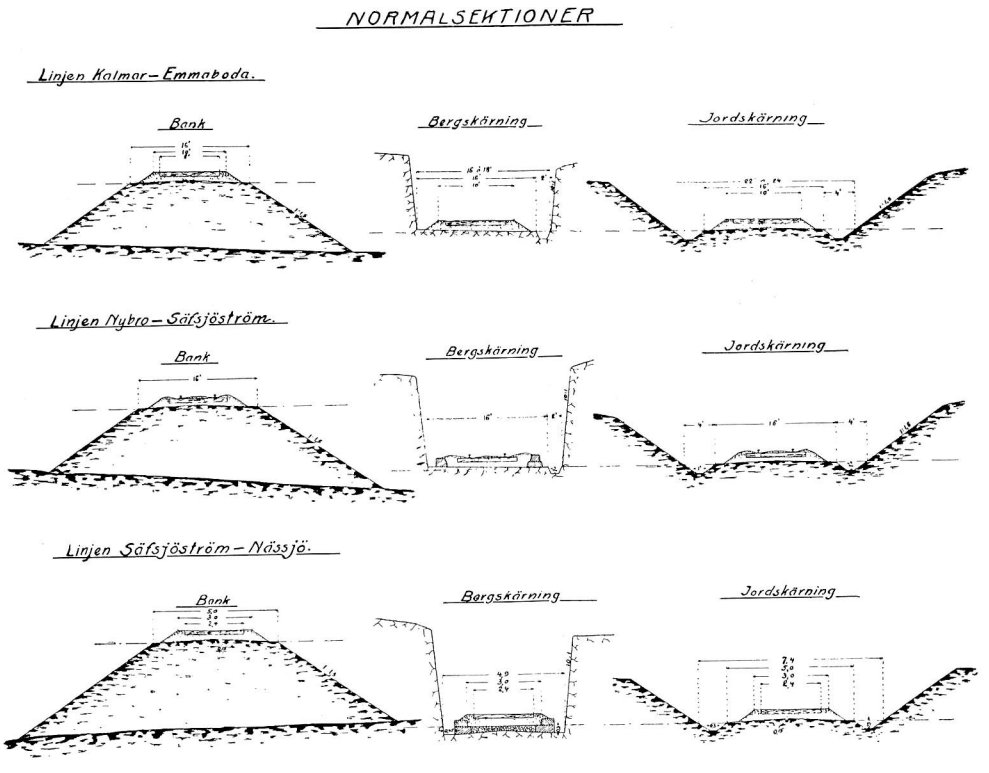
KAP. VI.

TEKNISKA UTFÖRANDET.

TEKNISKA BESTÄMMELSER.

Uti äldre kostnadsförslag uppställdes icke, såsom numera enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens föreskrifter sker, de tekniska bestämmelserna i tablåform omedelbart före kostnadsberäkningen, utan voro upptagna i beskrivande form såsom underavdelning av betänkandet.

Kalmar—Emmaboda-förslagets av den 25 april 1872 beskrivning innehåller sålunda följande tekniska bestämmelser. "Den minsta radie, varmed



någon av de mellan stationerna förekommande kurvor blivit utstakad, är 1,000 fot (300 meter) och bör denna än ytterligare kunna ökas vid linjens permanenta utstakning". (Vid byggnaden utlades ingen kurva i linjen med mindre radie än 450 m.). "Till undvikande av allt för stora terrasseringsarbeten och därigenom ökad anläggningskostnad hava en del lutningar blivit utlagda med 1:80 (12,5 ‰), viket är det brantaste förekommande lutningsförhållande". (I rubriken till kostnadsförslaget står emellertid angivet, att förändring vidtagits av brantaste lutning till 1:70 (14,3 ‰) på trenne ställen, vilket tyvärr även kom till utförande vid banans byggande, nämligen för en stigning öster om Örsjö om 1,25 km., en väster om Örsjö om 1,80 km. samt en lutning väster om Alsjö om 1,25 km.). "Bankens krönbredd är föreslagen till 16 fot (4,75 m.), grävningsbredden i balansplanet till 22 fot (6,55 m.) à 24 fot (7,15 m.), allteftersom framgående vattenmängd kan komma att fordra en större eller mindre dikesbredd och tillgång finnes på sten att därmed kunna åstadkomma stensatta diken; likaså har bredden i bergsprängningar blivit allt efter behov antagen till 16 fot (4,75 m.) à 18 fot (5,35 m.)". (I kostnadsförslagets rubrik står angivet, att bredden å skärning i berg antagits till 16 fot). "Ballastens höjd över balansplanet är bestämd till 1,5 fot (0,45 m.) och dess bredd i krönet till 10 fot (3 m.). Broarnas överbyggnad är för dem av mindre spännvidd än 16 fot (4,8 m.) beräknad att utföras av trä och för dem av mer än 16 fots spännvidd av järn". (Det dröjde ej många år, förr än bolaget fann sig nödsakat att utbyta träbalkarna mot sådana av järn även på småbroarna). "I överensstämmelse med vad senaste järnvägskommitté förordat för lättare bredspåriga banor har rälsvikten blivit antagen till 15 ℔ för fot (21 kg./m.). vilken vikt åtminstone för den första uppsättningen bör vara lämplig, hälst då i betraktande tages nödvändigheten av att icke allt för mycket fördyra banans anläggning". Spårvidden är i rubriken angiven till 4,83 fot (1,435 m.).

De tekniska bestämmelserna uti Nybro—Sävsjöströmsbaneförslaget av den 5 mars 1874 äro i det närmaste direkt kopierade efter Kalmarbanans härovan relaterade. Beträffande kurvorna har emellertid på grund av den synnerligen gynnsamma terrängen vid utförandet kunnat iakttagas att inskränka dessa till ett ringa fåtal och i allmänhet utlägga dem med stora radier, 900 m. och däröver. Endast *en* kurva, nämligen ingångskurvan till Nybro station, har 300 m. radie; en har 450 m. och två 600 m. radie, de tre sistnämnda belägna intill Sävsjöströms station. Maximilutningen är bestämd till 1:100 (10 ‰).

I båda järnvägsförslagens tekniska bestämmelser hänvisas i slutet till "bilagda kostnadsförslag och planschverk" vilkas siffror dock i flera fall avvika från texten i beskrivningen.

Sävsjöström—Nässjöbanans kostnadsförslag av den 12 mars 1910 har tekniska bestämmelserna uppsatta i tabellform, såsom framgår av nedanstående tablå, där för jämförelse insatts även motsvarande siffror för Kalmar- och Sävsjöströmsbanorna, uttagna ur dessas tekniska bestämmelser och "planschverk" samt reducerade till metermått.

		K. E. J.	N. S. J.	Sä. N. J.
Spårvidd	m.	1,435	1,435	1,435
Skenvikt	kg. för m.	21	21	30
Skenmaterial	—	järn	järn	stål
Största syllavstånd	m.	0,9	0,9	0,8
Skarvsyllavstånd	»	—	—	0,5
Syllens längd	»	2,4	2,4	2,4
Syllens tjocklek, skrädd på två motsatta sidor	»	0,15	0,15	0,15
Syllens bredd i topp	»	—	—	0,20
Största lutning å banan	på 1,000	14,3	10	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300*)	300*)	300
» » i tågspår å bangård	»	—	—	240
» » i sidospår å bangård	»	—	—	180
Ballastens krönbredd	»	3,0	3,0	3,0
» djup från syllöverkant till balansplanet	»	0,45**)	0,45**)	0,5
Banvallens krönbredd	»	4,75***)	4,75***)	5,0
Jordskärnings bredd i balansplanet	»	7,15	7,15	7,4
» brantaste sidolutning	—	1:1,5	1:1,5	1:1,5
Bergskärnings bredd i balansplanet	m.	4,75****)	4,75****)	4,9
» brantaste sidolutning	—	—	10:1	10:1
Minsta dimension å avloppstrumma	m.	0,45×0,45	0,45×0,45	0,6×0,6

I mån som ekonomien tillåtit, hava de två äldre banornas byggnad förstärkts och förbättrats för att kunna motsvara de ständigt ökade kraven på förbättrade trafikförhållanden, som framtvingats av stegrad såväl person- som godstrafik. De tekniska bestämmelser, som voro gällande vid banornas tillkomst, hava sålunda i flera hänseende måst ändras. Skenvikten har ökats, skenmaterialet har förbättrats, syllarnas längd har ökats och impregnering i stor utsträckning utförts, syllavståndet har minskats, ballasten har betydligt förstärkts, bankar hava breddats, och skärningar hava vidgats, där så erfordrats till vinnande av största möjliga likformighet, broarna hava inbetonerats eller utbytts mot broar av armerad betong, växlarna hava givits en kraftigare konstruktion och försetts med makadambädd, varjämte

*) Minsta använda radie 450 m. Endast ingångskurvan å N. S. J. till Nybro 300 m.
) Förstärkt till 0,5 m. *) Förstärkt till 5,0 m. ****) Utvidgat till 5,1 m.

samtliga stationer utvidgats, förreglats och utrustats med moderna signalanordningar, genomgående bantelefon är inrättad.

De skilda banornas spårlängd, fördelad på olika spårgrupper, skenor av olika vikt på de särskilda banorna, syllarnas fördelning samt banornas krökning- och lutningsförhållanden vid 1923 års utgång framgå av nedanstående tablåer.

Järnvägarnas längd m. m.

Linjen Kalmar—Emmaboda (K. E.) 56,9 km.,
» Nybro—Sävsjöström (Ny.—Sä.) 42,7 »
» Sävsjöström—Nässjö (Sä.—N.) 94,7 »

Spårlängd:	K.—E.	Ny.—Sä.	Sä.—N.	K. J:ar
Huvudspår	56,872	42,659	94,145	193,676
Sidospår...	12,206	7,278	9,130	28,614
Industrispår	900	3,075	675	4,650
Hamnspår	5,713	—	—	5,713
Summa	75,691	53,012	103,950	232,653

Trafikerad banlängd:			
56,872	42,659	94,685	194,216

Skenor:	K.—E.	Ny.—Sä.	Sä.—N.	K. J:ar
Stålskenor à 38 kg.	160	—	—	160
» à 34 »	34,342	—	—	34,342
» à 32 »	—	820	98,026	98,846
» à 31 »	2,832	43,619	—	46,451
» à 25 »	38,357	8,156	5,924	52,437
Järnskenor à 20 »	—	417	—	417
Summa	75,691	53,012	103,950	232,653

Syllar (i huvudspår):

Ek	28,136	7,795	568	36,499
Oimpregn. furu...	28,610	43,940	116,795	189,345
Impregn. »	22,285	10,149	8,521	40,955
Summa	79,031	61,884	125,884	266,799
Pr km. banlängd	1,390	1,450	1,330	1,375

Kröknings- och lutningsförhållanden m. m.

Av huvudspåret utgjorde vid 1923 års slut meter: (å ändstationer: mellan de egna stationshusens mitt; för sidolinje å egen station samt för främmande station: från anslutningsväxel)	Inalles	Därav rak bana	Bana med kurvor i radie av			
			mer än 500 m.	500—401 m.	400—301 m.	300 m.
Kalmar Järnväg (K.—E. och Ny.—Sä.):						
Horisontal bana	27,709	21,203	5,843	608	—	55
Bana i lutning ej överstigande 5,0 ‰	24,347	20,704	3,643	—	—	—
» » » av 5,1 ‰—10,0 ‰	35,798	31,068	4,490	—	—	240
» » » » 10,1 ‰—14,3 ‰	11,677	9,015	2,567	95		—
Summa huvudspår	99,531	81,990	16,543	703	—	295
Sävsjöström—Nässjö järnväg:						
Horisontal bana	37,407	27,102	4,748	1,441	3.538	578
Bana i lutning ej överstigande 5,0 ‰	6,291	5,023	3,408	431	310	119
» » » av 5,1 ‰—10,0 ‰	14,118	9,765	3,133	165	1,055	—
» » » » 10,1 ‰—15,0 ‰	14,895	7,948	2,632	1,851	2,110	354
» » » » 16,0 ‰	18,434	10,571	3,593	1,050	2,411	809
Summa huvudspår	94,145	60,409	17,514	4,938	9,424	1,860

Korsningar med järnväg i banornas plan 3, under annan bana 1; korsningar av gata eller allmän väg i banans plan 51, över banan 4, under banan 3.

Broar 37 st., den längsta 33,7 m.; det största spannet 16,0 m.

Stationer, egna 25, främmande 4, håll- och lastplatser 4; medelavstånd 5,9 km.; egna försedda med växelförregling 29 st.

Banans minsta höjd över havets medelvattenyta 1,8 m.; banans största höjd över havsytan 302,2 m.

Största tillåtna tåghastighet å K.—N. 75 km./t., å Ny.—E. 55 km./t.

Största förekommande lokomotivhjultryck 6,25 ton, hjultryck av 2- eller 4-axliga vagnar 7,5 ton, av 3-axliga 4,5 ton.

HUSBYGGNADER FÖR STATIONER, VAKTSTUGOR.

För banans förseende med lämpliga stationshus hade direktionen åtskilliga funderingar. För de mindre stationshusen och banvaktstugorna anskaffades i november 1872 kopior av ritningarna till Karlskronabanans hus. Beträffande Nybro hade direktionen ifrågasatt, att köpingen själv skulle bygga stationshuset i samband med föreslagna förflyttningen av bangården, och hade köpingen för den skull begärt att erhålla en ritning för att kunna beräkna kostnaden. Något fritt stationshus erhöll emellertid ej järnvägen av köpingen. Entreprenören kaptenen Ekströmer åtog sig att av arkitekten A. Kumlien i Stockholm, som ritat stationshus för statsbanan och andra järnvägar, beställa "ett utkast till ett passande stationshus". Även för Kalmar skulle skiss till stationshus uppgöras av Kumlien. När detta utkast i januari 1873 anlände, befanns det "av flera skäl icke vara antagligt", varemot ett av handlanden L. Sjöström i Kalmar uppgjort förslag befanns "vara särdeles ändamålsenligt", varför vid styrelsens februarisammanträde den slutliga av S. uppgjorda ritningen i huvudsak godkändes, dock med den i förslaget upptagna banhallens utbytande mot perrongtak samt förenkling i avseende å de tilltänkta flygelbyggnaderna. Även för Smedby och Trekanten hade Sjöström i mars 1873 uppgjort förslag till stationshus, men styrelsen befarade, att husen ej kunde utföras inom kostnadsförslagets ram, varför man funderade på att kopiera Vissefjärda stationshus. Den energiske handlanden Sjöström framlade emellertid samma månad ny ritning med kostnadsförslag och då även "denna befanns vara särdeles ändamålsenlig", blev den av direktionen godkänd den 10 mars. När arkitekten Kumliens ritning till Nybro stationshus samma dag företeddes, hade ävenledes herr Sjöström framlagt ett på Kumliens utkast grundat förslag till förändrad inredning av stationshuset, och blev ritningen med herr S:s förändringar antagen av direktionen. Byggmästaren Blomdell hade erbjudit sig att för en kostnad av 9,120 rdr uppföra huset, varför samtidigt kontrollant (herr Sjöström) antogs, i händelse entreprenad skulle förekomma.

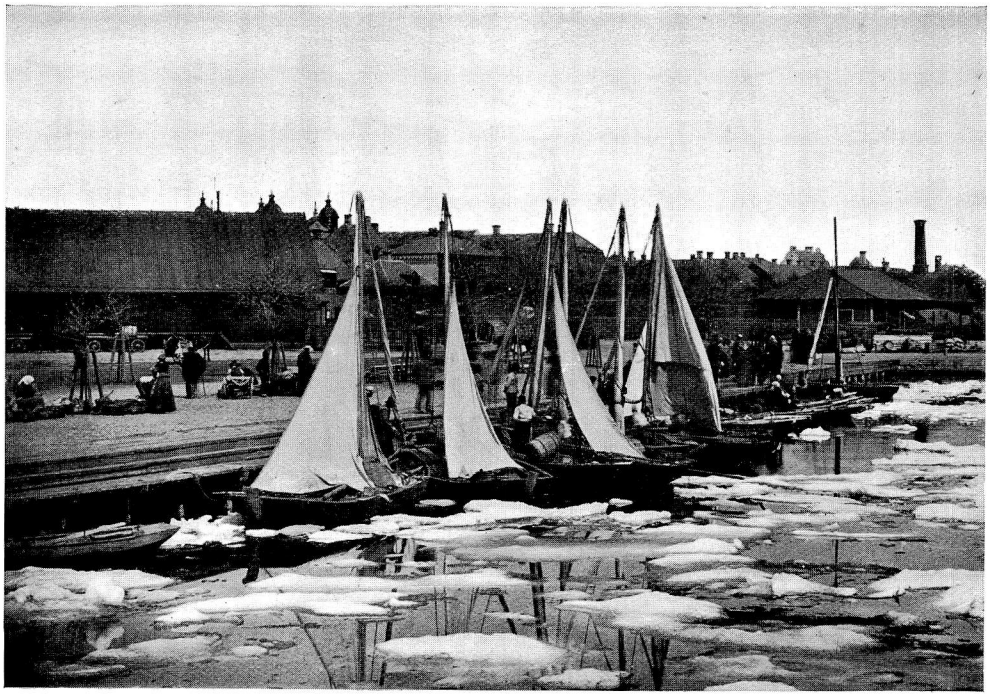
Emellertid hade kaptenen Ekströmer den 15 mars inkommit med förslagsritningar, "uppgjorda efter ett alldeles nytt system, som redan börjat antagas såväl vid enskilda banor som vid statsbanorna, och vilket skiljer sig från det hittills följda huvudsakligen däri, att någon särskild vestibul icke

KALMAR STATIONSHUS, FÖRSTA BYGGNADEN.

finnes, utan att man kommer direkt in i väntsalen, som sträcker sig genom husets hela bredd, genom vilken anordning betydligt utrymme vinnes". Direktionen, som fann ritningarna "i högsta grad ändamålsenliga", beslöt den 2 april frångå sitt förut fattade beslut och godkänna nu föreliggande ritningar. Blomdells anbud på uppförande av Nybro stationshus enligt nya ritningen för 9,300 rdr antogs. Direktionen hade blivit så intagen av "det alldeles nya systemet" med genomgående vestibul, att hon den 8 april beslöt vidtaga för detta systems införande nödiga förändringar i Kalmar stationshusritning, föreslagna av herr Sjöström, som även fick i uppdrag att åtfölja verkställande direktören Hasselqvist till Stockholm för att med arkitekten Kumlien rådgöra om fasadernas utformning. Kumliens ritning förelåg och godkändes vid direktionens sammanträde den 31 maj 1873. Arkitekten erhöll i arvode för sina ritningar 850 rdr.

Åt byggmästaren J. Blomdell lämnades i januari 1874 i uppdrag att för en kostnad av 7,200 rdr uppföra stationshuset i Örsjö.

Som en obehaglig överraskning för direktionen strax före banans öppnande kom en anmälan av verkställande direktören, att det behövdes 15 st. banvaktstugor, varav 4 st. omedelbart måste byggas. Direktionen beslöt, att dessa 4 skulle genast uppföras för en kostnad av 1,450 rdr stycket,



KALMAR ÄLDRE GODSMAGASIN OCH ÖLANDSHAMNEN.

samt att entreprenadauktion skulle utlysas för de övriga. Antalet 4 ökades redan efter en vecka till 7.

Vid banans öppnande för trafik voro de för driften erforderliga husbyggnaderna i användbart skick, ehuru ej fullbordade. Sålunda förekom under flera år såsom stående revisionsanmärkning nödvändigheten att bekläda stationshusens ytterväggar, och varje gång nödgades styrelsen svara, att den visserligen insåg behovet därav, men att bolagets ekonomi ej tillåtit de nödvändiga åtgärdernas vidtagande.*) Så småningom blevo emellertid samtliga stationshus reveterade.

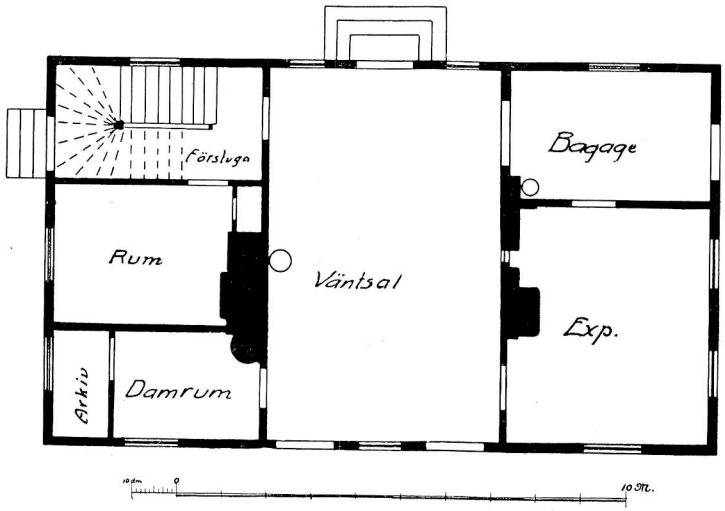
Godsmagasin, avträdeshus och ekonomihus utfördes i trä till erforderligt antal av den för smärre stationer gängse typen, som under årens lopp ej undergått några nämnvärda förändringar.

Stationshusen voro av tre typer, en för Kalmar, en för Nybro samt en för Smedby, Trekanten och Örsjö. Kalmarhuset var naturligtvis det största och byggt i tegel samt uppfört i två våningar. Nedra botten innehöll III

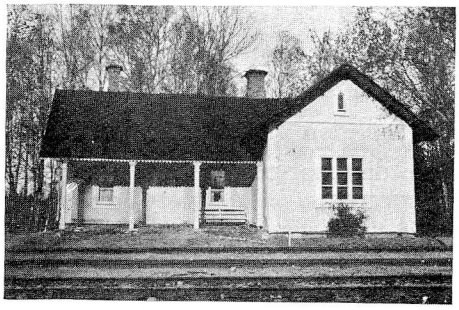
*) Att husbyggnaderna ej voro så särdeles väl ombonade, kan man förstå av nedanstående samtal, som lär ha ägt rum något av de första trafikåren. Verkställande direktören Hasselqvist blev vid en besiktningsresa å linjen tillfrågad av den humoristiske stinsen Hammar i Smedby, om han hade någon säd att förmala. Då Hasselqvist stod som ett stort frågetecken, sade Hammar: "Jo, ser du, jag tänker i dagarna sätta upp en väderkvarn i sängkammaren, för det drar så förbaskat bra där!".

kl. och I kl. väntsalar, damrum, resgodsförvaring, expedition, biljettexpedition, stinsexpedition, bagagerum, bokhållarerum (använt som jungfrukammare), skrubbar och två trappuppgångar. Övra våningen innefattade trafikexpedition om två rum samt bostad om fem rum och kök för trafikchefen. Ny-

BOTTENPLAN
i
SMEDBY STATIONSHUS



bro stationshus uppfördes i en bottenvåning och en vindsvåning. Den förra innehöll en mindre vestibul, III kl. väntsal, I kl. väntsal, damrum, expedition och bagagerum samt ett "bokhållarerum". Vindsvåningen omfattade bostadslägenheten om 4 rum och kök jämte en mindre jungfrukammare och garderober. Smedbytypen var av något mindre dimensioner än Nybrotypen och hade i bottenvåningen III kl. och I kl. väntsalar, expedition och bagagerum samt ett mindre bokhållarerum, i vindsvåningen bostad för stationsföreståndaren med tre rum och kök, en mindre jungfrukammare samt garderober.

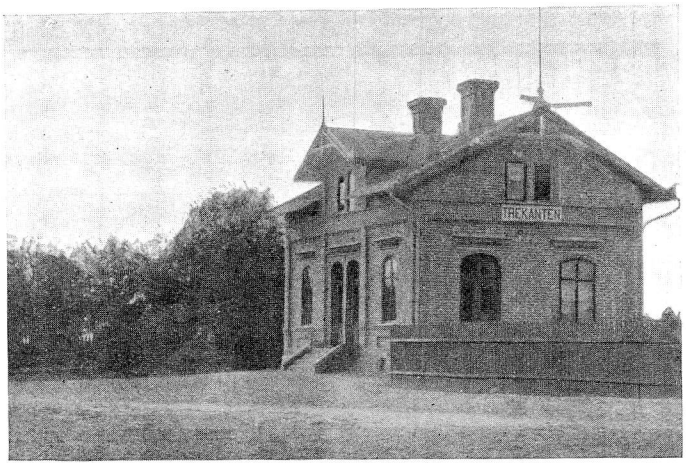


LINDÅS GAMLA STATIONSHUS, NUMERA STATIONSKARLSBOSTAD.

Nybro—Sävsjöströmsbanans stationsbyggnader vid Orrefors, Målerås och Sävsjöström voro alla av "Smedby-typen".

Med undantag för hållplatsbyggnaderna vid Lindås, Björstorp, Gulla-

skruv och Brånahult i samband med trafikplatsers anordnande därstädes förekommo under de första trettio åren inga nybyggnader eller förändringar av stationshusen. En ofrivillig stationshusbyggnad måste dock företagas redan 1882. På aftonen den 26 december 1881 nedbrann nämligen Trekantens stationshus i grunden, därvid stationsinspektoren Söderlund och två hans barn innebrändes; allt bohag, expeditionens handlingar, inventarier och effekter gingo förlorade.*) Provisorisk station anordnades i bryggghuset. Ritningar till nytt stationshus av sten anskaffades av trafikchefen



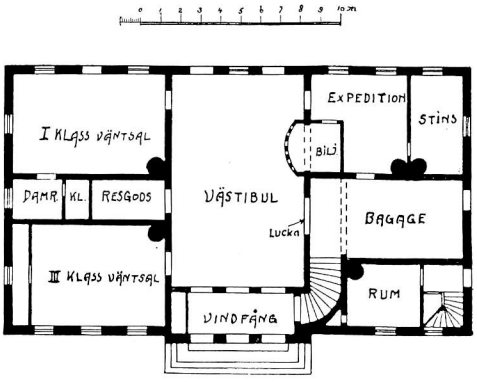
TREKANTENS STATIONSHUS, UPPFÖRT EFTER BRANDEN 26 DEC. 1881, SEDERMERA OMBYGGT.

omedelbart. Branden föranledde en noggrann inspektion av bolagets samtliga husbyggnader, särskilt med avseende å rökgångarna och dessas fribelägenhet från trävirke. En extratrappa anlades i varje hus, där bostaden var belägen 1 tr. upp. Nattbevakning anordnades å samtliga stationer, och assuranssprutor anskaffades. Trekantens stationshus återuppbyggdes i tegel under sommaren av herr L. Sjöström till en kostnad av 7,100 kronor.

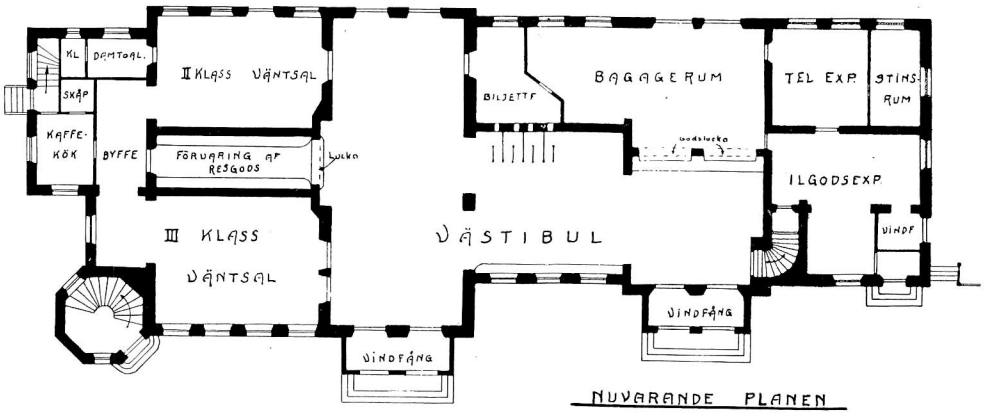
Med den växande trafiken under innevarande århundrades början och efter de smalspåriga banornas tillkomst visade sig utrymmet i Kalmar sta-

*) Brandnatten rådde ett fruktansvärdt oväder. Fullständig orkan rasade. När stinsfamiljens medlemmar kommit ut i blotta linnet, upptäckte S., att hans två söner saknades, varför han rusade in igen för att hämta dessa, men blev kvar hos dem och omkom. Huset brann på kort stund ned till grunden. Bland grus och spillror hittade man några benrester, som tillvaratogos och begrovos såsom lämningar av de innebrända. Många historier, den ena mer fantastisk än den andra, gingo i bygden efter denna brand. Enär det varit lite skralt med redovisningarna, misstänkte man naturligtvis mordbrand. Och så hade man alldeles klart för sig, att då S. gått in i huset från ena sidan, han tagit sig ut med sina söner osedd på den andra och lyckats undkomma. Benresterna på brandplatsen förklarade man hava tillhört i skafferiet förvarade, för julen avsedda skinkor! Att S. så spårlöst försvann, satte man i samband med den ej så långt efter branden timade olyckan med ångaren "Malmöhus" undergång vid dess provresa. Det var ju klart, att då S. ej vidare hördes av, han på ett eller annat sätt kommit med på "Malmöhus" och där gått under!

BOTTENPLAN I KALMAR STATIONSHUS



URSPRUNGLIGA PLANEN



NUVARANDE PLANEN

tionshus snart vara för trångt. Vid sammanträde den 6 februari 1906 beslöt direktionen uppdraga åt verkställande direktören att framlägga förberedande förslag till tillbyggnad i två våningar av stationshuset. Sådant förslag av stadsarkitekten Olsson framlades vid oktobersammanträdet s. å., men skulle av honom omarbetas till en tre våningars tillbyggnad med stationslokaler å nedra botten, förvaltningslokaler för såväl den breda som de smala banorna en tr. upp och bostadsvåning (numera även kontrollkontor) 2 tr. upp. Efter de i februari 1907 framlagda skisserna skulle av arkitekten utarbetas fullständiga förslagsritningar. Dessa företeddes och godkändes i juli. Av inkomna anbud å uppförande av stationshustillbyggnad antogs i september 1908 byggmästarne Svantesson och Johanssons å 93,951 kronor. Till kontrollant antogs ingenjören J. Löfmark. Bygget skulle i sin helhet vara avslutat till nyåret 1910. Emellertid inkom entreprenören i december 1909 med anhållan om uppskov till juli 1910, vilket beviljades. Arbetena bedrevos emellertid ytterligt långsamt, dels genom entreprenörens

under byggnadstiden tilltagande slöhet och ekonomiska svårigheter, dels genom en ointresserad byggnadskontrollant, så att till- och ombyggnaden i dess helhet ej blev färdig förrän på hösten 1911.

Med Kalmar stationshus' tillbyggnad infördes fullständig telegraf i trafikexpeditionerna, som förut saknat sådan. Därjämte anordnades i hela huset centraluppvärmning, varigenom stationens vedbod blev obehövlig. Den inrättades nu till ilgodsbod för färskvaror jämte rum för stationskarlars och städerskors kläder och redskap. Numera är den i sin helhet använd till ilgodsbod, sedan personalrummet flyttats till annan plats.

Samtidigt med att Kalmar stationshustillbyggnad började planläggas, visade trafikökningen på flera av landsstationerna behovet av lokalutvidgningar. Enär ekonomien numera ej lade hinder i vägen för nödvändiga arbetens utförande, beviljade styrelsen gång efter annan anslag till tillbyggnader av stationshus och godsmagasin, ävensom till nybyggnader. År 1905 utvidgades sålunda Lindås stationsområde och ett nytt stationshus i någon sorts villastil uppfördes därsammastädes. Björstorps hållplats ändrades år 1906 till fullständig station (numera Eskilsryd) med något utvidgat spårsystem. Alsjö lastplats anlades år 1907 — dock med banvaktstugan tills vidare ansedd såsom tillräcklig expeditionslokal. Trafikens utveckling i Kalmar krävde en större tillbyggnad av Kalmar godsmagasin, vilken utfördes år 1907. Av liknande anledning fördubblades samma år godsmagasinet i Nybro. Björstorp erhöll ett nytt godsmagasin. År 1910 uppfördes ett nytt stationshus vid Björstorp, innehållande väntsal, expedition, ilgodsrum samt två rum och kök med utrymmen. Det äldre stationshuset inrättades till banvaktsbostad. Samma år byggdes ett godsmagasin vid Brånahult. Vid Orrefors uppfördes år 1911 en stationskarlsbostad och 1922 ytterligare en. Vid Björstorp, som nu fått namnet ändrat till Eskilsryd, uppfördes 1911 ett nytt avträdeshus och 1917 en ny uthusbyggnad. Godsmagasinen vid Lindås och Gullaskruv tillbyggdes 1911. På våren 1912 kontraherades om uppförande av husbyggnaderna vid Västrakulla nya station, och betingade dessa följande anmärkningsvärdt låga pris: stationshuset 4,780 kronor, godsmagasinet 520 kronor, ekonomihus och källare 690 kronor, således samtliga husbyggnader ej fullt 6,000 kronor.

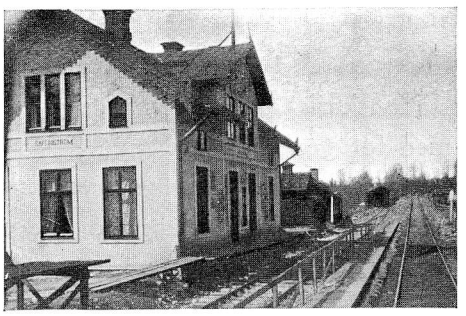
I samband med arbetena för Sävsjöström—Nässjö järnvägs inledande å Sävsjöströms station utfördes å bangården på nämnda järnvägs bekostnad år 1913 åtskilliga ändrings- och flyttningsarbeten, såsom av stationshus, uthus, vattentorn m. m. Stationshuset tillbyggdes 1922 i samband med Östra Värends järnvägs inledande, varjämte samma år nytt godsmagasin

med golvytan dubbelt så stor som i det gamla, och nytt omlastningsskjul jämte omlastningskran uppfördes. Efter Sävsjöströmsbanans tillkomst 1914 hade Nybro såsom grenstation vuxit i betydelse därhän, att påföljande år spårutvidgningar måste äga rum, och den gamla vagnvågen, som legat där

KALMAR GODSMAGASINS BRAND 19 MAJ 1921.

sedan banans tillkomst, måste utbytas mot en ny, tidsenlig 40-tons stathmosvåg för vägning av rullande tåg och till en kostnad av 18,200 kronor. Ett liknande utbyte hade ägt rum i Kalmar redan år 1911.

Kalmar godsmagasin måste 1918 åter tillbyggas såsom varande mycket för trångt. För vinnade av ökat utrymme i expeditionslokalen ändrades inredningen därstädes. Den 19 maj 1921 kl. 2 på morgonen utbröt eld i detta magasin. En där förvarad större syrgasbehållare, som av hettan exploderade, gav sådan näring åt elden, att hela magasinet med allt innehåll på en gång stod i ljusan låga.*) Nytt magasin av tegel på betongpålgrund



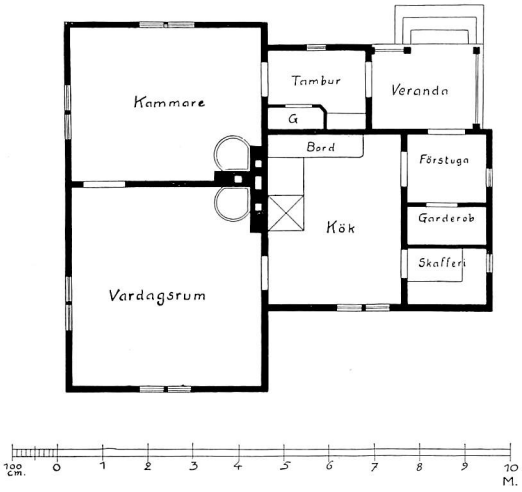
SÄVSJÖSTRÖMS STATIONSHUS, STRAX FÖRE FLYTTNINGEN 1913.

*) Angående eldens uppkomst lyckades man ej vinna någon fullständig klarhet. Enligt polisprotokollet, skulle anledningen varit självantändning, som ju ofta tillgripes till förklaring, då ingen annan orsak kunnat utfinnas. Emellertid har man anledning misstänka, att ett större cirkussällskap, som samma natt i närheten av magasinet inlastade sina djur

uppfördes samma år. Byggnaden, som drog en kostnad av närmare 150,000 kronor, avslutades under år 1922.

Gullaskruvs stationshus tillbyggdes 1918 med två rum och 1923 med en expeditionsutvidgning. Vid Brånahult uppfördes 1919 ett större stationshus. Det gamla förflyttades 1920 såsom banvaktstuga till Madesjövägen. Ett omlastningsskjul uppfördes i Kalmar samma år. Den före krigsutbrottet inom styrelsen dryftade frågan om tillbyggnad av banvaktstugorna, så att de skulle innehålla minst 2 rum och kök, samt uppförande av uthus upptogs år 1923 genom tillbyggnad av Riddartorp och Koppekull ävensom uthus till Lindås station och Madesjö banvaktstuga.

TILLBYGGD VAKTSTUGA
KALMAR JÄRNVÄG.

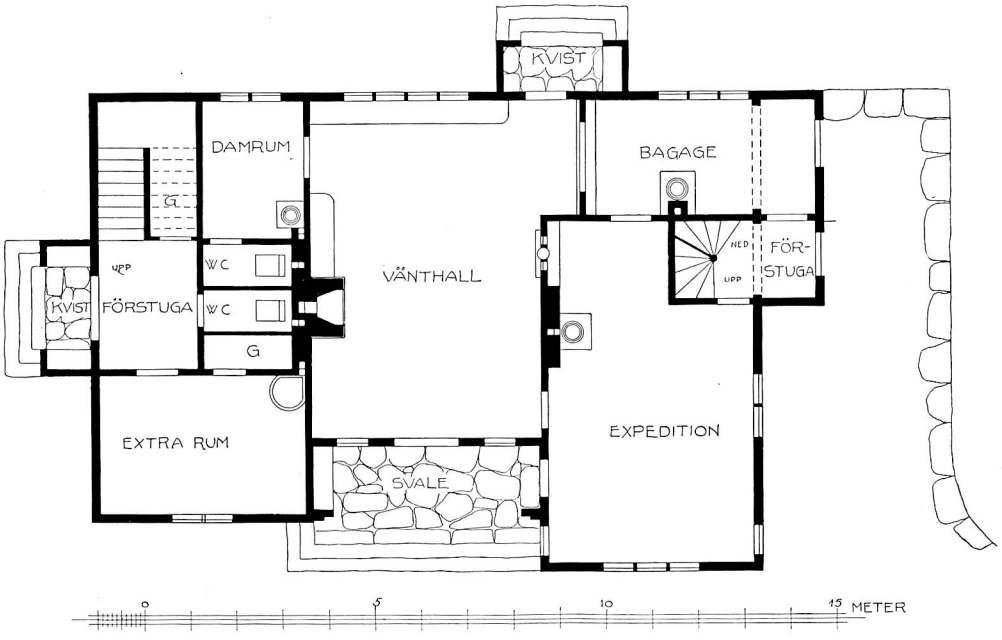


Knappheten på lysoljor under kriget framtvingade övergång till elektrisk belysning överallt, där detta på något vis lät sig göra. Problemet ställde sig mycket svårt för Kalmar järnvägars vidkommande, enär dessa banor stryka fram över småländska högplatån, som är mycket vanlottad på vattenfall i dessa trakter, och dit landets stora distributionsnät ännu ej hunnit utsträckas. De obetydligaste vattendrag monterades ut för elektrisk drift och här och var kunde järnvägen få vara med och få sitt behov nödtorftligen tillgodosett. Början gjordes 1917. F. n. är elektrisk belysning installerad i 16 av järnvägens egna stationer samt i alla 4 främmande anslutningsstationerna, därjämte i en del stationskarls- och banvaktstugor. Av stationer återstå (1923) sålunda 8 med fotogénbelysning.

De svenska järnvägsförvaltningarna, såväl Statens som de enskilda, hade under allt för lång tid åsidosatt de estestiska kraven vid uppförandet av de för järnvägarna nödvändiga husbyggnaderna. Allt för ringa hänsyn hade, med få undantag, tagits till landskapet, där banan drog fram, eller till den terräng, där byggnaderna skulle komma att placeras. Vid Sävsjö-

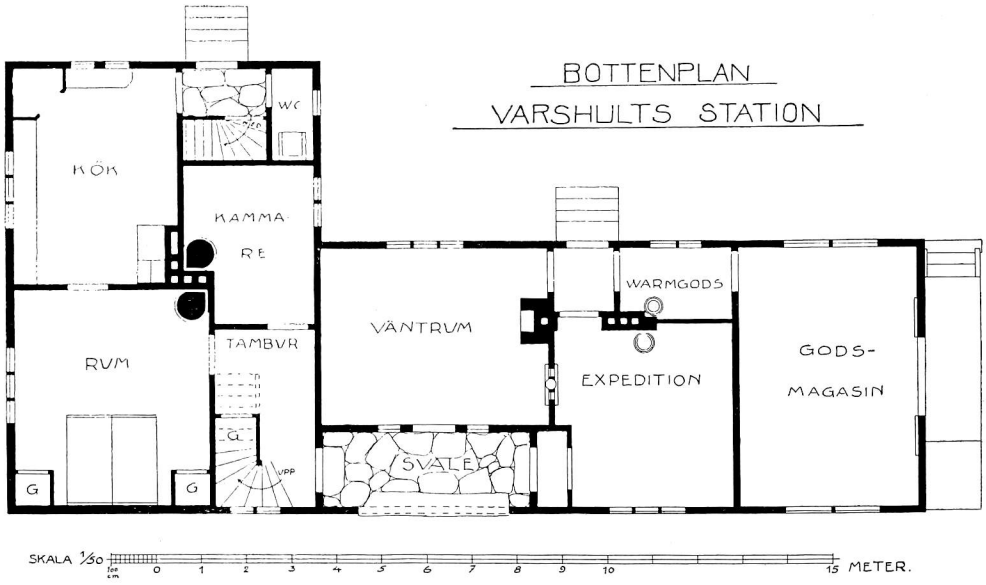
och övriga tillhörigheter, möjligen kunnat förorsaka elden. Cirkusbetjäningen gick nämligen och slog sina lovar i magasinets skugga, och en under en magasinport inkastad brinnande cigarr- eller cigarettstump har lika väl kunnat vara vållande till eldens uppkomst, som självantändning.

BOTTENPLAN
ÖSTERKORSBERGA STATION



ström—Nässjö-banans byggande var ett kärkommet tillfälle att få tillämpa moderna synpunkter i detta hänseende. Här hade man ju en bana, som i hela sin sträckning drog fram i den karga Smålandsbygden, och det gällde således att skaffa järnvägen verkliga Smålandshus. Bolagets kontrollerande ingenjör hade av en händelse hos en kollega blivit i tillfälle få se av arkitekten Rasmussen i Göteborg utförda skisser till husbyggnader för en under byggnad varande Värmlandsjärnväg. Sedan nämnda arkitekt visat prov på, att han kände den äldre Smålandsarkitekturen lika väl som den värmländska, erhöll han i november 1911 i uppdrag att för Sä. N. J. utföra skisser till olika stationshus, m. m., vilka av styrelsen — efter stor tvekan hos ett par ledamöter, som höllo på den traditionella villatypen, — den 22 maj 1912 antogos till utförande.

I januari 1913 träffades med byggmästaren Karl Eriksson i Kalmar överenskommelse om uppförande av stationshus i Varshult, Ekhorva och Ösjöbol samt av banvaktstugor vid Sävsjöström, Varshult, Ekhorva Slåttra, Åseda och Ösjöbol. Priset var för stationshus med sammanbyggt godsmagasin 7,900 kronor, utan dito 7,060 kronor samt för varje banvaktstuga 3,400 kronor. Arbetena påbörjades i Varshult, Ekhorva och Slåttra, men när man kom fram på sommaren, framstod tydligt, att entreprenören ej



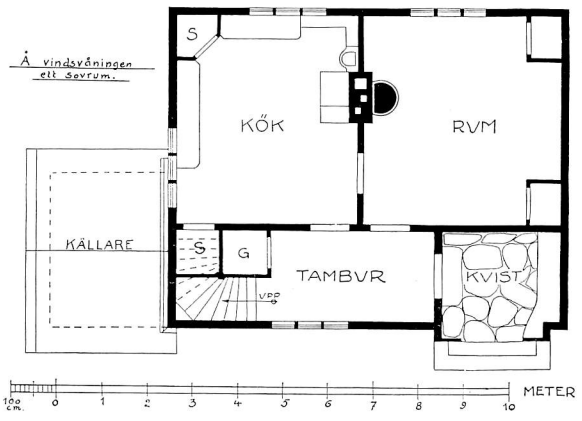
mäktade fullgöra sina åtaganden, varför bolaget den 21 augusti måste självt övertaga byggnadsarbetet. Endast därigenom kunde husbyggnaderna å bandelen Sävsjöström—Åseda bliva färdiga, tills nämnda linje skulle öppnas för trafik i januari 1914.

För utförande av övriga husbyggnader lyckades bolaget den 11 november 1913 träffa överenskommelse med de i orten välrenommerade kyrkobyggmästarne Gustafsson från Medalby, far och son. Dessa åtogo sig att före den 1 oktober 1914 hava utfört två stationshus av en större typ vid Björköby och Österkorsberga, 2 stationshus av en mindre typ med mansardtak vid Stensjön och Ösjöbol, 4 stationshus av en mindre typ med sadeltak vid Gissebäck, Rödjenäs, Bäckseda och Milletorp, 2 stationshus av den mindre typen med sadeltak och sammanbyggt godsmagasin vid Ekenässjön och Snärle, 3 banmästarebostäder vid Holm, Stensåkra och Tjunnaryd samt 10 banvaktstugor vid Nässjö, Sonarp, Pallarp, Björköby, Lättebo, Hvetlanda, Bäckseda, Notteberg, Göljaryd och Ösjöbol. Följande priser voro bestämda, nämligen för större stationshustypen 14,645 kronor, för de mindre resp. 7,722, 6,903 och 7,673, för banmästarebostad 4,015 samt för banvaktstuga 3,345 kronor, vilket sammanlagt gjorde 133,187 kronor. Förvaltningens glädje över det förmånliga kontraktet blev dock ej långvarig. Den 20 i samma månad inkommo entreprenörerna med ett meddelande, att de vid kontraktets underskrivande genom förbiseende uteglömt en post å 28,782: 60 kronor, utgörande beräknad kostnad för all murning, kakelugnar, kokspisar, m. m., vilken post på grund därav ej

kommit att medräknas i entreprenadsumman, ävensom att de i anseende härtill ej vore i stånd att fullgöra kontraktet eller prestera däri föreskriven borgen. Enär entreprenörerna voro kända som pålitliga personer och därjämte kunde förete sannolika bevis för sitt misstag, gick styrelsen dem till mötes genom att öka entreprenadsumman med ett jämkat fyllnadsbelopp, 21,813 kronor så att totalsumman blev 155,000 kr. Priserna för de olika hustyperna sattes därvid till resp. 17,000, 9,000, 8,000, 8,950, 4,700 och 3,900 kr.

Arbetet med byggnaderna sattes därefter omedelbart i gång och bedrevs någorlunda tillfredsställande, så att bostäder och expeditioner åtminstone kunde användas vid banans öppnande för trafik, ehuru allt ej var i komplett skick.

BOTTENPLAN I VAKTSTUGA
SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ-JÄRNVÄG.



För uppförande av "småhusen" vid stationerna, d. v. s. godsmagasin, ekonomihus och avträdeshus ävensom av uthus till banvaktstugorna, träffades uppgörelse den 6 juni 1914 med byggmästaren C. J. Löfgren i Rockneby, som åtog sig byggandet av godsmagasin (större) för 1,950 kronor, d:o (mindre) för 985 kronor, avträdesbyggnad för 718 kronor, ekonomihus för 838 kronor och uthusbyggnad vid vaktstuga för 202 kronor, allt per stycke. Sammanlagda kostnaden för dessa småbyggnader blev 27,383 kronor.

Av husbyggnader vid banan må i övrigt nämnas om- och tillbyggnaden av Hvetlanda stationshus, utförd av byggmästaren Franzén för en kostnad av 5,900 kronor, samt flyttning av stationshuset i Sävsjöström från sjöstranden till landsidan, utförd av byggmästaren Lytzén från Hohult för en överenskommen summa av 3,950 kronor.

Till husbyggnaderna kunna även räknas omlastningsskjulen i Åseda och Hvetlanda med därtill hörande 12 tons omlastningskranar, de förra uppförda av ingenjören Svensson för 2,900, resp. 2,200 kronor, de senare levererade av Landskrona nya mekaniska verkstad till ett pris av 2,310 kronor för stycke, uppsatta på förut anordnad grund, samt en vagnvåg i Hvetlanda till en kostnad av 12,200 kronor.

Ehuru ej direkt tillhörande Sävsjöström—Nässjö järnvägs husbyggnader, må dock här angivas följande byggnadsarbete, som betingade en rätt avsevärd extrakostnad. För att få plats med det breda spårsystemet å Hvetlanda bangård nödgades Sä. N. J. ej blott slopa en trädgård på stationsområdet, utan även undanflytta Hvetlanda—Sävsjö järnvägs lokomotivstall, verkstad, smedja, förråd och vändskiva, vilka lågo trångt sammanbyggda i stationens västra ända, till annan plats å bangården, nämligen Målillabanans rymliga plan omedelbart intill köpingsgränsen, varom överenskommelse träffades med Hv. S. J. Hvetlanda kommun fann emellertid den överenskomna platsen oläglig för köpingens vidkommande och utlovade därför ett bidrag av 6,000 kronor, om verkstaden med tillbehör flyttades västerut till därvarande köpingsgräns. Så skedde även, och arbetet utfördes dels på räkning, dels i småbeting under ledning av trafikchefen Lindbom vid Hv. S. J., som hade ganska fria händer vid arbetets utförande.

Flyttningskostnaden belöpte sig till 39,186 kronor, fördelade med 9,298 kronor på verkstaden med arbetsmaskiner, 3,107 kronor på vändskiva och brunn, 10,919 kronor på lokomotivstallet, 2,844 kronor på smedja och förråd samt 13,118 kronor på planering, spårutläggning, vagnbod, kolbås, m. m. Detta arbete torde hava blivit utfört till Hvetlandabanans belåtenhet.

Rätt snart efter trafikens öppnande 1914 började behovet av utvidgningar visa sig vid en del stationer. Sålunda måste 1916 Österkorsberga godsmagasin utbyggas till sin dubbla storlek. Hösten 1919 hade man funnit, att Ekenässjöns med stationshuset sammanbyggda godsmagasin var för litet, varför ett nytt magasin därstädes uppfördes våren 1920. Milletorps godsmagasin måste samma år av samma anledning fördubblas. Björköby godsmagasin ombyggdes 1923 och vid Österkorsberga uppfördes sistnämnda år ett större uthus.

VERKSTÄDER, LOKOMOTIVSTALL M. M.

Vid sitt marssammanträde 1874 beslöt Kalmarbanans styrelse, att lokomotivstallet vid Kalmar station skulle uppföras av tegel "med murar av lämplig tjocklek". Från J. & C. G. Bolinders mekaniska verkstad skulle anskaffas erforderliga maskiner och inventarier till en för järnvägen behövlig reparationsverkstad att inredas i lokomotivstallet. Förslaget upptog en kostnad av 11,200 rdr och omfattade en mindre ångmaskin, 1 större och

1 mindre svarv, 1 hyvel, 1 borrmaskin, 1 fläkt, 1 ässja, 6 skruvstycken samt huvudaxelledning. Redan den 18 september hade direktionen kommit under fund med, att den lokstallavdelning, som var avsedd för verkstad, snart skulle behöva tagas i bruk för ytterligare ett lokomotiv, varför direktionen beslöt att till en kostnad av 10,000 rdr uppföra ett särskilt hus för verkstaden.

Funderingar på att skilja verkstadsdriften från järnvägens affär och på densamma bilda ett särskilt bolag förekommo redan vid 1876 års bolagsstämma, som uppdrog åt direktionen att tillse, vad i detta hänseende borde åtgöras. Ingen annan åtgärd blev emellertid tills vidare vidtagen, än att verkstadens räkenskaper fördes fullt skilda från järnvägsdriftens i övrigt. Under år 1900 förehade styrelsen upprepade gånger frågan om utvidgningen av järnvägens reparationsverkstad. Anhållan hos stadsfullmäktige om förvärv av härför erforderlig mark, en del av området Dryaden, föranledde drätselkammaren hemställa hos bolaget om verkstadens förflyttning till annan plats. I anledning härav uppgjordes förslag i två alternativ till en i större mått tilltagen, till området mellan Kalmar—Emmaboda och Kalmar—Torsås järnvägar förlagd verkstadsbyggnad, som skulle bliva tillräcklig för utförande av erforderliga reparationer å hela rullande materiellen, tillhörande samtliga de tre numera i Kalmar inlöpande banorna jämte Nybro—Sävsjöströms järnväg. Då Kalmar järnväg ensam icke kunde bära de kostnader, vartill anläggningen beräknades (220,000 kronor), ifrågasattes bildandet av ett särskilt verkstadsbolag, uti vilket järnvägarna skulle ingå i förhållande till vars och ens rullande materiellvärde. Sedan resp. järnvägar i februari 1901 biträdt detta förslag, gjordes av det tillärnade bolagets intressenter hos drätselkammaren i Kalmar framställning om teckning av 12,000 kronor i aktier. En vid marssammanträdet 1901 ifrågasatt extra bolagsstämma för avgörande i verkstadsfrågan uppsköts t. v., enär ett av de övriga järnvägsbolagen måste ändra sin bolagsordning, innan frågan om aktieteckning i ett verkstadsbolag kunde beslutas. Emellertid företogs frågan till avgörande vid 1901 års ordinarie bolagsstämmor med Kalmar- och Sävsjöströmsbanorna, vilka godkände förslaget om aktieteckning med 12,500 kronor för Sävsjöströmsbanan och 41,900 kronor för Kalmarbanan, därav man beräknade, att c:a 24,000 kronor skulle kunna betalas med Kalmarbanans verkstadsinventarier. Dessa värderades emellertid av särskilt utsedda personer till 20,019: 48. Den 17 januari 1902 konstituerades det nya verkstadsbolaget, varigenom järnvägarna frigjorde sig

från egen verkstadsdrift. Under år 1908 ingingo samtliga Växjöbanorna såsom aktietecknare jämsides med Kalmarbanorna.

Under uppbyggandet av den nya verkstaden behövde verkstadsbolaget utrymme på annat håll, och erbjöd för detta ändamål Kalmarbanan i augusti 1903 sin vagnverkstad mot en hyra av 800 kronor pr år. Järnvägens materialbod som nu bleve obehövlig, såldes till verkstadsbolaget för 1,600 kronor med skyldighet för det senare bolaget att flytta boden. Verkstadsbolaget fann Kalmarbanans erbjudande om förhyrande av vagnverkstaden för högt, varför hemställan gjordes i mars 1904 hos Kalmarbanan att för halva kostnaden få förhyra endast ena spåret i denna verkstad, vilken framställning bifölls. Detta förhyrda spår utgjorde sålunda Kalmar Verkstadsaktiebolags första blygsamma lokal. Den gamla verkstadsbyggnaden ändrades samma år för en kostnad av 10,000 kronor till förråd och expeditionslokaler för Kalmarbanornas maskinavdelning, varjämte bostad för banmästare och en stationskarl inreddes. År 1921 ändrades stationskarlsbostaden till maskiningenjörsexpedition.

De stegrade arbetskostnaderna och det trängande behovet av rullande materiell omedelbart efter världskriget föranledde järnvägsbolaget att år 1918 för smärre reparationers verkställande inreda en mindre verkstadsavdelning i järnvägens reservlokstall (förutvarande vagnverkstaden) på Kalmar bangård, varigenom man för obetydligare arbeten å rullande materiellen undgick de dyra transporterna till verkstadsbolaget med åtföljande tidsförluster. Anordningen har även i fortsättningen visat sig ekonomisk, varjämte lokomotivpersonalen där kan lämnas sysselsättning för utfyllande av antalet arbetstimmar per månad.

Kostnadsförslaget för Sävsjöström—Nässjö järnväg upptog intet lokomotivstall, men då det var nödvändigt för trafiken att hava ett dylikt i Åseda, dit banan först skulle öppnas, (och sedan vid färdigbyggandet i Nässjö), överenskoms med ingenjören Elfström i Kalmar den 27 september 1913 om uppförande i Åseda av ett stall, rymmande två maskiner och utfört enligt s. k. "effektivsystemet" d. v. s. av betong i tredubbla väggar med dubbla luftrum Entreprenadkostnaden var 10,000 kronor, vartill kom ett belopp av 1,700 kronor för grund under ett visst plan. Arbetet blev betydligt försenat, delvis på grund av den tidigt inbrytande vintern. Enär Åseda är beläget ungefär mitt på sträckan Kalmar—Nässjö och betingelserna för anordnandet av vattenstation äro gynnsamma, beslöt styrelsen, att därstädes skulle uppföras en större vattencistern med ledning till två s. k. "vattenhästar" i bangården. Cisternen, som placerades på ett intill

bangården beläget berg, uppfördes av armerad betong enligt kontrakt den 26 september 1913 av Elfström. Entreprenadsumman för anläggningen, som utgjordes av själva cisternen om 100 kubikmeters rymd, en vindmotor, nödiga rörledningar samt reservpumpanordning med fotogenmotor, numera utbytt mot elektrisk motor, jämte sug- och tryckpump i särskilt skyddshus, uppgick till kronor 11,620: 50. Under arbetets utförande påbyggdes cisternen till dubbla rymden på bekostnad av samhället för att kunna användas vid eldsvådetillfällen.

Enär styrelsen befarade, att tillgängligt byggnadskapital möjligen ej skulle medgiva uppförande av lokomotivstall och vändskiva i Nässjö, gjordes framställning till statsbanorna om förhyrande av stallrum i statens rymliga lokomotivstation. Då detta ej kunde medgivas, träffades överenskommelse med Halmstad—Nässjö järnvägar, som just voro i färd med att utbyta sin vändskiva och uppföra nytt lokstall, om upplåtande av rum i deras stall. Hyressumman kontraherades till 800 kronor för två stallrum och del i vändskiva samt 200 kronor för plan till uppställningsspår och kolgård. Med kristidens allmänna ökning av alla kostnader följde 1918 dubbling av denna hyra.

I Hvetlanda uppfördes ett vattentorn med plåtcistern, rymmande 36 kubikmeter, med ledning till två på bangården placerade "vattenhästar". Tornet uppfördes i trä av byggmästarne Gustafsson, Medalby, för en kostnad av 3,250 kronor på grund, som utgjorde brunnens övre del. Grävning och sättning av brunnen kostade 204 kronor per meter djup.

Under trafikeringen kom man snart under fund med, att lokaltrafiken Hvetlanda—Nässjö fordrade ett lokstall i Hvetlanda. Ett sådant av tegel med två stora stallrum anlades under tiden oktober 1917—september 1918 för en kostnad av kronor 18,936: 79.

RULLANDE MATERIELL.

KALMAR—EMMABODA JÄRNVÄG.

Redan två månader efter det bolaget erhållit koncession å järnvägsanläggningen, tog styrelsen itu med behandling av frågan om anskaffning av rullande materiell. Vid denna tid hade man ännu ej vunnit någon större erfarenhet i Sverige uti konsten att bygga lokomotiv och vagnar*), —

*) Statsbanornas första lokomotiv byggdes hos Beijer & Peacock i Manchester med första leveransår 1856. Av svenska verkstäder upptog först Nyköpings mekaniska verkstad 1860 lokomotivtillverkning, som dock upphörde 1863 med verkstadens nedläggande. Även Motala verkstad började bygga lokomotiv 1860 men upphörde därmed 1863 för att

K. J:s LOKOMOTIV N:r 2, PÅ REPARATION I VERKSTADEN.

med undantag möjligen för godsvagnar —, varför styrelsen i första hand vände sig till utlandet, då det gällde lokomotiv och personvagnarna. Det första kontraktet angående rullande materiell uppgjordes emellertid med en svensk firma, i det att med Göteborgs mekaniska verkstad i september 1872 avtal träffades om leverans av 20 st. öppna godsvagnar mot ett pris av 1,830 rdr pr stycke med tillägg av 990 rdr för anbringande av skruvbromsar å 3 st. med skyldighet för järnvägsbolaget att tillhandahålla leverantören axlar och hjul. Sådana beställdes i oktober 1872 i England till

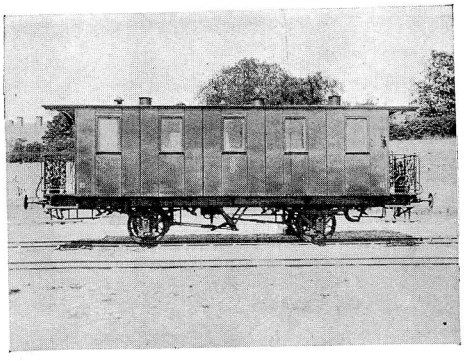
återupptaga tillverkningen 1876. Nydqvist & Holm upptog lokomotivfabrikation 1866 med tillverkande av ett lok till Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg och redan 1867 erhöll verkstaden beställning för statsbanorna. Vid Kalmarbanans startande var sålunda den sistnämnda firman den enda lokomotivtillverkaren i landet och var då fullt engagerad för statens järnvägar.

De första statsbanepersonvagnarna beställdes 1856 i Hamburg. I Sverige började tillverkningen i mindre skala 1862 vid Kungsholms mekaniska verkstad och Göteborgs mekaniska verkstad samt 1863 hos Kockum i Malmö. Först 1877 blev den svenska industrien ensam om tillverkningen av personvagnar för statsbanorna och flertalet enskilda järnvägar.

I likhet med personvagnarna beställdes statsbanans första godsvagnar i Hamburg 1856. Den svenska godsvagntillverkningen började i Göteborg 1862, Landskrona 1866, Södertälje 1868, vid Atlas 1873, i Landskrona, Norrköping och Kristianstad 1875, i Karlstad 1877 o. s. v.

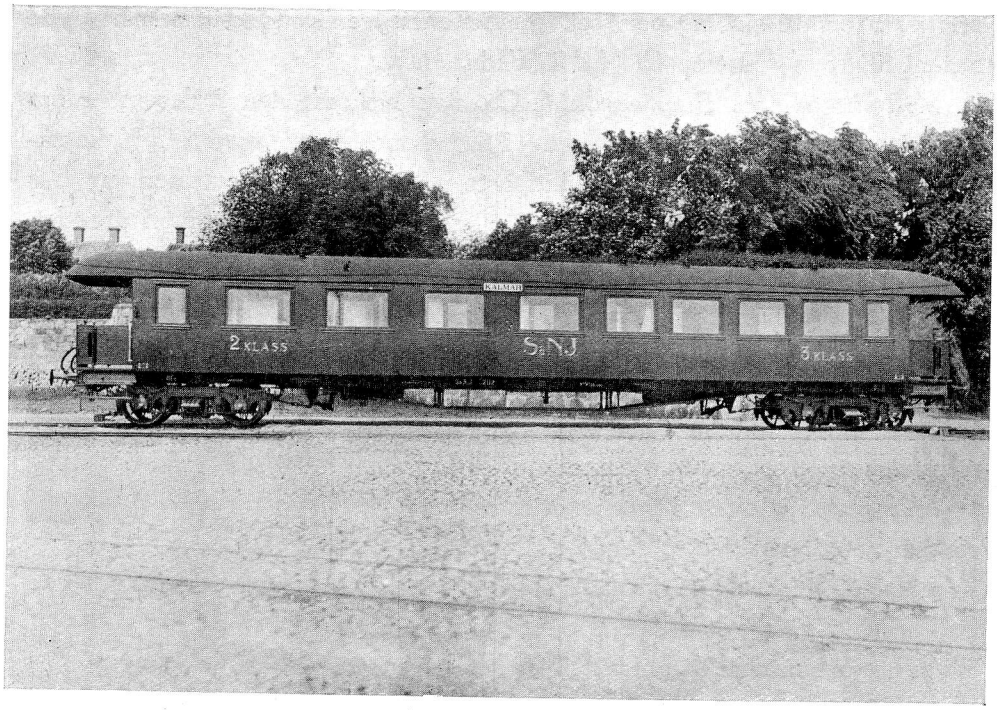
pris av 31 £ 10 skilling per "set" genom entreprenören Ekströmer hos The Patent Shaft & Axletree C:o Ld i Wednesbury.

Med firma Rob. Stephenson & C:o överenskoms den 2 december om leverans av 3 lokomotiv till pris av 1,600 £ per stycke med 2 1/2 % kassarabatt, fob Newcastle. Det viktigaste på lokomotivet den tiden var dess namn, och direktionen fattade därför redan i december beslut i ärendet, därvid fastställdes, att det första lokomotivet skulle benämnas "Mannerskantz" efter direktionens högst förtjänte ordförande och det andra "Kalmar". Vid numreringen sedermera gavs "Kalmar" n:r 1. Det tredje skulle bära namnet "Union".



ÄLDRE PERSONVAGN.

Enär entreprenören i januari 1873 meddelat styrelsen, att han missräknat sig på grustillgången i närheten av Kalmar, och grus måste tagas ända från Harby vid Trekanten, varför han, då arbetet med dess framförande skulle börja, behövde, förutom de förut beställda 20 öppna godsvagnarna, ytterligare 16 st., beslöt styrelsen omedelbart beställa 20 vagnar vid Göteborgs mekaniska verkstad, men hade nu priset stigit till 1,930 rdr per vagn. 20 "set" axlar och hjul beställdes i England, ehuru priset redan stigit till 33 £ 10 shilling per set, dock fortfarande med 2 1/2 % kassarabatt. Redan i maj anlände 15 st. godsvagnar från Göteborg och i juni levererades de återstående 25 vagnarna därifrån. Frågan om anskaffande av personvagnar upptogs till behandling vid direktionssammanträde den 18 juli 1873, därvid beslöts, att man, så fort sig göra läte, skulle anskaffa 3 st. I kl. vagnar, vardera med 4 kupéer, och 8 st. III kl. à 5 kupéer, samt att "det vid åtskilliga utländska järnvägar nu antagna systemet med ingång vid båda ändarna och genomgång" skulle tillämpas. Överingenjören bemyndigades att söka bereda vederbörandes medgivande till den för detta system erforderliga bredden, 9 1/2 fot (2,82 m.). Med Eisenbahnwagenbauanstalt i Hamburg kontraherades den 8 oktober om leverans av 2 I kl. personvagnar och 1 kombinerad I och III kl. Av Göteborgs mekaniska verkstad beställdes 8 III kl. personvagnar, 6 täckta godsvagnar, därav 2 med konduktörskupé, och 6 öppna boskapsvagnar. Verkställande direktören rekvirerade från England 26 set axlar och hjul till person- och täckta godsvagnar, vilken åtgärd godkändes vid direktionens novembersammanträde.



SENASTE PERSONVAGN.

Vagnbeställningarna fortsattes 1874. Vid Göteborgs mekaniska verkstad beställdes sålunda i mars 6 st. kombinerade balk- och timmervagnar att levereras å Göteborgs bangård till pris av 1,980 rdr per styck. Axlar och hjul till dessa beställdes som vanligt i England. Två st. kombinerade post- och III kl.-vagnar beställdes i april från Hamburgerfirman för att slutligt uppmonteras vid Göteborgsverkstaden. Den första tredjeklasspassagerarevagnen anlände den 10 juni 1874 per järnväg från Göteborg och beundrades livligt av allmänheten. "Den är särdeles bekvämt inredd", säger en tidning, "och skiljer sig från de hittills brukliga vagnarna därutinnan, att ingångarna äro från kortsidorna samt en gång löper mitt igenom vagnen, utefter vilken gång sittplatser äro anordnade med bänkar, ställda tvärs över vagnens bredd, två och två mot varandra".*)

Redan innan trafiken kom i gång, gjordes av kungl. trafikstyrelsen anmärkning mot bufferhöjden på bolagets plankvagnar, varför åtgärder omedelbart måste vidtagas för rättelse.

Lokomotiven hade farit illa under byggnaden. Flera gånger hade det inträffat, att skador yppat sig än på ett, än på ett annat av de tre loken,

*) Detta system infördes vid statsbanorna först år 1884. S. J:s I-klassvagnar av år 1872 hade emellertid en något liknande anordning.

varigenom trafikens regelbundna gång rubbats, och man t. o. m. befarat trafikinställelse. Direktionen beslöt därför i november 1874 att hos den väntade extra bolagsstämman den 17 december göra framställning om beredande av medel till anskaffande av ytterligare erforderliga lok. Man ansåg emellertid saken så brådskande, att verkställande direktören bemyndigades att vid Trollhättan beställa ett lokomotiv med tänder ("Gustaf Wasa") för 36,000 rdr. Enär detta beställdes samtidigt med två lok till den under byggnad varande Nybro—Sävsjöströmsbanan, nedprutades priset till 34,900 rdr. Loket anlände den 21 augusti 1875 och insattes omedelbart i trafik.

Samtidigt med, att de från Hamburg beställda och vid Göteborgs mekaniska verkstad hopsatta kombinerade post- och III kl.-vagnarna i februari 1875 ankommit, meddelade postinspektören, att postverket kunde nöja sig med mindre utrymme, t. ex. att en damkupé i III kl. inreddes till postkupé. Verkställande direktören föreslog, att man skulle försöka avyttra de nya vagnarna till Karlskronabanan. Förfrågan härom gjordes i april, och Karlskronajärnvägens styrelse förklarade sig visserligen icke obenägen att inköpa vagnarna till omkring 7,000 rdr per styck, men då styrelsen icke hade fått något slutligt besked från generalpoststyrelsen, om den vore hågad betala den högre avgift, som motsvarade det ökade utrymmet, kunde uppgörelse ej träffas.

Vid första bolagsstämman efter banans öppnande, d. v. s. den 1 juni 1875, anmäldes, att bolagets rullande materiell utgjordes av

3 st. lokomotiv	6 st. balkvagnar och
3 » I kl. personvagnar	40 » plankvagnar
8 » III kl. »	eller tillsammans 3 lok, 11 person-
6 » täckta godsvagnar	vagnar och 58 godsvagnar.
6 » öppna boskapsvagnar	

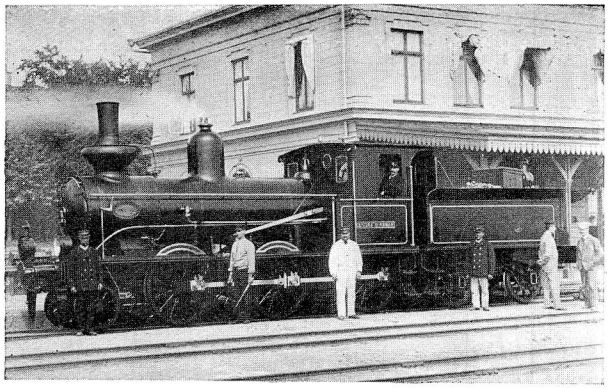
De engelska lokomotiven visade sig snart så dåliga, att det vid styrelsens majsammanträde 1876 på allvar ifrågasattes att försöka sälja dem och skaffa andra i stället, trots bolagets mindre goda ekonomi. Den dåliga beskaffenheten erkändes t. o. m. av leverantören Stephenson i Newcastle, som på grund därav prutade ned en räkning å reservaxlar och reservmaterial à 327 £ 18,3 sh. till jämt 200 £.

Med den ovan angivna, till bolagsstämman 1875 anmälda rullande materiellen jämte det beställda fjärde loket voro leveranserna för en längre tid avslutade. Materiellen visade sig visserligen i förhållande till trafiken vara högst otillräcklig, men direktionen hade ej haft medel tillgängliga till inköp

av nödig förstärkning. Först efter 20 års trafik såg sig bolaget i stånd att utvidga sin rullande materiellpark.

År 1894 i september kontraherades sålunda med Nydqvist & Holm i Trollhättan om ett tänderlokomotiv till ett pris av 38,000 kronor. Loket levererades i juni 1895 och erhöll i dopet namnet "Gustaf II Adolf".

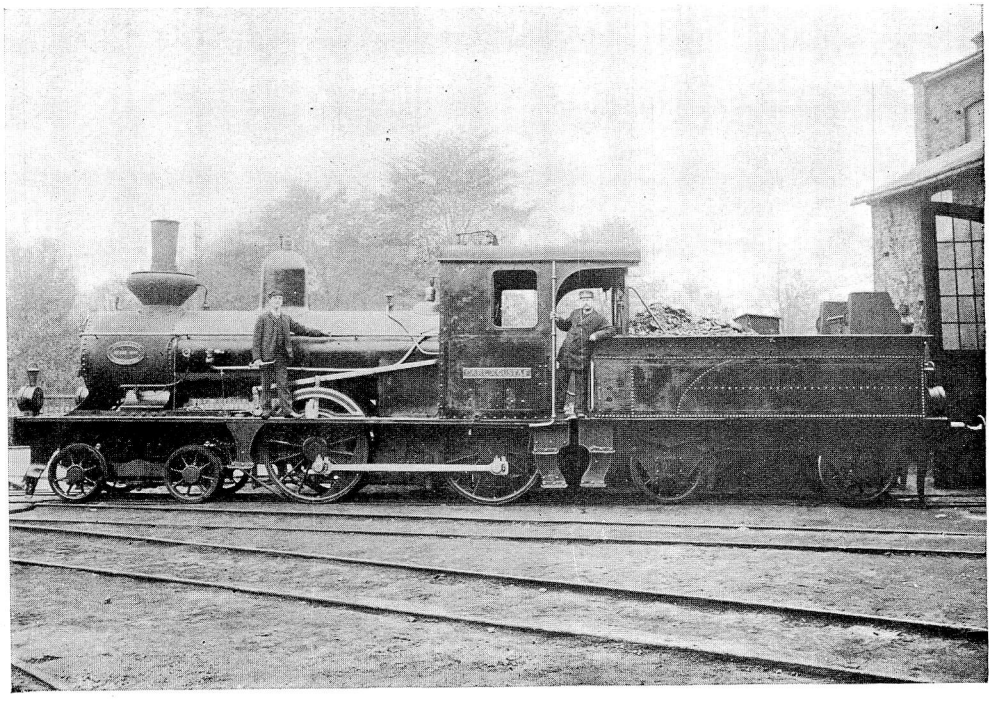
År 1895 beställdes hos Ljunggrens mekaniska verkstad 2 st. täckta godsvagnar av typ. litt. G., den ena med broms, till pris av sammanlagt 5,240 kronor. Ytterligare två vagnar av samma typ beställdes i mars 1896 samt 3 st. i november samma år, då samtidigt kontraherades om 10 st. öppna godsvagnar. Före årets slut, nämligen vid decembersammanträdet, medhann direktionen besluta om inköp av en boggipersonvagn*), varförutom man hade sina funderingar på ytterligare ett lokomotiv. Åren 1895—96 voro sålunda anmärkningsvärda såsom medförande början till rullande materiellens kraftiga förstärkning. Samma år fattades även beslut om modernisering av personvagnarnas uppvärmning, i det att ångfinkor skulle anskaffas och vagnarna inredas med ångrör och värmeelement**). Om lokomotivet träffades avtal med Nydqvist & Holm i januari 1897, och skulle det levereras till ett pris av 38,750 kronor. Det döptes sedermera till "Oden", som blev det sista namnade lokomotivet; någon "Tor" fick järnvägen aldrig. Boggivagnen skulle levereras av Kockums verkstad till ett pris av 19,500 kronor. I juli 1897 beställdes hos Göteborgs mekaniska verkstad 5 st. litt. KN.-vagnar till pris av 1,345 kr. per st. I december samma år kontraherades med samma verkstad om leverans av 4 st. täckta och 15 öppna godsvagnar till pris för de förra utan broms 2,200, med broms 3,100 kronor samt för de senare 1,350, resp. 1,670 kronor. Med Ljunggrens verkstadsaktiebolag kontraherades i juli 1900 om leverans av 10 st. öppna godsvagnar till ett pris av 2,000 kronor per stycket.



K. J:s LOKOMOTIV N:r 5.

*) Statsbanornas första boggivagn byggdes år 1891, Sveriges första, Dalslandsbanans, år 1885.

**) Vid statsbanorna hade ånguppvärmning införts redan 1871.



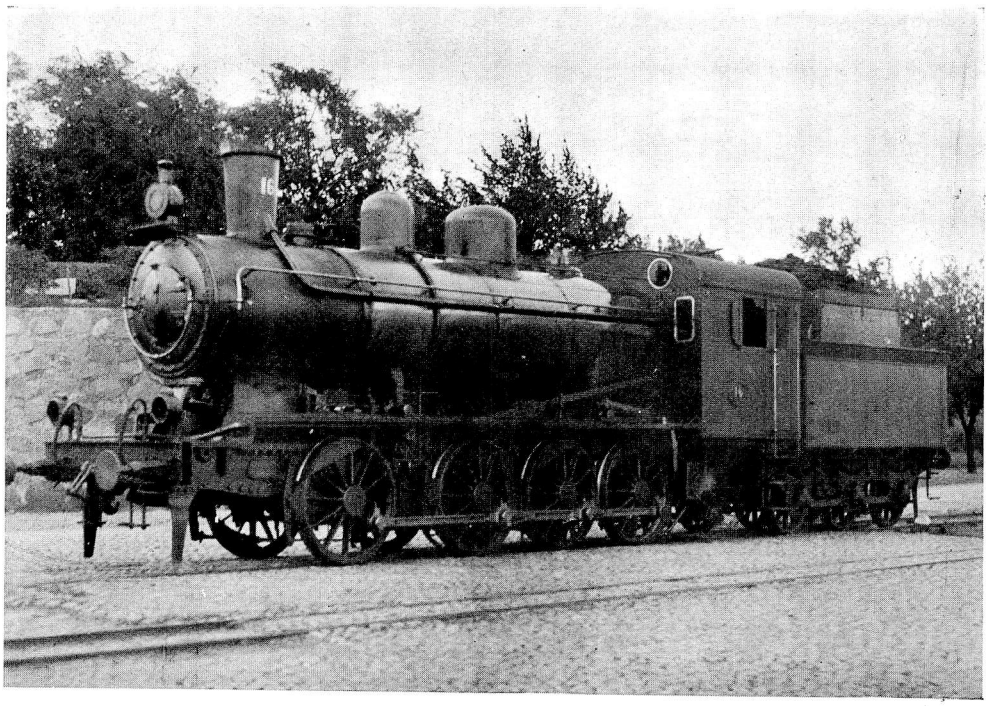
K. J:s LOKOMOTIV N:r 6.

Ett nytt lokomotiv beställdes i augusti 1903 hos Nydqvist & Holm. Detta skulle förses med vakuumbroms. Kostnaden var 40,750 kronor, exkl. vakuumbromsen. Hos Kockums mekaniska verkstad i Malmö beställdes i november samma år en kombinerad II och III klass boggivagn till ett pris av 22,824: 40, som levererades 1904.

För snälltågen erforderliga vakuumbromsar inköptes 1905.

Ett lokaltågslokomotiv för trafiken Kalmar—Nybro beställdes hos Nydqvist & Holm för 18,000 kronor i december år 1905 för leverans under 1906. Sistnämnda år ökades rullande materiellen med en III-klass boggivagn och 15 st. öppna godsvagnar, år 1907 med det år 1905 beställda lokomotivet jämte 19 godsvagnar.

Från Vagn- och maskinfabriksaktiebolaget i Falun beställdes i maj 1910 ett sex-kopplat tänderlokomotiv för 46,500 kr. Samma år i oktober beställdes från vaggonfabriken i Arlöv 4 st. täckta godsvagnar à 2,395 kronor per st. samt från Hässleholms mekaniska verkstad 6 st. öppna godsvagnar till pris 1,727 kronor per st. Såväl lokomotivet som vagnarna levererades under år 1911. Med Kalmar verkstadsaktiebolag kontraherades år 1911 om leverans av en kombinerad II- och III klass personboggivagn till ett pris av 19,400 kronor samt av en III klass boggivagn till pris 15,500 kronor. Dessa leverarades år 1912.



K J:s LOKOMOTIV N:r 16.

I november 1913 beställdes hos Kalmar Verkstadsaktiebolag 15 st. NN3-vagnar till pris 2,250 och 5 st. N3-vagnar à 2,940 per st. Dessa levererades under 1914. I maj 1915 beslöt styrelsen, att en utrangerad personvagn (n:r 2) skulle ändras till inspektionsvagn.

Hos Motala Verkstad beställdes i mars 1916 2 st. lokomotiv av S. J:s typ litt. E till ett pris av 94,300 kronor för vartdera. Leveransen ägde rum 1917.

År 1918 levererades 15 st. föregående år från Kalmar verkstadsaktiebolag beställda öppna godsvagnar till ett pris av 8,000 kr. per stycke. En slaggvagn för maskinavdelningens bruk levererades 1922. Från Vagnuthyrningsbolaget inköptes i december 1923 5 st. täckta godsvagnar för 2,400 kr. stycket. Samma månad hos Kalmar Verkstadsaktiebolag beställda 2 st. C3-vagnar till pris av 24,450 kr. per stycke levererades år 1924.

Ett dieselhydrauliskt lokomotiv till pris 110,000 kr. beställdes i maj 1924 hos Kalmar verkstadsaktiebolag.

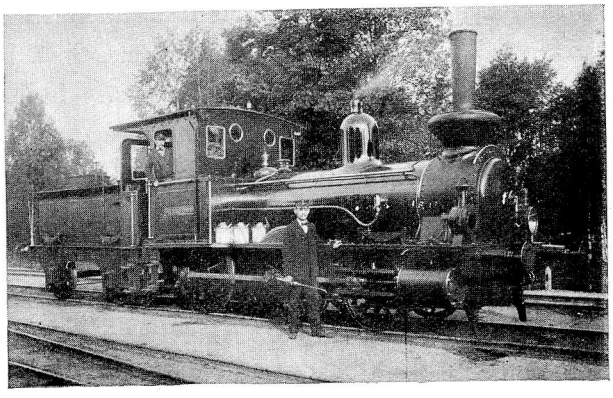
NYBRO—SÄVSJÖSTRÖMS JÄRNVÄG.

När byggandet av denna bana startades, hade lokomotivtillverkningen hos Nydqvist & Holm i Trollhättan tagit god fart, varför entreprenören, kaptenen Ekströmer, som enligt kontraktet även hade leveransen av rullande

materiell i överensstämmelse med kostnadsförslaget, beställde lokomotiven från nämnda inhemska firma. Leveransen omfattade två st. 3-axliga, 4-kopplade tänderlokomotiv, vilka levererades 1875, och äro upptagna till ett pris av 31,000 kronor stycket. De erhöllo i dopet namnen "Orrefors" och "Sävsjöström".

Enär, såsom ovan nämnts, entreprenören var ansvarig för rullande materiellens anskaffning, innehöllo protokollen endast få upplysningar om densamma. Några anteckningar härur följa emellertid här nedan.

Uti skrivelse den 27 februari 1875 hemställde entreprenören om styrelsens medgivande att få utbyta två av de tillämnade III-klass personvagnarna mot 4 st. KN-vagnar och 1 N-vagn. Styrelsen hade egentligen intet däremot, då den väl insåg, att antalet i de övriga personvagnarna tillgängliga sittplatser, 32 I-klass och 140 III-klass, vore fullt tillräckligt, samt att godsvagnparken väl behövde ökas, men då vid en jämförelse av de beräknade anskaffningskostnaderna för de olika slagen vagnar befanns, att kostnaderna vid ett eventuellt utbyte skulle minskas till förmån för entreprenören med 100 kronor, ansåg sig styrelsen behöva någon kompensation; och erbjöd sig då entreprenören att utan särskild godtgörelse anskaffa 10 par koppelbommar, avsedda att sammankoppla timmervagnarna på längre avstånd från varandra, "vilken anskaffning medförde kostnader betydligt överstigande ovannämnda prisskillnad". Detta fördelaktiga förslag antogs av styrelsen.*)



N. S. J:s LOKOMOTIV N:r 1.

Styrelsen för Kalmarbanan hade i juli 1875 anhållit att få begagna N. S. J:s efter besiktning godkända KN-vagnar, och medgavs detta mot en ersättning av 30 öre per banmil samt på villkor, att vagnarna icke begagnades å annan bana, och att alla skador, som icke vore en följd av nötning eller slitning, ersattes av Kalmarbolaget.

Att detaljanmärkningar å rullande materiellen dragas inför bolagsstämman torde tillhöra ovanligheterna, men så skedde vid stämman den 1 juni

*) Koppelbommar äro numera ej tillåtna i järnvägstrafik.

1876, då herr Joh. Jeansson (ombud för Kalmar stad) anmärkte, att fjädrarna på bolagets lastvagnar voro för klena. Sedan verkställande direktören upplyst, att vederbörande leverantörer gått i författning om fjädrarnas förstärkande medelst ytterligare ett blad utan kostnad för bolaget, uttalade herr Jeansson sin önskan, att vagnarna icke måtte av styrelsen godkännas, förr än genom besiktning av sakkunniga män blivit utrönt, att de befunnos i tillfredställande skick.

I anledning av, att metriska systemet för mått och vikt skulle f. o. m. 1881 uteslutande användas i järnvägstjänst, utfärdade styrelsen i juni månad samma år föreskrifter för ommärkning av rullande materiellen.

Med nya aktiebolaget Atlas kontraherades den 26 januari 1898 om leverans av 7 st. N1-vagnar utan broms, 3 st. N1-vagnar med broms i kur samt 2 st. litt. G1-vagnar utan broms. Under samma år undergingo bolagets båda lokomotiv omfattande reparationer, varvid det ena t. o. m. utrustades med ny panna. År 1902 insattes ny ångpanna i det andra lokomotivet. Till förstärkande av dragkraften inköptes år 1906 från Limhamnsbanan för 8,000 kronor ett år 1888 vid Trollhättan tillverkat lokomotiv.

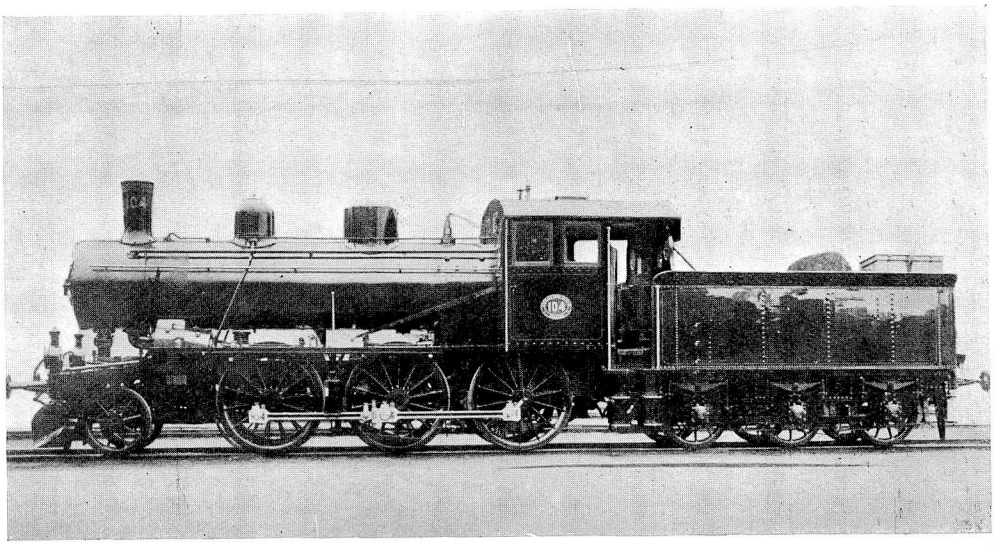
Med Sävsjöströmsbanans uppgående i Kalmarbanan år 1909 överfördes rullande materiellen till den senare banan, och efter ett par år voro de för den ökade trafiken för svaga Sävsjöströmslokomotiven försålda.

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG.

Så snart entreprenadkontraktet för banbyggnaden Sävsjöström—Nässjö i oktober 1911 var avslutat, kunde man börja tänka på banans rullande materiell. Vid oktobersammanträdet beslöt styrelsen därför infordra anbud å leverans av 59 st. öppna godsvagnar och 3 st. godstågslokomotiv. Omedelbart därefter följde förfrågan å 6 personvagnar, (varav 4 boggi-), och 14 täckta godsvagnar.

Den 8/22 november 1911 kontraherades med Vagn- och maskinfabriksaktiebolaget i Falun om tillverkning och leverans av 59 st. godsvagnar, varav 55 st. öppna och 4 st. täckta. De öppna voro 25 st. NN3, 10 st. NN2 och 5 st. I3 utan broms samt 10 st. N3 och 5 st. I3 med broms, de täckta voro F-vagnar, varav 2 med skruv- och vakuumbroms, 2 med skruvbroms och genomgående vakuumledning. För samtliga dessa vagnar betalades 149,400 kronor.

Med Motala verkstads nya aktiebolag kontraherades den 15/29 decem-



Sä. N. J:s LOKOMOTIV N:r 104.

ber 1911 om leverans av 3 st. godstågslokomotiv, 6-kopplade överhettnings-, med treaxlig tänder till ett pris av 46,300 kronor för stycke.

Den största leveransen kom på Kalmar Verkstadsaktiebolag, med vilket den 15 maj 1912 slöts kontrakt om leverans av 2 st. BC0-vagnar à 25,300 kronor, 2 st. C0-vagnar à 20,950, 2 st. C3 à 10,250, 2 st. DF à 9,900, 2 st. Få à 8,000, 2 st. G3 med broms à 4,050, 6 st. G3 utan broms à 3,500 och 1 st. H3 à 6,600, eller tillsammans 184,500 kronor.

Enligt kontrakt den 16 juli 1913 beställdes hos Motala verkstad de två erforderliga snälltågslokomotiven, även dessa 6-kopplade överhettningslokomotiv med treaxlig tänder. Priset för dessa var 50,000 kronor stycket.

Av den i kostnadsförslaget specificerade rullande materiellen återstod nu endast en fångvagn, och, enär Kalmar järnväg ägde två dylika, vilka vore tillräckliga för den gemensamma trafiken, överenskoms mellan bolagen om försäljning till Sä. N. J. av den ena till ett pris av 8,500 kronor.

Enär redan från järnvägens planerande var avsett, att den skulle drivas i intimt samarbete med Kalmarbanan, hade man i kostnadsförslaget upptagit minsta möjliga rullande materiell, i händelse det skulle komma att visa sig, att man misstagit sig på trafikmöjligheterna. När banan kommit i gång, översteg trafiken emellertid alla förväntningar, varför materiellen måste förstärkas, 1918 med 5 st. täckta godsvagnar, 1919 med 10 st. av 20 från Tyskland beställda öppna godsvagnar samt ett från Motala levererat lokomotiv av S. J. typ litt. E., 1920 med de återstående 10 tyska vagnarna, 1921 med 20 öppna godsvagnar från Kalmar Verkstadsaktiebolag.

Lokomotiv.

Kalmar järnväg:

Tänderlokomotiv	7	st.,	materialvikt	333,6	ton;	tjänstevikt	440,9	ton;	anskaffn.-kostn.	kr. 390,150: —
Tanklokomotiv	3	»	»	55,3	»	»	67,2	»	»	» 78,985: —
Summa	10	st.,	»	388,9	ton;	»	508,7	ton;	»	kr. 469,135: —
Pr bankilometer	0,1	» Pr. lok.		38,9	»	»	50,9	»	»	» 46,914: —

Sävsjöström—Nässjö järnväg:

Tänderlokomotiv	6	st.,	materialvikt	324,1	ton;	tjänstevikt	449,6	ton;	anskaffn.-kostn.	kr. 439,697: —
Pr. bankilometer	0,06	» Pr lok		54,0	»	»	74,9	»	»	» 73,283: —
S:ma *Kalmar j:r*	16	st.,	materialvikt	713,0	ton;	»	958,3	»	»	kr. 908,832: —
Pr. bankilometer	0,08	» Pr. lok.		44,6	»	»	59,9	»	»	» 56,802: —

Av lokomotiven hava 3 st. 2-kopplade, 9 st. 3-kopplade och 3 st. 4-kopplade axlar, 14 st. genomgående broms; 5 äro i åldersklass under 10 år, 8 11—25 år, 1 25—40 år, 2 över 40 år; 14 av svensk, 2 av utländsk tillverkning.

Vagnar.

Kalmar järnväg:

			Antal vgr	Antal axlar p.	Antal axlar g.	Platser i II klass	Platser i III klass	Vikt ton	Bärighet ton	Golvyta kvm.	Kostnad kronor
Personvagnar	med	2 axlar	14	28	—	22	557	139,2	—	—	100,461
»	»	4 »	5	20	—	88	306	137,5	—	—	100,335
Inspektionsvagn	»	2 »	1	2	—	11	—	10,4	—	—	10,609
Komb. pers.- o. postv.	»	2 »	3	6	—	—	49	30,4	—	—	25,960
Fångvagn	»	2 »	1	2	—	—	—	17,4	—	—	10,539
Godsvagnar, täckta	»	2 »	54	—	108	—	—	459,9	575,0	1,059,7	229,388
» »	»	3 »	1	—	3	—	—	14,5	12,0	21,8	5,840
» öppna	»	2 »	207	—	414	—	—	1,188,2	2,413,0	3,607,0	571,243
Summa	583		286	58	525	121	912	1,997,5	3,000,0	4,688,5	1,054,375

Av utrymmet i kombin. person- och postvagnar upptogs 43 % av personkupé och 57 % av postkupé.

Sävsjöström—Nässjö järnväg:												
Personvagnar	med	2	axlar	2	4	—	—	136	28,7	—	—	20,500
»	»	4	»	4	16	—	56	284	115,0	—	—	91,885
Komb. post- o. packvagn	»	2	»	1	2	—	—	—	15,2	5,0	30,9	9,900
Fångvagn	»	2	»	1	2	—	—	—	17,4	—	—	8,500
Packvagnar	»	2	»	4	8	—	—	—	49,9	37,0	92,3	28,540
Godsvagnar, täckta	»	2	»	17	—	34	—	—	169,3	228,0	322,1	113,755
» öppna	»	2	»	95	—	190	—	—	720,2	1,660,0	2,126,0	402,720
Summa		256		124	32	224	56	420	1,115,7	1,930,0	2,571,3	675,800

Av utrymmet i kombin. post- och packvagnar upptogs 59,6 % av lastrummet, 29,1 % av post- och 11,3 % av konduktörskupé.

S:a *Kalmar järnvägar*	839	410	90	749	177	1,332	3,113,2	4,930,0	7,259,8	1,730,175

Av förest. 839 vagnaxlar beräknas 73 person-, 4 post-, 13 resgods-, 145 täckta gods- och 604 öppna godsvagnsaxlar. Med broms äro 193 resgods- och godsvagnsaxlar försedda, därav 25 "genomgående"; med ledning för genomgående broms äro vagnar med 24 vagnsaxlar försedda.

Dessutom äro å K. J. inregistrerade 2 st. cisternvagnar, rymmande tills. 29,000 liter.

Lok nummer		Kalmar — 1	2	3	4	5	6	7	8
Slag (tank- eller tänderlok)		Tank	Tank	Tank	Tänder	Tänder	Tänder	Tänder	Tänder
Typ		O-C-O	O-C-O	1-B-O	1-B-O	1-C-O	2-B-O	2-B-O	2-B-O
Tillverkare		Steph. & C:o Newc.	Steph. & C:o Newc.	Steph. & C:o Newc.	Nydqv. & Holm	Nydqv. & Holm	Nydqv. & Holm	Nydqv. & Holm	Nydqv. & Holm
Satt i trafik	År	1873	1874	1874	1875	1895	1898	1900	1904
Taget ur trafik	»	—	—	1910	1915	—	—	—	—
Anskaffningskostnad (inkl. tänder)	Kr.	30,347	30,347	30,347	35,088	38,000	38,750	41,100	42,250
Cylinderdiameter	m/m	360	360	360	366	400	400	390/600	390/600
Slaglängd	—	458	458	458	458	508	508	508	508
Cylindrarnas läge	m/m	utv.	utv.	utv.	utv.	inv.	inv.	inv.	inv,
Hjuldiameter, ledarehjul	»	1,000	1,000	1,000	970	800	800	800	800
» drivhjul	»	1,000	1,000	1,000	1,280	1,350	1,500	1,500	1,500
Hjulbas, fast	»	3,250	3,250	1,700	1,950	2,060	2,400	2,400	2,400
» total	»	3,250	3,250	3,250	3,460	5,820	5,700	5,700	5,700
» » med tänder	»	—	—	—	8,250	9,940	10,500	10,500	10,500
Längd över buffrar	»	7,150	7,150	7,150	6,410	8,140	8,100	8,100	8,100
» » » med tänder	»	—	—	—	11,750	13,040	13,500	13,500	13,500
Panndiameter, inre	»	1,000	1,000	1,000	1,040	1,170	1,190	1,190	1,190
Avstånd mellan tubplåtarna	st	2,680	2,680	2,680	2,850	2,645	2,850	2,850	2,850
Antal tuber	m/m	113	113	113	113	157	157	157	157
Tubdiameter, utv.	m^2	44	44	44	44	48	48	48	48
Eldyta i eldstaden	»	4,00	4,00	4,00	5,32	7,25	7,25	7,25	7,25
» i tuberna	»	38,19	38,19	38,19	44,50	65,80	67,42	67,42	67,42
» total	»	42,19	42,19	42,19	49,82	73,05	74,67	74,67	74,67
Rostyta	kg/cm^2	0,94	0,94	0,94	1,25	1,26	1,26	1,26	1,26
Effektivt ångtryck	kg	10,0	10,0	7,0	10,0	10,0	10,0	13,0	13,0
Dragkraft	»	3,860	3,860	2,690	3,100	3,909	3,522	3,960	3,960
Axeltryck å I	»	8,050	7,850	7,800	7,000	4,575	5,500	6,575	6,600
» » II	»	8,025	7,650	7,825	7,400	8,800	5,500	6,650	6,675
» » III	»	6,800	6,900	6,675	7,100	8,700	9,500	9,800	9,875
» » IV	»	—	—	—	—	8,675	9,250	9,650	9,725
Materialvikt	»	19,275	18,800	18,700	20,050	28,500	27,350	30,250	30,375
Vikt i tjänst	»	22,875	22,400	22,300	21,500	30,750	29,750	32,675	32,775
» » » med tänder	»	—	—	—	36,250	49,225	49,250	52,075	52,175
Adhesionsvikt	»	22,875	22,400	14,500	14,500	26,775	18,750	19,450	19,600
Kolförråd för tanklok	»	800	800	800	—	—	—	—	—
Vattenförråd för tanklok	»	1,800	1,800	1,800	—	—	—	—	—
Tillåten maximihastighet	km/t	30	30	30	30	75	80	80	80

Emmaboda				Nybro—Sävsjöström			Sävsjöström—Nässjö						Anmärkningar
9	14	15	16	1 (11)	2 (12)	3 (13)	101	102	103	104	105	106	
Tank	Tänder	Tänder	Tänder	Tänder	Tänder	Tank	Tänder	Tänder	Tänder	Tänder	Tänder	Tänder	
1-A-O	1-C-O	O-D-O	O-D-O	1-B-O	1-B-O	1-A-O	1-C-O	1-C-O	1-C-O	1-C-O	1-C-O	O-D-O	
Nydqv. & Holm	Vagnb. Falun	Motala Verkst.	Motala Verkst.	Nydqv. & Holm	Nydqv. & Holm	Nydqv. & Holm	Motala Verkst.	Motala Verkst.	Motala Verkst.	Motala Verkst.	Motala Verkst.	Motala Verkst.	
1907	1911	1917	1917	1875	1875	1906*)	1912	1912	1912	1914	1914	1919	*) Tillv. år 1888. Förut å Malmö—Limhamns järnväg.
—	—	—	—	1915	1916	1915	—	—	—	—	—	—	
18,291	50,050	90,000	90,000	31,000	31,000	8,000	47,089	47,089	47,089	50,615	50,615	197,200	
300	470	500	500	366	366	220	470	470	470	470	470	500	
400	610	640	640	458	458	380	610	610	610	610	610	640	
utv.	utv.	inv.	inv.	utv.	utv.	utv.	inv.	inv.	inv.	inv.	inv.	inv.	
920	810	—	—	970	970	900	800	800	800	1,000	1,000	—	
1,100	1,365	1,388	1,388	1,280	1,280	1,150	1,400	1,400	1,400	1,600	1,600	1,388	
—	2,100	3,000	3,000	1,950	1,950	—	1,950	1,950	1,950	1,950	1,950	3,000	
2,900	6,400	5,000	5,000	3,460	3,460	2,740	6,250	6,250	6,250	6,250	6,250	5,000	
—	11,670	11,800	11,800	8,250	8,250	—	12,250	12,250	12,250	12,250	12,250	11,800	
7,400	9,370	10,500	10,500	6,410	6,410	6,260	9,200	9,200	9,200	9,200	9,200	10,500	
—	15,020	16,650	16,650	11,750	11,750	—	15,550	15,550	15,550	15,550	15,550	16,650	
1,000	1,250	1,420	1,420	1,040	1,040	890	1,276	1,276	1,276	1,276	1,276	1,420	
2,300	3,800	4,000	4,000	2,850	2,850	2,350	3,800	3,800	3,800	3,800	3,800	4,000	
65+10	90+15	112+21	112+21	113	113	77	92+15	92+15	92+15	92+15	92+15	112+21	
44	48	48	48	44	44	44	48	48	48	48	48	48	
114	127	127	127				127	127	127	127	127	127	
2,80	7,65	10,70	10,70	5,32	5,32	2,79	8,75	8,75	8,75	8,75	8,75	10,70	
29,62	74,25	104,50	104,50	44,50	44,50	24,97	75,16	75,16	75,16	75,16	75,16	104,50	
32,42	81,90	115,20	115,20	49,82	49,82	27,76	83,91	83,91	83,91	83,91	83,91	115,20	
0,63	1,65	2,08	2,08	1,25	1,25	0,54	1,64	1,64	1,64	1,64	1,64	2,08	
10,0	10,0	12,0	12,0	10,0	10,0	10,0	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0	12,0	
2,130	6,500	9,000	9,000	3,100	3,100	1,100	6,886	6,886	6,886	6,030	6,030	9,000	
10,800	8,850	12,450	12,475	8,025	7,650	6,100	7,625	7,425	7,525	7,725	7,765	12,500	
10,950	10,750	12,475	12,525	7,125	7,850	9,700	11,125	11,100	11,125	11,700	11,625	12,500	
—	10,500	12,550	12,550	6,900	7,700	—	11,225	11,250	11,200	11,600	11,525	12,500	
—	10,700	12,550	12,525	—	—	—	11,100	11,225	11,150	11,450	11,575	12,500	
18,400	38,000	47,000	47,000	20,900	21,700	12,850	39,200	39,200	39,200	40,600	40,600	47,000	
21,750	40,800	50,025	50,075	22,050	23,200	15,800	41,075	41,000	41,000	42,475	42,400	50,000	
—	72,800	82,725	82,775	35,300	37,150	—	73,475	73,400	73,400	74,875	74,800	82,700	
10,950	31,050	50,025	50,075	14,025	15,550	9,700	33,450	33,575	33,475	34,750	34,725	50,000	
500	—	—	—	—	—	450	—	—	—	—	—	—	
1,900	—	—	—	—	—	1,600	—	—	—	—	—	—	
55	70	65	65	50	50	50	80	80	80	85	85	65	

TABLÅ ÖVER TÄNDRARNAS HUVUDDIMENSIONER OCH VIKTER.

Tänder till lok		Kalmar — Emmaboda.								Nybro—Sävsjöström.		Sävsjöström — Nässjö.						Anm.
n:o		4	5	6	7	8	14	15	16	1 (11)	2 (12)	101	102	103	104	105	106	
Antal axlar	st.	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	
Hjuldiameter ...	m/m	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,050	1,050	1,000	1,000	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050	1,050	
Hjulbas	»	2,300	2,000	2,500	2,500	2,500	2,700	3,200	3,200	2,300	2,300	3,200	3,200	3,200	3,200	3,200	3,200	
Axeltryck å I	kg.	8,400	9,800	10,100	10,000	10,000	10,670	10,900	10,900	8,100	8,150	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800	10,900	
» » II	»	6,350	8,675	9,400	9,400	9,400	10,670	10,900	10,900	5,150	5,800	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800	10,900	
» » III	»	—	—	—	—	—	10,660	10,900	10,900	—	—	10,800	10,800	10,800	10,800	10,800	10,900	
Kolförråd	»	1,300	1,800	1,800	1,800	1,800	5,000	5,200	5,200	1,300	1,300	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,200	
Vattenförråd ...	»	5,200	6,000	6,000	6,000	6,000	13,700	14,100	14,100	5,200	5,200	14,000	14,000	14,000	14,000	14,000	14,100	
Materialvikt	»	8,250	10,675	11,700	11,600	11,600	13,300	13,400	13,400	6,750	7,450	13,400	13,400	13,400	13,400	13,400	13,400	
Vikt i tjänst ...	»	14,750	18,475	19,500	19,400	19,400	32,000	32,700	32,700	13,250	13,950	32,400	32,400	32,400	32,400	32,400	32,700	
Längd över buffrar	m/m	5,000	4,900	5,400	5,400	5,400	5,650	6,150	6,150	5,000	5,000	6,350	6,350	6,350	6,350	6,350	6,150	