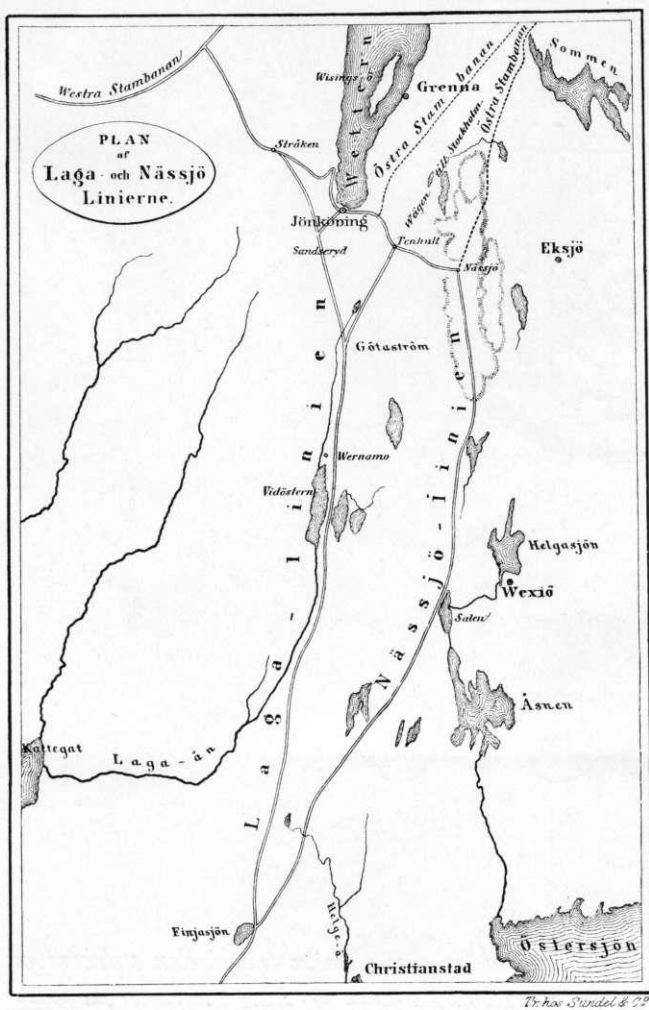


# NÄSSJÖ

*Stationen öppnades för allmän trafik den 1 december 1864. Staden hade år 1937 ett invånarantal av 9655.*

**E**nligt 1855-56 års järnvägskommittés förslag skulle Södra stambanan dragas från Malmö genom Skåne och Småland förbi Jönköping till Falköping och Östra stambanan från Stockholm genom Södermanland och Östergötland förbi Tenhult med anslutning till Södra stambanan vid Götaström. Enligt detta förslag skulle den dåvarande obetydliga platsen Nässjö icke beröras av någon stambana. Emellertid tillsattes år 1858 en ny järnvägskommitté med överste Nils Ericson som ordförande, vilken kommitté föreslog, att Södra stambanan skulle givas en östligare sträckning och dragas förbi Nässjö, Tenhult och Jönköping till Falköping och att Nässjö skulle bli föreningspunkten mellan de två stambanorna. Den östligare sträckningen skulle visserligen å ena sidan medföra 2 mil 17.000 fot större längd å Södra stambanan ävensom 3.126.136 riksdaler högre kostnad, men skulle å andra sidan



Karta över Laga- och Nässjölinjerna.

dels genomgå en bördigare och folkrikare bygd, dels närma sig städerna Eksjö och Växjö, samt dels bättre lämpa sig för anknötning av järnvägar till kuststäderna i Kalmar och Blekinge län och där till förkorta avståndet mellan huvudstaden och Malmö med omkring 2 mil. I proposition till 1859–1860 års riksdag föreslogs, att Södra stambanan skulle framdragas i enlighet med den av 1858 års kommitté förordade sträckningen. Statsutskottet godtog emellertid ej sträckningen över Nässjö, utan föreslog, att banan från Jönköping skulle föras från Tenhult över Götaström och sedan söderut utefter Lagaåns dalgång. Nu uppstod ett av de våldsammaste av de många järnvägskrigen i riksdagen. Efter mycket häftiga debatter i de olika ständerna godkändes linjen över Nässjö av alla ständer utom av bondeståndet, som gick på linjen utefter Lagaån. Vid debatten i detta stånd gjorde sig särskilt de rent lokala intressena i mycket hög grad gällande. Som motiv för antagande av den kortare och billigare linjen framkommo även från nationalekonomisk synpunkt mycket pessimistiska uttalanden rörande statens järn-

vägsbyggande. Sålunda framhöll en talare, att trafikinkomsterna å järnvägarna skulle knappast täcka driftkostnaderna, men att ränta och amortering av anläggningarna skulle medföra en årlig utgift av 45.000 rdr pr mil. Då längden av Västra och Södra stambanorna komme att uppgå till sammanlagt 76 mil, bleve den årliga utgiften härför 3.420.000 rdr, som enligt uppgjord amorteringsplan för de för banbyggnaderna upplagda statslånen skulle utgå under loppet av fyrtio år, varför de sammanlagda driftförlusterna för banorna ifråga skulle komma att uppgå till den enorma summan av 136.800.000 rdr.

Bondeståndets mening saknade emellertid betydelse för utgången, då tre ständer bifallit propositionen och bestämde således riksdagen, att banan skulle ledas över Nässjö. Härigenom blev det fastslaget, att denna plats skulle utgöra den blivande föreningsstationen mellan Södra och Östra stambanan.

Arbetena å Södra stambanan, som påbörjades i Malmö år 1855, bedrevos sedermera även från Falköping och den sista delen av denna bana — sträckan Sandsjö—Nässjö—Jönköping — öppnades för allmän trafik den 1 december 1864.

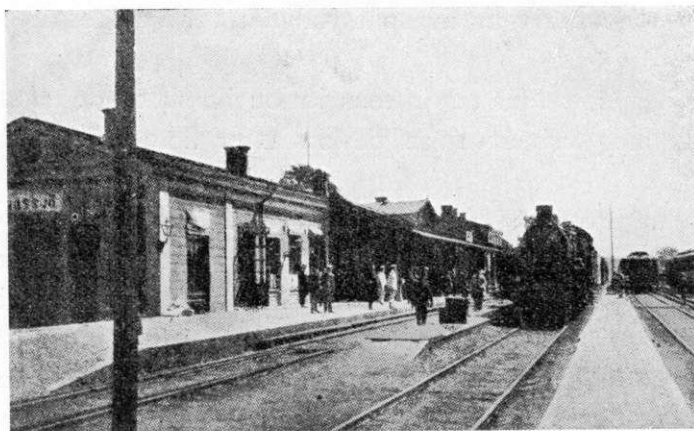
Å Nässjö bangård uppfördes ett envånings stationshus av sten, godsmagasin, lokomotivstall med plats för fyra maskiner, vagnbod, hotell med kägelbana och bostadshus för stationsbefälet.

Till bangården infördes norrifrån år 1873 Nässjö—Oskarshamns järnväg, varvid dock ingen utvidgning av bangården företogs. Anslutning till bangården ävenledes norrifrån erhöll Östra stambanan år 1874, vilket medförde utökning av spårsystemet med tre rundspår, tillbyggnad av stationshuset i södra ändan och av lokomotivstallet med 3 stallrum. Halmstad—Nässjö järnväg anslöt till bangården söderifrån år 1882, varvid endast en mindre utvidgning av spårsystemet verkställdes och ett mindre lokomotivstall uppfördes. Förutom ovannämnda genom anslutningar av nya järnvägar betingade utvidgningar företogs intill år 1912, då en större omgestaltning av bangården beslöts, endast jämförelsevis mindre ändringar av densamma. Sålunda tillbyggdes lokomotivstallet åren 1892 och 1896 med tillhoppa 4 stallrum samt utfördes år 1881 en förlängning av godsmagasinet med 16 m. Stationshuset ändrades och tillbyggdes flera gånger. Vidare företogs år 1882 en tillbyggnad i dess norra ända samt år 1902 en påbyggnad av ytterligare en våning i dess båda ändar.

En vägbro över Södra stambanan och Halmstad—Nässjö järnväg utfördes år 1882.

År 1896 byggdes två dubbelstall å ett i norra ändan av bangården emellan de där utgående Södra och Östra stambanorna beläget område. Ytterligare anordnades sammanlagt 11 stallrum under åren 1898 och 1900 å sistnämnda plats.

År 1910 beslöts att nämnda lokomotivstation skulle utbyggas med 6 stallrum och att i en flygelbyggnad skulle anordnas en mindre verkstad och ångcentral. Det följande året beslöts



*Nässjö stationshus år 1864*



*Nässjö stationshus år 1937 mot banan*

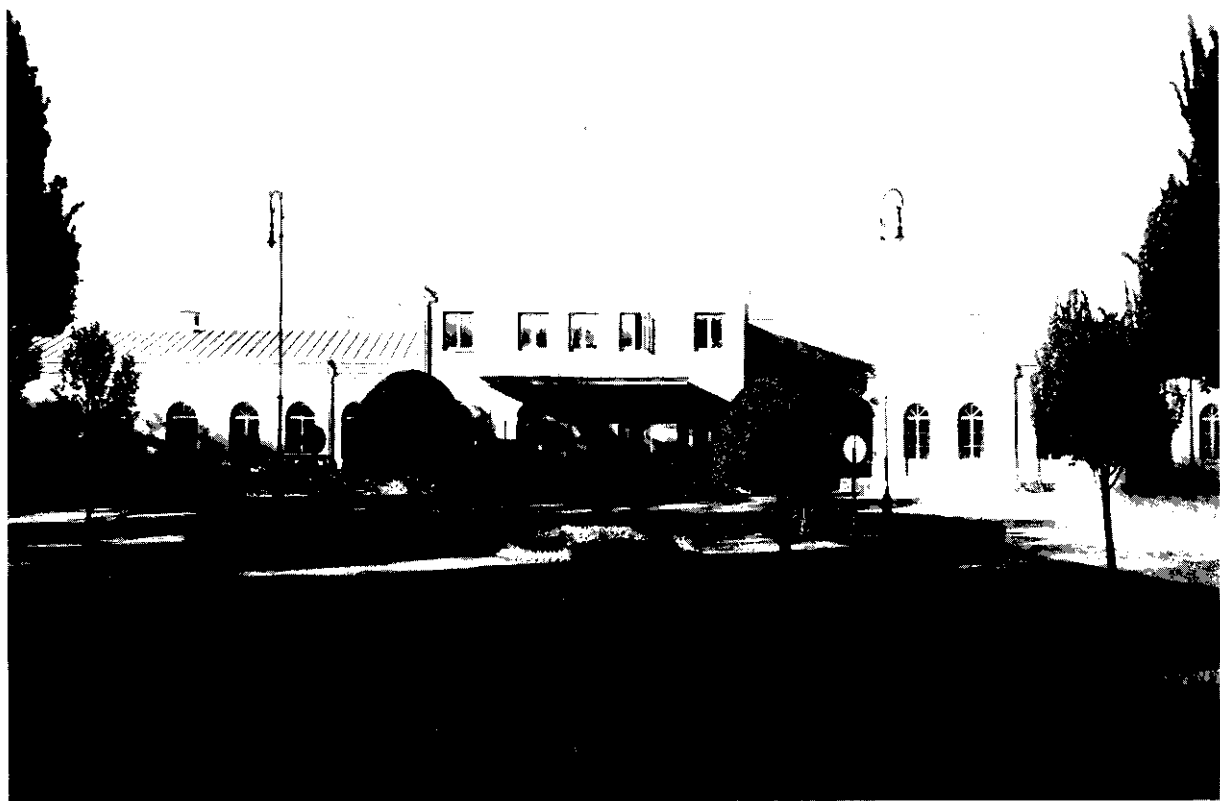
byggande av ytterligare 6 stallrum och vattentorn samt att det gamla lokomotivstallet i södra delen av bangården skulle rivas.

Mindre utökningar och ändringar av spårsystemet verkställdes åren 1883, 1884, 1891, 1897 och 1910.

Det visade sig emellertid, att för tågdriftens rationella skötande en större ombyggnad av bangården var ofrånkomlig och år 1912 beslöts efter flera års utredningar, att en sådan skulle verkställas.

Vid ombyggnaden utgick man från att den dåvarande bangårdens område skulle avses endast för persontrafik dock med tre spår för avgående och ankommande godståg. Dessa spår skulle delvis utläggas å utfyllning i Runnarydssjön. I övrigt skulle bangården utvecklas norrut utmed Jönköpingsspåret, vilket skulle flyttas åt sidan på en längd av omkring 1600 m, räknat från stationshusets mitt, för beredande av plats för rangerspår och utdragsspår m. m.

Å den dåvarande bangården skulle så gott som alla spår flyttas eller borttagas, varigenom två breda mellanplattformar vid tågspåren kunde anordnas, vilka plattformar genom en persontunnel skulle förbindas med stamplattformen utmed stationshuset. Utmed det sidospåret



*Nässjö stationshus år 1937 mot stationsplan*

flyttade Jönköpingsspåret skulle utläggas fyra rangerspår och ett passagespår, vilka stode i förbindelse med ett utdragsspår. Söder om passagespåret skulle uppföras ett omlastningsmagasin.

År 1914 erhöll Säfsjöström—Nässjö järnväg anslutning till bangården söderifrån, vilket medförde en del utvidgningar av spårsystemet.

Emellertid stegrades trafiken enormt under de därpå följande åren och då därjämte utförandet av dubbelspåret Aneby—Sandsjö, som är draget genom Nässjö, beslöts, föranledde detta långt innan pågående arbeten utförts ett nytt större förslag till ombyggnad av bangården. Utförandet av detta förslag beslöts år 1916 och enligt det verkställdes ytterligare stora utfyllningar i Runnarydsjön, varigenom bredden å personbangården ökades. Även rangerbangården kunde härigenom avsevärt ökas i storlek och kapacitet. Å personbangården anordnades invid tågspåren tre breda mellanplattformar, vilka genom en persontunnel sattes i förbindelse med stationshuset, som ytterligare förlängdes norrut. Fyra godstågsspår utlades och därjämte spår för uppställning av personvagnar. Ett gasverk uppfördes för framställning av materia för belysning av vagnar och bangårdar. Å rangerbangården utlades söder om om-

lastningsmagasinet, som förlängdes, å den utfyllda marken ett spårknippe omfattande elva spår. I östra ändan av rangerbangården anordnades två växelryggar för rangeringens underlättande. En ny ångcentral byggdes för uppvärmning av personvagnar. Ett nytt godsmagasin uppfördes i närheten av det förutvarande, vilket revs.

Som något ovanligt för statens järnvägars verksamhetsområde torde böra omnämnas, att inom bangårdsområdet förlades år 1925 en verkstad för tillverkning i egen regi av proteser i huvudsak åt skadade i statens järnvägars tjänst.

Vägbron över spåren i bangårdens södra ända ombyggdes och breddades år 1931 i samband med elektrifieringen av linjen Järna—Malmö och i enlighet med en mellan statens järnvägar och Nässjö stad träffad överenskommelse.

Innan elektrifieringen av rangerbangården utfördes, vidtogs nyssnämnda år en ny sidoförflyttning av Jönköpingsspåret för att underlätta en framtida utvidgning, vilket redan följande år utfördes genom utläggandet av två rangerspår invid Jönköpingsspåret.

För att kunna verkställa växlingsarbetet å rangerbangården på ett snabbare och mera rationellt sätt beslöts år 1934, att rangeringsarbetet skulle ske österifrån i stället för västerifrån och anordnades för ändamålet i östra ändan av bangården en växlingsrygg, varjämte utdragsspåret förlängdes och antalet rangerspår ökades.

Sedan elektrifieringen av linjen Järna—Malmö helt genomförts och behov av alla stallrummen vid lokomotivstation icke längre förelåg, hava 8 st. därav rivits och 7 st. tagits i användning till mobiliseringsförråd.