

NYBRO—SÄVSJÖSTRÖMS JÄRNVÄG.

FÖRBEREDELSE.

Den raska farten i Kalmarjärnvägens banbygge gav ägarne av de stora bruken norr om nämnda järnväg ingen ro. På anmodan av dessa samt av andra personer, som intresserade sig för anläggandet av en järnväg från Nybro station å Kalmar—Emmaboda-banan i nordvästlig riktning till trakten av Sävsjöströms bruk i Kronobergs län, verkställde kaptenen J. M. Ekströmer i slutet av år 1873 undersökning i och för uppgörande av plan och förslag för denna järnväg. I dessa av kultur föga berörda trakter var misstron mot ett sådant företag så djupt rotad, att man befarade motstånd i form av skadegörelse o. d., varför k. bfde i särskilt upprop uppmanade allmänheten att med beredvillighet tillmötesgå dem, som verkställde undersökningsförrättningen, så att hinder mot samma förrättning ej måtte uppstå, och anbefalldes kronobetjäningen i orten att, där så skulle erfordras, lämna lagligt skydd och handräckning åt undersökningsförrättarne.

Undersökningen framskred emellertid raskt utan några störande avbrott, och vid ett sammanträde hos konsuln Hasselqvist i Kalmar den 5 mars 1874, bevistat av Kalmar läns hövding och flera andra för saken intresserade personer, framlades fullständig situationsplan jämte profilritningar och kostnadsförslag för en tillämnad bana mellan Nybro och Sävsjöströms bruk. Den föreslagna järnvägen hade en längd av 4.17 mil, och hela kostnaden, inklusive rullande materiell, beräknades till 1,891,318 kronor. Förslaget upptog stationerna Orrefors, Målerås och Sävsjöström. Spårvidd, överbyggnad, skenvikt m. m. skulle vara alldeles lika med Kalmarbanans. En beskrivning över banans sträckning samt den gynnsamma terrängen följde även. Den föreslagna banan syntes kunna påräkna en betydlig trafik. De trakter, varigenom den var framdragen, ägde en utomordentlig rikedom på sparad skog, som hittills ej kunnat fördelaktigt användas till följd av den långa och dyra transporten. Åtskilliga industriella anläggningar funnos vid banan och i dess närhet.

Här handlades raskt och målmedvetet. Redan den 7 mars avreste lagmannen Palme, konsuln Hasselqvist och kaptenen Ekströmer till Stockholm för att i samråd med ägarne till Orrefors och Sävsjöströms bruk vidtaga förberedande åtgärder för detta nya järnvägsföretags bringande till stånd. Man lyckades där finna kapitalister, villiga att, i händelse aktieteckningen kunde uppbringas till 750,000 rdr, försträcka den övriga, för anläggningen erforderliga kostnaden. Herrar Hasselqvist, Ekströmer, frih. Taube och v. häradshövdingen af Petersens inlämnade jämväl till k. m:t den uppgjorda fullständiga planen för järnvägsanläggningen med begäran om fastställelse därå. K. m:t hörde däröver väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som yttrade sig högst fördelaktigt över planen och i allo tillstyrkte godkännande av densamma. Därefter hade k. m:t anbefallt sin befallningshavande i Kalmar län att vid utlyst sammanträde lämna invånarne i de orter, genom vilka järnvägen var ämnad att framdragas, tillfälle att yttra sig om denna banas nytta och lämplighet. För detta ändamål utlystes ett sammanträde att hållas å Brånahult tisdagen den 21 april 1874 kl. 10 f. m.

Mörkmän i Nybro och trakten där norr om arbetade mot projektet. Tidningarna måste taga itu med de motsträviga och bevisade, att om denna järnväg komme till stånd, Nybro torde bliva en högst betydande plats såsom föreningspunkt för tvänne järnbanor, och intet kunde därför vara mindre grundat, än den farhåga, vilken en korrespondent påstod skulle bemäktigat sig Nybroboarna, nämligen att köpingen skulle gå sin undergång till mötes. Att den nya järnvägen komme att öva ett mäktigt inflytande på vår orts utveckling i många hänseenden kunde ej lida något tvivel. Även för Kalmarjärnvägens trafik vore den nya banan av allra största vikt och särskilt för Kalmar stad, som i Kalmar—Emmaboda-banan nedlagt ett så betydande kapital. Genom en sådan utsträckning av sina järnbaneförbindelser skulle staden återförvärva och för framtiden betrygga en väsentlig del av sitt gamla handelsområde.

Järnvägssammanträdet i Brånahult den 21 april var besökt av ett icke obetydligt antal sockenombud. Sammanträdet öppnades av landssekreteraren lagman Palme på landshövdingens vägnar. Av koncessionssökandena voro herrar Hasselqvist, af Petersens och Ekströmer närvarande. Sedan koncessionsansökan, väg- och vattenbyggnadsstyrelsens utlåtande och kaptenen Ekströmers beskrivning över banan upplästs, tog diskussionen sin början, varunder på ett undantag när enhälligt framhöllos de stora fördelar, vilka detta företag skulle bereda orten. Detta undantag utgjordes av hemmansägaren Jonas Josefsson i Gunnarsmo, en gammal motståndare mot allt

vad järnvägar heter. Diskussionen öppnades av herr af Petersens, följd av herrar Queckfeldt och Berg, samtliga med livligt förordande av banan. Nu uppträdde Jonas Josefsson och förklarade, att efter hans övertygelse järnvägar alltid vore mera till skada än nytta för den jordbrukande allmogen, som genom dem utarmades, då tillfällen till förtjänst av legoforsling däri-genom borttoges. Efter Jonas uppträdde och vederlade honom herrar ordfö-randen, Bolander, Forssell, Queckfeldt, Gustav Olsson, Johan Gustafsson, Jonas Pettersson, Bark och Sohlberg. Med enhälligt ja besvarades frågorna om järnvägens nytta och behövlighet samt om lämpligheten av den före-slagna sträckningen, varefter mötet upplöstes.

De pretentioner, företaget ställde på Kalmar stad, framkommo vid stadsfullmäktiges sammanträde den 11 april 1874, då konsuln Hasselqvist uti en motion gjorde framställning om, att Kalmar stad skulle teckna aktier i Nybro—Sävsjöströms järnväg för 300,000 rdr. En särskild kommitté tillsattes för yttrandes avgivande, och därtill utsågos herrar Stenmark, Hasselqvist, Söderbaum, Livijn och Joh. Jeansson. Av lämnade upplys-ningar framgick, att Orrefors bruk tecknat 105,000 rdr, Sävsjöström 100,000, Alstermo 45,000 och kaptenen Ekströmer 75,000. Den 8 maj förelåg inför stadsfullmäktige frågan om stadens aktieteckning. Kommitterades för be-redande av ärendet yttrande innehöll följande. "Från sakkunniga personer, kommissionslandtmätaren Liedberg och vice häradshövding af Petersens, avgivna detaljerade och sakrika yttranden hava hos kommitterade grundat en fast och orubblig övertygelse om behovet och nyttan för såväl resp. orter som för Kalmar stad av den ifrågasatta järnvägslinjen. På tillkomsten av en sådan järnvägsanläggning beror, huruvida staden fortfarande skall komma att bibehålla en högst viktig del av sitt urgamla handelsområde, eller huruvida denna del skall komma att övergå till andra närbelägna stapelorter. För att förekomma något sådant tro kommitterade det icke vara välbetänkt att lämna obegagnat det tillfälle, som nu är för handen att bereda ökad tillförsel till staden och åt densamma en ökad avsättning av handelsvaror. Kommitterade tillstyrka därför stadsfullmäktige att genom aktieteckning för stadens räkning medverka till järnvägsanläggningens snara utförande.

Att stadens tillgångar kunde tillåta teckningen framgår av följande:

Stadens skulder 31 december 1873	rdr	629,178
varav under 1874 avbetalas	„	8,820
vadan skuldbeloppet vid 1874 års slut utgör rdr (lyckliga tid)		620,358
	Transport	620,358

Transport 620,358

lån, som skola upptagas för kaj- och folkskolebyggnader 150,000
återstoden av lån för preferensaktier i Kalmarbanan 150,000
teckning i Nybro—Sävsjöströms järnväg 300,000

Stadens hela skuld skulle komma att uppgå till rdr 1,220,358

Kommitterade hemställa, att för amortering av dessa lån uteslutande användas de medel, som avlämnas från Kalmar nya spritvaruförsäljningsaktiebolag, och tillstyrka, att staden uti Nybro—Sävsjöströms järnväg tecknar 300,000 rdr på villkor, att den övriga aktieteckningen uppgår till minst 500,000, att aktieteckningen är bindande för staden endast under förutsättning, att bolag är bildat och erforderligt lån anskaffat före den 1 juni



G. H. af PETERSENS,
v. Häradshövding, vid N. S. J.: initiativ-
tagare, styrelseled.
1874—1888.



G. J. EDELSTAM,
Landshövding, vid N. S. J.: styrelseled.
1874—1887, ordf.
1874—1887.

1875, samt att järnvägen skall vara färdig för allmän trafik senast tre år efter arbetets påbörjande.“ Stadsfullmäktige beslöto *enhälligt* utan votering eller reservation att i enlighet med kommitterades förslag teckna aktier i företaget för 300,000 rdr. Endast tre fullmäktige förordade ett kort uppskov, innan frågan definitivt avgjordes, men fullmäktige beslöto utan votering att ärendet skulle omedelbart avgöras. K. m:ts tillåtelse för staden att upptaga ett lån av 300,000 rdr för aktieteckning i Sävsjöströmsjärnvägen inkom till stadsfullmäktigesammanträdet den 28 augusti och överlämnades till drätselkammaren för att av den förvaras.

Vid stadsfullmäktigesammanträde den 11 september valdes ombud för staden till Sävsjöströmsbanans stämma. Detta uppdrag lämnades åt herrar Törnebladh, Dahm och Gethe, som anmodades att “efter bästa förstånd bevaka stadens rätt.”

Nybro—Sävsjöströms järnvägsaktiebolag konstituerades vid en den 14 september av koncessionshavarne utlyst stämma, därvid det uppgjorda förslaget till stadgar, i huvudsaklig överensstämmelse med reglementet för Kalmar—Emmabodabolaget, antogs efter några smärre ändringar, varefter beslöts välja styrelse för att begära k. m:ts sanktion å bolagsreglerna och därefter underhandla och avsluta om lån. Styrelseledamöter blevo härads-hövdingen G. H. af Petersens, v. konsuln John Roosval, landshövdingen G. J. Edelstam, friherre B. Taube och konsuln C. Hasselqvist med rektorn R. H. Törnebladh och kungl. sektern C. Gethe till suppleanter. Under sammanträdet lopp upplystes, att aktieteckningen nu uppginge till en summa av 809,000 rdr, varav dock kaptenen Ekströmer tecknat 150,000 med villkor att erhålla entreprisen å banan. Övriga större aktiebelopp voro av Kalmar stad 300,000, Orrefors bruk 120,000, Sävsjöströms bruk 115,000, Alstermo trämassefabrik 45,000 samt herrar Lindgren och Pålman 25,000.



BERNHARD TAUBE,
Friherre, vid N. S. J.: styrelseled.
1874—1888.

Vid styrelsesammanträde å Sävsjöströms bruk den 15 september valdes till ordförande landshövdingen G. J. Edelstam och den 19 samma månad expedierades skrivelser till k. m:t ang. godkännandet av koncessionens överlåtelse på bolaget samt anhållan om fastställelse av bolagsordning. Koncessionsöverlåtelsen godkändes den 16 oktober och bolagsordningen hade fastställts den 9 oktober. (Se bilaga B).

Verkställande direktören fick den 19 oktober uppdrag att träffa avtal med lämplig person att åtaga sig bliva bolagets kontrollerande ingenjör vid järnvägsarbetets utförande samt i sådant hänseende i första rummet viktala kaptenen C. J. Knös, som jämlikt meddelande till styrelsesammanträdet den 27 s. m. åtog sig befattningen. Likaså skulle verkställande direktören hos förste landtmätaren N. F. Liedbeck förhöra sig, huruvida denne kunde vara hågad åtaga sig de för järnvägsanläggningen erforderliga expropriationer, vilket uppdrag han enligt anmälan till styrelsen den 19 december åtagit sig. Åt verkställande direktören uppdrogs att tillsammans med kaptenen Ekströmer uppgöra förslag till överenskommelse med Kalmarbanan angående villkoren för banans inledande å Nybro station.

Efter granskning av kontraktsförslaget om järnvägsarbetets övertagande på entreprenad upprättades den 20 oktober 1874 kontrakt med kaptenen

Ekströmer. Därjämte begärdes i skrivelse hos k. bfde, att i länskungörelsen skulle intagas k. m:ts nådiga förordnande, att järnvägen skulle åtnjuta samma skydd, som de av staten anlagda järnvägar.

Den 23 oktober hade det lyckats direktionsledamöterna Hasselqvist och Roosval att i Stockholm definitivt avsluta låneavtal om den för arbetets fullbordande utöver aktieteckningen nödiga penningssumman 1,500,000 kronor. Tidningen glädde sina läsare med följande utgjutelse: "Sålunda är nu detta vår orts mångåriga önskemål uppfyllt; en järnväg i nästan oavbruten rak nordvästlig riktning kommer att inom ett par år förena Kalmar med det inre av de hittills på kommunikationer så vanlottade östliga trakterna av Kronobergs län, vilka trakter dock i många riktningar äga rika resurser, som blott vänta på att bliva begagnade, för att orten skall höja sig till en högst betydlig industriell utveckling. Denna banas vidare fortsättning till någon punkt på stambanan vid Stockaryd eller Sävsjö eller möjligen Nässjö torde endast vara en tidsfråga, vars avgörande väl kan dröja åtskilliga år (— det tog 30 år —), men som ovillkorligen måste bliva en följd av den nu betryggade och om några dagar börjande anläggningen: Nybro—Sävsjöströms järnväg."

BYGGNADSHISTORIK.

EGENTLIGA BYGGNADSPERIODEN.

Järnvägsarbetet påbörjades utan några särskilda ceremonier. Permanentstakningen igångsattes under oktober 1874, så att arbetet med banvalens formerande kunde taga sin början redan den 1 december. Intill den 18 februari 1875 hade terrasserats en bansträcka av 16,475 fot med jämväl fullbordade stenarbeten. Arbetet pågick då utefter hela bansträckan med undantag för delen Koppekull—Skogstorp, vars läge ännu ej stadsfästats. Leveranskontrakt angående skenorna hade upprättats med Rhymney Iron C:o, och hade från inspektören ingått meddelande, att hela partiet redan var utvalsat och avsynat samt funnes upplagt i Cardiff för att med första öppet vatten avskeppas till Kalmar. Större delen av erforderliga syllar var kontraherad; leveransen därav liksom av stängselvirke pågick. Kontrakt om stationshus och vaktstugor att uppföras före den 1 juli 1876 voro

upprättade och materialanskaffningen var påbörjad. Av rullande materiellen voro beställda två lokomotiv med tänder från Trollhättan att levereras kommande sommar, ävensom samtliga vagnar, varav godsvagnarna före 1 juni och personvagnarna före 1 september 1875. Arbetsstyrkan hade utgjort under december 155 man, januari 482 man och februari 505 man.

Redan den 11 december 1874 hade kaptenen Knös, enär han blivit kallad till byggnadschef i Stockholm, måst avsäga sig kontrollantskapet, som därefter erbjöds löjtnanten C. H. Öhnell mot ett årligt arvode av 3,000 kronor, vilket antogs av Ö.

Den enda i handlingarna synliga avvikelser från ursprungliga stakningen och fastställda planen var framlagd vid sammanträde den 2 februari 1875 och berörde sträckan mellan Koppekull och Skogstorp, där en hel del kurvor kunde undvikas och profilen förbättras mot en banförlängning av 560 fot. Tillstyrkt av entreprenören och kontrollerande ingenjören, blev förslaget inlämnat till k. m:t för godkännande och anmäldes i styrelsen den 3 maj 1875 såsom av k. m:t godkänt.

Under pågående byggnadsarbete inkom till styrelsen en den 6 februari 1875 daterad hänvändelse från herrar Gustaf Olsson och S. Johnsson angående anläggande av en station vid Brånahult, eventuellt "en mindre vaktstuga och anbringande av lastplats, blott så anordnad, att lastning får äga rum och passagerare kunna befordras mot avgift, beräknad från platsen ifråga och ej från närmast fullständiga station". Över denna skrivelse avgav överingenjören (entreprenören) yttrande den 12 mars 1875, däruti förmäldes, att "av den gjorda framställningen syntes framgå, att den station, som sökanden önskade anlagd, vore en s. k. anhaltstation eller hållplats. Vid en dylik station, som icke är försedd med sidospår för inställning av vagnar, men däremot med en mindre personplattform samt en lastkaj av några vagnars längd, bör åtminstone *ett* tåg i vardera riktningen dagligen stanna för att mottaga passagerare och gods".*) Kostnaderna skulle enligt entreprenören för stationshus, planeringsarbeten och plattform uppgå till 3,600 kronor. Årliga utgifter för skötseln: lön till "stationskarl" samt underhåll beräknades till 1,000 kronor, vilket kapitaliserat utgjorde 20,000 kronor, varigenom hela kapitalkostnaden för anläggningen skulle uppgå till 23,600 kronor, detta belopp ökat med 3,500 kronor, i händelse ett sidospår med en växel skulle anläggas. Överingenjören tillstyrkte anläggningen, om teckningen ökades till 9,000 kronor, eller för

*) Begreppen lastplats, hållplats och station voro på den tiden ej så begränsat definierade som numera, och linjelasning tillhörde ordningen för dagen.

station med sidospår 12,000 kronor. Styrelsen beslöt vid sammanträde den 3 maj 1875 att, därest de fem intressenterna för Brånahultshållplatsen ökade sin teckning 4,400 kronor till 6,000, anlägga en "anhaltstation eller så kallad hållplats" i närheten av Brånahult invid häradsvägen från Flerohopp.

Övriga stationsplaner syntes ej hava vållat olika meningar utom möjligen beträffande Sävsjöström. Planerna över Orrefors och Sävsjöström överlämnades den 3 maj till kontrollerande ingenjören, och denne avgav till styrelsesammanträdet den 13 maj sitt tillstyrkande utlåtande, dock med reservation för vändskivan, som var för liten för de beställda tänderlokomotiven. Egendomligt nog tillstyrkte kontrollanten även en sänkning delvis av balanslinjen 2 fot, vilket medförde, att bangården i alla tider varit besvärad av lutning c:a 4 ‰ mitt i spårplanet. Styrelsen beslöt godkänna planerna, men uppsköt anskaffandet av den större vändskivan till en framtid. Herr af Petersens tycktes ej hava varit fullt belåten med beslutet, ty han anhöll-få till protokollet antecknat, att enligt hans mening det varit tjänligt, om styrelsen på stället tagit kännedom om förslaget till stationsplan vid Sävsjöström samt att ytterligare utredning av sakkunnig person åstadkommits, innan förslaget godkäfts.

Stationplanen över Målerås godkändes vid styrelsesammanträde där på platsen den 22 juli 1875.

Vid beviljandet av koncession å Nybro—Sävsjöströms järnväg föreskrevs bl. a., att sökandena skulle före den 1 maj i statskontoret deponera 50,000 kronor som säkerhet för fullbordande av anläggningen. Under framhållande av, huru raskt arbetet redan framskridit, hade bolagsstyrelsen hos k. m:t anhållit om befrielse från denna deposition, vilket även redan i mars månad av k. m:t bifallits.

De första skenorna ankommo i två fartygslaster om tillsammans 780 ton, vilka, — i likhet med 122 par i Malmö och Hamburg beställda vagnsaxlar med hjul — vid besiktning befunnits vara av fullgod beskaffenhet.

Vid bolagsstämman den 3 juni 1875 förelågo styrelsens och entreprenörens berättelser. Den förra innehöll, utöver vad ovan anförts, endast den upplysningen, att aktiekapitalet, som vid förra stämman anmälts till 809,000 kronor, nedgått med 45,000 kronor, utgörande de av numera i konkurs försatte Norman tecknade, men att aktiekapitalet genom erforderliga åtgärder åter höjts över det för obligationslånets utbekommande fordrade minimum 800,000 kronor, nämligen till 803,400.

Överingenjören-entreprenören meddelade i sin rapport av den 1 juni,

att terrasseringsarbetet bedrivits så, att banvallen med undantag av putsning och beklädnad fullbordats å 76,640 fot, varav 50,600 fot på de två närmast Nybro belägna milen. Arbetena pågingo utefter hela bansträckan, men förhindrades något längst i norr genom brist på tjänliga bostäder åt arbetarne. Underballast var utförd på 14,000 fot. Kontrakt voro avslutade angående skenor, (varav en del redan levererats), alla erforderliga syllar, rälsspik och växelkorsningar. Två lokomotiv voro kontraherade med Trollhättan och samtliga person- och godsvagnar med Eisenbahnwagenbauanstalt i Hamburg. Material för telegraf, stängsel, stationsbyggnader och vaktstugor var kontraherat och delvis framskaffat. Arbetsstyrkan utgjorde under december 1874 och januari 1875 i medeltal 270 man, under februari 518, mars 524, april 838 och maj 820.

I slutet på juli 1875 företog styrelsen en resa utefter hela linjen och höll sammanträden vid stationsplatserna, varvid stationsplanernas omfattning och ordnande definitivt fastställdes. I resan deltog styrelsens ledamöter och suppleanter, överingenjören kaptenen Ekströmer, kontrollerande ingenjören löjtnanten Öhnell samt stationsingenjörerna löjtnanterna Jung och Bothén.

Den 8 oktober 1875 inkom förnyad framställning från Brånahultsintressenter angående anläggning av hållplats vid Flerohoppsvägen, och erbjödos nu 4,600 kronor i aktieteckning. Styrelsen förfrågade sig hos kaptenen Ekströmer om det pris, till vilket han kunde vilja bygga en sådan station med lastkaj och sidospår, som av sökandena ifrågasatts. Kostnadsförslag för anläggningen, upprättat av löjtnanten Jung, uppgick till 4,000 kronor, husbyggnader däri ej inberäknade. Med avdrag av kostnaden för redan befintliga skenor, skarvjärn, bult, spik och syllar, gingo arbetskostnaderna till 2,200 kronor, för vilket belopp entreprenören åtog sig byggandet av hållplatsen enligt en av honom den 21 december 1875 till styrelsen inlämnad plan, vilken ock av styrelsen godkändes.

Vid sammanträde den 31 maj 1876 hade entreprenören anmält, att han önskade att i början av juli månad få till bolaget avlämna den del av banan, som var belägen mellan Nybro och Orrefors; och beslöt styrelsen att hos kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen anhålla om besiktning av bandelen ifråga. I sin rapport till bolagsstämman den 1 juni 1876 meddelade entreprenören-överingenjören, att all terrassering (med undantag av några mindre delar av banan på milen närmast Sävsjöström) var fullbordad, att samtliga broar voro färdiga (undantag endast överbyggnaden å broarna vid Applabäck och Sävsjöström), att alla trummor voro full-

bordade, likaså vägarna å delen Nybro—Orrefors. Skenläggningen hade utförts på 98,000 fots bansträcka och ballast till full höjd på 60,000 fot, till halv höjd på 9,500 fot. Stängsel var uppsatt på 71,000 fot bana, telegraf mellan Nybro och Målerås. Av vaktstugorna voro 4 färdiga och 2 påbörjade. Husbyggnaderna vid Orrefors och Målerås voro i det närmaste fullbordade, vid Sävsjöström pågick arbetet. All rullande materiell var anskaffad.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hade förordnat, att bolagets järnväg mellan Nybro och Målerås skulle undergå föreskriven besiktning mellan den 17 och 22 juli 1876. Sådan besiktning ägde även rum med början den 17. Anmärkning gjordes endast mot felande dubbelspikning å broar, samt att öppningen mellan broarna för utgångsspåren till Emmaboda och Sävsjöström vid Nybro borde täckas med brobalkar, syllar och däckning med 3-tumsplank, vilket av entreprenören omedelbart utfördes.

Landshövdingeämbetet underrättade i skrivelse den 2 oktober 1876 styrelsen, att kungl. styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader numera funnit skäligt tillåta, att bandelen Nybro—Målerås öppnades för godstrafik.

Överingenjören hade redan den 16 september anmält, att bolagets järnväg torde vara till alla delar färdig i början av oktober, varför styrelsen beslöt att hos kungl. styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader anhålla om besiktning å järnvägen mellan Orrefors och Sävsjöström. Sådan besiktning förrättades den 10 oktober av statens synemän, överstelöjtnanten Grafström, bandirektören Nathorst och maskiningenjören Petersson. Rörliga materiellen besiktigades den 11 oktober.

Besiktningssinstrumentet, som var mycket utförligt, slutar med följande utlåtande: "Att om än denna bandelen Orrefors—Sävsjöström av Nybro—Sävsjöströms järnväg icke är fullt kompletterad, så befinnes den dock med dess rullande materiell i det goda skick och arbetet så omsorgsfullt utfört, att besiktningmännen hos kungl. styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader tillstyrka densammas öppnande för allmänt begagnande av såväl personer som gods, och som det i besiktningsprotokollet av den 19 juli 1876 anmärkta behovet av täckning med bjälkar och virke mellan de båda spåren över bron invid Nybro station nu är avhjälpt, och bandelen Nybro—Orrefors sålunda kan anses komplett färdig, — så tillstyrka besiktningmännen, att denna bandel, som enligt kungl. styrelsens skrivelse av sistlidne september endast har tillstånd för godstrafik, ävenledes må öppnas för persontrafik". Maximihastigheten bestämdes till 3 $\frac{1}{2}$ mil (38

km.) i timmen. Skenornas vikt, syllarnas dimensioner m. m. befunnos vara desamma, som vid Kalmarbanans besiktning.

Banan var sålunda i dess helhet färdig att öppnas för allmän trafik, och en så viktig tilldragelse kunde helt naturligt ej gå av stapeln utan en festlig invigning, som av styrelsen beslöts att hållas den 20 oktober. Programmet för invigningen, vartill bolagsstämman anslagit 2,000 kronor, angav, att festtåget skulle avgå från Nybro kl. 10,³⁰ f. m. och ankomma till Sävsjöström kl. 1 e. m. efter en halvtimmes uppehåll vid vardera mellanstationen Orrefors och Målerås. Middag var anordnad i Sävsjöström. Tåget skulle återvända kl. 4 e. m. med ankomst till Kalmar kl. 7 e. m. För festdeltagarna från Kalmar skulle extratåg avgå därifrån kl. 9 f. m.

Över *invigningshögtidligheterna* finnes följande beskrivning bevarad till eftervärlden.

Den 20 oktober 1876, som var bestämd till järnvägen Nybro—Sävsjöströms invigning, gynnades av den vackraste väderlek, och då tåget på morgonen vid musikens toner satte sig i gång från Kalmar, väntade varje deltagare i invigningsfesten en högst angenäm dag, vilken väntan ej heller kom på skam. Redan Kalmarbanans stationer voro dagen till ära festligt smyckade med grönt och eklövsklädda spiror samt en rikedom av flaggor. Vid Nybro voro stationshuset och planen flaggbeprydda och omgivna av granar. Där gjorde tåget ett uppehåll, varvid förfriskningar serverades. Vad som här dock icke kunde undgå att väcka någon förvåning, var den totala frånvaron av allt deltagande för dagens betydelse, vilken Nybro köping ådagalade. Ingen flagga eller något annat tecken tydde på, att man där brydde sig om den betydelsefulla tilldragelse, som utgjorde föremål för dagens fest. Från Nybro utgick det egentliga festtåget. Två tänderlokomotiv, Orrefors och Gustaf Vasa, framförde ett icke obetydligt antal personvagnar, i mitten en öppen kunglig vagn, lånad från statsbanan. Alla vagnar voro upptagna av högtidsklädda festdeltagare. Musiken hade sin plats främst i tåget i en med granar klädd öppen vagn. Tåget ångade av från Nybro station, och efter en stund passerades Brånahults hållplats, "en vanlig banvaktstuga, men med rymlig lastkaj". Därefter gled tåget in på Orrefors station, vars stationshus var mycket smakfullt klädt med gröna girlander, markerande fönster och dörrposter. Strax efter Orrefors passerar man in på en järnbro över Orreforsån, utefter vilken man har en förtjusande utsikt. Sedan man passerat Hälleberga kyrka, på den tiden "en gammaldags brunfärgad träkyrka med brutna tak och utbyggen", bliva omgivningarna sterila och erbjuda endast utsikten över stenbundna,

med småskog bevuxna sandmoar och backar. Målerås var den nästa stationen, även den festligt smyckad med vapensköldar, flaggor och grönt. Då man nalkades Sävsjöströms station, visade sig till höger brukets man-gårdsbyggnader, dagen till ära festligt prydda. Efter passerandet av Alsterån upprullade sig för ögat den vackraste tavla med sjön Alsterns solbelysta, klarblåa yta bekransad av furuklädda höjder. Alldeles invid stranden på en utfyllning reste sig stationshuset, (numera flyttat till andra sidan om spåren), och nu var man vid målet för resan. Från stationsplanen, vägar och backar svajade en mängd flaggor, och riksvapnet, om-givet av fanor och grönt, prydde stationshusets framsida.

Sedan festdeltagarna samlats på perrongen, förklarade landshövdingen Edelstam Nybro—Sävsjöströms järnväg för öppnad och framförde på nådig befallning konungens välönskningar för det nya lyckligt fullbordade före-taget, varefter ett leve höjdes för hans majestät.

I en ny byggnad, uppförd på höjden mitt för stationshuset, serverades middagen. Matsalen var dekorerad i gult och blått och huvudväggen uppbar konungaparets krönte namnchiffer med Kalmar vapen på ena och Växjö på andra sidan. Raden av tal och skålar öppnades av landshöv-dingen Wennerberg, som i korta ordalag utbringade konungens skål, åt-följd av högst densamme egnade verser, författade av lagmannen Palme och avsjungna på melodien: "Ur svenska hjärtans djup". Den näst följande skålen föreslogs jämväl av Wennerberg på det för honom kända mäs-terliga sätt och var av ungefär följande lydelse:

Det kan synas besynnerligt, att Kronobergs läns hövding föreslår en skål för den styrelse, under vars skygd en järnväg blivit byggd från Kal-mar in i Kronobergs läns skogstrakter och måhända ännu besynnerligare skall det synas dem, som personligen känna talarens åsikter och veta, huru hög vikt han fäster vid skogarnas bevarande åt vårt land. Men ändock var denna skål ej en kall hövlighetsgård, utan en skål, som han gärna och av uppriktigaste hjärta föreslog. I mångas ögon vore onekligen de järn-vägståg, som nu börjat rulla fram till Uppvidinge härads skogar, verkliga plundringståg, liksom vikingatågen varit i våra förfäders dagar, men tala-ren hoppades, att de skulle bära samma frukter som dessa utan att i övrigt förete några jämförelsepunkter med dem. Vikingatågen hade näm-ligen varit den bedrövliga vaggan för nordens handel och civilisation. Järnvägarna lära medföra både godt och ondt, och det blir alltid vanskligt att döma i en sådan sak. Den järnbana, som i dag öppnats, är icke blott en länk i den kedja, som omsluter hela riket, utan är även en föreningslänk

mellan två på långt avstånd skilda orter, Kalmar stad och Kronobergs län. Den är en länk i civilisationens tjänst, och, om än skogarna falla, så skola dock högre intressen vinna därpå och ökat välstånd, vaknad intelligens komma i utbyte. En tanke hade vid detta tillfälle livligt framträdtt för talaren. Vi stå här i en av Sveriges besynnerligaste obygd, omgivna av champagne och druvor. Man söker fåfängt en ort utom eller inom Kronobergs län, som hittills varit en sådan obygd som Uppvidinge. Det har legat avglömt i sin vrå av Småland. Välkomna därför hit, I gode herrar från Kalmar! Och då vi nu stå här, så kunna vi väl ej för beständigt stanna, där vi äro; längre fram måste vi, — men varåt fortsättningen borde bära, aktar jag mig för att säga! Den nu färdigbyggda banan är en heder för Sverige och en ära för de män, som byggt den. Talaren utbringade nu en skål för dessa män och — för banans framtid skulle han tillägga, om det hade behövts, men så vore ej fallet, ty det är en känd sak, att alla järnvägar hava en framtid.

Efter denna skål upplästes verser, författade av Gethe.

Landshövdingen Edelstam svarade på föregående tal med en skål för Wennerberg. Konsuln Hasselqvist talade för gästerna, särskilt för Kalmarbanans direktion, som tackade genom sin ordförande, kaptenen Mannerkantz. Talens långa rad avslutades med skålar för överingenjören, ingenjörerna, kontrollanten och tjänstemännen.

Eftermiddagen hade emellertid lidit undan och solen sjönk bakom kullarna på andra sidan sjön. Tåget satte sig i gång, men stannade ett ögonblick utanför Sävsjöströms herregård, som var rikt eklärerad med marschaller och kulörta lyktor samt ljus i alla fönster. Från sjön flammade tjärtunnor långt ut i vattnet, och det hela företedde en utomordentligt vacker anblick. Målerås och Orrefors stationer togo sig präktigt ut med sin vackra eklärering. Då tåget inkommit på Nybro station, överraskades man av bengaliska eldar bakom trädstammarna i skogen mitt emot stationen, — men bakom stationshuset låg Nybro köping lika död och stilla i mörkret som förut vid dager. Men tåget ilar allt närmare Kalmar och snart är dagens festlighet ett minne blott.*)

*) Liksom det skedde vid Kalmarbanans invigning, inträffade även vid Sävsjöströmsbanans, att vissa individer i grannsamhällena hade svårt tillbakahålla sina avundsamma känslor. Nya Växjöbladet t. ex., som gärna ville "giva hugg" på Kalmar och vad därifrån kom, skyndade att servera sina läsare följande lilla pikanta historiett från invigningen av Nybro—Sävsjöströms järnväg. Vid Sävsjöström ombesörjdes under invigningsdagen allmänhetens materiella välbefinnande av en restauratör med kvinnlig betjäning från Kalmar.

BYGGNADSFÖRETAG UNDER TRAFIKERINGSTIDEN.

Under de något mer än trettio år, Nybro—Sävsjöströms järnväg dirigerades såsom ett särskilt företag, hade den att så godt som hela tiden arbeta under ekonomiska svårigheter. Någon avsevärd utveckling av vare sig stationer, byggnader eller rullande materiell kunde därför ej komma i fråga, varför dess byggnadshistoria under trafikeringsperioden är lätt avfattad.

Redan efter ett halvår gjorde ägaren av Sävsjöströms bruk hemställan om anläggning av sidospår vid Skogstorp. Styrelsen beslöt den 4 april 1877 tillmötesgå framställningen på så sätt, att bolaget tillsläppte nödiga skenor, syllar och växlar mot det, att ägaren vidkändes alla övriga kostnader.

Våren och sommaren första trafikeringsåret användes för de nödiga kompletteringsarbetena, så att slutavsyning kunde äga rum den 19 oktober 1877. Enär ingen ny rullande materiell anmälts, och avsyningen avsåge endast kompletteringsarbeten å stationerna, hade väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordnat endast *en* syneman, nämligen distriktschefen, överstelöjtnanten Grafström. Närvarande vid förrättningen voro konsuln Hasselquist och trafikchefen, löjtnanten Jung. Utlåtandet innehåller bland annat, att järnvägen "till alla delar är med särdeles omsorg utförd", varför godkännande tillstyrktes. Tågastigheten bestämdes till maximum 3 $\frac{1}{2}$ mil (38 km.) i timmen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avsyningsbetyg var daterat den 29 oktober. Samma dag, detta anmäldes i styrelsen, den 12 december 1877, avgav styrelsen efter ett av baningenjören lämnat intyg en försäkran, att entreprenören fullständigt avslutat sina åtagna arbeten och sålunda fullgjort sina skyldigheter till bolaget i fråga om järnvägsbyggnaden.

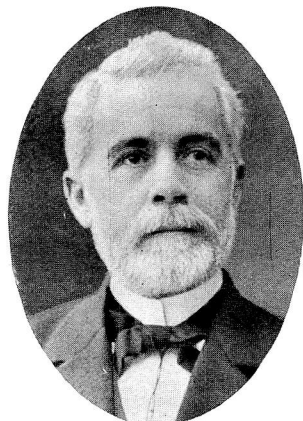
Just som trängseln var som störst och serveringen som brådst, kände sig en bland den senare hastigt illamående. Hon sprang då från alltsammans utan att yppa det för någon. Efter en stund såg man henne nere vid sjön, skyndade dit och fann henne springa av och an i det grunda vattnet vid stranden. När man frågade henne, vad som stod på, kom intet svar, utan hon begav sig endast längre ut i vattnet. Man kom då på det klara med, att hon förlorat förståndet och tänkte begå självmord, varför man grep henne och bar upp henne i stationshuset för att få henne in i ett varmt rum. Endast ett sådant fanns, och det var stationsinspektorens nyss inredda enskilda rum. Här blev hon nedbäddad i varma, goda sängkläder, och så kom upplösningen på gatan. Ett gällt barnskri från stinsbostaden talade tydligt om, vad som var på färde, och barnmorskan blev genast efterskickad. Inspektoren, som så hastigt blivit välsignad med familj, hugnades med den föga trösterika underrättelsen, att den stackars kvinnan till följd av det kalla badet blivit så medtagen, att hon ej kunde få ändra vistelseort på minst åtta dagar.

Vid styrelsens decembersammanträde 1877 beslöts, att ett sidospår skulle anläggas vid Höneström. Materialierna, till en kostnad av 958:92, skulle tillhandahållas av bolaget, och arbetet, kostnad 692:50, skulle ersättas av markägaren, friherre B. Taube. Anläggningen skulle utföras våren 1878. Till decembersammanträdet 1878 anmälde trafikchefen, att sidospåret vid Höneström var färdigt.

En i februari 1881 gjord framställning om anläggande av station vid Hälleberga avlogs. En förnyad framställning i december samma år om



HENRIK PALME,
Bankdirektör, vid N. S. J.: styrelseled. 1888—1899,
ordf. 1888—1899.



H. T. BENCKERT,
vid N. S. J.: styrelseled. 1888—1899.

anläggning av hållplats vid Hälleberga, eventuellt Vilköl, bifölls av styrelsen beträffande den senare platsen mot det, att sökandena tillhandahölle mark och vidkändes alla kostnader med undantag av skenor och växel med tillbehör.

I juni 1882 hade återigen inkommit en ansökan om att få ett sidospår vid Hälleberga, vilket ärende överlämnades till trafikchefen och verkställande direktören för utredning. Trafikchefen anmälde samtidigt, att det i december 1881 beslutade spåret vid Vilköl icke hunnit bringas till verkställighet, enär sökandena icke kunnat prestera, vad på dem ankomme.

Under de närmast följande åren kunde på grund av bolagets dåliga ekonomi inga kompletterande byggnadsföretag igångsättas. Såsom närmare beskrives under "kap. IV. Ekonomi" ombildades bolaget vid stämma den 27 april 1888 till Nybro—Sävsjöströms *nya* järnvägsaktiebolag, vars ordning av k. m:t hade stadsfästes den 23 samma månad.

Förslag om anläggande av lastplats vid Vilköl hade efter tio års vila åter framkommit, nämligen i november 1892, och beslöt styrelsen anordna

sådan, om jordägaren lämnade bolaget gåvobrev på det erforderliga området till den storlek, som trafikchefen angåve. Spåret kom ändtligen till stånd, och på jordägarens bekostnad anlades hösten 1895 ett andra spår darsammastädes. Namnet Vilköl skulle ändras till Gullaskruv i samband med inrättande av poststation därstädes, vilket dock ej skedde förr än den sista september 1899. I juli 1898 beslöt styrelsen uppföra nödiga byggnader för fullständig stationstjänst vid Vilköl.

Vid Brånahult hade en längre tid trafikanterna använt banvaktsboden till väntrum och expedition, vilket i längden icke kunde fortsätta, varför styrelsen i maj 1902 beslöt uppbygga en mindre stationshustillbyggnad jämte nödiga uthus mot det att Flerohopps glasbruk, som ingivit ansökan om utvidgningen, tillhandahölle fri mark för stationsutvidgningen.

De mindre broarna, vilkas överbyggnad ursprungligen var av trä, hade under årens lopp försetts med stålbalkar, och hade dessutom vissa förbättringar iakttagits med växlar och signaler, så att år 1906 tiden var inne att begära ökad hastighet. Besiktning förrättades den 1 juni 1906, och tillstyrktes därvid en maximihastighet av 50 km/t, vilken även av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beviljades den 18 samma månad.

Därefter förekommo inga nybyggnads- eller utvidgningsarbeten, förr än banan kom i Kalmar nya järnvägsaktiebolags ägo.