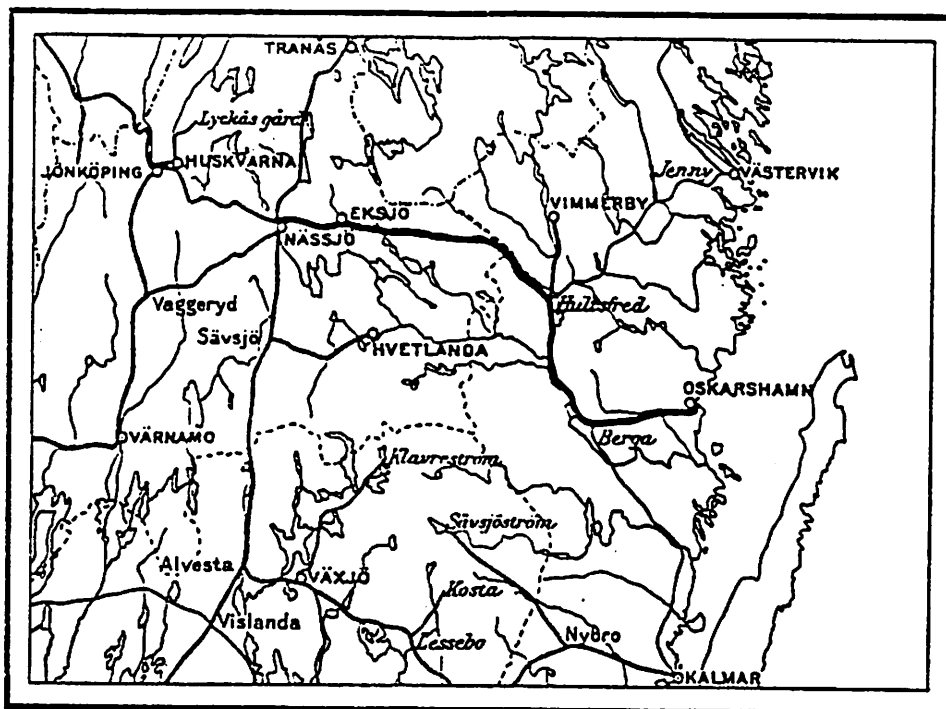
KUNGL. MAJ:ET har låtit detta ärende sig föredragas och finner, med anledning av ifrågasvarande ansökning, gott att, med ändring av vad i kungörelsen angående provisoriska tilläggsavgifter å vissa enskilda järnvägar den 21 december 1917 ännos stadgat beträffande Näsjö—Oskarshamns järnväg, förordna, att nämnda järnvägs förvaltning må äga rätt att från och med den 15 oktober 1918 uttaga provisoriska tilläggsavgifter å järnvägen för transport av i kolumn 3—5 i den till berörda kungörelse fogade tabell, avdelning A, angivet gods med 180 procent å de ordinarie fraktagifterna samt för transport av i kolumn 6 i samma avdelning av nämnda tabell omfattadt gods med ej mindre de i kolumn 7—14 angivna fasta belopp än även med 180 procent å summan av de ordinarie fraktsatserna per 10 eller 100 kilogram och vederbörande nyssnämnda fasta belopp, allt under iakttagande i öfrigt av de i ifrågasvarande kungörelse meddelade föreskrifter. Vilket vederbörande till efterrättelse ånder.

GUSTAF.

(I. S.)

(Civildepartementet.)

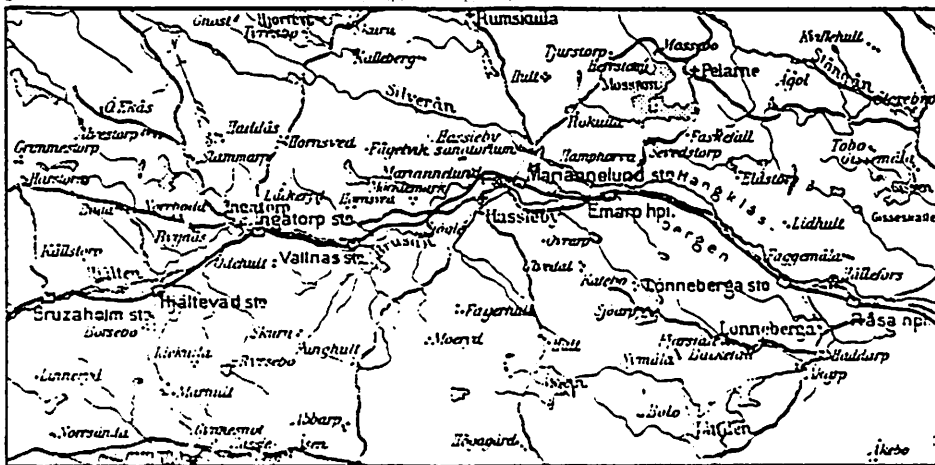
AXEL SCHOTTE.



JÄRNVÄGSKARTA 1898



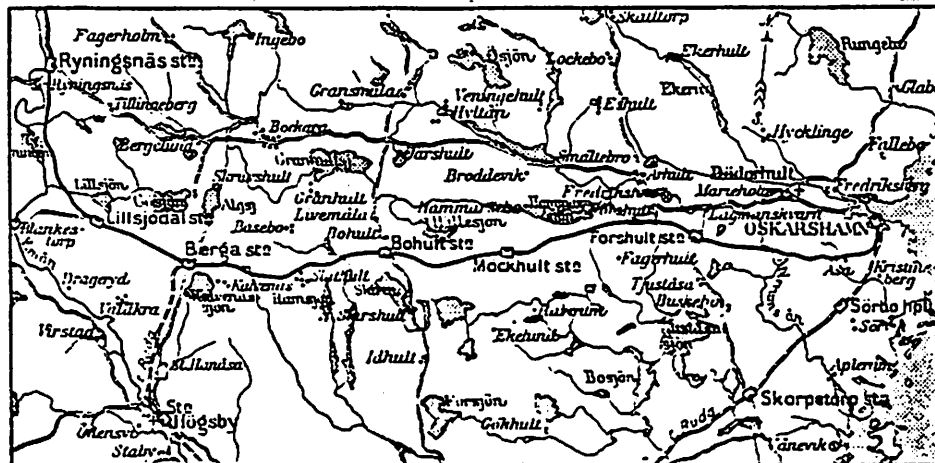
NÄSSJÖ-OSKARSHAMNS JÄRNVÄG. 1. STRÄCKAN NÄSSJÖ-BRUZAHOLM



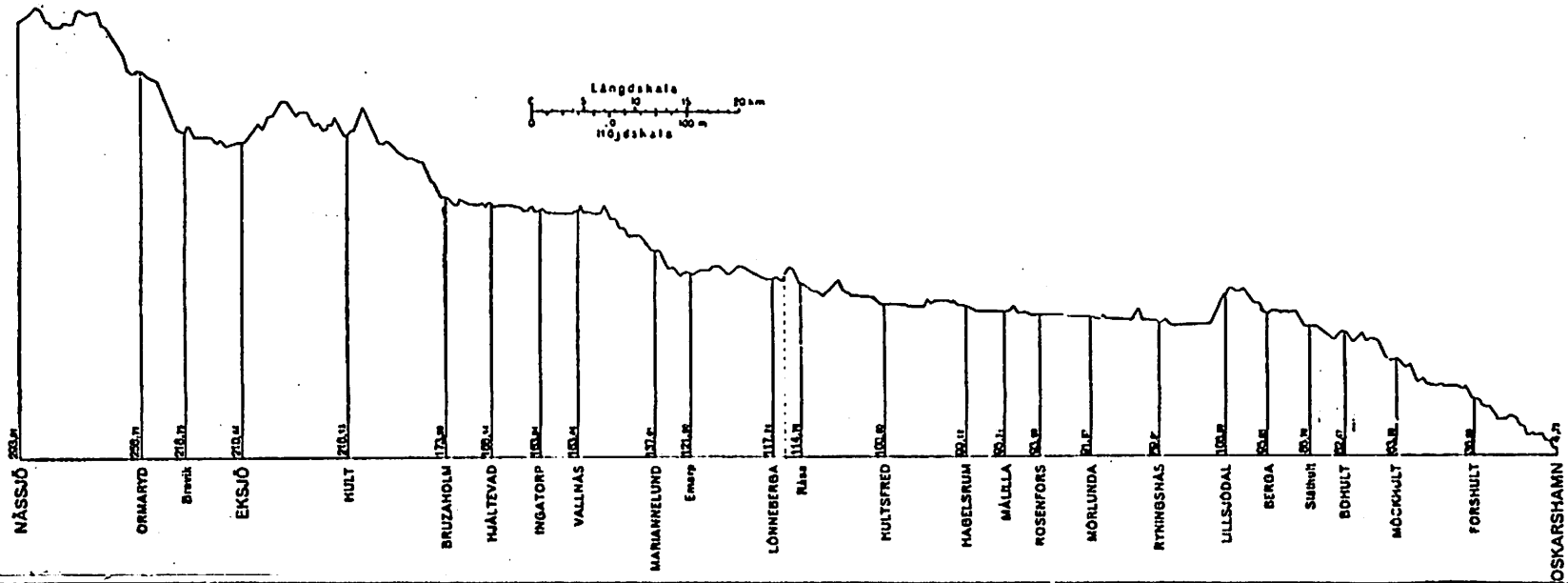
NÄSSJÖ-OSKARSHAMNS JÄRNVÄG. 2. STRÄCKAN BRUZAHOLM-RÅSA



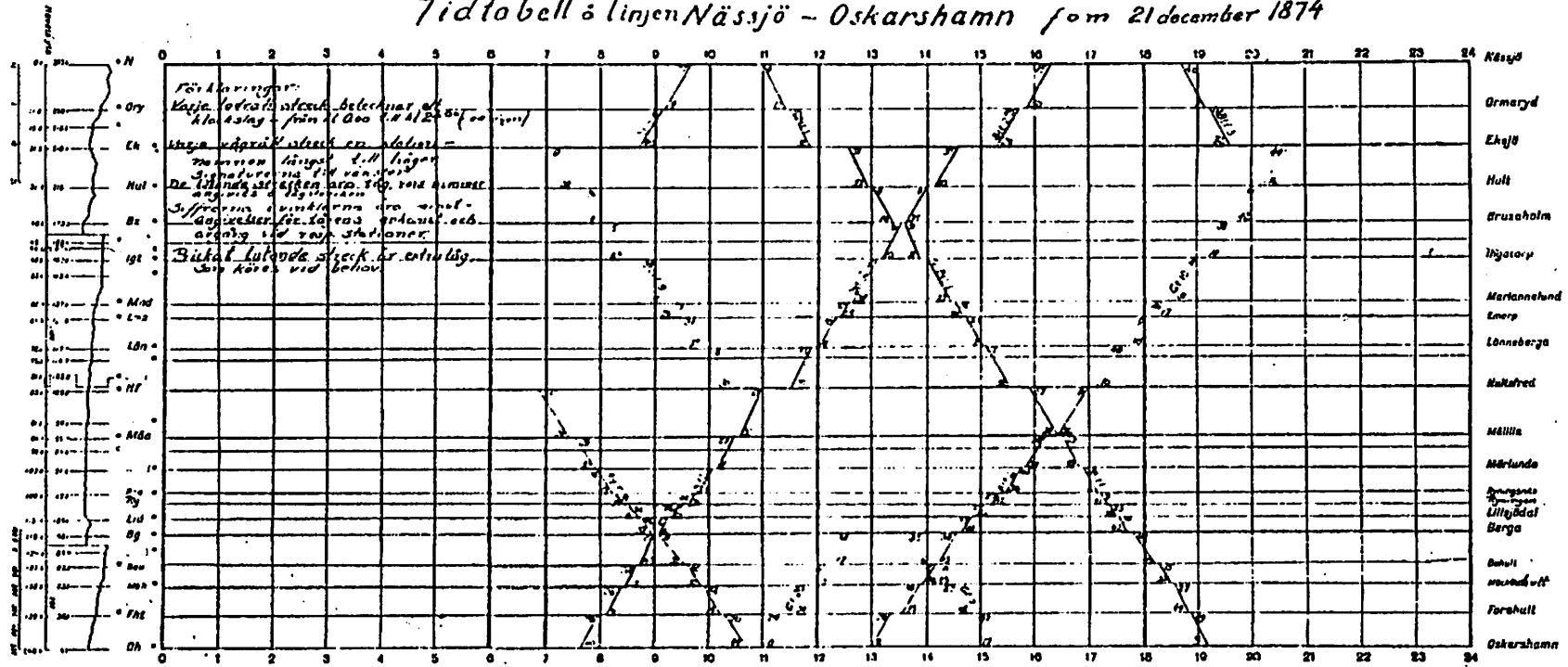
NÄSSJÖ-OSKARSHAMNS JÄRNVÄG. 3. RÅSA-LILLSJÖDAL



NÄSSJÖ-OSKARSHAMNS JÄRNVÄG. 4. STRÄCKAN LILLSJÖDAL-OSKARSHAMN



Tidtabell i linjen Nässjö - Oskarshamn som 21 december 1874



NÄSSJÖ OSCARSHAMN RAILWAY COMPANY.

REPORT OF THE DIRECTORS

TO THE

SHAREHOLDERS

AND

INCOME BOND HOLDERS

OF THE

NÄSSJÖ OSCARSHAMN RAILWAY COMPANY
IN ENGLAND

WITH

Statements of Accounts.

FOR THE YEAR ENDING 31st DECEMBER 1895.

DIRECTORS.

Colonel GUSTAV NORDENSKJÖLD, <i>Chairman.</i>	Major JOHN REEVES, H. M. S.
Mr. FRED. GOSLETT, <i>Managing Director.</i>	Mr. PERCY F. LUCK.
Mr. HERMAN TILLBERG, <i>Deputy-Chairman.</i>	

SUPPLEANT DIRECTORS.

Captain AXEL SJÖGREEN.	Mr. ROBERT COOPER.
Mr. BERTRAND LINDGREN, <i>Mayor of Oscarshamn.</i> M. P.	Mr. KNUT MALM, <i>Judge.</i>
	Captain C. A. STÅLHAMMAR.

AUDITORS.

Mr. OTTO SJÖGREEN.	Major THOR CEDERCRANTZ.
--------------------	-------------------------

Mr. EDVARD MONTGOMERY.

Secretary — Mr. EMIL SWENSON.

Traffic Chief — Mr. ALBERT BERGMARK.

Engineer — Mr. HERMAN STJERNSPETZ.

Locomotive Engineer — Mr. C. M. SAND.

AGENTS IN LONDON

Mess:rs DENT PALMER & Co.

1 CRESHAM HOUSE.

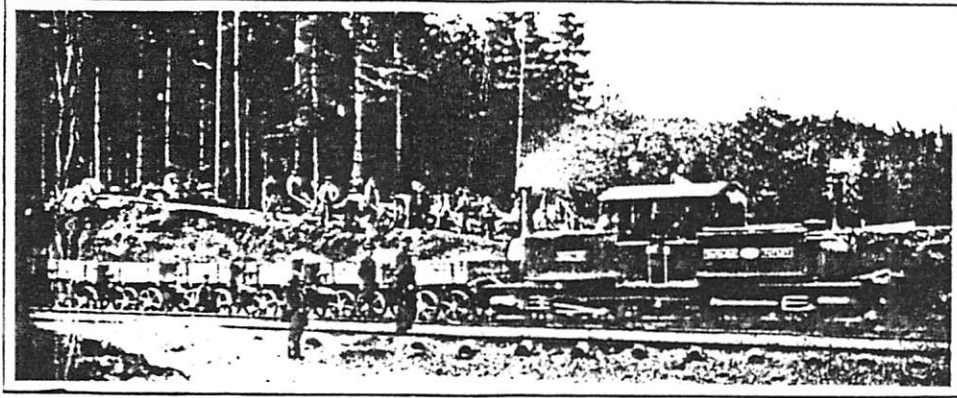
23 OLD BROAD ST.

NÄSSJÖ—OSKARSHAMNS JERNVÄG.

TIDTABELL för bantågen från och med den 1 September 1875.

Mål	Afgifter från Nässjö				Blandade tåg alla dagar		Godståg alla dagar	
	I:a	II:a	III:e		No. 1	No. 3	No. 5	No. 7
1.1	0.88	0.66	0.38	Afg. från Nässjö	6.40 f.m.	1.15 e.m.	5.30 e.m.	
0.9	1.60	1.20	0.70	" " Ormaryd	7.6 "	1.41 "	6.0 "	
				Ank. till Eksjö	7.26 "	2.1 "	6.20 "	
1.0	2.40	1.80	1.05	Afg. från do	7.46 "	2.31 "		
0.8	3.04	2.28	1.33	" " Hult	8.12 "	2.57 "		
0.8	3.68	2.76	1.61	" " Bruzaholm	8.34 "	3.19 "		
1.1	4.56	3.42	1.99	" " Ingatorp	9.1 "	3.46 "		
0.3	4.80	3.60	2.10	" " Marianelund	9.30 "	4.17 "		
0.8	5.44	4.08	2.38	" " Emarp	9.40 "	4.28 "		
				Ank. till Lönneberga	10.0 "	4.48 "		
1.0	6.24	4.68	2.73	Afg. från do	10.5 "	4.55 "	—	6.0 f.m.
				Ank. till Hultsfred	10.30 "	5.19 "	—	6.25 "
				Afg. från do	10.35 "	5.24 "	—	7.0 "
1.1	7.12	5.34	3.11	" " Målilla	11.5 "	5.55 "	—	7.40 "
0.8	7.76	5.82	3.39	" " Mörlunda	11.28 "	6.18 "	—	8.5 "
0.5	8.16	6.12	3.57	" " Ryningsnäs	11.42 "	6.32 "	—	8.20 "
0.5	—	—	—	" " Ryningen	11.58 "	6.48 "	—	8.34 "
0.2	8.72	6.54	3.81	" " Lillsjödal	12.7 e.m.	6.57 "	—	8.48 "
0.4	9.04	6.78	3.95	Ank. till Berga	12.16 "	7.0 "	—	8.53 "
				Afg. från do	12.21 "	7.11 "	—	8.59 "
0.7	9.60	7.20	4.20	" " Bohult	12.45 "	7.35 "	—	9.24 "
0.4	—	—	—	" " Möckerhult	12.56 "	7.46 "	—	9.36 "
0.7	10.48	7.86	4.58	" " Forshult	1.15 "	8.5 "	—	9.58 "
0.8	11.12	8.34	4.86	Ank. till Oskarshamn	1.33 "	8.23 "	—	10.18 "

Mål	Afgifter från Oskarshamn.				Blandade tåg alla dagar			Godståg alla dagar	
	I:a	II:a	III:e		No. 2	No. 4 A	No. 4 B	No. 6	No. 8
0.8	0.64	0.48	0.28	Afg. från Oskarshamn	5.0 f.m.	1.40 e.m.	—	—	3.20 e.m.
0.7	—	—	—	" " Forshult	5.25 "	2.4 "	—	—	3.45 "
0.4	1.52	1.14	0.66	" " Möckerhult	5.43 "	2.21 "	—	—	4.3 "
0.7	2.08	1.56	0.91	" " Bohult	5.56 "	2.33 "	—	—	4.15 "
				Ank. till Berga	6.12 "	2.49 "	—	—	4.32 "
				Afg. från do	6.17 "	2.53 "	—	—	4.38 "
0.4	2.40	1.80	1.05	" " Lillsjödal	6.31 "	3.5 "	—	—	4.50 "
0.2	—	—	—	" " Ryningen	6.41 "	3.14 "	—	—	4.59 "
0.5	2.96	2.22	1.29	" " Ryningsnäs	6.55 "	3.27 "	—	—	5.14 "
0.5	3.36	2.52	1.47	" " Mörlunda	7.10 "	3.41 "	—	—	5.30 "
0.8	4.00	3.00	1.75	" " Målilla	7.34 "	4.1 "	—	—	6.0 "
1.1	4.88	3.66	2.13	Ank. till Hultsfred	8.0 "	4.26 "	—	—	6.27 "
				Afg. från do	8.20 "	4.31 "	—	—	6.57 "
1.0	5.68	4.26	2.48	Ank. till Lönneberga	8.44 "	4.54 "	—	—	7.22 "
				Afg. från do	8.48 "	4.59 "	—	—	
0.8	6.32	4.74	2.76	" " Emarp	9.10 "	5.20 "	—	—	
0.3	6.56	4.92	2.87	" " Marianelund	9.26 "	5.33 "	—	—	
1.1	7.44	5.58	3.25	" " Ingatorp	9.59 "	6.6 "	—	—	
0.8	8.08	6.06	3.53	" " Bruzaholm	10.21 "	6.29 "	—	—	
0.8	8.72	6.54	3.81	" " Hult	10.46 "	6.55 "	—	—	
1.0	9.52	7.14	4.16	Ank. till Eksjö	11.10 "	7.19 "	—	—	
				Afg. från do	11.30 "	—	5.0 f.m.	3.0 e.m.	
0.9	10.24	7.68	4.48	" " Ormaryd	11.52 "	—	5.22 "	3.22 "	
1.0	11.12	8.34	4.86	Ank. till Nässjö	12.20 e.m.	—	5.50 "	3.50 "	



Första gruståget.

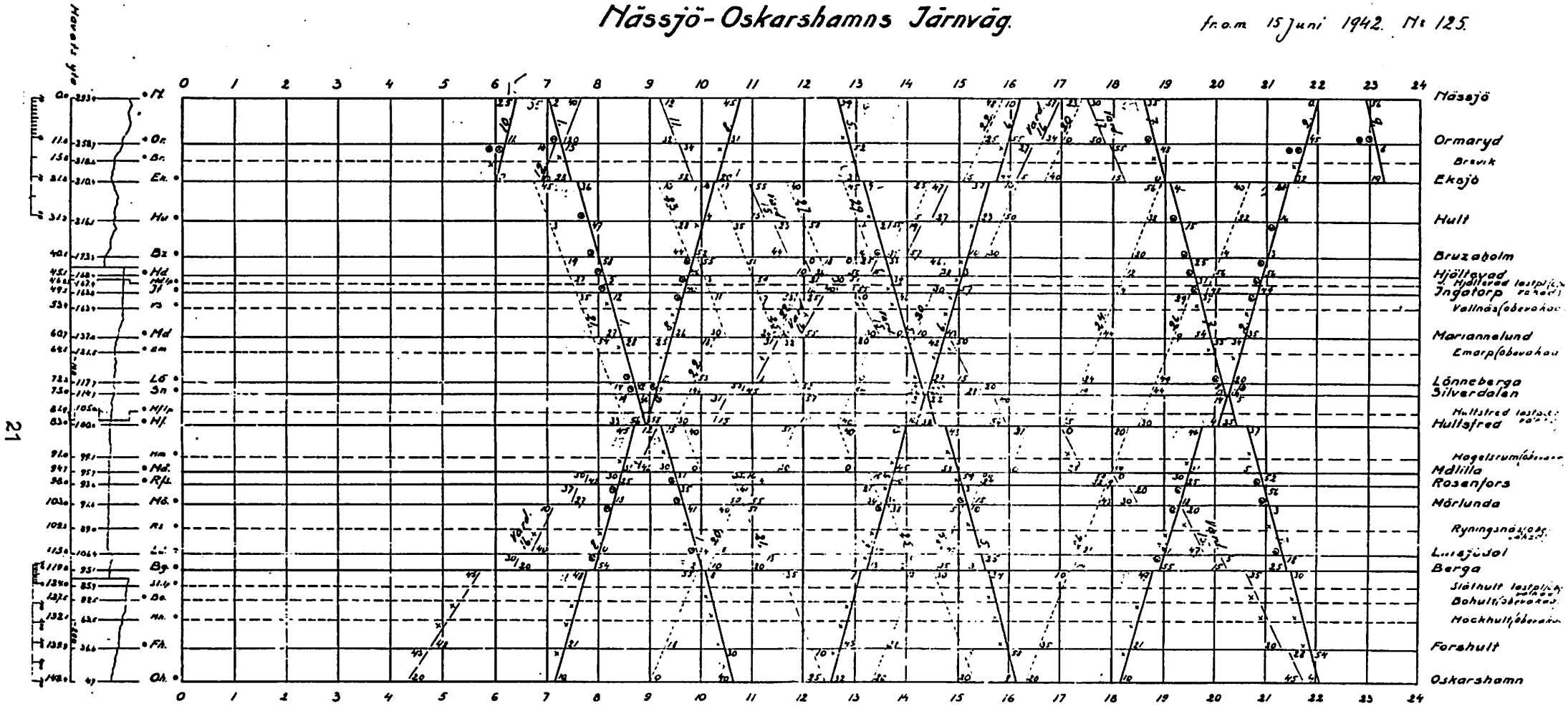
Blandadt tåg N:o 1.
Nässjö—Oskarshamn.

Ned dagligen.	Kilometer.	Tid för kången. Min.	Tid:		
			Ankomst kl.	Upp- bäll. Min	Afgang kl.
Nässjö					6,50 f.m.
Ormaryd	12	22	7,12 f.m.	1	7,13 "
Ekajö	10	18	7,31 "	10	7,41 "
Hult, möter n:o 4.	10	20	8,1 "	1	8,2 "
Bruzaholm	9	16	8,18 "	1	8,19 "
Hjeltevad	4	9	8,28 "	1	8,29 "
Ingatorp	4	8	8,37 "	5	8,42 "
Marianelund	12	22	9,4 "	1	9,5 "
Emarp	4	6	9,11 "	1	9,12 "
Lönneberga	8	16	9,23 "	2	9,30 "
Hultsfred	11	20	9,50 "	15	10,5 "
möter n:o 8.					
Hagelsrum	9	16	10,21 "	1	10,22 "
Mälilla	3	6	10,28 "	2	10,30 "
Rosenfors	3	6	10,36 "	1	10,37 "
Mörlunda	5	10	10,47 "	5	10,52 "
Ryningsnäs	6	10	11,2 "	1	11,3 "
Lillsjödalen	7	14	11,17 "	1	11,18 "
Berga	4	8	11,26 "	3	11,29 "
Bohult	8	18	11,47 "	1	11,48 "
Fagerhult	8	16	12,4 e. m.	1	12,5 e. m.
Forshult	4	7	12,12 "	2	12,14 "
Oskarshamn	8	16	12,30 "		
möter n:o 2.					

Ur tidtabell för NOJ år 1880.

Nässjö-Oskarshamns Järnväg

från 15 juni 1942. Nr 125.



21

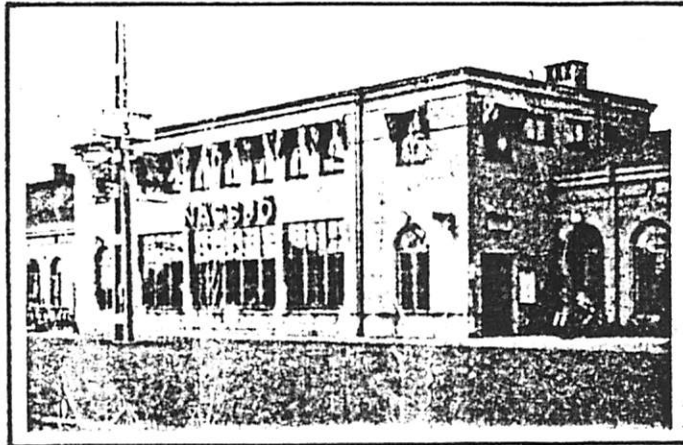
STATIONER, HÄLL- & LASTPLATSER M.M.

<u>km</u>	<u>TRAFIKPLATS</u>	<u>ÖPPNAD</u>	<u>NOJ</u> <u>Sign.</u>	<u>SJ</u> <u>Sign.</u>	<u>NEDLAGD</u>
0.0	NÄSSJÖ (SJ)	1/12 1864	N	N	
2.5	Brinellskolan hp	20/8 1990	-	Brin	
8.4	Blankefall hp	9/6 1947	-	Blf1	30/5 1965
12.0	ORMARYD Ormaryd hp från 1/10 1974	7/5 1873	Or -	Ory Ory	
16.1	Brevik hp	7)	Br	Brvk	22/5 1966
18.2	(Soåsa spåret)	2) (1940)	-	-	
19.4	Lyckebergsväxeln lp Lyckeberg lp från 22/5 1972	1954	-	Lybv Lyb	16/6 1987
19.8	Lyckeberg hp	9/6 1947	-	Lybg	30/5 1965
21.5	EKSJÖ	7/5 1873	Ek	Ek	
31.7	HULT Hult hp från 1/1 1978	4/11 1874	Hu -	Hul Hul	
40.9	BRUZAHOLM Bruzaholm hp från 28/5 1978	4/11 1874	Ez -	Ez Ez	
45.5	HJELTEVAD HJÄLTEVAD från 1/10 1916	7)	Hd Hd	- Hvd	
46.6	Hjältevad lastspår Hjältevad lp från ca 1939 Bygdås lp från 10/9 1945	? 3)	Hd lp Hd lp -	- Byå	5) 1/10 1990
49.9	INGATORP Ingatorp hp från 22/5 1977	4/11 1874	It -	Igt Igt	
53.8	WALLNÄS VALLNÄS från 1/10 1916 Vallnäs hlp från / 1922 Vallnäs lp från 12/5 1968	1/6 1885 1)	Ws Vs Vs -	- - VLn VLn	27/5 1990
61.1	MARIANELUND MARIANNELUND från / Mariannelund hp från 27/5 1990	4/11 1874 4)	Md Md -	- Mnd Mnd	
62.8	Mariannelunds grusgrop	9) ?		Mndg	(1968)
64.9	Emarp hlp EMARP från / Emarp hlp från / 1921 Emarp hp från 1/3 1967	4/11 1874	Em Em Em -	- - Emp Emp	12/5 1968
72.6	LÖNNEBERGA Lönneberga hp från 22/5 1977	4/11 1874	Lö -	Lön Lön	
75.0	Råsa hlp	1/10 1911		-	1/11 1932
75.4	SILVERDALEN Silverdalen hlp från 1/6 1986	1/11 1932	Sn -	Sid Sid	
81.0	Hulingsryd Västra lp	1963	-	Hudv	30/5 1976
81.9	Hultsfreds lastspår Hultsfreds lp från ca 1939 Hulingsryd lp från 10/9 1945	? 5)	Hf lp Hf lp -	- -	Hud (1/6 1979)
83.4	HULTSFRED	29/6 1874	Hf	Hf	

91.4	Hagelsrum hlp HAGELSRUM från ca 1907 Hagelsrum hlp från ca 1933 Hagelsrum hp från /	7)	Hm Hm Hm -	- - Hgm Hgm 12/5 1968
95.0	MÅLILLA Målilla hp från 27/5 1990	29/6 1874	Må -	Måa Måa
ca 97	Emmenäs lp	7)		- Före 1900
98.4	Rosenfors hlp ROSENFORS från / Rosenfors hlp från 22/5 1966	7)	Rfs Rfs -	- Rfs Rfs 12/5 1968
103.4	MÖRLUNDA	29/6 1874	Mö	Möa
109.6	Ryningsnäs hlp RYNINGSNÄS från / Ryningsnäs hlp från ca 1933 Ryningsnäs hp från /	29/6 1874	Rs Rs Rs -	- - Rnä Rnä 12/5 1968
ca 114	Ryningen lp	29/6 1874	Ry	- 7)
116.2	LILLSJÖDAL Lillsjödäl hp från 22/5 1977	29/6 1874	Ld -	Liö Liö
120.2	BERGA Berga hp från 27/5 1990	29/6 1874	Bg -	Bg Bg
122.1	(Berga vattentorn, rivet 1973)			
124.4	Släthults lastspår Släthults lp från ca 1939 Släthult lp från 10/9 1945 Släthult hlp från 9/6 1947 Släthult lp från 12/5 1968	7/10 1915	Sl Sl Sl Sl -	- - - Slth Slth 1/6 1969
127.9	BOHULT Bohult hlp från ca 1933	29/6 1874	Bo Bo	- Bou 12/5 1968
ca 132	Möckerhult lp Möckhult hlp från / 19	7)	Mh Mh	- - (1906) 8)
132.8	MÖCKHULT Möckhult hlp från ca 1933 Möckhult hp från / 1964	(1906) 6)	Mh Mh -	- Möh Möh 12/5 1968
136.4	Fagerhult hlp	Före 1880		- 1897
140.3	Forshult hp FORSHULT från / Forshult hp från / 1965	29/6 1874	Fh Fh -	- Fht Fht 22/5 1966
148.5	OSKARSHAMN	29/6 1874	Oh	Oh

- Anm.
- 1) Sidospår kvar.
 - 2) Spår till Ing 2. Växel inlagd endast vid behov.
 - 3) Räknad till Hjalteveds station från 1956. (Gemensamt reläställverk).
 - 4) Trafikteknisk station.
 - 5) Enbart formell nedläggning av taxepunkten.
 - 6) Trafikteknisk station 9/6 1947 - 18/5 1971. (Därefter riven).
 - 7) Perioden 1875 - 1883.
 - 8) Trafikplatsen flyttad. Var nedlagd den period Fagerhult var öppen.
 - 9) Spår byggt in till Mariannelunds station.

För egna anteckningar:



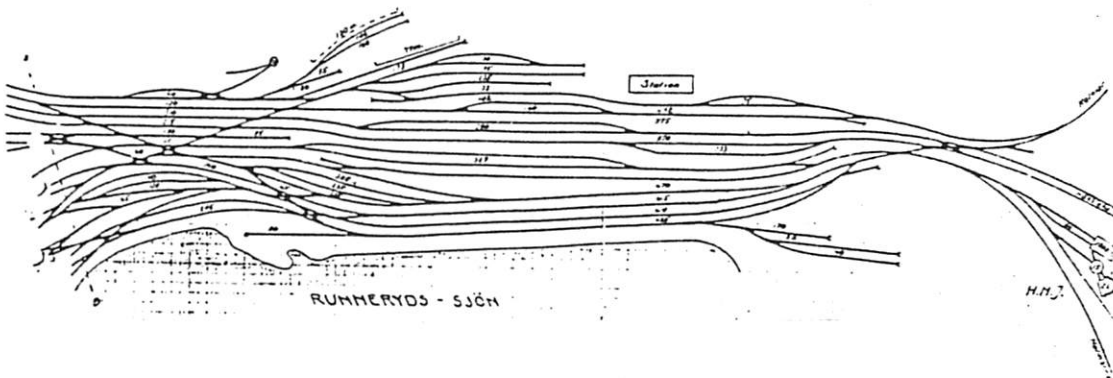
NÄSSJÖ

Gamla stationshuset revs 1991.
Nytt håller på att uppföras på
samma plats

34. 8-p.
37 HK

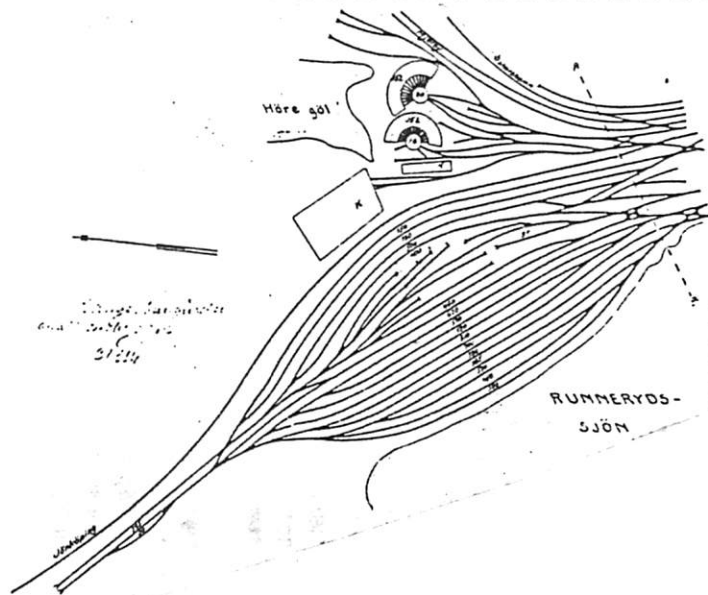
Nässjö
(del 1.)

1931



34. 5-7.
Int. t. inl. t.
37 NK

Nässjö
(del 2.)

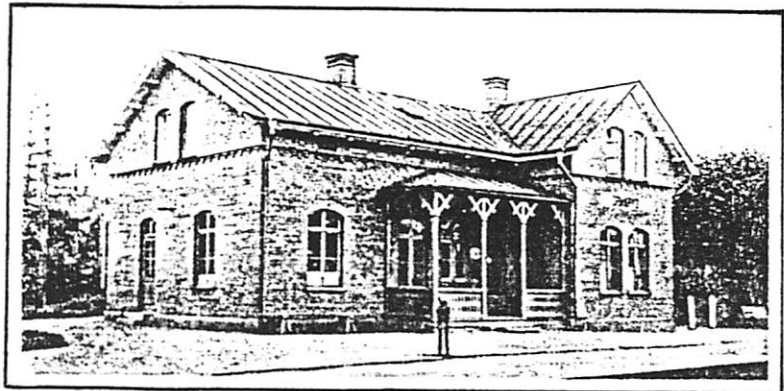


För egna anteckningar:

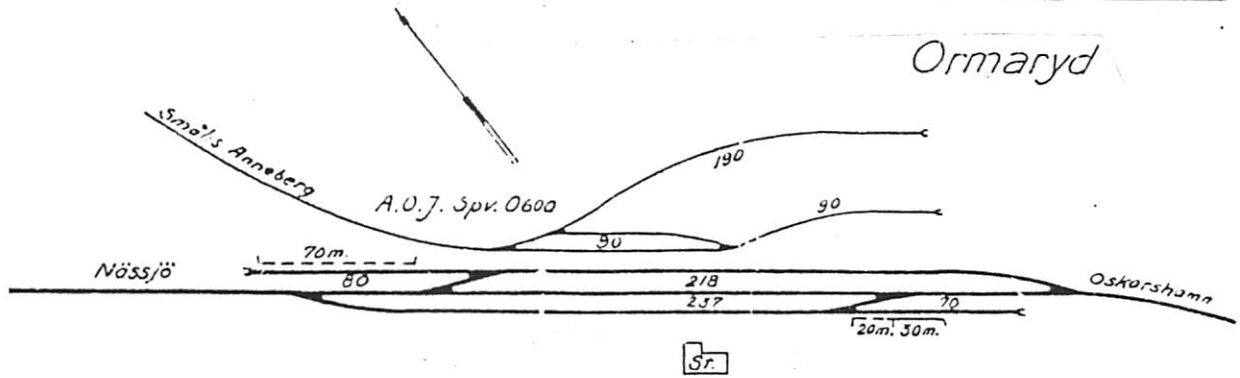
ORMARYD

Nytt stationshus 1899.

Industrier: Slipersbolagets impregneringsupplag, fåtöljfabrik, smidesverkstad och Nordiska pälsdjursfarmer.



ORMARYDS STATIONSHUS

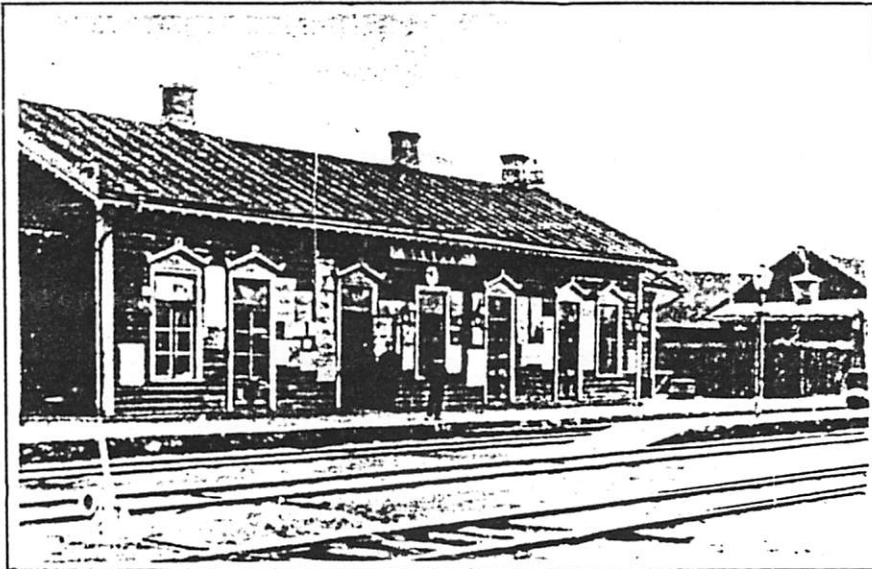


Ormaryd

EKSJÖ

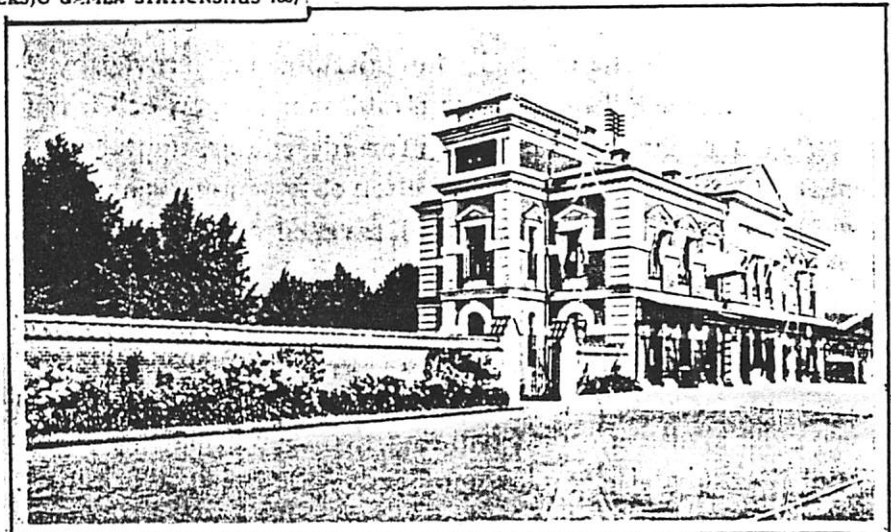
Nytt stationshus 1897.

Industrier: två mekaniska verkstäder, AB Märstaverken som tillverkar rälsbussar samt några möbelfabriker och färdiga hus.

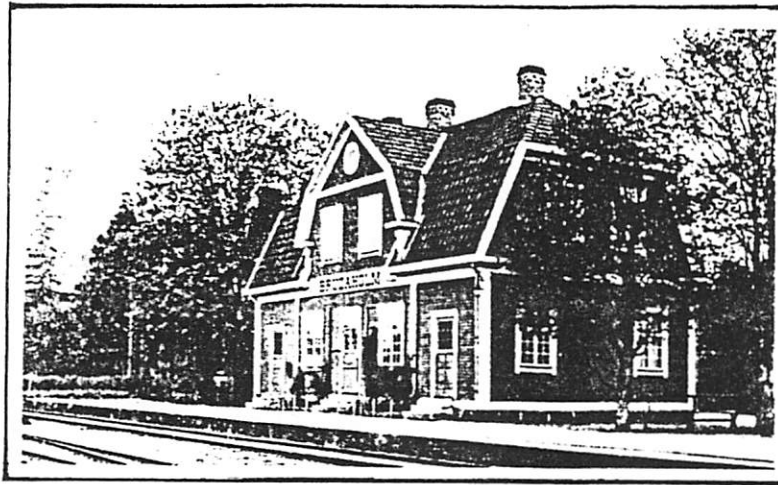


EKSJÖ GAMLA STATIONSHUS 1887

Sidospår till Eksjö mekaniska verkstad.



EKSJÖ NYA STATIONSHUS



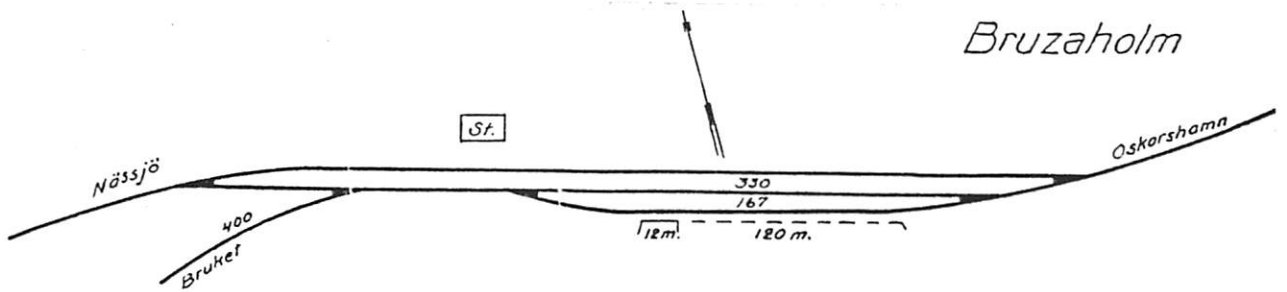
BRUZAHOLMS STATIONSHUS

BRUZAHOLM

Övervåningen tillbyggd 1912.

Industrier: Bruzaholms bruk, AB Metallduk, AB Maskinduksverken, Hem- och butiksinredningar, Bruzaholms trävaruaffär och Olsbergs gjuteri.

Sidospår till Bruzaholms bruk.

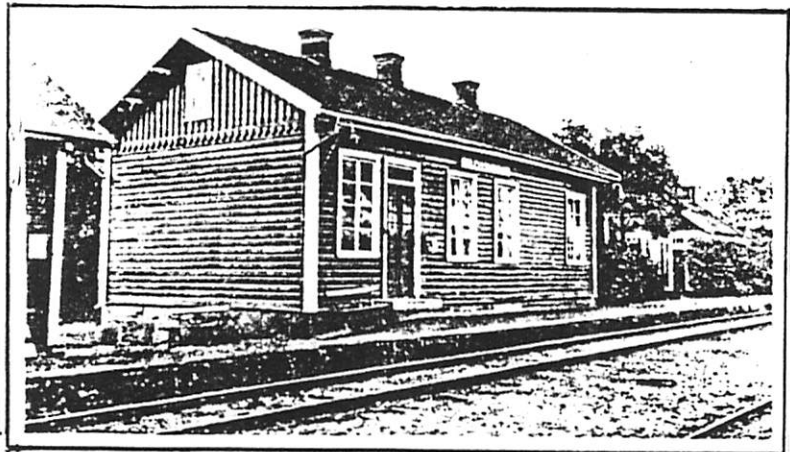


Bruzaholm

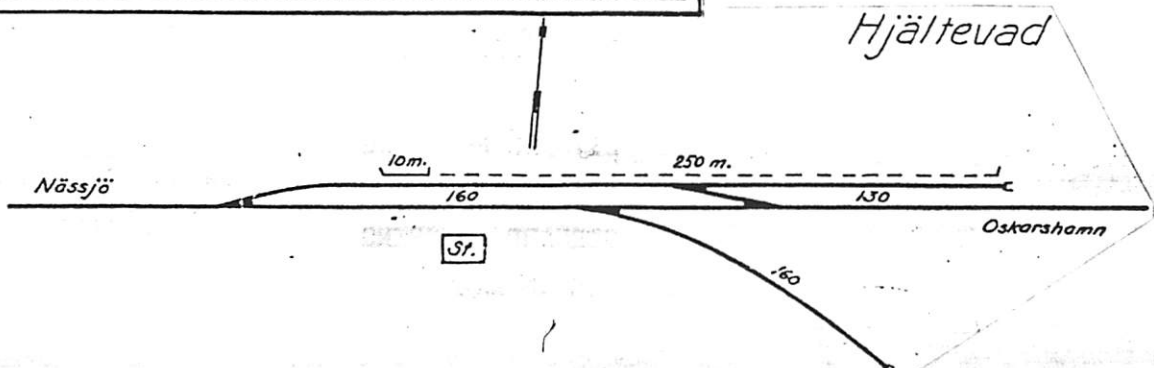
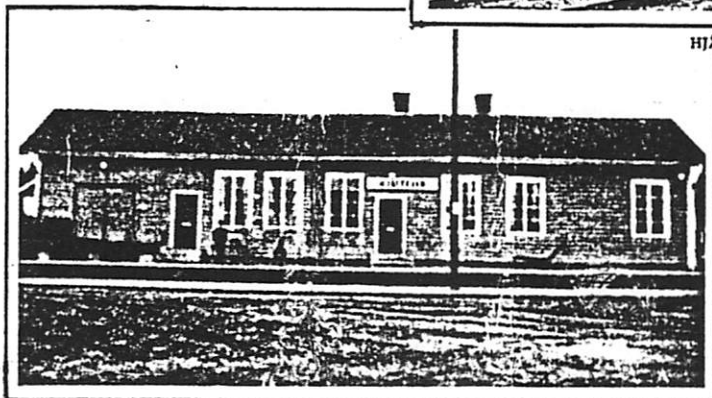
HJÄLTEVAD

Stationshuset om- & tillbyggt.

Industrier: Hjärtevads Industri AB, snickerier och Hjärtevads nya Träförädling.



HJÄLTEVADS STATIONSHUS

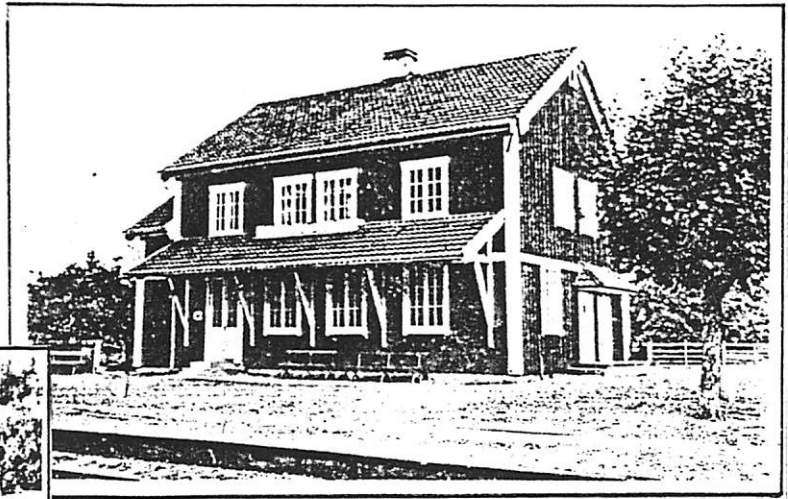


Hjärtevad

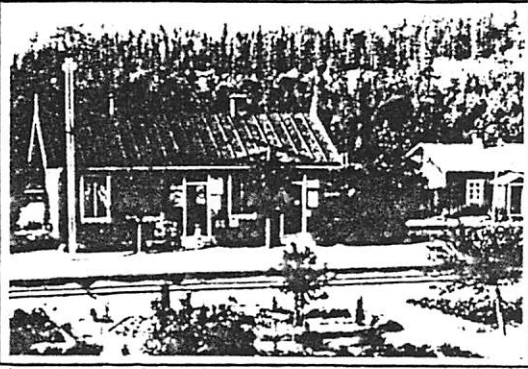
INGATORP

Nytt stationshus 1919.

Industrier: Möbel och trämanufaktur, mekanisk verkstad, mejeri och bryggeri.



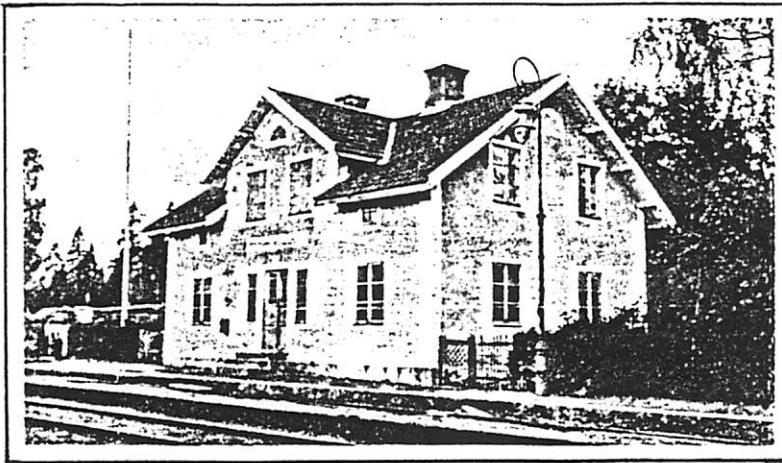
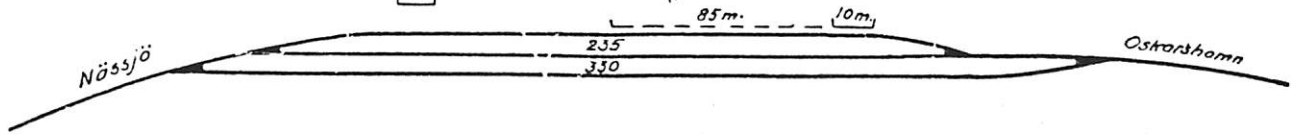
INGATORPS STATIONSHUS



Ingatorps stationshus på 1880-talet.

St.

Ingatorp



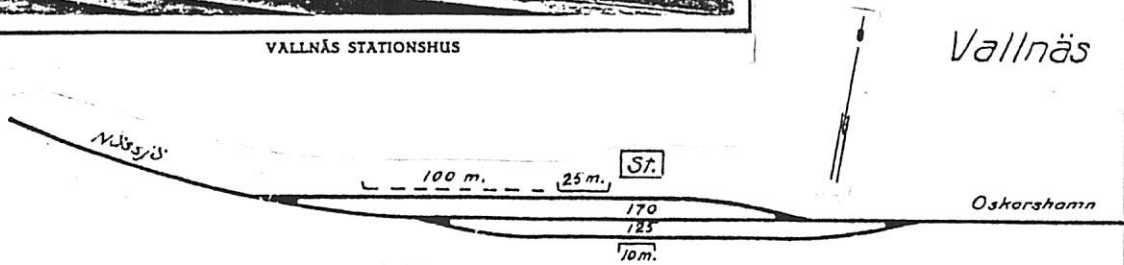
VALLNÄS STATIONSHUS

VALLNÄS

Stationshuset såldes 1968.

Industri: Sågverk.

Vallnäs



MARIANNELUND

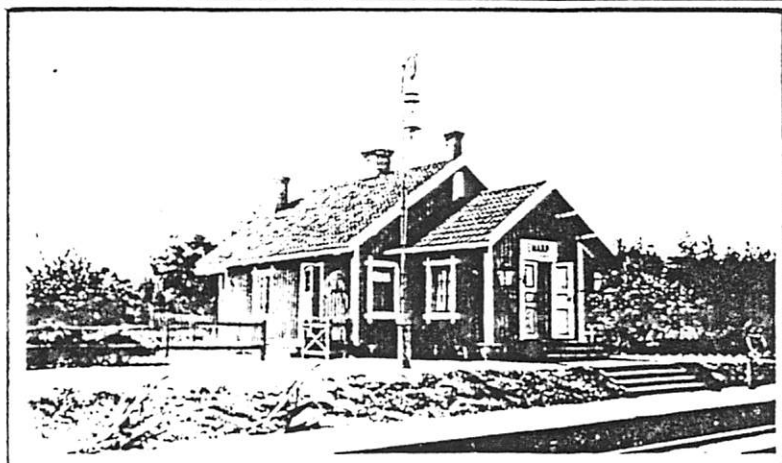
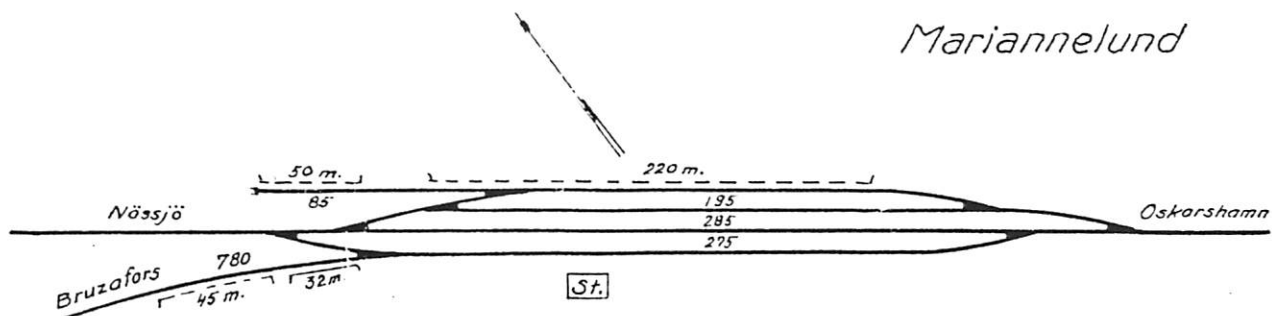
Industrier: AB Brusafors - Hällefors sulfatmassefabrik, mekaniska verkstäder, gjuteri och träförädling.

0.5 km sidospår till Brusafors - Hällefors sulfatmassefabrik.



MARIANNELUNDS STATIONSHUS

Mariannelund



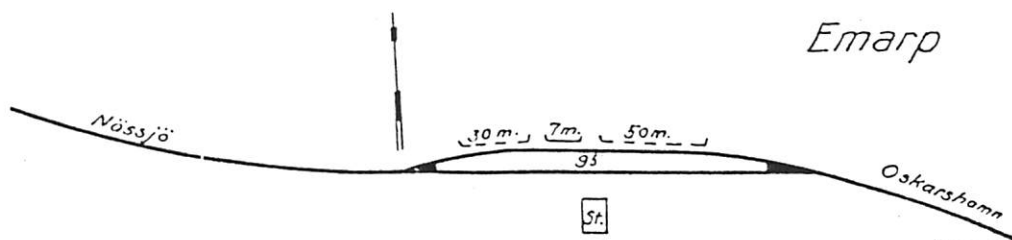
EMARPS STATIONSHUS

EMARP

Stationshuset flyttat till Hultsfreds Hembygdspark.

Industrier: två sågverk, snickerifabrik, modern vals-kvarn och ett större hönseri.

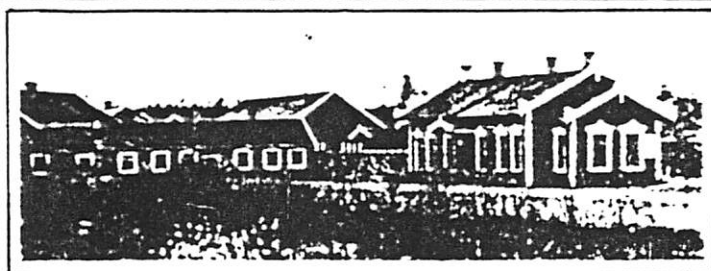
Emarp



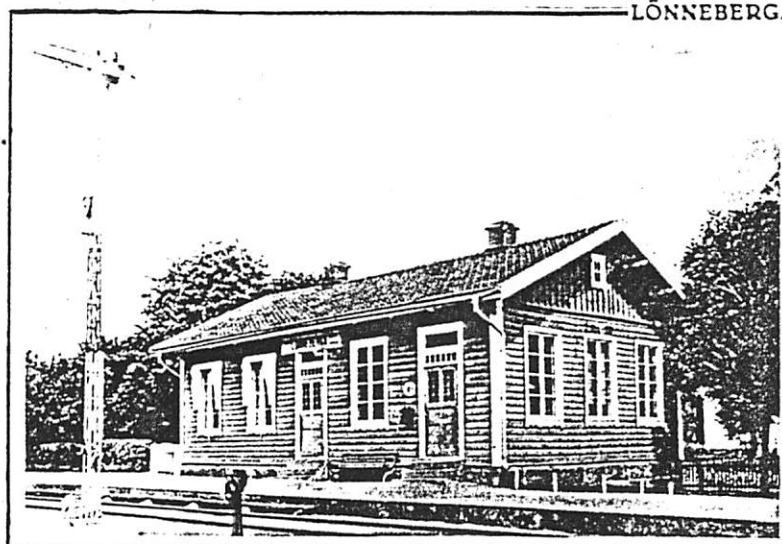
LÖNNEBERGA

Stationshuset revs 1979.

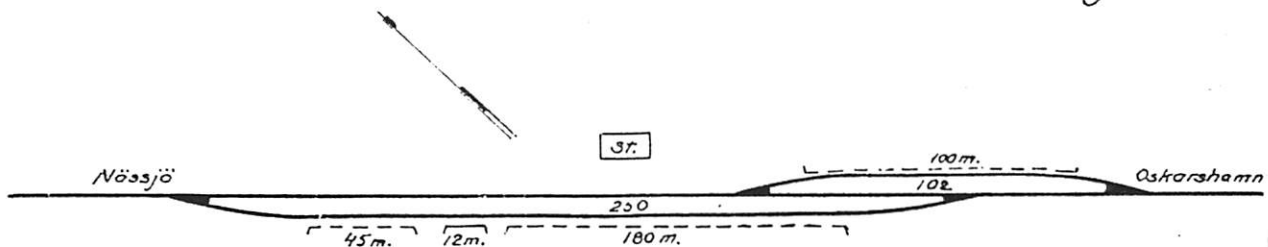
Industrier: Möbler och lättmetallsfabrik, kvarn och två sågar.



LÖNNEBERGA GAMLA STATIONSHUS



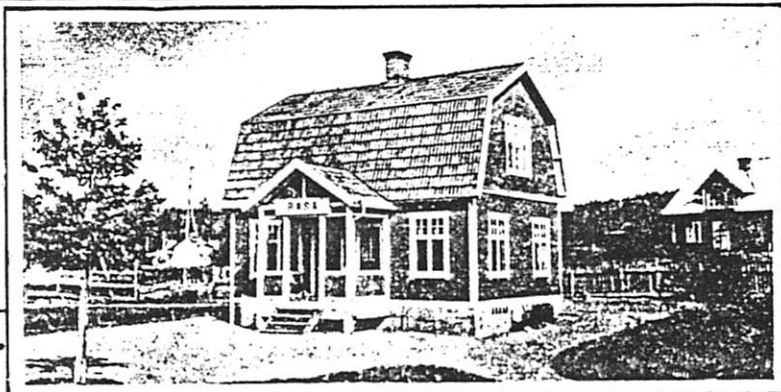
LÖNNEBERGA STATIONSHUS



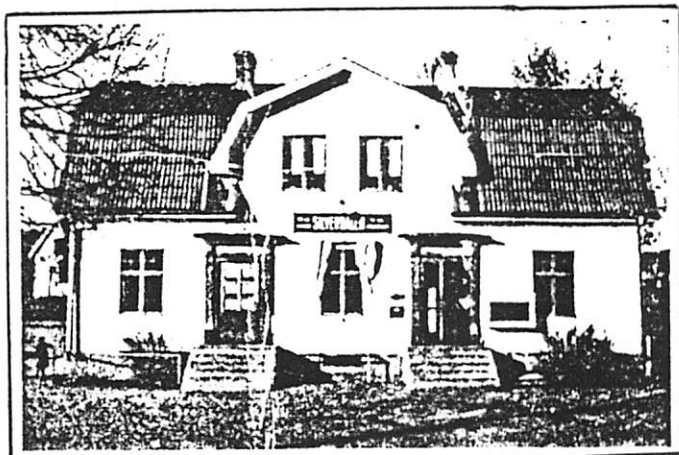
SILVERDALEN

Stationen ändrade namn från Råsa till Silverdalen samtidigt som den flyttades 400 m österut och nytt stationshus byggdes 1932. Detta revs 1987.

Industrier: AB Brusafors - Hällefors pappersbruk, möbelfabrik och mekanisk verkstad.

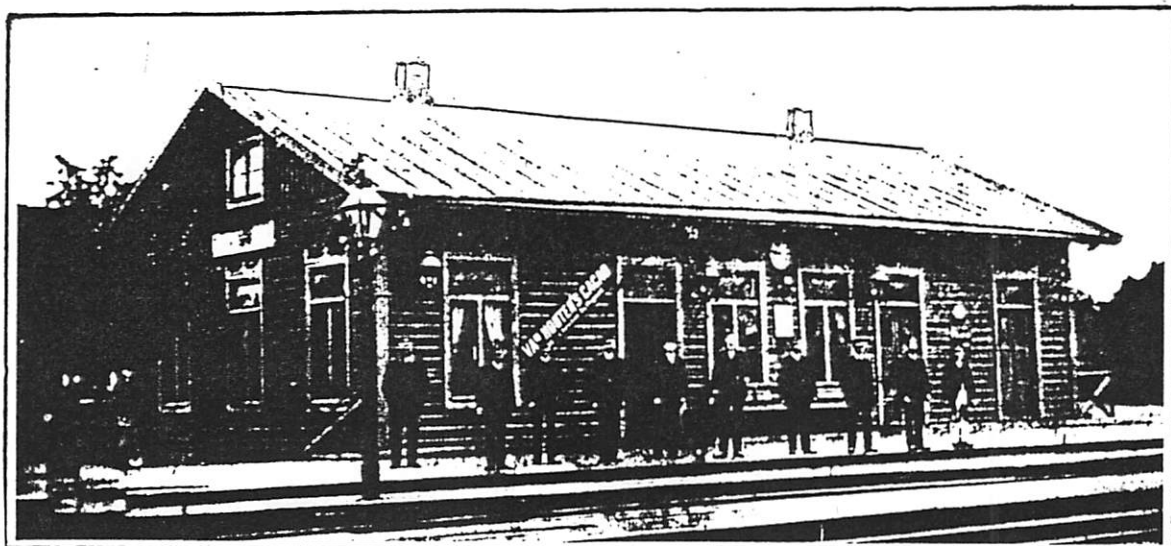


RÅSA HÅLLPLATS



Från Råsa sidospår till AB Brusafors - Hällefors pappersbruk.

HULTSFRED



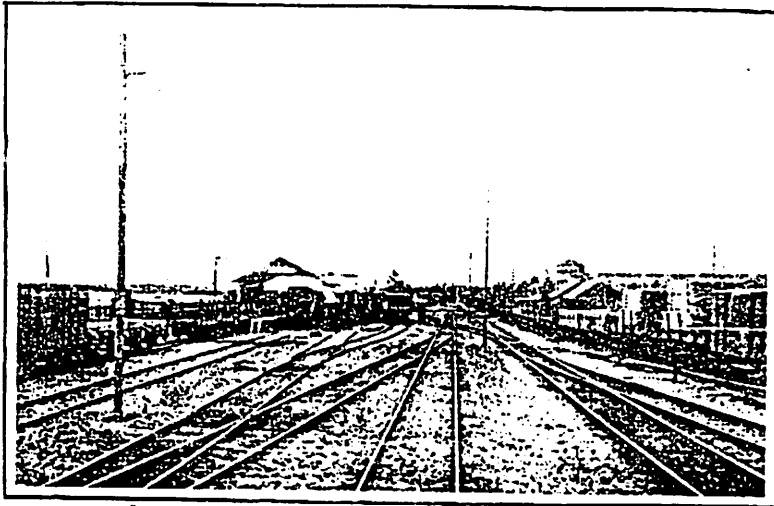
Hultsfreds station omkring 1890

Nytt stationshus 1902. Detta har under åren tillbyggt bl.a. för postkontor.

Stationen har haft en omfattande omlastningstrafik mellan normalspår och smalspår.



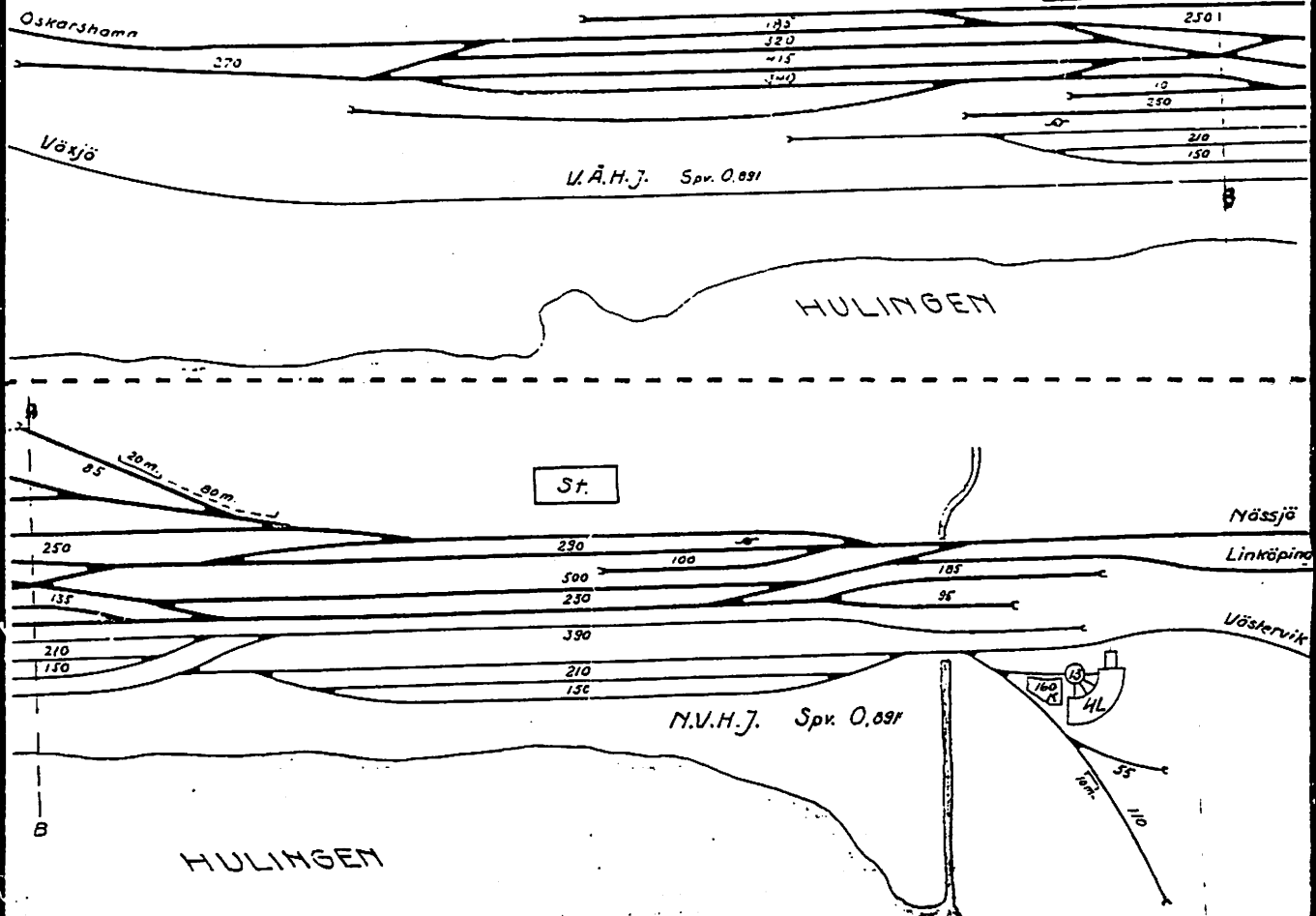
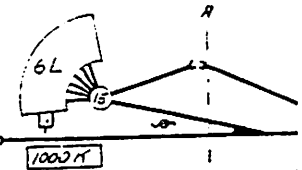
HULTSFREDS STATIONSHUS



ÖSTRA DELEN AV HULTSFREDS BANGÅRD FRÅN STATIONSHUSET

Sidospår till snickerifabriken.

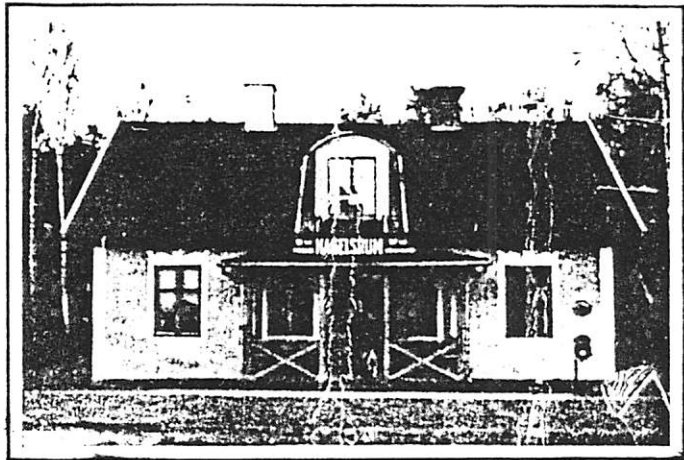
Hulthfred



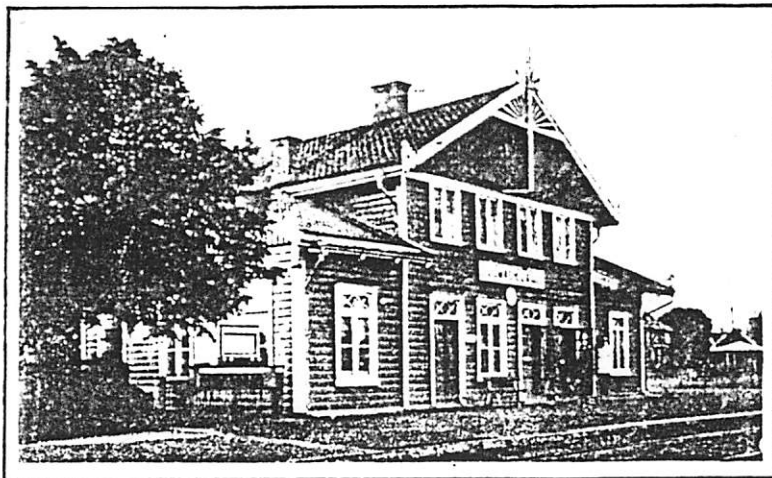
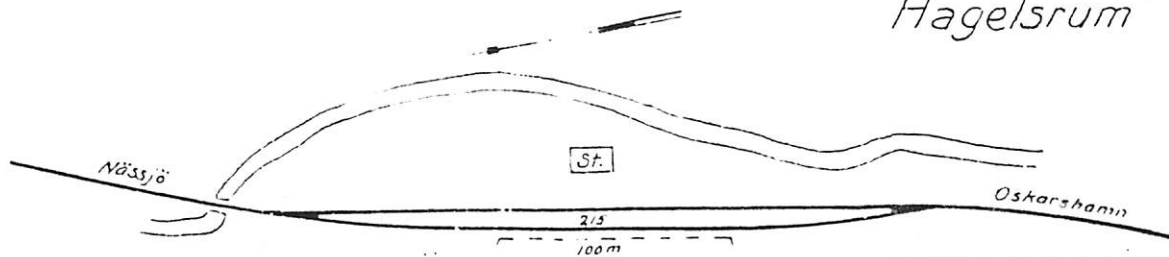
HAGELSRUM

Stationshuset i privat ägo.

Industri: Järnvaror.



Hagelsrum



MÁLILLA STATIONSHUS

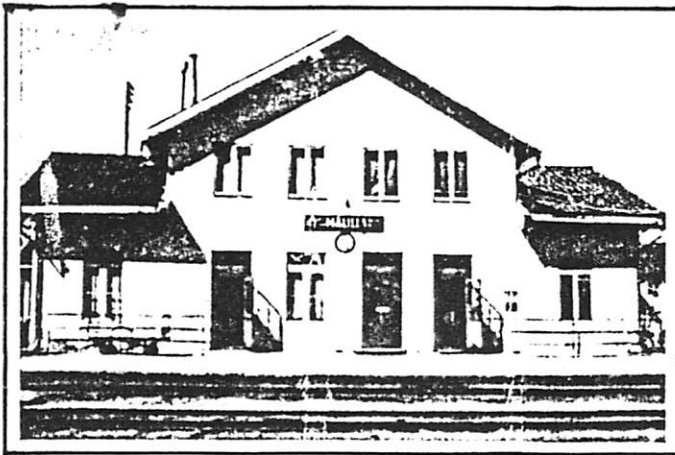
MALILLA

Stationen ombyggdes 1935.

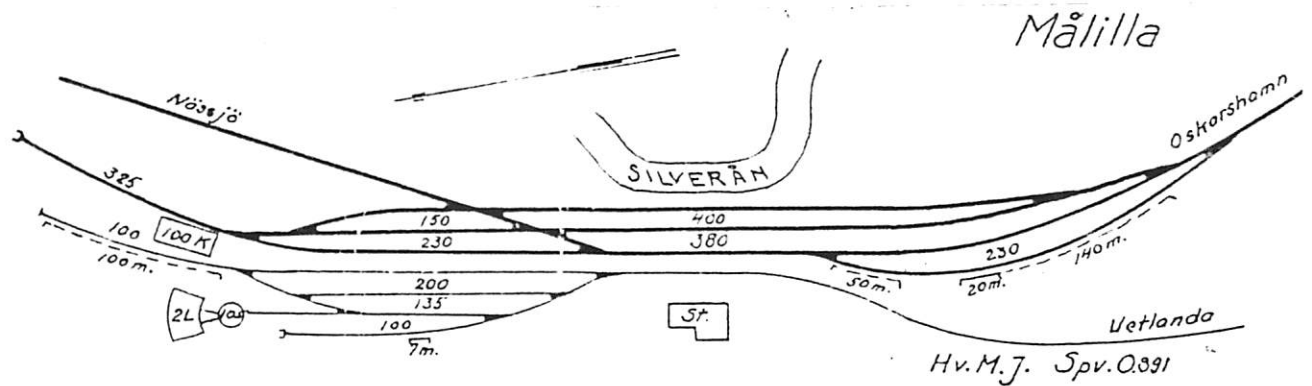
Industrier: Fem möbelfabriker och fabrik för tillverkning av diesel- och bensinmotorer.



Vid Malilla station. Människor i teststämning - gärlånger och flaggor allt som sig bör vid invigningen av Hvetlanda-Malilla järnväg 1906.
Foto: Eksjö Museum



MÅLILLA

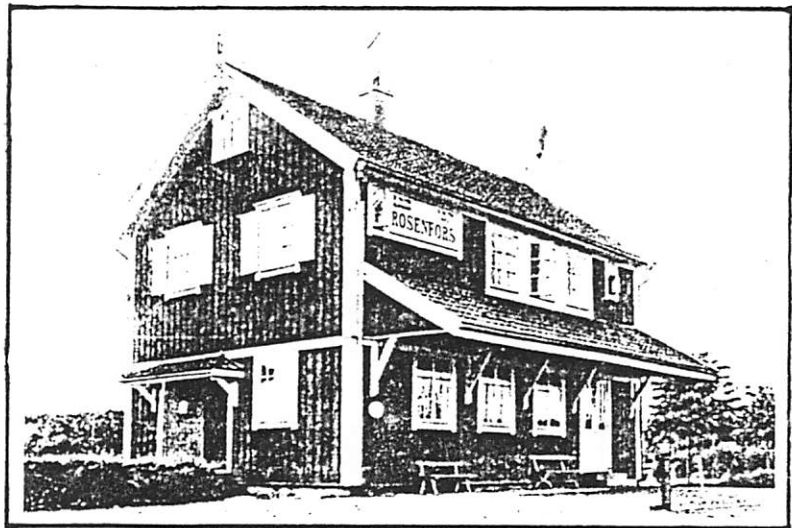


ROSENFORS

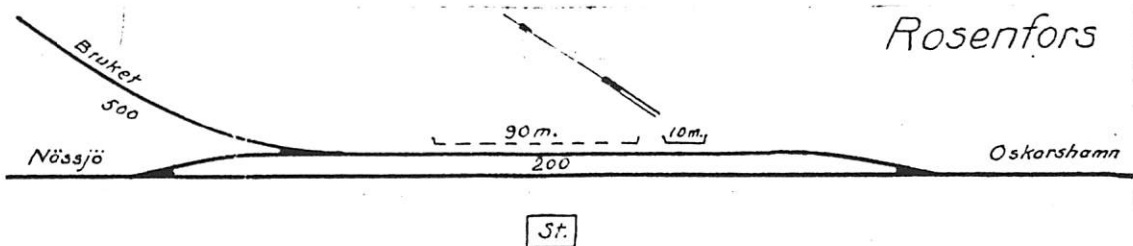
Nytt stationshus 1912.

Industrier: AB Rosenfors bruk, två möbelfabriker och två mekaniska verkstäder.

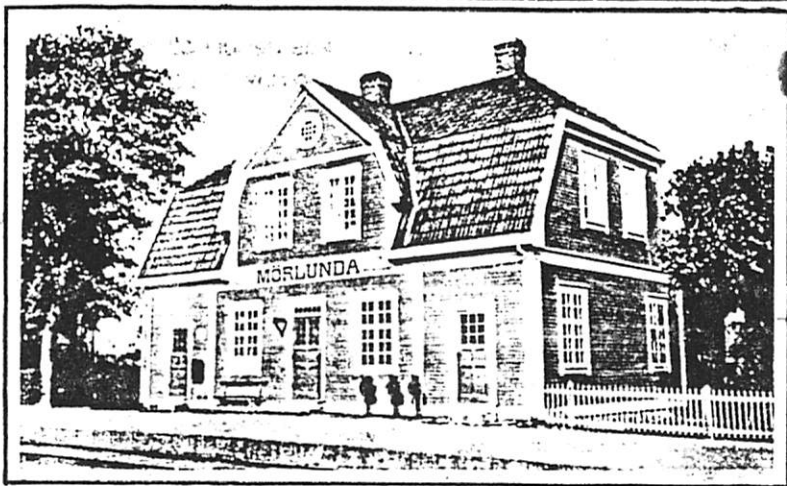
Sidospår till AB Rosenfors Bruk.



ROSENFORS STATIONSHUS



För egna anteckningar:

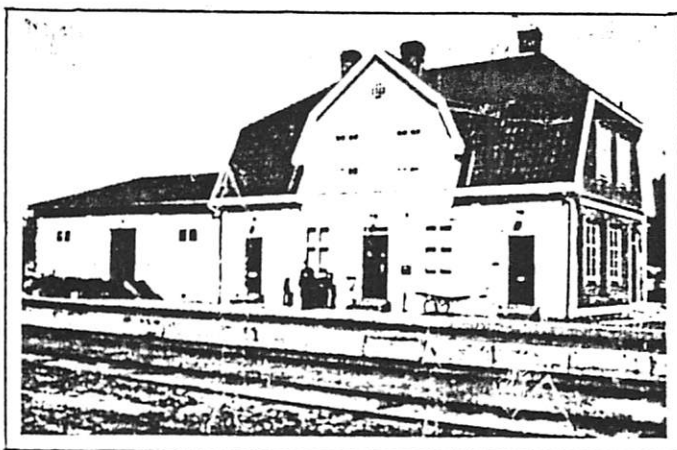


MÖRLUNDA STATIONSHUS

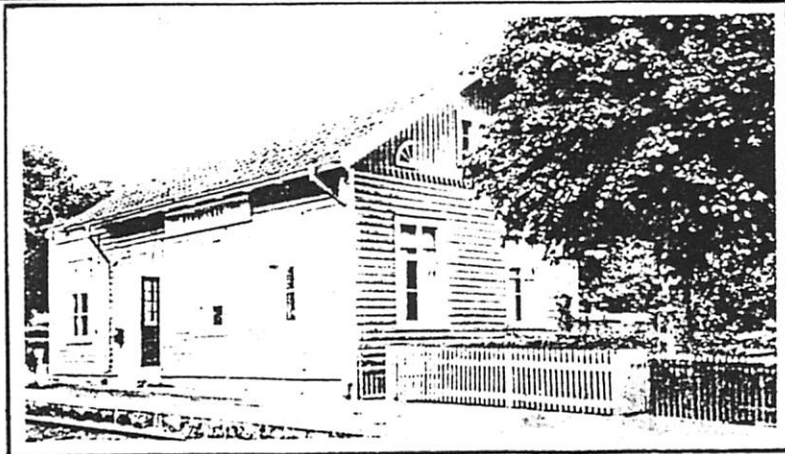
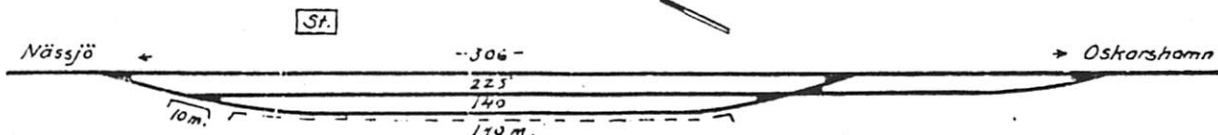
MÖRLUNDA

Övervåningen tillbyggdes 1912.

Industrier: Träförädlingsföretag, sågverk och fem snickerifabriker.



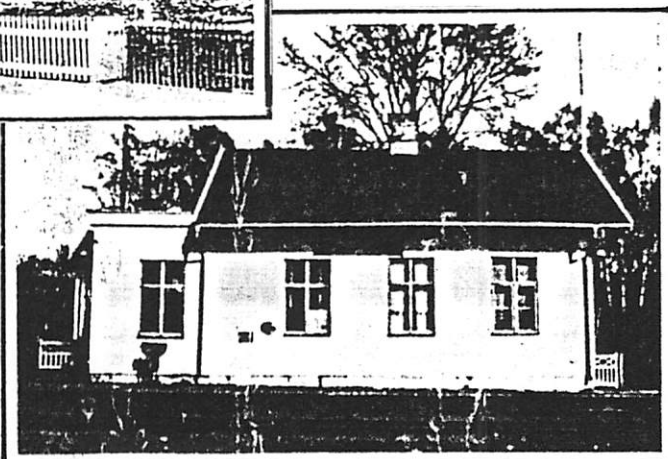
Mörlunda



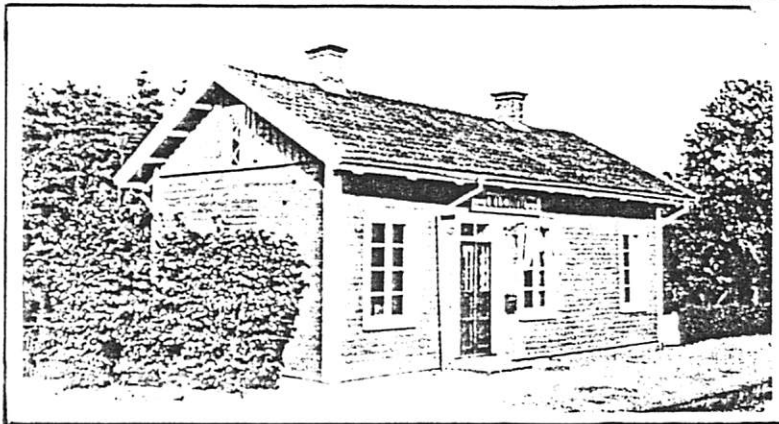
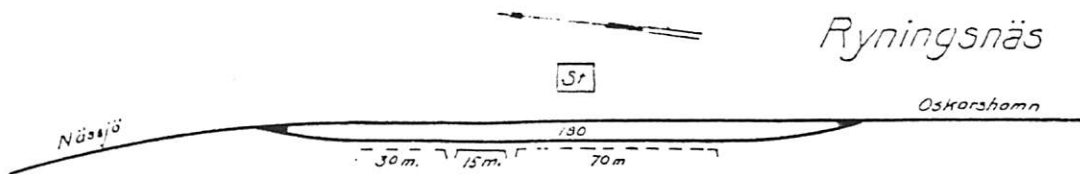
RYNINGSNÄS STATIONSHUS

RYNINGSNÄS

Stationshuset rivet 1986.



Ryningsnäs

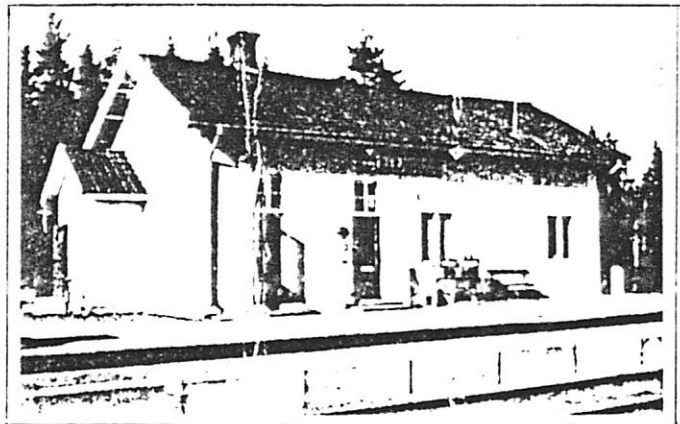


LILLSJÖDALS STATIONSHUS

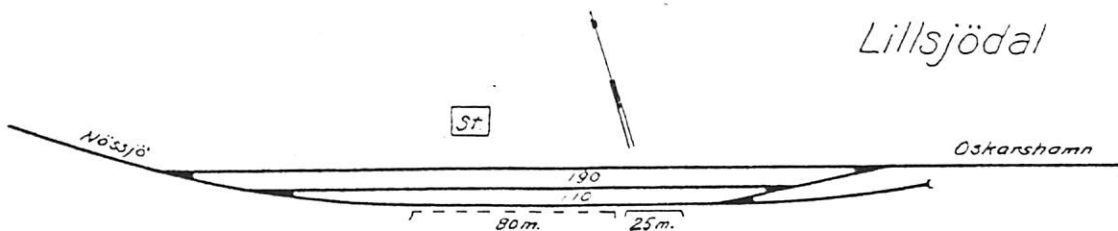
LILLSJÖDAL

Stationshuset tillbyggdes 1930 och revs 1979.

Industrier: Fågelfors bruk, trähusfabrik och snickeri- & träindustri.



Lillsjödäl

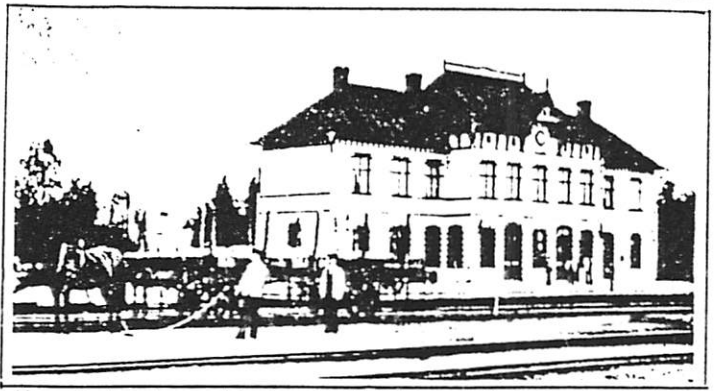


BERGA GAMLA STATIONSHUS

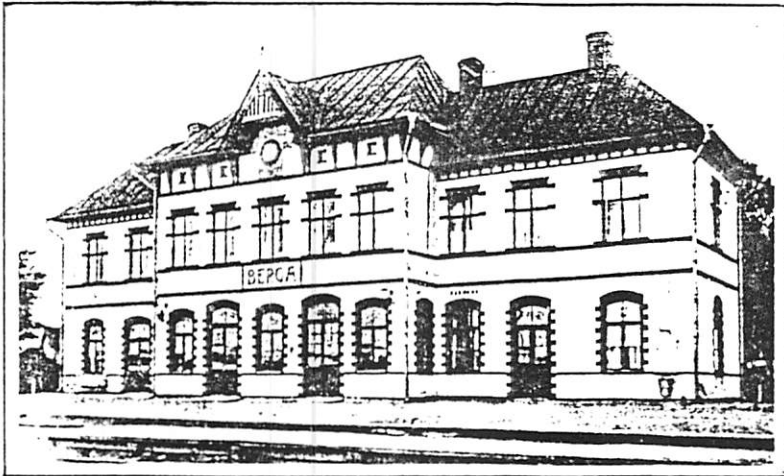
BERGA

Det första stationshuset förstördes vid brand 1898. Samma år byggdes nytt stationshus vilket påbyggdes med en övervåning 1903.

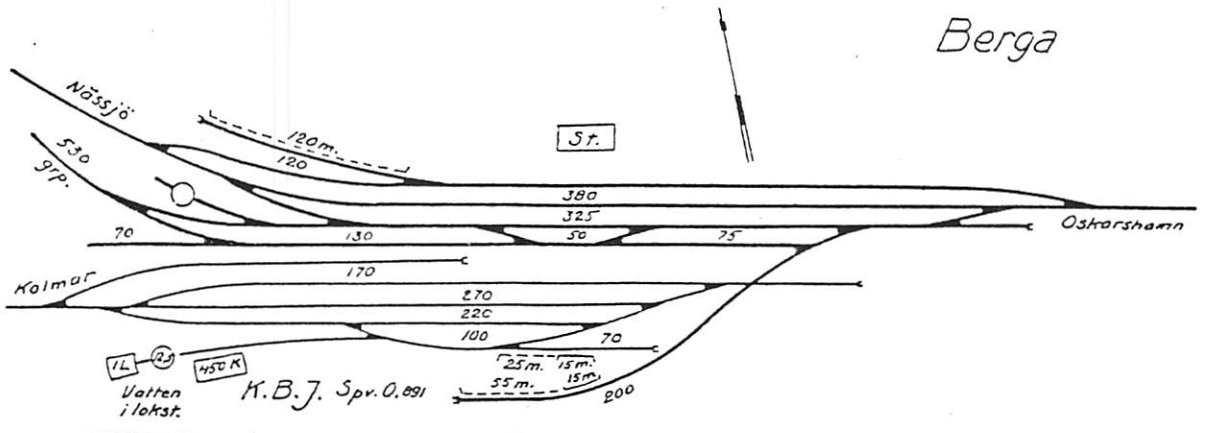
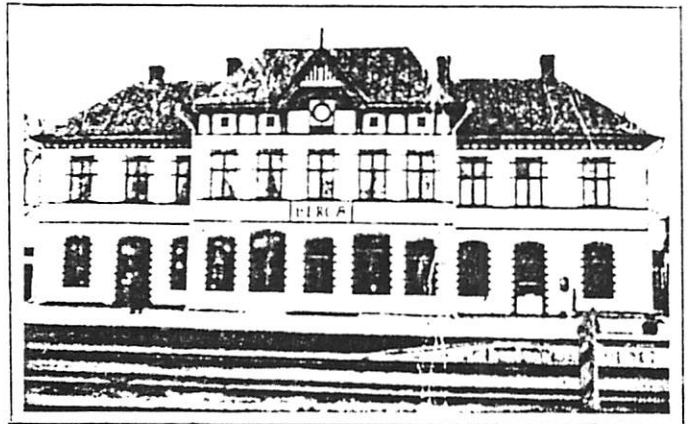
Industrier: fyra större snickerifabriker, möbelfabrik, smides- och mekanisk verkstad och cementgjuteri.



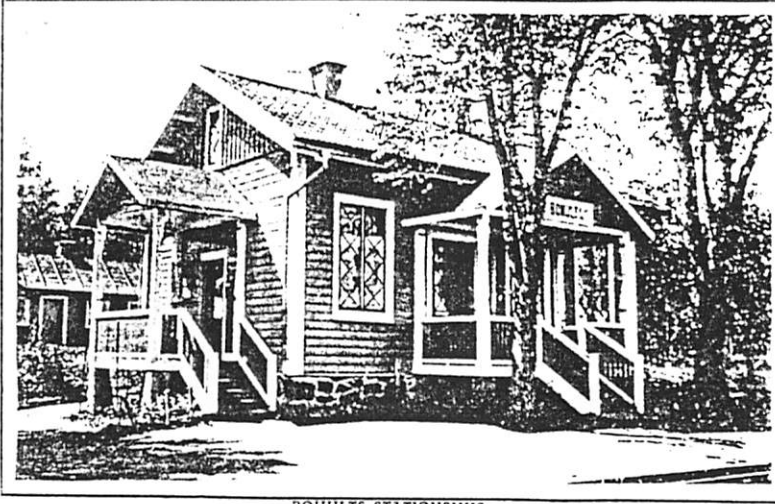
Vagnförflyttning med hjälp av en hästkraft på Berga station i början av 1900-talet. Foto: Eksjö museum



BERGA STATIONSHUS



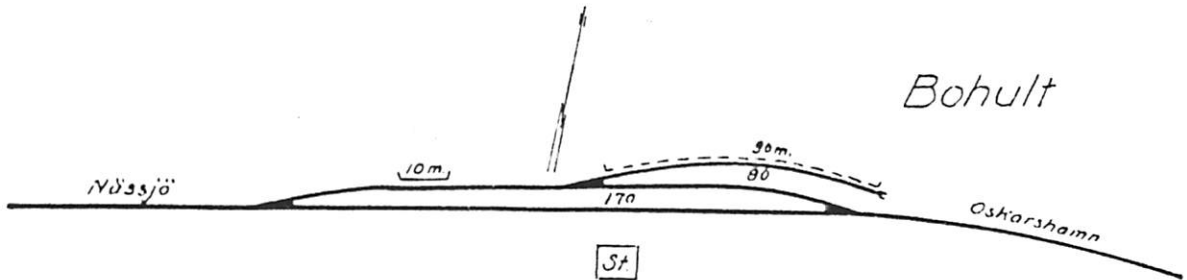
För egna anteckningar:



BOHULTS STATIONSHUS

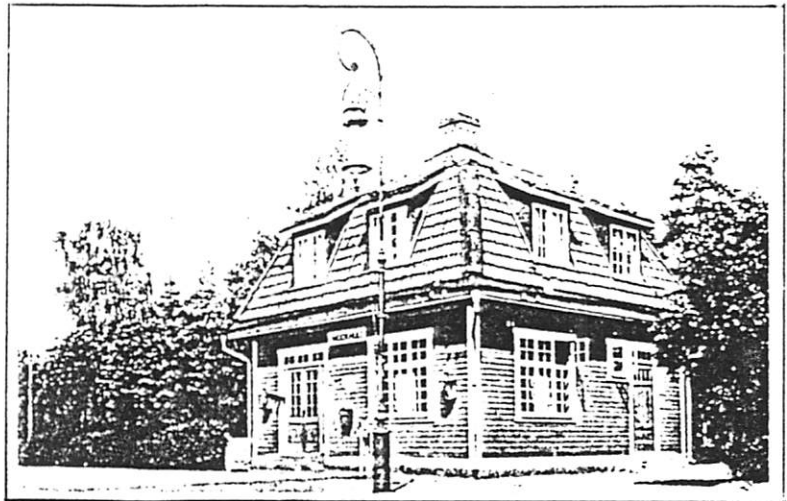
BOHULT

Stationshuset till privat ägare 1968.



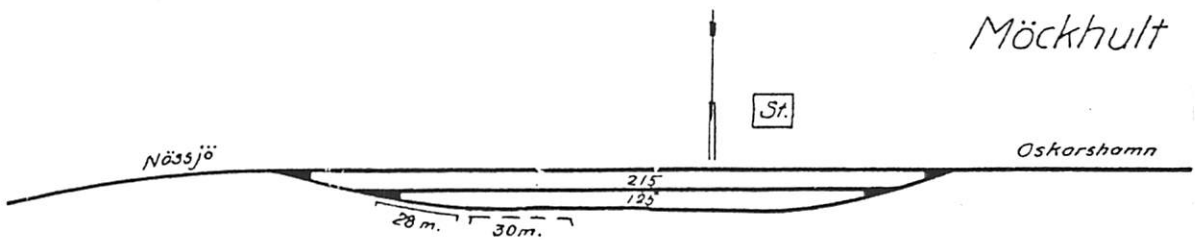
MÖCKHULT

Möckhults hållplats flyttades 1910 från sin ursprungliga till sin nuvarande, samtidigt som nytt stationshus byggdes. Detta såldes 1973

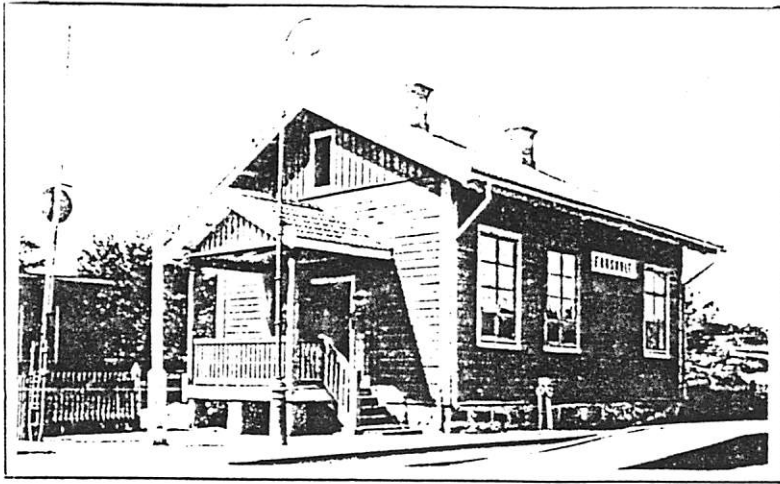


MÖCKHULTS STATIONSHUS

Möckhult



För egna anteckningar:



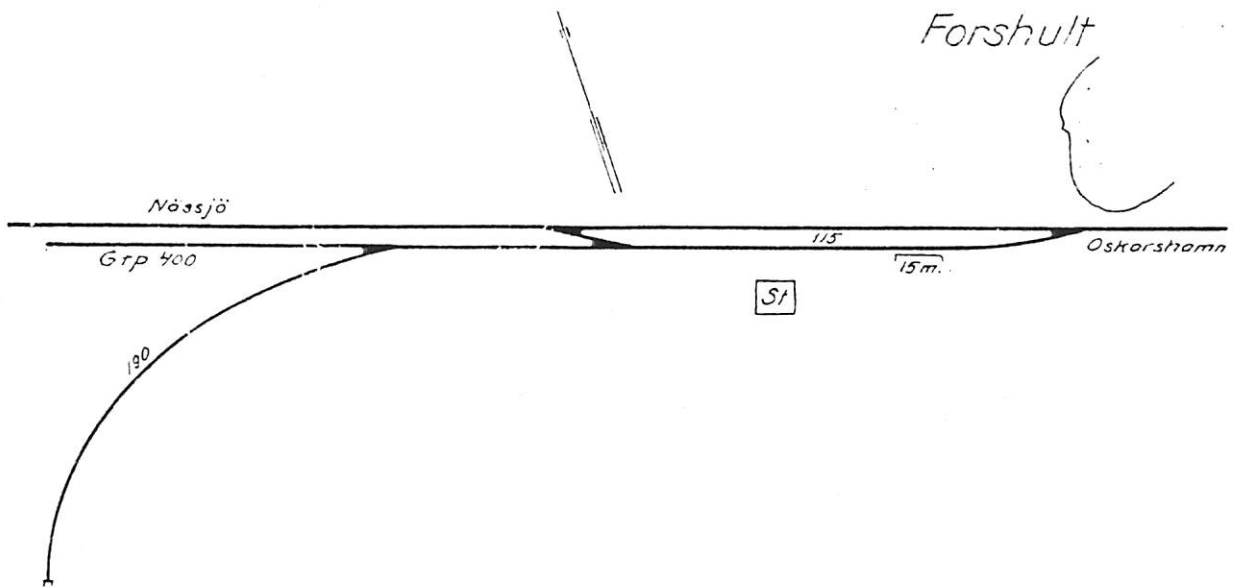
FORSHULTS STATIONSHUS

FORSHULT

Stationshuset revs 1981.

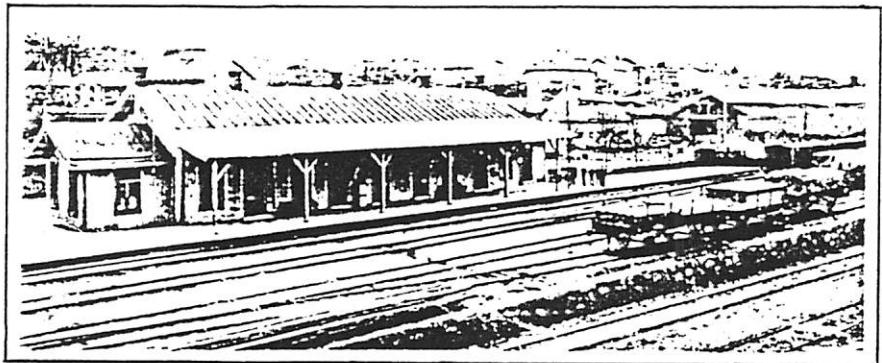
Industrier: Björnhult industri, Emfors pappersbruk, sågverk, bryggeri, två kvarnar och smidesverkstad.

Sidospår till grusgropen vid km 124.0

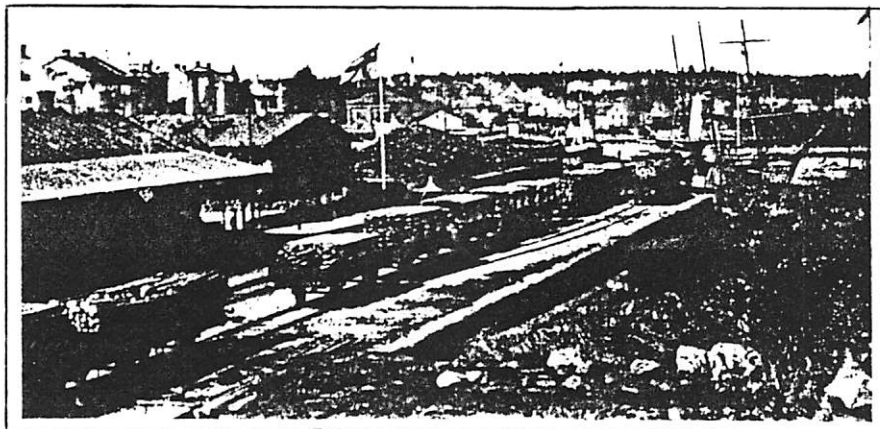


OSKARSHAMN

Nytt stationshus 1906, då även bangården ombyggdes och utvidgades. 1915 genomgick stationshuset en grundlig reparation varvid samtliga lokaler moderniserades.

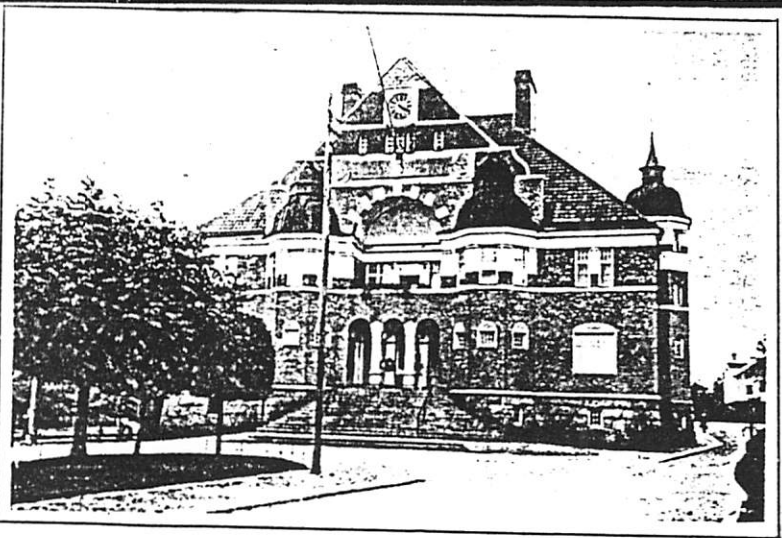


OSKARSHAMNS STATION 1800-TALET

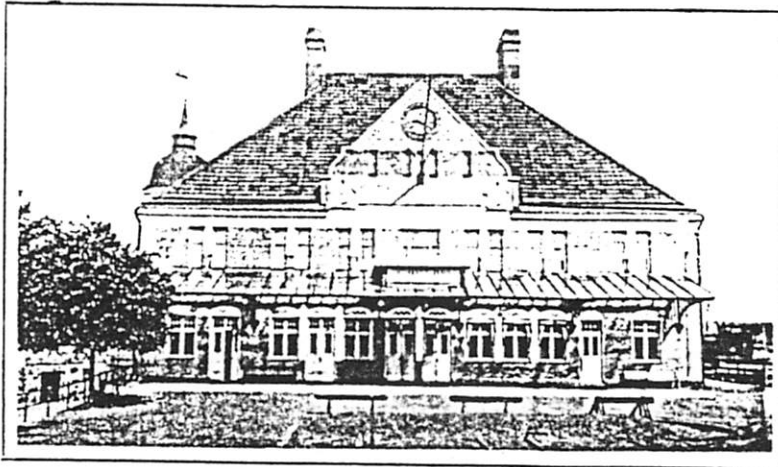


Oskar-bann med gamla stationshuset.

Industrier: Svenska Ackumulator, AB Jungner, Reimersholms gamla industri AB, Oskarshamns varv, fanerfabrik, karosserifabrik, bilverkstäder, skjortfabrik, korsettfabrik, kuvertfabrik, Oskarshamns-Bladets boktryckeri samt ett flertal mindre företag.

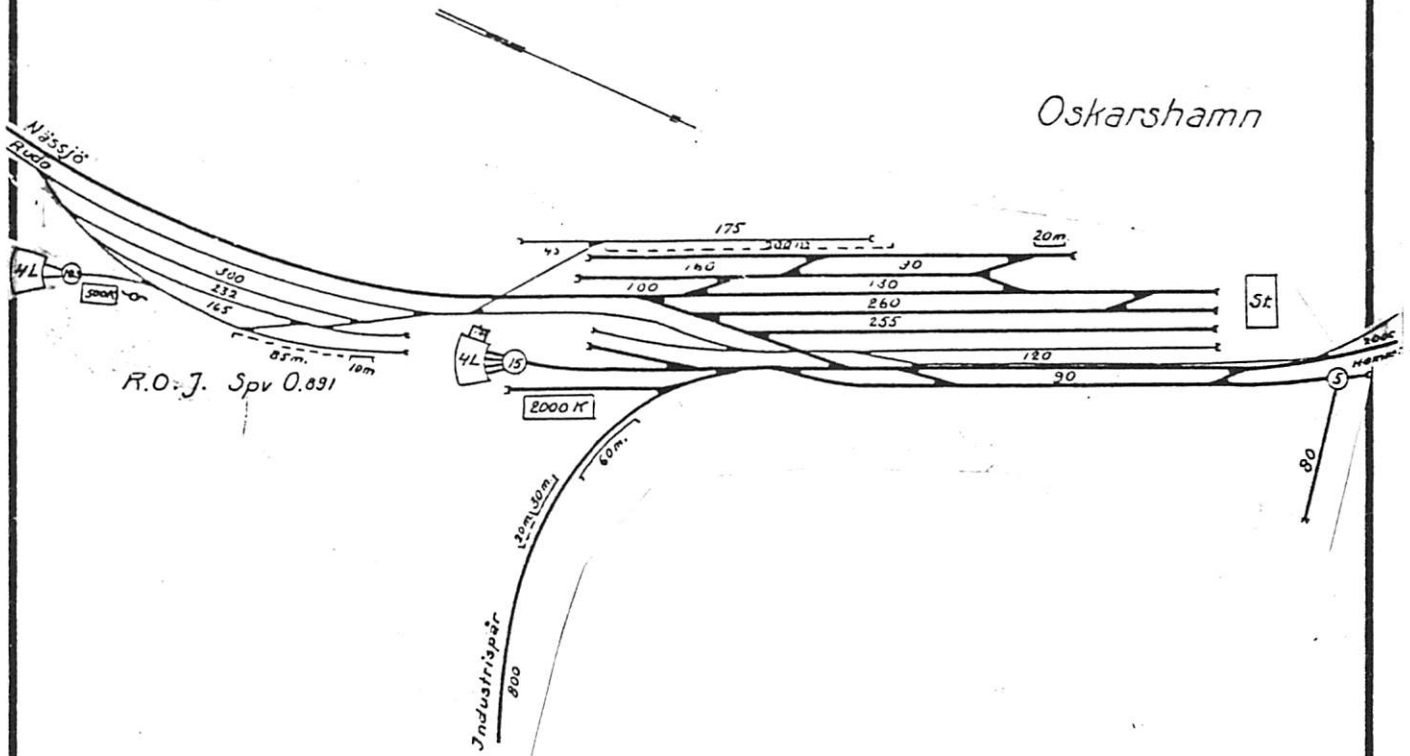


OSKARSHAMNS STATIONSHUS (FRÅN HAMNEN)



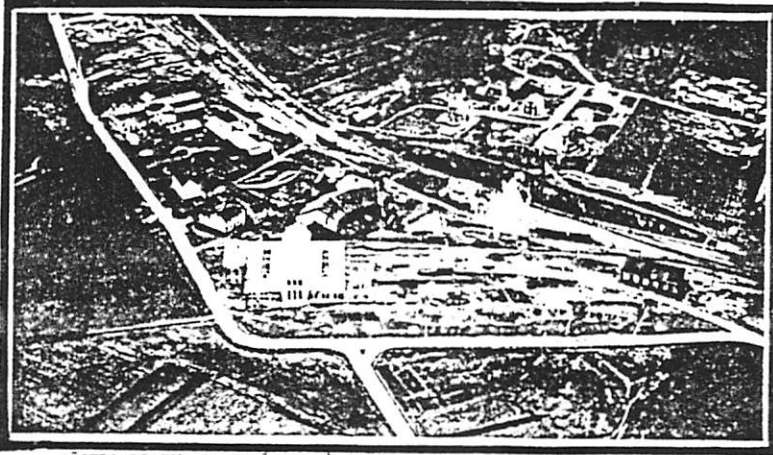
OSKARSHAMNS STATIONSHUS (FRÅN BANGÅRDEN)

Sidospår till hamnen, Kopparverket Mekaniska verkstäderna m.fl. industrier.

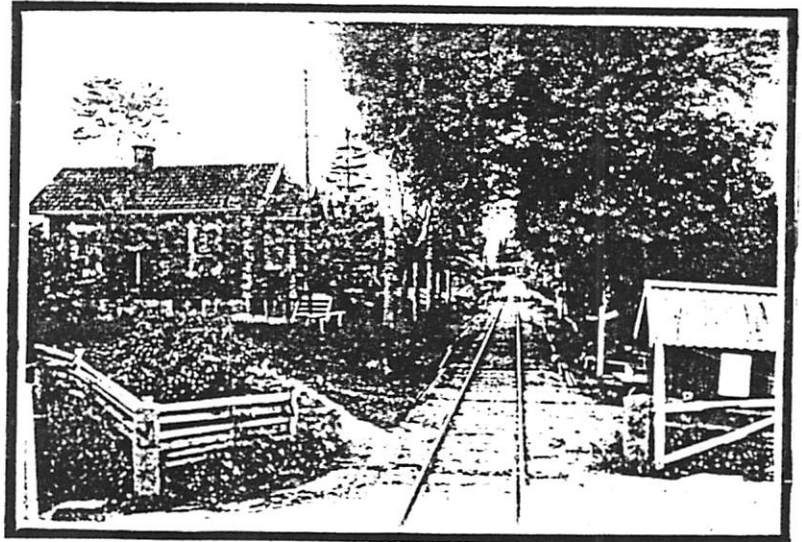


För egna anteckningar:

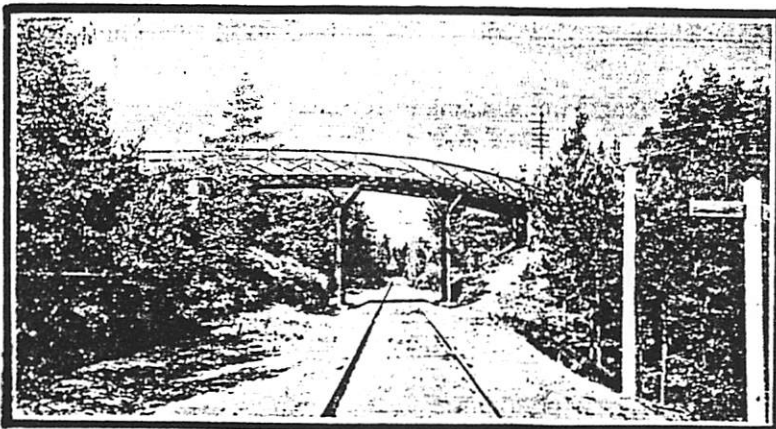
Vyer från linjen



ÖSTRA DELEN AV EKSJÖ BANGÅRD MED VERKSTAD, LOKOMOTIVSTALL M. M.
(FRÅN LUFTEN)



BANVAKTSSTUGA Å LINJEN VALLNÄS-MARIANNELUND



VÄGBRO Å LINJEN MÖRKHULT-FORSHULT