

KAP. VIII

IFRÅGASATTA ANSLUTANDE BANOR.

I Kalmar järnvägars historia är det ej avsikten att söka framdraga alla de banprojekt, som från förstnämnda järnvägars tillkomst varit i orterna ifrågasatta att ansluta till dessa. En hel del förslag hava haft allt för mycket karaktären av hugskott för att behöva omnämnas, och flera av undersökningsresultaten äro förlagda i obekanta privatarkiv, varifrån de endast undantagsvis komma under eftervärldens ögon. Många järnvägsförslag äro tillkomna i konkurrenssyfte: den ena staden eller orten har ej unnat den andra att framtränga till ett handelsområde, som den förra sedan gammalt ägt eller med stora uppoffringar förvärvat.

Ett av de tidigare järnvägsförslagen av denna senare art är banan *Lillsjödalen—Sävsjöström*. Redan i december 1873, således samtidigt med att arbetena på Kalmarbanan pågingo, och funderingarna på banan Nybro—Sävsjöström började taga fast form, syntes i tidningarna insändare från "flera personer", "intresserade", o. s. v., varuti framhölls den stora betydelsen av en bana i ovan angivna sträckning. Man påstod, att denna bana i anseende till "en mängd bruk" och icke obetydlig sparad skog skulle hava utsikt att bli "oberäkneligt vinstgivande". Från Kalmarhåll uppfattades denna nyhet sålunda, att "just som några företagsamma personer i Kalmartrakten voro färdiga att åstadkomma någonting, som redan länge varit liktydigt med grundvillkoret för Kalmar stads framtid, eller en järnväg till stadens gamla handelsområde i mellersta Småland, så hotades Kalmar stad med ett försök att även i detta fall bli överflyglad av det nya, livskraftiga Oskarshamn. Detta uppåtsträvande samhälle hade redan berövat Kalmar en god del av dess handelsområde". Motståndet från Kalmar verkade emellertid som olja på elden. Redan till den 24 februari 1874 hade översten Björkman, kyrkoherden, doktor Lind m. fl. utlyst ett möte att hållas i Fagerhult för dryftande av möjligheterna för den ifrågasatta, cirka 4 mil långa banans tillkomst. Annonsen slutar med följande

lockande meddelande: "god restauration m. m. finnes på stället". Mötet bevisades av ett stort antal personer. Kyrkoherden Lind höll "ett väl genomtänkt och utfört anförande", belysande frågan ur ekonomisk och moralisk synpunkt. En styrelse, bestående av fem personer, utsågs att taga hand om frågan.

Styrelsen tog sitt uppdrag på allvar, hopsamlade penningar till undersökningen och kunde redan i november 1874 framlägga ett fullständigt förslag med plan, profil, kostnadsförslag och ekonomisk kalkyl. Kostnaden för den 4,25 mil långa banan, inberäknat rullande materiell, uppgick till 3,500,000 rdr. Den upprättade driftkalkylen visade en årlig bruttoinkomst av 456,386 och en nettobehållning efter avdrag av trafik kostnad och obligationsränta av 259,911 rdr. Sistnämnda belopp översteg således med 84,911 rdr 5 % å anläggningskostnaden. Kalmartidningarna följde med intresse dessa från Oskarshamn så livligt understödda förehavanden, och en av tidningarna utbrister: "En prospekt över trafiken på denna järnväg hava även vi sett, vilken prospekt visade ungefär samma lysande resultat, men dock torde tåla vid åtskillig nedprutning". Emellertid inlämnades koncessionsansökan, och k. m:t uppdrog i vanlig ordning åt konungens befallningshavande i Kalmar län att höra ortens befolkning angående banans lämplighet och nytta. Sammanträdet hölls i Fagerhult den 24 februari 1875. Från Kalmarhåll anmärktes därvid, att det lysande resultatet av driftkalkylen vilade på den djärva förutsättningen, att Sävsjöströmsbanans trafik skulle försvinna, så snart Lillsjödalsbanan bleve öppnad. Då koncessionssökandena hos Oskarshamns stad begärde en aktieteckning med 200,000 rdr, skedde detta med följande motivering: "det är på bibanorna till Oskarshamnsjärnvägen, som bolaget och staden huvudsakligen skola förtjäna, särdeles på den nu föreslagna och undersökta Lillsjödals—Sävsjöströmsbanan, genom vars snara bringande till stånd en oerhörd, otrolig vinst skulle tillskyndas orten, omkringliggande kommuner, Oskarshamnsbanan och Oskarshamns stad".

Intresset för Lillsjödalsprojektet synes hava svalnat i slutet på 1876. Såsom efterdyning härav kan anföras det förslag till ändrad riktning, som framkom i november månad samma år, och som innefattade linjens dragande från Lillsjödals genom Högsby och Fagerhults socknar, vidare i närheten av Grönskåra och därifrån genom Älgshults socken till lämplig plats på Sävsjöströmsbanan inom Hälleberga socken. Undersökningarna leddes av kaptenen Ekströmer. Detta järnvägsförslag väckte emellertid stark opposition från Oskarshamns håll, där man i den nya sträckningen såg ett "täm-

ligen oförtäckt försök av kalmariterna att åt sig börda tillbaka en del av det handelsområde, som Oskarshamn redan tagit i besittning“.

Lillsjödalsbanan dyker emellertid åter upp en gång, nämligen år 1897, då Nybro—Sävsjöströmsbanans styrelse vid sitt sammanträde den 20 oktober hade mottagit en skrivelse från trafikchefen för Nässjö—Oskarshamns järnväg, varuti denne hemställde om bidrag till en förnyad undersökning av en järnväg Sävsjöström—Lillsjödal. Styrelsen beslöt bidraga med halva undersökningskostnaden, dock högst 1,000 kronor. Därefter har förslaget icke vidare legat före i dess helhet, men väl beträffande vissa smärre delar.

* *

*

Att Sävsjöström ej skulle bliva en ändstation hade man klart för sig redan under banans projekterande och denna övertygelse framhölls kraftigt även vid järnvägens invigning. Men åt vad håll, banan skulle fortsätta, var däremot ej fullt så klart. Det mycket tidiga förslaget att i nordlig riktning söka sig fram till *Eksjö* är antydtt under beskrivningen av Sävsjöström—Nässjö järnvägs historia. Den gamla tanken att föra banan över Lenhovda fram till Lamhult på statsbanan tog något fastare form 1897. Vid Nybro—Sävsjöströmsbanans styrelsesammanträde den 31 juli 1897 förelåg till behandling en skrivelse från kommitterade inom Lenhovda kommun rörande ifrågasatt järnväg *från Sävsjöström över Lenhovda till Lamhult*. Skrivelsen var åtföljd av ett stämmoprotokoll den 17 maj, samt trafikchefens yttrande. Uti skrivelsen och protokollet framhölls, hurusom projektet varit mycket nära sitt förverkligande redan 15 år tidigare, men att det då fallit, — ej på grund av bristande intresse eller offervillighet i orten, utan “genom rent personliga inflytelser“. På framställning av interimsstyrelsen för den projekterade järnvägen beslöt Sävsjöströmsbanans styrelse i juli 1898 att teckna aktier till ett belopp av 50,000 kronor, men därefter avhördes Lamhultsförslaget icke vidare.

* *

*

Redan år 1902, då Kostabolaget förspordes hava för avsikt att från Målerås utdraga sin bana till Älgshult, var Nybro—Sävsjöströms järnvägs styrelse betänkt på att framställa förslag om byggande av en bredspårig bana Målerås—Älgshult. Samtidigt upptogs emellertid frågan om *Östra Centralbanans sydliga sträckning*, vilket banförslag livligt omfattades av Älgshults kommun, varför styrelsen lät sitt förra förslag falla. Östra Centralbanan, koncessionerad 1897, hade öppnats för trafik i maj 1902. Stiftelseurkunden

för sydliga sträckningen, daterad i december 1902, var utgången från Linköpings- och Karlskronaintressenter och sålunda "misstänkt" från en del Kalmarbors synpunkt. Sävsjöströmsbanans styrelse hemställde emellertid till 1903 års bolagsstämma om dess uppdrag att teckna aktier för 50,000 kronor i Östra Centralbanan på villkor, att denna banas styrelse tillförbunde bolaget att icke ställa sina befodringsavgifter ofördelaktigare för trafik till eller från Nybro—Sävsjöströms järnväg och Kalmar järnväg än till eller från andra banor. Bolagsstämman beslöt, att denna fråga skulle uppskjutas, tills Kalmar stadsfullmäktige hunnit yttra sig i ärendet. Majoriteten i Kalmarbanans styrelse lutade åt ett bifall till framställningen, men även där ställde sig stämmorna avvaktande: de ville invänta Kalmar stads beslut i frågan. Vid 1905 års stämma i maj med Nybro—Sävsjöströmsbanan var ärendet åter före, och beslöt stämman på styrelsens framställning avslå teckningserbjudandet, enär äganderätten till bolagets järnväg snart skulle helt övergå till Kalmar nya järnvägsaktiebolag. Kalmarbanans direktion hade i februari 1905 fått en förnyad förfrågan om teckning av 75,000 kronor i företaget. Ärendet drogs inför bolagsstämman i juni, som avlog framställningen, enär det visat sig, att stadsfullmäktiges majoritet var emot företaget. Reservation avgavs av majoren Jung, som framlämnat ett förslag till villkorlig teckning, samt av herrar Gethe, Hj. Petersson och Gullbrandsson, vilka till protokollet antecknade sitt beklagande av stämmans beslut i frågan.

* *

*

Vid Nybro—Sävsjöströmsbanans extra bolagsstämma den 26 oktober 1905 hade alla aktierna (med undantag av 4 för att kunna fortfarande fungera som bolag) övergått till Kalmar nya järnvägsaktiebolag, och var då ej tal om Östra Centralbanans fortsättning, utan beslöt stämman i stället att lämna styrelsen i uppdrag att söka koncession å järnvägens utsträckning från *Sävsjöström till Lenhovda kyrkoby* enligt baningenjören O. Brunius' förslag. Styrelsen hade låtit sig representeras vid ett möte, som hållits redan den 28 oktober 1904 i Lenhovda angående en föreslagen järnväg *Sävsjöström—Brittatorp* eller *Sävsjöström—Braås*. Likaså hade styrelsen ombud vid en stämma i Lenhovda den 16 augusti 1905 för samma ändamål, därvid ombudet ägde rösta för en *normalspårig* bana mellan Sävsjöström och Braås eller åtminstone till Lenhovda. Sävsjöströmsbanans styrelse ingav till k. m:t samma år en ansökan att få förlänga sin

järnväg till Lenhovda, vilken framställning dock av k. m:t den 25 juni 1909 avslogs efter myndigheternas hörande.

* *
*

Att verkställa undersökning för det 1902 skrinlagda förslaget *Målerås—Älghult* uppdrogs i januari 1908 åt baningenjören Ander. Förslaget, som uppgjordes för lätt överbyggnad och maximilutningar 16 ‰, slutade på en summa av 367,000 kronor, vilket med en banlängd av 12,95 km. utgjorde endast 28,339 kronor per kilometer utan rullande materiell. Stiftelseurkund och inbjudan till aktieteckning uppsattes den 11 april 1908 av några Kalmar- och Älghultsbor. Älghults kommun beslöt på stämman den 22 maj 1908 enhälligt att teckna 75,000 kronor i företaget. Enär detta belopp var endast hälften av det begärda, förföll frågan för denna gången, men upptogs åter på kommunalstämma på hösten samma år. Vid den tiden förelåg emellertid erbjudande från Växjö att teckna aktier i en smalspårig järnväg från Brittatorp på Växjö—Klavreströms järnväg över Sävsjöström och Älghult utåt Oskarshamn. Försvvararne av Målerås—Älghultsförslaget, som i realiteten var nästan lika gammalt som Nybro—Sävsjöströms järnväg, förmådde intet uträtta, utan stämman beslöt tillsätta en kommitté med uppdrag att vända sig till föreslagna smalspåriga "järnvägar i öster och väster" för att få dessa järnvägar dragna genom kommunen. Detta har nu även lyckats medelst de nybyggda banorna *Brittatorp—Sävsjöström—Älghult* och *Ruda—Älghult*, varigenom Älghult fått sin förbindelse med Kalmarbanorna över Sävsjöström i stället för såsom ursprungligen var tänkt, över Målerås. Banan är visserligen smalspårig, men genom densamma hava Älghultsborna fått någorlunda direkta förbindelser med såväl Oskarshamn som Växjö.

* *
*

Många förslag hava under årens lopp sett dagen att från Emmaboda station draga ut Kalmarbanan västerut eller sydväst till stambanan för att bliva oberoende av de mellanliggande två Växjöbanorna med de dryga transportavgifter, som följa med flera korta banor i stället för en längre, de tågombyten, ständiga växlingar i tidtabellen m. m., som under tidigare regim försvårade persontrafiken från Kalmar ut till stambanan. År 1885 förelåg ett av ingenjören V. Engström utarbetat förslag till järnväg *Emmaboda—Osby* över Älmeboda, Bagganäs, Tingsryd, Kvarnamåla, Norraryd, Urshult, Lönsboda, Boalt och Marklunda. I samband med en år 1903 av kaptenen

C. E. Smidt utstakad linje Osby—Markaryd skulle Emmaboda—Osby givit en tämligen rak linje mellan Öster- och Västerhaven, nämligen mellan Kalmar och Halmstad. Förslaget hade sin upprinnelse i lokala strävanden hos en del i järnvägstrafikhänseende illa lottade socknar att nå stambanan och vann därför från Kalmarhåll ej någon vidare uppmuntran.

* *
*

Något större intresse visade Kalmar stad och järnväg för ett senare ifrågasatt företag i samma huvudriktning. Styrelsen för *Älmhult—Emmaboda* järnvägsaktiebolag inkom 1892 till stadsfullmäktige i Kalmar med ansökan, att fullmäktige antingen genom aktieteckning i bolaget eller genom garanti för ränta och amortering å visst belopp av lån för järnvägens åstadkommande ville understödja företaget. Stadsfullmäktige tillsatte för utredning av frågan en kommitté, bestående av bankdirektören Hallberg, kaptenen Jung, litografen Jansson och rådmannen Mellin, och denna hänvände sig till Kalmarbolaget med anhållan om yttrande, huruvida bolaget ansåge den ifrågasatta järnvägen nyttig för Kalmarbanan samt i så fall, huruvida några särskilda villkor beträffande samtrafiken bolagen emellan borde fästas vid ett eventuellt understöd från stadens sida. Kalmarbanans direktion svarade, att dess bana borde av den ifrågavarande järnvägen hava nytta, motsvarande den risk och årskostnad, som kunde bli en följd av en garanti från Kalmar stad av 100,000 kronor, allt under förutsättning av en för Kalmarjärnvägen betryggande samtrafiksöverenskommelse. Även detta förslag till bana från Emmaboda västerut avsomnade rätt snart.

* *
*

Under tio av nittonhundratalets första femton år var Kalmarintresset ur järnvägssynpunkt fullt upptaget av utformandet och slutförandet av det stora banförslaget Sävsjöström—Nässjö. Knappt hade emellertid denna bana hunnit bli fullt färdig, förr än Kalmar, inseende fördelarna av att med egen linje hava nått stambanan åtminstone norrut, allvarligt började tänka på en liknande direkt led även sydvästvärt till landets stora utfartsportar i söder: Trälleborg, Malmö och Hälsingborg. Under sommaren 1917 förekommo underhandlingar mellan cheferna för de bredspåriga banorna till Kalmar, Kristianstad och Malmö om lämpliga sättet att angripa den stora frågan. I oktober inlämnades till stadsfullmäktige i sistnämnda tre

städer ävensom Hässleholm motioner om bidrag till undersökning av en järnväg *Emmaboda—Skåne* i olika alternativ. Sådana bidrag erhöles från Kalmar stad med 6,000 kronor, Kalmar järnväg 3,000, Konga bruk 2,000, Kristianstads stad 4,000, Kristianstad—Hässleholms järnväg 3,000, Östra Skånes järnväg 5,000, Malmö stad 5,000, Malmö—Tomelilla järnväg 5,000, Hässleholm och angränsande kommuner 6,000 kronor. På sommaren 1918 anförtroddes undersökningsförrättningen åt majoren E. Sahlén i Malmö, och skulle den omfatta en linje Emmaboda—Konga—Hemsjö, gemensam för de olika alternativa huvudsträckningarna, samt från sistnämnda plats en linje över Kaffatorp eller Arkelstorp och Hanaskog till Hässleholm, en från denna sträckning vid Rötved avvikande linje direkt på Kristianstad, en från samma sträckning vid Östafors avgrenad linje över Bromölla till Everöd och vidare till Bjärsjölagård samt slutligen en linje Hemsjö—Sandbäck jämte ombyggnad till normalspår av den smalspåriga banan Sandbäck—Sölvesborg—Kristianstad. Genom dessa olika alternativ kunde man sedermera jämföra längder och byggnadskostnader för järnväg från Kalmar till Hälsingborg över Hässleholm, event. Eslöv, till Malmö över Hässleholm, event. Kristianstad—Eslöv, Kristianstad—Everöd—Bjärsjölagård, Sölvesborg—Kristianstad—Bjärsjölagård eller Östafors—Bromölla—Bjärsjölagård. Många vägar stå sålunda öppna, och företagets realiserande i ena eller andra riktningen beror till sist på, vilka kommuner, som kunna erbjuda tillräckliga bidrag i form av aktieteckning. Banlängderna från Kalmar äro följande: Till Hälsingborg, nuvarande vägen över Alvesta 308 km., över Emmaboda—Kaffatorp—Hässleholm 272 km.; till Malmö, nuvarande vägen över Alvesta 314 km., över Emmaboda—Arkelstorp—Kristianstad—Eslöv 282, över Emmaboda—Sandbäck—Kristianstad—Eslöv 292, över Emmaboda—Näsum—Bromölla—Everöd—Bjärsjölagård 282 km. Kostnaderna för nybyggnader av de i dessa huvudsträckningar ingående banorna, beräknade år 1919, utgöra för Emmaboda—Hässleholm 24,087,000 kronor, för Emmaboda—Kristianstad 20,433,000 kronor, samma linje över Rötved 21,309,000 kronor och över Sandbäck 18,661,000 kronor, linjen över Bromölla till Everöd 20,041,000 kronor, och fram till Bjärsjölagård 24,618,000 kronor, alternativet över Maltesholm 25,132,000 kronor. Sträckan Everöd—Bjärsjölagård kostar sålunda ensam 4,577,000 kronor. Samtliga dessa kostnadsuppgifter avse banan utan rullande materiell.

Allteftersom stakningsarbetet fortskred, uppträdde den ena staden efter den andra med framställning om att få vara med. Sålunda tillsattes kommittéer i Sölvesborg, Karlshamn, Ronneby och Karlskrona för att tillvarataga

resp. städers intressen i denna järnvägsfråga. För de två sist nämnda platserna gällde det att förekomma det framkastade projektet genom att lancera kustbanornas ombyggnad till bredspårbanor. Någon avsevärd vinst i befintlig banlängd kunde ju ej härigenom ernås, men man hade här att stöda på en gammal upparbetad trafikled. Avståndet Kalmar—Hälsingborg är denna väg 326 km. och Kalmar—Malmö 320 km., vilka banlängder genom uträtning av linjen i samband med ändring av spårvidden skulle kunna nedbringas med c:a 8 km. Förslaget ställer sig emellertid ganska dyrt. En ombyggnad av smalspårnätet Kalmar—Kristianstad skulle belöpa sig på 21,842,300 kronor utan rullande materiell efter samma beräkningsgrunder, som för de olika förslagen Emmaboda—Skåne.

KAP. IX.

ANSLUTNINGS- OCH TRAFIKERINGSKONTRAKT.

ANSLUTNINGSKONTRAKT.

KALMAR JÄRNVÄG — KARLSKRONA—VÄXJÖ JÄRNVÄG.

Styrelsen för Karlskrona—Växjö järnvägsaktiebolag hade hemställt om ett sammanträde i Stocholm under april 1873 mellan delegerade för nämnda styrelse och direktionen för Kalmar nya järnvägsaktiebolag för att underhandla om sättet och grunderna för bägge banornas sammanbindande vid Emmaboda station; och utsåg direktionen till underhandlare herrar Mannerskantz och Hasselqvist med herr Törnebladh till reserv, i händelse Karlskrona—Växjö järnväg sände tre delegerade.

Överenskommelse träffades den 17 april 1873, och godkändes densamma av styrelsen vid sammanträde den 8 maj, varom verkställande direktören skulle underrätta Karlskrona-styrelsen. Karlskronabolagets godkännande anmälades i direktionen den 11 juni 1873.

Handlingen bär rubriken "Grunder för överenskommelse mellan Karlskrona—Växjö järnvägsaktiebolag å ena samt Kalmar nya järnvägsaktiebolag å andra sidan angående anläggning och underhåll av gemensam föreningsstation i Emmaboda" och är undertecknad av H. Wachtmeister, W. Lindahl och F. Ad:son Palander för Karlskronaintressenterna samt av Carl Hasselqvist och R. Törnebladh för Kalmarjärnvägen. "Grunderna" äro helt kortfattade och innebära i huvudsak, att Emmaboda anläggas av Karlskronabanan och förbliver denna banas station. Kalmarbanan ersätter terrasseringskostnaderna för vissa spår och deltagar med hälften av kostnaderna för ett gemensamt lokomotivstall om två rum och en kolbod om två bås, men ej för expropriationskostnad eller för platsen, varpå byggnaderna uppförts, ej heller för vändskivan. För alla andra byggnader med inventarier, plattformar, hägnader, signaler och telegrafpålar, vilka bliva Karlskronabolagets egendom, erlägger Kalmarbanan 5 % ränta å $\frac{2}{5}$ av byggnadskostnaden. Till årliga underhållet, skatter, m. m. bidrager Kalmarbanan med $\frac{2}{5}$. Stationens tjänstemän och betjäning tillsätts av Karlskronabolaget; Kalmarbolaget deltagar med $\frac{2}{5}$ i kostnaderna för stationstjänstgöringen. Karlskrona- och Kalmarbolagen äga lika rätt till upplagsplatser. Ehuru det i dokumentet står tydligen angivet, att "avslutande av bindande överenskommelse överlämnas åt båda bolagens direktioner", hava dessa enkla grunder dock i sitt ursprungliga skick fått tjäna såsom slutligt kontrakt i alla år, sedan överenskommelsen träffades. Gamla tiders kortfattade skrivelser hava kunnat göra samma tjänst som nutidens volymer.

NYBRO—SÄVSJÖSTRÖMS JÄRNVÄG — KALMAR JÄRNVÄG.

Redan vid sammanträde den 19 oktober 1874 hade styrelsen för Nybro—Sävsjöströms järnväg uppdragit åt sin verkställande direktör och entreprenören att uppgöra förslag till överenskommelse med Kalmarbanan angående villkoren för Sävsjöströmsbanans inledande på Nybro station, och hade detta förslag av verkställande direktören överlämnats till Kalmarbanans styrelse, som hade uppställt några ytterligare villkor för inledandet, än de i förslaget angivna. Häröver hade entreprenören Ekströmer avgivit yttrande, som den 3 maj 1875 förelades styrelsen, vilken beslöt att till Kalmarbanans styrelse inlämna detsamma tillika med kontraktsförslaget och anhålla, att detta måtte antagas i oförändrat skick. Styrelsen för Kalmarbanan frånträdde vid sitt sammanträde den 13 september 1875 de vid februarisammanträdet föreskrivna villkoren angående ytterligare utvidgning av bangården i Nybro samt anläggning av en större vändskiva, vilket anmäldes vid Nybro—Sävsjöströms järnvägs styrelsesammanträde den 8 oktober 1875, där verkställande direktören även fick i uppdrag att utväxla kontrakten, vilket skedde samma dag.

Kontraktet har ungefär samma innehåll som Emmaboda-kontraktet eller i korthet följande:

Nybro station äges och förvaltas av Kalmarbanan, men betjänar även Sävsjöströmsbanans trafik. Nybro—Sävsjöströms järnväg skall bekosta Kalmar järnvägs huvudspårs omläggning samt inläggning av ett fjärde sidospår med stickspår och uppförande av eget lokstall. Nybro—Sävsjöströms järnväg skall till $\frac{2}{5}$ deltaga i utgifterna för allt underhåll, alla utvidgningar och förändringar, bränsle, lyse, försäkringar, skatter, avlöningar, skrivmaterialier "och andra för stationstjänsten erforderliga förnödenheter". Kalmarbanan ansvarar för stationens hållande i godt och tjänstbart skick, förbehåller sig att till- och avsätta stationspersonal, vars antal och lönevillkor dock bestämmas efter samråd med Sävsjöströmsbanan.

Kontraktets giltighet upphörde automatiskt vid Sävsjöströmsbanans uppgående i Kalmarbanan år 1909.

KALMAR—BERGA JÄRNVÄG — KALMAR JÄRNVÄG.

Efter långvariga debatter inom och mellan bolagens styrelser slöts den 30 november 1897 en överenskommelse om Kalmar—Berga järnvägs indragande å samt om gemensamt begagnande av Kalmar station, handhavandet

av trafiken å stationen samt reparation av den senare järnvägens vagnar å Kalmar järnvägs verkstad.

Överenskommelsen är synnerligen detaljerad och innehåller i 24 långa §§ i huvudsak följande:

Kalmarbanan upplåter till Bergabanan av sitt ägande område å Kalmar station samt av banan till Fredriksdal, vad som erfordras för Bergabanans inledande å stationen ävensom expeditions- och väntlokaler jämte uthus. Av det område, som Bergabanan förvärvar, upplåtes till Kalmarbanan, vad därav erfordras för nya spår och anläggningar. Bergabanan åtager sig att förvärva det för utvidgningen erforderliga området, att utföra och bekosta allt, vad som erfordras för utvidgning och omläggning enligt särskilt upprättad ritning, såsom nya spår, omläggning av förutvarande spår, flyttning av vedbod, lastkaj, kolgård, vagnvåg och plattform, anläggning av mellanplattform, vattenkastare, avdikning, nya grindar och fällbommar, att bekosta alla spårkorsningar, en engelsk växel, en dubbelväxel och en enkel växel med alla materialier utom syllar och skenor med tillbehör, att utföra och bekosta tillbyggnad av godsmagasinet samt till 2 å 3 växlar bekosta förreglingsapparater av Lundins eller Schaumans system. Expedition till godsmagasinet skulle bekostas av båda bolagen. Framtida utvidgning av området, utläggning av gemensamma spår, ökning av byggnader eller inventarier bekostas till hälften av vardera bolaget. Alla framtida anläggningar för ettdera bolaget bekostas av detta. Kalmarbanan bliver, med vissa inskränkningar, fortfarande ensam ägare till stationen i dess helhet. Kalmarbanan ansvarar för brandförsäkring av gemensamma byggnader och inventarier samt för underhållet därav.

Såsom ersättning för ständigt nyttjande av Kalmar station erlägger Bergabanan dels en årlig avgift av 5 öre per kvm. för den till Bergabanan upplåtna marken samt för hälften av det gemensamt upplåtna området, dels för marken mellan stationen och Fredriksdal — med visst angivet undantag — en avgift, beräknad efter det lösningspris, vartill Bergabanan förvärvat angränsande jord, dels 5 % ränta å $\frac{1}{3}$ av värdet av stationshus och vedbod samt å halva värdet av avträdet, å hälften av inventariets värde och å gemensamma hamnspår, hälften av underhållskostnaderna, brandförsäkringspremierna (utom för stationshus och vedbod, där fördelningsgrunden $\frac{1}{3}$ tillämpas), onera och skatter beträffande gemensam egendom. Beloppen erläggas till Kalmarbanan före utgången av januari året efter det, räkningen avser.

Skulle framdeles någon järnväg ytterligare indragas å Kalmar station, bliva bägge bolagen i lika mån delaktiga av ersättningarna för den nya banans indragande.

Förestående del av överenskommelsen gäller för all framtid.

Angående handhavandet av trafiken å Kalmar station bestämdes, att Kalmarbanans personal ombesörjer alla trafikgöromålen, till- och avsättes av Kalmarbanans styrelse, som även bestämmer antal och avlöning — dock efter Bergabanans hörande. Gemensamma materialier anskaffas av Kalmarbanan. Avlöning samt pensions- och olycksfallsavgifter ävensom driftmaterialier bekostas till hälften av vardera bolaget. Stationsföreståndaren skall handhava båda bolagens angelägenheter lika och taga order av Bergabanans chef lika som av Kalmarbanans, såvida de icke ingripa störande i Kalmarbanans anordningar. Stationens uppbörd för Bergabanan redovisas direkt till denna järnvägs förvaltning.

Kalmarbanan ansvarar ej för gods i lokaltrafik å Bergabanan eller för dess rullande materiell å Kalmar station. För gods i samtrafik banorna emellan ansvarar Kalmarbanan under godsets kvarliggande å Kalmar station. Kostnaderna erläggas månadsvis, senast den 15 i månaden efter den, beloppen avse.

Denna del av överenskommelsen gäller tre år från trafikens öppnande samt därefter med ett års uppsägning.

Beträffande reparation av Bergabanans rullande materiell samt därför erforderliga anordningar inom verkstadsområdet överenskoms, att Kalmarbanan skulle förbinda sig utföra alla sådana arbeten, som lämpligen kunde utföras på dess verkstad, och skulle dessa betalas med självkostnaderna med tillägg av 15 % å materialier och 100 % å

arbetslöner. Bergabanan skulle uppföra en byggnad för reparation av dess lokomotiv och anskaffa därför erforderlig mark från staden.

Överenskommelsen i denna del — utom beträffande markanskaffning och -tillhandahållande — skulle gälla 10 år från Bergabanans öppnande samt därefter med 1 års uppsägningstid.

Twister avgöras — med undantag beträffande äganderätten — av tre gode män.

KALMAR—BERGA, KALMAR—TORSÅS JÄRNVÄGAR — KALMAR JÄRNVÄG.

För Kalmar—Torsås järnvägs inledande å Kalmar station upprättades i juli 1899 mellan de tre järnvägsbolagen kontrakt, innefattande föreskrifter om gemensamt begagnande av stationen, handhavande av trafiken å densamma, reparation av Berga- och Torsåsbanornas rullande materiell å Kalmarbanans verkstad, avgörande av tvister mellan bolagen samt om upphälvande delvis av kontraktet den 30 november 1897.

Överenskommelsen är baserad på sistnämnda kontrakt och är i sina detaljer lika minutiöst utformad som detta.

Det smala spårsystemets utvidgning verkställes av Torsåsbanan eller Bergabanan. Av det Kalmar järnväg tillhöriga området i "järnvägsplanteringen" upplåter Kalmarbanan mark för erforderliga nya spår. Framtida utvidgning, tillökning eller tillbyggnad för gemensamma trafikbehov bekostas av alla bolagen i samma förhållande, som ersättningen för nyttjanderätten utgår. Vid stationshustillbyggnad skall dock kostnaden för övre våningen fördelas efter vardera bolagens användning därav. Kalmarbanan beslutar ensam om anläggningar intill 100 kronor. Större gemensamma anläggningar beslutas av alla tre bolagen. Vid olika mening avgöres frågan såsom nedan för tvist bestämmes. Alla anläggningar uteslutande för ettdera bolaget ägas av detta. Med undantag av visst å karta angivet område, tillhörigt Bergabanan, skall Kalmar järnväg fortfarande vara ägare av hela stationsområdet samt det till Berga- och Torsåsbanorna upplåtna området till Fredriksdal. Uti gemensamma anläggningar är vardera bolaget ägare efter kostnadsandel. Kalmarbanan förvaltar ensam stationen och ombestyr underhållet av allt, som icke uteslutande användes för ettdera bolagets trafik, samt ombesörjer underhållet av grindar, bommar och stängsel med kostnadernas fördelning i förhållande som för nyttjanderätten.

Som ersättning för nyttjanderätten erlagga Berga- och Torsåsbanorna till Kalmar järnväg:

- 1) 55 % av kostnaderna för gemensamma nybyggnader;
- 2) 55 % av gemensamma underhållets kostnader;
- 3) en årlig avgift av 5 öre per kvm. för av Kalmar järnväg upplåten, planerad mark; vidare årligen 5 öre per kvm. för 55/100-delar av Kalmarbanans övriga område, som begagnas gemensamt, sedan därifrån dock dragits den areal, som av Bergabanan anskaffats och överlåts till Kalmar järnväg. Arealen utgör 6,415 kvm. och årsavgiften sålunda 320 kronor 75 öre; vidare 5 % ränta å 55/100-delar av halva värdet på dåvarande stationshuset (50,000 kronor) och vedboden (400 kronor) samt å 55/100-delar av hela värdet å avträdet (800 kronor.) Räntan sålunda 715 kronor; 5 % ränta å 55/100-delar av stationsinventariernas värde; räntan 108 kronor; 5 % ränta å 55/100-delar av gemensamma Barlastholms- och hamnspårens kostnader 7000 kronor; räntan således 192:50;

55 % av brandförsäkringspremie (för stationshuset dock endast 27 %);

55 % av skatter och onera för gemensam egendom.

Berga- och Torsåsbanorna vidkännas ensamma kostnaderna för förreglingsapparater och vissa smärre anordningar. Av samtliga avgifter erlägger Bergabanan 35/55 och Torsåsbanan 20/55, nybyggnadskostnaderna en månad efter räkning, övriga inom januari månad året efter det, räkningen avser. Om järnväg ytterligare indrages till Kalmar, delas ersättningen av de tre bolagen efter 45, 35 och 20 %. Förestående del av överenskommelsen gäller för all framtid, såvida ej endera smalspårsbanan utlägges till normalspårig. Kostnadsandelarna skola dock undergå revision vart 5:e år, då till grund för beräkningen lägges de två sistförflutna årens trafik, angiven av antalet tåg och resande, expedierade gods- poster och styckegodsvikt.

Kalmarbanan ombesörjer trafiken, till- och avsätter personalen samt bestämmer dess avlöningvillkor. Avlöningar, pensioner m. m. fördelas med 50 % på Kalmar järnväg, 32 % på Bergabanan och 18 % på Torsås-banan. Revision sker vart tredje år. Beräkningsgrunden densamma som ovan med tillägg av antal lastade vagnar, telegram- och växlingstimmar, — de senare beräknade för sista året, övriga för alla tre åren. Betalning sker senast den 15 i månaden näst efter den, räkningen avser.

I återstående delar är överenskommelsen nära likalydande med den av 30 november 1897 mellan Kalmar järnväg och Kalmar—Berga järnväg, vilket senare kontrakt upphäves utom beträffande §§ 1, 2 och 3, som avhandla tillhandahållandet av mark, utförandet av vissa tillbyggnader m. m.

KOSTA—MÅLERÅS JÄRNVÄG — NYBRO—SÄVSJÖSTRÖMS JÄRNVÄG.

När Kosta järnvägsaktiebolag den 31 december 1895 erhöll koncession å järnväg mellan Kosta och Målerås, skulle banan på vanligt sätt ingå på sistnämnda station. På ansökan av Kosta järnvägsbolag medgav emellertid k. m:t den 2 april 1898, att bolaget finge anlägga egen station i Målerås, men att omlastningsspår skulle inledas på Sävsjöströmsbanans Målerås-station. Anhållan om tillstånd att få indraga detta spår jämte stickspår inkom till Sävsjöströmsbanans styrelse i skrivelse av den 14 september 1898. För att ej försena spårets utförande beviljade styrelsen omedelbart framställningen, dock under vissa villkor, som skulle införas i ett blivande kontrakt. Spåret indrogs å Målerås station under år 1899. Först i februari 1900 meddelade Kosta järnvägsaktiebolag, att det ej vore villigt ingå på de av Sävsjöströmsbolaget uppställda villkoren, utan själft uppgjort och nu inlämnade ett nytt förslag, vilket Sävsjöströmsbanans styrelse å sin sida ej ansåg sig kunna antaga. Kostabolaget ingick emellertid den 25 april 1900 till k. m:t med ansökan beträffande sättet och villkoren för inledande av omlastningsspåret, och hade i anledning härav, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen infordrat Sävsjöströmsbanestyrelsens yttrande, vilket på styrelsens uppdrag utarbetades av verkställande direktören och den 23

juli 1900 antogs av styrelsen samt därefter omedelbart ingavs. Efter mer än två års vila, eller närmare bestämt den 12 september 1902, dök ärendet åter upp, då k. m:t utfärdade bestämmelser i fråga om Kosta järnvägs sammanslutning med Sävsjöströmsbanan i Målerås, och den 12 december samma år mottog Sävsjöströmsbanestyrelsen från väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en avskrift av k. m:ts resolution angående inledning av omlastningsspåret på Målerås. Emellertid hade Kostabolagets verkställande direktör i desperation över någon förment oförrätt i början av år 1903 upprivit det en gång utlagda spåret. För att skydda sig mot obehagliga efterräkningar ingav Kostabolaget till k. m:t den 21 februari 1903 en anhållan om befrielse från skyldigheten att anlägga omlastningsspåret. Sävsjöströmsbanans styrelse, som ej kunde finna sig i det gjorda avbrottet, anmälde den 15 mars till k. m:t, att Kostabolaget självrådigt upprivit spåret.

Kosta järnvägsbolag inkom den 25 september 1903 till Sävsjöströmsbanans styrelse med begäran om uppskov med utförande av de i k. m:ts resolution den 12 september 1902 föreskrivna omlastningsanordningarna. Framställningen avslogs av styrelsen, som ej ansåg sig kunna medgiva några ändringar uti, vad k. m:t beslutat.

Enär Kostabolaget ej kunde förmås att till Nybro—Sävsjöströms järnväg utbetala ett av k. m:t Sävsjöströmsbanan tilldömt belopp av 4,321: 11 kronor, nödgades styrelsen i september 1904 genom sin ombudsman söka på laglig väg indriva beloppet. I sammanhang härmed beslöts den 22 oktober 1904, att åtgärder skulle vidtagas för att till laga näpst befordra den eller dem, som kunde göras ansvariga för upptagandet av det spår, som år 1899 blivit inlagt och insynat att förmedla trafiken mellan Målerås station och Målerås södra station å Kostabanan, men i början av 1903 upprivits, sannolikt på föranstaltande av Kostabananens verkställande direktör. Även å Kostabolaget uttogs sedermera, den 23 mars 1905, stämning med yrkande om ersättning för den skada, som tillfogats Sävsjöströmsbanan genom omlastningsspårets upprivande. Kostabolaget hade emellertid den 18 mars 1905 ansökt hos k. m:t om ändring i en mellan bolagen avkunnad skiljedom, varöver Sävsjöströmsbanans styrelse på anmodan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen sattes i tillfälle avgiva yttrande.

I det år 1904 anhängiggjorda målet angående utbetalandet av den Sävsjöströmsbanan av k. m:t tillerkända ersättningen föll häradsrättens dom i juni 1906, varvid det begärda beloppet tilldömdes Sävsjöströmsbanan. Hovrätten upphävde emellertid häradsrättens dom, men k. m:t fastställde den i oktober 1908.

I målet mot Kostabolagets verkställande direktör Axel Hummel föll k. m:ts utslag den 22 september 1908, därvid Hummel ålades till järnvägsbolaget betala ersättning, som genom ombudsmannens försorg skulle indrivas. Målet mot Kostabolaget angående skadestånd skulle ej fullföljas.

K. m:ts resolution av den 31 december 1907 innehåller en rekapitulation av alla skrivelser fram och tillbaka i detta mycket segslitna ärende. Den slutliga domen innehåller emellertid ingen annan ändring av förut givna bestämmelser, än att tiden för arbetets färdigställande uppsköts till den 31 december 1907.

Villkoren för anslutningen vore enligt k. m:ts resolution den 12 september 1902 i korthet följande. Kosta järnvägsaktiebolag skulle anlägga och underhålla de för omlastningen erforderliga spår med 0,6 m. spårvidd samt omlastningsskjul med dithörande anordningar, ävensom bekosta behövlige normalspår med växlar och tillbehör, allt i överensstämmelse med en av Sävsjöströmsbolaget ingiven ritning. Kostabolaget skulle från den dag, spåret inledts å Målerås station, erlägga en avgift per månad av 30 kronor för upplåtelse av mark, stationslokaler, plattform o. d. och 20 kronor för trafikskötseln. Dessutom skulle Kostabolaget vara skyldigt att under vissa förutsättningar på egen bekostnad förflytta omlastningsskjulet och sina spår till av Sävsjöströmsbanan inom stationen upplåtet område. De meddelade bestämmelserna skulle gälla intill två år efter å någondera bolagets sida gjord uppsägning. Sådan uppsägning skulle ej få ske, förr än sju år efter det Kosta järnvägsspår blivit å Målerås station inledt. I brist på godvillig överenskommelse skulle k. m:t skilja mellan bolagen.

Oaktat de upprepade gånger lämnade medgivandena om uppskov med spårets färdigställande, blev det ändock ej klart till den allra sist medgivna tidpunkten, den 31 december 1907. Först den 30 april 1908 kunde avsyningen företagas, och då voro anordningarna så primitiva, att det ville till stort överseende med bolaget för att kunna förorda tillstånd till öppnande.

Något kontrakt angående anslutningen och trafikens ombestyrande vid Målerås station blev aldrig avslutat med Sävsjöströmsbanan, utan man levde på bestämmelserna i k. m:ts resolution.

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG — KALMAR JÄRNVÄG.

Den 15 juni 1913 träffades mellan Kalmarbanan och Sävsjöström—Nässjö järnväg avtal om denna senare banas anslutning till den förra vid Sävsjöströms station. Sävsjöströmsbanan erhöll genom detta rätt att inleda sin järnväg å stationen, att för sin trafik begagna därstädes befintliga allmänna lokaler och anläggningar samt att få sin trafik å stationen ombesörjd av Kalmarbanans därvarande personal.

Sävsjöströms station skulle förändras och utvidgas enligt en kontraktet bilagd plan. Den inträdande banan skulle anskaffa och till den äldre banan med full äganderätt gravationsfritt överlämna vissa för stationsutvidgningen erforderliga områden, bekosta och utföra erforderliga nya spår, anskaffa, bekosta och utlägga nya växlar, utföra och bekosta alla schaktnings-, sprängnings-, dränerings-, planerings-, ballasterings- och vägarbeten, flytta stationshus, avträdeshus, vattentorn och kolbrygga, anskaffa och uppsätta nya, med huvudväxlarna förreglade signaler samt flytta plattformar, stängsel, telegraf- och telefonledningar.

Alla arbeten skulle utföras under överinseende av Kalmarbanans befäl. Under husflyttningarna skulle provisoriska lokaler tillhandahållas den äldre banan.

Fördelningen av kostnaderna för trafikskötsel och underhåll vid stationen skulle ske efter samma grunder som i trafikeringskontraktet, så länge detta vore gällande. Därefter skulle särskild överenskommelse träffas, avfattad i överensstämmelse med kungl. brevet av den 31 oktober 1896. Revision av nu föreliggande anslutningskontrakt var medgiven efter samma grunder, som fastställts i trafikeringskontraktet.

I inträdesavgift skulle Sävsjöströmbanan erlægga 10,000 kronor.

Kalmarbanan fritog sig för skada, som genom eld eller av annan orsak kunde åkomma Sävsjöströmsbanans event. anläggningar å stationen.

Uppkommande tvister skulle avgöras av skiljemän enligt lagen den 28 oktober 1887.

Överenskommelsen var ouppsägbär, såvida icke båda bolagen vore ense om uppsägningen.

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG — VÄXJÖ—VIRSERUMS JÄRNVÄG.

Med Växjö—Virserums järnvägs styrelse träffade Sävsjöströmsbanans styrelse den 1 juli 1913 överenskommelse angående den senare banans anslutning i Åseda. Sävsjöströmsbanan medgavs rätt att inleda sin bana å ifrågavarande station och begagna de därstädes befintliga allmänna lokaler och anläggningar, såvidt de vore anpassade för normalspårig banas trafik, samt att få sin järnvägstrafik besörjd genom Virserumsbanans därvarande personal.

Åseda station skulle förändras och utvidgas enligt en kontraktet vidfogad plan. Alla de arbeten, som kunde bli nödvändiga på grund av anslutningen, skulle utföras och bekostas av Sävsjöströmsbanan. Särskilt angivas terrasserings-, grusnings- och spårlägningsarbeten, (nödiga smalspåriga skenor och växlar skulle tillsläppas av Virserumsbanan), anordning av korsningen banorna emellan, sänkningen på grund härav av Virserumsbanans ingångsspår i bangårdens västra ända, vilket arbete skulle ske utan att trafikavbrott behövde uppkomma, utläggning av ett nytt 100 meter långt vagnvågspår, ändring av det s. k. Kollenspåret jämte flyttning av dess sidospår och magasin, anbringande av nödiga fasta bockar och bryggor för trafikanterna utanför bangårdens östra infart, uppförande av omlastningsskjul och -kran med omlastningsspår, flyttning och utvidgning av gods magasin samt anbringande av signalsäkerhets- och förreglingsanordningar.

All för stationsutvidgningen erforderlig mark skulle exproprieras av Sävsjöströmsbanan och gravationsfritt överlämnas till Virserumsbanan. Ett visst område sydost om stationen skulle få med äganderätt innehavas av Sävsjöströmsbolaget.

I inträdesavgift skulle erläggas ett belopp av 20,000 kronor.

Växjö—Virserums järnvägsbolag åtog sig att enligt överenskommelse, som sedermera skulle träffas, med sin personal ombestyrta trafikskötseln vid Åseda station. Innan sådan överenskommelse var träffad, finge trafiktåg ej expedieras därstädes.

Uppkommande tvistefrågor skulle avgöras av gode män enligt vid tillfället gällande lag om skiljemän.

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG — HVETLANDA—SÄVSJÖ JÄRNVÄG.

Efter upprepade fruktlösa underhandlingar och först sedan Sävsjöström—Nässjö järnvägsbolags styrelse hos k. m:t anhållit om inskridande, lyckades bolaget med kungl. järnvägsstyrelsens medling träffa uppgörelse med Hvetlanda—Sävsjö järnvägsaktiebolag den 18 november 1913 angående anslutning i Hvetlanda. Överenskommelsen medgav Sävsjöströmsbolaget rätt att inleda sin järnväg å Hvetlanda station, att begagna befintliga lokaler och anläggningar, så vidt de vore för normalspårig järnvägs trafik anpassade, samt att efter särskild överenskommelse få sin järnvägs trafik besörjd genom Hvetlandabolagets personal.

Hvetlanda station skulle förändras och utvidgas enligt en kontraktet bilagd plan, på förhand fastställd av båda styrelserna. Alla arbeten å stationen, som bleve nödvändiga med anledning av anslutningen, skulle utföras och bekostas av Sävsjöströmsbolaget. Särskilt angivas terrasserings- och grusningsarbeten, spårutläggningar (skenor och växlar för smalspår tillsläppas av Hv. S. J.), korsningar mellan de olika spårsystemen, flyttning av lastkajer, vagnväg och godsmagasin, vilket skulle fördubblas till ytan, flyttning av lokomotivstall med vändskiva, vagnbod, snickarbod, smedja och förråd till nytt område, väster om stationen, där även ny verkstadsbyggnad skulle uppföras och de förutvarande arbetsmaskinerna skulle installeras, uppförande av omlastningsskjul, omlastningskran och -bryggor, flyttning av vägbommar, uppförande av signalsäkerhets- och förreglingsanordningar samt ändring och tillbyggnad av stationshuset.

Vissa för bangårdsutvidgning erforderliga områden skulle av Sävsjöströmsbolaget anskaffas och gravationsfritt tillhandahållas Hvetlandabolaget.

Trafiktåg skulle ej få intagas å Hvetlanda, förr än särskilt avtal träffats om trafikens besörjande å stationen.

Hvetlandabolaget förband sig att förskaffa Sävsjöströmsbolaget rätt utlägga de enligt planen fastställda spåren, som berörde Hvetlanda—Målilla järnvägs mark, in på detta område.

Twister skulle avgöras vid laga svensk domstol.

För de rättigheter, som ovan medgivits Sävsjöströmsbolaget, skulle detta bolag till Hvetlandabolaget betala en ersättning av 33,000 kronor, varav hälften vid kontraktets undertecknande och återstoden vid banans öppnande för trafik.

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG — STATENS JÄRNVÄGAR.

Vid sammanträde i Nässjö den 7 september 1912 mellan förvaltningen för statens järnvägars III distrikt och delegerade för Sävsjöström—Nässjö järnvägs styrelse träffades överenskommelse om grunderna för kontrakt

angående Sävsjöström—Nässjö järnvägs anslutning till Nässjö station samt rörande besörjande av bolagsbanans trafik därstädes. Kontraktet avslöts mellan kungl. järnvägsstyrelsen och bolagsstyrelsen den 21/28 februari 1913.

Överenskommelsen medgav bolaget rätt att ansluta vid Nässjö, att därstädes få sin trafik ombesörjd av statsbanans därvarande personal samt att få begagna å stationen befintliga allmänna lokaler och anläggningar. Nässjö station skulle utvidgas och förändras enligt en kontraktet bilagd ritning. Bolaget skulle anskaffa och till statsbanan överlämna vissa områden. Statsbanan åtog sig att utföra vissa å ritningen angivna spår med växlar samt plattformar jämte erforderliga planerings-, ballasterings- och dräneringsarbeten samt stödmurar, anlägga, flytta eller förändra vägbro, plattformar, lastkaj, trummor, rörledningar, vatten- och avloppsledningar, husbyggnader, gasverk, planteringar, hägnad m. fl. arbeten. Säsom ersättning för dessa arbeten skulle bolaget erlägga ett belopp av 167,000 kronor, av vilka 85,000 kronor skulle betalas vid kontraktets underskrivande och återstoden 82,000 kronor, — varå borgen skulle ställas —, innan järnvägen öppnades för trafik. (Sedan man kommit underfund med, att statsbanan ej kunde bliva färdig med sina arbeten förr än långt efter bolagsbanans öppnande för trafik, ändrades den sista bestämmelsen så, att inbetalningen skulle ske, sedan statens i kontraktet avsedda arbeten voro komplett färdiga). Uti senare tillkommande kostnader för signal- och säkerhetsanläggningar skulle bolaget deltaga i förhållande till dess trafik. Bolaget ålades att jämlikt bestämmelserna i kungl. brevet den 31 oktober 1896 deltaga i kostnaderna för framtida gemensamma underhållsarbeten, nyanläggningar, utvidgningar och förändringar vid Nässjö station. Angående bolagets egna lokomotivstallar m. m. skulle särskild överenskommelse träffas för varje ifrågavarande nybyggnad.

Trafiktåg skulle icke få expedieras, förr än särskild överenskommelse träffats angående ombesörjandet av trafiken. Statens järnvägar fritogo sig från ansvar för skada, som genom eld eller annorledes kunde träffa bolagets anläggningar och egendom. Tvister skulle hänskjutas till k. m:t. Överenskommelsen skulle upphöra att gälla två år efter från någondera sidan skedd uppsägning.

ÖSTRA VÄRENDIS JÄRNVÄG (Brittatorp—Älghult) — KALMAR JÄRNVÄG.

Genom överenskommelse den 9 januari 1920 bestämdes villkoren för Östra Värends järnvägs anslutning i Sävsjöström till Kalmar järnväg. Östra Värends järnvägsbolag medgavs rätt att inleda sin bana på Sävsjöströms station och för sin trafik begagna där befintliga lokaler samt få sin trafik därstädes besörjd av Kalmarbanans personal.

Sävsjöströms station skulle ändras till överensstämmelse med en kontraktet bilagd plan. Alla härför erforderliga arbeten skulle bekostas av Värendsbanan, dock att normal-spåriga skenor samt ur spåret upptagna växlar skulle tillhandahållas av Kalmarbanan. Korsning i plan banorna emellan skulle medgivas, men för all skada å person eller egendom, som kunde bliva en följd av korsningen, skulle Värendsbanan ensam vidkännas ersättningsskyldighet. Omlastningsskjul samt omlastningskran om 12 tons bärighet uppsättas, godsmagasinet flyttas, ökas till yttinnehållet och förses med omlastningsbryggor. Provisoriskt magasin tillhandahålles Kalmarbanan under ombyggnadstiden. Säkerhetsåtgärder och förreglingsanordningar, som kunde komma att föreskrivas av vederbörande

myndighet, skulle utföras av Värendsbanan enligt av Kalmarbanan godkända ritningar. Förut befintliga signaler och säkerhetsanordningar med ledningar skulle tillfalla Kalmarbanan. Stationshuset skulle tillbyggas och ekonomihuset flyttas.

För att ej hindra framtida utbyggnad av Kalmarbanans bangård skulle Värendsbanan vara skyldig att vid tidpunkt, som bestämmes av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, undanflytta så stor del av sina spår, som nämnda styrelse kunde finna erforderligt, därvid kostnaderna skulle gäldas med hälften av vartdera bolaget.

All för stationsområdets utvidgning erforderlig mark anskaffas av Värendsbanan och tillfaller — med undantag för en mindre ägofigur — Kalmarbanan.

Såsom inträdesavgift skulle Värendsbanan erlägga 20,000 kronor.

Tvistefrågor skulle hänskjutas till avgörande av gode män enligt vid tillfället gällande lag om skiljemän.

GEMENSAMT BEGAGNANDE AV STATION.

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG — STATENS JÄRNVÄGAR.

Angående gemensamt begagnande av Nässjö station träffades mellan kungl. järnvägsstyrelsen och styrelsen för Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag den 31 juli, 8 oktober 1914 överenskommelse rörande de villkor och bestämmelser, enligt vilka bolaget skulle äga att begagna sig av Nässjö station ävensom att därstädes få sin trafik ombesörjd genom statsbanans personal.

Bolaget erhöll rätt att för dess rörelse använda statsbanan tillhörande expeditionslokaler, väntsalor och andra för allmänheten upplåtna anläggningar, avträden, plattformar, godsmagasin, lastkajer och spår, men ej verkstäder, lokomotivstall, vändskivor, vagnskjul, förrådsbyggnader eller vattenstationer.

Kungl. styrelsen skulle anskaffa och underhålla erforderliga inventarier till gemensamt använda lokaler, varemot alla uteslutande för bolagsjärnvägen behövlige inventarier skulle anskaffas, bekostas och underhållas av bolaget.

Bolagets tåganslutningstider skulle vara mellan kl. 5 f. m. och 11 e. m. samt godkännas av statsbanans trafikbefäl.

Till vagnflyttning skulle kunna användas den ena eller andra banans å stationen befintliga uppeldade lokomotiv eller särskilt växlingslokomotiv.

Statsbanepersonalen vid Nässjö var skyldig verkställa för bolagsbanans person- och godstrafik förekommande göromål, vilka höra till sådan personals åliggande, med undantag av sådana, som avse putsning och rengöring av järnvägens persontågsmateriell, vård och underhåll av materiell och inventarier samt den rullande materiellens utrustning för tågtjänst.

Statsbanepersonalen skulle åligga att tillgodose Sävsjöströmsbanans intressen med samma omsorg som statsbanans och noggrannt åtlyda av bolagsbanans trafikföreståndare meddelade föreskrifter, såvida dessa icke strede mot statens järnvägars instruktioner och reglementen. Försummelser eller fel anmälas hos statsbanans trafikbefäl, som undersöker och beivrar, vad som anmäls.

Granskning av stationens, Sävsjöströmsbanan berörande redovisningshandlingar skulle verkställas av denna bana, kontrollen över uppbörden skulle utövas gemensamt med statsbanan efter anhållan från endera banan. Förlust genom brist skulle delas banorna emellan i förhållande till föregående års uppbörd.

Vid tjänstgöring inom Nässjö stationsområde skulle Sävjsjöströmsbanans tågpersonal lyda under stationsföreståndaren. Försummelser anmälas till bolagsbanans trafikbefäl, dock med rätt för stationsföreståndaren att försätta den felande ur tjänstgöring, om sådant erfordras till ordningens betryggande. Misshälligheter mellan statsbanans och bolagsbanans personal anmälas till båda banornas trafikbefäl, som gemensamt verkställa undersökning.

Såsom ersättning för rätten att begagna Nässjö station samt att få sin trafik därstädes ombesörjd betalar bolaget dels en årlig avgift, dels avgift för vagnväxling, dels ock bidrag till brandförsäkring. Till personalen betalas felräkningspengar enligt de för statens järnvägar gällande grunder. Den årliga avgiften utgår dels såsom förvaltningsbidrag, dels såsom bidrag till underhåll. Förvaltningsbidraget bestämmes sålunda. Sedan från stationskostnaden under året näst före varje femårsperiods början dragits dels kostnaden för nattjänst (kl. 11 e. m.—5 f. m.) samt för endera banans tjänst, dels 25 % av återstående beloppet, skall bolaget i återstående kostnaden deltaga i förhållande till trafiken, beräknad med hänsyn till 1:o antalet ankomna och avsända tåg, 2:o antalet till- och avkopplade godsvagnar, 3:o antalet il- och fraktgodsexpeditioner, och 4:o antalet försålda personbiljetter. Underhållsbidraget bestämmes efter samma grunder som förvaltningsbidraget, dock att den till grund för beräkningen lagda kostnaden skall utgöra medeltalet av underhållskostnaden under de fem närmast föregående åren. Högst väsentliga ändringar i trafikförhållandena, löneregleringar eller liknande omständigheter medgiva rätt för ändring en månad efter därom gjort yrkande. För femårsperioden 1917—1921 skulle underhållsbidraget beräknas och fördelas efter kostnaderna för varje år särskilt. Vagnväxlingsbidraget beräknas i enlighet med bestämmelserna i nämnda brevet av den 9 juni 1911. Brandförsäkringsbidraget skulle erläggas med ett belopp, motsvarande den på bolaget enligt fördelningsprocenttalet fallande delen av brandförsäkringspremien för försäkring i Järnvägsassuransföreningen av gemensamt begagnade lokaler. I händelse av eldsvåda är bolaget befriat från deltagande i kostnaderna för det brunnas återuppbyggande.

Räkning å avgifterna för varje månad tillställs bolaget före den 15 i nästföljande månad och betalas inom denna månads utgång.

All tjänstgöring mellan kl. 5 f. m. och 11 e. m. anses såsom gemensam. Angående tjänstgöring för bolagsbanan å annan tid av dygnet träffas överenskommelse för varje särskilt fall.

Bolaget skall underhålla sina inom området befintliga byggnader i sådant skick, som godkännes av statsbanans banbefäl.

Vid nyanläggning eller utvidgning för gemensamt ändamål skulle bolaget, sedan samförstånd om anläggningen träffats, deltaga i fulla beloppet av kostnaderna efter den fördelningsgrund, som tillämpats vid senaste beräkningen av förvaltningsbidraget.

Vid skada eller förlust av gods, som ankommit å endera banan för att vidare befordras å den andra, skulle de för samtrafik gällande bestämmelserna tillämpas, därvid statsbanans personal anses tillhöra även bolagsbanan. Bolaget skulle själft ansvara för skada å eller förlust av gods, som berört endast bolagets bana. Kungl. styrelsen ikläder sig ej ansvar för skada å bolagets rullande materiell i lokaltrafik. Bolaget skall hålla kungl. styrelsen skadeslös för skada av den beskaffenhet, varom förmäles i lagen angående ansvarighet för skada i följd av järnvägsdrift den 12 mars 1886 eller lagen angående ersättning för skada till följd av olycksfall i arbete den 5 juli 1901, och som varder kungl. styrelsen ålagt att ersätta.

Skulle vid bestämmandet av de avgifter, bolaget har att erlagga, tvist uppstå om avgifternas belopp, underställes frågan härom kungl. maj:ts avgörande. Skulle tvist eljest uppstå, hänskjutes tvistefrågan till avgörande av gode män, utsedda på sätt i lagen om skiljemän stadgas.

Om överenskommelsen skulle överlåtas på annan part, tillkommer det bolaget att ofördröjligen göra anmälan därom till övriga vid Nässjö anslutande järnvägar.

Överenskommelsen skulle beräknas hava sin giltighet från dagen för bolagsjärnvägens öppnande för trafik till dess två år förflutit från å någondera sidan skedd uppsägning.

* *
*

Tillkomna under skilda tidsperioder, hade statsbanornas anslutningskontrakt med enskilda järnvägar fått en mycket varierande avfattning, varför k. järnvägsstyrelsen i slutet av åren 1919 och 1920 uppsade kontrakten över hela linjen till vinnande av enhetlighet. Tillsamman med Svenska järnvägsföreningen utarbetades under förra delen av 1921 ett normalkontrakt, tillämpligt på statsbanans flesta anslutningsstationer från den 1 januari 1922. Enär Sävsjöströmsbanan anslutit till Nässjö så sent som år 1914, avviker normalkontraktet endast obetydligt från det äldre, nämligen dels däruti, att till stationskostnaden tillagts statens bidrag till tjänstehavarnas pensionering, dels genom borttagandet av det förut tillåtna avdraget av 25 % av gemensamma bruttoomkostnaderna, dels genom fastställandet av trafikfaktorernas, växlingstidens och timprisets beräkning enligt överenskommelse mellan statens järnvägar och Svenska Järnvägsföreningen, dels genom månadsbidragens snabbare gäldande, dels slutligen genom den principiellt viktiga ändringen av bestämmelsen, att för bolagets deltagande i kostnaden för nyanläggning eller utvidgning erfordrades "samsförstånd om anläggningens utförande", till att lyda: "innan förslag till dylik anläggning eller utvidgning fastställs, skall tillfälle lämnas bolaget att avgiva yttrande".

Kontraktet i dess nya form, dock med bibehållande av den äldre avfattningen av bestämmelsen angående nyanläggning eller utvidgning, är undertecknat den 24/27 september 1921.

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG — VÄXJÖ—VIRSERUMS JÄRNVÄG.

Mellan Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag och Växjö—Virserums järnvägsaktiebolag träffades den 13 januari 1914 överenskommelse angående rätt för det förra bolaget att för sin trafik begagna det senare bolagets station vid Åseda.

Överenskommelsen är avfattad i ungefärlig överensstämmelse med motsvarande uppgörelse mellan Sävsjöströmsbanan och statsbanan angående Nässjö station, ehuru ej fullt så detaljerad.

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG — HVETLANDA—SÄVSJÖ JÄRNVÄG.

Den 16/30 maj 1914 undertecknades överenskommelse mellan Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag och Hvetlanda—Sävsjö järnvägsaktiebolag angående begagnande av Hvetlanda station. Även denna stod i närmaste överensstämmelse med den mellan Sävsjöströmsbolaget och kungl. järnvägsstyrelsen träffade uppgörelsen angående Nässjö station.

ÖSTRA—VÄRENDIS JÄRNVÄG (Brittatorp—Älghult) — KALMAR JÄRNVÄG.

Efter samma grunder som föregående upprättades den 9 januari 1920 en överenskommelse mellan Östra Värends järnvägsaktiebolag och Kalmar nya järnvägsaktiebolag såsom ägare av Nybro—Sävsjöströms järnväg angående rätt för det förra bolaget att begagna det senare bolagets station vid Sävsjöström.

KOSTA—MÅLERÅS JÄRNVÄG — KALMAR JÄRNVÄG.

Sedan Kalmarbanan övertagit Nybro—Sävsjöströms järnväg, gjorde den förra banans förvaltning framställning till Kostabanan om revidering av villkoren för trafikskötseln å Målerås station. Under förebärande, att Kostabanan hade för avsikt nedlägga rörelsen vid sin station Målerås södra, varför helt nya anslutningsförhållanden skulle inträda, uppsköt Kostastyrelsen den ifrågasatta uppgörelsen. Då Kalmarbanan ej i längden kunde nöja sig härmed, uppsades den 24 februari 1919 med stöd av k. m:ts resolution den 12 september 1902 gällande bestämmelser för anslutningen, och träffades den 8 januari 1921 för trafikskötseln en överenskommelse av den numera vanliga lydelsen.

Kostabanan skulle enligt denna äga att bibehålla sina spår och omlastningsanordningar samt för sin samtrafik använda K. J:s stationslokaler, plattformar, o. d. Vardera banan skulle avlämna och mottaga res-, paket-, il- och styckegods vid därför avsedda bryggor eller magasin. Omlastning av vagnslastgods skulle ombestyras av Kostabanan och kostnaden betalas till hälften av vardera banan. Flyttningen av godsvagnar till och från omlastningsspåren ombesörjes av vardera banan.

Angående Kostabanans tågpersonals tjänstgöring inom stationsområdet, dess lydnadsplikt, eventuella misshälligheter mellan de båda banornas personal o. d., angående skada

eller förlust av gods samt angående ersättningsskyldighet skulle gälla de vanliga bestämmelserna, som återfinnas i liknande kontrakt med andra banor.

Såsom ersättning för rätten att hava sina anläggningar uppförda å K. J:s mark och för begagnande av K. J:s station för sin samtrafik skulle Kostabanan erlægga en avgift i ett för allt av 1,800 kronor årligen. Avgiftsbestämmelserna skulle kunna undergå reglering vart tredje år.

Kontraktet tillämpas från den 1 januari 1921 med ett års ömsesidig uppsägningstid.

Twistefrågor skulle hänskjutas till avgörande av gode män enligt lagen den 28 oktober 1887.

TRAFIKERINGSKONTRAKT.

NYBRO--SÄVSJÖSTRÖMS JÄRNVÄG — KALMAR JÄRNVÄG.

Då Nybro—Sävsjöströms järnvägsaktiebolag år 1888 gått i konkurs, och dess bana den 28 april exekutivt försålts till Nybro—Sävsjöströms nya järnvägsaktiebolag, bakom vilket stod Inteckningsbanken i Stockholm, var detta bolags första åtgärd att med hot om trafikens omedelbara inställande, — vilket skulle hava högst oförmånligt inverkat på Kalmarbanans redan förut skrala trafik —, söka förmå Kalmarbolagets styrelse på arrende övertaga trafiken. En P. M. i detta hänseende översändes till Kalmardirektionen, som ofördröjligen vid sammanträde den 30 april tog den under behandling. I telegram växlades mellan Stockholm och Kalmar såväl under detta styrelsesammanträde som under det den 3 maj avhållna. Villkoren prövades och förkastades å ömse sidor, tills man slutligen den 5 maj enades om en överenskommelse under förutsättning av bolagsstämmans godkännande.

Kontraktet, som undertecknades den 11 maj 1888, var av följande innehåll:

Nybro—Sävsjöströms järnväg med alla dess tillhörigheter utan undantag upplåtes på arrende till Kalmar nya järnvägsaktiebolag. Arrendetiden 10 år från 1 mars 1888 utan rätt till uppsägning. Fullständig inventering och besiktning förrättas vid arrendetidens början. Arrendatorn bestrider utan godtgörelse av ägaren alla kostnader, som erfordras för järnvägens drift och underhåll samt för dess återställande i samma skick som vid övertagandet. Trafiken äger arrendatorn ordna på sätt, honom bäst synes, men den får ej nedläggas. Arrendatorn uppbär hela trafikinkomsten och betalar en arrendesumma av 2,000 kronor i månaden att erläggas senast 8 dagar efter varje månads utgång med rätt för ägaren att häva kontraktet, om betalningen ej inträffar å avtalad tid. Avtalet är förfallet, om kontraktet icke godkännes av 1872 års obligationsinnehavare i Kalmarjärnvägen före den 5 juni 1888 eller av Kalmarbanans nästa ordinarie bolagsstämma samma dag.

Vid sammanträde i Stockholm den 25 maj mellan innehavarna av Kalmar nya järnvägsaktiebolags obligationer av 1872 uttalade de närvarande den åsikten, att, ehuru en fortsatt förbindelse mellan de båda järnvägarna ansågs önskvärd, Kalmarbolaget likväl på grund av sin bolagsordning icke

ägde rätt arrendera annat bolags järnväg, varför de närvarande uppdrogo åt vissa personer att söka vinna erforderlig ändring i bolagsordningen och därefter åstadkomma kontrakt mellan bolagen.

På grund av detta uttalande hemställde direktionen hos bolagsstämman i skrivelse den 31 maj 1888, att stämman ville förklara frågan vilande, tills nästa ordinarie stämma hunnit besluta om erforderlig ändring av bolagsordningen. "I sista minuten", d. v. s. dagen före bolagsstämman, hade emellertid till direktionens kännedom kommit k. m:ts föreskrifter för Nybro—Sävsjöströms nya järnvägsaktiebolags rätt att övertaga Sävsjöströmsbanan, varav bland annat framginge, att det nya bolaget vore skyldigt att under alla förhållanden ansvara för uppehållandet av "daglig och väl ordnad trafik". Därigenom upphörde all anledning för Kalmarbolaget att underkasta sig äventyret av Sävsjöströmsbanans övertagande på arrende. Under sådana förhållande fann sig direktionen föranlåten föreslå, att bolagsstämman ville förklara sig icke kunna godkänna det villkorliga arrendeaftalet, vilket även blev bolagsstämmans beslut. Överenskommelsen kom sålunda aldrig till full tillämpning.

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG — KALMAR JÄRNVÄG.

Redan under förarbetena för Sävsjöström—Nässjö järnväg var man på det klara med, att ett intimare samarbete borde äga rum mellan denna bana och den äldre Kalmarjärnvägen. Den 15 juni 1913 träffades mellan de båda bolagens styrelser en överenskommelse angående Kalmar järnvägs åtagande att trafikera och underhålla Sävsjöströmsbanan från dess öppnande för trafik. Sedan kontraktet varit i tillämpning tre år, företogs den 7/14 december 1917 en revidering, i huvudsak avseende beräkningen av det ömsesidiga tillhandahållandet av rullande materiell.

Kalmarbanan åtog sig att trafikera och i fullgodt skick underhålla Sävsjöström—Nässjö-järnvägen med tillhörande byggnader, stängsel, rullande materiell och inventarier, bestrida alla därmed förenade kostnader samt tillhandahålla rullande materiell och inventarier i den mån, sådant vore erforderligt, utöver vad som vid kontraktstidens början övertagits. Endast skenor och grustag skulle Sävsjöströmsbanan tillhandahålla för eget behov. De båda banorna skulle under kontraktstiden i trafikhänseende betraktas såsom *en* järnväg. Med främmande banor skulle samtrafikstaxan tillämpas. Fördelningen av gemensamma personavgifter skulle ske efter kilometertal och fraktavgifterna för gods efter samtrafikbestämmelserna. Inkomsterna av den lokala trafiken skulle tillfalla vardera banan. Vagnhyrorna för båda banorna gemensamt å främmande järnvägar skulle fördelas efter trafikinkomsternas andelar. Bestämmandet av taxenedsättningar för en tid, överstigande sex månader, överlämnades till en trafikdelegation, bestående av två ledamöter från vardera styrelsen, för kortare tid till Kalmarbanans styrelse.

Kalmarbanan skulle uppbära alla trafikinkomster och rullande-materiellhyror samt redovisa dessa årligen den 1 april, då till Sävjsjöströmsbanan skulle kontant överlämnas skillnaden mellan å ena sidan denna banas trafikinkomst jämte rullande-materiellhyra och å den andra driftkostnad, ränta å förråd med av Kalmarbanan anskaffade inventarier, ränta och amortering å transportmateriell samt 10 % å trafiköverskottet, som uppstått, sedan driftkostnaderna blivit betäckta. Vid bestämmandet av rullande-materiellräntan skulle vardera banans lokomotiv, personvagnar och godsvagnar resp. beräknas hava tillhandahållits i så stor utsträckning, som lokomotivens (utom tändern) vikt förhåller sig till 1,000 lokkilometer, personvagnarnas sittplatskapacitet förhåller sig till inkomsten av persontrafiken i 1,000-tal kronor och godsvagnarnas lastdrygheit i ton förhåller sig till inkomsten av godstrafik i 1,000-tal kronor. Till den bana, vars tillhandahållande av materiell överstege den andra banans, lämnades en ersättning av 8 % å tillhandahållet överskott, vilket erhöles genom att taga så många % av ifrågavarande banas av den andra banan utnyttjade rullande-materiellvärde, som angives av förhållandet mellan det högre jämförelsetalets överskott över det lägre och talens summa^{*)}. Räntan å förrådet skulle beräknas till 5 % å medeltalet mellan årets in- och utgående värden. Om något år dessa kostnader skulle överstiga bruttointkomsten, skulle skillnaden godtskrivas Kalmarbanan och 5 % ränta beräknas härå.

Driftkostnaderna beräknas sålunda: för administrativa avdelningen efter bruttotrafikinkomsten, för banavdelningen efter bankilometer, (utbyte av skenor påföres vardera banan efter verkliga kostnaderna), för trafikavdelningen efter bruttotrafikinkomsten, för maskinavdelningens gemensamma omkostnader och lokomotivtjänst efter utförda lokomotivkilometer, för vagntjänst efter vagnkilometer samt för transportmateriellens underhåll efter bruttotrafikinkomsten. Kostnaderna för hyra av rullande materiell samt för olyckshändelser och skador beräknas efter bruttotrafikinkomsterna. Kostnaderna för nybyggnader, utvidgningar och förstärkningar betalas av vardera banan.

All Sävjsjöström—Nässjö järnvägs personal står i samma förhållande till Kalmarbanans styrelse och befäl som denna banas egen personal.

Ordinarie tidtabeller föreslås av Kalmarbanans styrelse och fastställas av trafikdelegationen.

*) För att vid fri, ömsesidig användning av rullande materiellen ernå full rättvisa mellan bolagen och samtidigt sporra dem att tillgodose den växande trafiken med sådan materiell har avräkningen i denna del i huvudsak grundats på materiellens *tillhandahållande* och ej på vardera banans reparationskostnader. Den tunga formuleringen i överenskomsten klarlägges genom följande formel med teckenförklaring och exempel.

$$\text{Formel: Tillgodohavandet} = 0,08 \times \frac{\frac{a}{m} - \frac{b}{n}}{\frac{a}{m} + \frac{b}{n}} \times \frac{n}{m+n} \times A$$

Teckenförklaring och exempel:

		Sä. N. J.	K. J.
Lokens materialvikt (utom tänder) ton	a, b	196,2	210,4
Lokkilometer av alla lok å egen bana	m, n	258,868	346,456
Jämförelsetal: lokvikt per 1,000 lokkm.	$\frac{a}{m}, \frac{b}{n}$	0,76	0,61
Lokens verkliga värde	A, B	438,000	—
Lokens av andra banan utnyttjade värde	$\frac{n}{m+n} \times A$	251,000	—

Sä. N. J. tillgodo för tillhandahållet loköverskott:

$$0,08 \times \frac{0,76 - 0,61}{0,76 + 0,61} \times 251,000 = 2,208:80 \text{ kr.}$$

Sävsjöströmsbanans styrelse äger låta besiktiga banan en gång varje år genom en tre-mannanämnd. Anmärkningar rättas av Kalmarbanan, om rättelse påfordras av distriktschefen.

Överenskommelsen skall vara gällande t. o. m. år 1934 samt därefter med ett års uppsägningstid. Revision av vissa §§ må äga rum vart femte år.

Kontraktet innehåller slutligen detaljerade bestämmelser, huru skall förfaras med personal, rullande materiell och inventarier vid tiden för överenskommelsens upphörande.

Twistefrågor hänskjutas till avgörande av gode män på sätt gällande lag om skiljemän stadgar.
