

102 KM. FR.
LINKÖPING

VIMMERBY

21 KM. FR.
HULTSFRED

Vimmerbys tidigaste historia är okänd. Troligen låg här under järnåldern en by som centrum för Sevede härad vid Stångåns övre lopp. Äldsta skriftliga hänvisning är från 1253. Stadens sigill nämns i ett gåvobrev daterat 1350. Redan då hade alltså Vimmerby status som stad. Gustav Vasa drog in stadsrättigheterna 1532 som ett led i sina politiska ambitioner. År 1604 gav Carl IX dem tillbaka. Staden var förbunden med den småländska oxhandeln och med läderhantverk. Staden var länge liten. Först under 1900-talet växte den. Numera är näringslivet allsidigt sammansatt och industriell produktion är kombinerad med handel och service. Vimmerby är alltjämt en centralort i bygden.

Då Carl IX gav tillbaka stadsrättigheterna skrevs i privilegiebrevet att staden årligen skulle hålla tre marknader. Den traditionen fortlever ännu idag.

Några bilder:



Vimmerby stationshus 1934 med ÖCJ:s spår närmast.

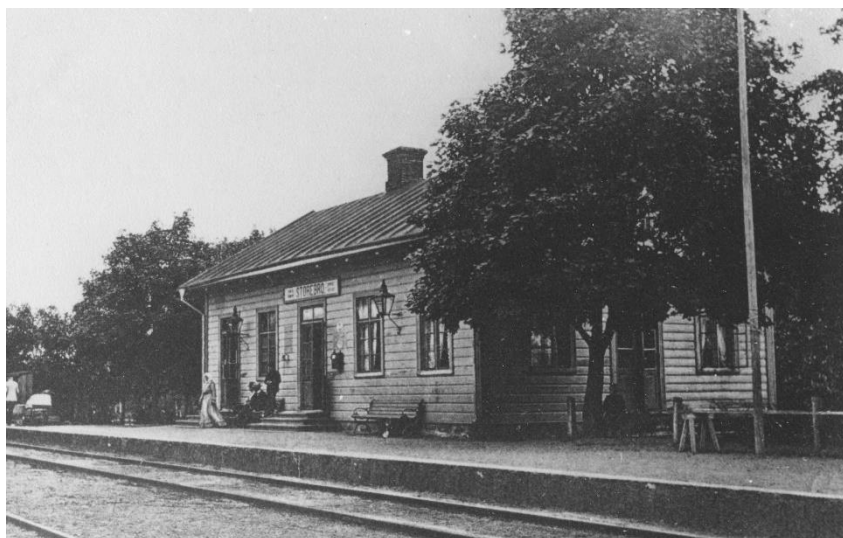
Framför stationshuset syns de två smalspårarna på linjen Spångenäs – Vimmerby – Ydrefors.

I den tidiga svenska järnvägshistorien fanns ett förslag att bygga en järnväg från Göteborg via Jönköping, Eksjö, Vimmerby till Västervik. I en år 1845 daterad plan för det svenska stambanenätet skissades en bana från Linköping via Vimmerby och Kalmar till Karlskrona. Av dessa planer blev det inget. År 1869 började man med engelskt kapital att bygga en bana från Nässjö via Eksjö och Hultsfred till Oskarshamn, Nässjö – Oskarshamns Järnväg, NOJ. Häradshövdingen E. A. Breitholtz utlyste den 21 november 1870 ett järnvägsmöte i Vimmerby, vid vilket man enades om att arbeta för en smalspårig järnväg mellan Hultsfred och Vimmerby. Men svårigheterna att få fram kapital blev alltför stora. Ett förslag kom från Västervik att bygga järnvägen mellan Västervik och Hultsfred (HWJ) via Storebro, vilket skulle göra Vimmerbybanan bara hälften så lång. Men inte heller så blev det. Frågan om en järnväg till Vimmerby fick sin lösning först då den engelske ingenjören Richard Gardner erbjöd sig att bygga en normalspårig bana mellan Hultsfred och Vimmerby. Koncession

beviljades den 15 maj 1874 och senare samma år kom bygget i gång. Den 3 augusti 1877 startade den allmänna trafiken och två dagar senare invigdes banan. I folkmun kallades den "Stumpen". Fram till 1907 trafikerades den med två blandade tågpar per dag.

Wimmerby – Hultsfreds Järnväg (WHJ) utvecklades inte efter förväntan och år 1898 tvingades bolaget till likvidation. Banan övertogs av Nässjö – Oskarshamns Nya Järnvägsaktiebolag (NOJ) på exekutiv auktion den 9 juni 1899.

Den 11 maj 1902 öppnades Östra Centralbanan mellan Linköping och Vimmerby för allmän trafik. Fram till början av år 1906 fick resande mellan Linköping och Hultsfred byta tåg i Vimmerby. Från den 6 januari det året insattes "Genomgående boggivagn Linköping-Hultsfred i snälltågen". Banan mellan Vimmerby och Hultsfred övertogs av Östra Centralbanans Järnvägsaktiebolag (ÖCJ) från den 1 januari 1907 och trafikerades därefter som en del av denna.

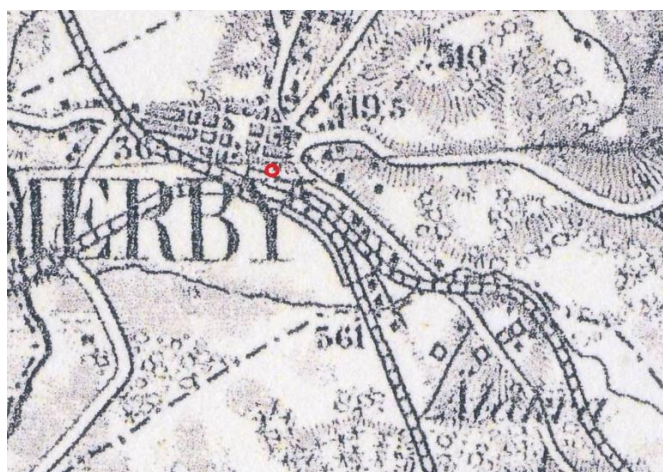
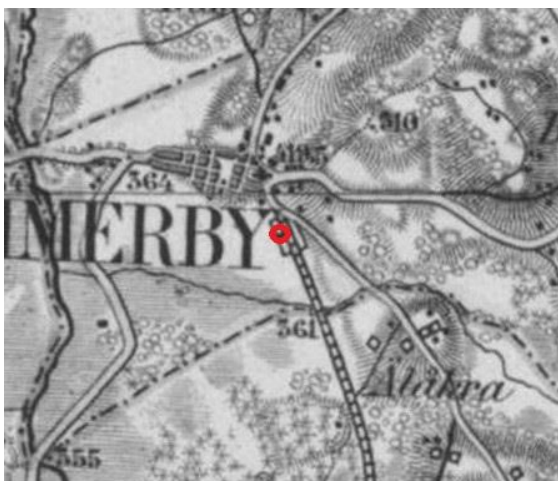


Någon bild på stationshuset i Vimmerby i dess originalutförande har vi inte funnit. WHJ byggde stationshusen i Vimmerby och Storebro i samma utförande som stationshusen utmed Nässjö – Oskarshamns järnväg. Bilden föreställer huset i Storebro i ursprungligt skick och så lär stationshuset i Vimmerby sett ut innan ÖCJ tog över det och byggde om och till det rejält.

När ÖCJ byggde sin huvudlinje mellan Linköping och Vimmerby flyttades stationshuset i Vimmerby en bit närmare ÖCJ:s spår och närmare staden. "Medan detta naturligtvis rätt omständliga flyttningsbestyr pågår äro expedition, telegraf med mera inrymda uti ett större skjul hvars trätak höljts med en presenning så att det ej skall regna in i 'expeditionen' och 'väntsalen'. Utanför, på en telegrafstolpe, är upphängd en trätafla med stationens namn. Där nere i träsket, bland grus, sten och träribbor finnes 'plattformen', hvilken sistnämnda utgöres af några timmerstockar." (Hvar 8 dag, den 21 juli 1901).

*Det provisoriska
stationshuset, ett
större skjul...
1901.*





På den vänstra kartbilden finns bara Wimmerby – Hultsfreds järnväg, med stationshuset placerat väster om banan. Där ligger nu norra delen av godsbangården vilken syns på nedanstående bild.

På den högra kartan kommer linjen Linköping – Vimmerby (ÖCJ) in från norr. Från väster ansluter Vimmerby – Ydre järnväg (VYJ) och från sydost Vimmerby – Spångenäs järnväg (VSJ). Stationshuset är nu flyttat till öster om ÖCJ men nordväst gentemot den ursprungliga platsen.



Vy över godsbangården mot söder. Lägg märke till utfartssemaforen mot Spångenäs i bildens mitt.

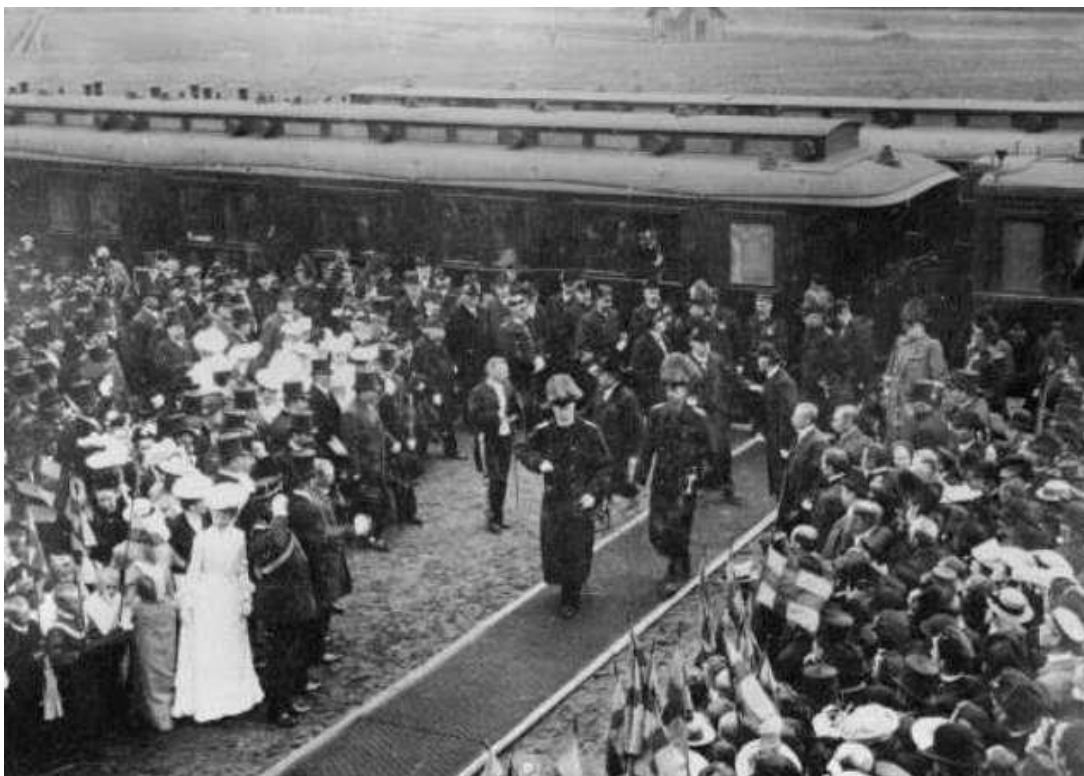
Vid tillkomsten av Östra Centralbanan påbyggdes stationshuset med en andra våning samt på södra gaveln ett trapphus. Det blev mycket pampigare och inrymde på andra våningen en stinsvåning om fem rum och kök, jungfrukammare, serveringsrum och tambur. På bottenvåningen fanns väntsalar för andra och tredje klass, expeditioner och andra för trafiken nödvändiga lokaler. Loggian inbyggdes år 1919.

Söndagen den 8 juni 1902 invigdes Östra Centralbanan av kung Oscar II i närvaro av sonen kronprins Gustav (senare Gustav V), två landshövdingar, biskopen i Linköpings stift, ÖCJ:s styrelse och andra prominenta personer. Vimmerby var den sista stad i Sverige som kungen inte besökt. Vid tillfället var han på hemväg från Paris och kom till Vimmerby i extratåg via Nässjö och Hultsfred.

Från Linköping kom samma morgon ett extratåg som avgått från Linköping kl. 6.00 med bland annat gästerna från Stockholm vilka kommit med nattsälltåget kl. 3.40. Extratåget drogs av ÖCJ lok nr. 4 + 3, som under eftermiddagen sedan drog invigningståget till Linköping. Det avgick från Vimmerby kl. 12.55, hela 25 minuter försenat, vilket senare under dagen föranledde att tåget inte stannade i Slätmon. Tågbefälhavare var ÖCJ:s trafikchef Theodor Rudelius.

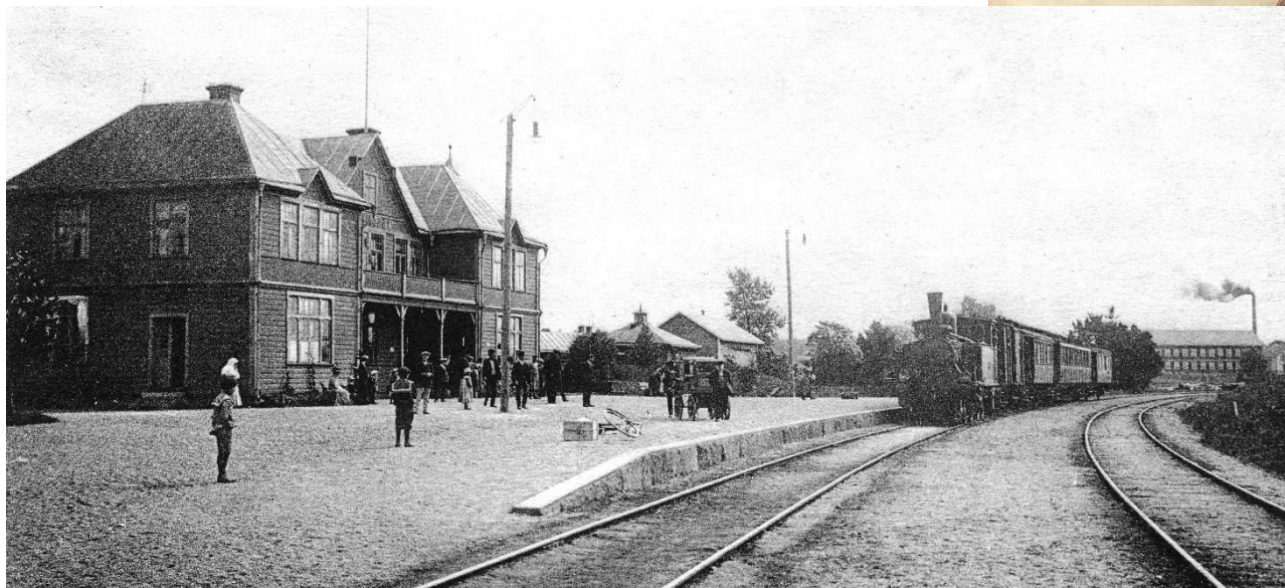
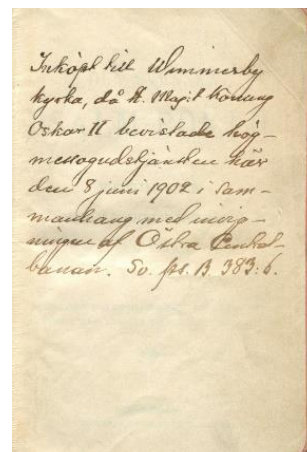


Till höger på stationshuset syns NOJ:s namnskiffer, i mitten kungens namnskiffer och längst till vänster ÖCJ:s namnskiffer. Mycket folk och alla väntar på kungen.



Röda mattan är utrullad för kungen och kronprins Gustav. Klockan är drygt 9.50. Tåget bakom kungatåget är det "extratåg för allmänheten" som gick strax efter det kungliga tåget till Linköping.

En stund efter kungens ankomst till Vimmerby deltog hela invignings-sällskapet – utom tågpersonalen, förmodar vi – i söndagens gudstjänst i Vimmerby kyrka. Till gudstjänsten hade församlingen införskaffat en särskild psalmbok. När Oscar II:s sonson sonson kung Carl XVI Gustaf stannade till i Slätmon med ett extratåg den 14 maj 2009 för att kompensera för att det kungliga invigningståget 1902 inte stannade där, höll också han psalmboken i sin hand.



Vimmerby station 1905 med ett norrgående tåg draget av ÖCJ lok nr. 1 eller nr. 2.



Nya och gamla stationshuset.

*Observera påstigningspallen för resande på smalspåret mot Spångenäs och Västervik.
Bild från 1954.*



*YBo8 1069 + YBo7 1225 + UF6 2027 i tåg 2241.
Dagen var den 8 juni 1970 och ÖCJ fyllde 68 år.*



*Nordgående tåg 1742 i Vimmerby den 31 juli 1971 – en vardagsbild från
senare halvan av 1900-talet och samtidigt en bild av en svensk bibaneidyll.*



Y31 1426 iväntar mötande tåg juli 2022. Tågmötet har omlagts från Hultsfred.

*T43 234 med nordgående
godståg 8982 i Vimmerby
den 28 januari 1967.*



*Den 28 januari 1967 ombe-
sörjde Z43 336 den lokala
vagnväxlingen i
Vimmerby.
Denna variant av typen
Z43 byggdes
i endast tio exemplar.*



*Detta så kallade "teknikhus"
togs i bruk den 9 juni 2011.
Det inrymmer den nuvarande
tågklarareexpeditionen.
Ställverket, av typen vev-
apparat, uppsattes 1930. Det
finns ännu 2024 kvar innanför
de på bilden låsta grindarna.
Vevarna togs bort den 30 sep-
tember 2010, varefter
manövreringen av ytter-
växlarna sker elektriskt.
Namnskylden med avstånden
till Linköping och Kalmar upp-
sattes av Stångådalensbanans
Vänner den 19 juni 2013.*





*I Vimmerby informerade Banverket om upp-
rustningen av Stångådalssbanan.*



*Bangården fick från 1902 mer karaktären av
så kallad "säckbangård". Senare utökades
spårområdet. På bilden från 1957 ser man
både smal- och normalspår. Idag är de flesta
spåren riven då ingen godstrafik på järnväg
förekommit här sedan år 2007.*

*Bangården söderut mot Spångnäs och
Hultsfred. ↓*



Biljett.



Stationsstämpel.





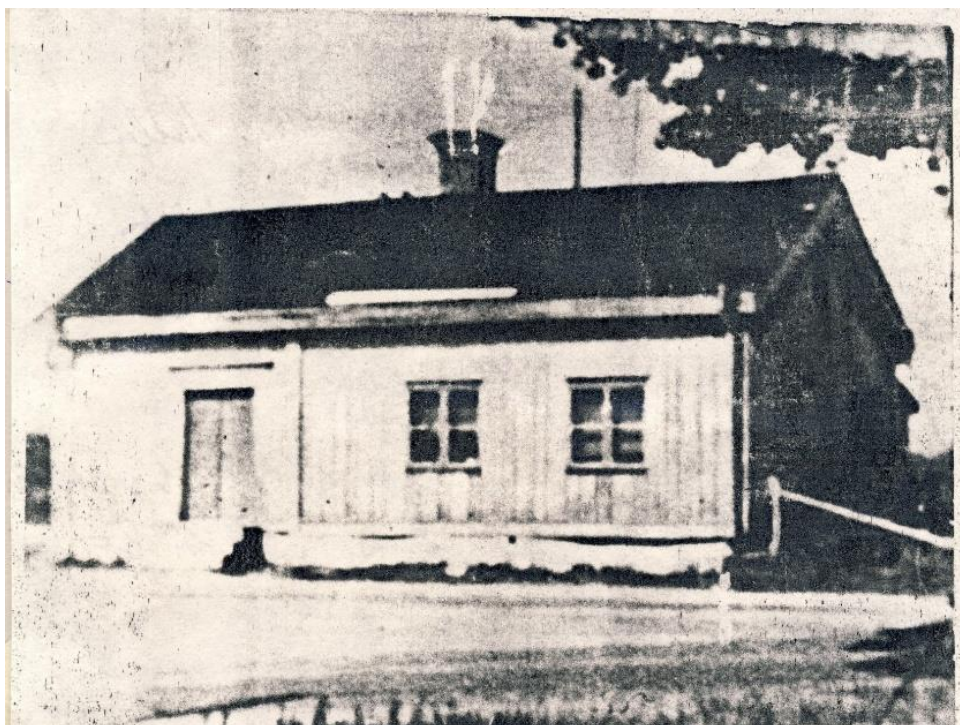
ÖCJ:s lokstall byggdes 1901 nära WHJ:s lokstall från 1874. Det nya lokstallet skulle byggts med en port, som i Kisa, men ÖCJ:s vd Jonn O. Nilson ändrade i planerna och det byggdes med två portar.

De ursprungliga spirorna på tornets tak togs bort 1911 och murkrönen på stalldelen 1918.

Vändskivan flyttades till Hultsfred 1910 i samband med byggandet av ett nytt lokstall där.

Stalldelens tak renoverades 1987 och tornets tak 1999. Observera vattenpåfyllningsröret till ångloken på vattentornets vägg. Bilden är från 1950-talet.

Lokstallet är sedan 2009 i privat ägo. Under 2023 - 2024 rustades det upp både in- och utvändigt med bland annat nya portar. Det ska startas tillverkning av Gin i de anrika lokalerna.



Banvaktstugan Tullstugan, SJ 731P. Den var från början en inköpt torpstuga som var så belägen att den kunde användas som banvaktstuga.

På ÖCJ fick stugan inget nummer men banvakten hade nummer 24.



Astrid Lindgrens Värld anlades i början av 1980-talet. Hållplatsen invigdes den 1 juni 1991 på initiativ av dess dåvarande vd Roland Klang. Vissa tåg hade sedan uppehåll till och med sommaren 1997, varefter de resande hänvisade till att åka buss från Vimmerby station. Först sommaren 2004 återkom tåguppehållen.

På bilden gör sydgående Y1 1317 uppehåll den 4 augusti 2010.

Hållplatsen är livligt utnyttjad och bidrar till att Stångådalsbanan, till skillnad från de flesta andra banor, har fler resenärer på sommaren än under andra delar av året.

Det finns och har alltid funnits ett nära samband mellan Vimmerby och kuststaden Västervik. När den smalspåriga järnvägen från Västervik in mot landet fick Hultsfred som slutstation uppstod snart ett behov av en bibana från Västervik – Hultsfreds järnväg (VHJ, senare Norsholm - Västervik – Hultsfreds järnväg, NVHJ), till Vimmerby. Från Spångenäs station på VHJ byggdes 1906 den 18 km långa smalspåriga (spårvidd 0891 mm) Vimmerby – Spångenäs järnväg (VSJ). Den allmänna trafiken startade den 30 januari 1906 och gick till den 31 augusti 1958.



YBo4p 672 på Vimmerby – Spångenäs-banan strax före dess nedläggning. Det sista tåget på banan gick den 31 augusti 1958 och framfördes av motorvagnsförare Arne Carlsson från Västervik.



*VSJ:s infart till Vimmerby med en skivsignal.
Lokstallet med murkrön i högra bildkanten.*



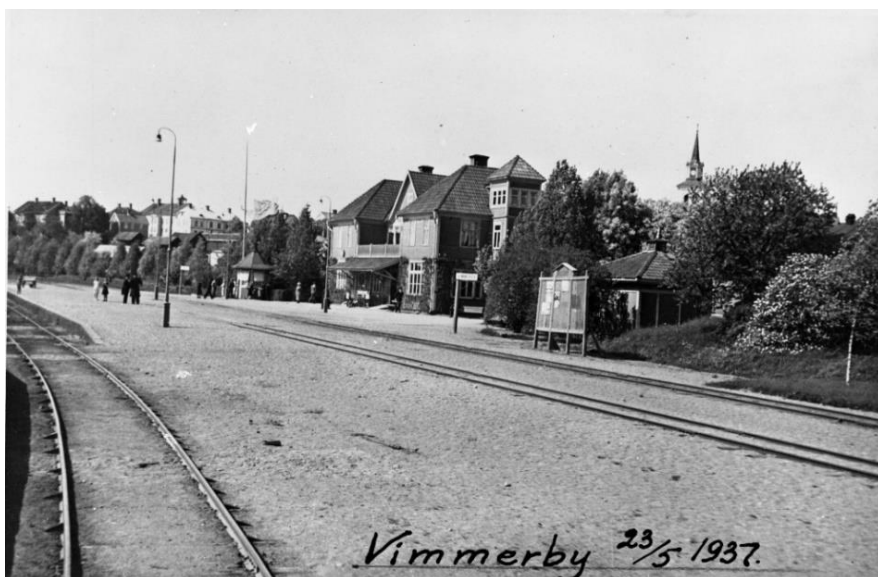
*VSJ:s lokstall har ombyggts till ovanstående
utförande vid okänd tidpunkt. Bild från 1963.*

I Vimmerby byggde VSJ ett lokstall. Det revs i oktober 1976, 18 år efter banans nedläggning.

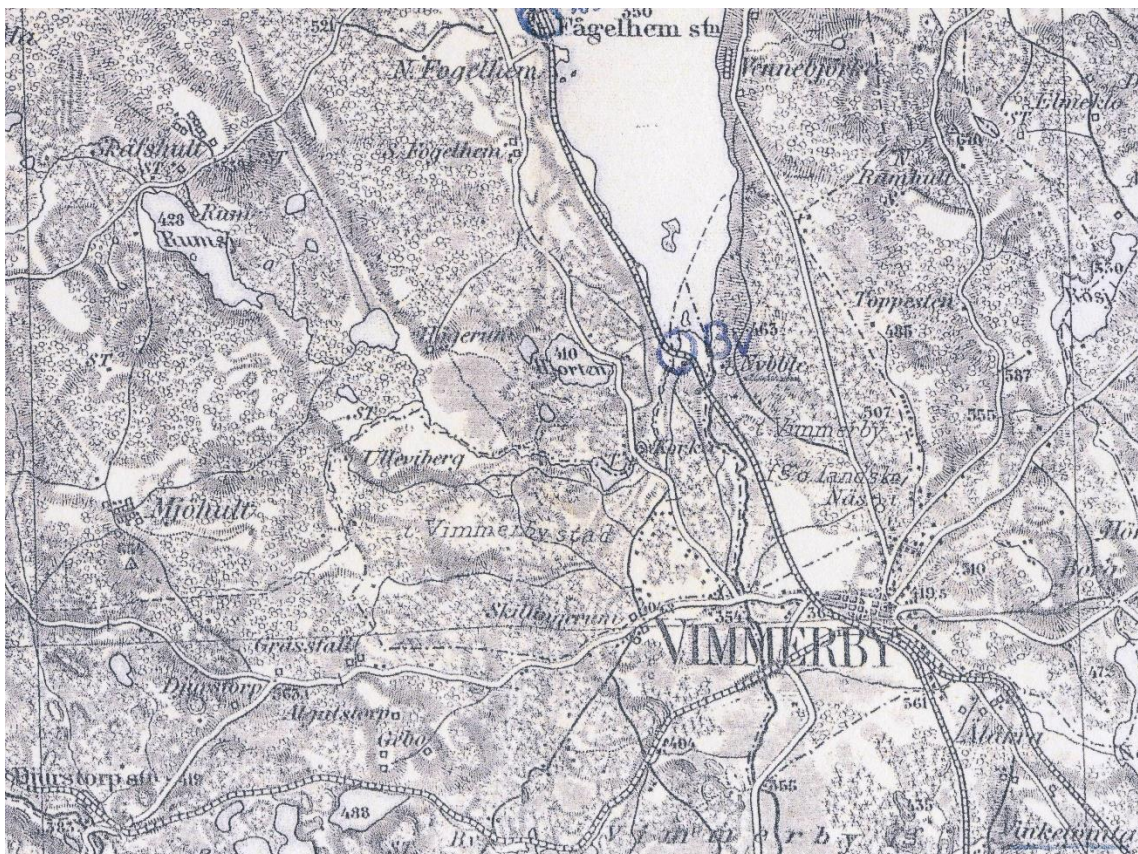
Den 11 oktober 1924 öppnades den 33 km långa och likaledes smalspåriga järnvägen Vimmerby – Ydre Järnväg (VYJ), en av landets mest kortlivade järnvägar. Persontrafiken nedlades den 1 juni 1933 och godstrafiken den 1 januari 1940. Banan är (nog) mest känd för att svenska flygvapnet den 6 september 1940 övade "bombning av järnväg" på den. Effekterna av bombandet och arbetet med en (tänkt) rekonstruktion av banan studerades noga.

*Ydrefors station år 1924. Vagnen är en person-
vagn från Västerviksbanornas första tid, någon
av vagnarna nr. 47 eller 53.*

*Kan mannen i mitten vara byggnadschefen
Karl Jehander? Om det är så är han son till en
av de riktigt stora järnvägsbyggarna
i Sverige, Carl Jehander.*



*Ydreforsbanan utgick i sydväst-
lig riktning från Vimmerby stat-
ion (se kartan på sid. 12). Under
dess livstid, 1924-1940, låg där-
för två smalspår mellan stations-
huset och ÖCJ:s normalspår,
vilket framgår av denna bild från
den 23 maj 1937.*



Karta över Vimmerby. ÖCJ åt norr och åt söder. Längst till vänster ses den första stationen på Ydrebanan, Djurstorp. Spångenäsbanan går åt sydost längst till höger.



Ritning på stationshuset i Vimmerby.

Stångådalsbanans Vänners Småskriftserie nr 26

2024

Niklas Adell och Per-Olov Brännlund

© Stångådalsbanans Vänner, Niklas Adell och Per-Olov Brännlund