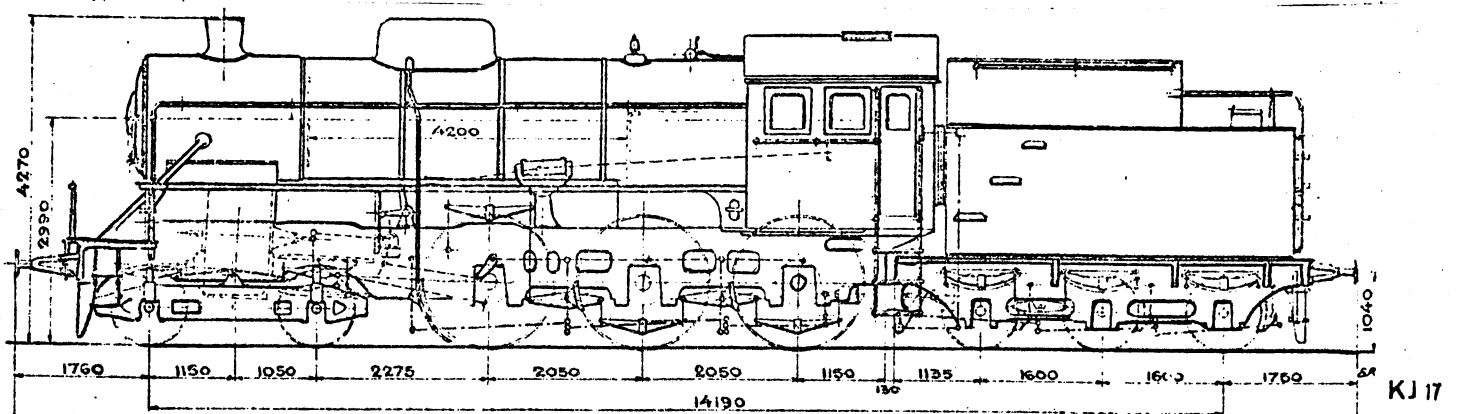
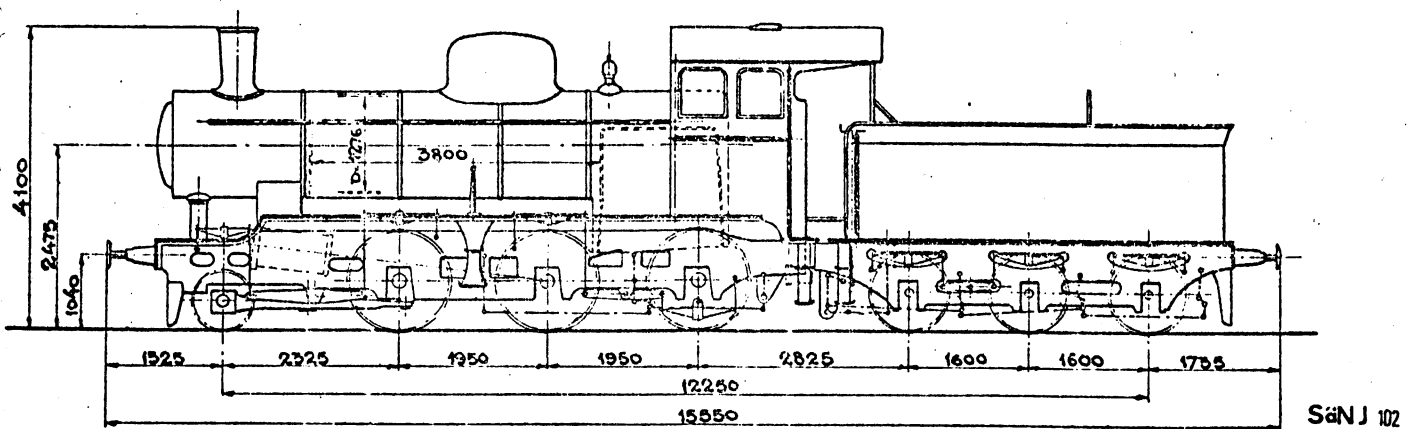


SJK Hstresa i Småland 18-19/9 1971



Den här mappen innehåller: Allmän information (denna sida)

Lista över biljettnummer som medger lokåkning på vissa sträckor
SJ tidtabeller form. S4 för hela extratågets väg
Uppgifter och anvisningar ang. fotokörningarna
Information om Ohs Bruks Järnvägs Museiförening
Historik, lokförteckning, banbeskrivning (tdt-boken, del A)
Broschyrer över Kalmar

Samlingssignal. Vi använder signalen "lossa bromsarna" (——— -) som samlingssignal. Den innebär omedelbar påstigning.

Lokåkning är utlottad på biljetternas nummer. Vilka som får åka och de aktuella sträckorna framgår av särskilt blad här i mappen. Första sträckan börjar redan vid Jönköping H, så kolla i god tid.

Fotokörningar anordnas enligt särskild beskrivning längre fram i mappen.

Kol- och/eller vattentagning sker i Värnamo, Alvesta, Emmaboda, Kalmar och Åseda.

Apropå kol - sot i ögonen kan man ju få. Hjälp i form av borsyrelösning och ögonbad finns att få vid serveringen i SWB-vagnen.

Kartor m.m. Karta över resvägen i 1:100000 med reseinformation finns jämte stadskarta över Kalmar och grafisk tidtabell för resan uppsatta i F-vagnen.

SJK böcker m.m. säljes ombord på extratåget.

Studiebesök vid KVAB i Kalmar anordnas på söndagsförmiddagen. Extratåg avgår från Kalmar C 08.45 till Kalmar S, där guider möter upp. Efter studiebesöket avgår ångtåget från Kalmar S 10.11 direkt mot Nybro-Nässjö.

Måltidsuppehåll blir det på lördagen i Alvesta (16.57-17.51) och Växjö (18.11-19.15). Lunch hoppas vi att ni har ätit före avresan. På söndagen anordnas gemensam måltid i Åseda (13.00-14.25). I denna kan endast de som förhandsbeställt mat och fått röd biljett delta. Biljetten skall medföras till restaurangen. Samling vid stationshuset i Åseda omedelbart efter ankomsten dit. Observera att avgångstiden från Åseda är 14.25 (fel i SJ S4).

Servering under resan sker i SWB-vagnen. Där finns varm och kall dryck, smörgåsar och tilltugg till moderata priser. Utnyttja denna service! Även film säljs i begränsad omfattning.

Frukost i Kalmar söndag kan intagas på TR-baren i Kalmar C stationshus. Baren öppnar redan 07.30 speciellt för SJK.

Ändring till SJ tdt S4 söndag. Avgångstiden från Åseda är 14.25 i stället för felaktigt angivet 14.12.

Utökad giltighet för den gröna söndagsbiljetten. P.g.a. hotellsituationen i Kalmar kan det förmodas att några deltagare övernattar i Nybro. Därför gäller den gröna biljetten för färd Nybro-Kalmar C med tåg 1653 på söndagsmorgonen (avg. Nybro 08.09, ank. Kalmar C 08.33).

Reseledare är Jan-Anders Wirén. I regel kan han eller någon av hans kollegor påträffas i serveringen eller i kupén därintill i SWB-vagnen, om ni skulle behöva kontakt med reseledningen.

Sist och slutligen önskar vi er alla välkomna till denna resa runt Småland. Vi hoppas att ni kommer att trivas !

LOKÅKNING

Lokåkning har med resp, driftdistrikts tillstånd utlottats för nedanstående biljettnummer och sträckor (tiderna anges endast som orientering):

Sträcka	Biljettfärg	nr	nr
Jönköping H(12.35) - Norrahammar(12.57)	Brun	x)	25
Norrahammar (13.00) - Taberg(13.17)	Brun	x)	79
Taberg(13.22) - Månsarp(13.29)	Brun	87	42
Månsarp(13.35) - Bratteborg(13.47)	Brun	111	9
Bratteborg(13.52) - Vaggeryd(14.04)	Brun	68	142
Vaggeryd(14.20) - Skillingaryd(14.30)	Brun	x)	122
Skillingaryd(14.35) - Värnamo(15.00)	Brun	130	71
— Värnamo(15.20) - Bor(15.30)	Brun	138	37
Bor(16.05) - Rydaholm(16.29)	Brun	x)	153
Rydaholm(16.38) - Alvesta(16.57)	Brun	81	54
— Alvesta(17.51) - Växjö(18.11)	Brun	126	5
Växjö(19.15) - Emmaboda(20.04)	Brun	118	20
Emmaboda(20.15) - Nybro(20.40)	Brun	127	77
Nybro(20.43) - Kalmar C(21.10)	Brun	109	13
Kalmar C/S(10.05/10.11) - Nybro(10.34)	Grön	6	149
Nybro(10.46) - Orrefors(11.06)	Grön	82	151
Orrefors(11.11) - Målerås(11.40)	Grön	x)	20
Målerås(11.46) - Sävsjöström(12.04)	Grön	98	73
Sävsjöström(12.12) - Åseda(13.00)	Grön	114	65
Åseda(14.25) - Österkorsberga(15.15)	Grön	x)	163
— Österkorsberga(15.20) - Vetlanda(15.50)	Grön	100	62
— Vetlanda(16.20) - Nässjö(17.55)	Grön	x)	75

x) På denna sträcka disponeras en plats på loket av reseledningen för anvisningar vid fotokörningar etc.

— Biljetten skall uppvisas för lokpersonalen. Lokåkning sker helt på egen risk. Ansvarsförbindelse finns på loket och skall undertecknas av alla lokåkande. Utöver vad som ovan angivits får inga resande medfölja loket. I sista hand avgör dock lokpersonalen om lokåkning överhuvudtaget får äga rum.

BANGÅRDAR I MÅLERÅS (C:A 1930).

Med anledning av SJK resa den 18 och 19 september på banor i Småland, bl a beröres fd KJ, kan det vara motiverat att återuppliva läsarens minne om hur bangårdarna i Målerås såg ut under tiden KLJ hade slutstation vid Målerås Södra (1898-1931).

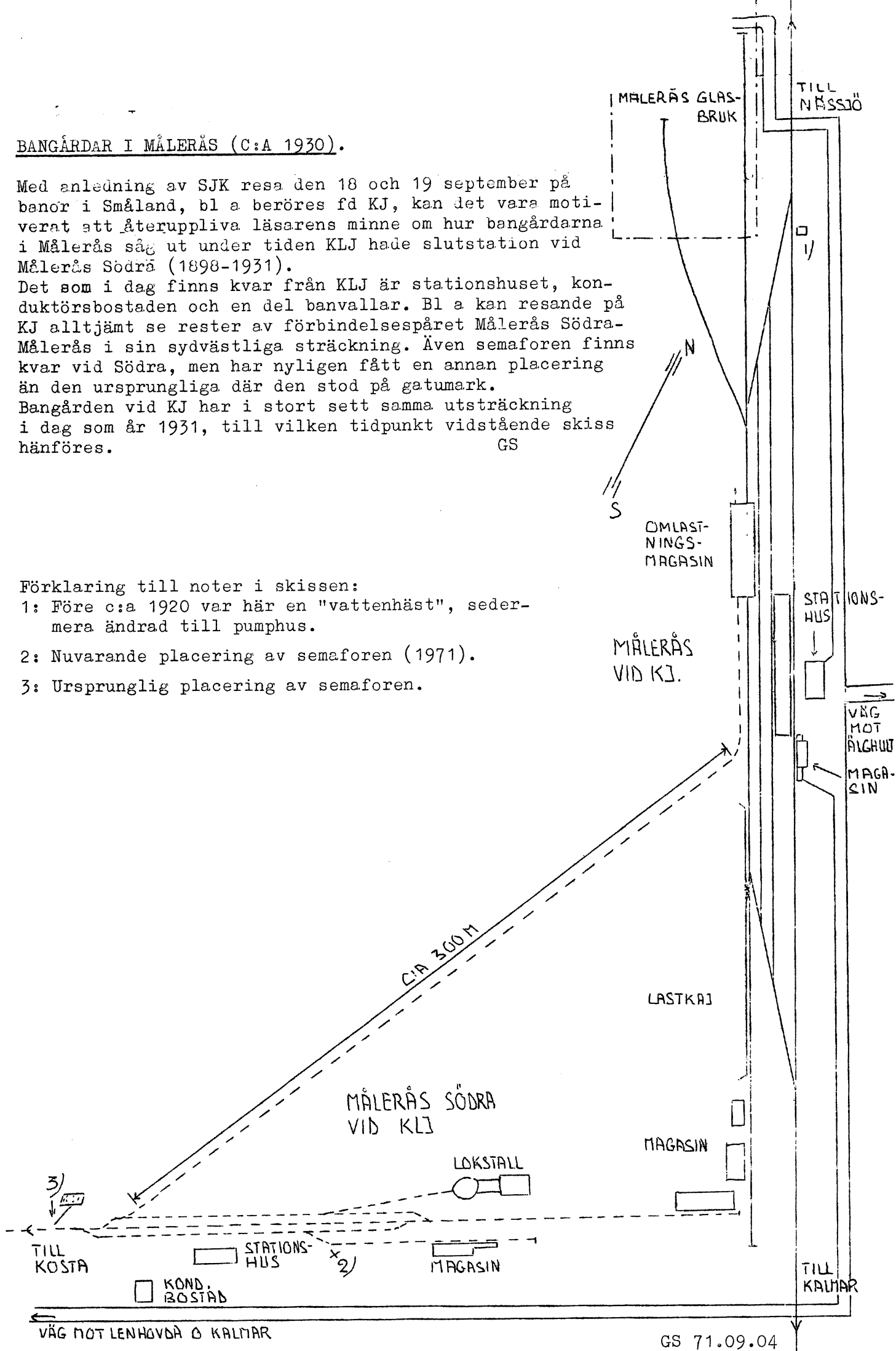
Det som i dag finns kvar från KLJ är stationshuset, konduktörsbostaden och en del banvallar. Bl a kan resande på KJ alltjämt se rester av förbindelsespåret Målerås Södra-Målerås i sin sydvästliga sträckning. Även semaforen finns kvar vid Södra, men har nyligen fått en annan placering än den ursprungliga där den stod på gatemark.

Bangården vid KJ har i stort sett samma utsträckning i dag som år 1931, till vilken tidpunkt vidstående skiss hänföres.

GS

Förklaring till noter i skissen:

- 1: Före c:a 1920 var här en "vattenhäst", sedermera ändrad till pumphus.
- 2: Nuvarande placering av semaforen (1971).
- 3: Ursprunglig placering av semaforen.



LOKFÖRTECKNING

HNJ							
1	A	-	C	SS	2502	1875	HALMSTAD 1909 SSA Genevad
2	A	-	C	SS	2501	1875	TORUP 1908 +
3	Bb	-	C	FW	292	1876	ÅTTERÅS 1917 omnumr. t 20
4	Bb	-	C	FW	293	1876	WERNAMO 1917 omnumr. t 21
5	A	-	C	SS	2609	1876	1909 +
6	A	-	C	SS	2608	1876	1909 +
7	D	-	C	NOHAB	155	1882	1898 ombyggt t C-2 1927 BJ K3 303
8	D	-	C	NOHAB	156	1882	1898 ombyggt t C-2 1927 BJ K3 304
9	C	-	1B	NORAB	191	1884	1926 ÅmÅJ 9
10	C	-	1B	NOHAB	192	1884	1929 skrot
11	Ea1	B5	1C-3	Atlas	25	1894	1936 skrot
12	Ea1	B5	1C-3	Atlas	26	1894	1943 omnumr. t 29
13	Ea2	-	1C-3	Atlas	28	1896	1931 skrot
14	Ea2	-	1C-3	Atlas	29	1896	1929 ÅmÅJ 14
15	Ea2	-	1C-3	Atlas	38	1899	1929 ÅmÅJ 15
16	Ea2	-	1C-3	Atlas	39	1899	1931 SSA Skivarp
17	F	P6b	1C-3	NOHAB	665	1902	1945 SJ L26 1765
18	F	P6b	1C-3	NOHAB	666	1902	1945 SJ L26 1766
19	Ba	-	C	CF	1165	1899	1901 köpt SOEJ 1 1928 MaSJ
20	Eb	-	1C-3	Atlas	63	1904	1917 omnumr. t 29
21	Eb	-	1C-3	Atlas	64	1904	1917 omnumr. t 30
20	Bb	T4	C	FW	292	1876	1917 omnumr. fr 3 1936 skrot
21	Bb	T4	C	FW	293	1876	1917 omnumr. fr 4 1941 Domnarfvet 7
22	H	G8	D-3	Atlas	94	1908	1945 SJ E7 1750
23	H	G8	D-3	Atlas	95	1908	1945 SJ E7 1751
24	H	G8	D-3	Atlas	96	1908	1945 SJ E7 1752
25	H	G8	D-3	Atlas	97	1908	1945 SJ E7 1753
26	I	-	1B-2	Fairbairn	1857?	"Katten" 1908 köpt ÖKJ 3	1931 skrot
27	K	P6	1C-3	Atlas	108	1909	1945 SJ L27 1767
28	K	P6	1C-3	Atlas	109	1909	1945 SJ L27 1768
29	Eb	B5b	1C-3	Atlas	63	1904	1943 ombyggt 1) 1945 SJ L28 1769
30	Eb	B5b	1C-3	Atlas	64	1904	1917 omnumr fr 21 1945 SJ L28 1770
31	Eb	B5b	1C-3	Atlas	65	1904	1945 SJ L28 1771
32	Eb	B5b	1C-3	Atlas	66	1904	1945 SJ L28 1772
33	G Ga	T6	C-2	Atlas	74	1905	1928 ombyggt till C 1945 SJ K22 1763
34	G Ga	G6	C-2	Atlas	75	1905	1933 ombyggt till C T6 1945 SJ K22 1764
35	G Ga	G6	C-2	Atlas	85	1906	1942 SSA Hököpinge
36	G Ga	G6	C-2	Atlas	86	1906	1943 SSA Staffanstorp 5
37	G Ga	G6	C-2	Atlas	87	1906	1943 SSA Gärsnäs
38	M Ma	T10	1D-3	Hanomag	956	1922	1932 ombyggt 2) 1945 SJ N4 1773
39	M Ma	G10	1D-3	Hanomag	9567	1922	1945 SJ E8 1754
40	M Ma	G10	1D-3	Hanomag	9568	1922	1945 SJ E8 1755
41	M Ma	G10	1D-3	Hanomag	9569	1922	1945 SJ E8 1756
42	Mb	G12	2D-3	NOHAB	1880	1931	1945 SJ E9 1757
43	Mb	G12	2D-3	NOHAB	1881	1931	1945 SJ E9 1758
44	Mb	G12	2D-3	NOHAB	1882	1931	Tender från lok 38 1945 SJ E9 1759
45	-	G12	2D-3	NOHAB	2025	1936	1945 SJ E9 1760
46	-	G12	2D-3	NOHAB	2026	1936	1945 SJ E9 1761
47	-	G12	2D-3	NOHAB	2027	1936	1945 SJ E9 1761
48	-	T6	C	Motala	287	1902	1936 köpt SJ Kh 721 1945 SJ K4 721
49	-	T6	C	Ljungg.	13	1906	1936 köpt SJ Kh 866 1945 SJ K4 866
50	-	T6	C	Motala	412	1908	1936 köpt SJ Kh 958 1945 SJ K4 958
51	-	P7	2C-3	NOHAB	1051	1914	1940 köpt DJ H3 9 3) 1945 SJ A7 1749
Ångvagn	1A	Atlas	1888				1945 Järnvägmuseum

1) bestod efter ombyggnaden 1943 av lok nr 12 med pannan från nr 29 - 20.

2) för att klara godstågstrafiken Jönköping H - Vaggeryd behövde 22 - 25 ersättas av ett starkare lok. 38 - 41 kunde inte komma ifråga eftersom vändskivan i Jönköping hade ø

12 m och totala hjulbasen på loken var 14,01 m. Därför beslöts att bygga om 38 till tanklok. För att få plats med kolbox och vattentank borttogs bakre draglådan och ramverket förlängdes. En bakre löpaxel, anordnad som bisselboggi, insattes. Förarhytten inbyggdes. Ändringarna framgår av följande med gamla mått inom (). Total hjulbas (14,01) 9,6 m, drivaxeltryck (13,8) 13,8 ton, främre boggi-axeltryck (9,25) 13,7 ton, bakre (-) 15,8 ton, vattenförråd (15) 10 m³, kolförråd (5,0) 3,0 ton.

3) efter övertagandet ändrades loket till HNJ-standard. Den 2-axliga tendern utbyttes mot 3-axlig - SJ litt C nr 758.

Loken 17 och 18 ombyggdes av NOHAB 1932, varvid man lade in nya och större pannor. Dragkraften ökades från 4,3 till 5,59 ton och adhesionsvikten från 31,2 till 34,6 ton.

HNJ införde loklitt 1909 enligt den gamla modellen första lok litt A, nästa typ B osv och med underlitt a, b eller al, a2 för att skilja snarlika typer. 1932 ändrades systemet till P = persontågs-, G = godstågs-, B = blandadstågs- och T = tanklok. Till bokstaven sattes som underlitt siffertalet för dragkraften i hela ton.

B A J

1/51	D K	C-2	NOHAB	589	1900		1932	Iran
2/52	D K	C-2	NOHAB	590	1900		1937	skrot
3/53	D K	C-2	NOHAB	591	1901		1940	SJ K8 1551
4/54	D K	C-2	NOHAB	592	1901		1938	skrot
5/55	D K	C-2	NOHAB	593	1901		1937	skrot
6/56	A Cb	2B-2	NOHAB	602	1902		1940	SJ C2 1530
7/57	A Cb	2B-2	NOHAB	603	1902		1940	SJ C2 1531
8/58	A Cb	2B-2	NOHAB	604	1902		1938	skrot
9/59	A Cb	2B-2	NOHAB	715	1903		1937	skrot
10/60	B W	1B1	NOHAB	784	1905	1907 köpt GBJ 10	1937	skrot
18 -	E -	D-3	Motala	665	1920	1937 köpt GBJ 18	1940	SJ E4 1599
19 -	E -	D-3	Motala	503	1914	1937 köpt GBJ 19	1940	SJ E4 1600
21/61	Y -	1B	NOHAB	199	1884	1903 köpt Kinds J 1	1929 +,	1933 skrot
22/62	B Y	1B	NOHAB	200	1884	1903 köpt Kinds J 2	1924 +,	1933 skrot
23/63	B Y	1B	NOHAB	228	1885	1903 köpt Kinds J 3	1923 +,	1933 skrot
22 -	S -	1C1	Falun	247	1918	1937 köpt GBJ 22	1940	SJ S4 1610
23 -	S -	1C1	Falun	248	1918	1937 köpt GBJ 23	1940	SJ S4 1611
24 -	S -	1C1	NOHAB	1687	1923	1937 köpt GBJ 24	1940	SJ S4 1612
25 -	S -	1C1	NOHAB	1688	1923	1937 köpt GBJ 25	1940	SJ S4 1613
26 -	Sa-	1C1	NOHAB	1155	1919	1937 köpt GBJ 26	1940	SJ Hvc 1488
64 -	E -	D-3	Motala	666	1920		1940	SJ E4 1601
70 -	L -	1C-3	NOHAB	1920	1931		1940	SH L5 1574
71 -	L -	1C-3	NOHAB	1921	1931		1940	SJ L5 1575

Lok nr 26 ommärktes av SJ 1941 medan de övriga av SJ övertagna loken ommärktes först 1943

W A J

Ångvagn	B+2	NOHAB	162	1882	1892 köpt HHyJ	1941	Järnvägmuseum
---------	-----	-------	-----	------	----------------	------	---------------

C W J

1	C	RS	2081	1872	CARLSKRONA	1875	omnumr t 7
1	1B-2	BP	1525	1875	CARLSKRONA	1928	skrot
1	C	Atlas	80	1906	1931 köpt SJ 871	1940	SJ K4 871
2	C	BP	1205	1872	CARL XI	1903	+
2	C	Atlas	90	1907	1927 köpt SJ 910	1940	SJ K4 910
3	C	BP	1206	1872	WEXIÖ	1873	omnumr t 4
3	1B-2	BP	1264	1873	WACHTMEISTER	1916	sålt?
3	C	Atlas	139	1913	1927 köpt SJ 1161	1940	SJ K3 1161
4	C	BP	1206	1872	WEXIÖ	omnumr fr 3	1903 +
5	1B-2	BP	1265	1873	LESSEBO	1933	+
5	1C1	Motala	551	1915	1937 köpt SJ 1257	1940	SJ Sa1257
6	1B-2	BP	1415	1874	BLEKINGE	1943	skrot
7	C	RS	2081	1872	1875 omnumr fr 1	1892	H&SJ 7
7	1C1	Motala	558	1916	1939 köpt SJ 1279	1940	SJ Sa 1279

8	1C-2	NOHAB	383	1894		1940 skrot
9	1C-2	NOHAB	384	1894		1939 skrot
9	1C1	Motala	550	1915	1939 Köpt SJ 1256	1940 SJ Sa 1256
10	C	2B-2	NOHAB	616	1900	1943 skrot
11	C	2B-2	NOHAB	617	1900	1928 +
12	C	2B-2	NOHAB	618	1900	1939 +
13	C	2B-2	NOHAB	724	1903	1940 +
14	L1	1C-2	NOHAB	815	1906	1940 SJ L11 1562
15	L1	1C-2	Motala	406	1908	1940 SJ L11 1563
16	L1	1C-2	Motala	449	1910	1940 SJ L11 1564
17	L1	1C-2	Motala	578	1916	1940 SJ L11 1565
18	L1	1C-2	Motala	650	1919	1940 SJ L11 1566
19	H	1C-3	NOHAB	1769	1926	1940 SJ L14 1595
20	H	1C-3	Motala	734	1928	1940 SJ L15 1596

K J

1	K	C	RS	2117	1873	KALMAR	1942 Frövifors
2	K	C	RS	2118	1874	MANNERSKANTZ	1932 sålt NshJ
3	K	C	RS	2119	1874	UNION	1910 Vattenfall
4		1B-2	NOHAB	62	1875	GUSTAF WASA	1915 +
5		1C-2	NOHAB	417	1895	GUSTAF II ADOLF	1929 +
6	C	2B-2	NOHAB	488	1898	CARL X GUSTAF	1931 + 1943 skrot
7	C	2B-2	NOHAB	599	1900	ODEN	1944 skrot
8	C	2B-2	NOHAB	723	1903		1940 SJ C4 1534
9	Y	1A	NOHAB	816	1907	"Hönan"	1940 SJ Q 1607
11		1B-2	NOHAB	63	1875	1909 köpt NSJ 1	1915 +
12		1B-2	NOHAB	64	1875	1909 köpt NSJ 2	1916 +
13		1A	NOHAB	263	1888	1909 köpt NSJ 3	1915 VAKÖ 13
14	L3	1C-3	Falun	130	1911		1942 skrot
15	E	D-3	Motala	599	1917		1940 SJ E5 1535
16	E	D-3	Motala	600	1917		1940 SJ E5 1536
17	H4	2C-3	Motala	742	1930		1940 SJ A5 1545
18	Sc	1B2	Motala	704	1923	1937 köpt LTJ 16	1940 SJ W2 1620
19	Ke	C	Ljungg.	15	1907	1937 köpt SJ 914	1940 SJ K3 914

Enligt 1912 års bolagsberättelse levererades loken 1-3 som 1B och ombyggdes 1912 till C. Ett av loken fick då ny panna. SJ ommärkte loken först 1942. I samband med leverans av lok 17 skrev Lokomotivmännens Tidning: Från AB Lindholmen-Motala verkstad har till Kalmar järnvägar levereras 2 st förstklassiga lokomotiv som nyligen anlände till Kalmar. De insätts efter vederbörlig tillsyn omedelbart i trafik å Nässjöbanan. Efter presentation av lokens data följer: Det är nu över tio år sedan Kalmar järnvägar köpte något nytt lok. Sedan dess har persontrafiken ökats avsevärt och därmed fordringarna på lokomotiven. För närvarande utgör tågastigheten 75 - 80 km/timmen. De nya loken, som kördes från Motala av ingenjör Johansson, körde emellertid därvid med en hastighet av 115 km. i timmen, vilket ju utgör ett vackert bevis på verkstadens prestationsförmåga. Kalmar järnvägar är att gratulera till det nya förvärvet. De nya loken bära numren 17 och 107.

N S J

1	1B-2	NOHAB	63	1875	ORREFORS	1909 KJ 11
2	1B-2	NOHAB	64	1875	SÄFSJÖSTRÖM	1909 KJ 12
3	1A	NOHAB	263	1888	1906 köpt MLJ 1	1909 KJ 13

Sä N J

101	L1	1C-3	Motala	480	1912	1940 SJ L11 1571
102	L1	1C-3	Motala	481	1912	1940 SJ L11 1572
103	L1	1C-3	Motala	482	1912	1940 SJ L11 1573
104	L2	1C-3	Motala	523	1914	1940 SJ L7 1581
105	L2	1C-3	Motala	524	1914	1940 SJ L7 1582
106	E	D-3	Motala	661	1919	1940 SJ E5 1537
107	H4	2C-3	Motala	743	1930	1940 SJ A5 1546

Loken ommärktes av SJ 1942.

H I S T O R I K

över järnvägar, berörda av SJK:s höstresa i Småland 18-19 september 1971.

Denna historik tycks kanske vara i mastigaste laget. Jag har visserligen försökt begränsa mig så mycket som möjligt, men det är stora järnvägsbolag som berörs av resan. Det finns tyvärr ingen möjlighet att begränsa till enbart de bandelar som berörs så jag har behandlat bolagen i sin helhet. Jag hoppas att det inte är alltför tröttande läsning utan att något skall vara av intresse. Några källor anges inte eftersom källmaterialet är omfattande.

H N J

Redan i slutet av 1860-talet framfördes tanken på en järnvägsförbindelse Halmstad - Småland och den 1 juli 1869 hölls det första mötet och man beslöt göra förberedande undersökningar. Samtidigt som man uttalade sig för linjen "Halmstad-nära Rydö-Bolmens norra strand-Värnamo-lämplig plats å södra stambanan" anslogs 500 rdr till undersökningen. En kommitté tillsattes och denna gav major Cl. Adelsköld i uppdrag att göra upp ritningar och kostnadsförslag, vilka sedan tillställdes K. M:t för erhållande av statsunderstöd. Under tiden höll andra på att undersöka en linje Halmstad-Gislaved-Taberg-Jönköping. Kommittén fick nedslående svar på sin skrivelse om en linje Värnamo-SSB. Vid ett möte i dec. 1869 beslöts att arbetet skulle fortsätta men inriktas på förslaget med Jönköping som slutstation. Den 9.12.1871 hölls i Gislaved konstituerande bolagsstämma med Halmstad - Jönköpings järnvägsaktiebolag. Vid samma tillfälle granskades ett kontrakt från BILLUPS & MAKINSON, Cardiff och man beslöt linjesträckningen till Halmstad-Oskarström-Nyby -Villstad-Gislaved-Nissafors-Stengårdshult-Bonstorp-Taberg-Jönköping. Bolagsstämman ajournerades till den 15.1.1872 och man konstaterade då att tillräcklig aktieteckning ej kunnat uppnås. Det framfördes då på nytt förslag om sträckningen till Värnamo. Efter långa och tidvis häftiga diskussioner beslöts att bygga en bana "från Halmstad-nära Oskarström, över Torup förbi sjön Bolmen åt Värnamo nära Taberg till Jönköping med sidobana till Gislaved". I entreprenadkontraktet bestämdes: spårvidden ska göras lika med den vid SJ, rä-lernas vikt skulle vara 15 skålpund per fot och arbetet skulle påbörjas senast i juni 1872. Ersättningen till entreprenören skulle vara 6.000 rdr pr eng. mil med avdrag av 100 rdr pr mil för stängsel och mark. Fram till Torup byggdes banan i början av 1873 men sedan tycktes företaget ha svävat i luften och den 3.6.1873 hade man extra bolagsstämma där det beslöts att sträckningen skulle vara Torup-Kinnared-Smålandsstenar-Bredaryd-Värnamo-Nässjö. Samtidigt föreslogs att ändra bolagets namn till Halmstad-Nässjö järnvägar. Förslaget godtogs ej. Efterhand som banan blev färdig uppläts den för provisorisk trafik, där de resande fick färdas på egen risk.

Kongl. Styrelsens för Statens jernvägstrafik

Cirkulär (No 864),

utfärdadt den 24 juli 1885,

med underrättelse att jernvägen mellan Halmstad och Nässjö
erhållit ny egare.

Att jernvägen mellan Halmstad och Nässjö, hvilken förut egs af Halmstad-Jönköpings jernvägsaktiebolag, nu mera öfvergått till ny egare, Halmstad-Nässjö jernvägsaktiebolag, samt att med anledning deraf den hittills å jernvägens materiel anbragta signatur H. J. J. förändrats till H. N. J., varder härigenom meddeladt.

Stockholm, som ofvan.

C. O. TROILIUS.

Den 1.9.1877 invigdes Halmstad-Värnamo och den 3.1.1880 öppnades linjen Värnamo-Lindfors och nästan samtidigt utgick kontraktet med entreprenören. Till dylik för den resterande biten till Nässjö antogs Carl Jehander i maj 1881 och den 21.12.1882 öppnades hela linjen för trafik. Jönköpingsborna kämpade vidare för linjen till Jönköping och vid 1883 års bolagsstämma gjorde man framställning om en linje Jönköping-Götafors. Stämman var med på noterna men förklarade att man saknade medel. Våren 1889 togs frågan upp på nytt och man tillsatte en kommitté som uppdrog å kapten E Westerberg att göra upp ett förslag SJ station i Jönköping-Vaggeryd. Koncession söktes och erhöles den 9 maj 1890 med viss inskränkning för

M. Hahr.

ingången till Jönköping. Carl Jehander fick då i uppdrag att utarbeta ett nytt förslag. Han framlade ett sådant enligt vilket gods- och rangerbangården skulle förläggas söder om Munksjö pappersbruk och personstationen vid hamnen. Koncession erhöles för detta förslag 4.9.1891. Interimsstyrelsen fortsatte förhandlingarna med HNJ och detta bolag gick med på att överta koncessionen och bygga banan. Överlåtelsen godkändes av K. M:t den 1.4.1892. Carl Jehander åtog sig att bygga banan för 925.000 kr och den 12.11.1894 öppnades järnvägen för allmän trafik.

Beträffande dagens omfattande järnvägsarbeten i Jönköping hänvisas till utförlig och intressant artikel i TÅG 5/71.

HNJ, som kallades "Granrisbanan" eller "Långnaglabanan", var en av de sista enskilda järnvägarna, som förstatligades. Från och med den 1 juli 1945 började SJ ersätta HNJ på lok och vagnar.

1968 presenterade Borås driftdistrikt en utredning enligt vilken SJ skulle förbättra sitt lönsamhetsresultat med 432.000 kr per år om person- och styckegodstrafiken överflyttades till landsvägen. Under tiden 1958 - 1968 hade biljettförsäljningen minskat 54 %. Dagarna är således räknade.

B A J

Eftersom ett stort område saknade järnvägstrafik började man sedan BGJ 1894 hade in- vigts, att intressera sig för en fortsättning österut. Sedan major D Insulander gjort undersökning söktes och beviljades av K. M:t den 31.12.1897 koncession för linjen Borås-Värnamo-Alvesta. Den 18.3.1898 fastställdes bolagsordningen och man inbjöd till aktie- teckning. Denna gick bra och vid konstituerande bolagsstämma den 29.11.1898 meddelades att minimikapitalet - 4,5 milj kr - övertecknats med 131.000 kr. I koncessionen bestämdes att banan skulle vara färdig senast den 1.10.1901 men detta ändrades sedan till den 1.7.1903. Den totala kostnaden beräknades till 9.790.000 kr.

Bandelen Borås-Hillared byggdes i egen regi under ledning av ing. C H Wallgren och arbetet påbörjades i mars 1900. För en summa av 3.070.000 byggdes linjen Hillared-Alvesta av ing. Carl Jehander. Han påbörjade arbetet den 20.6.1899 och arbetet gick så fort att hela linjen kunde öppnas för trafik den 23.12.1902.

I BAJ koncession föreskrevs bl a att överenskommelse skulle träffas med Kinds Härads järnväg, som löpte parallellt med BAJ från Borås till Hillared, angående ersättning för intrång i trafikområdet. Frågan löstes så att BAJ köpte Kinds för 1 milj. kr. I beloppet ingick statslån med 469.279 kr, för vilket BAJ övertog betalningsansvaret. BAJ lade ner trafiken och rev spåret på sträckan Åhaga-Hillared.

För att få tillgång till hållbara och billiga slippers utfördes, med början 1912, plantering av sibirisk lärk på inköpta markområden i närheten av Nissafors och Gnosjö, tillsammans 80 har. För skolning av plantorna anlade man senare en egen plantskola. Vid Hädinge hade BAJ och GBJ en gemensam torvmosse på 50 har.

B&J förstatligades den 1.7.1940 och 10 år senare började man undersöka förutsättningarna för en elektrifiering. Efter många undersökningar och motioner beslöt 1959 års riksdag om elektrifiering och anvisade 12,6 milj. kr till arbetet. Tisdagen den 15 maj 1962 kl 10.32 avgick invigningståget från Borås till Värnamo med Rb2 1003 som premiärlok. Efter nästan tre timmars uppehåll i Värnamo för bl a lunch och massor av tal fortsatte tåget kl 15.10 till Alvesta.

W A J

Det var heta strider i riksdagen 1859 och 1860. Frågan gällde södra stambanan och om den skulle gå över Alvesta eller Växjö. Alvestaalternativet segrade och 1862 tog Växjö stad initiativet för att bygga en bana till Alvesta. Redan den 2.10.1862 hölls ettläns- möte i Växjö och man beslöt då "att på allt möjligt sätt befordra anläggning av en järn- bana för hästkraft" mellan Växjö och Alvestad. Kostnadsförslaget för banan, som skulle ha en spårvidd av 3,5 fot, hade uppgjorts av major Claes Adelsköld och slutade på 324.000 rdr. Den 4.11.1862 konstituerades bolaget och man begärde sedan statslån på 216.000 rdr. K. M:t beslöt att sedan man "wunnidt full öfvertygelse derom, att en loco- motivbana skulle bättre uppfylla behovet och tillskynda både orten och det allmänna betydligt större fördelar än en hästbana, att för byggandet af en för begagnandet med ångkraft afsedd jernväg emellan staden Wexjö och Alvestad station å Södra Stambanan

behvilja bolaget ett lån lydande å 434.000 rdr". Med hänsyn till de många fördelar, som skulle vinnas om man använde SJ spårvidd, begärde bolagsstyrelsen senare, att om man kunde skaffa de ytterligare medel som behövdes och byggde banan normalspårig, K. M:t skulle medgiva att Alvesta station fick utan kostnad för bolaget användas för trafiken på banan och att trafiken på banan skulle skötas av SJ mot den ersättning som K. M:t bestämde. Den 13.11.1863 bifölls bolagets begäran av K. M:t. På bolagsstämman den 17.11.1863 beslöts att banan skulle byggas normalspårig. Arbetet började den 17.11.1863 i egen regi och med major Cl. Adelsköld som överingenjör. Arbetet gick relativt snabbt och den 3.7.1865 öppnades järnvägen för allmän trafik.

Trafikeringsavtalet med SJ fann Järnvägsstyrelsen mindre fördelaktigt och den 12.2.1897 bemyndigade K. M:t järnvägsstyrelsen att hos domstol begära att avtalet "måtte förklaras icke vidare vara för staten bindande". Genom samstämmiga domslut i alla instanser förklarades att avtalet skulle fortsätta att gälla. Efter flera års tvistigheter träffades 1909 ett avtal enligt vilket tvistefrågor skulle avgöras vid domstol. Rättegångar slutfördes och i domar den 21.5.1917 och 23.7.1921 förklarades järnvägsstyrelsen icke vara pliktig att vid Alvesta station utan ersättning expediera flera än 4 tåg per dag samt att hastigheten på tågen icke utan ytterligare ersättning måtte överstiga 27 km per timme om bolaget icke avsåg sig de rättigheter och förmåner som bolaget tillförsäkrats genom 1864 års avtal. WAJ överklagade och begärde att K. M:t skulle ålägga SJ att expediera de tåg som var nödvändiga för upprätthållande av erforderlig trafik. Genom beslut av K. M:t den 19.5.1922 förklarades att "denna bolagets framställning icke föranledde någon åtgärd". För att få trafik med Alvesta blev WAJ tvunget att medgiva uppsägning av 1864 års avtal. Från och med den 1.6.1922 har CWJ svarat för trafiken.

Vid anläggningen användes järnräls, 20 skålp/löpfot. 1883-6 utbyttes den mot 28 kg stålräls, vilken i sin tur 1902-4 ersattes av 40,5 kg räls. Växjö station har utvidgats 1873-4 i samband med CWJ anslutning, 1894-5 med Klavreströmsbanans anslutning och 1897 med WTJ ankomst till staden. Rån 1908 hade CWJ, WAJ, VTJ och VÅHJ gemensam trafikledning. 1913 inträdde HKJ och 1922 ÖVJ i denna ledning.

Alla var inte lika förtjusta över Växjö stads engagement i WAJ. I en insädare i Smålandsposten kunde man läsa: "Till att börja med hafwa wij stadsfullmäktige att tacka för att vår jernbana blifwit en verklighet; men låtom oss i sammanhang härmed äfwen undersöka huruvida fördelarne för samhället i sin helhet af denna kommunikationsled i sjelwa werket äro så stora, att de fullt motswara storheten af de uppoffringar samhället hwarje år får göra för äran att hafwa en jernväg. För vår del tro wij oss kunna uttala den åsigten att stadsfullmäktige med afseende på denna frågas behandling ej sett kommunens bästa till godo, likasom wij äro förwissade om, att den skara af nya drygt aflönade tjenstemän, hwilka under namn af "Kamrerare, Sekreterare och Kassörer" nu betunga vår stadsbudget ganska wäl kunde wara borta utan att stadens angelägenheter sköttes sämre än de för närvarande skötas. ... Gammal Wexiöbo."

WAJ förstatligades den 1.7.1941 och elektrifieringen fullbordades den 1.6.1954.

C W J

Greve A E von Rosen hade redan år 1845 förordat en linje Linköping-Vimmervy-Karlskrona med sidolinje till Kalmar. Då banan sedan inte av regeringen medtogs som stambana och enskilda medel inte kunde anskaffas, förföll projektet. Emellertid fortsatte diskussionen och den 16 juni 1865 hölls ett stort möte på rådhuset i Växjö varvid tillsattes en kommitté på 15 personer (5 från vardera Blekinge, Kalmar och Kronobergs län) med uppdrag att få en stambana byggd mellan Växjö och Karlskrona med grenbana till Kalmar från Emmaboda. Att Emmaboda blev medelpunkten berodde på, att avståndet till de tre städerna var lika (57 km). Vid tiden för banbygget hette Emmaboda Emmabo by.

Aktieteckningen gick framåt i Blekingen och den 17 mars 1871 bildades i Karlskrona Karlskrona-Wexiö jernvägsaktiebolag. Riksdagen blev medgörligare och samma år beviljades såväl anslag som statslån på tillhoppa 3.700.000 rdr. Banarbetet kunde påbörjas redan i slutet av år 1871 i bolagets egen regi och med kaptenen J M Ekströmer som arbetschef. Arbetsstyrkan uppgick mot slutet av byggnadstiden till cirka 1.800 man, och den 3 mars 1874 kunde första tåget gå hela sträckan Växjö-Karlskrona.

Den 5 augusti samma år förrättades invigningen av kung Oscar II och drottning Sophia. Tågföringen klandrades redan första året eftersom det fanns endast ett genomgående tåg

i vardera riktningen med avgång från Karlskrona tidigt på morgonen och återkomst sent på kvällen. Ilskna insändare undrade, om järnvägen byggts endast för stambaneresejärer, och om man inte mera borde tänka på allmogens utefter linjen och dess behov av förbindelser med residensstaden. Så småningom förbättrades tidtabellen. Från sekelskifter och fram till 1909 hade man två genomgående persontåg med avgång från Karlskrona cirka 6.30 och 15.00 och ankomst till Karlskrona cirka 9.00 och 23.00. En resa till Stockholm tog 1909 drygt 13 timmar. 1907 började man i Karlskrona kräva att få direkt sovvagn till och från Stockholm och i sommartidtabellen 1909 kom den första vagnen. Glädjen grumlades något av att avgångstiden från Karlskrona var 14.35. Tiden ändrades efterhand till 20.00 fram till 1917 då sovvagnen indrogs på grund av kolbrist. 1914 hade man under Baltiska utställningen även sovvagn till Malmö. 1925 återkom sovvagnen till Stockholm. Vintern 1928-29 gick sovvagnen mån- ons- och fredag från, samt sön- tis- och torsdagar till Karlskrona. Från och med sommaren 1929 blir det åter daglig vagn.

Beträffande trafiken på Göteborg fanns långa tider endast en genomgående förbindelse i varje riktning. Så sent som 1920 gick denna från Göteborg kl 11.00 med ankomst Karlskrona 23.00 med bl a $2\frac{1}{2}$ timmes uppehåll i Alvesta. Från hösten 1924 insattes genomgående sittvagn Karlskrona-Göteborg. Under februari månad 1951 insattes på försök sovvagn Karlskrona-Göteborg. Vagnen gick från Göteborg sön- ons- och fredag kl 18.35 och kom till Karlskrona kl 08.30 och gick sedan från Karlskrona tis- tors- och lördag kl 21.07 med ankomst till Göteborg kl 10.41. Det blev bara ett försök.

CWJ Cirkulär.

"Tidtabell för Hans Maj:t Konungens extratåg litt CD från Växjö till Karlskrona måndagen den 8 april 1889.

Tåg N:o 2 kvarhålles i Växjö till dess extratåget litt CD passerat Äryd. Vid Lessebo fränkopplas det främsta lokomotivet, som där skall taga vatten, varefter det åter tillkopplas.

Tåghastigheten är beräknad till 30 km. per timma mellan Växjö och Lessebo, 24 km. per timma mellan Lessebo och Skruf, 31 km. per timma mellan Skruf och Holmsjö, 30 km. per timma mellan Sunna och Karlskrona.

Stationsföreståndarna anmodas att anskaffa tillräckligt antal biträdande stationskarlar för att undanhålla allmänheten från spåren."

CWJ förstatligades den 1 juli 1941 och från och med den 1 april 1955 var det elektrisk drift. Förstatligandet var en ganska seglivad affär. Redan 1914 väcktes i andra kammaren motion av blekingeriksdagsmännen Kloo, Ingvarsson och Leander om utredning om inte CWJ borde förstatligas tillsammans med WAJ, BAJ och GBJ. I motiven underströks att Karlskrona och Göteborg är sydsveriges viktigaste städer ut försvarssynpunkt. Det blev inget positivt resultat för motionärerna. 1918 fick herrarna Kloo, Ek, Olof Olsson, Martin Olsson och Östergren bifall till en motion i Karlskrona stadsfullmäktige om tillsättandet av en trafikkommitté. Den år 1923 upplösta järnvägskommittén meddelade i en rapport till regeringen att för bildandet av ett enhetligt statsbanenät bl a CWJ borde förstatligas och 1939 fattades principbeslut i frågan. Den 30.12.1940 ingav järnvägsstyrelsen till K. M:t ett av styrelsen under förutsättning av K. M:t godkännande ingånget avtal om förvärv av CWJ. 1941 års riksdag biföll propositionen och den 1 juli 1941 var CWJ saga all.

K J

Kalmar var som ovan sagts medtagen som järnvägsort i A E von Rosens förslag 1845. Nästa gång Kalmar är med i järnvägsdiskussioner är 1847 då det begärs undersökning av en järnväg Halmstad/Laholm-Kalmar. Förslaget rann ut i sanden och det var sedan tyst i järnvägsfrågan i 8 år. 1955 presenterade Nils Ericson sin plan över "bibanor" och här fanns en järnväg från Ljungby österut över Växjö till Kalmar. Även denna gång blev det intet. När man 1863 var på det klara med att en järnväg skulle byggas från Alvesta till Växjö uttrycktes en allmän önskan att en järnväg skulle byggas mellan Kalmar och Växjö. Kalmar stadsfullmäktige kallade till sammanträde den 7.10.1863 och efter långvariga diskussioner fattades beslut om att vidtaga åtgärder för att bygga en järnväg mellan Växjö och Kalmar/Karlskrona. Härvid skulle iakttas att väglängden från en utgreningspunkt i Visseljärda till Kalmar och Karlskrona blev i det närmaste lika. Till undersökningsförrättare antogs ingenjör Th. Weman, som i april 1864 överlämnade fullständiga

ritningar och kostnadsförslag. Vid ett möte i Växjö den 16.6.1865 med tre landshövdingar närvarande beslöts att hos K. M:t göra framställning om att järnvägen måtte anläggas som stambana på statens bekostnad. Enligt utredningen skulle banan inklusive rullande materiel kosta 10.616.800 rdr om den byggdes efter statens system. K. M:t överlämnade ärendet tillsammans med ett alternativt förslag Kalmar-Lamnhult till 1865 års riksdag. Statens finanser tillät dock inget byggande av nya statliga järnvägar.

Under åren 1866-8 var det tyst om järnvägsfrågorna men den 7.12.1868 avgav kommittén i Karlskrona ett betänkande och den 22.2.1869 samlades man till ett nytt järnvägsmöte i Kalmar. Man hade bl a tankar på att finansiera med utländskt kapital. Planerna gick emellertid i stöpet. Under tiden hade Karlskrona-Växjö järnvägens intressenter beslutat bilda ett separat bolag. Kalmar inledde underhandlingar och vid ett nytt möte 3.5.1869 upplystes att Karlskronabanans styrelse var villig till samarbete. Ett bolag bildades för att bygga en bana Växjö-Kalmar/Karlskrona. Även 1870 års riksdag avtog motionen. Detta gjorde att Karlskronabolaget uppdrog åt kapten J M Ekströmer att utföra undersökning om en smalspårig järnväg från Växjö norr om sjön Rottnen förbi Lessebo till det ställe i trakten av Örsjö gästgivaregård där banan uppdelas på två grenar till Kalmar resp. Karlskrona. I ansökan till K. M:t om understöd poängterades att banan endast nödtorftigt tillfredsställde ortens behov och att understödet måtte proportionsvis ökas om statens intresse med hänsyn till Karlskronas militära vikt fordrade, att banan skulle byggas normalspårig. Vid 1871 års riksdag tillstyrkte statsutskottet motionen om bidrag till en bana Växjö-Karlskrona. Kalmarintressenterna satte i gång på allvar och startade aktieteckningen och den 8.9.1871 konstituerades KJ. Åt direktionen uppdrogs att hos regeringen söka åstadkomma lån till 2/3 av anläggningskostnaderna samt begära koncession. Vid årsskiftet 1871-2 ingick ett dystert meddelande, återstoden av de 10 milj. rdr som ställts till förfogande för lån till EJ, i sin helhet disponerats. Man blev hänvisad till kapital från annat håll. Bolagsordningen var uppgjord med hänsyn till statslån och därför upplöstes bolaget och ett nytt bolag, Kalmar nya järnvägsaktiebolag, bildades vid konstituerande stämma den 28.5.1872. Den 5.7.1872 erhöles koncession.

Arbetet startade under högtidliga former med tal, musik och festmåltid i Kalmar den 16.9.1872. I början av augusti 1873 var banvallen klar och rälsläggningen började. Den 16.8.1873 ankom s/s E.T. KILLMAN till Kalmar från Newcastle med de tre första loken, KALMAR, MANNERSKANTZ och UNION. Den 25.9 var det första loket ute på provtur och den 13 maj 1874 "spikades sista skenan". Den senare tilldragelsen ägde rum i närvaro av direktionen, banans ingenjörer m fl, vilka reste hela sträckan till Emmaboda och studerade det pågående arbetet med stationen.

I Oskarshamn hade man med viss avund sett Kalmarbanan fullbordas. Tidningen KALMAR parerade med: "Slutligen bör det icke förglömmas, att Kalmar stad och ort förskaffat sig en välbyggd järnväg utan aktieskoj, utan humbug och utan engelsmän, vilket icke torde gälla om alla enskilda järnvägar i Sverige."

Under stora festligheter och med närvaro av kungaparet invigdes banan den 8.8.1874. Först i juli 1876 utfördes avsyningen. Besiktningsmännen konstaterade att arbetena var väl utförda och godkände sth 38 km/tim för tenderlok och 27 km/tim för tanklok. Vid byggandet använde man sig av 20 kg räls. 1911 beslöts att byta till 34 kg och detta arbete var klart 1924. Bolagets dåliga ekonomi under byggandet gjorde att man använt sig av en del provisorier, bl a träbjälkar i en del mindre broar. 1894 påbörjades och 1897 avslutades utbytet av dessa bjälkar mot järnbalkar. 1914 började man förstärka broarna på linjen Kalmar-Sävsjöström och 1917 var samtliga broar utförda i armerad betong. 1902 ökades maximihastigheten till 50 km/tim och sedan vakuumbroms installerats ökades hastigheten till 55 km/tim. Efter vissa förstärkningsarbeten höjdes hastigheten 1921 till 75 km/tim. 1911 började man lägga in nya moderna växlar, 1915 infördes förregling av dessa och 1921 var arbetet slutfört. 1917 började man införa AGA blinkljus i försignalerna och 1921 elektrisk blinkljus, där sådant kunde ordnas.

KJ förstatligades den 1.7.1940 och från och med den 1 april 1955 hade banan elektrisk drift.

N S J

Ägarna till de stora bruken norr om Kalmarbanan började bli intresserade av en järnväg och i slutet av år 1873 fick kapten J M Ekströmer i uppdrag att verkställa en undersökning om byggande av en bana från Nybro till Sävsjöströms Bruk. Den 5.3.1874 framlades en

fullständig plan samt kostnadsförslag. Järnvägen skulle få en längd av 4,17 mil och kostnaden inkl. rullande materiel beräknades till 1.891.318 kronor. Spårvidden, överbyggnad räls m.m. skulle vara lika med Kalmarbanans. Intressenterna inlämnade ansökan om koncession och denna beviljades den 14.5.1874. Bolaget konstituerades den 14.9 och den 9.10 godkändes bolagsordningen och koncessionens överlåtande till NSJ godkändes den 16.10.

Arbetet startade utan några ceremonier och den 20.10.1876 ägde invigningen rum. Bolagets ekonomi var aldrig lysande och 1887 blev den direkt ohållbar. Bolagsstämman den 2.6.1887 bemyndigade styrelsen att avträda bolagets egendom till konkurs. Nytt bolag bildades och konstituerades den 27.4.1888. Den exekutiva försäljningen den 28 april inställdes och 1889 gick bolaget så bra att utdelning kunde ske med 6 %. 1899 hade samtliga aktieägare utom en sålt sina aktier till KJ. Vid sammanträde den 23.1.1909 beslöts att erbjuda KJ att för ett pris, utöver inteckningarna, av 241.600 kr samt med övertagande av bolagets övriga skulder, köpa bolagets järnväg och andra tillgångar. Extra bolagsstämma den 10.2.1909 godkände denna försäljning och vid ordinarie stämma den 26.5.1909 beslöts om bolagets upplösning.

S ä N J

Sedan NSJ byggts dröjde det inte länge förrän man började tala om en fortsättning. Allmänna meningen var att försöka bygga en bana till Nässjö. Underhandlingar började år 1876 föras med kapten Ekströmer. Efterdyningarna av 1870-talets krisår gjorde att man tillsvidare skrinlade planerna. Då och då togs frågan upp igen i bygderna, men först den 10.10.1905 tog den full fart. Bl a 55 kalmarbor deltog i ett möte och tecknade sig för 5.150 kr. Början var gjord. Redan den 8.11.1905 träffade man överenskommelse om förberedande undersökningar. Kalmarbornas agerande oroade Oskarshamn och även här börjad~~s~~ man göra undersökningar för andra banprojekt, t ex Åseda-Berga, Korsberga-Vetlanda m fl. Tiden var således knapp för Kalmarintressenterna och i januari 1907 vände man sig till kommunalordf. i varje socken där man kunde vänta bidrag. Det erforderliga undersökningsbidraget tecknades och i juni 1907 beslöt kommittén att uppdra å distriktschef John Eklund att verkställa undersökningen. Säfsjöström - Nässjö Järnvägsaktiebolag konstituerades den 24.4.1909.

När man granskade entreprenadanbudet ansåg man dessa för höga. Firma Bröchner Larsen & Krogh, som tecknat 150.000 kr under villkor att erhålla entreprenaden, underrättades om att det mellan bolaget och firma tecknade avtalet om eventuellt byggande av järnvägen var förfallet. Sedan koncession erhållits den 10.6.1909 var man klar att sätta igång arbetet. Bolaget anställde den 1 juli kapten V Stähle, trafikchef vid Kalmarbanan, som konsulterande ingenjör. Den 22.6.1911 beviljades anstånd med färdigställandet till den 1.7.1916. Samma dag beviljades också statslån. Schaktningsarbetet började med en liten festlighet vid Sävsjöström den 11.12.1910. Sista spiken slogs i den 12.9.1914 under högtidliga former. Styrelsens ledamöter, bolagets kontrollant och entreprenören möttes med extratåg från Kalmar och Nässjö vid den natursköna platsen 14 km från Nässjö intill bron över Emån, där denna rinner ut i sjön Nömmen. Landshövding Pettersson från Jönköping höll tal och slog sedan i en av de sista spikarna. Han efterföljdes av bolagets styrelse.

Banan i sin helhet besiktigades den 7-9 december 1914. Av protokollen framgår att rälsen var 32,7 kg i 12 m längder, att tågspårsväxlarna var förreglade med semaforerna, vilka på behöriga ställen var försedda med försignaler, att banan var försedd med telegraf och bantelefon hela sträckan m.m. som gjorde att banan kunde sättas i hög klass. Sth bestämdes till 60 km/tim. Den 11.12.1914 invigdes banan högtidligt. Sedan kompletterande arbeten utförts 1915 bestämdes sth till 75 km/tim. Banans trafikering sköttes av KJ men ekonomin sköttes fristående från KJ. Kalmarbanan redovisade årligen trafiköverskottet till SÄNJ, som använde pengarna till räntor och amorteringar, förbättringar på banan och byggnaderna samt modernisering och utökning av den rullande materielen.

Göran Thomasson.