

KAP. XI.

TRAFIK, STATISTIK.

Utvecklingen av Kalmarbanornas trafik i stort sett framgår tydligast av de under kap. IV införda tablåerna över inkomsternas tillväxt under de gångna trafikåren. Vissa detaljer angående trafiken äro även berörda under kap. X, särskilt i avdelningarna "taxor" och tidtabeller". Det skulle föra för långt att framlägga ett i tidsföljd ordnat upprepande av, vad som rör trafikens historiska utveckling, varför här nedan endast lämnas några spridda, karakteristiska drag ur trafikhistorien, hämtade från styrelse- och bolagsstämmoprotokoll samt äldre tidningar, jämte några upplysande statistiska tablåer.

Såsom brukligt vid äldre järnvägsbyggnader började även vid Kalmarbanan godstrafiken igångsättas, långt innan banan var färdig att öppnas för trafik. Enär entreprenören för bygget, kaptenen Ekströmer, redan i februari 1874 förklarar sig villig att efter den 1 april ställa 10 godsvagnar till direktionens disposition, beslöts att från sistnämnda dag insätta godståg två dagar i veckan till och från Nybro; och skulle verkställande direktören med ungefärlig ledning av statens taxa bestämma befodringsavgifterna. Redan vid denna tid tyckes någon trafik hava varit i gång, ty direktionen medgav entreprenören att få "hälften av den hittills influtna trafikinkomsten, enär han bekostat stenkol samt avlöning till lokförare och eldare". Förestående beslut angående tågordningen blev redan efter en månad på entreprenörens framställning ändrat därhän, att endast *ett* godståg skulle avgå varje vecka, nämligen om söndagarna. I direktionens berättelse till ordinarie stämman 1874 meddelades, att godstrafiken började i mars månad mellan Kalmar och Nybro "och regelbunden sådan ägt rum sedan den 8 april". Den 1 juli utsträcktes de dagliga godstågen till Emmaboda och den 6 i samma månad hade man redan etablerat en sorts provisorisk samtrafik med Karlskrona—Växjö järnväg.

Att även persontrafik i viss mån anordnades å den ofullbordade järnvägen framgår av en tidningsnotis, vari omtalas, att den första tredjeklasspassagerarevagnen avprovades av ett antal inbjudna den 17 juni 1874 på en färd mellan Kalmar och Emmaboda, där ett tåg från Karlskrona inväntade och upptog ett tiotal passagerare, som nu begåvo sig längre ut i världen. Med tåget tillbaka följde 19 lastade godsvagnar, och vid de flesta stationer lågo massor av gods, som väntade på befordran. "Den 16 lär trafiken hava inbringat nära 500 rdr — och detta, innan den ännu hunnit ordnas!" (Pretentionerna voro denna tid ej allt för överdrivna).

Den ordinarie trafikens start var ganska tillfredsställande, ty järnvägens första trafikrapport, den för augusti 1874, visade en inkomst av 117 rdr 1 öre per dag och banmil, motsvarande kr. 10: 95 per dagkilometer. De förhoppningar, man på grund av denna goda början ställde på trafikens utveckling, kommo tyvärr på skam, och styrelsen fick under årtionden med yttersta sparsamhet lotsa sig fram mellan svårigheterna för att undvika företagets totala sammanfallande.

Ungefär enahanda blev förhållandet redan från början vid Nybro—Sävsjöströmsbanan, Även där började entreprenören med provisorisk godstrafik, innan banan öppnades, och den ordinarie trafiken ville ej taga någon riktig fart*). Lågkonjunkturen varade allt för länge, och bolaget måste 1888 gå i konkurs, enär det var urständsat att infria sina förbindelser. Det var då ej långt ifrån, att hela trafiken stoppats.

Konstituerande bolagstämma för Nybro—Sävsjöströms *nya* järnvägs-aktiebolag den 28 april 1888 beslöt omedelbart efter inköpet av järnvägen, att den skulle försäljas, samt att trafiken skulle inställas f. o. m. den 3 maj. Styrelsen fick i uppdrag att vidtaga de åtgärder, som kunde påkallas för trafikens inställande, d. v. s. erforderliga anmälningar och kungörelser, rullande materiellens insamlande och sättande i lämpligt förvar, personalens uppsägning m. m. Emellertid inleddes omedelbart underhandlingar med Kalmar—Emmabodabolaget om banans uthyrande, varom kontrakt upprättades under villkor av bolagsstämmans godkännande, varför Sävsjöströmsbolagets delägare medgåvo, att med trafikens inställande finge anstå.

*) Särskilt var persontrafiken synnerligen svag. Personintensiteten var å Sävsjöströmsbanan endast omkring 15 % av Emmabodabanans, som, redan den, var mindre lysande. Resandebristen var så anmärkningsvärd, att den iaktogs ej endast av förvaltningen. Då en tredjeklass personvagn för första gången var intagen på verkstaden för invändig ommålning i den vanliga ekimitationen, företog sig den artistiskt anlagde målaren att utbilda en s. k. "knagg" i virket till ett gummansikte. När den stränge chefen fick se detta och frågade, vad meningen var, svarade målaren: "Jo, si jag tyckte, att då vagnen mest går tom, så borde jag sätta dit den där karingen, så är det ju alltid någon, som åker med". Gumman fick sitta kvar ända till nästa ommålning.

Den 25 maj meddelade k. m:t föreskrift om de villkor, varå banans trafikerande medgäves, vilket föranledde Kalmarbanans bolagsstämma att förklara sig icke kunna ingå på arrendekontraktet. Kalmarbanan åtog sig dock att tillsvidare mot redovisningsskyldighet till Sävsjöströmsbanan uppehålla trafiken i oförändrad omfattning. Emellertid beslöt den senare banans styrelse i september samma år att till k. m:t avlåta skrivelse med anmälan, att bolaget funne sig icke kunna driva trafiken på de av k. m:t bestämda villkor, vilket föranledde k. bfde att göra förfrågan, huruvida bolaget hade för avsikt att söka inställa trafiken. Härå svarade styrelsen med en till k. m:t ställd skrivelse med tillkännagivande, att så icke var förhållandet.

*

*

*

Minnestecknaren har förmodat, att det skulle vara av värde för läsaren av dessa blad, om däruti kunde inflyta några personligen nedskrivna upplevelser eller erinringar av intresserade män, som voro med, då järnvägarna startades. Endast från en av de tillfrågade, initiativtagaren till Nybro—Sävsjöströmsbanan, häradshövdingen G. H. af Petersens, har sådant bidrag kunnat erhållas, och detta avhandlar just förestående tilldragelse, skildrad i livfulla färger. Berättelsen är av följande innehåll.

HISTORIEN OM ETT MYCKET ÖMKLIGT MEN ÄN MERA FRÄCKT JÄRNVÄGS- ATTENTAT OCH DESS SNÖPLIGA ÄNDALYKT.

En bemärkelsedag för Nybro—Sävsjöströmsjärnvägen var onekligen lördagen den 28 april 1888, då järnvägen bytte ägare, och denne fick tillfälle visa sitt mordiska sinnelag.

Härom lämnas intressanta upplysningar i nedanstående artiklar i tidningen "Kalmar". Inledningsvis må erinras, att järnvägsföretaget finansierats huvudsakligen av Stockholms Inteckningsgaranti Aktiebolag med biträde av d. v. Kalmar Enskilda Bank medelst ett större obligationslån, samt att långivarna betingat sig 20 % kapitalrabatt, 5 1/2 % ränta och 5 års räntegaranti av järnvägsbolagets styrelseledamöter, vilka jämväl med avsevärda belopp fått infria sin borgensförbindelse. De tillsynes hårda villkoren torde äga sin förklaring i det uppenbara förhållandet, att järnvägen väl kunde ernå en anseelig utförseltrafik, men att däremot retur-, lokal- och persontrafiken bleve skäligen svag, intill dess järnvägen funnit sin naturliga, dock i en oviss framtid hägrande, utsträckning till stambanan; vid vilket förhållande belåningen icke var riskfri; och har det sedermera måhända i sin mån just såsom en efterdyning av ifrågavarande attentat, erfordrats en tidrymd av 1/4 sekel, innan järnvägen fann sin avslutning genom tillkomsten av Sävsjöström—Nässjöjärnvägen. Sedan garantitiden utlupit, hade överenskommelse träffats om rörelsens ostörda fortgång, men helt plöstligt och oväntat framkom från Inteckningsgaranti Aktiebolagets styrelse begäran om järnvägsbolagets försättande i konkurs, och följden blev exekutiv försäljning, vilken utsattes att äga rum den 28 april 1888, just vid den tidpunkt, då sjöfarten för året tog sin början.

Under rubriken "Ett hänsynslöst dåd" skriver tidningen den 2 maj:

"För några dagar sedan meddelade vi, att k. m:t faställt bolagsordning för ett nytt aktiebolag med namnet Nybro—Sävsjöströms nya järnvägsaktiebolag. Detta nya bolag, vilket, som man kunde gissa, är sammansatt av obligationsinnehavarna i Nybro—Sävsjöströms gamla bolag, består av fyra delägare, nämligen: Rådman H. T. Benckert, represen-

terande Stockholms inteckningsgarantibolag med 126 aktier, bankdirektören Hallberg för Kalmar enskilda bank med 62 aktier samt verkställande direktören i inteckningsgarantibolaget J. H. Palme med 6 och direktionsledamoten i sist nämnda bolag C. R. Philipsson likaledes med 6 aktier. Till i lördags kl. 12 på dagen var exekutivauktion utlyst på det i konkurs försatta gamla bolagets järnväg med alla dess tillhörigheter och inropades då av nämnda nybildade bolag genom hr Benckert för 700,000 kronor. En timma därefter hölls bolagsstämma, därvid alla de fyra aktieägarna voro närvarande eller representerade och beslut fattades, att från och med torsdagen den 3 maj avstänga all trafik på den inköpta järnvägen samt uppdraga åt styrelsen, som lär bestå av hrr Palme, Hallberg och Benckert, att vidtaga de åtgärder, som av trafikens inställande påkallades. Detta beslut biträdades dock ej av hr Hallberg, utan fattades efter omröstning genom de tre andra aktieägarnes pluralitet. En följd av detta beslut är bland annat, att samtliga vid järnvägen anställda tjänstemän och betjänter i måndags blivit uppsagda till avflyttning en månad därefter.

Det är något hittills oerhört, att ett bolag bildar sig för att köpa en järnväg på exekutiv auktion till pris, som det själv kan bestämma, för att så godt som ögonbligen därefter nedlägga all rörelse på densamma. Det första intrycket måste bliva, att trafiken är så ytterst dålig, att den ej bär omkostnaderna; men detta är här ingalunda fallet, utan har järnvägen, sedan alla omkostnaderna blivit bestridda, under de 11 år, som den trafikerats, lämnat och lämnar fortfarande en ganska avsevärd nettoinkomst, ehuru visserligen ej tillräcklig att amortera och förränta den ursprungliga dryga anläggningskostnaden. Motivet till det märkliga beslutet måste således vara något helt annat, och det trädde också snart i dagen.

I en promemoria, ställd till Kalmar nya järnvägsbolags direktion, förklarade nämligen styrelsen för det nya Sävsjöströmsbolaget, att ändring i det förenämnda bolagsstämmobeslutet icke kunde medgivas på andra villkor, än att antingen Kalmar nya järnvägsbolag eller ock ett bland trafikanterna å Nybro—Sävsjöströmsbanan bildat konsortium övertager samma bana på arrende under minst 10 år med förbindelse att till Nybro—Sävsjöströms nya bolag erlägga 3,000 kronor per månad, dock med avdrag av bevislig kostnad för nödvändig ersättning av syllar och skenor, varemot arrendatorn skulle utan avdrag i arrendebeloppen vidkännas andra behövlige utgifter för järnvägens hållande i fullgodt skick. Därjämte skulle i kontraktet förbehållas, att, om järnvägen under tiden överginge i annan ägares hand, avtalet upphör en månad efter uppsägelse. Om nu Kalmarbolagets styrelse fann fördelaktigt att övertaga arrendet på dessa villkor och ville vid den i början av nästa juni månad blivande bolagsstämman tillstyrka sitt bolag att ingå därpå, så ville Nybro—Sävsjöströms nya järnvägsaktiebolag medgiva, att med trafikens stoppande må anstå intill tredje dagen efter nämnda bolagsstämma, och att samma trafik må under tiden provisoriskt bedrivas av Kalmarbolagets styrelse, mot dess förbindelse att därför till banans nya ägare erlägga en till 100 kr. om dagen beräknad arrendeavgift.

Men även detta erbjudande ansågs alltför lindrigt. Under Kalmardirektionens sammanträde i måndags ankom från inteckningsgarantibolagets verkställande direktör hr Palme ett telegram, vari meddelades, att det provisoriska hyresavtalet för inteckningsgarantibolaget varder antagligt endast om det erhåller formen av ett fullständigt hyreskontrakt på 10 år, upptagande de preliminärt överenskomna (? !) bestämmelserna, inklusive villkoret, att kontraktets giltighet göres beroende av bolagsstämmans godkännande, samt *med tillägg*, dels att rätten till avdrag för inlagda slipers och räls icke något år må överstiga 10,000 kronor och dels att, om hyresavtalet av bolagsstämman förkastas, hyran till dess skall utgå med banans verkliga nettobehållning för samma tid. Slutligen innehöll telegrammet, att nödvändig förutsättning för preliminäravtalet för övrigt vore, att inteckningsbolaget erhåller en *för Kalmarjärnvägsdirektionen moraliskt bindande försäkran om, att den ville vid bolagsstämman understödja avtalets sanktionerande.*

Kalmardirektionen, som ansåg sin skyldighet vara, att, så långt möjligt vore utan förlust och risk för eget bolag, söka rädda ortens trafikanter från det olycksslag, vilket hotade dem genom det nya bolagets våldsamma sätt att gå tillväga, kunde emellertid icke

gå in på de framställda fordringarna, utan beslöt per telegraf meddela, att den ville vid bolagsstämman förorda och understödja ett arrendeavtal *endast* med villkor, att arrendavgiften per månad bestämdes till 2,500 kr., med avdrag för nödvändigt slipers- och rälsutbyte med högst 10,000 kr. för varje år, att arrendetiden bestämdes till 10 år utan uppsägning, och att, därest dessa villkor godkändes, direktionen vore villig övertaga bantrafiken till tredje dagen efter bolagsstämman mot redovisning för nettobehållningen.

Så står nu saken, när detta nedskrives. Om man antager det bästa, eller att bolaget ingår på Kalmarstyrelsens erbjudande, så vore en frist av fem veckor beviljad och den mest överhängande faran för ögonblicket undanröjd. Man må dock betänka, vilken olycka och ruin, som skall bli en oundviklig följd, om ej verkställigheten av bolagets våldsamma beslut kan för den allra närmaste framtiden avvändas.

Flera omständigheter, och icke minst det i år så sent inträffade öppnandet av sjöfarten, hava medverkat därtill, att mera än vanligt betydande virkespartier äro hopade vid Sävsjöströmsbanans stationer; fartyg äro befraktade, leveransavtal uppgjorda och betydliga kostnader nedlagda på avverkningen. Ingen hade nämligen kunnat hysa ens den avlägsnaste tanke däråt, att vem som nu blev ägare av banan, trafiken skulle totalt och plötsligt inställas utan ens ett varnande förebud. Går nu detta dåd i verkställighet, så skall den givna följden bli ohjälplig ruin för en mängd alldeles oskyldiga personer och en affärskrasch inom orten, vars proportioner på förhand näppeligen kunna beräknas, men som säkerligen skall visa sina oundvikliga verkningar i mycket vidsträcktare kretsar än dem, vilka omedelbart beröras av trafikstoppen. Tidpunkten är onekligen väl vald för våldsätgården, ty under ingen annan tid på året än just omedelbart vid skeppsfartens början kunde slaget drabba hårdare; och det måste för en var framstå såsom en nästan infernaliskt djupt anlagd plan, att utsätta den exekutiva auktionen till denna tidpunkt; synnerligast om man besinnar, att det ödesdigra beslutet med den orimligt korta fristen fattades den närmaste timman efter auktionens slut, och sålunda tydligen var på förhand planlagt och övertänt.

Hela anläggningen tyckes utvisa, att stängningsbeslutet icke endast är ett tomt skräm-skott. Vi hava kallat bolagspluralitetens tilltag för "ett hänsynslöst dåd", men det ser ut, som om det låge något mera däruti än blotta hänsynslösheten; man frestas åtminstone att misstänka sådana motiver, som ingrott agg och en föga affärsmässig hämndkänsla mot en hel ort, därför att ett affärsföretag inom densamma misslyckats, tvärtemot de förhoppningar, som hystes vid dess början, när man besinnar, att dråpslaget utan all misskund riktades mot personer och inrättningar, som varit alldeles oskyldiga i dess misslyckande. Ty vad rår Kalmar nya järnvägsbolag eller alla de skogsägare, affärsmän och landtbrukare, som trafikera Nybro—Sävsjöströms järnväg för, att hr Palme, likasom de andra långivarna till byggnadsföretaget, gjort en dålig affär? Med allra bästa vilja i världen kunna de icke i någon mån hjälpa detta. Hela tillvägagångssättet erbjuder en osökt jämförelse med vissa amerikanska och europeiska geschäftsmäns metod att beläcka sina i livets strid gjorda förluster med revolvern för pannan på någon olycklig bankir, som i ett obehagligt ögonblick befinner sig ensam bredvid sin öppna kassakista, ehuru vi gärna medgiva, att någon kollision med brottnålslagarna ej är att befara vid det här föreliggande fallet. Men vad brutaliteten beträffar giver den föga efter.

Visserligen är den uppenbarliga drivfjädern i det nya bolagets åtgöranden, in-teckningsgarantibolagets verkställande direktör, hr Henrik Palme, en mycket mäktig man i vår gyllenekalvdyrkande tid, och tror sig måhända vara ännu mäktigare än han är, men så mäktig är han väl i alla fall icke, att hans godtycke står över lag och andra medborgerliga rättigheter. Ett försök i den vägen torde också befinnas röna bakslag. Så alldeles blottad, som han möjligen föreställer sig, torde ej heller hans gamla födelsebygd vara på män, som skola veta att skydda densamma mot maktspråk och våld, även om den får

försöka bära saknaden att icke bland sina försvarare räkna en sådan storhet som herr Palme själv.“

Efter några dagar kunde tidningen i sitt nummer den 5 maj angående underhandlingarna under rubriken *“Trafikstängningen på Nybro—Sävsjöströmsjärnvägen”* meddela:

“Den ögonblickliga faran för en så förhatlig och olycksdiger åtgärd är nu undanröjd. På onsdagen anlände telegram från hr Palme till ena styrelseledamoten i det nya bolaget bankdirektör Hallberg härstädes, varuti meddelades, att inteckningsgarantibolaget “efter noggrannt övervägande“ funnit sig icke kunna medgiva annan ändring i de uppställda villkoren, än att, om arrendatorn själv vill bekosta anskaffning av slipers och räls, månatliga arrendet må nedsättas till 2,000 kr., och tilläggas bland annat: *antagas varken förut uppställda villkoren eller nu erbjudna alternativ, så äro vi oryggligt beslutna att stoppa trafiken lördags afton.* Hr Hallberg hemställde då per telegraf, huruvida ej villkoren kunde ställas så, att arrendetiden blev 10 år från nuvarande månads början utan uppsägning, att månadsarrendet sattes till 2,000 kr. netto, att förråd mottagas och återlämnas efter inventering, samt att bana och materiell underhållas väl och återställas i fullt trafikabelt skick. Härpå erhöles svar, att, om ej Kalmardirektionen ville ingå på sex månaders uppsägning, arrendetiden måste minskas till 5 år. I detta skick föredrogs frågan i förgår afton för Kalmardirektionen, som efter längre överläggningar ansåg sig böra ingå på att vid blivande bolagsstämma förorda till antagande ett arrendekontrakt på 10 år, utan uppsägning och med en månatlig arrendesumma av 2,000 kr. med skyldighet för arrendatorn att bekosta allt underhåll, likväl med förbehåll, att avtalet skall underställas icke allenast bolagsstämman, utan även innehavarna av Kalmarbanans obligationer.

Ett slutligt telegram i går f. m. till bankdirektör Hallberg från hr Palme meddelade, att övriga bolagsmän, d. v. s. inteckningsgarantibolaget ingått på de föreslagna villkoren, till följd varav banan nu kommer att tillsvidare trafikeras genom Kalmardirektionen, mot redovisning av nettoinkomsten.

Den så många gånger både högtidligt och “orubbligt“ tillkännagivna trafikstoppningen är dock endast uppskjuten: detta må man väl besinna. Går Kalmarbolaget ej in på arrendevillkoren, vare sig att obligationsinnehavarna uppställa hinder för ett sådant avtal eller bolagsstämman finner risken för stor, så skall ju banan stängas på aftonen den 6 juni. Den ej blott nu för vår ort utan för hela landets enskilda järnvägsrörelse högviktiga frågan, huruvida en sådan trafikstoppning lagligen kan ske, står i alla händelser olöst kvar, och visshet i detta hänseende måste ovillkorligen erhållas. Saken varken får eller kan sålunda, efter vårt förmenande, läggas ad acta av vederbörande myndigheter, och pressen måste hålla den vid liv ända tills dess frågan vinner en tillfredsställande lösning.

Den har också redan blivit föremål för myndigheternas åtgöranden. I onsdags inkom till civildepartementet, enligt Stockholmstidningarna, vilka i övrigt endast i största korthet och utan alla slags kommentarier omnämna själva inställelsebeslutet, en skriftlig anmälan, att trafiken å Nybro—Sävsjöströms järnväg skulle komma att inställas från och med den 3 dennes. Jämväl i onsdags avläts från härvarande länsstyrelse telegram till civilministern om det länsstyrelsen i protokollsutdrag delgivna inställandet av bantrafiken, och erhöles till svar därå dels underrättelsen, att trafiken komme att fortgå åtminstone till veckans utgång, och dels att i fråga om stängningsåtgärdens behörighet *yttrande blivit infordrat från justitiekanslern.*

Av det allra största intresse skall detta utlåtande bliva. Det återstår verkligen att se, huruvida det är möjligt, att i ett lagbundet samhälle det enskilda godtycket utan något som hälst nödtvång, vare sig för att tilltrotsa sig fördelar eller för att tillfredsställa begäret att visa sin makt och klämma efter möjligen misshagliga personer, skall kunna, om ej med stöd av lag, så åtminstone i saknad av tydliga lagbud, opåttalt och utan hinder

vidtaga våldsåtgärder, som omedelbart beröra tredje mans rätt, här den trafikerande allmänheten, och varigenom denna allmänhets ekonomiska ve och väl alldeles oförskyllt utsättes för den överhängande faran av en skada, vars vidd och utsträckning svårigen ens kan beräknas.“

Under tiden hade en av den gamla styrelsens ledamöter direkt hänvänt sig till civilministern och från denne erhållit meddelande, att han konfererat med justitiekanslern och flera de mest framstående jurister, samt att bankdirektören Palme varit i förhör och fått klart för sig, att regeringen icke ämnade låta honom husera efter behag, och att eventuellt statens trafikstyrelse komme att erhålla order att med järnvägsbolagets materiell tills vidare uppehålla trafiken mot redovisningsskyldighet till bolaget, samt att telegram komme att avlåtas till länsstyrelsen med befallning att lämna handräckning för att, om bolaget skulle tredskas, hålla trafikstyrelsen materiellen tillhanda. Sedan detta blev bekant, erfordrades icke några vidare underhandlingar, och trafiken fortgick sedan i sina vanliga hjulspår. — Så ändades detta hotfulla tilltag!

*

*

*

Länge såg det mörkt ut med trafikens förmåga att kunna bära upp de båda bolagen, men strax före sekelskiftet ljusnade åter utsikterna till att få företagen räntabla. Industriens och handelns uppsving i slutet av förra århundradet drev upp trafiken till sådan oanad höjd, att båda järnvägsföretagen kommo på säkra fötter. Banornas sammanslagning år 1909 och icke minst tillkomsten år 1914 av Sävsjöström—Nässjö järnväg verkade i detta hänseende synnerligen förmånligt.

Frånsett de ekonomiska svårigheterna samt besvärligheterna tidvis under krigsåren, kan man våga påstå, att trafiken med undantag av dess inställande tre dagar den 21—23 mars 1888 på grund av snöstorm*) kunnat bedrivas jämförelsevis lugnt under den snart halvsekellånga perioden. Ett par inskränkningar av ledsam art hava emellertid förekommit, nämligen nära ifrågakommande trafikinställelse genom strejk, varav den år 1906 utgjorde ett av de första nappatagen i Sverige mellan en järnvägsförvaltning och dess personal, varför den kommer att här nedan behandlas mera ingående.

*

*

*

Den största och allvarligaste trafikstöring, som förekommit vid järnvägen, orsakades av den strejk, som utbröt till julen 1906. Det var den andra järnvägsstrejk, som utagerats i landet. Året förut hade nämligen arbetsnedläggelse förekommit vid en av Ystadbanorna. Förhistorien till Kalmarbanans strejk var i korthet följande. Extra stations-

*) Ej i mannaminne hava sådana snömassor vältrat ned över sydöstra Sverige som under dessa sista marsdagar 1888. För Kalmarbanan voro naturligtvis skärningarna å slättlandet närmast kusten värst blockerade. Då trafikchefen från den höga snödrivan invid skärningen vid Svaneberg skulle inspektera de pågående utgrävningsarbetena, upptäckte han på snön ett plåtföremål med utseende av en anjovisburkbotten e. d. Vid försök att med foten vända på föremålet, fann han till sin förvåning att det satt fast. Det utgjordes nämligen av betäckningsplåten på toppen av en telegrafstolpe, som till hela sin längd var dold i snödrivan. Historien är sann, ehuru den i någon mån påminner om Münchausens berättelse, huru han band sin häst vid kyrktornspirans krön.

karlen Bark hade den 5 juli 1906 till den nybildade avdelningen nr 29 av Svenska järnvägsmanaförbundet ingått med en skrivelse, däruti han med anmälan om förment orättvis behandling från trafikchefens sida anhöll om avdelningens bistånd. Avdelningen beslöt vid möte den 12 juli uttala sina sympatier för Bark och uppdrog åt en sexmannakommitté att uppvakta trafikchefen med en skrivelse i ärendet. Skrivelsen, dagtecknad den 12 augusti, framlämnades, åtföljd av Barks anklagelseskrift. B:s klagomål voro, att han ej blivit antagen till ordinarie, ehuru han haft anställning som extra sedan maj 1902, att han förflyttats från befattning som biträdande magasinsförmän till en annan befattning med mindre lön, samt att han 1906 ej erhållit mer än 10 dagars tjänstledighet utan löneavdrag, ehuru han föregående år erhållit 15. Trafikchefens bemötande av anklagelserna, daterat den 3 oktober, var ställt till avdelningen och innehöll, att T. C. ej funnit B:s karaktär vara sådan, som fordras hos en ordinarie järnvägsman, samt att B:s tjänstgöring ej varit av beskaffenhet att väcka T. C:s förtroende, varom allt B. på sin tid underlättats med anmodan att söka annan befattning; att förflyttningen berodde på trafikanters klagomål över godsbehandlingen inom den avdelning, där B. hade ledningen, samt att B. vid förflyttningen fick behålla sin avlöning, men väl gick miste om de 2:50 i månaden, han uppburit för ansvaret i magasinet; och slutligen att 10 dagars tjänstledighet är för extra personal den längsta medgivna ledighet på järnvägens bekostnad. Att B. föregående år åtnjutit 15 dagars avdragsfri ledighet hade berott på ett beklagligt förbiseende. Avdelningens förmodan, att B. trakasserats av T. C. på grund av B:s verksamhet inom förbundet, bemöttes av T. C. med en hänvisning till förut lämnat medgivande för personal att tillhöra förbundet. Förbundets anhållan, att B. måtte antagas till ordinarie, överlämnades av T. C. till direktionen, som vid sammanträde den 24 oktober beslöt uppskjuta befordringsfrågan till annat tillfälle och, beträffande en vid möte den 23 september avfattad, nu föredragen resolution med hemställan till direktionen om större rättvisa i befordringsfrågor, beslöt infordra fullständigt protokollsutdrag med uppgift å vem, som varit ordförande vid sammanträdet.

Sedan direktionen vid sammanträde den 23 oktober tagit del av ovannämnda resolution och skarpt ogillat dess otillbörliga klander mot T. C., beslöt direktionen skilja B. från hans anställning vid järnvägen på grund av, att B. ej ställt sig T. C:s uppsägning till efterrättelse samt av den väsentliga andel, B. haft i tillkomsten och offentliggörande i pressen av förbemälda resolution.

Vid möte den 13 november beslöt avdelningen fordra B:s återinsättande i tjänstgöring inom 5 dagar, varefter avdelningen förbehölle sig rätten vidtaga de åtgärder, som situationen krävde. Direktionen beslöt den 15 samma månad att lägga resolutionen till handlingarna och uttalade på samma gång sin protest mot avdelningens förtolkning av direktionens motiv för B:s avskedande, synlig i en notis i tidningen "Kalmar".

Den 16 november avlät Svenska järnvägsmanaförbundets styrelse i Stockholm till direktionen en längre skrift, utgörande en resumé över vad som inträffat och utmynnande i ett kraftigt understödjande av avdelningens krav på B:s återinsättande i tjänst. Skriften bemöttes av T. C. i brev den 17 november och av direktionen i skrivelse den 20 samma månad med upprepande av, att direktionen ej i ringaste mån haft för avsikt att göra ingrepp i personalens föreningsrätt, samt med fasthållande av sin oförkränkta rätt att antaga, befordra och avskeda sin personal.

Konflikten hade nu tillspetsats så, att Kalmar stads representant i 2:a kammaren, konsult Jeansson funnit sig föranlåten inskrida med förslag till medling, avseende frågans hänskjutande till skiljenämnd. Detta förslag antogs av järnvägens direktion den 3 december. Järnvägsmanaförbundet ville, med tanke på det obehag, som vid utbrottet av en öppen konflikt skulle vållas allmänheten, ej avslå förslaget, men förutsatte sådan form härför, som ej kunde godtagas av direktionen, särskilt en bestämmelse om, att medlingskommissionens uttalande ej skulle vara bindande för parterna, utan "bestämmande för vidare åtgörande i saken". Förbundet meddelade i skrivelse den 19 december, att vidare försök till tvistens biläggande vore resultatlösa, då parterna syntes hysa absolut olika

uppfattning om, vad saken gällde, varför underhandlingarna betraktades såsom strandade. Förbundsstyrelsens ombud, herr P. E. Carlbom, infann sig den 20 i Kalmar, och den 21 hölls på initiativ av civilministern sammankomst inför landshövdingen Cedercrantz emellan herr Carlbom och järnvägens verkställande direktör. Någon uppgörelse kunde därvid ej träffas, varför *strejk proklamerades* att utbryta kl. 12 natten till den 22.

Strejken, som omfattade såväl Kalmar- som Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås järnvägar, varade i två dagar och avblästes den 23 december sent på aftonen. Trafiken upprätthölls under tiden nödortfeliggen av banornas befäl samt en mindre kontingent av personalen, som ej tillhörde förbundet. På Kalmar—Emmaboda-linjen gingo två tåg dagligen i vardera riktningen, Kalmar—Torsås hade intet tåg första dagen, och å Kalmar—Berga var trafiken inställd andra dagen. Linjen Nybro—Sävsjöström var ej indragen i strejken. Att de smalspåriga banorna indrogos i strejken väckte stor överraskning, enär inga som helst underhandlingar förts med dessas styrelser.

Då konflikten börjat ingiva farhågor för, att arbetsnedläggelse skulle inträffa, hade civilministern den 21 lämnat borgmästaren Bergendahl i Växjö i uppdrag att infinna sig i Kalmar för att medla mellan parterna. Han anlände dit med det sista tåget på natten till strejkdagen, och sålunda hade arbetsinställelsen redan förklarats under hans nedresa, varför civilministern återkallat uppdraget. Borgmästaren Bergendahl var emellertid villig att privatim uppträda som medlare, om parterna så önskade. Ett sammanträffande mellan tre delegerade från vardera sidan ägde rum under Bergendahls ordförandeskap med början kl. 1 den 23. Sedan herr Carlbom under dagens lopp per telefon konfererat med förbundsstyrelsen i Stockholm, enades man på kvällen om följande överenskommelse.

1) Föreningsrättens erkännande. 2) En undersökningsnämnd skall fastslå, a) huruvida fullt giltig anledning till Barks avskedande förelegat i hans tjänsteförhållanden, samt b) huruvida B:s avskedande föranledts av hans verksamhet i förbundet. 3) Blir svaret på a) jakande, kvarstår B:s avskedande, men med rätt till lön i tre månader; blir b) jakande, återtages B i tjänst, dock med rätt för vederbörande part att underställa frågan prövning av skiljenämnd. 4) Undersökningsnämnden består av fem ledamöter med två från vardera parten, den femte utses av civilministern, om ej enighet vinnes. 5) Nämndens utlåtande skall vara klart inom 14 dagar. 6) Arbetet skall omedelbart återupptagas. 7) Inga efterräkningar för personalen. 8) Om B. återinsättes, skall han hava full ersättning för den tid, han varit utesluten. 9) Missnöje från någondera parten anmäles inom 8 dagar efter utlåtandet, varvid tillsättes en skiljenämnd av tre personer, en från vardera parten, den tredje utsedd av civilministern, om parterna ej kunna enas. 10) Denna skiljenämnd skall avgöra, huruvida B. skall återinsättas i tjänstgöring. 11) Skiljenämndens beslut skall avgivas inom en månad efter tillsättandet och vara bindande för parterna. 12) I skiljenämnden får icke sitta den, som varit medlem i undersökningsnämnden.

Undersökningsnämnden, bestående av herrar landshövdingen, greve H. Hamilton, direktören H. Fornander, doktor H. Wallgren, riksdagsmannen H. Lindqvist och förbundskassören P. E. Carlbom, sammanträdde i Stockholm den 19, 20 och 22 februari samt 5, 7 och 9 mars. Av de uppställda frågorna besvarades med tre röster mot två den första nekande och den andra jakande.

Järnvägsbolaget hänsköt ärendets slutliga avgörande till skiljenämnd. Denna utgjordes av riksgäldsfullmäktigen Carl Berg, ordförande, samt översten C. G. Hult och riksdagsmannen Carl Jansson. Med stöd av undersökningsnämndens utredning beslöt skiljenämnden efter sammanträden den 7, 8 och 9 maj 1907 med två röster mot en, att Bark icke skulle återtagas i tjänst.

Vid genomläsandet av handlingarna, — en lunta på ungefär en decimeters tjocklek —, får man numera det intrycket, att denna ledsamma affär ej behövt ifrågakomma, om å ena sidan förvaltningen varit i tillfälle närmare följa personalorganisationens snabba utveckling, och å andra sidan det unga förbundet ej varit fullt så ivrigt att söka ett tillfälle få pröva sin styrka.

Den andra strejken, i början av år 1919, var partiell, i det att den omfattade endast lokomotivpersonalen. Den uppstod efter förvaltningarnas avvísande av lokomotivmannaförbundets krav på högre löner, än de mellan svenska järnvägarnas arbetsgivareförening och järnvägsmannaförbundet överenskomna. Lokpersonalen hade fått för sig, att trafiken utan dess bistånd ohjälpligt skulle avstanna, varför strejk förklarades utbryta med den 26 januari. Denna strejk omfattade snart nog större delen av landets enskilda järnvägar. Vid Kalmarbanorna bemannades lokomotiven och lokstallarna med ingenjörer och andra för trafikens upprätthållande intresserade trafikanter, varjämte byråpersonal och t. o. m. en styrelseledamot påtogo sig överdragskläderna och lokförarepälsen för att hjälpa bolaget. I början gingo tågen naturligtvis långsamt och voro till antalet få, men då strejken den 15 februari avblåstes, voro de utgjorda tågkilometerna över 50 % av den ordinarie trafikens.

Tilldragelsen ligger för nära i tiden för att kunna objektivt bedömas, men grundorsaken till denna strejk torde väl i första hand hava varit förbundsledarnas höga tankar om lokpersonalen, nämligen att den på grund av sin oersättlighet borde stå något framom övrig järnvägspersonal, och denna yrkeshögfärd hämnade sig också genom ett grundligt fiasco. Strejken var aldrig populär, varken hos allmänheten, pressen, förvaltningarna eller den övriga personalen, — knappast ens hos en stor del av lokpersonalen själv.

Sommaren 1922 vilade åter ett trafiken besvärande strejkhott över en del av landets järnvägsnät. Strejk utbröt även, nämligen vid Roslagsbanan den 5 augusti, och utvidgades sedermera över Bergslagens, Stockholm—Västerås—Bergslagens m. fl. järnvägar. Den nådde visserligen ej Kalmarbanorna, men verkade dock indirekt i någon mån inskränkande på dessas trafik, intill dess att den avblåstes den 23 oktober. Anledningen var tvist om dyrtidstilläggen.

Genom dessa två sistnämnda arbetsinställelser hava förvaltningarna blivit satta i tillfälle visa, att de ej stå rådvilla, då det gäller att någorlunda nöjaktigt upprätthålla trafiken även under rätt brydsamma förhållanden, varför man får hoppas, att strejk ej må tillgripas i brådrasket, utan arbetsfred måtte i det längsta bliva rådande till befrämjande av trafikens lugna utveckling och till trafikanternas fromma.

* *

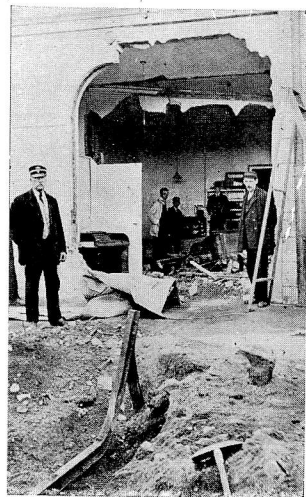
*

Bland andra, trafiken vidkommande detaljer, som kunna vara av intresse beröra, äro de lovande ansatser, som åren 1911 och 1912 gjordes för att utnyttja Kalmarbanorna såsom led för en del av den stora trafiken till och från våra grannar i öster. Efter långvariga underhandlingar med svenska och finska rederier lyckades järnvägsförvaltningen slutligen på hösten 1911 — huvudsakligast genom kontrollören Schaumans energi — få till stånd en överenskommelse mellan å ena sidan de mellan Kalmar och Göteborg ledande enskilda järnvägarna och å den andra Hälsingfors ångfartygsaktiebolag angående direkt godstrafik på Finlands kuststäder, ävensom en del större platser ini landet. Denna trafik utvecklades under hand att omfatta även andra järnvägsförvaltningar, såsom H. N. J., N. O. J. samt en del banor i södra Småland och Skåne, t. o. m. en sträcka av statsbanan. När kriget utbröt i augusti 1914 och med ett slag gjorde slut på denna lovande trafik, hade den hunnit utvecklas rätt avsevärdt och omfattade då transporter från så skilda håll som Norrahammar, Göteborg och Svalöv. Med Stockholms rederiaktiebolag Svea hade samtidigt etablerats liknande samtrafik på Riga, som även visade godt framåtgående.

En radikal omgestaltning av hela Kalmarbanans trafik uppstod självfallet med Sävsjöström—Nässjö järnvägs tillkomst. Denna banas öppnande i hela dess utsträckning för allmän trafik den 12 december 1914 var av allra största betydelse för den äldre Kalmarbanan, som därigenom erhöll en direkt utfartsväg till statsbanan. Transportavstånden från Kalmarorten till det inre av landet, särskilt Bergslagerne och Norrland, minskades med 50 kilometer, och hade man sålunda att vänta en avsevärd samtrafik över den nya banan. Ehuru bolaget i god tid 1913 började förberedelserna för ordnande av denna samtrafik, lyckades det dock ej att erhålla densamma vid den nya trafikledens öppnande. Karlskrona—Växjö—Alvesta järnvägar, vilka sedan gammalt voro kända för att söka mota Kalmarbanorna, så snart det kunde misstänkas, att någon minsta trafik kunde berövas de förra, hade även nu inlagt sin protest mot samtrafiksbestämmelsernas tillämpning på den nya leden. Inga föreställningar, vare sig från Kalmarbanan eller från Svenska Järnvägsföreningen, hjälpte. Icke förr än statsbanorna uppsagt samtrafiken med Växjöbanorna, kunde dessa förmås att erkänna Sävsjöström—Nässjö såsom samtrafiksled, vilket ägde rum först med 1915 års slut.

Ett ovanligare avbrott, — om ej direkt i trafiken, så dock i expeditionsgöromålen —, föranleddes av en tilldragelse, som timade den 4 augusti 1916 kl. 10,¹⁷ på aftonen. Ett Torsåsbanans lokomotiv, efter slutad tjänst-

göring inställt i lokstallet vid Kalmar Västra, tog sig av någon ännu outredd anledning det orådet före att obemannat i sena aftonstunden vandra ut över Västra stationens spårssystem, ned i lutningen över gatukorsningarna, in på Kalmar bangård och, betydligt överskridande tillåten hastighet, rakt in i stationshuset genom stins- och telegrafexpeditionerna. Utan att under sin mer än kilometerlånga färd hava skadat någon människa, stannade loket här ett par meter från bortre väggen, alldeles lagom långt ifrån densamma för att icke till mos krossa den för tillfället tjänstförrättande stinsen, som där satt och arbetade vid sitt skrivbord. Sedan det bångstyriga loket uthalats, skyldes hålet med en pressenning, så att den trafikerande allmänheten och särskilt konungen och drottningen, vilka påföljande dag voro på genomresa till Öland, skulle slippa se för mycket av förödelsten.*)



KALMAR STATIONSHUS, SEDAN TORSÅSBANANS LOK GJORT VISIT Å EXPEDITIONEN.

Det stora världskrigets inverkan på Kalmarbanornas trafik avläses i någon mån dels i ett par av efterföljande tablåer, dels såsom i kapitlets början antydts ur Kap. IV. "Ekonomiska drift-tablåer" och Kap. X "Taxor", men då vi ännu äro mitt uppe i ansträngningarna att återvinna normala förhållanden, är det för tidigt att försöka åstadkomma ett helhetsintryck av denna omfattande företeelse. Det är en senare berättare förunnat att till järnvägens 75- eller 100-årsjubileum i historiens ljus framlägga händelserna 1914—1924: huru alla järnvägar, såväl statens som enskilda, under själva krigsåren på alla upptänkliga sätt ansträngde sig att driva upp sin prestationsförmåga för att efter krigets slut såsom genom ett trollslag ligga nästan lamslagna av brist på transportföremål, — såväl personer som gods.

Till åskådliggörande av trafikens omfång under det sista året samt dess tillväxt under några föregående år bifogas här nedan tablåer över lokomotiv- och vagnrörelse, person- och godstrafik samt speciellt samtrafik, allt för år 1923, stationernas trafikvärden för åren 1915—1923, fördelning på olika godsslag 1920 av det från och till varje station expedierade godset, (den senare tabellen upprättas endast vart femte år), samt slutligen medeltalsuppgifter för åren 1920—1923.

*) Torsåsbanans trafikchef, som vid tillfället vistades å annan ort, mottog första underrättelsen om tilldragelsen genom följande telegram från stins i Kalmar: "var god flytta undan ditt lokomotiv från min expedition, det hindrar mig i mitt arbete".

LOKOMOTIV- OCH VAGNRÖRELSE 1923.

Tågrörelse.

av egna lok på egna banor.

Snäll- och persontågkilometer	391,058
Bland.- och godstågkilometer	110,248
Arbetsstågkilometer.....	216
S:a tågkilometer	501,522
Lok.-kilometer av hjälplok	1,045
» ensamt lok	900
S:a lokomotivkilometer	503,467
Loktimmar i växling	7,763
» i reserv	—
Lok.-kilometer med hänsyn till bränslekonsumtion	542,282

Vagnrörelse.

Vagnar i trafik.

Personvagnar	med 2 axlar
»	» 3 »
»	» 4 »
Fångvagnar	» 2 »
Komb. person- o. postv.	» 2 »
» » » packv.	» 2 »
» » » »	» 4 »
» post- o. packv.	» 2 »
Packvagnar	» 2 »
Godsvagnar	» 2 »
»	» 3 »
»	» 4 »

Vagnaxelkilometer		
Egna å egen bana	Främ. å egen bana	Egna å främ. bana
537,760	17,946	286,272
—	2,532	
2,191,012	324,968	
—	148	—
344,852	—	
624	—	
—	912	1,846,264
201,580	—	
1,020,362	334	
3,228,684	1,064,546	1,846,264
14,358	6,140	
—	2,092	
Summa vagnaxelkilometer	7,539,232	1,419,618
		2,132,536

TRAFIK 1923.

Persontrafik.

	Person- kilometer	Antal	Beräkn. vikt i ton	Ton- kilometer
Resande II klass	1,135,006	12,762	—	—
» III »	12,969,903	362,326	—	—
Militärer	962,087	8,540	—	—
Summa	15,066,996	383,628	—	—
Fångar	5,203	93	—	—
Resgodsöverbikt	—	—	583	34,555
Velocipeder	—	2,177	22	1,305
Hundar	—	378	4	237
Fraktfritt resg...	—	—	1,919	75,361
		Överföres	2,528	111,457

Godstrafik.

	Antal	Beräkn. vikt i ton	Ton- kilometer
Överfört	—	2,528	111,457
Paket och ilgods	—	2,022	128,445
Betalt fraktgods	—	210,918	11,646,196
Åkdon, båtar och lik ...	120	240	17,172
Järnvägsmateriell på egna hjul	31	248	16,448
Hästar	484	218	20,341
Boskap, större	4,284	2,142	139,037
Små kreatur	1,184	95	6,490
Fraktfritt gods (ej resg.)	—	9,247	372,327
Summa	—	227,658	12,457,913

STATIONERNAS TRAFIKVÄRDEN ÅREN 1915—1923.

	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923
Kalmar	293,729	452,608	577,699	952,141	1,041,339	1,095,904	716,405	648,090	701,494
Smedby	29,213	38,292	55,119	86,630	91,525	99,954	58,108	53,090	52,195
Trekanten	25,871	36,700	46,956	78,500	80,054	87,451	55,131	42,442	48,806
Västrakulla	3,549	5,453	10,563	16,232	16,585	15,466	9,884	7,293	7,132
Nybro	84,877	119,566	154,937	244,890	261,530	311,608	223,756	191,780	198,028
Örsjö.....	15,881	23,098	29,529	51,544	51,307	59,211	35,726	36,177	38,792
Eskilsryd	10,095	11,728	18,048	24,820	29,005	48,745	20,200	16,437	18,643
Lindås	7,847	9,982	12,363	25,131	21,758	21,294	15,348	14,239	18,761
Emmaboda	218,963	222,785	199,634	323,229	329,076	352,733	231,910	193,812	179,279
Brånahult.....	3,442	4,239	5,136	16,500	20,786	21,037	9,196	9,766	9,224
Orrefors	95,093	85,652	57,132	80,063	91,102	92,847	44,373	52,887	54,100
Gullaskruv	13,624	17,010	21,382	30,365	44,595	38,584	18,033	20,772	19,942
Målerås.....	36,723	59,181	67,001	101,832	123,593	130,833	71,251	66,691	59,389
Sävsjöström.....	51,858	59,155	74,206	108,424	171,920	181,522	84,733	83,849	93,607
Varshult	14,422	11,790	11,025	11,138	11,544	22,473	12,613	10,378	9,025
Ekhörva	5,112	4,990	10,476	10,849	15,297	21,929	8,952	7,632	7,815
Åseda	39,896	86,245	135,277	202,346	207,303	212,627	119,742	105,590	90,607
Ösjöbol.....	4,877	9,415	11,111	16,387	15,173	18,159	5,932	6,431	4,732
Millettorp	7,178	14,022	12,826	12,131	19,466	21,797	13,269	12,172	11,139
Österkorsberga	18,020	28,516	30,954	71,369	56,570	62,259	36,819	33,269	32,880
Snärle	2,411	7,140	10,020	9,322	9,865	15,199	11,110	8,808	9,823
Bäckседа	2,278	2,598	5,448	5,586	5,240	6,510	3,943	3,568	4,031
Hvetlanda	56,886	112,337	163,106	237,727	262,366	301,728	197,617	182,873	184,056
Ekenässjön	4,361	6,927	13,419	25,395	21,192	23,546	14,230	14,406	18,468
Björköby	8,575	14,141	20,829	35,179	30,718	31,841	19,988	17,315	17,880
Rödjenäs	3,834	4,345	6,241	9,477	10,410	10,934	9,002	7,871	8,242
Stensjön	4,070	7,295	10,340	16,362	20,630	18,507	12,466	12,569	12,770
Gissebäck	1,715	2,348	3,485	6,677	7,879	7,184	4,588	5,123	3,983
Nässjö	102,721	358,089	477,361	756,867	626,988	732,723	381,899	352,499	364,220

SAMTRAFIKEN 1923.

			Trafik		Inkomst i kronor		
			Antal resande	Ton il- och fraktgods	Person- trafik	Gods- trafik	Summa
A. Samtrafik från och till egen järnväg.							
över Kalmar	från K. J.	.....	2,156	2,944	5,250: —	17,842: —	23,092: —
»	till »	.....	1,983	1,218	4,876: —	9,469: —	14,345: —
»	Emmaboda från »	.....	19,715	21,288	57,612: —	138,165: —	195,777: —
»	till »	.....	18,522	11,356	55,441: —	89,551: —	144,992: —
»	Målerås från »	.....	69	1,311	119: —	12,497: —	12,616: —
»	till »	.....	598	486	1,147: —	7,166: —	8,313: —
»	Sävsjöström från »	.....	1,509	2,470	3,557: —	21,461: —	25,018: —
»	till »	.....	1,609	3,358	3,554: —	20,368: —	23,922: —
»	Åseda från »	.....	2,003	4,365	5,268: —	29,549: —	34,817: —
»	till »	.....	2,217	1,720	5,711: —	16,219: —	21,930: —
»	Hvetlanda från »	.....	1,243	1,058	2,455: —	8,750: —	11,205: —
»	till »	.....	1,282	4,805	2,308: —	24,323: —	26,631: —
»	Nässjö från »	.....	28,913	25,542	146,740: —	271,339: —	418,079: —
»	till »	.....	78,606	16,442	139,648: —	174,053: —	313,701: —
Summa			110,425	98,363	433,686: —	840,752: —	1,274,438: —
B. Transitotrafik över egen järnväg.							
Sträckan Kalmar—Emmaboda...			3,909	3,786	13,253: —	26,886: —	40,139: —
» —Målerås			9	46	32: —	1,231: —	1,263: —
» —Sävsjöström			39	48	173: —	621: —	794: —
» —Åseda			48	109	255: —	1,368: —	1,623: —
» —Hvetlanda ...			19	48	98: —	704: —	802: —
» Nässjö			3,341	16	23,762: —	106: —	23,863: —
Emmaboda—Målerås...			—	—	—	—	—
» —Sävsjöstr.			31	221	137: —	1,745: —	1,802: —
» —Åseda ...			12	157	63: —	2,285: —	2,348: —
» —Hvetlanda			11	68	79: —	927: —	1,006: —
» —Nässjö ...			63	—	452: —	—	452: —
Målerås—Sävsjöström			5	14	5: —	93: —	98: —
» —Åseda			30	180	69: —	940: —	1,009: —
» —Hvetlanda ...			2	2	9: —	41: —	50: —
» Nässjö.....			84	442	528: —	8,158: —	8,686: —
Sävsjöström—Åseda...			166	61	228: —	475: —	703: —
» —Hvetlan.			15	30	54: —	274: —	328: —
» —Nässjö...			424	1,899	2,186: —	16,162: —	18,348: —
Åseda—Hvetlanda.....			93	127	228: —	899: —	1,127: —
» —Nässjö			850	3,304	3,652: —	32,340: —	35,992: —
Hvetlanda—Nässjö.....			2,759	6,343	6,544: —	29,540: —	36,084: —
Summa			11,910	16,901	51,807: —	124,795: —	176,602: —
Summa samtrafik			122,335	115,264	485,493: —	965,547: —	1,451,040: —

GODS (I TON) VID OLIKA STATIONER

G o d s s l a g	Kalmar		Smedby		Trekanten		Västrakulla		Nybro	
	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.
Tariff 1	1,605	1,340	16	92	86	276	4	24	436	836
» 2	854	692	8	56	52	92	10	8	1,069	577
» 3, 4 och 5	2,848	1,651	113	274	251	612	17	67	1,979	1,247
Ladugårdsalster, mjölk	1,488	133	—	—	—	—	—	—	—	24
D:o, andra slag, kött	455	24	—	383	—	—	—	—	—	43
Fisk, kräftor m. m.	—	457	—	—	—	—	—	—	8	86
Spannmål, malen	13,413	195	—	13	23	11	—	3	32	617
» omalen	1,207	855	517	15	103	27	—	—	188	716
Kreatursfoder	2,498	107	129	150	5	88	—	37	14	403
Rotfrukter, vitbetor	729	522	523	681	—	—	—	—	—	—
» andra slag, potatis	60	72	116	—	85	—	—	—	—	59
Frukt, bär	64	119	—	—	—	—	—	—	—	—
Specerier	63	241	—	—	—	—	—	—	—	210
Spirituosa, öl	—	220	—	—	—	—	—	—	—	9
Vävnader, garn, bomull	154	36	4	—	—	7	—	—	9	3
Hudar, ben	107	27	—	—	—	—	—	—	59	11
Malmer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Järn och stål, smidt	1,808	1,229	8	1,155	5	3	—	—	192	689
» arbetat	3	253	—	5	—	—	—	—	—	2
Metaller, alla slag	39	44	—	24	—	—	—	—	12	21
Maskiner, redskap	318	650	22	149	5	41	—	5	24	130
Papp, papper och pappers- lump	483	945	4	268	—	—	—	—	89	334
Trämassa	198	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trävaror, utländska	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» sågade och bilade	1,076	21,105	852	530	1,602	541	161	—	3,121	3,241
» rundtimmer	4,368	1,473	113	4,365	789	10	—	—	388	92
» props	—	8,513	108	—	386	—	83	—	133	18
» ved	2,698	20,807	—	5,472	5,070	70	2,322	—	3,532	3,217
Möbler, alla slag	96	132	5	3	6	42	6	—	—	35
Snickeriarbeten, bobiner	13	687	—	—	360	9	—	—	84	7
Tändstickor	3,598	616	—	2,119	—	—	—	—	—	—
Stenkol	2,183	149	—	1,052	—	—	—	—	—	371
Träkol	49	7	—	—	155	10	—	—	85	—
Torv, torvmull, torvströ	10	2,286	—	293	—	313	—	46	11	370
Glasvaror och lergods	451	869	—	—	—	—	—	—	1,786	176
Cement, asfalt betong	899	—	—	10	—	86	—	—	9	367
Sten, oarbetad, sand, jord	9,312	200	164	3,233	3,062	50	—	—	18	1,329
» arbetad	186	—	—	23	—	—	—	—	—	20
Tegel, alla slag	242	3,821	14,278	202	1,410	123	—	96	2,317	816
Oljor, »	1,625	939	—	559	—	—	—	—	—	192
Färger, bark m. m.	40	90	—	40	—	—	—	—	—	9
Kemikalier, soda, svavel	1,141	532	—	262	—	—	—	—	21	676
» salter (kok-)	312	333	—	—	—	8	—	—	10	174
Kalk för jordbruket	351	124	—	546	—	432	—	—	11	743
Gödningsämnen	3,040	269	—	205	—	241	—	59	24	576
Ej här upptagna varor	268	291	20	86	12	7	—	8	202	218
Transito	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	60,352	73,054	17,000	22,265	13,467	3,089	2,603	353	15,863	18,666

OCH ÖVERGÅNGSSTATIONER ÅR 1920*).

Örsjö		Eskilsryd		Lindås		Emmaboda		Brånahult		Orrefors		Gullaskruv	
Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.
36	143	10	70	135	176	106	117	1	15	121	174	7	56
135	76	43	24	95	113	75	71	4	12	137	133	7	24
163	412	47	150	284	266	205	189	17	63	491	409	74	149
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	22	—	—	6	—	—	—
—	5	—	—	—	—	5	3	—	—	3	20	—	—
—	108	—	—	—	60	—	494	—	—	10	398	—	8
—	15	5	—	22	—	—	41	—	—	—	41	—	10
—	14	—	6	—	—	—	29	—	6	—	51	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	13	—	—	3	40	—	—	—	—	—	47	—	—
—	—	—	—	—	—	44	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	5	—	8	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	3	—	3	46	362	20	5	—	—	—	6	3	—
—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	96	5	24	24	—	—	38	31	—	3
—	5	—	—	3	—	22	28	—	—	—	3	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—
—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—
4,726	—	628	25	108	98	1,202	566	935	3	2,187	—	1,164	94
18	—	34	—	18	—	—	177	657	—	442	98	24	—
866	—	1,191	—	62	—	60	—	20	—	196	26	329	—
3,036	—	6,032	—	672	167	134	684	2,092	—	1,139	2,330	1,448	1,689
3	10	—	—	37	2	12	6	5	—	—	—	5	3
—	3	—	—	3	—	177	—	—	—	—	—	3	—
—	—	—	—	—	—	179	50	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	10	114	—	40	—	—	—	—	—	—
110	—	13	—	—	—	—	—	—	—	117	—	—	3
—	63	1,332	—	1,420	—	—	29	—	—	1,211	8	—	—
223	7	—	—	—	—	106	57	31	17	1,333	147	364	66
—	28	—	26	—	—	32	80	11	—	3	122	3	18
10	302	—	72	—	—	132	851	10	233	17	1,466	—	621
—	—	—	—	—	—	20	—	—	—	23	—	—	2
—	253	—	64	—	40	3	734	—	52	—	552	—	103
—	6	—	—	10	—	16	74	—	—	5	30	—	25
—	—	5	—	17	8	—	—	—	—	—	—	—	—
5	127	—	—	—	—	11	96	—	—	250	244	—	—
—	—	—	—	—	5	3	31	—	—	—	54	182	—
—	113	—	195	—	42	—	10	—	—	—	193	32	—
—	56	—	50	—	31	—	94	—	8	—	69	—	82
108	3	—	—	—	3	25	15	—	14	—	52	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
9,439	1,765	9,340	685	3,046	1,567	2,621	4,617	3,783	423	7,729	6,734	3,645	2,964

*) Denna tabell upprättas endast vart femte år.

G o d s s l a g	Målerås		Sävsjöström		Varshult		Ekhörva		Åseda	
	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.
Tariff 1	109	266	18	176	—	1	2	24	167	97
» 2	193	115	87	149	1	—	18	7	111	75
» 3, 4 och 5	605	813	286	653	5	17	51	106	522	185
Ladugårdsalster, mjölk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
D:o, andra slag, kött	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—
Fisk, kräftor m. m.	—	8	—	—	—	—	—	—	5	74
Spannmål, malen	8	273	—	197	—	—	—	5	3	704
» omalen	—	125	3	177	—	8	8	6	35	120
Kreatursfoder	6	97	—	154	—	—	5	—	5	107
Rotfrukter, vitbetor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» andra slag, potatis	—	15	4	—	—	3	—	—	—	—
Frukt, bär	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—
Specier	—	51	—	40	—	—	—	—	5	44
Spirituosa, öl	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Vävnader, garn, bomull	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hudar, ben	—	—	3	—	—	—	—	—	5	—
Malmer	—	—	—	73	—	—	—	—	—	—
Järn och stål, smidt	22	66	5	11	—	—	—	58	—	27
» arbetat	—	9	—	—	—	—	—	—	10	5
Metaller, alla slag	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maskiner, redskap	16	28	—	34	—	—	—	1	40	15
Papp, papper och pappers- lump	132	612	—	—	—	—	—	5	—	3
Trämassa	14	281	3	60	—	—	—	—	—	—
Trävaror, utländska	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
» sågade och bilade	1,526	352	8,246	6	410	44	1,617	—	1,291	1,423
» rundtimmer	168	—	359	1,286	1,445	—	—	—	88	159
» props	138	—	7,817	—	910	—	537	—	8	—
» ved	318	84	6,746	—	2,586	34	809	—	172	10
Möbler, alla slag	15	8	13	3	—	—	—	13	29	31
Snickeriarbeten, bobiner ..	39	—	—	—	—	—	—	—	5	—
Tändstickor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stenkol	—	9	—	—	—	—	—	25	10	29
Träkol	403	—	845	71	24	—	89	—	201	—
Torv, torvmull, torvströ	3	25	—	16	—	10	5	—	—	—
Glasvaror och lergods	817	16	1,129	32	—	—	18	—	—	5
Cement, asfalt, betong	3	97	3	21	—	—	—	—	3	—
Sten, oarbetad, sand, jord ..	8	1,147	—	507	—	—	—	—	—	—
» arbetad	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tegel, alla slag	—	497	—	310	—	3	—	10	30	214
Oljor, »	6	55	5	14	—	—	—	—	15	122
Färger, bark m. m.	—	33	—	—	12	—	—	—	—	8
Kemikalier, soda, svavel	30	245	87	414	—	—	—	20	—	18
» salter (kok-)	8	24	—	16	—	—	—	—	28	74
Kalk för jordbruket	23	170	—	333	—	110	—	224	—	243
Gödningsämnen	4	96	5	118	—	5	—	—	—	107
Ej här upptagna varor	2	45	22	222	2	12	18	—	21	28
Transito	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	4,616	5,667	25,686	5,093	5,395	247	3,179	504	2,819	3,935

Ösjöbol		Milletorp		Österkors- berga		Snärle		Bäckseda		Hvetlanda		Ekenässjön	
Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.
1	8	22	29	86	127	2	7	47	14	480	663	9	38
1	8	33	9	27	65	—	8	3	4	207	395	67	33
6	27	27	92	65	208	9	30	38	14	1,037	712	106	132
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	202	5	—	—
—	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	149	—	—
—	—	3	—	—	114	—	—	—	—	774	830	—	32
—	—	—	5	15	20	—	14	—	7	122	1,362	8	5
—	—	—	—	—	84	—	5	—	5	96	413	—	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—
—	—	—	—	—	28	—	—	—	—	14	45	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	122	251	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	65	—	2
—	—	—	—	—	5	—	4	—	—	—	3	—	—
5	—	3	5	7	13	—	5	—	—	106	64	—	—
—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	55	250	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	11	—	—	—	—	—	15	—	—
754	—	1,051	123	3,155	65	730	—	73	8	2,348	3,228	197	86
—	—	80	—	848	13	150	—	—	—	272	2,352	636	22
555	—	927	—	789	—	310	—	3	—	413	73	273	3
2,024	—	809	—	3,031	—	2,145	—	502	—	2,189	232	818	—
—	—	—	3	—	8	—	—	—	—	15	6	11	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	235	8	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,990	75	—	—
—	—	—	—	—	20	36	—	36	—	11	154	—	—
14	7	63	—	216	—	—	—	—	—	—	10	—	—
14	—	—	—	—	28	—	—	—	—	102	—	—	26
—	—	91	—	—	—	—	—	—	—	6	140	68	5
—	—	—	—	—	37	—	31	—	—	9	74	—	10
—	—	—	88	—	6	35	—	—	—	2	260	—	572
—	—	—	—	—	—	10	—	—	—	—	24	—	—
—	5	—	79	8	78	—	19	—	34	9	1,160	—	44
—	—	—	—	—	5	3	—	—	—	15	74	—	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	—	—
—	—	—	31	—	—	—	—	—	—	3	123	29	105
—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	10	25	—	—
—	74	—	83	—	388	—	137	—	76	—	318	—	84
—	—	—	21	—	206	—	27	—	10	40	122	—	45
2	—	—	3	10	18	—	3	—	—	178	361	—	21
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3,376	129	3,109	571	8,257	1,570	3,430	292	702	175	11,088	14,078	2,222	1,299

Godsslag	Björköby		Rödjenäs		Stensjön		Gissebäck		Nässjö	
	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.
Tariff 1	12	75	12	15	6	22	1	1	308	91
» 2	20	28	7	5	1	10	—	2	143	72
» 3, 4 och 5	37	113	22	39	17	66	20	11	336	176
Ladugårdsalster, mjölk	—	—	—	—	—	—	—	—	15	318
D:o, andra slag, kött	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
Fisk, kräftor m. m.	—	—	—	—	—	—	—	—	30	—
Spannmål, malen	—	51	—	—	—	—	—	—	50	279
» omalen	64	5	49	—	—	14	—	—	3	28
Kreatursfoder	112	48	42	32	—	5	—	—	—	76
Rotfrukter, vitbetor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» andra slag, potatis	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9
Frukt, bär	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Specerier	—	5	—	—	—	—	—	—	35	13
Spirituosa, öl	—	—	—	—	—	—	—	—	18	—
Vävnader, garn, bomull	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Hudar, ben	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
Malmer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Järn och stål, smidt	3	9	9	—	—	—	—	—	82	34
» » » arbetat	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Metaller, alla slag	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Maskiner, redskap	—	—	—	34	—	—	—	—	58	24
Papp, papper och papperslump	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Trämassa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Trävaror, utländska	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» sågade och bilade	1,656	71	326	9	955	19	—	559	175	11,192
» rundtimmer	1,150	—	755	—	1,609	28	798	—	—	2,166
» props	375	—	251	—	460	—	200	—	—	389
» ved	1,446	—	1,026	—	770	10	434	—	6	3,774
Möbler, alla slag	3	2	—	—	—	2	—	3	—	17
Snickeriarbeten, bobiner	—	—	—	—	—	5	—	—	29	28
Tändstickor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
Stenkol	—	—	—	—	—	—	—	—	8	77
Träkol	72	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Torv, torvmull, torvströ	—	11	—	—	—	24	—	—	—	—
Glasvaror och lergods	—	6	—	—	—	—	—	—	10	40
Cement, asfalt betong	—	75	—	—	—	—	—	—	16	—
Sten, oarbetad, sand, jord	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» arbetad	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Tegel, alla slag	275	101	—	—	—	55	—	6	48	—
Oljor, » »	4	11	—	—	—	—	—	—	386	170
Färger, bark m. m.	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Kemikalier, soda, svavel	—	—	—	—	—	—	—	—	96	17
» salter (kok-)	—	11	—	—	—	—	—	—	33	71
Kalk för jordbruket	—	165	—	39	—	125	—	51	—	—
Gödningsämnen	—	255	19	50	—	47	—	11	10	10
Ej här upptagna varor	—	5	—	11	—	—	—	30	50	88
Transito	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	5,232	1,047	2,518	234	3,818	432	1,453	674	1,945	19,303

Växjö— Virserum		Samtrafik över Kalmar		Samtrafik över Emmaboda		Samtrafik över Målerås		Samtrafik över Åseda		Samtrafik över Hvetlanda		Samtrafik över Nässjö		Sum- ma
Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	Avs.	Anl.	
20	39	105	160	1,452	520	62	40	24	46	63	101	1,180	872	6,751
30	38	107	207	618	667	46	57	20	50	46	67	513	839	4,788
57	78	301	333	1,335	1,268	98	120	58	62	81	121	1,039	1,783	12,647
—	—	—	—	108	632	—	—	—	—	—	—	34	533	1,645
—	—	5	—	45	17	—	—	—	—	—	—	18	213	741
—	—	—	—	38	—	—	—	—	—	—	—	718	—	807
—	67	—	—	194	2,688	2	175	—	276	16	139	150	6,941	14,678
—	9	61	20	272	536	6	29	5	45	25	5	1,677	135	4,395
—	10	38	43	192	503	—	23	—	109	5	53	185	655	3,332
—	—	—	36	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	1,252
—	—	14	36	12	60	—	—	—	—	—	—	—	45	299
—	—	—	61	119	3	—	—	—	—	—	—	10	—	193
—	—	—	—	574	—	5	—	—	—	21	—	57	—	777
—	—	—	—	167	—	—	—	—	—	—	—	—	—	229
—	—	—	—	23	112	—	—	—	—	—	—	14	46	217
—	—	—	—	38	61	—	—	—	—	—	—	—	25	217
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73	—	73
—	13	63	111	821	261	11	—	9	142	3	3	1,528	310	4,760
—	5	—	—	173	—	—	—	—	—	5	—	160	8	364
—	—	—	—	33	9	—	—	—	—	9	—	30	11	123
—	13	51	37	452	113	7	3	5	3	17	19	371	216	1,665
—	9	—	4	280	116	—	—	14	—	11	10	1,693	180	2,786
—	—	—	—	90	—	—	—	—	—	—	—	83	17	388
—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	34	—	39
3,844	47	203	282	712	6,394	911	—	3,232	778	3,078	675	1,224	3,912	55,476
—	15	—	212	10	578	10	—	—	44	418	71	28	2,513	15,764
2,222	—	—	—	483	4,556	114	—	26	—	1,276	49	—	3,450	19,299
—	—	444	—	3,669	3,249	—	716	25	—	1,114	51	—	16,662	59,258
—	3	14	3	77	54	—	—	—	—	—	3	87	39	439
—	12	8	—	8	35	—	—	—	—	—	5	22	187	986
—	—	—	—	302	1,202	—	—	—	—	—	—	40	2,023	6,109
—	8	16	11	236	386	—	—	—	150	—	—	170	84	2,680
—	—	—	—	48	401	—	—	7	—	—	—	—	2,038	2,547
—	—	46	496	1,688	1,879	—	3	—	—	170	11	32	108	6,044
—	2	—	78	298	3,902	23	—	313	—	—	15	179	2,156	7,246
—	—	—	6	194	67	—	—	—	32	47	—	112	167	1,344
—	—	108	—	482	2,102	—	450	—	253	21	—	521	158	13,900
—	—	—	—	—	195	—	—	—	4	3	—	27	—	271
—	10	23	3,080	523	5,499	—	103	26	819	49	101	90	248	19,331
—	—	—	—	533	314	—	27	—	47	96	46	137	143	2,856
—	—	—	—	88	22	—	—	—	12	—	—	79	—	244
—	3	—	9	1,273	508	14	6	—	38	44	5	589	114	3,593
—	5	—	—	348	41	3	5	—	5	—	—	32	75	969
—	—	11	32	282	34	3	—	—	—	—	—	4,361	—	5,074
—	—	12	17	148	577	—	—	—	265	127	—	334	34	3,763
—	12	58	57	598	215	8	3	16	2	19	21	501	289	2,143
—	—	5,566	—	80	5,202	1,051	34	8,983	371	15,775	747	—	25,101	31,455
3,951	2,620	7,254	5,331	19,121	44,490	2,374	1,794	12,763	3,553	22,539	2,318	18,132	72,329	323,867

MEDELTALSUPPGIFTER FÖR ÅREN 1920—1923.

	1920	1921	1922	1923
Lokomotiv- och vagnrörelsen.				
<i>Lok- och vagnrörelse per bankilometer:</i>				
Tågkilometer	2,831	2,536	2,457	2,572
D:o per dagkm.	7,7	6,9	6,7	7,0
Vagnaxelkilometer	57,285	41,318	42,821	45,943
Tågens medelstorlek	20,2	16,3	17,4	15,0
<i>Materiellens användande:</i>				
Genomlupen väglängd per lok..... lok-km.	34,736	31,055	32,805	31,466
per personvagnaxel..... axel-km.	43,315	42,761	36,892	45,404
» postvagnaxel, reducerad »	100,087	94,596	67,800	51,475
» godsvagnaxel »	9,944	6,847	6,121	6,795
» vagnaxel, alla slag »	13,378	10,071	10,771	11,528
<i>Utnyttjande av vagnarna:</i>				
Sittplatser per vagnaxel antal	21,1	21,4	21,6	21,6
Personkm. per personvagnaxel »	5,2	5,7	5,1	4,9
Betalda sittplatser %	24,5	26,6	23,4	22,7
Lastförmåga per godsvagnaxel..... ton	6,22	6,46	6,51	6,51
Tonkm. per vagnaxelkm..... tonkm.	2,40	2,21	2,14	2,33
Utnyttjad lastförmåga %	38,6	34,2	33,0	35,8
<i>Tara till netto i godstrafik:</i>				
Materialvikt per godsvagnsaxel ton	3,37	3,34	3,41	3,41
D:o till framförd vikt %	140,4	151,1	159,3	146,4
Persontrafik.				
<i>Medelreslängd:</i>				
II klass km.	80,1	80,6	81,5	88,9
III » »	32,1	32,8	34,8	35,8
Militär »	93,3	106,4	112,4	112,7
Fångar »	58,8	58,4	61,8	55,9
Summa resande »	35,0	35,7	38,0	39,3
<i>Inkomst per resa:</i>				
II klass kr.	7: 76	6: 84	6: 80	7: 19
III » »	1: 87	1: 88	1: 96	2: 01
Militär »	2: 34	4: 13	3: 27	3: 15
Fångar »	9: 73	8: 70	10: 86	11: 33
Summa resande »	2: 07	2: 07	2: 16	2: 21
<i>Inkomst per ton resgods kr.</i>				
» » » <i>velocipeder</i> »	53: 14	49: 89	45: 28	45: 22
» » » <i>hundar</i> »	144: 60	152: 05	99: 86	98: 95
» » » »	217: 14	228: 95	201: 98	204: 24

Inkomst per kilometer:

II klass	öre	9,7	8,1	8,0	8,1
III klass	»	5,8	5,7	5,6	5,6
Militär	»	2,5	3,9	2,9	2,7
Fångar	»	16,5	14,9	17,6	22,7
Summa resande	»	5,9	5,8	5,7	5,6

Resandes fördelning:

II klass	0/0	3,14	2,78	3,45	3,33
III »	»	94,53	95,05	94,42	94,42
Militär	»	2,30	2,13	2,10	2,23
Fångar	»	0,03	0,04	0,03	0,02

Biljettinkomstens fördelning:

II klass	0/0	12,12	8,85	10,89	10,83
III »	»	85,12	86,71	85,76	85,88
Militär	»	2,61	4,26	3,17	3,17
Fångar	»	0,15	0,18	0,18	0,12

Persontrafikintensitet:

Personkm. per bankm.	98,448	88,798	81,470	77,293
---------------------------	--------	--------	--------	--------

Godstrafik.*Medeltransportlängd:*

Paket- och ilgods	km.	69,6	58,6	64,7	63,5
Fraktgods	»	51,4	53,6	51,8	55,2
Levande djur	km.	71,1	60,6	63,6	67,6
Åkdon m. m.	»	69,1	77,6	73,8	71,6
Järnvägsmateriell på egna hjul	»	87,2	129,0	88,5	66,3
Summa taxerat gods	»	51,7	53,7	52,1	55,3
Fraktfritt gods	»	45,5	47,1	54,7	40,3
Summa gods	»	51,2	53,4	52,2	54,8

Inkomst per ton;

Paket och ilgods	kr.	79: 13	70: 89	45: 47	45: 69
Fraktgods	»	9: 88	11: 21	7: 81	7: 30
Levande djur	»	17: 93	15: 76	12: 73	10: 97
Åkdon m. m., järnvägsmateriell	»	16: 64	8: 06	7: 40	6: 23
Summa taxerat gods	»	10: 15	11: 34	8: 22	7: 63

Inkomst per tonkilometer:

Paket- och ilgods	öre	114,0	121,0	70,3	71,9
Fraktgods	»	19,2	20,9	15,1	13,2
Levande djur	»	25,2	26,0	20,0	16,2

	1920	1921	1922	1923
Åkdon m. m., järnvägsmateriell öre	22,9	7,7	9,1	9,0
Summa taxerat gods »	19,7	21,1	15,7	13,8
<i>Godstrafikintensitet:</i>				
Godston per km. tonkm.	91,308	43,280	54,195	63,887
Trafikinkomster.				
<i>Inkomst per bankilometer av:</i>				
Persontrafik kr	6,149: —	5,466: —	4,856: —	4,565: —
Posttrafik »	417: —	415: —	378: —	376: —
Godstrafik »	17,065: —	8,661: —	8,006: —	8,552: —
Extra och diverse inkomster »	652: —	236: —	222: —	220: —
Summa inkomst »	24,273: —	14,778: —	13,496: —	13,713: —
<i>Inkomst per dagkilometer kr.</i>	66: 35	41: —	37: —	37: 57
D:o d:o för K. J. »	75: 55	47: 64	42: 42	43: 83
D:o d:o för Sä. N. J. »	56: 19	35: 16	31: 05	30: 98
<i>Inkomst i % av hela trafikinkomsten:</i>				
Persontrafik %	25,34	36,99	36,02	33,28
Posttrafik »	1,72	2,81	2,81	2,75
Godstrafik »	70,25	58,61	59,27	62,37
Extra och diverse inkomster »	2,69	1,59	1,90	1,60
<i>Inkomst per tågakilometer kr.</i>	8: 51	5: 83	5: 48	5: 33
<i>Inkomst per vagnaxelkilometer av:</i>				
Persontrafik per pers. o. resg.-vgnaxkm. öre	26,2	25,5	23,2	20,1
Posttrafik per red. postvagnaxelkm. »	28,5	30,8	28,7	33,5
Godstrafik per godsvagnaxelkm. »	52,4	46,7	40,4	38,7
All trafik per vagnaxelkm. »	42,3	36,2	31,5	30,0
Driftkostnader.				
<i>Driftkostnad per bankilometer:</i>				
Personliga kostnader kr.	8,044: —	7,131: —	5,711: —	5,654: —
Sakliga kostnader »	11,424: —	7,630: —	4,907: —	4,623: —
Hela driftkostnaden »	19,468: —	14,761: —	10,618: —	10,277: —
<i>Driftkostnad per dagkilometer kr.</i>	53: 19	40: 44	29: 10	28: 15
<i>Lok- och vagnkostnader:</i>				
Bränsle och smörja per lokkm. öre	177,78	100,15	39,25	38,65
D:o d:o per vagnaxelkm, »	10,09	6,82	2,46	2,34
Lokens rep.-kostnader per lokkm. »	37,15	33,56	45,31	16,78
D:o d:o per vagnaxelkm. »	2,11	2,28	2,62	0,94
Personv. underhåll m. m. per axelkm. »	0,88	1,76	2,05	1,04

	1920	1921	1922	1923
Godsvagnars underhåll per axelkm. ... öre	1,15	2,30	0,75	0,95
Alla vagnars rep.-kostnad per axelkm. »	1,03	1,82	1,35	1,17
<i>Driftkostnadsprocent</i> %	85,0	99,9	78,7	74,9
Driftöverskott.				
<i>För hela banan:</i>				
Per bankilometer kr.	4,611: —	21: —	2,878: —	3,436: —
» tågkilometer »	1: 63	0: 08	1: 17	1: 34
» vagnaxelkilometer öre	8,0	0,05	6,7	7,5
<i>För Kalmar järnväg:</i>				
Per bankilometer kr.	5,213: —	346: —	3,645: —	3,924: —
<i>För Sävsjöström—Nässjö järnväg:</i>				
Per bankilometer kr.	3,978: —	—: —	2,072: —	2,924: —
Avkomstprocent.				
<i>För Kalmar järnväg:</i>				
Å bokförd byggnadskostnad %	3,67	—	3,27	4,47
Å avkomstberättigad d:o »	2,94	—	2,65	3,60
<i>För Sävsjöström—Nässjö järnväg:</i>				
Å bokförd byggnadskostnad %	4,35	—	1,22	3,39
Å avkomstberättigad d:o »	3,81	—	1,02	2,93
Medelavlöning.				
Per person kr.	3,955: —	4,079: —	3,285: —	3,217: —