
BLEKINGE KUSTBANOR

Signatur: B.K.B. — Spårvidd: 1,067 m.

Ägare: Aktiebolaget Blekinge kustbanor, Ronneby.

Behovet av järnvägsförbindelser mellan Blekingestäderna gjorde sig redan tidigt gällande. Det tog dock fastare form först sedan järnvägsförbindelserna från Karlskrona och Karlshamn norrut till västra stambanan tillkommit samt Sölvesborg erhållit förbindelse västerut med Kristianstad och Skåne. I främsta rummet riktades önskningarna på en bredspårig bana, varigenom omlastningar skulle kunna undvikas, men tillgångarna inom länet ansågos ej medgiva byggandet av en sådan, liksom ock allmänna meningen tycktes vara, att en smalspårig bana väl fyllde behovet. I västra delen av länet byggdes Sölvesborg—Kristianstads järnväg och Västra Blekinge järnväg mellan Karlshamn och Sölvesborg samt slutligen Mellersta Blekinge järnväg.

Blekinge kustbanor ha i sin nuvarande omfattning uppstått genom sammanslagning av dessa tre bandelar, vilka till sammanslagningen voro skilda bolag under egna förvaltningar. Sålunda inköpte *Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag*, som ägde och trafikerade sträckan Karlskrona—Karlshamn med bibanor till Kallinge och Ronnebyredd, år 1902 *Västra Blekinge järnväg*, Karlshamn—Sölvesborg med bibanan Sandbäck—Holje. Mellersta Blekinge järnväg fick härigenom en sammanlagd trafikerad banlängd av 120,5 km. Redan år 1905 utvidgade Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag sitt trafikområde genom inköp av järnvägen *Sölvesborg—Kristianstad*, tillhörig Sölvesborg—Kristianstads Nya järnvägsaktiebolag. Därefter följde utbyggning av bandelarna Holje—Olofström och Sölvesborg—Hörviken, varigenom den trafikerade banlängden nu steg till 167,2 km.

Genom antagande av ny bolagsordning år 1918 förändrades bolagets

företvarande namn, Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag, till Aktiebolaget Blekinge kustbanor. Då således de nuvarande Blekinge kustbanor uppstått ur tre skilda bolag, lämnas här historik för vart och ett av dessa företag.

Sölvesborg—Kristianstads järnväg.

Redan i mitten av 1860-talet väcktes förslag om anläggandet av en järnväg mellan Sölvesborg och Kristianstad, och den 29 sept. 1865 fastställde K. M:t bolagsordning för ett bolag, som hade till syftemål att bygga en järnväg mellan dessa båda städer. Aktiekapitalet skulle i enlighet med ett av majoren CL. ADELSKÖLD upprättat förslag utgöra 1 400 000 rdr och banan bliva normalspärig. Teckningen av aktier i bolaget gick emellertid mycket långsamt, och först den 12 aug. 1869 hölls ett sammanträde i Sölvesborg med aktietecknarna, då en interimstyrelse tillsattes för att vidtaga förberedande åtgärder.

Två år därefter eller den 26 aug. 1871 hölls ett nytt sammanträde med aktietecknarna i Sölvesborg under ordförandeskap av landshövdingen greve A. K. TROLLE-WACHTMEISTER. På interimstyrelsens förslag beslöts, att bolaget skulle förklaras upplöst, emedan ett nytt bolag bildats för järnvägsanläggning i något förändrad riktning med en till endast omkring 900 000 rdr utom rörlig materiell beräknad anläggningskostnad.

Vidare beslötos vissa ändringar i bolagsordningen. Bolaget skulle grundas på minst 9 000 aktier à 100 rdr vardera och skulle anses konstituerat, sedan aktier motsvarande en tredjedel av det föreslagna aktiekapitalet blivit tecknade. Till interimstyrelse valdes landshövdingen greve A. K. TROLLE-WACHTMEISTER, rektorn F. W. DAHL, grosshandlaren S. HOLM, fabrikören J. F. LILJEDAHL, possessionaten A. E. CHARPENTIER, telegrafkommissarien G. LYBECK och handlanden C. J. LINDBERG.

Den 21 okt. 1871 biföll K. M:t ändringarna i bolagsordningen. Interimsstyrelsen anhöll därefter, att K. M:t av riksdagens anslag till understöd åt enskilda järnvägsanläggningar ville bevilja $\frac{2}{3}$ av den beräknade anläggningskostnaden. Denna ansökan avstyrktes av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen på grund av åtskilliga anmärkningar mot ritningarna och kostnadsförslaget. Nya planprofiler och detaljritningar för en normalspärig bana upprättades nu av civilingenjören L. G. STÄHLE och koncession erhöles den 16 febr. 1872. Det sökta anslaget beviljades däremot icke. Under tiden hade sparbanken i

Sölvesborg och vissa lantkommuner gjort ansökan hos K. M:t att få under formen av s. k. räntegaranti ikläda sig skuldförbindelse emot erhållande av aktier. Då detta ej kunde påräkna bifall, beslöt sparbanken att teckna 50 000 rdr i aktier i st. f. räntegaranti för 60 000 rdr. Härigenom uppstod en minskning i det påräknade aktiebeloppet, varför beslut fattades om nya och tillförlitliga kostnadsförslag för en järnväg med smalare spårvidd, 2,7 eng. fot. Förslaget uppgjordes av ingenjören STÅHLE och slutade på 654 000 rdr, inkl. viss rullande materiell.

Vid sammanträde den 10 juni 1872 förklarades Sölvesborg—Kristianstads järnvägsaktiebolag konstituerat, och det uppdrogs åt den blivande direktionen att söka en sådan ändring i bolagsordningen, att bolaget erhöle rätt dels att utfärda obligationer och preferensaktier, dels att höja aktiekapitalet till 400 000 rdr, dels att fatta beslut om spårvidden.

Till järnvägens första direktion utsågos hovrättsrådet G. BERGENSTRÅLE, rektorn F. W. DAHL, häradsdomaren A. JÖNSSON i Lörby, telegrafkommissarien G. LYBECK, godsägaren A. E. CHARPENTIER, landstingsmannen H. LARSSON i Fjälkinge, landshövdingen greve A. K. TROLLE-WACHTMEISTER, fabrikören J. F. LILJEDAHL och grosshandlaren S. HOLM.

Vid bolagsstämman den 28 juni 1873 meddelades, att K. M:t fastställt begärda ändringar i bolagsordningen samt att spårvidden av direktionen bestämts till 3,59 fot (1,067 m.) eller den spårvidd, som förut blivit bestämd för Karlshamn—Vislanda järnväg.

Kontrakt avslöts med två danskar, L. PETERSEN och J. DAVID, om den 30,6 km. långa järnvägsanläggningens utförande på huvudsakligen följande villkor: järnvägsbolaget skulle till entreprenörerna betala en summa av 940 000 rdr, av vilka 50 000 rdr skulle utgå i preferensaktier, varemot entreprenörerna skulle avlämna järnvägen i komplett skick färdig att trafikerar samt med rullande materiell bestående av 2 lokomotiv om 13 tons vikt, 9 passagerarevagnar och 25 godsvagnar. Skenorna av järn skulle väga 38 eng. skålp. pr löpande yard med en längd av 21 eng. fot. De större broarnas överbyggnad skulle utföras av trä. Järnvägen skulle vara i fullt färdigt skick den 30 sept. 1874.

Banan började trafikerar den 1 maj 1874 med en högsta tillåten hastighet av 30 km./t. Under de två första månaderna inbringade den mera än som förväntats och ekonomisk trygghet ansåg man sig ha vunnit genom avslutandet av ett lånekontrakt med A.-b. Göteborgs handelskompani.

Året 1875 visade dock en förlust på trafiken av nära 24 000 kr., medan året 1876 gick ihop, men då räntor och en del andra omkostnader slukade 130 000 kr., beslöts på extra bolagsstämma 1877, att aktieägarna skulle få teckna ett tillskott av 30 % av aktiernas värde. Tillskottsbeloppet skulle löpa med 6 % ränta, om inkomsterna räckte till. Det visade sig emellertid, att denna teckning gick mycket trögt, medan förlusterna ökades. På extra bolagsstämma den 17 okt. 1887 beslöt man därför att överlåta järnvägen på personer, som kunde bilda ett på 4 500 aktier grundat bolag. De gamla aktieägarna skulle ha rätt att inträda i det nya bolaget för lika många aktier som de ägt i det gamla mot erläggande av 50 kr. för varje sådan aktie. Detta beslut fastställdes sedermera på en ny stämma, och därmed försvann Sölvesborg—Kristianstads järnvägsaktiebolag ur världen.

Den 18 maj 1878 hölls sammanträde i Sölvesborg med dem, som tecknat aktier i det nya bolaget. Ett kapital av 185 300 kr. hade tecknats och Göteborgs handelskompani hade gått in på att taga för 100 000 kr. preferensaktier i utbyte mot det gamla bolagets obligationer till lika belopp. *Sölvesborg—Kristianstads Nya järnvägsaktiebolag* konstituerades och bolagsordning antogs. Denna fastställdes av K. M:t den 29 juni s. å.

Till styrelse valdes rektorn F. W. DAHL, Sölvesborg, grosshandlaren C. J. F. LJUNGGREN, Kristianstad, godsägaren A. E. CHARPENTIER, Sölvesborg, hovrättsrådet C. CARLHEIM-GYLLENSKÖLD samt landshövdingen greve A. K. TROLLE-WACHTMEISTER.

Så började då Sölvesborg—Kristianstads Nya järnvägsaktiebolag sin verksamhet, vilken skulle bli rätt så skiftande under årens lopp. Den ena motgången och svårigheten kom efter den andra, men trots allt höll bolaget ihop, till dess ljusare tider kommo. Det dröjde dock länge, innan utdelning kunde givas och då med 3 %.

År 1880 sattes bolagets existens på spel därigenom att den stora skulden till Göteborgs handelskompani under året ej kunde förräntas och icke heller inlösen av utlottade obligationer kunde ske. Man tappade dock icke modet. Obligationsskulden låg emellertid och tyngde, och på extra bolagsstämma den 19 nov. 1881 beslöt man att för 300 000 kr. inköpa bolagets utelöpande obligationer och oinlösta kuponger samt anskaffa penningar mot inteckning i järnvägen och försäljning av nya aktier. Det blev åter ljusare tider, och år efter år gav järnvägen vinst.

År 1884 planlades bildandet av ett bolag för en järnväg Sölvesborg—Karlshamn, vilket bolag skulle erhålla namnet »Västra Blekinge

järnvägar». Detsammes interimstyrelse begärde av Sölvesborg—Kristianstads järnväg en teckning på 100 000 kr. kontant, och å extra bolagsstämma 1885 bifölls denna begäran. Därefter anhöll interimstyrelsen, att Sölvesborg—Kristianstads Nya järnvägsaktiebolag även skulle övertaga obligationer för 70 000 kr. Även detta bifölls av bolaget.

Vid 1886 års bolagsstämma höjdes utdelningen till 5 %, men s. å. kommo Åhusbanan och Västra Blekinge järnväg i gång och togo en del trafik. Den sistnämnda banan råkade emellertid efter ett års trafik i svårigheter. Den behövde ytterligare 100 000 kr. och yrkade på att Sölvesborg—Kristianstads Nya järnvägsaktiebolag skulle teckna preferensaktier, men därtill svarades nej.

Följande års trafikvinst blev kraftig, men man måste återgå till 3 % utdelning, ty stora avskrivningar behövde göras, ej minst med anledning därav, att Västra Blekinge järnvägsaktiebolag gått i konkurs.

Under de följande åren gick verksamheten framåt, så att utdelningen kunde, trots avsevärda förbättringar å banan, såsom nyinläggning av räls, byggandet av järnbroar i stället för de förutvarande av trä m. m. samt inköp av ny rullande materiell, höjas undan för undan. År 1889 utdelades 4 %, därefter 5,6 % och 7 % samt år 1894 8 %.

Genom Västra Blekinge järnvägs konkurs fick man göra kraftiga nedskrivningar å de i detta bolag innehavda aktierna, och vid nämnda bolags likvidering erhöll Sölvesborg—Kristianstads järnväg sin fordran, obligationslånet på 70 000 kr. jämte därå upplupen ränta och 5 % utdelning å det tecknade aktiekapitalet i samma järnväg. Med dessa medel lättades bolagets skuldbörda.

Vid 1895 års bolagsstämma beslöts att kapitalet skulle ökas med 75 000 kr. medelst utsläppande av 1 500 nya stamaktier i bolaget samt att ändra bolagsordningen. Ändringen fastställdes av K. M:t den 29 nov. 1895. I övrigt fortgick järnvägsbolagets rörelse lugnt och med framgång.

År 1897 bildades ett bolag, som hade för avsikt att bygga och trafikerera en järnväg Sölvesborg—Olofström—Älmhult. I den nya järnvägen tecknade Sölvesborg—Kristianstads Nya järnvägsaktiebolag 30 000 kr. Hoppet på fördelar av denna teckning förbyttes i åtskilliga bekymmer och förluster, ty bolaget fick flera gånger genom teckning av preferensaktier och lån träda hjälpande emellan.

År 1903 erhöll styrelsen ett meddelande från ingenjören J. F. ANDERSSON i Djursholm, att han vore sinnad inköpa Sölvesborg—Olofström—

Älmhults järnväg för att överlåta denna på ett nytt bolag. Han föreslog Sölvesborg—Kristianstads Nya järnvägsaktiebolag att för sin i banan in-tecknade fordran, 7 500 kr., taga som full likvid aktier i det blivande bolaget, motsvarande hälften av vad som eljest skulle till bolaget utgå. Detta förslag bifölls.

År 1904 ökades aktiekapitalet till 300 000 kr. och järnvägen in-tecknades för ytterligare 100 000 kr., då stora utgifter förestodo för beställd rörlig materiell, för utvidgning och förändring av Kristianstads station o. s. v.

I dec. 1904 erhöll styrelsen en skrivelse från Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag, som ansåg det önskvärt att Sölvesborg—Kristianstads järnväg bleve ombyggd till bredspårig och för detta ändamål ville underhandla om inköp av banan. Denna försäljning kom emellertid aldrig till stånd av den anledningen, att anbud om köp av järnvägen strax efteråt inkom från Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag. Visserligen sökte Kristianstad—Hässleholmsbanan alltjämt få köpa banan och bjöd för densamma 1 700 000 kr., men slutet blev, att Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag på bolagsstämma den 27 juni 1905 beslöt att köpa Sölvesborg—Kristianstads järnväg för 1 675 000 kr.

Västra Blekinge järnvägar.

Sedan Sölvesborg—Kristianstads samt Karlshamn—Vislanda järnvägar kommit till stånd, uppstod småningom tanken på en ny järnväg *Sölvesborg—Karlshamn* med bibana till *Holje*, inalles 46,2 km. Sedan frågan åtskilliga gånger dryftats, utsändes från Sölvesborg 1884 in-bjudning till aktieteckning i en bana, som skulle kallas Västra Blekinge järnvägar och ha samma spårvidd som de nämnda banorna. Ritningar och kostnadsförslag voro upprättade av ingenjören H. ÖSTRAND, och kostnaden beräknades till 1 034 000 kr. med rullande materiell.

Sedan halva aktiekapitalet, 517 000 kr., tecknats i aktier, hölls den 5 dec. 1884 sammanträde i Karlshamn med aktietecknarna. Härvid konstituerades bolaget under benämningen *Västra Blekinge järnvägsaktiebolag*. Vidare antogs bolagsordning, i vilken, trots protester från Sölvesborg, bestämdes, att bolagets styrelse skulle ha sitt säte i Karlshamn.

Till verkst. direktör och ordförande i styrelsen valdes kaptenen O. FILÉN, till vice ordförande grosshandlaren C. J. SKOOG samt till tredje ledamot landstingsmannen SVEN HÅKANSSON i Holje.

Styrelsen begärde koncession å järnvägsanläggningen och sådan beviljades den 1 maj 1885. Ett obligationslån å 525 000 kr. upptogs, och till entreprenör för järnvägsbyggnaden utsågs greve FR. ARV:SON POSSE.

Arbetet med byggandet av järnvägarna skred raskt framåt, och den högtidliga invigningen skedde den 22 dec. 1886. Banan kostade då 947 886 kr. 53 öre.

Den högsta tillåtna tåghastigheten på huvudlinjen var fastställd till 35 km./t., men denna hastighet kunde ej tillämpas med den lokomotivmateriell man hade, och å bibanan Sandbäck—Holje 30 km./t.

Emellertid inträffade kristid och järnvägsbolaget förmådde ej kämpa sig igenom denna, varför bolagsstämman den 8 juni 1888 beslöt begära järnvägsbolagets försättande i konkurs, vilket beslut blev verkställt redan följande dag. Den 9 febr. 1889 försåldes järnvägarna å auktion till Karlshamns stad. Överlåtelsen av koncessionen godkändes av K. M:t den 1 nov. 1890.

Sedan Karlshamns stad övertagit järnvägarna, kompletterades den rullande materiellen, ballasten förbättrades och tågantalet ökades. Den 1 juni 1890 anordnades genomgående tågsätt med åtföljande trafikpersonal mellan Karlskrona och Kristianstad. Efter hand beställdes vagnar av boggietypp och nya lokomotiv. Allt gick lugnt och stilla, och arbeten, som betingades av nödvändigt underhåll, utfördes. År 1901 ansågos järnvägarna vara en konsoliderad affär och i mycket gott skick tack vare stark utökning av den rullande materiellen och ett jämnt underhåll av banorna.

Samma år ingavs av Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag ett anbud på järnvägarna, och efter nödiga förhandlingar ägde försäljningen rum med tillträdesrätt för Mellersta Blekinge järnväg den 1 jan. 1903.

Därmed var Västra Blekinge järnvägars saga slut och banan inkorporerades med de järnvägar, som gemensamt fingo namnet Blekinge kustbanor.

Mellersta Blekinge järnväg.

År 1885 tog länets landsting frågan rörande järnvägsförbindelsen i länets mellersta och östra delar om hand. Landstinget beviljade nämligen detta år ett anslag av 5 000 kr. för undersökning av en kustbana från Karlshamn till Kalmar länsgräns samt utfäste sig att till det eller de bolag, som bildades för byggandet av smalspårig järnväg å denna sträcka, utbetala 3 000 kr. för varje före år 1895 färdigbyggd ban-

kilometer. En kommitté tillsattes, bestående av landshövdingen greve R. HORN, majoren TH. NYSTRÖM samt häradshövdingen frih. R. BENNET, vilken senare emellertid efter avflyttning från orten ersattes av kaptenen O. FILÉN.

Kommitterade läto genom civilingenjören E. QVISTGAARD uppgöra plan och kostnadsförslag för en bana mellan *Karlshamn* och *Gullberna* vid Karlskrona med 1,067 m. spårvidd. Vid sammanträde, som kommitterade utlyst i Ronneby den 12 jan. 1886 med intresserade, tillsattes en interimsstyrelse, som utgjordes förutom av de tre landstingskommitterade av 18 personer.

Interimsstyrelsen sökte koncession på grundval av det uppgjorda förslaget. På anmodan av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen omarbetades emellertid hela järnvägsbyggnadsplanen med tillägg av linjen *Gullberna—Karlskrona*, och ny koncession söktes, i vilken anhölls, att, då överenskommelse ej kunnat träffas med Karlskrona—Växjö järnväg angående anslutningen vid Karlskrona station, det finge av framtida beslut bero, huruvida den tillämnade järnvägen skulle fortsättas från Gullberna till nämnda stad. Koncessionen beviljades den 22 okt. 1886. I denna fastställdes sådan ändring för den ursprungliga järnvägsanläggningen, att den blev dragen från Tubbarp till Ronneby över Bredåkra och Djupadal i st. f. över Sörby.

Sättet för järnvägens indragande från Gullberna till Karlskrona blev föremål för olika förslag och undersökningar. Sålunda föreslogs, att mellan Gullberna och Karlskrona å Karlskrona—Växjö järnvägs spår en tredje skena skulle inläggas samt att med Karlskrona—Växjö järnväg gemensam station skulle anordnas i Karlskrona. Slutligen träffades överenskommelse om självständigt spår, vilket förslag ävenledes vann Karlskrona stadsfullmäktiges gillande, och den 2 dec. 1887 erhöles koncession för järnvägens anläggning å denna bandel. Bolaget hade således fått rätt till järnvägsanläggningen i sin helhet mellan Karlshamn och Karlskrona. Vidare erhöles bolaget den 22 juni 1888 koncession å anläggningen av den omkr. 1 km. långa bandelen Häggatorp (numera benämnd Djupadal station) till *Kallinge*.

Innan ännu koncessionen var beviljad, inbjöd interimsstyrelsen till aktieteckning och gjorde preliminär ansökan om att ur statens järnvägslånefond erhålla ett amorteringslån å halva anläggningskostnaden, beräknad med rullande materiell till 2 257 560 kr.

Aktieteckningen gick relativt snabbt å linjens västra del. Däremot syntes intresset ej ha varit så stort i den östra delen av länet, varjämte

vissa kommuner uppsatte villkor i avseende på stationernas förläggning och andra anordningar, vilket allt förorsakade banans omstakning på längre sträckor till men för den framtida driften. Karlskrona stad förfäktade sålunda åsikten, att banan skulle byggas bredspårig, åtminstone till Ronneby, där omlastning mellan de olikspåriga banorna skulle förläggas och kunde ej nöja sig med anslutningen till Karlskrona—Växjö järnväg vid Gullberna, såsom den ursprungliga planen och först ingivna koncessionsansökan angav. Först sedan staden fått garanti för att den smalspåriga banan skulle dragas ända fram till Karlskrona, tecknade staden 250 000 kr. i företaget.

Sedan aktieteckningen fortskridit så långt, att företaget kunde anses vara säkrat, hölls konstituerande bolagsstämma i Ronneby den 11 jan. 1887 med *Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag*, å vilket bolag överläts den åt interimsstyrelsen förut beviljade koncessionen å järnvägsanläggningen Karlshamn—Gullberna, varvid ävenledes antogs den för bolaget den 19 nov. 1886 fastställda bolagsordningen. Styrelsen skulle ha sitt säte i Ronneby och aktiekapitalet utgöra minst 1 129 000 kr.

Till bolagets första styrelse valdes landshövdingen greve R. HORN, amiralen frih. F. W. VON OTTER, konsuln E. MEIJER, häradshövdingen A. LILIENBERG och possessionaten frih. G. WREDE. Till bolagets förste ordförande utsåg styrelsen inom sig landshövdingen greve HORN samt till verkst. direktör possessionaten frih. WREDE. De personer, som särskilt inlagt stora förtjänster om banans tillkomst, torde ha varit landshövdingen HORN och häradshövdingen LILIENBERG.

Den av interimsstyrelsen gjorda anhållan om statslån för järnvägsanläggningen bifölls, i det att K. M:t 1887 beviljade ett 5 % amorteringslån på 1 125 000 kr. På grund av sedermera gjorda omstakningar beräknades anläggningskostnaden nedgå, varför statslånet nedsattes till 1 120 250 kr.

Den nya styrelsens första åtgärd blev givetvis att gå i författning om bananläggningens utförande. Entreprenadkontrakt undertecknades i februari 1887 med ingenjören greve FR. ARV:SON POSSE om utförandet av järnvägsanläggningen efter ritningar, som uppgjorts av civilingenjören E. QVISTGAARD. Entreprenadsumman utgjorde 1 490 000 kr., av vilken summa entreprenören förband sig att för 100 000 kr. teckna aktier i bolaget. I entreprenaden ingick ej rullande materiell, jordlösen o. d. Rälsen skulle hava en vikt av 17,2 kg/m. Det ålåg entreprenören att bekosta alla erforderliga vägomläggningar, telegrafledning o. s. v. Banan med därtill hörande grenbanor skulle

på en gång i sin helhet vara fullt färdig den 1 okt. 1889. Sedermera övertog bolaget självt uppförande av husbyggnaderna. Till kontrollerande ingenjör antogs kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren frih. U. A. R. J. MARCKS VON WÜRTEMBERG.

Enär entreprenadanbudet ursprungligen ej omfattade bandelen Gullberna—Karlskrona, avtalades med greve POSSE om byggandet av denna bandel för en summa av 88 500 kr. samt med ingenjören HJ. THEDENIUS i Karlskrona att för 131 000 kr. verkställa erforderliga spårarbeten för Karlskrona station. Vidare inköptes för 50 000 kr. ingenjören THEDENIUS' fastighet i Karlskrona, å vilken fanns ett stenhus, som anordnades till stationshus.

Anslutningen till Karlshamn—Vislanda järnväg i Karlshamn var föremål för upprepade förhandlingar. Enligt den ursprungliga planen skulle järnvägen anläggas och anslutningen till Karlshamn—Vislanda järnvägs befintliga station ske genom ett stickspår. Avsikten var att sedermera medelst viadukt över Karlshamn—Vislanda järnväg få direkt anslutning till Västra Blekinge järnväg och därvid bygga fullständig station vid »Surbrunn». Banan blev ock efter detta förslag utförd, men Karlshamns stad framlade förslag om anslutning enligt en »södra linje», den nuvarande, och detta godkändes å extra bolagsstämma den 29 dec. 1888.

Banan öppnades utan några särskilda högtidligheter för allmän trafik den 8 juni 1889 från Karlshamn till Pantarholmen invid Karlskrona och den 23 nov. s. å. från Pantarholmen fram till Karlskrona station. Största tågastigheten var bestämd till 30 km/t. Frågan om genomgående personvagnar mellan Kristianstad och Karlskrona upptogs redan detta år till behandling, då det givetvis var mycket olägligt att byta tåg såväl i Karlshamn som i Sölvesborg. Frågan blev löst år 1890, från vilken tid direkta vagnar insattes över de tre olika men med samma spårvidd byggda banorna Mellersta Blekinge järnväg, Västra Blekinge järnvägar och Sölvesborg—Kristianstads järnväg.

Vad anordningarna vid Ronnebyredd beträffar, förband sig Ronneby stad 1891 att lägga en svängbro över ån med skyldighet för järnvägen att medels ett spår över bron förbinda Ronnebyredds hamnanläggningar på östra åstranden med lastbryggan på västra sidan om ån. Den 12 dec. 1892 öppnades dessa hamnspårordningar för trafik.

Trafikavtal rörande Bredåkra—Tingsryd järnvägs rättighet att å Mellersta Blekinge järnväg framföra sina tåg och sin trafik från Bredåkra till Ronneby träffades år 1895. Avtalet gäller fortfarande.

ehuru med förändrade grunder. Under år 1896 träffades slutligt avtal med Bredåkra—Tingsryd järnvägsaktiebolag angående anslutning till Bredåkra station.

Den 4 okt. 1895 fastställdes enligt K. M:ts resolution plan för Nättraby—Alnaryds järnvägs anslutning till Mellersta Blekinge järnväg vid Nättraby station.

Med Östra Blekinge järnvägsaktiebolag slöts 1898 avtal rörande begagnandet av Gullberna station, därvid Östra Blekinge järnvägsaktiebolag erhöll medgivande att med sina tåg få trafikera linjen Gullberna—Karlskrona. Denna överenskommelse äger ännu bestånd.

Den första större utökningen av järnvägsnätet skedde år 1902, då Karlshamns stad till Mellersta Blekinge järnvägs a.-b. försålde Västra Blekinge järnvägar för 1 300 000 kr., att gäldas med dels 1 100 000 kr. kontant, dels 200 000 kr. i aktier i Mellersta Blekinge järnväg al pari. Tillträde skedde den 1 jan. 1903, sedan K. M:t godkänt koncessionens överlåtelse. Samma år ökades tåghastigheten från 35 till 40 km/t. för hela linjen Karlskrona—Sölvesborg.

Blekinge kustbanor.

Efter övertagandet av Västra Blekinge järnväg 1903, behärskade Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag hela kustlinjen med undantag för Sölvesborg—Kristianstads järnväg. Bolaget, som klart insåg betydelsen av att de smalspåriga banorna i Blekinge västerut vore samlade under gemensam ledning, beslöt därför 1905 att göra sin andra större utökning. Styrelsen utgjordes vid denna tid av landshövdingen greve A. WACHTMEISTER, ordf., revisionssekreteraren A. LILIENBERG, v. ordf., överstelöjtnanten TH. NYSTRÖM, konsuln W. L. THÖRN, godsägaren frih. G. WREDE, borgmästaren FR. SÖDERBERGH, ingenjören A. TENGVALL, direktören J. A. VON BERGEN och disponenten J. H. BERGGREN.

Den 24 nov. nämnda år förvärvades sålunda Sölvesborg—Kristianstads järnväg, som tillträdde den 1 jan. 1906. Samtidigt därmed förändrades med vederbörligt tillstånd namnet å bolagets järnvägar till *Blekinge kustbanor*. Köpeskillingen, 1 675 000 kr., erlades dels med 3 000 aktier i Mellersta Blekinge järnväg efter en kurs av 115 kr. pr st., dels med 1 330 000 kr. kontant. Erforderliga medel erhöles dels därigenom att till bolagets förutvarande aktieägare utlämnades 2 996 st. nya aktier till parikurs, dels genom uppläggande av ett 4 1/2 % obligationslån å 1 200 000 kr. med 40 års amorteringstid. K. M:t godkände

den 30 dec. 1905 överlåtelsen på Mellersta Blekinge järnväg av den för Sölvesborg—Kristianstads järnvägsaktiebolag gällande koncessionen.

Ären närmast före världskrigets utbrott framkom fråga om banans ombyggnad till bredspårig, men de genom kriget inträdda förändringarna i den ekonomiska situationen tvingade till utredningens uppskjutande. År 1922 låg den emellertid klar och delgavs då bolagsstämman, som dock lät vid den gjorda utredningen tillsvidare bero.

År 1926 inköptes *Bredåkra—Tingsryd* järnväg.

Bibanor. Såsom förut omtalats, byggdes Västra Blekinge järnväg redan från början med bibana från *Sandbäck* till *Holje*, 15 km. För att erhålla anslutning mellan *Holje* och den närbelägna *Olofströms* station å Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg, begärdes år 1906 koncession å en 1,8 km. lång bana. Byggnadsarbetet blev färdigt 1909, varefter järnvägsdelen öppnades för trafik den 1 okt. s. å.

År 1911 togs initiativet till en ny bana från *Sölvesborgs Tivoli* till *Hosaby* (Listerhuvud), 8 km. Under mer än 20 år hade förslag varit å bane att förena Listerlandet med Blekinge kustbanor, men till följd av splittring mellan olika lokala intressen och av andra orsaker hade dessa förslag icke lett till något resultat. Nämnade år bildades emellertid inom Mjällby socken, som omfattar nästan hela Listerlandet, en kommitté för att söka realisera det gamla önskemålet om en järnvägsförbindelse, och denna kommitté vände sig till Blekinge kustbanors styrelse med anhållan om medverkan för ändamålet. Då styrelsen ansåg, att en sådan järnväg skulle bli av betydelse ur flera synpunkter, lät den upprätta plan och kostnadsförslag för en järnväg av samma spårvidd som Kustbanan. Kostnadsförslaget slutade å 170 000 kr., rullande materiell oberäknad. Sedan bl. a. Mjällby kommun beslutat teckna 75 200 kr. och Sölvesborgs stad 9 920 kr. samt kommitterade garanterat, att även återstående aktier skulle tecknas, sökte ledamöter av Blekinge kustbanors styrelse koncession. 1912 års bolagsstämma beslöt, att bolaget skulle bygga linjen. Den 10 jan. 1914 öppnades järnvägen för trafik.

År 1915 beslöts att för en kostnad av 77 500 kr. utan rullande materiell fortsätta Listerbanan från denna banas slutstation till *Hälleviks fiskläge*, 3,3 km. Järnvägen öppnades för trafik den 4 maj 1917.

År 1920 beslöts att bygga bandelen *Hällevik—Hörviken*, 4,9 km. Bygget började hösten 1920 och blev färdigt i början av 1922, så att bandelen kunde öppnas för allmän trafik den 14 febr. sistnämnda år.

Bana, byggnader och materiell. Från sekelskiftet företogs årligen förbättringar av banan. Under årens lopp har sålunda ett fler-

tal stationshus och boställshus uppförts, bangårdarna utvidgats (Kristianstads bangård ombyggdes åren 1914—1917), telegraf- och telefonanläggningar utförts och utökats, samtliga broar utbytts eller förstärkts samt nya 25 kg. räls utlagts över hela huvudlinjen. Den högsta tillåtna hastigheten ökades 1907 till 40 km/t. å hela linjen Karlskrona—Kristianstad och 1915 till 60 km/t. å linjen Karlskrona—Karlshamn, vilken hastighet från 1925 gäller för hela linjen Karlskrona—Kristianstad.

Järnvägens rullande materiell har i och med den ökade trafiken och de ökade kraven på snabba och bekväma tåg undergått en avsevärd förbättring och utökning. För att möjliggöra införandet av bredspåriga vagnar å linjen och därigenom för vissa ömtåliga varor undvika omlastning, trafikeras fr. o. m. 1911 en viss del av linjen, huvudsakligen bansträckan Kristianstad—Sölvesborg, med s. k. överföringsvagnar, å vilka de bredspåriga vagnarna uppköras och vidaretransporteras.

Genomgående automatisk bromsanordning (system Knorr) är införd för persontåg. Tidsenliga verkstadsbyggnader, i vilka omkr. 65 man sysselsätts, ha uppförts i Ronneby.

Trafik. Persontrafiken är betydande å huvudlinjen samt under badsäsongen å bibanan Sölvesborg—Hörviken. De huvudsakligaste godsslagen äro: cement, fodervaror, gjutgods, gödningsämnen, jord och sand, järn, mjöl, rotfrukter, spannmål, sten, stenkol, tegel, torv, trämassa, trävaror, ved, vitbetor och vitbetsmassa. Vad särskilt bibanorna beträffar, fraktas å linjen Sandbäck—Olofström ved till det skogfattiga Listerlandet och lantmannaprodukter, å linjen Sölvesborg—Hörviken fisk samt höstetid betor och andra rotfrukter.

Pensionskassor och donationer. År 1892 grundades *Mellersta Blekinge järnvägs pensionsanstalt*, vilken fortfarande äger bestånd, ehuru sedan 1904 ingen ny medlem fått inträda. Anstalten har bidrag av järnvägsbolaget. Två donationer, vardera à 5 000 kr., finnas, nämligen »Erik von Otters minne» och »Trolle-Wachtmeisterska donationsfonden», båda avsedda för änkor och pensionärer.

Ekonomi. Sedan inköpen av Västra Blekinge järnväg och Sölvesborg—Kristianstad järnväg verkstälts eller efter år 1906, då aktiekapitalet utgjorde 2 milj. kr., har aktiekapitalet ökats genom kontant inbetalning följande år: 1912 med 60 000 kr., 1915 med 24 200 kr., 1917 med 1 045 800 kr. och 1920 med 70 000 kr., vadan det nu utgör 3 200 000 kr. Kapitalökningarna ha i huvudsak varit föranledda av bibanornas byggande.

Utdelningarna ha utgjort (för åren 1897—1904 avse utdelningarna Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag) pr år: 1897 2 %, 1898 3 %, åren 1899—1901 resp. 4 %, 1902—1910 resp. 5 %, 1911—1920 resp. 6 %, 1921 5 %, 1922—1924 resp. 6 %, 1925 5 %.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

Ordförande vakant,
 TENGVALL, A. O., direktör, *vice ordförande*,
 SWANLUND, E., apotekare,
 NORDSTRÖM, N. P., grosshandlare,
 CEDERLUND, P. M:SON, grosshandlare,
 RIETZ, S. V., f. d. provinsialläkare,
 LUNDBERG, W., disponent,
 SVENSSON, A., lantbrukare,
 TROLLE-WACHTMEISTER, C.-AX., greve, godsägare.

Verkställande direktör och chef.

HOLMGREN, Sv. G., kapten i V.V.K. 1914—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Blekinge kustbanor.

(Förutvarande Mellersta Blekinge järnväg.)

Ordförande.

HORN, N. H. R. B., greve, landshövding 1887—1892
 LILIENBERG, A. A., revisionssekreterare 1892,
 VON OTTER, F. W., frih., amiral 1893—1900
 WACHTMEISTER, AX. H:SON, greve, f. d. landshövding... 1900—1926

Verkställande direktörer.

WREDE, G. E., frih., civilingenjör 1887—1898
 NYSTRÖM, TH., major 1898—1903
 FOGELBERG, C. H., kapten i V.V.K. 1904—1908
 HILDEBRAND, E. G. A., kapten i V.V.K. 1908—1914

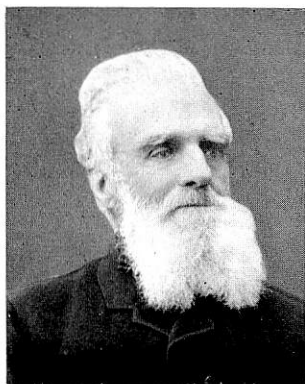
Trafikchefer.

RUDELIUS, A. TH., kapten 1889—1896
 VON OTTER, E., frih., civilingenjör 1896
 STÄHLE, L. W., löjtnant i V.V.K. 1896—1897
 BÄRNHEIM, O., löjtnant i V.V.K. 1897—1902
 FOGELBERG, C. H., kapten i V.V.K. 1903—1908
 HILDEBRAND, E., kapten i V.V.K. 1908—1914

Västra Blekinge järnväg.

Verkställande direktörer.

FILÉN, O., kapten 1884—1897
 MALMAR, K., borgmästare 1887—1888
 TERNSTRÖM, R., grosshandlare 1890—1902



Greve A. K. TROLLE-
WACHTMEISTER,
landshövding.



Greve N. H. R. B. HORN,
landshövding.



A. A. LILIENBERG,
häradshövding.



Frih. F. W. VON OTTER,
amiral.



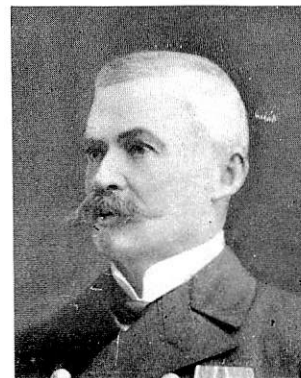
Greve AX. H:SON WACHT-
MEISTER,
landshövding.



Frih. G. E. WREDE,
civilingenjör.



T. NYSTRÖM,
överstelöjtnant.



A. T. RUDELIUS,
trafikchef.



Frih. E. VON OTTER,
trafikchef.



L. V. STÄHLE,
trafikchef.



O. BÄRNHEIM,
trafikchef.



C. H. FOGELBERG,
verkst. direktör, trafikchef.



E. G. A. HILDEBRAND,
verkst. direktör, trafikchef.



SV. G. HOLMGREN,
verkst. direktör, trafikchef.



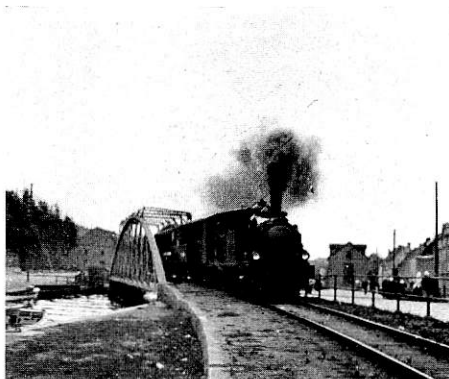
Bron över Mörrumsån.



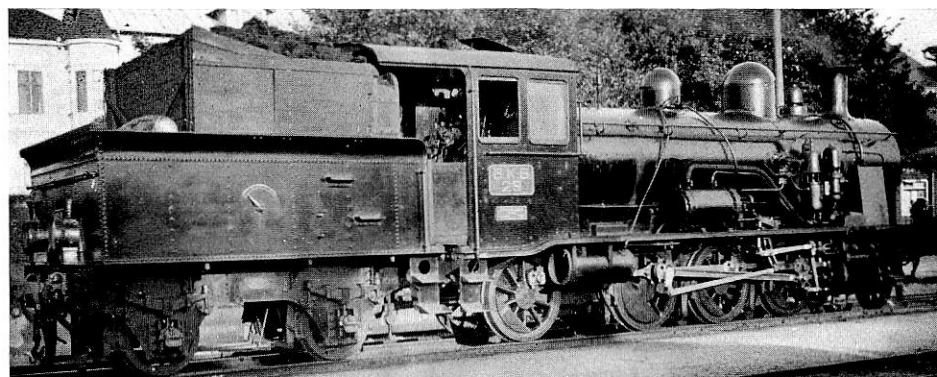
Vägbron vid Vekerum.



Lokomotivet »Gerda» år 1875.



Snälltåg å bron över Mie-ån i Karlshamn.



Lokomotivet n:r 29, år 1920.



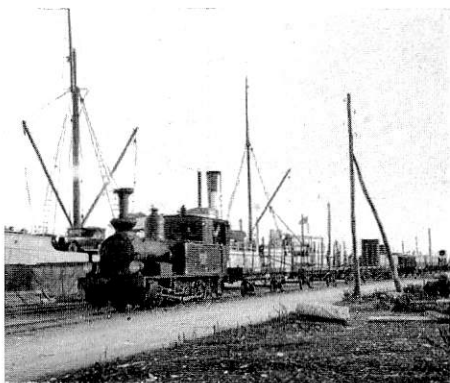
Lister-Mjälby station.



Strandbadet vid Hälleviks havsbad.



Banvaktstuga vid Gammalstorp.



Ronnebyredds station.



Järnvägsbron över Ronnebyån invid Ronneby.

Trafikchefer.

FILÉN, O., kapten	1886—1887
SVANBECK, P., ingenjör	1887—1902

Sölvesborg—Kristianstads järnväg.

Verkställande direktörer.

CHARPENTIER, A. E., godsägare.....	1874—1879
MÖLLER, H., förvaltare.....	1879—1888
LUNDAHL, J. A., hovrättsråd	1889—1905

Trafikchefer.

FRYKMAN, G.	1874—1877
LUNDGREN, C. W.	1877—1884
MÖLLER, H., förvaltare	1884
HOLM, J. F.	1884—1892
OLSSON, J. A., ingenjör.....	1892—1894
DONNÉR, A., rådman.....	1894—1897
AHLSTRÖM, O. Th., ingenjör	1897—1905

Blekinge kustbanor, linjen Kristianstad—Karlskrona, 132 km., linjen Sölvesborg—Hörviken, 16 km., linjen Sandbäck—Olofström, 17 km., och linjen Ronneby—Ronneby redd, 4 km.

Kristianstad—Karlskrona, 132 km. Från *Kristianstad*, föreningsstation med Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar, gå Blekinge kustbanor genom bördig men flack slättbygd förbi *Fjälkinge* station till *Bäckaskogs* station, som är en lämplig utgångspunkt för utflykter till Bäckaskogs och Trolle-Ljungby slott. Nära *Gualövs* station blir Ivösjön med Ivön och Ivöklack synlig, och vid *Bromölla*, i vars närhet Ivö cementfabrik och Ivö chamotteverk ligga, kunna båtar till Ivön erhållas. Under några minuter följer härpå ett enformigt stenbundet landskap, som nära gränsen mellan Skåne och Blekinge plötsligt övergår i typisk, leende blekingenatur. Sissebäcken överfares, och man är vid *Valje* inne i Blekinge. Här ligger ett flertal sommarvillor, och trakten motiverar synnerligen väl, att epitetet »Sveriges trädgård» tillagts Blekinge.

Från *Sölvesborg*, föreningsstation med Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg och bekant för sitt slott och sin slottsruin, leder en bibana ut till Listerlandet med *Hälleviks* badort och *Hörvikens* fiskläge.

Järnvägen fortsätter genom östra delen av Sölvesborgs stad samt förbi Ryssbergets skogklädda höjder och en vidsträckt myr, Väsan. Vid *Ryedals* hållplats vidtager åter den typiska blekingenaturen, vilken därefter fortsätter nästan hela vägen till Karlskrona. Från *Sandbäcks* station leder en bibana norrut till *Olofströms* stora fabriksanläggningar. Vattendrag, lövskogar, trädgårdar och åkrar avlösa varandra i rask följd, och vid *Mörrums* station övergår järnvägen *Mörrumsån*, i vilken staten har ett givande laxfiske. Trakten är rik på lättbearbetad sten, och betydande stenexport äger rum från såväl den sistnämnda stationen som den följande stationen *Vekerum* och *Horsaryds* hållplats.

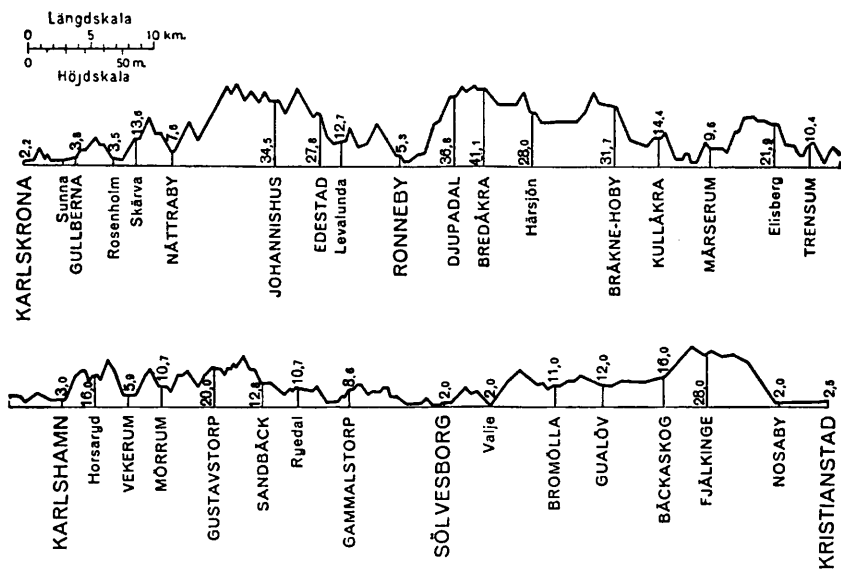
Karlshamns station är föreningsstation med Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg. Staden Karlshamn driver ganska stor handel och har ett flertal be-



tydande industriella anläggningar. Sockerfabriken, förut L. O. Smiths gamla brännvinsbränneri, och Reymersholms stora oljefabriker synas vid hamnen. Järnvägen är framdragen genom stadens gator och hamnområde med vacker utsikt över Karlskronasfjärden. Sedan *Trensums* station och *Elisbergs* hållplats passerats, synes Årydsdalen, och därefter följa berg och dalar förbi *Märserums* och *Kullåkra* stationer, båda med betydande stenindustri. *Bräkne-Hoby* station är belägen på Bräkneåns sandåsfyllda slättland. Trakten är mycket rik på fornminnen, och av industriella anläggningar märkas hästskofabrik, träförädlingsfabrik, stenhuggerier m. m. Kort därpå passeras den djupa, i folksägnera illa berömda men vackra Härsjön och *Härsjöns* station, efter vilken följer en nejd, där bergbackar omväxla med skogar och åkrar. *Bredåkra* station är föreningsstation med *Bredåkra—Tingsryd* järnväg, vars tåg emellertid utgå från och ingå till *Ronneby*. Vid *Djupadals* station utgår bispår till *Kallinge* järnverk och till *Djupafors* trämassfabriker. Trakten är bekant för sin skönhet. *Ronnebyån* tränger sig vid *Djupadal* samman i en omkr. 1 m. bred och 15 m. lång klippränna och störtar sig därefter över väldiga klippblock, bildande en djup fors, som på ena sidan är begränsad av breda skogklädda bergshöjder med egendomliga grottbildningar. Järnvägen övergår *Ronnebyån* och följer densamma till *Ronneby* station. En bibana följer den

täcka ån förbi *Ronneby brunn* till *Ronneby redd*, stadens hamnplats.

Ronneby stad är belägen i vackra, starkt kuperade omgivning, 4 km. ovanför *Ronnebyås* utlopp i *Östersjön*. Stadens största sevärdhet är den gamla och vackra kyrkan. Den vid bibanan belägna bad- och kurorten *Ronneby hälsobrunn*

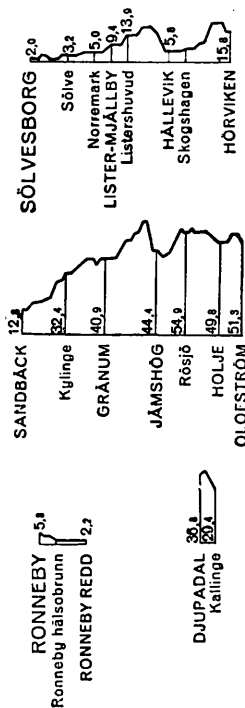


har ett vidsträckt brunnsområde, omfattande över 100 hektar yta med över 50 byggnader.

Från Ronneby går järnvägen genom det Wachtmeister-ska fideikommisset *Johannishus'* väldiga skogar (station med samma namn) till den för sin skönhet bekanta Nättrabydalen vid *Nättraby* station, föreningsstation med Nättraby—Alnaryd—Älmeboda järnväg. Från Nättraby till Karlskrona är banan omgiven av leende bygd, som är rik på förnämliga herrgårdar. Från *Gullberna*, föreningsstation med Östra Blekinge järnväg, går banan jämsides med Karlskrona—Växjö järnväg och över öar och sund fram till *Karlskrona*. Två järnvägsstationer finnas, den ena gemensam för Blekinge kustbanor och Östra Blekinge järnväg, den andra tillhörig Karlskrona—Växjöbanan.

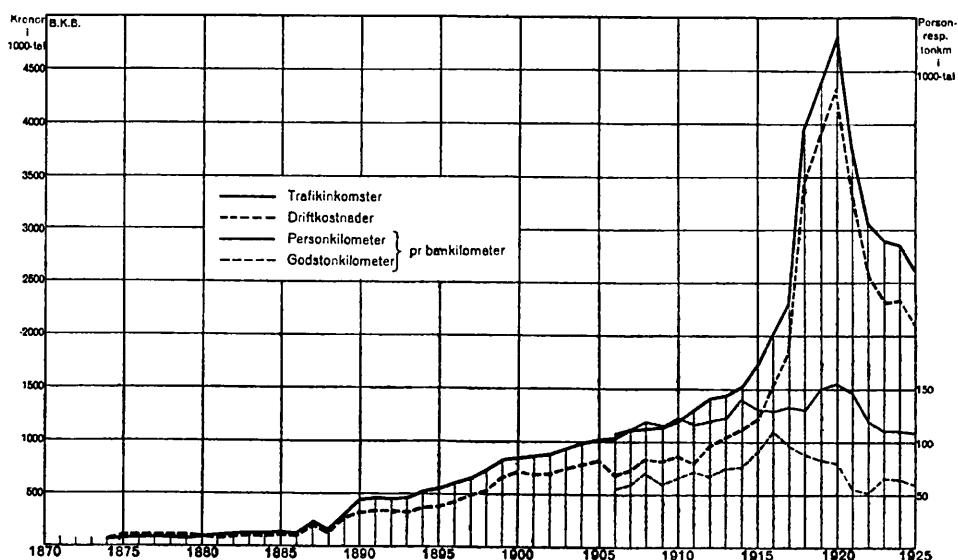
Sandbäck—Olofström, 17 km. Från Sandbäcks station följer banan Ryssberget, förbi *Kylinge* hållpl. och *Gränums* station genom skogrika trakter till *Jämshögs* station vid ett större, vackert beläget samhälle samt fortsätter förbi *Rösjö* hållplats, varest den bekante jordbruksaposteln Rösioös gamla gård är synlig. Innan banan år 1909 från *Holje* station frambyggdes till Olofström, var Holje såsom station ganska betydande. Från Holje går vacker väg till Tulseboda badort. Över två broar, från vilka vacker utsikt finnes åt båda hållen, når banan slutligen *Olofström*, ett stort brukssamhälle med framstående industri.

Sölvesborg—Hörviken (den s. k. Listerbanan), 16 km. Banan utgår från huvudlinjen omkr. 1 km. öster om *Sölvesborg* vid Sölvesborgs Tivoli i riktning mot Listerlandets halvö. Denna halvös natur avviker mycket från den leende Blekingenaturen och är mera lik södra Skånes sandslätter. *Lister-Mjällby* är det största samhället å halvön. Stationen är pittoreskt belägen vid en större



kvorn. Jorden häromkring är särdeles lämplig för bet- och potatisodling. Järnvägen fortsätter förbi *Listershovuds* station genom skogsodlad mark till *Hälleviks* station. Samhället, bebott av fiskare, har en modern hamn och ger en typisk bild av ett blekingskt fiskläge. I närheten t. h. ligger *Stiby* backe, en odlad och skogklädd höjd, från vilken man har en hänförande utsikt över den blekingska skärgården och inåt landet. Vid *Hällevik* ligger t. v. *Hälleviks* havsbad med badhotell, som äges av järnvägen. Badorten har en förträfflig sandstrand och är sommartiden, särskilt på söndagar, mycket besökt. Genom *Hälleviks* havsbad med sina täcka villor i granskogen går järnvägen vidare över magra sand- och skogsmarker till slutstationen *Hörviken*, särdeles vackert belägen vid *Hanöbukten*. Härifrån kan motorbåt erhållas till *Hanö*.

Trafikdiagram.



Anm. År 1887 tillkom Västra Blekinge och år 1889 Mellersta Blekinge järnväg.

Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1906 ¹	År 1925
Spårvidd	m.	1,067	1,067
Spårlängd i huvudspår	km.	151,1	167,2
» i sidospår	»	43,2	46,5
Största lutning i huvudspår	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rålsvikt	kg/m.	17,2	25 ²
Största tillåtna hjultryck	ton	3,75	3,75
» » tåghastighet	km/t.	40 ³	60 ³

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	18	16
» tenderlok	»	—	8
Motorvagnar för ång- eller annan drift	»	—	2

	År 1906	År 1925
Personvagnar med 2 axlar	28	27
» » 4 »	13	20
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	384	685
» » » 4 »	—	7
Postvagnar, hela eller komb. 2 axlar	3	4
» » » 4 »	2	—
Sjukvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	—	2

Personal, antal.

Ordinarie	201	278
Extra	96	141
Verkstadsarbetare	18	60
Banarbetare	47	43

¹ Mellersta Blekinge järnväg öppnades 1889. Då denna järnväg år 1903 och Sölvesborg—Kristianstad järnväg år 1906 uppgick i Blekinge kustbanor, ha uppgifterna tagits från sistnämnda år.

² 17,2 kg. å sidospår och bilinjerna Ronneby—Redden; Djupadal—Kallinge; Sandbäck—Olofström och Sölvesborg—Hörviken.

³ 30 km/t. å bilinjerna Ronneby—Redden; Sandbäck—Olofström; Sölvesborg—Hörviken.

12 » å » Djupadal—Kallinge.

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1906.

Järnvägsanläggningen	4 763 575: 58	
Rörlig materiell	1 099 292: 50	5 862 868: 08
Förrådet		100 505: 53
Diverse debitorer:		
Aktier i Bredåkra—Tingsryd jvg. a.-b. ..	20 000: —	
» i Östra Blekinge » ..	20 000: —	
» i Nätrar.—Aln.—Eringsb. jvg. a.-b. ..	10 000: —	50 000: —
Mosslandskärr grusgrop	1 000: —	
Kylinge grusgrop	3 300: —	
Växelkassor	885: —	
Utestående fraktbelopp vid årets slut ...	28 320: 09	33 505: 09
Bredåkra—Tingsryd jvg. a.-b., lån	4 000: —	
Bank a.-b. Södra Sverige, giro	3 057: 01	
» » » » deposition	130 000: —	
Kassa	104: 97	
	<u>137 161: 98</u>	<u>220 667: 07</u>
		S:a kr. 6 184 040: 68

Skulder den 31 dec. 1906.

Statslånet	987 713: 93	
Ogulden ränta därå	109 252: 41	1 096 966: 34
Aktieägarna	2 000 000: —	3 096 966: 34
Mellersta Blekinge järnvägs pensionsanstalt		60 000: —
Skandinaviska kreditaktiebolaget, 1902 års obligationslån		1 056 000: —
» » » » 1905 års »		1 189 000: —

(forts.)

(Skulder 1906, forts.)

Diverse kreditorer:

Diverse personer	32 114: 41	
Kungl. järnvägsstyrelsen	37 779: 20	
Skandinaviska kreditaktiebolaget, ränta	25 256: 25	
Östra Blekinge järnvägsaktiebolag	3 238: 05	
Restitutioner	9 386: 22	
Outdelade vinstmedel för åren 1897—1905	2 659: —	110 433: 13

Tillgång utöver skuld:

Reservfonden	163 092: 83	5 512 399: 47
Dispositionsfonden	141 859: 20	
Kapitalkonto, tillgång utöver skuld fr. föreg. år.....	181 480: 32	486 432: 35
Årets vinst		185 208: 86

S:a kr. 6 184 040: 68

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen		6 427 407: 75
Rörlig materiell		1 622 075: 78
Verkstadsmaskiner		8 992: 40
Förrådet: inventarier	48 158: 83	
materialier	242 115: 26	290 274: 09

Aktier:

Bredåkra—Tingsryds järnv. a.-b., 300 st.	10 000: —	
Östra Blekinge järnv. a.-b., 200 st.	10 000: —	
Nättraby—Alnaryd—Eringsboda järnv. a.-b., 400 st. ..	10 000: —	
Kalmar verkstads a.-b., 94 st.	9 400: —	39 400: —
A.-b. Sv. handelsbanken: depositionsräkning		29 632: 64
Sydsvenska kraft a.-b.....		100: —
Växelkassor		860: —
Uttestående fraktbelopp		75 271: 59
Kassa		7 380: 49
Nya verkstadsbyggnader i Ronneby		696: —

S:a kr. 8 502 090: 74

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktieägarna		3 200 000: —
Statslånet	677 740: 22	
anståndsrenta därå.....	109 252: 41	786 992: 63
Skandinaviska kredit a.-b.: 1902 års obligationslån	700 000: —	
1905 års »	848 000: —	
Ogulden, ej förfallen ränta därå	17 415: —	1 565 415: —
Mellersta Blekinge järnvägs pensionsanstalt		150 000: —
A.-b. Svenska handelsbanken: löpande räkning		254 202: 08
Urshults sparbank		250 000: —
A.-b. Göteborgs bank: 1913 års obligationslån		1 000 000: —
Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening, garantifond.....		15 000: —
Diverse personer		47 880: 46
Outdelade vinstmedel		3 896: —
Reservfonden		842 000: —
Dispositionsfonden		100 000: —
Vinst- och förlustkonto	31 786: 83	
Årets vinst	254 917: 74	286 704: 57

S:a kr. 8 502 090: 74