

---

# BREDÅKRA—TINGSRYD JÄRNVÄG

Signatur: B.T.J. — Spårvidd: 1,067 m.

Ägare: Bredåkra—Tingsryd järnvägsaktiebolag, Ronneby.

Sedan början av 1870-talet hade det varit ett önskemål att erhålla järnvägsförbindelse mellan Kronobergs län och Östersjön över Ronneby. År 1871 verkställdes ock av ingenjören A. SJÖGREN undersökning och kostnadsberäkning för järnväg från Växjö över Örmo till Ronnebyredd, men mera blev det icke. År 1885 upptogs förslaget ånyo men måste övergivas, då erforderlig aktieteckning ej kunde erhållas. Därtill kom, att intresset just då var riktat på en kustbana genom Blekinge, varigenom alla andra järnvägsplaner skötos åt sidan.

Intresset slocknade dock aldrig fullständigt tack vare domhavanden i Medelstads härads domsaga, revisionssekreteraren A. LILIENBERG. Det var också på hans initiativ som frågan ånyo kom upp i början av 1890-talet. Då hade, genom tillkomsten av Mellersta Blekinge järnväg, en del av den påtänkta linjen blivit färdigbyggd, nämligen mellan Bredåkra och Ronnebyredd, varför man nu kunde låta en blivande ny järnväg norrut börja vid Bredåkra station på Mellersta Blekinge järnväg.

Den 7 januari 1891 anordnade LILIENBERG ett sammanträde å Kalmare skjutsstation i Backaryds socken med »inom angränsande kommuner» valda ombud samt andra för en järnvägsanläggning från Bredåkra station å Mellersta Blekinge järnväg till Tingsryd intresserade personer. Som ordförande fungerade inbjudaren. Vid sammanträdet utsågs en interimsstyrelse med uppdrag att söka åstadkomma en dylik järnväg, vars kostnad troddes komma att uppgå till omkr. 750 000 kr., av vilka ena hälften skulle åstadkommas genom aktieteckning av kommuner och enskilda samt andra hälften genom lån. Man beslöt okulär

undersökning av tre olika riktningar. Interimsstyrelsen erhöll vidare i uppdrag att sammankalla nytt möte för bestämmande av den slutliga sträckningen, att utfärda inbjudan till aktieteckning m. m.

Den 15 aug. s. å. sammanträdde interimsstyrelsen. Härvid meddelades, att undersökning verkställdes av såväl den västra sträckningen eller förbi Backaryds kyrka som av den östra linjen eller den s. k. ålinjen. Ritningar och alternativa kostnadsförslag hade utarbetats av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. SCHMIDT, som för linjen Bredåkra—Hallen—Örmo—Tingsryd beräknade 864 000 kr.

Nu beslöt interimsstyrelsen att utfärda inbjudan till aktieteckning som skulle avse den västra linjen, och vid sammanträde med aktietecknarna den 17 nov. s. å. meddelades, att 120 000 kr. voro tecknade.

Därefter synes icke något sammanträde ha hållits förrän den 12 jan. 1893, då aktietecknarna sammankommo i Ronneby. Nu voro 156 000 kr. tecknade, och man beslöt, att koncession skulle sökas för anläggning av en järnväg Bredåkra—Hallen—Öljehult—Tingsryd. Mellersta Blekinge järnväg hade medgivit anslutning till och användning av Bredåkra station. Vidare antogs förslag till bolagsordning. Den 6 okt. 1893 blev koncessionen av K. M:t beviljad och bolagsordningen fastställd.

Konstituerande sammanträde med *Bredåkra—Tingsryd järnvägsaktiebolag* hölls den 27 april 1894, då till styrelse valdes revisionssekreteraren A. LILIENBERG, Ronneby, kyrkovärden J. G. OHLSSON, Backaryd, handlanden J. MAGNUSSON, Öljehult, kyrkovärden AUG. JOHANSSON, Djuramåla, och godsägaren frih. G. WREDE, Djupadal. Till ordförande utsågs revisionssekreteraren LILIENBERG.

Kort därefter tecknade Konga kommun 10 000 kr. i aktier på villkor att järnvägen droges över Konga. Styrelsens ansökan, att sträckningen finge ändras, bifölls den 18 jan. 1895.

Under tiden upptogs ett av Ronneby stad garanterat banklån på 129 000 kr. med 4 % årlig ränta och 40 års amortering, varjämte avtalades om ett 40-årigt obligationslån på 250 000 kr. med 5 % årlig ränta och 40 års amortering, och i dec. 1894 slöt styrelsen avtal med kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. A. BORGSTRÖM om järnvägens byggande för ett pris av 280 000 kr., av vilka 20 000 kr. skulle likvideras med aktier. I detta avtal voro husbyggnader, skenor och rullande materiell icke inbegripna.

Till verkst. direktör utsågs frih. G. WREDE och till kontrollant trafikchefen vid Mellersta Blekinge järnväg kaptenen A. TH. RUDELIUS.

Anstånd till den 1 juni 1895 med arbetets påbörjande begärdes ocherhölls.

Vid bolagsstämma den 28 juni 1895, vid vilken tid aktieteckningen nått 340 000 kr., godkändes styrelsens åtgärder.

Arbetet med järnvägsbygget fortgick lugnt och jämnt, och efter vederbörlig besiktning blev järnvägen öppnad för allmän trafik den 15 sept. 1896, sedan överenskommelse med Mellersta Blekinge järnväg träffats om anslutning till Bredåkra station, om tågens ingående till Ronneby och om gemensam trafikchef och gemensam byrålokal. Överenskommelse hade också träffats med Växjö—Tingsryd järnvägsaktiebolag angående genomgående tåg på linjen Växjö—Ronneby från och med den dag Växjö—Tingsryd järnväg öppnades för allmän trafik. Emellertid uppsade Mellersta Blekinge järnväg redan år 1898 avtalet om gemensam byrålokal och byråpersonal och ville ej heller medgiva, att trafikchefen bleve gemensam, varför bolaget fick ordna dessa förhållanden självständigt.

Efter järnvägens öppnande för trafik hava under årens lopp åtskilliga utvidgningar och förbättringar ägt rum av bangårdar och husbyggnader. En reparationsverkstad har uppförts i Tingsryd och den rullande materiellen har betydligt utökats och moderniserats.

*Ekonomi.* De första åren av bolagets verksamhet lämnade någon, om ock ringa, behållning å rörelsen, men året 1906 gick med förlust.

Under de följande åren förbättrades trafiken, och rörelsen lämnade avkastning. Särskilt under åren 1917—1919 hade järnvägen en ganska god trafik och behållningen var sådan, att bolagsstämman beslöt 1919 en utdelning å aktiekapitalet med 5 %, varjämte en gratisaktie lämnades på två gamla. Reaktionen kom emellertid senare på denna hausseperiod och redan året 1921 gick med förlust. Därefter har rörelsen gått något bättre, men någon vinst har icke uppstått.

Aktiebolaget Blekinge kustbanor har å 1926 års bolagsstämma beslutat inköpa järnvägen.

---

#### Styrelse och chefer år 1926.

##### *Styrelse.*

RIETZ, S. V., f. d. provinsialläkare, *ordförande*,  
ADLERCREUTZ, C. G. N., ryttmästare, *vice ordförande*,  
PETERSSON, M., lantbrukare,  
ÖSTERGREN, S., f. d. förvaltare,  
BERG, FR., notarie.'

*Verkställande direktör.*

HOLMGREN, S., kapten i V. V. K. .... 1926—

*Trafikchef.*

Vakant.

**Förutvarande styrelseordförande och chefer.***Ordförande.*

LILIENBERG, A., revisionssekreterare ..... 1894—1906

FLENSBURG, E., borgmästare ..... 1907—1917

BERGMAN, E., bergsingenjör. .... 1918—1925

*Verkställande direktörer.*

WREDE, G., frih. .... 1894—1898

LILIENBERG, A., revisionssekreterare ..... 1898—1905

BERGMAN, E., bergsingenjör ..... 1906—1925

*Trafikchefer.*

VON OTTER, E., frih., civilingenjör ..... 1896

STÄHLE, L. V., löjtnant i V. V. K. .... 1896—1897

BÄRNHEIM, O., löjtnant i V. V. K. .... 1897—1898

SÖDERBERG, C. G. H. .... 1898—1900

BRINCK, J. .... 1900—1903

SJÖQUIST, G. .... 1904—1911

KARLSSON, M. .... 1912—1924



Bredåkra—Tingsryd järnväg, 41 km. Järnvägen trafikerar f. n. med sina tåg Blekinge kustbanors linje mellan Ronneby och Bredåkra (se Blekinge kustbanor).

Från Bredåkra viker banan av åt nordväst och framgår genom en bördig dalgång mellan Bredåkräfälten och Skurup samt över bäcken vid Möllenäs fram till *Ettebro* station. Från denna station går banan mellan lövklädda åsar och utefter Bäckasjön och Bäckasjöolen till *Backaryds* station, belägen i ett större, vackert samhälle med betydande stenindustri. Trakten är rik på vackra småsjöar. Därefter går järnvägen i kargare natur genom Vierydsåns dalgång fram till *Hallabro* station och därifrån till *Vermanshults* hållplats. I närheten ligga betydande stenbrott, i vilka brytes en särdeles vacker granit för slipning i finare stenarbeten. Barrskogen tar nu helt vid, *Tattamåla* hållplats passeras och man är inne i Småland, där Ronnebyån följes fram till *Konga* station. Vid Konga bedrivs den största industriella verksamheten utefter banan, och Konga pappersmassfabriks produkter av kemisk trämassa, sulfitsprit m. m. ha vidsträckt avsättning. Norr om Konga går banan åt väster till *Hens-*



A. A. LILJENBERG,  
häradshövding.



E. FLENSBURG,  
borgmästare.



E. BERGMAN,  
bergsingenjör.



S. V. RIETZ,  
provinsialläkare.



Frih. G. E. WREDE,  
godsägare.



S. G. HOLMGREN,  
verkst. direktör, trafikchef.



Frih. E. VON OTTER,  
trafikchef.



L. V. STÄHLE,  
trafikchef.



O. BÄRNHEIM,  
trafikchef.



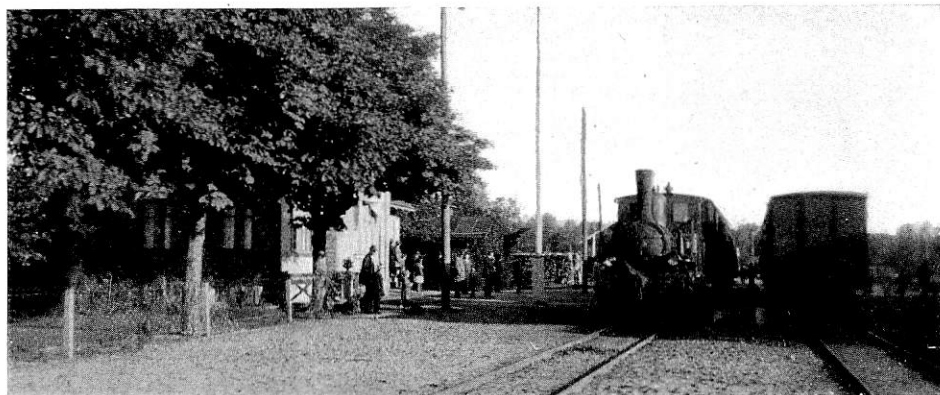
C. G. H. SÖDERBERG,  
trafikchef.



J. A. BRINCK,  
trafikchef.



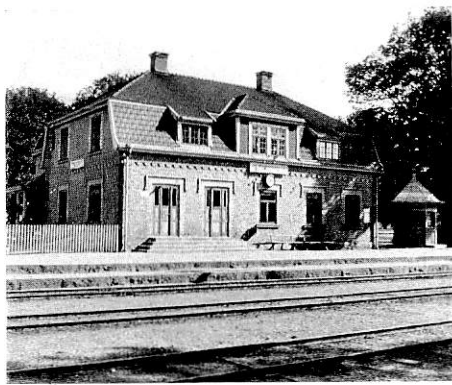
G. R. SJÖQUIST,  
trafikchef.



Konga station.

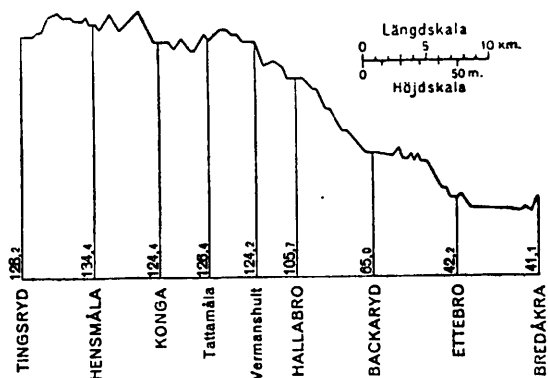


Backaryds station.

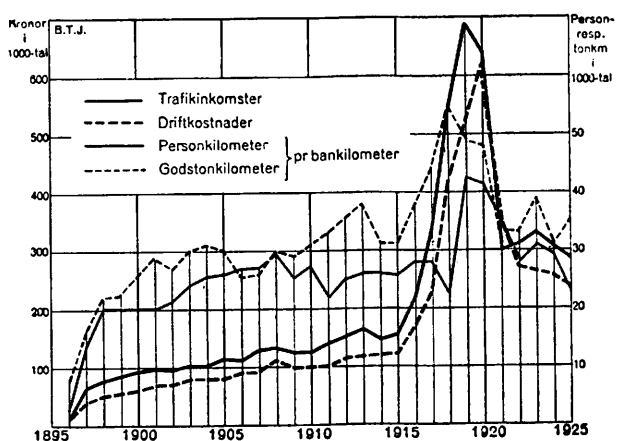


Tingsryds station.

måla station, vackert belägen vid St. Hensjön. Längs sjön Tiken fortsätter linjen slutligen till Tingsryds station, föreningsstation med Växjö—Tingsryd järnväg och ägd av Bredåkra—Tingsryd järnväg. Tingsryds municipalsamhälle är en livlig handelsplats. På andra sidan sjön Tiken ligger Tingsryds luftkurort med badhotell, vackert beläget i barrskog. Sommartid finnas regelbundna ångbåtsförbindelser över sjön till kurorten från stationsparken.



### Trafikdiagram.



### Tekniska uppgifter.

#### Byggnadssätt.

	År 1896	År 1925	
Spårvidd .....	m.	1,067	1,067
Spårlängd i huvudspår .....	km.	40,6	40,6
» i sidospår .....	»	4,7	4,7
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	17,2	17,2
Största tillåtna hjultryck .....	ton	3,75	3,75
» » tågshastighet.....	km/t.	40	40

#### Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok .....	st.	2	5
Personvagnar med 2 axlar .....	»	3	4
» » 4 » .....	»	1	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	44	109
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	1	1

Personal, antal.	År 1896	År 1925
Ordinarie .....	22	34
Extra .....	4	12
Verkstadsarbetare .....	—	10
Banarbetare .....	5	15

## Balansräkningar.

## Tillgångar den 31 dec. 1897.

Järnvägsanläggningen.....	589 558: 97
Rullande materiell .....	106 524: 72
Inventarier .....	5 351: 20
Förråd .....	8 921: 91
Växelkassor .....	160: —
Fiskarby grusgrop .....	350: —
Ljunggrens verkstad, förskott	10 166: 67
Utestående frakter .....	120: 13
Kassa .....	1 213: 16

S:a kr. 722 366: 76

## Skulder den 31 dec. 1897.

Aktiekapital .....	334 323: —
Banklån .....	377 000: —
K. järnvägsstyrelsen .....	5 564: 64
Vinst och förlust .....	5 479: 12

S:a kr. 722 366: 76

## Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	803 852: 20	
Rörlig materiell .....	328 740: 05	
Backaryds grusgrop ..	25: —	1 132 617: 25
Förrådet:		
materialier	8 205: 23	
inventarier	23 506: 59	31 711: 82
Växelkassor .....		160: —
A.-b. Svenska handelsb.:		
sparkassa ..	73: 10	
giro .....	1 656: 82	1 729: 92
Kalmar Verkstads a.-b.:		
56 st. aktier	2 800: —	
Utest. frakter	18 592: 42	
Kassa .....	2 961: 46	24 353: 88

S:a kr. 1 190 572: 87

## Skulder den 31 dec. 1925.

Aktieägarna .....	562 200: —
Skandinaviska kredit a.-b.:	
obligationslån .....	131 083: —
A.-b. Sv. handelsbanken:	
oblig.-lån ..	56 055: —
växellån ....	56 000: —
	112 055: —
Ronneby distr. sparbank:	
lån mot in-	
teckning..	63 200: —
lån mot borgen	30 000: —
	93 200: —
Älmeboda sparbank .....	97 783: 75
Hoby sparbank .....	36 540: —
Herr E. Bergman .....	10 100: —
Södra Sandsjö sparbank ..	18 180: —
Diverse personer .....	19 562: 40
Outdelade vinstmedel ....	205: —
Rälsförnyelsefonden .....	45 000: —
Reservfonden .....	38 000: —
Dispositionsfonden .....	9 327: 55
Årets vinst .....	17 336: 17

S:a kr. 1 190 572: 87