

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG.

FÖRBEREDELSE.

Sedan järnvägen Nybro—Sävsjöström kommit till stånd, skulle det ej dröja särdeles länge, förr än fråga på allvar uppstod om dess fortsättande genom Kronobergs och Jönköpings län till stambanan. Meningarna voro naturligtvis splittrade i avseende å företagets omfattning och banans sträckning. Allmänna meningen lutade dock åt att söka åstadkomma byggandet av bana å hela sträckningen *Sävsjöström—Nässjö*. Ortens bemödanden rörde sig i första hand om anskaffandet av medel för undersökningen, varom underhandlingar i början av år 1876 fördes med kaptenen Ekströmer. Dessa förehavanden väckte naturligtvis intresset på de orter, där man umgicks med planer på järnvägar, som i ett eller annat hänseende kunde anses såsom konkurrerande med den först nämnda sträckningen.*)

*) Eksjö—Hvetlandabanan syntes sålunda vid ett tillfälle hava vissa utsikter att komma till stånd. De för denna banas tillkomst intresserade hade ett sammanträde den 27 april 1876, därvid meddelades, att antagliga villkor föreläge för banans byggande. Förslag hade varit å bane att förena nämnda bananläggning med Nybro—Sävsjöströmsbanan. Den tidning, som inberättade nyheten, tillägger: "För de söder om Sävsjöström belägna orterna, särskilt Kalmarorten, vore detta dock föga fördelaktigt, enär därigenom ändå icke vunnnes direkt förbindelse med stambanan. Här hava vi sannerligen nog hinder förut för vår trafiks ändamålsenliga ordnande."

Den 1 juni 1876 avslöts preliminärkontrakt mellan engelske entreprenören, mr Wilkinson, och interimsstyrelsen för Eksjö—Hvetlandabanan angående järnvägens byggande. Det lär emellertid ej hava varit så helt bevändt med kontraktet, ty detta offentliggjordes ej i alla delar. Vid ett järnvägsmöte i Nottebäck s. å. hade tillsatts en bestyrelse, som hade att arbeta för en järnvägsanläggning Nässjö—Sävsjöström. Vid ett av denna bestyrelse utlyst möte i Korsberga den 31 maj beslöts om föreslagen ändring av ändpunkten så, att den skulle bliva Eksjö i stället för Nässjö. Vidare behandlades frågan, om linjen skulle dragas över Korsberga eller Nye. I överensstämmelse med Nottebäcksmötets beslut hade bestyrelsen överenskommit med kaptenen Ekströmer om linjens stakning, vilken okulärt utförts under maj månad för båda linjerna. Å båda sträckningarna förefunnos stora svårigheter, men vägen över Korsberga syntes bliva den lättaste, kortaste och billigaste. Mötet beslöt emellertid välja Nyelinjen, vilken komme att genomlöpa den bördigaste delen av Östra härad. Skulle dessa förslag hava förverkligats, hade Kalmarorten för en mycket lång framtid förlorat utsikten att erhålla direkt järnvägsförbindelse med statsbanan, då man ju genom en bana över Hvetlanda till Eksjö hade kommit i samma beroende av Oskarshamnsbanan som förut av Växjö—Alvestabanan, "vilket visat sig föga trevligt", tillägger den refererande tidningen.

Wilkinsons överenskommelse med Eksjö—Hvetlandabolaget innefattade bl. a., att han åtog sig bygga denna miljonbana mot det, att de intresserade kommunerna toge aktier för något över 200,000 kronor, utgörande kostnaderna för jordlösen och allt trävirke, och att koncessionen erhöles inom mycket kort tid. Det var på denna senare bestämmelse, som hela företaget dessbättre strandade.

Efterdyningarna av sjuttioalets krisår nödgade allmänheten att tillsvidare skrinlägga alla allvarliga funderingar på järnvägsbyggnader, åtminstone i det fattiga Småland. Fullständigt tystnade dock ej ropen på järnvägar i orten, men först i början av innevarande århundrade hade funderingarna vunnit sådan mognad, att man åter kunde upptaga frågan om en tvärbana över östra Smålands högplatå. Det behövdes endast en yttre impuls för att ortsbefolkningen skulle på allvar taga itu med problemets lösning. En sådan påstötning kom 1905 från Kalmar, där en grupp på fem personer, herrar Kindberg, Jung, Hj. Petersson, Appeltofft och Ad. Anderson, utfärdade ett upprop till intresserade för insamling av medel till undersökning av en fortsättningsbana från Sävsjöström. Uppropet var daterat den 10 oktober 1905 och vann tillslutning från 55 Kalmarbor, av vilka 48 tecknade 100 kronor vardera, de övriga 50 kronor. Det var en ringa början, men den räckte dock till starten.

Man säger i uppropet: "tanken att genom en av främmande banförvaltningar oberoende järnvägsförbindelse förena Kalmarjärnvägarna med södra stambanan har redan för länge sedan inom Kalmar stad uppstått och omfattats med allmänna sympatier, enär en sådan förbindelse synts vara av vikt för, att samhället skulle kunna vinna den utveckling och det framåtskridande, varav det kunde vara mäktigt. Såsom krävande minsta byggnadskostnaden har härvid linjen Sävsjöström—Braås—Lamhult ifrågasatts och skulle säkerligen, om den utförts samtidigt med järnvägarna Kalmar—Nybro—Sävsjöström, varit av största gagn och betydelse för samhället. Numera torde emellertid en annan linje, Sävsjöström—Åseda—Hvetlanda—Nässjö, om än mycket dyrare i anläggningskostnad, dock vara av ojämförligt större värde för samhället".

Redan den 8 nov. s. å. var man färdig att träffa överenskommelse med civilingenjören E. Winell i Stockholm om verkställande av *förberedande* undersökningar och utredningar angående en ifrågasatt järnväg mellan Sävsjöström och Nässjö. Arbetet skulle omfatta okulär undersökning av linjen såväl över Korsberga som över Nye med längdmätning och avvägning utan noggrann uppstakning, upprättande av en på dessa terrängundersökningar grundad längdprofil i längdskala 1:10,000 och höjdskala 1:500 jämte inritning på generalstabens kartblad, upprättande av approximativt kostnadsförslag, beräkning av den väntade trafikens storlek samt av driftkostnaderna, beräkning av den ökade rörelsen å de äldre Kalmarbanorna och i Kalmar hamn samt slutligen förslag till finansplan. För

detta arbete skulle W. erhålla i ett för allt 4,000 kronor. Arbetet skulle vara färdigt till ingången av april månad 1906.

Den 10 februari 1906 meddelade Winell, att terrängundersökningarna påbörjats den 19 januari och med gynnsamt resultat fortgått från Nässjö förbi Hvetlanda till Nye. Den 6 augusti nedsändes handlingarna till Kalmar, och den 14 samma månad sändes en del kompletteringar och ändringar för utbyte i de förut avlämnade dokumenten. Winell nedreste strax därefter till Kalmar och demonstrerade sitt förslag för uppdragsgivarna, varvid han anmodades inkomma med uppgift å kostnaderna för utarbetande av fullständiga koncessionshandlingar. I skrivelse den 9 oktober framlades den begärda utredningen. För fullständiga staknings-, borrhings- och övriga undersökningsarbeten å fältet samt för upprättande av plan och profilritningar, kostnadsförslag och betänkande för hela banan med sträckning förbi Korsberga, utan alternativ, fordrade W. 10,000 kronor. För ärendets rätta bedömande ansåg emellertid W., att man borde låta utföra en undersökning av samma art, som den nyss avlämnade, för en linje över Klavreström samt för alternativ vid Korsberga. För en sådan undersökning med tillhörande ekonomiska beräkningar och utredningar samt betänkande förutsatte W. en ersättning av 8,000 kronor, i sammanhang varmed det för den fullständiga stakningen fordrade beloppet 10,000 kronor skulle kunna nedsättas till 8,000. Detta senare alternativ skulle sålunda i sin helhet draga en kostnad av 16,000 kronor. Härtill ville W. lägga för vardera alternativet ett belopp av 3,000 kronor, utgörande hans förlust på redan utförda stakningar.

Kalmarbornas oförtrutna arbete väckte naturligtvis de blivande konkurrenternas uppmärksamhet. Sålunda började bankiren Cervin, som var störste aktieägaren i Oskarshamns- och Hvetlandabanorna, att intressera en del av socknarna omkring den ifrågasatta Sävsjöström—Nässjöjärnvägen för andra banprojekt, utgörande bibanor till hans järnvägar, exempelvis Åseda—Berga, Korsberga—Hvetlanda m. fl. Det gällde sålunda för Kalmarintresset att handla raskt, och i januari 1907 hade man med sig förenat ortens förtroendemän i socknarna omkring Nässjöbanan för ett cirkulär, ställt till kommunalordföranden i varje socken, där man kunde tänka sig få något bidrag till fortsatta undersökningar. Under februari och mars tecknades av kommunalstämmorna det erforderliga undersökningsbeloppet, och man kunde sålunda taga itu med det slutliga stakningsarbetet.

Sedan man under hand från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erfarit, att ett förslag, utarbetat av en person, som ej vore tjänsteman i styrelsen,

i varje fall måste särskilt granskas av distriktsbefälet, och en sådan granskning skulle komma att ställa sig ganska dyrbar på grund av vissa kontrollundersökningar, som måste företagas, beslöt undersökningskommittén i juni 1907 uppdraga åt distriktschefen, dåvarande kaptenen John Ekelund, att verkställa undersökningen och utarbeta de för koncession erforderliga handlingarna. Detta föranledde civilingenjören Winell till många och långa skrivelser med påstående, att W. skulle hava erhållit kommitterades uppdrag att även i fortsättningen omhänderhava undersökningen, och slutade korrespondensen med en ren anklagelse för avtalsbrott, för vilket W. fordrade en ersättning av 4,500 kronor. Därmed var förbindelsen med W. avbruten.

Kaptenen Ekelund tog omedelbart itu med stakningsarbetet och fullföljde detsamma efter uppgjort program. Den 29 juli hade stakningen hunnit från Nässjö förbi Hvetlanda, den 14 augusti var den mellan Korsberga och Åseda, och den 8 september anmäldes utarbetena avslutade beträffande huvudlinjen. Därefter återstodo några alternativstakningar såsom vid Nässjö och Österkorsberga. Den 12 mars 1908 avlämnades fullständiga undersökningshandlingar för huvudsträckningen. Den 13 april utsändes en inbjudan till alla för järnvägsföretaget intresserade att infinna sig i Kalmar den 22 samma månad på ett möte, där undersökningsförrättaren skulle demonstrera hela järnvägsfrågan, och där man dessutom skulle fatta beslut angående koncessionsansökan, stiftelseurkund, m. m. Mötet var besökt av cirka 200 personer och avslutades med en gemensam enkel supé med 89 deltagare. På mötet godkändes upprättat förslag till stiftelseurkund, och utsågos 17 personer, däribland landshövdingarne Cedercrantz och Pettersson, att underteckna densamma samt utfärda inbjudning till aktieteckning i Sävsjöström—Nässjö tillämnade järnvägsaktiebolag.

De utsedda ombuden sammanträdde den 7 maj 1908 i Nässjö under ordförandeskap av landshövdingen Pettersson. Enhälligt beslöts att underteckna stiftelseurkunden och inlämna densamma till konungens befallningshavande i Kalmar län. Enligt urkunden skulle styrelsen hava sitt säte i Kalmar, aktiekapitalet skulle utgöra lägst 2,550,000 och högst 5 miljoner kronor. Att vidtaga erforderliga förberedande åtgärder utsågos herrar majoren W. Jung, redaktören G. Hj. Petersson, direktören G. A. Kindberg, häradshövdingen G. H. af Petersens och godsägaren Ivar Berg.

I slutet av maj 1908 påbörjades stakningen av Nyelinjen såsom ett konkurrentförslag till Korsbergasträckningen. Avunden socknarna emellan i denna av järnvägar oberörda del av Småland hade tagit sig uttryck i

en del häftiga tidningsinsändare, och man började räkna med möjligheten av så stora aktieteckningar från den bördiga Nyedalen, att denna ort skulle framför Korsberga komma att bidra till järnvägsprojektets förverkligande. För frågans allsidiga belysande var sålunda nödvändigt låta utföra även alternativstakningen över Nye. Förslaget inlämnades till interimsstyrelsen den 1 september 1908.

Till höstens kommunalstämmor år 1908 i de orter, järnvägen var avsedd att genomlöpa, hade framställning om aktieteckning gjorts av banans inte-



G. A. KINDBERG,
Direktör, vid Sä. N. J.: initiativtagare,
styrelseled. 1909—.



IVAR BERG,
Godsägare, vid Sä. N. J.: styrelseled.
1909—1918.

rimsstyrelse, och meddelades däruti, att man tänkt sig fördelningen av erforderliga byggnadskapitalet 5,150,000 kronor sålunda: Nässjö kommun 200,000, Norra Sandsjö 25,000, Björkö 100,000, Höreda 10,000, Näsby 10,000, Hvetlanda 200,000, Bäckseda 50,000, Korsberga 150,000, Södra Solberga 20,000, Bäckaby 10,000, Lemnhult 25,000, Åseda 150,000, Lenhovda 50,000, Nybro 125,000, Jönköpings läns landsting 70,000, marklikvid till jordägare 80,000, enskilda 150,000, entreprenören 150,000 samt Kalmar stad 1,000,000. Därtill beräknades att erhålla ett statslån på 2,575,000 kronor. En del kommuner ställde sig avvisande, men andra åter visade, att de hyste verkligt intresse för banans tillkomst. Under hela perioden för aktieteckningen pågick en häftig tidningspolemik. Särskilt hade insändare i "Nya Växjöbladet" tagit på entreprenad banförslagets nedgörande.

För att påskynda banprojektets realiserande väcktes i januari 1909 likartade motioner i riksdagens båda kamrar om statsunderstöd för järnvägen. De väl motiverade motionerna gingo ut på, att riksdagen ville besluta att till åstadkommande av en normalspårig järnväg mellan Sävsjö-

ström och Nässjö på det sätt bidraga, att dels 2,882,500 kronor lämnades såsom lån att utgå enligt de villkor och bestämmelser, riksdagen tacktes närmare angiva, och dels 500,000 kronor beviljades i form av direkt anslag utan återbetalningsskyldighet. Motionerna, som emellertid av riksdagen blevo avslagna, avsågo varken Korsberga- eller Nye-linjerna, utan ett sammanjämningsförslag, den s. k. "sammanbindningslinjen", som berörde både Korsberga och Nye och var 8,5 km. längre än det förra förslaget samt 485,000 kronor dyrare. Sedan riksdagens bistånd nekats, hade man endast kommunernas egen förmåga att hålla sig till, och då teckningarna för sammanbindningslinjen ej överstego Korsbergalinjens, var den förra sträckningen ur räkningen.

Den 27 mars 1909 utfärdade interimsstyrelsen kallelse till konstituerande bolagsstämma att hållas å Stadshotellet i Kalmar den 24 april 1909. Samtidigt anmanades innehavare av teckningslistor att påskynda teckningarna och före stämman insända dessa till direktören Kindberg i Kalmar. Vid stämman voro representerade ej mindre än 310 aktietecknare genom 54 personer. För stämman tillkännagavs, att vid sammanräknandet av de aktieteckningar, som verkställts för de olika alternativa linjerna eller den s. k. rena Korsbergalinjen, Nyelinjen och sammanbindningslinjen Korsberga—Nye—Näshult—Åseda, det befunnits, att avsevärda belopp felades uti minimikapitalet, om något av de senare alternativen valdes, men att däremot minimikapitalet vore fulltecknat för den s. k. rena Korsbergalinjen. Då ordföranden framställde proposition på, huruvida det ifrågasatta bolaget borde komma till stånd, svarades härå enhälligt ja, — och var sålunda *Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag konstituerat*. Bolagsordning (se bilaga C) antogs och styrelse valdes. Till ledamöter häruti utsågos landshövdingarne C. Cedercrantz och Fr. Pettersson, majoren W. Jung, rådmannen O. Mellin, direktören G. A. Kindberg, godsägaren Ivar Berg och disponenten C. O. Nilsson med häradshövdingen af Petersens samt grosshandlandena Albert Olsson och Adolf Anderson till suppleanter. Styrelsen konstituerades samma dag, och valdes därvid till ordförande landshövdingen Cedercrantz samt till vice ordförande landshövdingen Pettersson.

Bland styrelsens första åtgärder förelåg bestämmandet i detalj av banans sträckning vid omtvistade punkter. Sålunda beslöts redan vid första sammanträdet efter det konstituerande, nämligen den 6 maj 1909, att sträckningen närmast Nässjö skulle gå över Gissarp, men att man samtidigt skulle efterhöra med Nässjö kommun, om fri plan för rangeringsbangård m. fl. fördelar kunde påräknas, i händelse man valde det s. k.

Dissedala-alternativet. Beträffande Korsbergasträckningen beslöts, att koncession skulle begäras å sträckningen över Smedhemmet. Emellertid erhöi majoren Ekelund samtidigt uppdrag att verkställa undersökning av dels en sammanbindningslinje mellan Gissarp- och Dissedala-alternativen, dels en östligare Korsbergalinje förbi Stockatorp, dels ett förslag till bibana Korsberga—Nye, event. Farstorp.

Samma 6 maj undertecknades koncessionsansökan, varjämte styrelsen beslöt infordra entreprenadanbud å banans byggande samt å leverans av



C. CEDERCRANTZ,

Landshövding, vid Sä. N. J.: styrelseled. 1909—1918,
ordf. 1909—1918.



FR. PETTERSSON,

Landshövding, vid Sä. N. J.: styrelseled. 1909—1923,
v. ordf. 1909—1918, ordf. 1918—1923.

skenor med tillbehör. Vid prövning av de två inkomna anbuden den 19 juni befunnos de emellertid för höga för att styrelsen skulle våga reflektera på något av dem. Firman Bröchner Larsen & Krogh, som tecknat 150,000 kronor i bolaget under villkor att erhålla entreprenaden, under rättades om avslaget å anbudet, samt om att det mellan bolaget och firman träffade avtalet om eventuellt byggande av banan vore förfallet. Detta meddelande föranledde en ganska hetsig skrivelse från firman, som vidhöll sin påstådda rätt att få bygga järnvägen i gengäld för den tjänst, firman gjort bolaget genom att med sin teckning hava möjliggjort dess startande.

Till sammanträdet den 28 augusti 1909 hade majoren Ekelund inlämnat sina omstakningsresultat från trakten av Nässjö samt av Korsberga. Den förra omstakningen antogs ej av styrelsen, men den senare, som var 3,24 km. kortare än den kortaste förut stakade linjen, bestämdes att ligga till grund för den renstakade linjen, vars utförande nu uppdrogs åt majoren

Ekelund. Arbetet härmed påbörjades i september och var fullständigt avslutat med ritningar och beräkningar den 12 mars 1910.

Stakningskostnaderna hade i sin helhet, sålunda innefattande även Winells okulärundersökningar, resor, annonser, trycksaker, postporto, etc. gått till 16,530:68 kronor, varav 11,300 tillhandahållits från kommuner, 5,100 från enskilda samt 130:68 i räntor. För själva stakningsarbetet, inklusive avlämnade handlingar, emottog Winell 4,941 kronor och Ekelund 8,580 kronor.

Sedan koncession erhållits den 10 juni 1910, var man färdig taga itu med detaljarbetena för banbyggets startande, varför styrelsen den 1 juli anställde en konsulterande ingenjör, trafikchefen vid Kalmarbanan V. Stähle.

Omedelbart efter det koncessionen delgivits bolaget, inlämnades ansökan till k. m:t om sådan ändring, som betingades av den renstakade linjens avvikande sträckning. Sedermera vidtogos vissa andra smärre ändringar i planen, såsom flyttning 700 m. av Rödjenäs station, uteslutning av Holms hållplats, Göljaryds hållplats ersättande med station vid Milletorp m. m.

Sedan styrelsen i mitten av juli 1911 erhållit meddelande om statslånets beviljande, hölls den 31 samma månad ett sammanträde, därvid flera viktiga beslut fattades. Sålunda företeddes och överlämnades till ordföranden för granskning ett förslag till entreprenadkontrakt; vidare beslöts att infordra entreprenadanbud å järnvägsarbetet, som kunde få uppdelas i två avdelningar å olika entreprenörer, att uppdraga åt två styrelseledamöter att bestämma, huru denna uppdelning skulle ske, att anbuden skulle vara inlämnade före den 1 oktober, att förslagskontraktet jämte ritningar skulle tillhandahållas spekulanter mot en deposition av 100 kronor, att annonsering om entreprenaden skulle ske i en del tidningar, m. m. Styrelsen beslöt även infordra anbud å skenor, anställa expropriationslandtmätare och ritare, upprätta och underställa väg- och vattenbyggnadsstyrelsens prövning plan och tablå över medelsanvändningen, inleda underhandlingar om anslutning vid föreningsstationer, infordra anbud å aktiebrev samt uppgift från aktieägarna om aktiernas fördelning på olika brev m. fl. förberedande åtgärder.

Den 9 september kontraherades med Victor Berg i Stockholm om



C. O. NILSSON,
Disponent, vid S.ä. N. J.: styrelseled.
1909—.

leverans av erforderliga 32-kg. skenor för hela linjen till ett pris av 102:50 per 1,000 kg. för de under 1912 levererade och 103:50 för 1913 års skenor. För skarvjärn betalades ett överpris av 35 kronor per 1,000 kg.

Anstånd med järnvägsanläggningens påbörjande till den 1 juli 1912 och med dess färdigställande till den 1 juli 1916 beviljades av k. m:t den 22 juni 1911. Sedan statslån av k. m:t medgivits bolaget samma dag, voro alla formaliteter undanstökade för att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen skulle kunna ingå den nödvändiga överenskommelsen med bolaget



C. A. C. STÅLHAMMAR,
Överste, vid Sä. N. J.: styrelseled. (k. m:ts
ombud) 1911—.

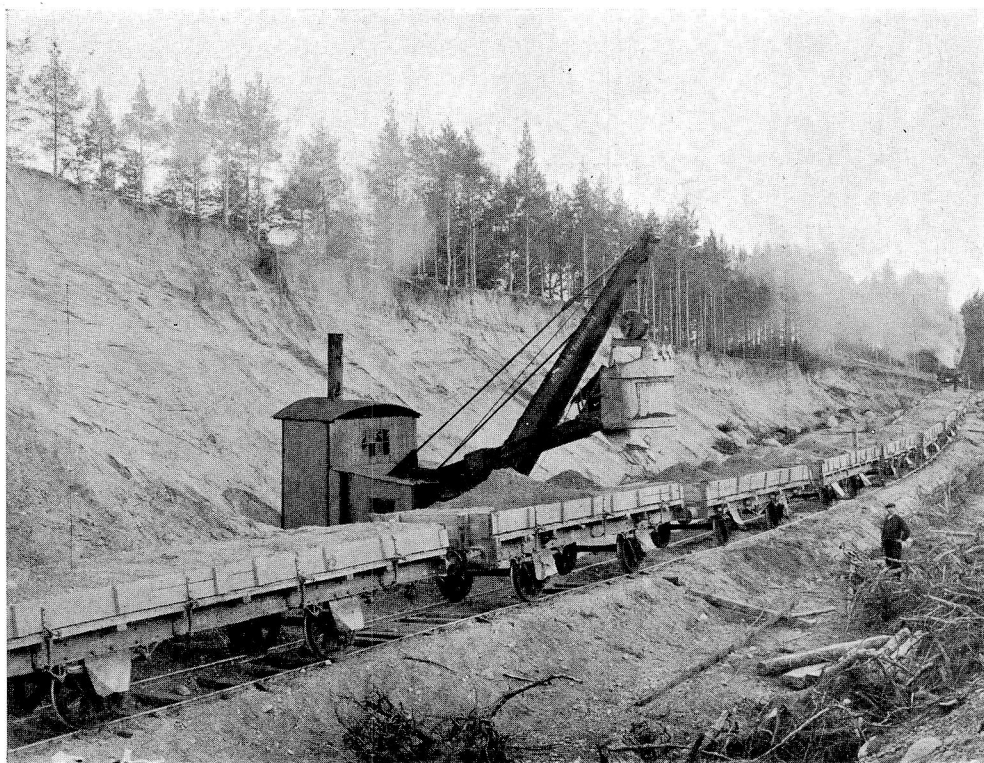


JOH. SVENSSON,
Ingenjör, vid Sä. N. J.: entreprenör 1911—15,
styrelseled. 1918—.

om järnvägsanläggningens utförande, vilket skedde den 29 september 1911.

Till statens kontrollant vid bygget utsåg k. m:t den 25 augusti 1911 distriktschefen i östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet majoren John Ekelund, som jämlikt instruktion hade att närvara vid styrelsesammanträdena.

Vid styrelsens oktobersammanträde förelågo till prövning ej mindre än 8 anbud å järnvägsbyggnaden, varav det från ingenjören Joh. Svensson avgivna visade sig vara det för bolaget förmånligaste och sålunda av styrelsen antogs. Enligt kontraktet förpliktade sig ingenjören Svensson att för en summa av kronor 2,135,000 utföra själva banbyggnaden med schaktning och sprängning, broar och trummor, vägövergångar och stängsel, ballastering och utläggning av spår med växlar, stationsplaneringar, plattformar och lastkajer, signaler och förreglingar. Däremot var ej i entredanden upptaget tillsläppande av sådana materialier som skenor med tillbehör och syllar, ej heller husbyggnader av något slag, anslutningsstationer eller rullande materiell. Beträffande anslutningsstationernas anläggning m. fl. dylika arbeten träffades under byggnadstiden särskilda avtal med



GRUSTAG VID RÖDJENÄS, KM. 149.

entreprenören sålunda: i september 1912 angående ingången till Sävsjöströms station 4,400 kronor, ändring av Sävsjöströms station 28,600 kronor, i januari 1913 ang. ändring av balanslinjen vid Tjunnaryd 6,734 kronor, i mars 1913 ang. ändring av Åseda bangård 70,800 kronor och anläggning av vägbro 10,000 kronor, i juni 1913 ang. sänkning av Växjöbanans spår 12,400 kronor samt i november samma år ang. om- och nybyggnad av Hvetlanda bangård för 36,700 kronor.

Vid nyssomtalade oktobersammanträde 1911 beslöt styrelsen infordra anbud å leverans av 59 st. öppna godsvagnar och 3 st. godstågslokomotiv samt 135,000 st. syllar, varom avtal träffades efter novembersammanträdet.

Anbud infordrades å 6 personvagnar, 14 täckta godsvagnar, nödigt antal växlar, bult, spik och kurvklots. Med entreprenadkontraktets under-tecknande voro förberedelserna till banbyggnadsarbetets igångsättande slutförda, och anmäldes i styrelsen den 25 november, att entreprenören ämnade *påbörja schaktningsarbetet den 11 december* vid Sävsjöström. Inför det omedelbart förestående arbetet utsåg styrelsen nu kassaförvaltare, bolagets kontrollant samt dagkontrollant, vartill utsågos direktören G. A. Kindberg, kaptenen V. Stähle och löjtnanten R. Carlstedt.

BYGGNADSHISTORIK.

EGENTLIGA BYGGNADSPERIODEN.

Sedan entreprenören anmält, att han ämnade igångsätta schaktningsarbetet vid Sävsjöström den 11 december 1911, beslöt styrelsen, att den för banan så viktiga tilldragelsen, då "*första spadtaget*" toges, skulle på lämpligt sätt högtidlighållas. Enligt det för ändamålet uppgjorda programmet avgick extratåg på morgonen från Kalmar med de styrelsens ledamöter, som hade tillfälle närvara, entreprenören och kontrollanterna direkt till det flaggprydda Sävsjöströms station, varifrån de resande prome-



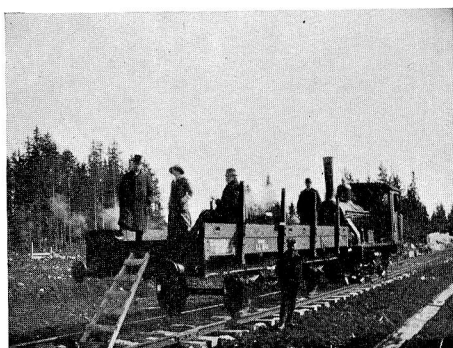
FÖRSTA SPADTAGET PÅ SÄ. N. J.
11 december 1911.

nerade ungefär 1 kilometer fram till den plats, där första skärningen skulle angripas. En kort plankvandring var utlagd, kärror, hackor och spadar i ordning. Platsen markerades närmare av resta flaggstänger med fladdrande dukar. Äldste styrelseledamoten, majoren Jung, trädde fram för den församlade menigheten, vilken utgjordes av — förutom de resande — ordsbefolkningen, som infunnit sig

ganska talrikt, samt de närmaste rallarelagen, och höll ett anförande, varuti han lämnade några historiska uppgifter, påvisade den blivande trafikledens betydelse och uttalade allas förhoppningar om företagets framgång. Styrelsens ledamöter högg så in med hackor och spadar samt fyllde en kärra, som av entreprenören utkördes och regelrätt tippades. Därefter tog arbetslaget omedelbart vid. Sedan akten var undanstökad, avåts på Sävsjöströms herregård en festmiddag, vartill häradshövdingen och fru af Petersens inbjudit. Och så bar det av med tåget till Kalmar på kvällen.

Entreprenören fullföljde nu arbetet med all den raskhet, som den sena årstiden medgav. Visserligen kunde inga större schaktningar företagas, men Småland är fullt av berg, som med fördel kunde angripas, där de lågo i vägen för banlinjen. Likaså var årstiden gynnsam för framförande av sten till trummor och broar. De månatliga rapporterna, som jämlikt

föreskrift insändes till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, vittnade om arbetets jämna framskridande. Vid vinterns slut, d. v. s. med april månads utgång 1912, då arbetsstyrkan utgjorde 336 man, hade färdigterrasserats 3,500 m. bana, schaktats 15,100 kubm. jord, planerats 2,535 m., sprängts 6,470 kubm. berg och lagts 13 st. trummor. Under maj månad påbörjades stängseluppsättningen, som fullföljdes i mån som arbetet fortskred. Arbetsstyrkan hölls första året nere med ett maximum av 400 man med en medelförtjänst av omkring 40 öre i timmen. Vid 1912 års slut hade färdigterrasserats 21 km. bana, varav hälften planering, 81,200 kubm. schaktning och 28,000 kubm. bergsprängning. Därjämte hade lagts 48 trummor, 1,230 m. vägar och uppsatts 34,700 m. stängsel.



FÖRSTA "PERSONFÖRANDE TÅG" PÅ SÄ. N. J.
14 april 1913.

Med 1913 års ingång ökades arbetsstyrkan på en gång till den dubbla mot året förut, varför man vid sommarens ankomst, den 1 maj, hade färdigterrasserat 27 km. bana. Därav utgjorde 15,800 m. planering, 200,000 kubm. schaktning och 46,400 kubm. bergsprängning. Trummor voro lagda 98 st. och skenläggningen hade påbörjats med 19,170 m. Av vägar voro utförda 2,180 m., och stängslet var uppsatt till en längd av 43 km.

Ballasteringen började på allvar i juni månad. Två mindre broar färdigbyggdes i juli. Vid årets slut stod banan färdig att öppnas för trafik till Åseda, 20 km. Färdigterrasserad var då 54 km. bana, varav 31,5 km. planering. Jord hade schaktats nära 400,000 kubm. och berg hade sprängts 71,200 kubm. Två mindre broar voro färdiga och 145 st. trummor lagda, skenläggningen var utförd på 46 km., varav 39,5 km. voro ballasterade och därav 26,5 km. justerade. 40 vägövergångar voro anlagda och 5,800 m. vägar planerade, 94 km. stängsel uppsatta samt telegrafledningen sträckt 22 km. Arbetareantalet hade varit uppe i 850 man med en medelförtjänst av 40 till 47 öre i timmen.

Genom användande i stor utsträckning av arbetståg, av grävmaskin i grusgroparna samt i sidoschakten för bankfyllningar, etc. lyckades entreprenören under sista byggnadsåret, 1914, hålla arbetsstyrkan nere i 300, högst 350 man. Medelförtjänsten utgjorde 40 à 48 öre i timmen för olika årstider och yrkesgrupper. Då banan öppnades för trafik i december 1914, utgjorde den plane-



SISTA SKENAN SPIKAS PÅ SÄ. N. J.

12 september 1914.

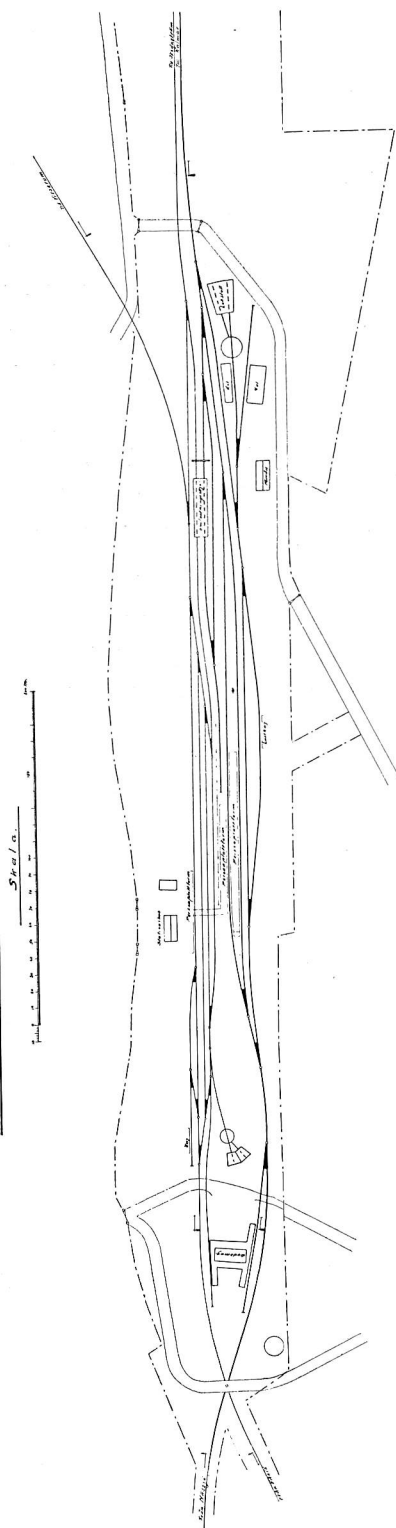
rade sträckan 31,6 km. av banans färdigterrasserade 95 km. 457,100 kubm. jord hade utschaktats och 75,200 kubm. berg hade sprängts. Broarna voro 3 större och 6 mindre, trummorna 149. Skenläggningen å bana och sidospår utgjorde 103,6 km., vägövergångar, inkl. 2 vägportar och 3 vägbroar, voro 204 st., väganläggningar 8,340 m. och stängselsträckan 204 km.



GRÄVMASKIN I ARBETE.

Arbetet hade under hela byggnadstiden framskridit lugnt, utan störande avbrott. Släntras och större sättningar i sjöbankar samt i djupa lerhålor i kuperad skogsmark kunde naturligtvis ej undvikas och gävo som vanligt allmänhetens och tidningarnas fantasi fritt spelrum, men voro, såsom ofrånkomliga, förutsedda av arbetsledningen. Ett av de besvärligaste arbetena var fyllandet till fast botten av den 120 m. långa banken över en vik av sjön Skärvingen till ett djup av 17 meter,

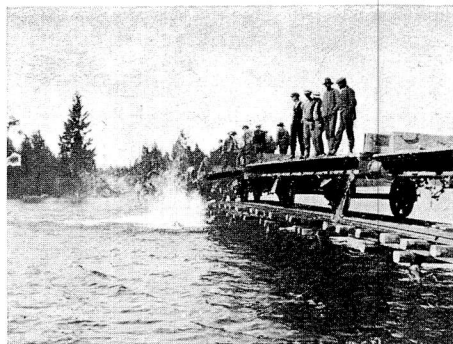
ÅSEDA BANGÅRD ÅR 1917.



vilket arbete för tids vinnande måste till större delen utföras från järnvägsagnar på en provisorisk pålbro, som ej alltid var hågad hålla sig kvar i sin upprätta ställning, då jordmassornas labila läge mot dybotten plötsligt ändrades till ett mera stabilt. Vad som mest intresserade ortsbefolkningen, var naturligtvis skensträngens framdragande, då man första gången fick se lokomotiv på platsen. Intresset härför tog sig i Björkö socken t. o. m. uttryck i allmän flaggning samt en improviserad kaffefest i det fria med bullar, tårtor och ostkaka, vartill såväl befäl, som rallare och tågpersonal voro inbjudna, och där kyrkoherden höll ett välkomsttal för järnvägen och dess arbetare. Festen avslutades med att rälsläggarebasen höjde ett leve för Björkö kommun. Då den "sista skenan" skulle spikas den 14 september 1914, skedde detta under särskilt högtidliga former. Styrelsens ledamöter, bolagets kontrollant och entreprenören jämte fruar möttes vid 2-tiden med extratåg från Kalmar och Nässjö vid den natursköna platsen 14 km. från Nässjö, intill bron över Emån, där denna rinner ut ur sjön Nömmen. Under flaggornas snärtande höll landshövdingen Pettersson från Jönköping ett tal, vari han framhöll dagens stora betydelse för orten och järnvägsbolaget. Därefter inslog han en av de spikar, som skulle fästa den sista skenan i banan, och efterföljdes av övriga styrelseledamöter,

som envar prövade sin förmåga att hitta rätt med rälshammaren på spikhuvudet. Sedan den viktiga förrättningen var avslutad, åkte samtliga deltagare med tåg fram till Rödjenäs gård, där middag intogs hos styrelseledamoten Ivar Berg med fru.

Innan banan kunde öppnas för trafik, måste av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen föranstaltad besiktning äga rum. För bandelen Sävsjöström—Åseda hade sådan besiktning företagits den 9 och 10 januari 1914 av därtill förordnade majoren J. Ekelund, byrådirektören A. Leijonhufvud och byråchefen H. G. Åberg. Vid förrättningen närvaro för generalstaben majoren B. Boustedt, för styrelsen herrar Cassel, Kindberg och Anderson och dessutom bolagets kontrollant kaptenen V. Ståhle samt entreprenören ingenjören J. Svensson. Erforderliga handlingar, ej mindre än 27 st., varav



BANKFYLNING ÖVER SJÖN SKÄRVINGEN
FRÅN PROV. PÅLBRO.

14 k. m:ts resolutioner, företeddes. Vid besiktningen gjorda iakttagelser föranledde besiktningsmännen att förordna bandelens öppnande för allmän trafik med en största tågastighet av 50 km. i timmen med undantag för två smärre sträckor, varav den ena då ej fullt stadgat sig, och den andra saknade en såsom behöfvlig ansedd försignal. Hastigheten sattes där till 20 km.

Vid besiktningen av banan i dess helhet, som företogs den 7—9 december 1914 av samma besiktningsmän, som i januari, och i närvaro av majoren Boustedt samt löjtnanten friherre A. Thott för generalstaben ävensom av bolagets kontrollant och entreprenören, företeddes erforderliga handlingar, nämligen, förutom de vid januari-besiktningen framvisade, ytterligare 13 st., således inalles 40, varav 20 voro nådiga resolutioner. Besiktningsmännen funno banan vara, med endast oväsentliga undantag, utförd i överensstämmelse med företedda handlingar och tillstyrkte därför dess öppnande för allmän trafik med en största tågastighet av 60 km. på hela linjen med undantag av sträckan Österkorsberga—Milletorp, där hastigheten ej borde överstiga 50 km., samt å fyra angivna bankar, som ännu ej kunnat hinna stadga sig.

Av besiktningsinstrumentet framgick bland annat, att skenorna av sur martin, vilka voro levererade av Bochumer Verein i Bochum, voro i 12 meters längder med en vikt pr meter av 32,7 kg., att vinkelskarvjärnen,

levererade av samma firma, voro 0,66 m. långa och vägde 12 kg. stycket, att bultarna, 4 i varje skarv, från Åshammars bruk, vägde 0,6 kg. pr stycke, att skenspiken, från samma bruk, vägde 0,22 kg. stycket, att spårväxlarna, levererade av Petersens mekaniska verkstad i Trälleborg, hade 5 m. långa, å långsgående plåtar vilande tungor av särskilda tungämnen, samt att spårkorsningarna, från samma verkstad, voro försedda med genomgående underlagsplåtar. Vidare framgick, att tågspårsväxlarna voro förreglade i ledningen till semaforerna, vilka på behöriga ställen voro försedda med försignaler, att banan var försedd med såväl telegraf- som bantelefon hela sträckan, m. fl. anordningar, som kunde bidra till att sätta järnvägen i en hög klass.

Sedan banan blivit vederbörligen besiktigad, förefanns intet hinder för dess öppnande för trafik. För att på ett värdigt sätt fira denna tilldragelse hade styrelsen redan den 7 november beslutit, att den skulle högtidlighållas med en invigningsfest den 11 december, *på dagen tre år efter "första spadtaget"*. Genom ordföranden hade h. m. konungen inbjudits till högtidligheten, men konungen hade anmält förhinder. Härförutom inbjödös ett trettiotal personer, som på ett eller annat sätt hade haft med järnvägens tillkomst att skaffa. Åt herrar Berg, Cassel och Ståhle uppdrogs att ordna detaljerna vid invigningsfestligheterna.

Fredagen den 11 december 1914 var en stor dag ej blott för Sävsjöström—Nässjö järnväg utan för en avsevärd del av den smäländska bygden. Dagen började något gråkall, men landskapet lystes dock upp av ett nyfallet vitt snötäcke. Kl. 7,10 på morgonen ångade extratåget ut från Kalmar station mot Nässjö. Under färden kunde resenärerna konstatera, att samtliga stationer dagen till ära voro flaggsmyckade. Å den nya banan hade stationsbefäl och ortsbefolkning hjälpts åt att pryda stationerna på bästa sätt med flaggstänger och girlander mellan dessa samt på stationshusen. Särskilt dekorativt utstyrd var Sävsjöströms station med ett femtiotal flaggor samt Åseda, där stationshuset utom med flaggdekorationer och girlandprydnader var försett med de tre länens vapensköldar. Över spåret, där tåget skulle stanna, voro resta två ståtliga äreportar i tall-, gran- och lingonris, förbundna med varandra av girlander på flaggstänger, allt mycket prydligt ordnat. När tåget, som bestod av järnvägens två nyaste lokomotiv och 8 nya personvagnar, anlände till Nässjö station kl. 10,55, möttes blicken av en festlig syn. Vid ändan av Sävsjöströmsbanans spår var rest en stor äreport, på vilken man läste "välkommen" i stora bokstäver. Från denna port löpte med förmedling av flaggprydda stänger, tjocka

girlander fram till och längs efter den täckta perrongen. Röda och gröna vimplar gävo ytterligare liv åt tavlan.

Sedan lunch intagits å järnvägsrestaurangen av de 200 deltagarna i festtåget, avhurrades detta kl. 12,15 av Nässjö samhälles innevånare, som till stort antal infunnit sig dels å perrongen, dels kantande bangårdsstaketet i täta led, för att demonstrera köpingens intresse för den nya trafikleden. Tåget passerade förbi de festsmyckade stationerna Gissebäck, Stensjön och Rödjenäs till Björköby, där det möttes av det första officiella mottagandet. Skolbarn med svenska flaggor i händerna stämde upp: "du gamla, du fria", varefter kyrkoherden Bredberg framträdde och erinrade om, att Björkö sockenby hittills varit belägen sju fjärdingsväg från sju olika stationer, men att nu många års längtan efter goda kommunikationer gått i uppfyllelse för kommunen. Sedan han uttalat sitt tack till de ledande männen för järnvägsföretaget och utbragt ett leve för kung och fosterland, tackade landshövdingen Pettersson å styrelsens vägnar. Efter det kungssången avsjungits, avgick tåget till Ekenässjön, där åter skolbarn under sina lärares ledning mötte och sjöngo Smålandssången, varefter landshövdingen tackade. I Hvetlanda gjordes ett uppehåll på 20 minuter. Köpingen företedde vid stationen en mycket livlig anblick. En mängd samhällsinnevånare hade samlats. Skolbarn med flaggor sjöngo Widéns Smålandssång och kungssången, åtföljd av leve. Doktor Dahlborg tackade å köpingens vägnar styrelsen, och landshövdingen svarade med ett tack till köpingen för dess offervillighet och till barnen för sången. Då tåget ångade ut från stationen, fingo de resande fröjda sig åt ett litet roligt intermezzo. Slipersaktiebolaget, som hade sina stora apparatvagnar uppställda å godsbangården, hade hissat flaggor och anordnat parad av sin personal, som stod uppställd i ett led med militärisk hållning, en var med sin fullviktiga sliperskubb som ett gevär på axeln och viftande med hatten i den lediga högra handen. Sedan tåget passerat Bäckseda och Snärle stationer, gjordes nästa uppehåll vid Österkorsberga. Efter sång av en blandad kör framträdde kyrkoherden Lund och hälsade järnvägen välkommen till "Smålands trädgård". Landshövdingen kvitterade talet, varefter tåget fortsatte förbi Milletorp och Ösjöbol till Åseda, där mottagandet var synnerligen anslående. Sedan en kör sjungit "vårt land", höll kyrkoherden Bergdahl ett högstämt tal, erinrande om, huru vi, medan krigets åskor dåna ute i Europa, kunde fira en arbetets och fredens högtid samt om den välsignelse, man hade att vänta av den nya förbindelsen, genom vars fullbordande "Kalmar och Jönköpings läns båda hövdingar i dag

kunna räcka varandra handen till broderlig förening över Kronobergs län i Åseda“. Nu var det landshövdingen Cedercrantz' tur att tacka för upp-vaktningen. Detta gjorde han vackert och vältaligt med en antydning om, att företaget kunnat komma till stånd endast genom enighet, och en uppmaning till alla att hålla samman i de onda tiderna såväl som i de goda.

Det började redan skymma, när tåget förbi Ekhörva och Varshult nådde Sävsjöström, den nya banans ändpunkt, men bangårdsområdet var där upplyst med en lång rad marschaller. Här stego alla ur vagnarna och landshövdingen Cedercrantz höll ett högtidstal från perrongen. Han lämnade några historiska data från järnvägens tillkomst och erinrade om de krafter, som medverkat därtill. Efter en tillönskan om framgång för banan i dess uppgift såsom bärare av såväl andlig som materiell kultur förklarade landshövdingen järnvägen i dess helhet öppnad för trafik. Därefter sång och ett leve för fosterlandet, och så fylldes kupéerna och invigningståget fortsatte med festdeltagarna. Knappast hade tåget dock satts i full gång, förr än det saktade farten för att bereda passagerarna tillfälle att skåda något, som i hög grad påminde om barnaårens sagor. Det var en den praktfullaste illumination av Sävsjöströms parkområde jämte herrgårdsbyggnaden, som här mötte ögat och bländade med sitt trolska skimmer från de olikfärgade bengaliska eldarna, utplacerade bakom och dolda av låga granbuskar på den nyfallna snön runt om i den stora parken. Å själva corps de logiet voro elektriska transparanger anbrakta i festoner. Sedan färddeltagarna beredts denna angenäma överraskning, fortsatte tåget i hastigare tempo till Kalmar, dit det anlände strax före kl. 6.

Invigningsmiddagen ägde rum å stadshotellets festsal och tog sin början strax efter kl. 7. I middagen deltog bortåt 200 personer.*) Vid dess början hälsades gästerna av landshövdingen Cedercrantz, och inleddes därefter skälarnas rad med tal för konungen, till vilken telegram tidigare avsändts, och varå majestätets svar nu föredrogs. Vid champagnen tog hövdingen åter till orda och vände sig i ett välkomnande anförande till gästerna, särskilt hedersgästerna, och i första rummet landshövdingen Pettersson, härefter till entreprenören ingenjören Svensson, som erhöi de amplaste vitsord för väl utfört arbete, och betecknades det såsom en lycka för bolaget att hava funnit en sådan entreprenör. Till avdelningsingenjörerna vid byggnaden riktades ett varmt tack för dugligt arbete, likaså

*) Matsedeln var enkel, men väl vald: smörgåsassiett, jordärtskockspurré, hummer med majonnäs, lammsadel med legymer, järpe med sallad, nordpolsglace och frukt. Vinerna voro: madeira, rhensk, rödt, champagne. Under hela middagen utfördes militär-musik, avbruten då och då av de många obligatoriska talen.

till kontrollanterna, statens och bolagets, expropriationslandtmätaren och stationsinspektoren i Nässjö. Slutligen fick pressen sin beskärda del, varefter ett tack ägnades de inbjudna hedersgäster, som blivit förhindrade infinna sig. Landshövdingen Pettersson tackade i ett värtaligt anförande, vari han framhöll den nya kommunikationsledens betydelse icke endast såsom en förbindelse mellan Kalmar och Nässjö utan såsom en på historisk utveckling grundad förbindelseled mellan östervåg och västerhav. Nu kom aftonens "stora nummer", då landshövdingen Cedercrantz ännu en gång vände sig till ingenjören Svensson med ett varmt erkännande för de utmärkta ledareegenskaper, han ådagalagt, en ledning, som vunnit odelat erkännande ej endast inom de bygder, där han bedrivit sina arbeten, utan t. o. m. på allerhögsta ort. Och därefter överlämnade landshövdingen Vasaordens tecken till ingenjören Svensson, som därpå framförde ett av djup rörelse präglad, varmhjärtat tack för den hyllning, som bevisats honom, och sitt tack till styrelsen för godt samarbete. Ännu en gång tog landshövdingen Cedercrantz till orda och vände sig under ovationsartat bifall från de närvarandes sida i ett spirituellt turnerat anförande till direktören Kindberg, vilken såsom en av initiativtagarne till järnvägen städse med outtröttlig energi utan att någonsin misströsta med okuvlig seghet arbetat för företagets lyckliga lösning. "Vi dricka en skål för järnvägens mamma, herr Kindberg, mot hans vilja, men med bästa övertygelse", slutade hövdingen.

Den betydelsefulla dagen avslutades med ett animerat nachspiel, som räckte in på småtimmarna.

BYGGNADSFÖRETAG UNDER TRAFIKERINGSTIDEN.

Sedan banan öppnats för allmän trafik den 12 december 1914, återstodo för entreprenören en del kompletteringsarbeten, huvudsakligen bestående uti matjordsbeklädnad av slänter samt fullbordandet av en del mellanplattformer ävensom utförandet av fyllningsmassa å de fyra bankar, som ej hunnit stadga sig vid besiktningstillfället. De platser, som slukade de mesta fyllningsmassorna, voro "Larsgölen" mellan Stensjön och Rödjenäs, Björköby på en mosse belägna stationsplan, Tjunnaryds mosse samt Hulebäcks mosse intill Snärle station. Arbetet fortgick lugnt utan avbrott i den ordinarie trafiken och bankarna pressades till nödig stadga utan hastiga

sättningar, — dock med ett undantag, nämligen å Hulebäcks mosse. Omedelbart före pingst 1915, samma dag, som entreprenören hemförlovat sitt arbetsfolk, rapporterades, att en sträcka av c:a 20 m. å sistnämnda mosse "satt sig" över en meter. En i hast företagen undersökning visade, att tågen med iakttagande av största försiktighet och med lösskruvade koppel kunde passera den farliga svackan, sedan spåret sänkts vid dess ändar och understoppats med långsyllar och plank i mitten. Allt tillgängligt folk hopsamlades och arbetståg anordnades, varefter arbetet med spårets hållande "över vattnet" fortgick natt och dag, medan fyllningsmassorna, tagna från den intilliggande grusgropen i Snärle, alltjämt påfördes och försvunno i djupet. Först efter 14 dagar hade banken nått den höjd och styrka, att platsen kunde anses säker. Den ordinarie trafiken hade ej behövt inställas under arbetets gång.

Under sommarens och höstens lopp 1915 blevo samtliga kompletteringsarbeten slutförda, så att anmälan om slutlig avsyning av banan kunde inlämnas till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Den 8 december företogs denna avsyning av samma syneförrättare som vid besiktningen. Närvarande voro dessutom entreprenören, bolagets kontrollant samt för generalstaben majoren M. Afzelius. Förutom de femtio handlingar, som företetts vid sista besiktningen, förelågo nu ytterligare nio jämte de två besiktningsprotokollen, således inalles sextioen. Avsyningsnämnden anförde i sitt utlåtande, att samtliga arbeten voro väl utförda, samt att järnvägen av nämnden godkändes med en största tåghastighet av 75 km/t vid ett maximihjultryck av 6 ton, med undantag för bansträckorna Sävsjöström—Varshult, Milletorp—Österkorsberga och Ekenässjön—Tjunnaryd, å vilka hastigheten ej borde överstiga 60 km/t. Därjämte nedsattes hastigheten tills vidare över Tjunnaryds mosse till 40 km/t. För hastighet över 60 km/t föreskrevs, att minst $\frac{2}{3}$ av hjulen skulle vara försedda med genomgående bromsinrättning, en bestämmelse, som av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen upphävdes den 3 februari 1922, sedan motsvarande föreskrifter influtit i "förnyat tjänstgöringsreglemente" av år 1921. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avsyningsbevis av den 18 december 1915 innehöll också, att "ifrågavarande järnväg med därtill hörande inrättningar befunnits i fullständigt skick samt utförd i överensstämmelse med fastställd plan och i övrigt givna föreskrifter."

Ett år efter avsyningen utlöpte entreprenörens ansvarstid. Därunder hade av bolaget på entreprenörens bekostnad samt under hans överinseende utförts en del kompletteringar å ett par bankar samt å Björköby station. Vid styrelsens sammanträde den 14 december var entreprenören

närvarande och då träffades med honom slutuppgörelse, varvid han avlämnade ett skriftligt förklarande, att han ej hade några vidare anspråk mot bolaget på grund av entreprenadkontraktet. Ordföranden uttalade härafter styrelsens varma tacksamhet till ingenjören Svensson för det förträffliga sätt, varpå han fullgjort entreprenaden, vilket av herr S. kvitterades med ett tack för städse visat tillmötesgående.*)

* *

*

Redan under banbyggnadens fortgång gjordes från ortsbefolkningen utefter linjen en del framställningar om ändringar av stationslägen, anläggande av bibana, vägar och ytterligare stationer eller hållplatser. Styrelsen kunde i allmänhet meddela sökandena, att det tillgängliga kapitalet ej tillåte någon avvikelse från det fastställda programmet. Undantag gjordes dock i ett fall, där sökandena betalade omkostnaderna, nämligen vid Tjunnaryd. Redan i januari 1913 träffades överenskommelse med en del jordägare i Ennaryd, Tjunnaryd m. fl. gårdar om ändring av balanslinjen och anläggning av sidospår med signaler samt lastkaj vid Tjunnaryds vaktstuguplats mellan Björköby och Ekenässjön, så att den skulle kunna användas såsom lastplats. Anläggningskostnaderna betalades genom en aktieteckning på 10,400 kronor.

Sedan första bandelen Sävsjöström—Åseda öppnats för trafik, träffades omedelbart en överenskommelse om ett lastspår vid Kroksjön mellan Sävsjöström och Varshults stationer. Detta spår var avsett endast för en treårig skogsavverkning, varför det kunde anläggas med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens tillstånd utan k. m:ts koncession. Anläggnings- och bevakningskostnaderna betalades helt av sökanden.

Banan i dess helhet var knappt öppnad för trafik, förr än Tjunnaryds-trafikanterna inkommo med anhållan om lastplatsens utvidgning även till hållplats. Detta bifölls även av styrelsen mot det, att intressenterna själva ombestyrde vaktstugans utbyggande med expeditions- och väntrum; varför de erhöilo aktier till ett belopp av 2,000 kronor.

I december 1915 medgav styrelsen anläggandet av ett 100 m. långt stickspår på tre år vid Gastgöljehult i Baggatorpsravinen mellan Åseda och Ösjöbols stationer. Även detta spår anlades på den sökandes bekostnad.

Vid byggandet av Åseda bangård hade man av sparsamhetsskäl kring-

*) Att förhållandet mellan bolaget och entreprenören varit det bästa, framgår därav, att vid första lediga styrelseledamotsbefattning i Sä. N. J. ingenjören Svensson utsågs att besätta denna.

gått en större bergknalle, som låg mellan de smala och de breda spåren i bangårdens östra ända. Det visade sig emellertid under trafikeringen, att detta berg var mycket hinderligt, varför styrelsen i mars 1916 beslöt att använda en del av de penningar, som blivit över från banbyggnadsarbetet, till knallens bortsprängande, spårens rätande och ökning. Kostnaderna gingo till 11,400 kronor.

Behovet av smärre utvidgningar började göra sig gällande vid en del övriga platser. Sålunda anlades 1916 vid Stensjöns station en väg mellan lastkajen och lastplanen. På sökandens bekostnad anlades ungefär samtidigt ett stickspår till Petri grynfabrik i Hvetlanda. Landtbrukare i Kalmar län hade inköpt en större torvmosse vid Ösjöbol för anläggning av torvströfabrik och gjort framställning om anläggning på deras bekostnad av spår från stationen till fabriken magasin, vilket av styrelsen beviljades i december 1916. Men så kommo de häftiga stegringarna i byggnadskostnaderna och omintetgjorde både fabrik och spår. Glasbruken hade emellertid nu sin glansperiod och behövde ej genera sig för några byggnadskostnader. Vid Ekenässjöns station uppbyggdes ett sådant bruk 1917 och till detta anlades på dess bekostnad ett 125 m. långt stickspår från stationen.

Vintern 1919—20 anlades strax söder om Nässjö ett 100 m. långt sidospår för Nyhems möbelfabrik på dess bekostnad och våren 1921 ett 150 m. långt stickspår från Rödjenäs station till en såg, tillhörig Rödjenäs gård, även detta på sökandens konto. Samtidigt förlängdes stationens rundspår 81 m. Samma år utlades i Hvetlanda en 4 m. bred mellanplattform i sten med en längd av 100 m. År 1922 förlängdes ett stickspår i Österkorsberga 77 m. och 1923 i Ekenässjön 62 m.
