
NORSHOLM—VÄSTERVIK— HULTSFREDS JÄRNVÄGAR

Signatur: N.V.H.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag, Västervik.

Vid 1856—1858 års riksdag framlade regeringen proposition om byggandet av en södra stambana mellan Jönköping och Malmö, och år 1857 väcktes förslag i Västervik att genom en järnvägsanläggning sätta staden i förbindelse med stambanan och det inre landet för att därigenom kunna öka sjöfarten. Man tänkte då på en sammanbindning mellan Jönköping och Västervik. Chefen i östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren frih. G. DE GEER, verkställde en förberedande undersökning, och ett stort möte ägde i anledning därav rum i juli nämnda år i Vimmerby. Enligt det av DE GEER avlämnade betänkandet borde järnvägen gå över Eksjö till Västervik.

En interimsstyrelse av nio personer utsågs, vilka ingingo till K. M:t med ansökan om anslag till fullständigare undersökning. Med anledning härav kallade två ledamöter av den dåv. kungl. järnvägskommittén, den ovannämnde majoren frih. DE GEER och sedermera generaldirektören C. O. TROILIUS, ortens invånare till sammanträde i Västervik i aug. 1858. Järnvägskommittén fann dock icke för gott att upptaga järnvägen till Västervik bland de banor, som förordades att av staten utföras eller understödjas. Järnvägsfrågan fick därför vila men levde åter upp, då år 1862 Kalmar läns norra hushållningssällskap i skrivelse till K. M:t framhöll fördelarna av östra stambanans framdragande öster om Sommen, varigenom utförandet av tvärbanan till Västervik skulle betydligt underlättas.

Då underhandlingar med engelska kapitalister 1868 inleddes om byggandet av Nässjö—Oskarshamns järnväg, fick frågan om järnväg till Västervik nya utsikter. Majoren CL. ADELSKÖLD gjorde fullständiga undersökningar för en järnväg från Västervik över Vimmerby, alternativt till Ingatorp vid Nässjö—Oskarshamns järnväg eller till Lövsta (Tranås) å östra stambanan, men efter ett möte i nov. 1869 blev järnvägsfrågan åter vilande. Emellertid väcktes redan följande år fråga om att draga järnvägen från Västervik i nordlig riktning, varigenom frågan kom i ett annat skede, och kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren J. M. EKSTRÖMER uppgjorde förslag för järnväg med 1,067 m. spårvidd från Västervik förbi Gamleby, Överums bruk och Åtvidaberg till Lingham å östra stambanan. Framställning om statsanslag till järnvägen gjordes men avslogs av riksdagen. År 1873 bildades emellertid på möte i Gamleby ett bolag för byggande av denna järnväg, vars slutpunkt dock ändrades till Linköping, varjämte kontrakt om utförandet uppgjordes mellan bolaget och de engelska ingenjörerna MILNE & Co. och J. BEALTEE i London. Statens järnvägsstyrelse ville dock ej upplåta bron över Stångån vid Linköping åt en smalspårig bana, varför spårvidden ändrades till bredspårig. De engelska ingenjörerna kunde ej uppfylla sina åtaganden, och arbetet, som börjat vid Gamleby, avstannade.

Någon tid härefter eller i juli 1874 hölls ett möte i Norrköping, varefter inbjudning utfärdades till teckning av aktier för en järnväg från Norrköping söder om Motala ström över Söderköping, Valdemarsvik och Gamleby till Hultsfred å Nässjö—Oskarshamns järnväg med bibana till Västervik och Verkeback. Denna omkr. 200 km. långa bana skulle utföras av svenska ingenjörer och med svenskt kapital. Aktier tecknades vid mötet till ett belopp av 500 000 kr. Emellertid skulle denna bana komma att träffa den förut omnämnda Västervik—Linköpingslinjen vid Gamleby i en mycket spetsig vinkel och banorna på så sätt komma att gå nästan parallellt med varandra. Detta befanns olämpligt, vartill kom, att Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag redan var bildat och dess bolagsordning fastställd av K. M:t i maj 1874. Denna kommunikationsled låg naturligtvis hindrande i vägen för en bana Norrköping—Hultsfred.

I betraktande av alla dessa omständigheter funno intressenterna i de tre bolagen *Västervik—Linköping*, *Norrköping—Hultsfred* och *Norsholm—Risten*, att en sammanslutning måste komma till stånd, om ett gott resultat skulle vinnas.

Vid extra bolagsstämma med Västervik—Linköpings järnvägsaktiebolag den 10 sept. 1875 beslöts nu, att banan borde byggas med 0,891 m. spårvidd från Västervik över Gamleby och Överum till Åtvidaberg samt därifrån, med inlösande av redan befintlig järnväg, till Bersbo, dit Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag borde framdraga sin bana med enahanda spårvidd, och att anslutning till stambanan således skulle äga rum vid Norsholm i stället för Linköping (bandelen Åtvidaberg—Bersbo byggdes år 1856 av baroniet ADELSWÄRD med CL. ADELSKÖLD som byggnadschef i och för transport av kopparmalm).

Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag beslöt i anledning härav att utsträcka sin bana till Bersbo, och koncession härå erhöles den 22 sept. 1876. Å Västervik—Åtvidaberg—Bersbolinjen erhöles slutlig koncession den 31 dec. 1875. Bolaget Norrköping—Hultsfred, som den 12 nov. 1875 fått koncession på linjen Hultsfred—Jenny, överlät sedermera denna på Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolag.

Sedan Kalmar läns norra landsting ytterligare iklätt sig villkorlig garanti för dessa järnvägars fullbordande och för räntor och avbetalningar å de upptagna lånen och sedan statsanslag beviljats samt aktie-teckning ägt rum, var utförandet av järnvägarna omsider betryggat.

Styrelsen för Norsholm—Bersbo järnväg utgjordes vid banbyggnadens början av brukspatronen C. EKMAN, ordförande, frih. C. O. SILVERSKJÖLD, godsägaren N. FOSSER, kaptenen C. F. THEORELL och frih. G. BANÉR.

Styrelsen för Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnväg utgjordes vid banbyggnadens början av frih. A. ADELSWÄRD ordförande, samt frih. V. FLEETWOOD, brukspatronen C. RYDSTRÖM, lektorn C. E. BERLIN, överstelöjtnanten O. LILJENSTOLPE, kaptenen A. ABELIN och premierlöjtnanten C. F. TENGER.

Styrelsen för Hultsfred—Västerviks järnväg utgjordes vid banbyggnadens början av brukspatronen G. DE MARÉ, ordförande, brukspatronen A. DE MARÉ, vice konsuln G. MAEHEL, kronofogden C. A. BREITHOLTZ, löjtnanten O. NORDENFALK, konsuln R. FOGELMARCK, godsägaren E. Key och den av K. M:t förordnade ledamoten frih. G. LYBECKER.

Järnvägsbyggandet började vid Norsholm—Bersbolinjen i april 1877, och banan öppnades för allmän trafik den 20 nov. 1878. Vid Västervik—Åtvidaberg—Bersbolinjen började byggandet i maj 1877, och banan öppnades den 16 aug. 1879. Å Hultsfred—Västerviksbanan började arbetet i dec. 1876, och trafiken öppnades den 16 nov. 1879.

Byggnadschefer voro: för Norsholm—Bersbo löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. G. BORGSTRÖM, för Västervik—Åtvidaberg—Bersbo löjtnanten i samma kår P. PETERSSON och för Hultsfred—Västervik ingenjören C. SUNDBLAD.

Banornas byggnadskostnad uppgick i runda tal: för Norsholm—Bersbo järnväg till 1 152 900 kr., för Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnväg till 3 346 300 kr. och för Hultsfred—Västervik (Jenny) till 2 983 000 kr. De härför erforderliga byggnadskapitalen anskaffades sålunda: för Norsholm—Bersbo järnväg 400 000 kr. i aktier och 800 000 kr. i obligationer, för Västervik—Åtvidaberg—Bersbo 1 237 600 kr. i aktier, 1 865 000 kr. genom statslån och 241 000 kr. i obligationer samt för Hultsfred—Västerviks järnväg 1 036 165 kr. i aktier, 1 750 000 kr. genom statslån och 165 000 kr. i obligationer.

Alla tre järnvägarna hade var sin styrelse, men de gemensamma ärendena handlades av en trafikförvaltning, i spetsen för vilken stod en trafikkommitté av fem ledamöter, valda av de särskilda bolagens styrelser.

År 1914 förenades de två södra bolagen till ett på sådant sätt, att Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag inköpte Hultsfred—Västerviks järnväg, vars bolag upplöstes genom likvidation. Köpesumman var 1 036 165 kr. (aktiekapitalet i Hultsfred—Västerviks bolag) och erlades med aktier i Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag, varvid aktierna i de båda bolagen ansågos lika mycket värda. Det sistnämnda bolaget ändrade sitt namn till Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag. År 1920 inköpte detta bolag för en summa av 1 300 000 kr. Norsholm—Bersbo järnväg med allt vad till densamma hörde, varefter Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag upplöstes genom likvidation år 1924. Från och med detta år utgöres den forna trafikförvaltningen av ett enda bolag, *Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag*.

Detta bolag arrenderar och trafikerar med sin rullande materiell två andra järnvägar, nämligen Vimmerby—Spångenäs och Vimmerby—Ydre.

Bana och materiell. Samtidigt som det rätt så omständliga arbetet att förena de tre olika bolagen till ett järnvägsbolag och en järnvägsenhet pågick under åren 1913—1923, utfördes en omfattande ny- och ombyggnad av järnvägens rullande materiell, av verkstaden samt av järnvägsanläggningen i sin helhet.

Sålunda inlades ny räls på de sträckor av linjen, där äldre sådan

fanns, nya växlar anskaffades, nya signaler uppsattes och ballastens höjd ökades. Genom dessa förbättringar kunde hastigheten ökas upp till 50 km/t., vilket efter vederbörlig besiktning genomfördes under år 1914.

Den rullande materiellen, som genom för långt driven sparsamhet råkat i förfall, försattes i ett gott skick genom inköp av nya gods- och snälltågslokomotiv samt vagnar av olika slag, tryckluftbroms insattes i persontågen, alla äldre vagnsaxlar utbyttes mot nya, varigenom större lastförmåga å godsvagnarna uppnåddes, verkstaden om- och tillbyggdes samt försågs med nya verktygsmaskiner, morsetelegraf infördes å linjen, nya vagnvågar inlades m. m. Med andra ord, järnvägen försattes i ett modernt och fullgott skick, och kostnaderna härför uppgingo till i runt tal 2 milj. kr. För att anskaffa denna betydande penningssumma måste man använda överskottet av trafikmedel, men därigenom blev det också omöjligt att under denna nydaningsperiod inbetala de årliga annuiteterna å statskulden, vilken därför växte. Värdet av nyanskaffningar och förbättringar var dock avsevärt högre än ökningen av skulden till staten.

Trafik. De godsslag, som huvudsakligen transporteras å banorna, äro skogseffekter, järn och stål, tegel, gödningsämnen, spannmål m. m. Skogseffekterna uppgå till omkr. 70 % av all trafik. I samband med järnvägsdriften idkar Norsholm—Västervik—Hultsfreds bolag även sjöfartsrörelse, omfattande såväl gods- som persontrafik, å sjöarna Risten, Såken och Storsjön invid Lakvik och Storsjö stationer och äger fördenskillt erforderligt antal bogser- och passagerarbåtar samt pråmar.

Ekonomi. Hela skuldsumman till staten uppgick den 1 jan. 1924 till 5 171 981 kr., och genom riksdagens beslut och K. M:ts resolution den 6 juni 1924 bestämdes sättet för amortering och förräntning av skulden. Två amorteringslån upplades till sammanlagt nyssnämnda belopp och med annuiteterna beräknade efter 5,4 %. De sammanlagda annuiteterna uppgå till 279 287 kr.

Samma år, 1924, ordnades även bolagets skuld till Kalmar läns norra landsting på så sätt, att två lån bildades, ett å 785 214 kr., utgörande landstingets kapitalfordran den 31 dec. 1924 samt ett å 622 359 kr., utgörande landstingets räntefordran den 31 dec. 1924. Den årliga annuiteten å det förra uppgår efter 4 % ränteberäkning till 31 408 kr. och erlades första gången den 31 dec. 1925. Tills detta lån är slutamorterat, löper det andra lånet utan ränta men drager därefter 5 % ränta.

Aktiekapitalet var i Norsholm—Ristens kommunikationsaktiebolag från början 400 000 kr. och ökades år 1919 till 794 700 kr. genom utsläppandet av gratisaktier. Utdelningen å aktierna var under åren 1901—1903 resp. 5 % samt under åren 1915—1919 resp. 6 %.

I Hultsfred—Västerviks järnvägsaktiebolag var aktiekapitalet i 036 165 kr. och i Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsaktiebolag i 237 600 kr. Då dessa bolag sammanslogos, blev aktiekapitalet i det nya bolaget den sammanlagda summan av de båda bolagens kapital eller 2 273 765 kr. Någon utdelning har icke förekommit i något av de sistnämnda bolagen.

Vimmerby—Spångenäs järnväg.

Signatur: V.S.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Västerviks stad.

Trafikeras av Norsholms—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag, Västervik.

Koncession å Vimmerby—Spångenäs järnväg erhöles den 24 juli 1903 av enskilda personer, varefter koncessionen den 26 jan. 1906 överflyttades på Vimmerby—Spångenäs järnvägsaktiebolag, som konstituerats i okt. 1903. Ritningarna voro uppgjorda av baningenjören vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar HJ. MALMSTEDT, som även blev arbetschef vid banbygget. Arbetet påbörjades 1904, och banan öppnades för trafik den 26 jan. 1906. Banan är 17 km. lång, med samma tekniska bestämmelser som huvudbanan, och byggnadskostnaden utan rullande materiell uppgick till 400 000 kr., av vilka 200 000 kr. utgjorde aktiekapital och den andra hälften statslån. Bolaget upplöstes år 1908, då järnvägen inköptes av Västerviks stad för en summa av 200 000 kr. Staden är således ägare till banan. Sedan nämnda år arrenderas järnvägen av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag.

Vimmerby—Ydre järnväg.

Signatur: V.Y.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag, Västervik.

Trafikeras av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägsaktiebolag, Västervik.

Vimmerby—Ydre järnväg, som är 30 km. lång, erhöles sin första koncession den 13 juni 1908 och den andra, som innebar ny sträckning å linjen, år 1916. Ritningarna voro uppgjorda av kaptenen i Väg- och

vattenbyggnadskåren J. V. MATTSSON, trafikchef vid Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg. Byggnaden påbörjades år 1922 med kaptenen MATTSSON som arbetschef, och i slutet av år 1923 var banan så färdig, att den kunde öppnas för provisorisk godstrafik i vagnslaster. Under år 1924 fullbordades arbetet, och den 11 okt. s. å. öppnades banan för allmän trafik. Byggnadskostnaden, utan rullande materiell, uppgick till 1 600 000 kr., av vilka hälften var inbetalt aktiekapital och hälften statslån. Banan, som äges av *Vimmerby—Ydre järnvägsaktiebolag*, konstituerat i febr. 1917, trafikeras av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg.

Ydrebanan utgör en fortsättning på Vimmerby—Spångenäs järnväg och var ämnad att byggas samtidigt som denna, men planen strandade då på grund av penningbrist. Ändamålet med banan är att exploatera de rika, nästan orörda skogsmarker som genomkorsas och då någon avsevärd persontrafik icke kan påräknas, har banan blivit utbyggd huvudsakligen med tanke på transport av skogsprodukter. De tekniska bestämmelserna äro därför klenare än vid huvudbanan, endast skenvikten och syllavstånden äro desamma, så att samma hjultryck kan hållas men på bekostnad av hastigheten.

Styrelse och chefer år 1926.

Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg.

Styrelse.

RUNE, AX. O., borgmästare, *ordförande*,
 NORDSTRÖM, BR. A. A., häradshövding, *vice ordförande*,
 NYGREN, AX., bruksförvaltare,
 SPÅNBERG, SV. G., bruksägare,
 ANCKARMAN, O., nämndeman,
 VICTORIN, J. V., bankdirektör.

Verkställande direktör och trafikchef.

MATTSSON, J. V., kapten i V. V. K., vd. 1926—, tc 1912.

Vimmerby—Ydre järnväg.

Styrelse.

RUNE, AX. O., borgmästare, *ordförande*,
 MATTSSON, J. V., kapten i V. V. K., *verkst. direktör och trafikchef*,
 E. C:SON HALLER, jägmästare, *statens ombud*.

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnväg.

Ordförande.

ADELSWÄRD, A., frih.....	1876—1893
LYBECK, C., godsägare	1893—1905
ADELSWÄRD, A. T., frih.....	1905—1911

Verkställande direktör.

ADELSWÄRD, A. T., frih.....	1906—1911
-----------------------------	-----------

Norsholm—Bersbo järnväg.

Ordförande.

EKMAN, C., bruksägare	1875—1904
KLINGSPOR, PH., greve, hovmarskalk	1904—1921

Hultsfred—Västerviks järnväg.

Ordförande.

DE MARÉ, G., bruksägare.....	1876—1882
DE MARÉ, A., bruksägare	1882—1898
AHLMARK, S. W., borgmästare.....	1898—1899
VIKANDER, E., ingenjör.....	1899
HAMMARSKIÖLD, H., f. d. statsråd.....	1899—1914

Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar.

Verkställande direktör.

RUNE, AX. O., borgmästare	1912—1926
---------------------------------	-----------

Trafikchefer.

(Gemensamma för alla bandelarna.)

PETERSSON, P., major i V. V. K.	1878—1883
STÄHLE, A. G., major i V. V. K.	1883—1912

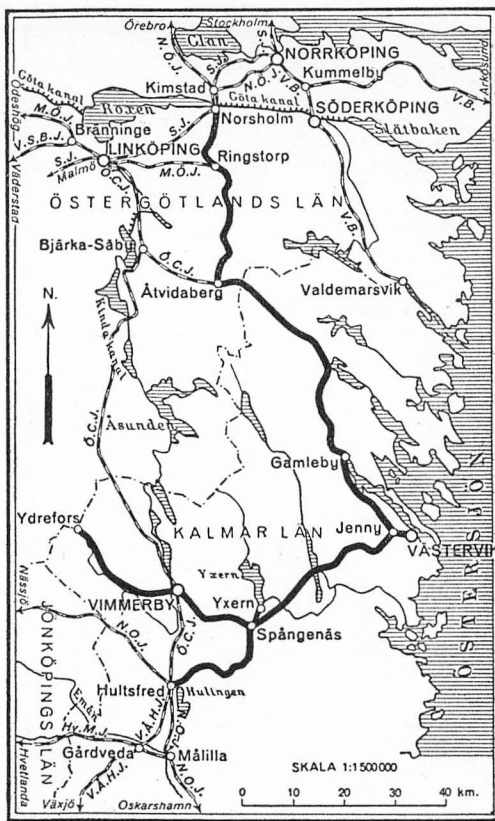
Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar, Hultsfred—Västervik, 70 km., Västervik—Norsholm, 118 km.

Från Hultsfreds föreningsstation för Norsholm—Västervik—Hultsfreds och Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägar samt för Östra Centralbanan och Nässjö—Oskarshamns järnvägar framgår den förstnämnda banan till största delen genom skogs- och hagmarker till Vena station i grannskapet av Vena by, där en vidsträckt odlad mosse utbreder sig till en för dessa trakter ovanligt stor slätt, omgiven av barrskogbevuxna höjder. Från Vena går vägen genom småbrutna, sjörika skogsbygder till Väderums station och fortsätter genom ett landskap av ungefär samma karaktär som förut, övergår en vik av Möckeln, berör Kvarnsjön, och framkommer till Tuna station nära egendomen Tuna, vilken av Karl IX förlänades till Peder Mickelsson Hammarsköld och ännu är i släktens ägo.

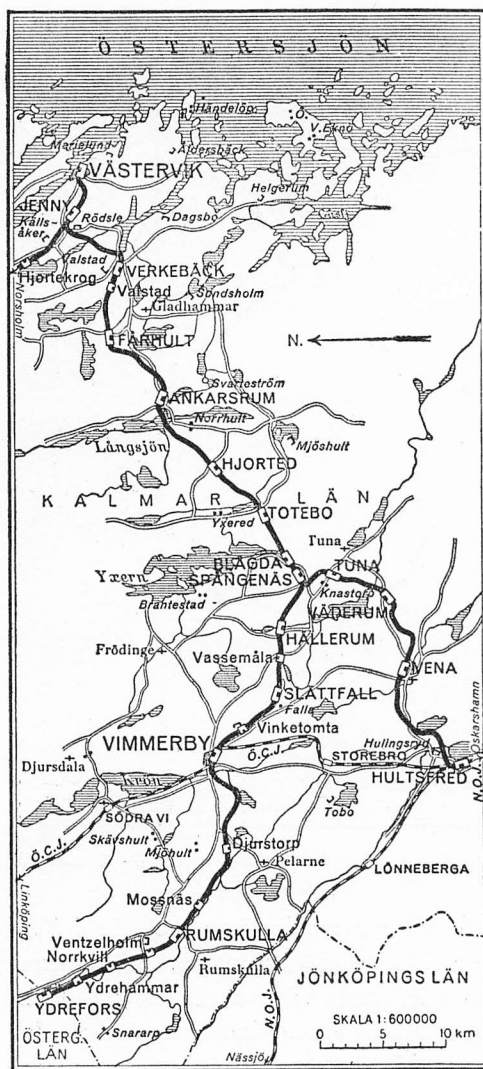
Spångenäs station anlades år 1906 i samband med Vimmerby—Spångenäs järnvägs nybyggnad. Nästa station är *Blägda*, varifrån en 2 km. lång bibana utgår till sjön Yxern. Linjen fortsätter till *Totebo* och går utmed sjöarna Våmgölen och Tyreln till den vid sistnämnda sjö belägna stationen *Hjorted*. Från Hjorteds station fortsätter banan genom trakter, som efterhand antaga en i hög grad omväxlande och pittoresk karaktär. Den övergår och passerar ett flertal sjöar, särskilt den stora och djupa Långsjön, och framkommer vid denna sjös utlopp till Ankarsrums järnbruk samt *Ankarsrums* station, som är byggd på en höjd, varifrån man mellan löv- och barrträd skymtar de talrika nere i dalen belägna bruksanläggningarna.

Ankarsrums järnbruk erhöi privilegier redan 1655, men det är först i detta århundrade, som bruket erhöi lit sin storartade utveckling. Från stationen utgår en bibana till kolhuset och malmbäckarna. Järnvägen fortsätter till *Fårhult*, i vars närhet Torsfalls koboltgruva är belägen, och förbi *Valstads* anhaltstation utmed en leende dalgång till *Verkebäcks* station, tillika hamn- och lastplats vid en av dessa orters inskjutande, smala vikar av Östersjön. Från Verkeback stiger järnvägen oavbrutet uppåt utmed viken, ända tills den vänder på en udde, därifrån en synnerligen vacker utsikt öppnar sig över fjärden med Gunnebo järnbruk på den motsatta stranden. Därefter fortsätter den genom småbrutna skogstrakter förbi södra ändan av sjön Hjorten och genom ett landskap med rik odling och lövskogsväxtlighet ända till stationen *Jenny*. Därifrån fortsätter banan utmed stranden av sjön Kvännaren förbi det ena täcka lantstället efter det andra till *Västervik*, vars prydliga stationshus, liksom det i grannskapet belägna läroverkshuset jämte kyrkan och lasarettet intaga ett dominerande läge. Staden är huvudsakligen en industristad med flera träindustrier, stenhuggerier, varv, tändsticksfabriker m. m., m. m.

Då det skulle ha vållat onödig kostnad, om både Hultsfred—Västerviks samt Västervik—Åtvidaberg—Bersbo järnvägsbolag, från banornas naturliga mötesplats *Jenny*, var för sig och utmed varandra byggt det korta vägstycket längs den utskjutande udde, på vilken Västervik är beläget, överenskom, att det förra bolaget skulle bygga och bekosta stationen *Jenny*, men det senare bygga banan fram till Västervik. Hultsfred—Västerviks bolag skulle trafikera även denna bandel.



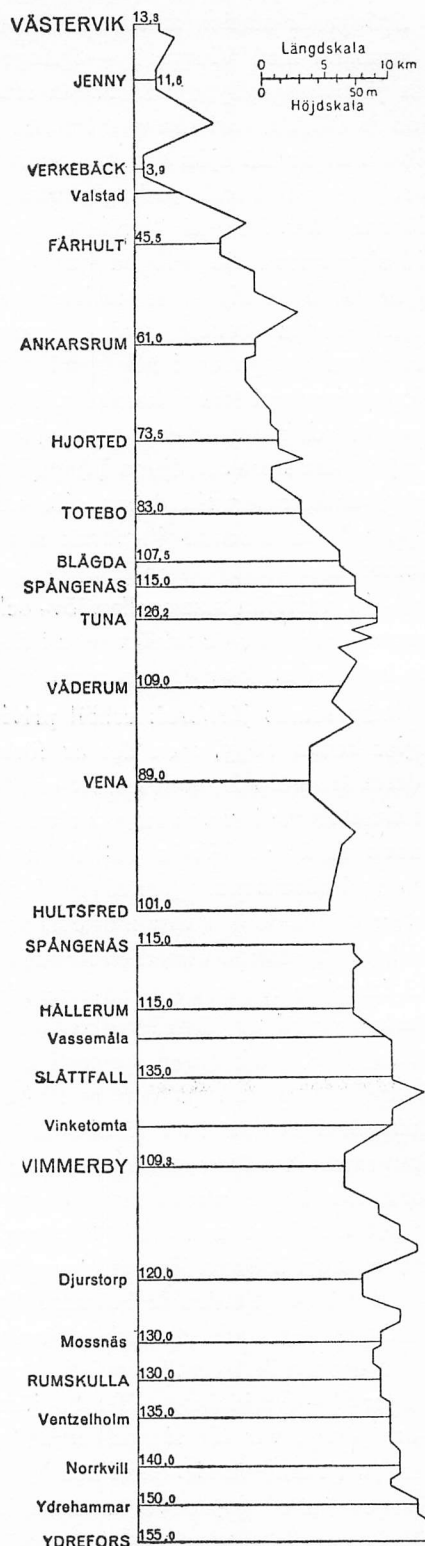
Översiktskarta av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar.



A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET

När man därför från Västervik reser å järnvägen norrut, färdas man samma linje tillbaka till Jenny, varifrån vägen sedermera går genom odlade trakter och förbi sjön Hjortens norra ända.

Strax innan man uppnår följande station, *Almvik*, utbreder Gamlebyviken sin spegel i ett blånande fjärran med lövrika stränder och barrskogsbevuxna höjder. Från Almvik till Gamleby fortlöper vägen utmed denna fagra vik av Östersjön med växlande landskapstaylor, stundom av överraskande skönhet, alltid av täckt behag.

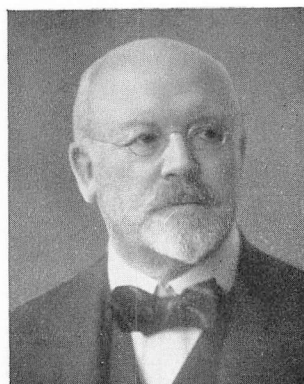




C. EKMAN,
bruksägare.



Greve PH. KLINGSPOR,
hovmarskalk.



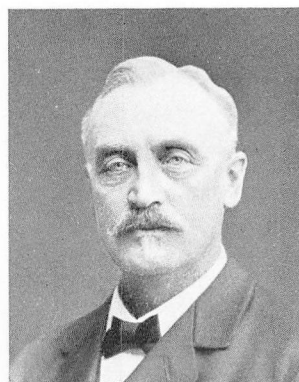
Frih. A. T. ADELWARD.



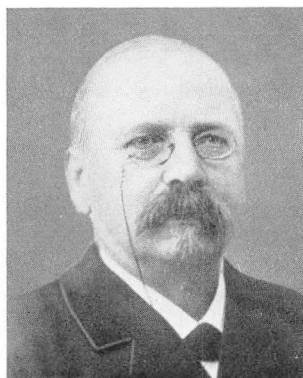
A. O. RUNE,
borgmästare.



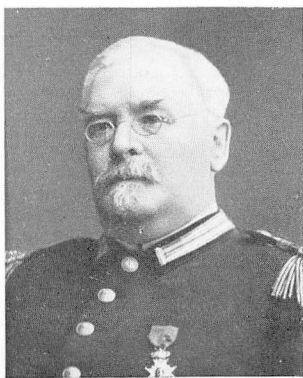
A. DE MARÉ,
bruksägare.



H. HAMMARSKIÖLD,
f. d. statsråd.



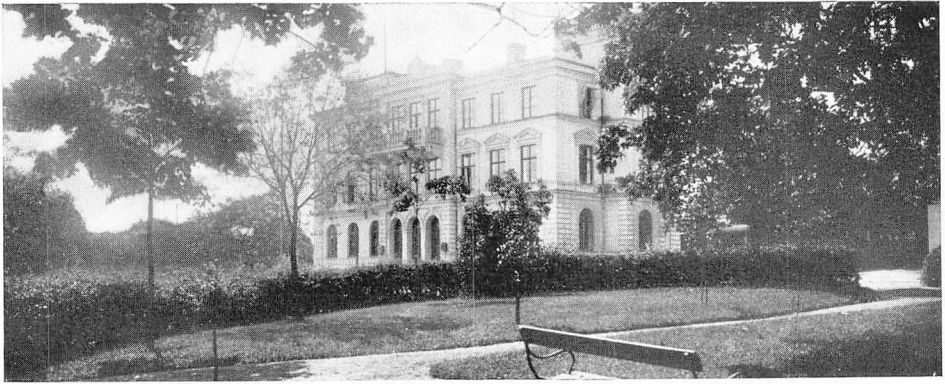
P. PETERSSON,
trafikchef.



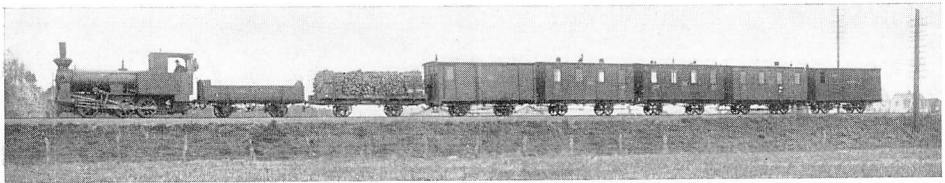
A. G. STÄHLE,
trafikchef.



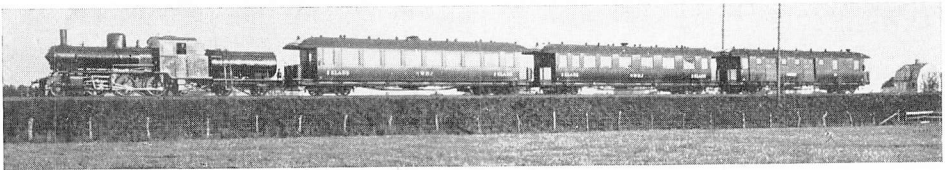
J. V. MATTSSON,
verkst. direktör, trafikchef.



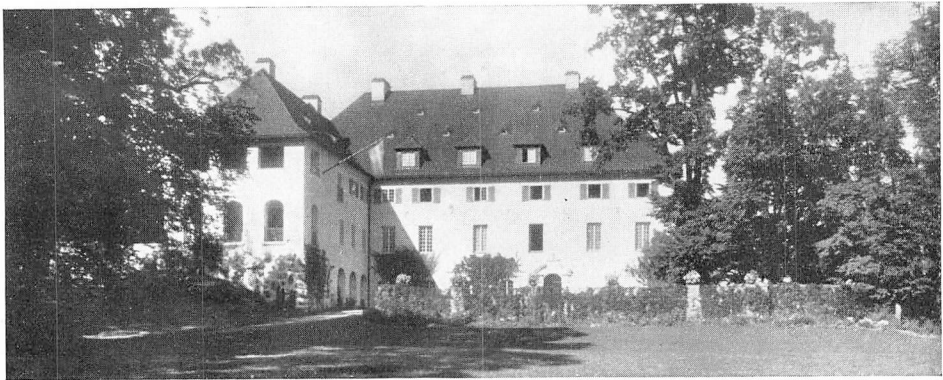
Västerviks station.



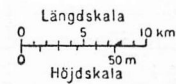
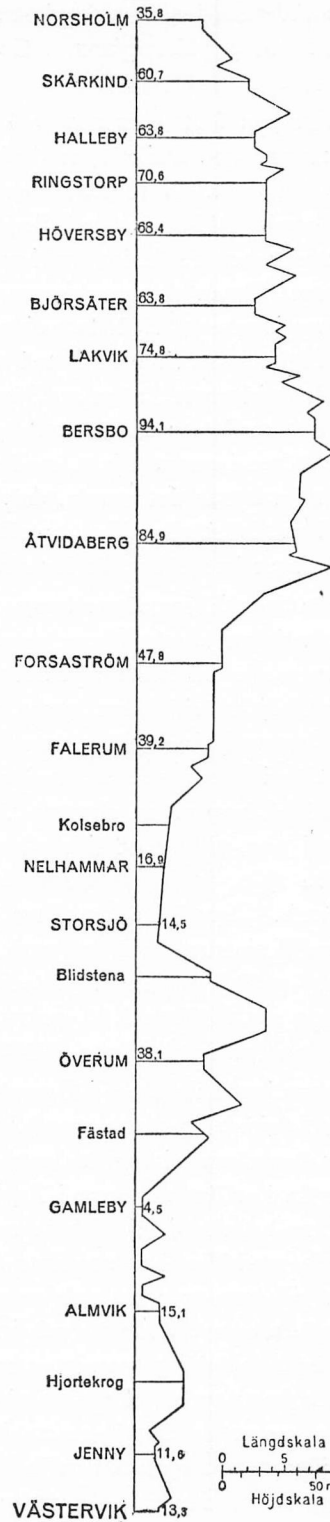
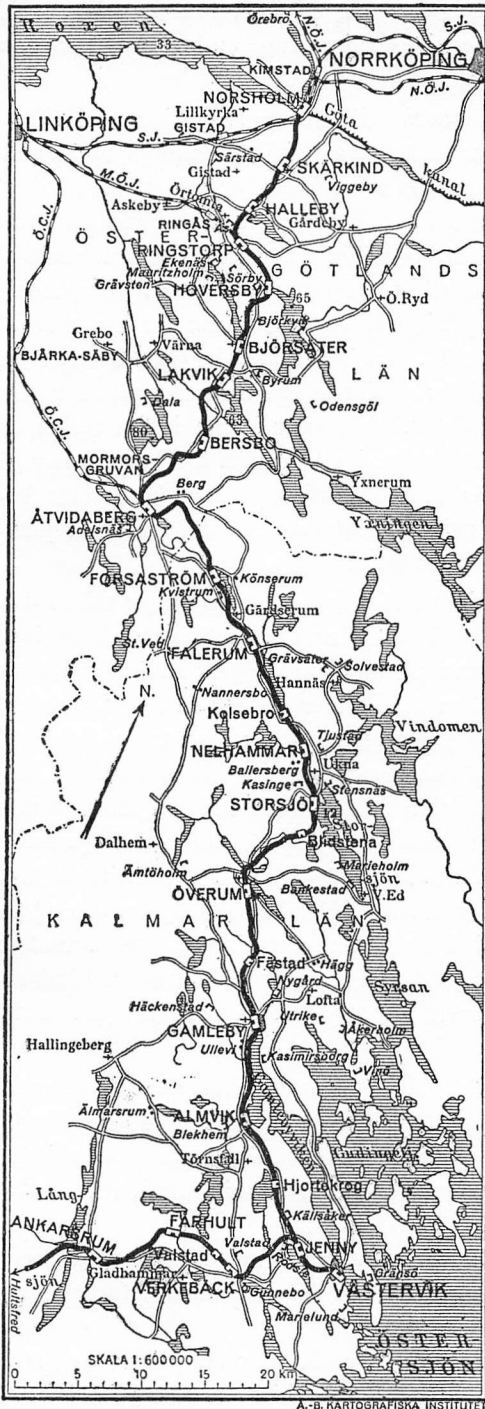
Blandat tåg år 1880.



Persontåg år 1926.



Adelnäs slott, Ätvidaberg.



Gamleby station är anlagd strax utanför *Gamleby* köping, som är belägen vid foten av berget *Garpedans*. I *Gamleby* bedrivs sedan länge en betydande sort av trävaror.

Järnvägen fortsätter genom köpingen norrut till *Överums* station, vid vilken åter natursköna utsikter, med sjöar, branta skogiga höjder, lummiga uddar och näs möta ögat. Nära stationen ligga *Överums* herresäte och järnbruk, vilket sistnämnda erhöll sina privilegier samma år som *Ankarsrum*. *Överums* bruk har under senare årtionden huvudsakligen bedrivit tillverkning av åkerbruksredskap. Banan passerar genom bruket och förbi en mångfald av byggnader, som omgivas av trädgårdar och parkanläggningar. Från *Överum* går banan förbi sjön *Såduggen* och genom två tunnlar till *Storsjö* station, belägen alldeles på stranden vid norra ändan av *Storsjön*. Från stationen har man en präktig utsikt över den mellersta delen av denna, för sin skönhet vittbekanta insjö, tillika en av de större i norra *Tjust*, med vackra stränder, i vilkas rika lövskogar man på avstånd varsnar det gamla, delvis av *Bo Jonsson Grip* uppförda herresätet *Vinä*s. I nordväst går sjön upp till *Ukna* och i sydost ned till *Eds* bruk, dit järnvägsbolaget har båttrafik för såväl gods som passagerare.

Från *Storsjö* fortsätter banan till stationen *Nelhammar*, som ligger mitt i den för bördighet kända *Uknadalen*. Emellertid erhåller man från järnvägen icke på långt när samma intryck, som då man på den närbelägna landsvägen åker upp på höjden vid *Ukna* kyrka, från vilken man under sig ser den odlade dalen, omsluten av höjder och genomskuren av järnvägen. Nästa station är *Falerum*, vars läge i fägring tävlar med *Storsjöns* och *Överums*. Från denna station, belägen högt upp på en sluttning, ser man sjön *Åkervristen* och två långsträckta bergshöjder, vilka med sina på en gång mjuka och djärva konturer i förgrunden omgiva sjön. Från *Falerum* går banan till *Forsaström*, med gammalt, nedlagt järnbruk. Järnvägen fortsätter förbi *Gärdserums* högt belägna kyrka och egendomen *Kvistrums* vackra park, utmed branta bergsluttningar, som stundom nästan lodrätt stupa ned i *Båtsjön*. Längs denna har banan, trotsande hindren, sprängt sig fotfäste i klipporna och berett sig väg genom utfyllningar. Från stationen finnes stickspår till *Båtsjön*.

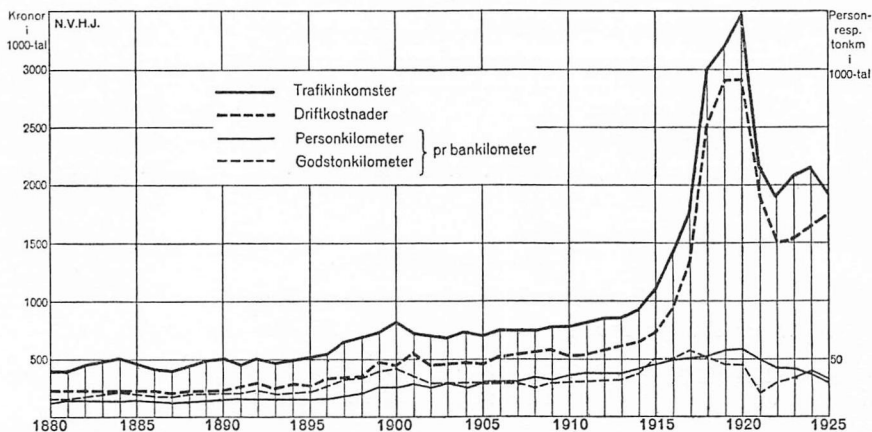
Banan ingår nu snart i *Östergötland* och nästa station är *Åtvidaberg*. Här låg förut *Åtvidabergs* kopparverk, vilket dock liksom gruvorna i *Bersbo* nedlagts, sedan bergshanteringen å dessa ställen varit i gång från år 1413. Andra industrier ha i stället växt upp i *Åtvidaberg*, framför allt trävaruindustri, såsom sågverk, möbelfabrik, hjulfabrik m. m.

Hela samhället har uppförts å baroniet *Adelswärds* ägor. Baroniet var även ägare till kopparverket och gruvorna i *Bersbo*, och det innehar fortfarande betydande arealer av skogar och jordegendomar.

Från *Åtvidaberg* fortsätter banan norrut till *Bersbo*, där lämningar av gruvdriften ännu synas. *Lakvik* är nästa station, belägen vid en vik av sjön *Risten*, vilken genom en kanal sammanhänger med sjön *Såken*. Å båda dessa sjöar idkar järnvägsbolaget båttrafik för såväl passagerare som gods. Därefter följa *Björnsätters* station och *Höversby* station. Innan den sistnämnda uppnås, passeras en tunnel av 50 m. längd. Till *Höversby* sträcker sig en vik av *Hövern*, dit ett

sidospår från stationen är anlagt. Nästa station är Ringstorp, föreningsstation med Mellersta Östergötlands järnväg. Vid Halleby går banan genom väl odlade nejder med alltmer antagande slättbygdsnatur, här och var avbruten av berg-hällar, björk och ekbevuxna kullar samt barrskogsdungar. Sedan stationen Skär-kind lämnats, uppnås Norsholm vid sjön Roxen. Järnvägen passerar Göta kanal strax invid stationen. Här är järnvägslinjens norra ändpunkt och föreningsstation med östra stambanan.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg.

Byggnadssätt.	År 1880	År 1925
Spårvidd	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	184	232
» i sidospår	16	46
Största lutning i huvudspår.....	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	240	240
Rälsvikt	17,2	17,2
Största tillåtna hjultryck	3,5	4,25
» » tåghastighet.....	30	50

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	11	11
» tenderlok	—	10
Motorvagnar för ång- eller annan drift	—	2
Personvagnar med 2 axlar	18	20
» » 4 »	—	10
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	374	666
» » » 4 »	—	1
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	3	5
» » » 4 »	—	1

Personal, antal.

Ordinarie	174	199
Extra	52	57
Verkstadsarbetare	18	46
Banarbetare	84	52

Vimmerby—Ydre järnväg.

Byggnadssätt.

År 1925

Spårvidd	m.	0,895
Spårlängd i huvudspår	km.	30
» i sidospår	»	—
Största lutning i huvudspår	‰	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	290
Rälsvikt	kg/m.	17,2
Största tillåtna hjultryck	ton	4,25
» » tågastighet	km/t.	30

Rullande materiell, trafikeras av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg.

Balansräkningar.

Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Skulder den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	6 392 028: 66	Statslånen	5 111 328: 64
Rörlig materiell	1 831 104: 05	Kalmar läns norra lands-	
Inventarier	165 651: 79	ting	1 435 056: 07
Förrådsavdelningen	165 900: 35	Aktieägarnas räkning	2 273 765: 90
Aktiekonto: 1 050 st. aktier		Fond för ständiga avgälder	1 162: 20
i Växjö—Virserums		Diverse kreditorer	61 746: 09
järnvägsaktiebolag	105 000: —	Reservfonden	13 100: —
Separaträkning i Skandin.		Disponibla medels konto..	117 250: 86
kredit a.-b.	28 790: 11	Vinst- och förlusträkning:	
Trafikuppb. å stationerna	71 633: 23	trafiköverskott	95 317: 82
Diverse debitorer	339 562: 91		
Kassan	9 056: 48		
	<u>S:a kr. 9 108 727: 58</u>		<u>S:a kr. 9 108 727: 58</u>

Vimmerby—Ydre järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Skulder den 31 dec. 1925.

Järnvägsbyggnaden	1 567 409: 45	Aktieägarnas räkning	706 700: —
Inventarier	2 047: 82	Norsholm—Västervik—	
Vinst- och förlusträkning:		Hultsfreds järnv. a.-b.	302 548: 56
Skulder över tillgångar	62 991: 85	Statslånet	623 200: 56
	<u>S:a kr. 1 632 449: 12</u>		<u>S:a kr. 1 632 449: 12</u>

