

Den här mappen innehåller:

- Aktuell information (denna sida)
- Tidtabeller SJ S4 för hela färdsträckan (se även nedan)
- Historik över fd SOEJ
- Banbeskrivning (SJ tdt-bok del A).

Samlingssignal. Vi använder signalen "lossa bromsarna" (— —) som samlings-signal. Vi ber er gå tillbaka till tåget omedelbart då signalen ljuder - så får vi lättare att hålla tidtabellen.

Ändrad avgångstid. Avgång från Sölvesborg blir 12.10 i st. f. enligt S4 12.20.

Lokåkning utlottas på biljetternas nummer. Se på anslaget vid serveringskupén vilka som blir de lyckliga! OBS! Lokåkningarna börjar redan i Bromölla, så kolla så tidigt som möjligt.

Vad händer under resan? Jo, följande:

1. I Bromölla kan Iföverkens lokomotor beses.
2. Fotokörning anordnas vid Barnakällatunnelns norra ände ca kl 12,20. Stig av till höger - mittdörrarna är bästa avstigningspunkt! Loket backar, kommer ut ur tunneln och fortsätter förbi fotoplatsen. Ge akt på samlingssignalen!
3. Resans andra fotokörning anordnas strax norr om Axeltorp stn ca kl 12.40. Stig av till höger - bäst vid mittdörrarna - och håll er på grusvägen ovanför järnvägen. Tänk på filmarna! Ge akt på samlings-signalen.
4. Fotostart anordnas vid Gylsboda lp ca kl 14.05. Tåget stannas vid plattformen, fotografierna får gå framåt en bit varpå tåget startas, kör en bit fram och backar tillbaka (förhoppningsvis). Därefter rekommenderas studium av de imponerande stenlastningsanordningarna. Ge akt på samlingssignalen!
5. En rad intressanta torvbanor passeras mellan Lönsboda och Älmhult.
6. På bangården i Älmhult lär stå två ånglok som kan studeras och fotograferas. Loken skall till Vislanda för skrotning inom kort. Se även på det uppställda loket fd SOEJ 1 (fd NOJ 12) vid stationen (se karta).

Måltidsuppehåll blir det i Älmhult kl 15.12 - 16.30. Följande matställen är kända (se karta):

1. Linnébaren (självserving)
2. Domus (självserving). Ca 5 min gångväg. Stänger kl 16.
3. Stora Hotellets Restaurang.
4. IKEA-baren (självserving). 5-10 min gångväg.

Törstig på resan? Tåget har en serveringskupé som står till tjänst med kaffe, the, choklad, läsk, smörgåsar och kakor, allt till moderata priser.

Karta över nejden finns anslagen i en av vagnarna, liksom SJ:s grafiska tid-tabell för sträckorna Kristianstad - Sölvesborg och Sölvesborg - Älmhult.

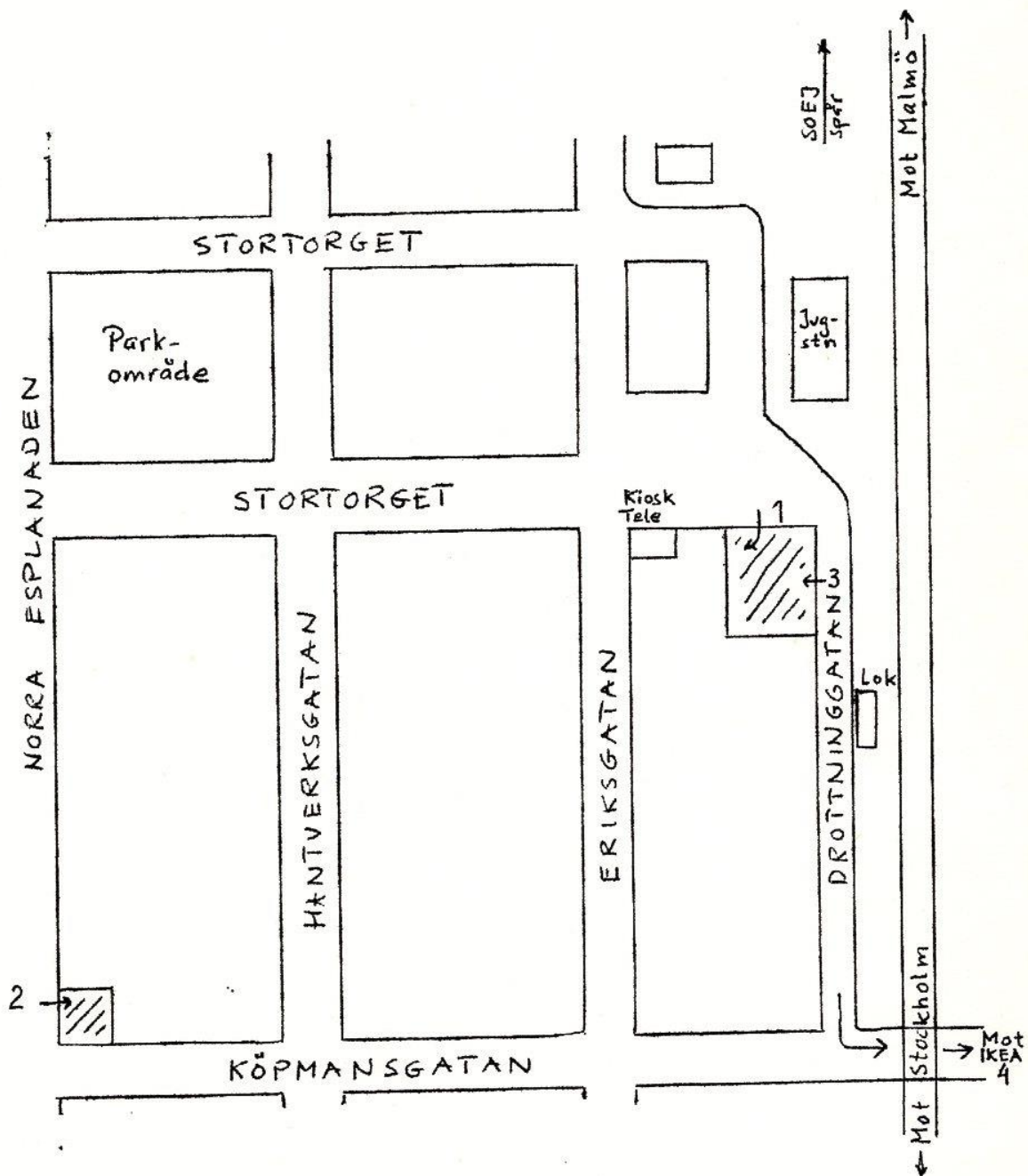
Gränspassager blir det många av (se även kartan):

Skåne-Blekinge	vid Valje
Blekinge-Skåne	" Ynde
Skåne-Blekinge	" Östafors
Blekinge-Skåne	" Esseboda
Skåne-Småland	" Hökön
Småland-Skåne	" Loshult

Och så till sist skall ni vara hjärtligt välkomna på den här resan på 70-åriga fd SOEJ genom tre landskap. Vi hoppas det skall bli en trevlig och minnesvärd tur.

SJK Skåne

ÄLMHULT - ett försök till karta över centrala delen.



Sifferförklaringar:

1. Linnébaren (självserving).
2. Domusbaren (" "). 5 min. gångväg. Stänger kl. 16.
3. Stora Hotelllets restaurang.
4. IKEA-baren (självserving). 5-10 min, gångväg.

Tillfällig tdt 2 dd, tdt 170

54

Till tkl Cr-Sög-Äh, t1 M, lokl Cr, M, N, t1pp, t1ttk, Vö, dals Cst, Fpt ddx M

Tåg 2070 skall gå Kristianstad C — Älmhult } sön- dagen 2 /5
 Tågslog: pt (för Sv Järnvägsklubben) } dagen /
 enl 1 dd skr 23/3 dnr 70-2789 } natten mot _____ dagen /

Föraren även tbfh Biträde

Sih	Brtal	Bgr	Bansträcka
90	74	S	Kristianstad C — Sölvesborg
45	26	S	Sölvesborg — Älmhult

Dpl (eller annan plats)	1) Sken (ving)	2) Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av
1	2	3	4	5	6	7	8
Kristianstad C				11.10	2031, 6525 e K		
Fjälkinge			●	19			
Bäckaskog			●	21			
Gualöv			●	24			
Bromölla			11.28	50			
Sölvesborg			12.00	g 12.20			
Näsum	of		g ● 57	13.00			
Jämshög			● 13.12	15			
Olofström	of		24	b 40			
Vilshult	of		● 54	g 57			
Lönsboda	of		g ● 14.28	14.33			
Hökön lp			50	55			
Älmhult			15.12				

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

Anm b = tkl t1g upphör 5 min efter tågets avgång.
 g = Uppehåll för fotografering på bstr Sölvesborg-Näsum och Vilshult-Lönsboda enligt överenskommelse tbfh-reseledaren före avgång från Sög
 Tåg 16820 e uppehålls i Sölvesborg-Lönsboda
 Tåg 273 skall möta tåg 2070 i Sölvesborg

Växjö den 24 / 3 1971

D. Johansson

Kopia mottagen _____

Tbvh

Förare

Utförd åtgärd	Sign
Inf i tklboken	
S 3 upplagd } på order-	
S 3 kontroll } givn-st	
Kvitto lämnat	

Tillfällig tdt 1 dd, tdt 170

Till tkl Ab-Huc; FptM, MktM, LokM, C; Hpp, 1st-12 M; S4

Tåg 1171 skall gå Älmhult - Hässleholm
 Tågslag: Ept. (enligt Tdd 70-2789/23 av den 23.3)

SÖN dagen 1
 dagen 15
 natten mot _____ dagen 1

Rpst för Tågspecifikation IV:

Föraren även tbfh Biträde

Sth	Brtal	Brgr	Bansträcka
100	80	S	

Dpl (eller annan plats)	1) Sken (ving)	2) Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven Mott sign
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Älmhult				14.30				
Killeberg			o	38				
Osby			o	46				
Hästveda			o	54				
Ballingslöv			o	17.01				
Hässleholm	24/3	2	17.08					
Sösdala								
Tjörnarp								
Höör								
Stehag								
Eslöv								
Örnöfta								
Lund								
Uppåkra			o					
Akarp			o					
Arlöv								
Malmö gbg								
Malmö C								

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

Anm _____

Malmö den 214 1971 Wiberg Avskriften bestyrks _____ Tkl

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

Tillfällig tdt 1 dd, tdt 170

Till tkl Hm - Cr; Fpt M, Mku M, Lok M, Cr; T4pp, fst-7K M S4

Tåg 1172 skall gå Hässleholm - Kristianstad C _____ dagen
 Tågslag: ept (enligt ldd stor 70-2789/82 den 23/3) _____ dagen 215
 natten mot _____ dagen 1

Rpst för Tågspecifikation IV: _____

Föraren även tbfh Biträde

Sih	Brtal	Brgr	Bansträcka
<u>100</u>	<u>80</u>	<u>5</u>	_____

Dpl (eller annan plats)	1) Sken (ving)	2) Spår	Ankomst	Avgång	Möter	Förbigår	Förbigås av	Ordern delgiven Mott sign
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Kristianstad C								
Karpalund	Hässleholm			<u>17.26</u>	<u>10.39, 31/275e</u>			
Önnestad	Attarp		o	<u>31</u>				
Vinslöv	Vinslöv		<u>17.37</u>	<u>43</u>	<u>1333</u>			
Attarp	Önnestad			<u>51</u>				
Hässleholm								
	Karpalund		o	<u>57</u>				
	Kristianstad C	<u>21/12</u>	<u>3</u>	<u>18.02</u>				

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

Anm _____

Malmö den 214 1970 Wiberg Avskriften bestyrks _____ Tkl _____

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

S O E J

Sölvesborg och Älmhult fick tidigt järnvägsförbindelse med omvärlden. 1886 kom järnvägen till Holje och Jämshög genom VBLJ:s sidobana Sandbäck - Holje. Mellanliggande orter saknade ordentliga förbindelser eftersom vägnätet var ytterst minimalt i dessa trakter. 1884 öppnades Kristianstad - Immeln Järnväg och 1885 sattes Ångslupen "FRAMÅT" i trafik på sjön Immeln. Den gick från Rörvik via Björkhult, Skärnäs, Breanäs, Mjönäs och Ebbarps bryggor till Immeln. Örkeneds kommun fick därigenom något bättre förbindelser med övriga Skåne. Virke, korgarbeten och andra produkter gick med foror till Rörvik och skeppades sedan till Immeln. I slutet av 1880-talet började man bryta svart granit i Gylsboda och även denna var man tvungen att köra till Rörvik f v b med "FRAMÅT" eller någon av segelpråmarna.

1886 hade banan förlängts till Glimåkra och den 19.12.1890 hade man kallat till ett möte för att diskutera en föreslagen järnväg Sibbhult - Lönsboda. Man utsåg en interimstyrelse som skulle inbjuda till aktieteckning, samt anhålla om koncession på banan.

Ett annat järnvägsförslag framlades också 1890. Riksdagsman J Ingemansson, Stensnäs lade fram ett förslag om att bygga en normalspårig bana från Sölvesborg över Olofström och Örkened till Älmhult. 1892 var förslaget klart, men ur kostnadssynpunkt och med hänsyn till de resurser som fanns ansågs det emellertid orealiserbart. 1896 ingrep disponenten vid Svenska Stålprensings AB, G W Roman, för att driva igenom förslaget. Den 4.3.1896 sammanträdde ett antal intresserade för att diskutera två av Greve Fr. Arvidson Posse upprättade förslag. Det ena, med lätt överbyggnad och sth 30 km/tim kostade inklusive rullande materiel 2.046.000 och det andra med kraftigare överbyggnad och sth 50 km/tim kostade 2.349.000 kronor inklusive rullande materiel. Man enade sig om det billigare förslaget och koncessionsansökan inlämnades. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhöll i sitt yttrande till Kungl. Maj:t att största lutningen skulle minskas från 25 % till 16,7 %, att rälsvikten skulle ökas från 20 till 24,8 kg/m och att minsta kurvradien i sidospår skulle ökas från 180 m till 240 m. Med dessa skärpta bestämmelser beviljades koncessionen den 1 juli 1897. I densamma bestämdes att arbetet skulle påbörjas senast den 1 mars 1898 och att järnvägen skulle öppnas för allmän trafik senast den 1 december 1899.

Inom Örkeneds kommun var man fortfarande intresserad av en järnväg Sibbhult-Örkened. Vid KIJ bolagsstämma den 25.11.1896 var frågan om Immelnbanans utsträckning föremål för en längre diskussion. Styrelsen hade låtit göra upp ett kostnadsförslag för linjen Sibbhult-Örkened, som slutade på 555.000 kronor. Dessutom diskuterades ett nytt förslag Sibbhult - Ryd. Den 11.2.1897 tillsattes en interimstyrelse för den projekterade linjen med två alternativa lägen, östliga läget och västliga läget. Aktieteckningen skulle bli avgörande för vilken sträckning linjen skulle få. Efter cirka 2 månader lade man ner arbetet med aktieteckningen för att avvakta resultatet av ett nytt projekt, Landskrona - Kalmar. Denna bana skulle från Hässleholm gå via Wanås (nuvarande Knislinge) - Sibbhult - Lönsboda - Ryd - Tingsryd till Emmaboda för att där ansluta till KJ linje till Kalmar. Alternativ sträckning var Hässleholm - Sandby - Broby - Glimåkra - Lönsboda och vidare till Emmaboda enligt alternativ I. Det var ett stort projekt och tekniskt utarbetades det av ingenjör O Brunius, Malmö. Efter detta framkom inga med SOEJ konkurrerande förslag.

Under tiden hade kapten A Quistgaard i Väg- och Vattenbyggnadskåren gjort ett nytt kostnadsförslag enligt villkoren i koncessionen. Kostnaden skulle uppgå till 2.271.000 kronor. Aktieteckningen kom igång och den 14.12.1897 samlades man på rådhuset i Sölvesborg för bolagets konstituering.

Enligt koncessionen stadgades att arbetena skulle vara påbörjade senast den 1 mars 1898. Den 28.2.1898 började man därför terrasseringsarbetet vid Olofströms Bruk. För att säkerställa byggnadsrätten anställdes några arbetare. I närvaro av en del åskådare togs första spadtaget samt lastades och kördes första kärnan jord av fru Roman, Olofström. Därefter övertog de anställda arbetarna.

I den stora skärningen norr om Gylsboda station fanns stora mängder massa att transportera bort, varför det lag som arbetade här utrustades med decauvilleräls och tippvagnar.

Rälsläggningen började i mitten av juli 1899 i Älmhult och gick sedan snabbt söderut. Omedelbart efter rälsläggningen vidtog grusningen och man tog grus i en backe längs stambanan i Älmhult. På grund av svårigheter bl a genom sprängning av tunnel vid Barnakälla och upprepade ras i bankfyllningar blev banan ej färdig inom fastställd tid.

Vid avsyning av banan inträffade ett missöde, som lätt kunnat få svåra följder. Besiktningsnämnden satt på lösa soffor på en öppen vagn. För att bestämma tunnelns och vägbroars höjd och bredd hade på främre delen av vagnen placerats en plankram. Under gång på linjen rådde den fastna i några lågt sittande telefontrådar och med dessa intrasslade i ramen rycktes tre stolpar av i farten. En av dem föll ned på vagnen, vars ena soffa splittrades och den andra sopades av vagnen. Besiktningsmännen undkom utan nämnvärda skador.

Ett par veckor senare, den 23 maj 1901, öppnades banan för reguljär trafik. Det ekonomiska resultatet av järnvägsdriften blev betydligt sämre än man räknat med och redan 1903 måste bolaget gå i konkurs. På exekutiv auktion inropades banan av de gamla intressenterna för 1.400.000 kronor och man bildade omgående Sölvesborg - Olofström - Älmhults Nya Järnvägs AB. Disponent G W Roman, Olofström, blev vd. Den nya styrelsen försökte på alla sätt förbättra järnvägens ekonomi och man etablerade bl a skeppsmäkleri- och speditörsväsende i Sölvesborg. Härigenom fick man lättare att dra till sig trafik, särskilt som man hade sin godsstation i Sölvesborg vid Sölvesborgs uthamn. Man hade också siktet inställt på Listerlandet och fisktransporterna driffrån. 1907 fick man koncession på en normalspårig bana från Sölvesborg över Mjällby till Hällevik. Detta projekt fullföljdes inte eftersom Mjällby kommun redan engagerat sig i MBLJ på villkor att detta bolag byggde en sidolinje till Mjällby. Detta skedde också år 1914.

SOEJ hade också planer på att förlänga banan till Strömsnäsbruk för att få ett större omland till hamnen i Sölvesborg och därigenom vinna mer trafik till banan. Inte heller detta projekt genomfördes.

Bolaget gick mot en ny kris och 1924 fick man samtliga obligationsinnehavare i bolaget att gå med på att ta nya obligationer som likvid för utlottade obligationer och förfallna räntekuponger. Detta hjälpte emellertid endast kortfristigt och den 17 juni 1925 beslöts att bolaget skulle träda i likvidation. På offentlig auktion inropades banan av huvudintressenterna för 600.000 kronor. Den 18 juli 1925 bildades Sölvesborg - Olofström - Älmhults Järnvägsaktiebolag och den 14 augusti 1925 godkändes bolagsordningen av K. M:t. Bolaget övertog driften av banan den 12 september samma år och drev dens till den 1 juli 1944, då SJ övertog banan.

T R A F I K

Under större delen av sin tid som enskild järnväg hade man tre tågpar, varvid tågparet på kvällen var persontåg och de båda övriga blandade tåg. Tidvis var första nedgående tåget för dagen lagt i två lägen, blandat tåg M, Ti, To och Fr och persontåg de andra dagarna. Persontåget hade därvid drygt 1½ tim kortare gångtid. I samband med anskaffandet av rälsbussar 1940-1941 utökades trafiken till 4 tågpar. Detta behölls till en början av SJ, som emellertid lade in 2 tågpar Sölvesborg - Olofström.

Banan har aldrig haft någon genomgångstrafik av betydelse utan det har varit lokala resor som svarat för huvudparten av de försålda biljetterna. Bl. a. har man haft pendlare till Olofström och Sölvesborg. Beroende på att vägnätet först under senare tid genomgått väsentliga förbättringar, har persontrafiken, trots ständiga nedgångar, ändå hållit sig på en förhållandevis hög nivå jämfört med andra liknande linjer. Detta beror också på att konkurrerande busstrafik saknas i stor utsträckning. Redan 1961 var det tal om nedläggning och "nedläggningsmöten" hölls. Man lyckades den gången få åtgärderna uppskjutna bl a genom att påvisa att statistiken över försålda biljetter var felaktig. Man hade inte redovisat biljetter sålda vid övergångsstationerna i Sölvesborg och Älmhult och inte heller försäljningen på tågen.

Godstrafiken var ursprungligen baserad på graniten från Örkeneds kommun, samt transporter av ved och spånkorgar från de norra delarna av banan, samt produkter till och från Bruket i Olofström för den södra delen. Graniten har nu nästan helt försvunnit och Olofström lägger om det mesta av sina transporter till bil i denna månad. Under 1920-talet började transporter av skogsprodukter, något som fortfarande förekommer. I slutet av 1968 utlästades t ex cirka 5.000 kbm massaved från Lönsboda för transport till massaindustrier i Norge. Största fraktkunden genom tiderna har Bruket i Olofström varit. Fram till mitten av 1950-talet kom all karosseriplåt på järnväg från bl a Göteborg. När man därefter övergick till import via Sölvesborg kördes "plåttåg" från Sölvesborg till Olofström. Detta fortgick till mitten av 60-talet, då lastbilarna tog över. Fram till ungefär samma tidpunkt monterades Volvos karosser i Olofström och man körde då speciella tåg via Kristianstad - Hässleholm - Halmstad till Göteborg. Dessa tåg bestod i regel av ca 40 vagnar med 12 karosser på varje vagn. När Volvo på allvar tog containern i bruk lade man in särskilda gxt till Torslanda via Älmhult-Alvestad - Herrljunga.

Rullande materiel.

SOEJ hade en mycket blandad loksammansättning. De båda tanklok som anskaffades i samband med banans byggande såldes nästan omgående. Man köpte i stället 2 gamla SJ maskiner. I samband med köp av 1³ från SJ lämnades 1² som dellikvid. Vid den stora lokstallsbranden 1922 förstördes 2² nästan totalt, men skrotades inte förrän 1924.

NOHAB-loken som köptes 1900 svarade för merparten av trafiken under hela EJ-tiden. Alla övergick till SJ, som dock inte ommärkte nr 3 utan skrotade maskinen direkt. 1678 var reserverat för loket ifråga.

Det ena av NOJ-loken, nr 12, såldes 1943 till Motala Verkstad, som sedan använde loket i växling till 1958. 1959 såldes det till Gotthard Nilsson i Älmhult för skrotning. I Älmhult började man fundera på att bevara loket och med hjälp av Lions Club placerades loket utanför stationen i Älmhult 1962 i samband med firandet av 100-årsjubileet av Södra Stambanans ankomst till Älmhult. Färgen på loket är inte original utan får närmast betraktas som "Lions fantasy".

Som mest hade SOEJ 7 personvagnar, därav 2 boggivagnar från Vagnfabriks AB, Södertälje, 1900. Godsvagnarna köptes nya från Göteborgs Mek. Verkstad och från Hässleholms Verkstäder. Dessutom köpte man en del tyska uthyrningsvagnar av I3-typ. Två av dessa ombyggdes av SOEJ till finkor. Man hade dessutom ett par märkliga vagnar litt L3, treaxliga, som 1916 byggdes på "SOÄJ Verkstad". Vagnarna, som hade nr 386 - 389 och var avsedda för granittransporterna, fick vid SJ nr 10567 - 10570 litt Sa(u). De båda första vagnarna skrotades på 50-talet, medan de andra båda ombyggdes av SJ och omlittererades till Oau. 10570 skrotades i mitten av 50-talet medan 10569 förekommer i Str 420 Gv ännu 1966.

Bland de särilingar SOEJ haft kan nämnas den ångvagn man 1907 köpte från Arlöv (2/1907). Vagnen skrotades först 1940 men gick väl halva sin livslängd som vanlig personvagn på grund av maskinhaverier.

Lokparken

1	000	C&F 1165	1899	1901	HNJ 19	1928	MaSJ
1	000-00	BP 1340	1874 1905	SJ 135	1915	SJ dellikvid	
1	000-00	NH 38	1873 1915	SJ 144	1923	SOEJ 6	
1	000	Munktells 25	1890 1923	NOJ 12	1943	Motala V 3	1959 Gotthard N.
2	000	C&F 1166	1899		1904	VCJ byggnad	1906 HRRJ 5
2	000-00	BP 361	1863 1904	SJ 50	1924	skrot	
2	000	Munktells 26	1890 1923	NOJ 14	1939	skrot	
3	000-00	NH 560	1900		1944	SJ skrot	
4	000-00	NH 561	1900		1944	SJ 1679 K 19	1949 skrot
5	000-00	NH 562	1900		1944	SJ 1680 K 19	1946 skrot
6	000-00	NH 38	1873 1923	SOEJ 1	1935	skrot	
6	000-00	NH 1055	1914 1938	L&HJ 18	1944	SJ 1677 Å 12	1949 skrot

C&F = Chapman & Furneaux, BP = Beyer Peacock, NH = Nydqvist & Holm AB

LINJEN.Sölvesborg

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

Efter start från Sölvesborgsstationen går banan i en vid båge upp på en bank för att passera över BKB. I samband med breddningen av BKB på sträckan Kristianstad - Karlshamn, användes denna viadukt för omlastning av grus från normalspår till smalspår. Man tog grus i Holjeå grusgrop och lastade i Masvagnar. 37 st vanliga Q32 vagnar hade ombyggt till 1067 mm spårvidd. Eftersom dessa vagnar var försedda med skruvkoppel och vanliga buffertar ombyggdes två 1067 vagnar så att de i ena ändan fick normalspårsanordningar medan man i andra ändan behöll centralbuffersten. En sådan vagn placerades i varje ända av tåget. Cirka 40.000 m³ grus omlastades på detta sätt. Omedelbart före passagen av riksväg 15 låg tidigare en banvaktstuga som förr svarade för bomfällningen. Efter automatiseringen blev den överflödig och i samband med breddning av rv 15 för ett par år sedan revs stugan.

Ynde är hållplats strax före

Håkanryd, som tidigare var trafikplats underlydande Axeltorp. Platsen förestods av en platsvakt. Innan vi kommer till nästa plats passeras en hållplats som heter Råby. Mellan Råby och nästa trafikplats,

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

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

Näsrum. Med undantag av spår 1 är bangårdsområdet intakt.

Sibbarp är en hållplats Vacker utsikt över Sibbarpsdalen.

Östafors var en trafikplats underlydande Jämshögsby, nu "hållplats med Kur". Byggnaderna och sidospåret revs även här vid ombyggnad av vägen 1967-68.

Jämshög hette tidigare Jemshögsby/Jämshögsby. I samband med nedläggning av Holjebanan 1951 ändrades namnet till enbart Jämshög. VBlJ station låg cirka 10 minuters väg från SOEJ. Före ankomsten till Jämshög passerar vi den tidigare omnämnda

Holjeå grusgrop. Den stora betongfickan för gruslastning finns fortfarande kvar.

Olofström lär enligt uppgift vara den enda station, som är inhägnad av ett privat företag. För växling inom stations- och fabriksområdena finns en lokomotor litt Z43 (kalmartyp). Denna ombesörjer även bandispar till Vilshult pso VuL. Sommaren 1909 blev Olofström knutpunkt genom att banan Sandbäck - Holje förlängdes till Olofström. Banan lades ner 1951 och linjen revs upp. SOEJ hade sin måleriverkstad och ett mindre lokstall förlagda hit.

Vilshult har fortfarande kvar en del godstrafik från bl a AB Vilshults Träförädling och från Bröd. Darlins, som har fabrik för tillverkning av värmepannor, kylskåp m.m.

Esseboda hpl var tidigare trafikplats underordnad

Gylsboda. Nu är även denna station obemannad och förestås av "plåtstins". I trakten brytes svart granit av mycket hög kvalitet. Tidigare gick alla transporter på järnväg, men numera går det mesta på bil. Observera den för Göinges "stenstationer" karakteristiska stenkranen. Det som idag verkar vara stationshus är den byggnad som ursprungligen inhyste stinsens höns och ved. I delen närmast banan fanns dessutom dörrar märkta Män och Quinnor. Det ursprungliga huset låg strax intill och märken kan fortfarande skönjas än i dag. Nästa station är

Lönsboda. Platsen var vid banans byggande ett av de största samhällena. Den svarta graniten var orsaken till stationens blomstring och 1925 utlastades här t ex 9.000 ton svart granit för export till Tyskland. En annan mycket stor artikel var spånkorgar, som såldes till Danmark, Tyskland, Holland och Island. Graniten var upphovet till att en smalspårig bana anlades med slutstation i Lönsboda.

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

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

Hökön. Här fanns 1 torvströfabrik och 2 brännsvorvfabriker. Mest kända industrin i järnvägssammanhang är väl VAKÖ TORVPULVERFABRIK, som under åren 1915 - 1963 var ägare till MLJ-loket LIMHAMN (Nohab 263/1888). Stationshuset i Hökön är inte det ursprungliga. Sista stationen för Älmhult heter

Fälhult. Även denna en gång i tiden en torvstation.

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

På 1880-talet hade SJ planer på att flytta huvudverkstäderna i Malmö till Älmhult. Planerna lades emellertid på is. 1909 aktualiserade Älmhults kommun dem igen och erbjöds sig att skänka SJ 100 tunnland mark om verkstäderna, som då beräknades selsätta 300 man, flyttades till Älmhult. Någon flyttning blev det inte. Söder om lokstationen började man 1900 bygga en brikettfabrik. Det var SJ som byggde fabriken för brikettering av svensk stenkol. 1901 startade man och 1905 hade produktionen nått upp till 35.000 årstoß. Järnvägsstyrelsen är dock inte nöjd med resultatet och börjar fundera på nedläggning. Det hela löser sig på ett oväntat sätt. 1906 utbryter strejk vid Höganäsbolagets gruvor och detta utlöser arbetsnedläggelse i Älmhult med avsked som följd.

Häggeltabanen.

Sedan man i slutet på 1800-talet på allvar börjat bryta granit i Örkened började transportproblemen komma upp. Det var besvärligt att frakta de tunga blocken till Rörvik f v b Immeln och Åhus. När därför SOEJ byggdes började ägaren till de stora granitbrotten i Hägghult och Stora Björkeröd att projektera en järnväg från brotten till Lönsboda. I april 1901 fick han koncession för linjen och 1902 blev den 17 km långa linjen klar. Spårvidden var troligen 785 mm, men en uppgift påstår 750 mm. Första loket som anskaffades var ett fyrköpplat tanklok från Orenstein & Koppel, 1040/1902. Loket fick tidigt namnet Grisen eller Häggeltagrisen. 1915 ansåg man att trafiken fått sådan omfattning att loket inte räckte till. Man köpte därför en större maskin från entreprenadfirman Madsen, Winkler & Werner i Köpenhamn. Loket, byggt av Krauss 1904, levererades med spv 785 mm och inga noteringar finns om ombyggnad, varför 785 mm är den mest troliga spårvidden. När den nya maskinen kom föreslogs att den skulle döpas till BJÖRNEN, men detta namn slog aldrig igenom utan den fick också heta Grisen, ibland Nya Grisen. I mitten av 1920-talet började man övergå till lastbilar och banan förföll mer och mer. 1926 avställdes gamla Grisen och den 1.1.1928 avfördes den ångpanneinspektionens lista. Enligt uppgift upphörde den mera regelbundna trafiken 1931. Besiktigat sista gången 1933, ströks nya grisen ur listan den 16.3.1934 och all materiel såldes till en skrotfirma. Lastningsanordningarna och lokstallet i Lönsboda revs samtidigt med spårriivningen. Banan längs SOEJ är totalt utplånad men ute i terrängen är det inga svårigheter att följa banan och på sina ställen ligger t o m gamla brostockar kvar. Så sent som 1968 kunde man i Ekhult, där banan korsade vägen Broby-Lönsboda, se ett minnesmärke över banan. 1927 var vägförvaltningen tvungen att bygga en planskild korsning och man byggde en viadukt över banan och där kunde man skönja årtal 1927.

Km Bansträcka	Plats	Avstånd mellan st km	Signalbilder, hastighetsnedläggningar m m
1		2	3
71.797	Sölvesborg (Sög)		A-signal från spåren 1—3 och 4—5.
71.239			Gångväg Sölvehyttans glasbruk. Ljudsignaler. Utfartssignal:
70.889			Vägförskorsning Furubodavägen. Helbommar.
71.205	(1220 m)		Sth 60. Viadukt vid km 70.381 samt 300 m kurvradie och kort spårledning.
69.990			Vägförskorsning Bokvägen. Ljus- och ljudsignaler.
69.313			Vägförskorsning Svartaled. Automatiska helbommar.
67.835			Vägförskorsning Ynde. Ljus- och ljudsignaler.
67.782	Ynde (Ye) hp		Påstigningsmärke.
67.000			Tavla "Gräns för spårledning" utmärker vändpunkt för pålok från Sölvesborg.
64.411			Vägförskorsning Håkanryd söder. Ljus- och ljudsignaler.
64.191	Håkanryd (Hkr) hp		Påstigningsmärke.
62.416	Råby (Råby) hp		Påstigningsmärke.
62.125	(325 m)		Sth 75. Kurva.
60.560	(815 m)		Sth 65. Kurva.
57.849	Axeltorp (At) hp		Påstigningsmärke.
57.490	(650 m)		Sth 70. Kurva.
54.896			Vägförskorsning Näsium söder. Ljus- och ljudsignaler.
			Infartssignal:
54.342	Näsium (Nu)	17.5	sp 2 (htv), 3
54.110			Vägförskorsning Näsium norr. Helbommar.
52.066	Sibbarp (Sib) hp		Påstigningsmärke.
51.915	(160 m)		Sth 30. Vägförskorsning Sibbarp.

50.878			Vägförskorsning Östads skolväg. Ljus- och ljudsignaler.
50.338	Östafors (Ötf) hp		Påstigningsmärke.
49.240	Holjeå grp (Hoåg) lp		Växlarna borttagna. (Se sid 175).
			Infartssignal:
			sp 2 (htv) sp 1 säo § 52:2
47.009			Vägförskorsning Jämshög söder. Helbommar.
46.806	Jämshög (Jhg)	7.5	Påstigningsmärke
46.629			Vägförskorsning Jämshög norr. Helbommar.
			Infartssignal:
			sp 3 (htv), 2, 4
43.089			Vägförskorsning Båtsmansgatan. Helbommar.
42.440	Olofström (Of)	4.4	
			Infartssignal:
			sp 2 (htv), 1
			Infartssignalen är placerad 26 m utanför yttersta växel. Vid tillämpning av säo § 70:8 skall tågen stanna ca 100 m framför yttersta växel.
34.122	Vilshult (Vsh)	8.3	Vägförskorsning Vilshult norr. Helbommar.
33.968			
33.385	(200 m)		Sth 70. Kurva.
31.440	(360 m)		Sth 70. Kurva.
27.164			Vägförskorsning Esseboda. Ljus- och ljudsignaler.
27.034	Esseboda (Esb) hp		Påstigningsmärke.
25.297			Vägförskorsning Gylsboda. Ljus- och ljudsignaler.
25.254	(226 m)		Sth 40 genom växlarna.
25.208	Gylsboda (Gya) lp		Påstigningsmärke.
23.963			Vägförskorsning Gisslaboda. Ljus- och ljudsignaler.
			Infartssignal:
			sp 1 (htv), 2
21.490			Vägförskorsning Tommabodavägen. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.

Hastighetsuppgifter.
Dragfordons sth på olika bansträckor. Banans sth.

Bansträcka	Eilok litt								Diesellok litt	Anglok litt		Motorvagnar litt				Lokomotorer litt								
	Da, Dk, Du	Dg	F	Ha	Hb, Hc, Hd, Hg	Ra, Rc	Rb, Rb 1	Up		Öb, Öc	Öd	T 21, 12, 23	T 43	B	E 2	J	Xoa 3/4/7	Xoa 5/8	Yoa 2	YBoa 6	YBo 6/7/8	Z 43	Z 49	Z 64	Z 65
N-Åh	100	75	130	70	80	130	120	45	75	80	75 ⁴⁾	90	65	70	—	90	130	115	110	115	55	40	—	60
N-Oh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75	50 ¹⁾	55	65	70	—	—	—	—	95	55	40	—	60
N-Nyb	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75	40 ³⁾	40 ³⁾	55	70	—	—	—	—	85	55	40	—	60
Av-Hmö	90	75	90	70	80	—	—	—	—	—	80	75 ⁶⁾	80	90	65	70	—	—	110	110	55	40	—	60
Hmö-Crk	90	75	90	70	80	—	—	—	—	—	80	75 ⁶⁾	80	90	65	70	—	—	90	90	55	40	—	60
Em-Kac	90	75	90	70	80	—	—	—	—	—	80	75 ⁶⁾	80	90	65	70	—	—	110	110	55	40	—	60
Gba-Kh	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60
Kh-Cr	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75 ⁶⁾	80	90	65	70	75	—	—	—	100	55	40	—	60
Åh-Sög	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	60 ⁶⁾	45	45	60	60	60	—	—	—	80	55	40	—	60

- 1) N-Möa sth 75.
- 2) Säj-Nyb sth 70.
- 3) Säj-Nyb sth 60.
- 4) T 6 N-Åh sth 100.
- 5) T 11.12 N-Åh sth 90.
- 6) Bml-Cr Sth 110.
- 7) T 23.

Ton vägnvikt											
med lok/lmot litt			vid avgång från			med lok/lmot litt					
E	T 21	T 23	T 43	Z 43	Z 65	E	T 21	T 23	T 43	Z 43	Z 65
SMALSPÅR											
			Bansträcka								
			Hf-Bås			Ah			—		
			Bås-Vö			Hk8			—		
			Bg-Kac			Löö			—		
			Vs-Kh			Vsh			—		
						Of			—		
						Jhg			—		
						Nu			—		
						Sög			—		

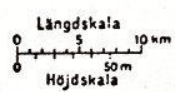
Almhult-Sölvesborg

Almhult-Sölvesborg											
med lok/lmot litt			vid avgång från			med lok/lmot litt					
E	T 21	T 23	T 43	Z 43	Z 65	E	T 21	T 23	T 43	Z 43	Z 65
Almhult-Sölvesborg											
			900			460			—		
			750			460			Ah		
			800			490			Hk8		
			1000			600			Löö		
			800			410			Vsh		
			1000			600			Of		
			750			270			Jhg		
			—			—			Nu		
			—			—			Sög		

21.329	Vägforsning Lönsboda söder. Bommarna fungerar automatiskt, då stationen är obevakad.	13.0
21.157 Lönsboda (Löö)		
19.287 Duvhult (Dvh) hp	Påstigningsmärke.	
19.101	Vägforsning Duvhult. Ljus- och ljudsignaler.	
14.319	Vägforsning Kärraboda söder. Ljus- och ljudsignaler.	
14.198 Kärraboda (Kää) hp	Påstigningsmärke.	
10.845	Vägforsning Hökön söder. Helbommar. Manöveraras från Hökön.	
	Infartssignal:	
10.294 Hökön (Hikö)	sp 2 (hvt), 1	10.9
10.146	Påstigningsmärke. Vägforsning Hökön norr. Helbommar.	
6.021 (265 m)	Sth 40 genom växlar.	
5.748 Strånghult (Stäh) lp	Påstigningsmärke.	
4.458	Vägforsning Fälhult. Ljus- och ljudsignaler.	
4.390 (139 m)	Sth 40 genom växlar.	
4.363 Fälhult (Fh) lp	Påstigningsmärke. Infartssignalen till Älmhult kan visa gult fast sken.	
0.873	Infartssignal:	
0.368	sp 1 sp 20, 21	
0.000 Älmhult (Åh)	Vägforsning Älmhult väg 23. Helbommar. Vägforsning Älmhult Söder. Helbommar.	10.3



ALMHULT	141,10
FÅLHULT	148,50
Strånghult	152,90
HÖKÖN	130,40
KÄRRABODA	149,50
DUVHULT	133,0
LÖNSBODA	136,00
GYSLBODA	121,00
Esseboda	115,00
VILSHULT	89,5
OLOVSTRÖM	52,20
JÄMSHÖGSBY	51,01
ÖSTAFORS	38,70
NÅSUM	19,10
AXELTORP	7,30
Barnakälla	30,0
Håkanröd	27,20
SÖLVESBORG	11,00



237

237

Älmhult—Sölvesborg—Älmhult.

Biljettpris: Zontaxa B, tab. 328. Tur- och returbiljetter, pris ca 1 1/2 gang enkel biljett; giltighetstid lika med å Statens Järnvägar. Söndagsbiljetter, gällande fram och åter avstampningsdagen, till pris som för enkla biljetter försäljas i lokaltrafik.

Anm.: c Tågombyte i Alvesta. d Sön- och helgdag samt dag före sön- och helgdag. Y Rälsluss eller motorvagn. Platsantal och resgodsutrymme är begränsat.

...	...	...	c21,10	...	20,00	c7,25	12,29	...	fr. Stockholm O 120, 121	t.	16,43	...	...	6,04	c8,15	...	...	...
...	...	...	0,06	...	8,35	12,35	Y18,13	...	fr. Göteborg C 182, 121	t.	15,48	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	6,58	12,35	15,57	...	fr. Växjö 182, 121	t.	10,20	17,22	...	20,57	5,09	d(23,05)	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	fr. Malmö C 121	t.	13,20	18,02	...	22,11	...	...	...	...
...	...	...	Y 1 3	...	Y 1 3	Y 1 3	Y 1 3	Kin.	Sölvesb.-Olovström-Älmhults järnv. Sölvesborg, spårv. 1.425	Y 2 3	Y 4 3	...	Y 6 3	Y 8 3	...	...	...	...
...	...	...	Y 6,00	...	Y 10,45	Y 15,45	Y 20,40	0	fr. Älmhult	t.	Y 8,44	Y 14,51	...	Y 18,20	Y 21,10	...	...	...
...	...	...	x6,07	...	x10,52	x15,51	20,46	4	fr. Fålhult	t.	x8,36	x14,48	...	x18,13	x21,04	...	...	...
...	...	...	6,16	...	11,00	15,59	20,55	10	Håkon	...	8,26	14,40	...	18,03	20,56	...	...	...
...	...	...	x6,24	...	x11,06	x16,05	x21,01	14	Kåraboda	...	x8,19	x14,31	...	x17,57	x20,46	...	...	...
...	...	...	x6,32	...	x11,15	x16,13	x21,09	19	Duvhult	...	x8,09	x14,26	...	x17,48	x20,38	...	...	...
...	...	...	6,37	...	11,20	16,17	21,13	21	Lönsboda	...	8,05	14,22	...	17,44	20,34	...	...	...
...	...	...	6,43	...	11,27	16,23	21,19	25	Gylsboda	...	7,57	14,14	...	17,36	20,27	...	...	...
...	...	...	x6,47	...	x11,31	x16,27	x21,23	27	Esseboda	...	x7,52	x14,11	...	x17,32	x20,23	...	...	...
...	...	...	6,58	...	11,42	16,37	21,33	34	Vilshult	...	7,40	14,00	...	17,21	20,11	...	...	...
...	...	...	7,09	...	11,54	16,48	21,43	42	Olovström	fr.	7,28	13,48	...	17,10	19,59	...	...	...
...	...	...	9,20	...	18,17	22,13	...	...	t. Karlshamn 225	fr.	...	10,45	...	...	17,15	...	...	...
...	...	...	7,12	...	11,56	16,51	21,44	42	fr. Olovström	t.	7,26	13,47	...	17,07	19,57	...	...	...
...	...	...	7,20	...	12,03	17,01	21,50	47	Jämshögsby	...	7,19	13,41	...	17,00	19,51	...	...	...
...	...	...	7,27	...	x12,09	x17,06	x21,56	50	Östafors	...	x7,10	x13,35	...	16,52	x19,45	...	...	...
...	...	...	x	...	x	x	x	52	Sibbarp	...	x	x	...	x	x	...	...	...
...	...	...	7,35	...	12,16	17,12	22,02	54	Nås	...	7,03	13,29	...	16,45	19,39	...	...	...
...	...	...	7,41	...	x12,22	x17,18	x22,08	58	Axeltorp	...	x6,55	x13,23	...	x16,36	x19,33	...	...	...
...	...	...	x	...	x	x	x	62	Siby	...	x	x	...	x	x	...	...	...
...	...	...	x7,53	...	x12,34	x17,29	x22,19	64	Håkanröd	...	x6,43	x13,11	...	x16,27	x19,22	...	...	...
...	...	...	8,05	...	12,45	17,40	22,30	72	t. Sölvesborg	fr.	6,30	13,00	...	16,15	19,10	...	...	...
...	...	...	13,20	...	20,22	22,11	...	...	t. Malmö C 225, 234, 121 a (via Elov)	fr.	...	7,40	...	...	12,35	...	...	...
...	...	...	9,30	...	15,30	19,11	...	...	t. Malmö C 225, 231, 121 (via Håslöv)	fr.	...	6,58	...	...	12,35	...	...	...
...	...	...	9,20	...	18,17	21,26	...	...	t. Kristianstad 225	fr.	...	10,50	...	...	16,20	...	...	...
...	...	...	11,47	...	20,49	23,13	...	...	t. Karlshamn 225	fr.	...	10,45	...	...	17,14	...	...	...
...	...	...	Y9,55	...	x13,55	Y19,08	...	...	t. Karlshamn 225	fr.	...	8,20	...	...	14,96	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	t. Hårviken 225	fr.	...	Y10,17	...	Y13,32	Y14,20	...	...	...

SOEJ tidtabell fr o m 7 juni 1943.