
EKSJÖ—ÖSTERBYMO JÄRNVÄG

Signatur: E.Ö.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag, Eksjö.

Den länk i det svenska järnvägsnätet, som bär namnet Eksjö—Österbymo järnväg, har en förhistoria, som går tillbaka till vår järnvägshistorias allra första tid. Den södra stambanan var 1864 nätt och jämnt öppnad för allmän trafik och den östra stambanan ej mer än planerad, förrän man på allvar började ventilera frågan om en järnvägsförbindelse mellan Oskarshamn och det inre Småland samt om en förbindelseled genom Ydre härads natursköna, urgamla kulturbygder.

Det var på ett järnvägsmöte i Klövdala den 27 juni 1865, som planerna på en järnvägslinje Oskarshamn—Nässjö framlades. Från början tänktes linjen dragen över Hvetlanda. Bland deltagarna i detta möte fanns också ett ombud från Sund i Ydre härad i Östergötland. Vilken ställning Ydrerepresentanten intog till det på Klövdalamötet framlagda förslaget, är ej bekant, men tydligt är, att frågan om en järnväg genom Ydre härad i viss mån ansågs vara sammankopplad med frågan om linjen Oskarshamn—Nässjö, och då tanken på en Ydrejärnväg för första gången framfördes, vilket skedde å en kommunalstämma i Sund år 1865, gällde den en bana från Oskarshamn till något ställe på den blivande östra stambanan. Som en kuriositet kan omnämnas, att man redan tidigare lär ha varit betänkt på att förbinda Ydrebygden med Vadstena genom en hästbana.

Att i detalj redogöra för alla de olika planer och förslag, som under de följande 40—50 åren framkommo rörande lösningen av järnvägsfrågorna i södra och mellersta Östergötland och för den ofta nog så hetsiga debatt, som fördes i pressen på grund av lokalpatriotiska hän-

syn, skulle vara nog så frestande ur både kulturhistorisk och järnvägs-historisk synpunkt, i synnerhet som alla kunna anses tillhöra Eksjö—Österbymojärnvägens förhistoria, men på grund av det begränsade utrymmet måste vi nöja oss med att för tiden intill 1905 endast angiva några huvuddata.

År 1869, samma år som bolagsordning för Nässjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag stadfästes och arbetet med järnvägslinjen från Oskarshamn över Eksjö till Nässjö påbörjades, framfördes tanken på en bana från Västervik genom Sunds socken i Ydre till Tranås kvarn. Av allt att döma, synes Sunds socken ha varit livligast intresserad för järnvägsfrågan. Å kommunalstämma år 1876 behandlades ett förslag om byggandet av en bredspårig bana från Eksjö till Norra Vi, och stämman anslog förslagsvis 20 000 kr. till företaget. År 1885 var järnvägsfrågan åter uppe å socknens kommunalstämma, och följande år beviljades medel för en ifrågasatt undersökning av möjligheterna för en järnvägslinje Linköping—Kisa—Eksjö.

År 1895 var det tal om att bygga en smalspårig järnväg mellan Eksjö och Kisa. Samtidigt arbetades för en järnvägslinje med sträckningen Linköping—Kisa—Vimmerby, och uttalanden i den samtida tidningspressen giva vid handen, att man hyste de största förhoppningar om en sådan bana, vilken man i en framtid tänkte sig fortsatt till Kalmar, ja, rent av till Karlskrona.

Dessa järnvägsplaner föranledde först ett järnvägsmöte i Kisa den 26 sept. 1895. Eksjö stad sände ett ombud dit, vilket kraftigt arbetade för en linje till Eksjö. Mötet tillsatte emellertid en kommitté, som fick i uppdrag att verkställa utredning rörande alternativen för bredspårig och smalspårig järnväg å följande linjer: Linköping—Kisa såväl öster som väster om N. Åsunden, Kisa—Eksjö, Kisa—Vimmerby och Kisa—Gamleby. Därefter hölls den 16 dec. ett möte i Linköping, där man diskuterade en linje från Linköping över Nykil, Ulrika, Kisa genom Ydre till Eksjö. Också detta möte resulterade i en kommitté, som framlade sina undersökningsresultat på möten bl. a. i Sund och Västra Ryd. Man uttalade sig allmänt för tillkomsten av en järnväg genom Ydre härad, vilket av alla ansågs för mycket vanlottat på förbindelseleder.

Den vidlyftiga diskussionen tycktes emellertid ej vilja leda till några praktiska resultat, ty alltid uppstodo betänkligheter och svårigheter. Men alltjämt fortsatte järnvägsmötena. År 1896 i februari hölls sålunda ett möte i Österbymo, då beslut fattades att göra undersökning

om en 3-fots bana eller, om den ej kunde komma till stånd, en 2-fots bana. Samma år i sept. hölls nytt möte i Eksjö, då ett av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren L. BROOMÉ uppgjort förslag till bana mellan Eksjö och Kisa av 0,891 m. spårvidd godkändes och beslut fattades att söka koncession. Förslaget byggde i stort sett på ett tidigare år 1886—1887 framkommet sådant rörande en järnväg mellan Linköping och Eksjö över Kisa.

Koncessionsansökan, som undertecknats av kammarherren C. F. RIDDERBORG, översten AUG. ÅSTRAND, godsägaren A. J. YDRÉN, regementspastorn H. NILSSON, länsmanen C. BRINKMAN, hemmansägarna S. SALOMONSON, J. F. HOLMSTRÖM, P. J. PETERSSON och A. F. ANDERSSON, korpralen A. SVÄRM och godsägaren J. BERG, föredrogs inför K. M:t den 19 nov. 1897. K. M:t lät emellertid prövningen av ansökningen anstå i avbidan på att sökandena före 1 mars 1898 lämnade utredning rörande tillgångar för järnvägens byggande. Sökandena erhöilo anstånd med ingivandet av denna utredning till den 1 aug. 1898.

Emellertid avstod man från tanken på en linje Eksjö—Kisa, och på ett möte i Österbymo i juli 1898 fattades beslut, att ny koncessionsansökan skulle göras för en smalspårig järnväg mellan Eksjö och Österbymo. Samtidigt beslöts, att framställning om aktieteckning skulle ske hos respektive kommuner.

Måna om att styrka behovet och betydelsen av en järnväg Eksjö—Österbymo, infortrade vederbörande bl. a. ett utlåtande av jägmästaren J. E. KINMAN, som även framhöll järnvägens betydelse för avsättningen av skogsprodukter från Västra Ryds, Sunds, Svinhults, Norra Vi, Askeryds och Eksjö socknar. Men dessa ansträngningar ledde icke till några resultat. Järnvägsfrågan föll, och det dröjde sju år, innan något åtgjordes.

Först år 1905 upptogs arbetet, och på ett möte i Eksjö tillsattes kommitterade för att åstadkomma utredning. Dessa kommitterade, vilka hade sitt första sammanträde den 12 sept. 1905, voro trafikchefen E. SWENSSON, ordf., borgmästaren L. EURÉN, bankdirektören O. PETRI, översten AUG. ÅSTRAND, nämndemannen AUG. CARLSSON och godsägaren R. NORRBY.

Vid sammanträdet beslöt man, att undersökning skulle verkställas rörande en normalspårig järnväg. Till denna undersökning, som uppdrogs åt ingenjören ERIK LINDBOM, hade nödiga medel delvis beviljats av Eksjö stad, Västra Ryds och Sunds kommuner samt Nässjö—Oskarshamns Nya järnvägsaktiebolag.

Ytterligare ett sammanträde hölls den 5 nov. 1905 i Österbymo. Härvid beslöts, att återstående behövliga medel för undersökningarna skulle anskaffas genom teckning av enskilda och Eksjö landsförsamling och att en trafikberäkning skulle uppgöras.

I februari månad 1906 förelåg ingenjören LINDBOMS betänkande, enligt vilket järnvägen, som skulle vara normalspårig och 35 km. lång, beräknades kosta 1 200 000 kr. Trafikeringen skulle skötas av Nässjö—Oskarshamns järnväg.

Trafikberäkningen uppgjordes av ingenjören B. CARLSSON, Stockholm, och förelåg i maj s. å. Den räknade med en årlig bruttoinkomst av 117 937 kr., medan driftskostnaderna anslogos till 60 % därav.

Ett fullständigt förslag till en normalspårig järnvägslinje Eksjö—Österbymo förelåg alltså, och den 6 mars 1906 sammanträdde företagets interimsstyrelse, som tidigare utsetts bl. a. genom val i resp. kommuner. Styrelsen hade följande sammansättning: trafikchefen E. SWENSSON, ordf., borgmästaren L. EURÉN, bankdirektören O. PETRI, godsägaren E. STIERNSPETZ, häradshövdingen C. H. JOHANSSON samt hrr AUG. KARLSSON och R. NORRBY. Samtliga undertecknade vid mötet koncessionsansökan.

Nytt sammanträde hölls den 1 juli i Eksjö, varvid förslag till stiftelseurkund för bolaget godkändes. Vidare beslöts, att inbjudning till aktieteckning skulle utsändas.

Den sökta koncessionen beviljades den 5 juli 1907 under villkor bl. a., att arbetet skulle börja senast den 1 juli 1908 och så bedrivas, att järnvägen i sin helhet kunde för trafik upplåtas senast den 1 juli 1910. Distriktschefen, majoren JOHN EKELUND erhöll därefter i uppdrag att verkställa renstakning.

Aktieteckningen hade emellertid ingen större framgång, och följden blev, att interimsstyrelsen beslöt att anhålla om att få tiden för arbetets början uppskjuten till den 1 juli 1909. Denna anhållan beviljades.

Det visade sig dock omöjligt att uppbringa nödiga medel för byggandet av en normalspårig järnväg, och interimsstyrelsen beslöt därför den 13 mars 1909 att göra hemställan om ändring i koncessionen, så att den finge gälla järnväg med 0,891 m. spårvidd enligt ritningar och kostnadsförslag av majoren JOHN EKELUND. Kostnadsförslaget slutade på ett belopp av 1 300 000 kr.

Den 14 maj 1910 beviljades den nya koncessionen under villkor bl. a., att järnvägsarbetet skulle börja senast den 1 juli 1911 och järnvägen vara färdig att för trafik upplåtas senast den 1 juli 1913.

Stiftelseurkund för Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag under-tecknades den 30 juli 1910 av hrr EMIL SWENSSON, LUDVIG EURÉN, EMIL STIERNSPETZ, HENRIK RÄÄF, OSCAR PETRI, AUG. CARLSSON och CARL STIERNSWÄRD. Samtidigt undertecknades ansökan om statslån.

I början av år 1911 hade aktieteckningen framskridit så långt, att halva aktiekapitalet var tecknat, och interimsstyrelsen beslöt då att sammankalla konstituerande bolagsstämma.

Den 22 mars 1911 konstituerades i Eksjö *Eksjö—Österbymo järnvägsaktiebolag*. Bolagsordning antogs och styrelse utsågs. Till medlemmar av denna valdes trafikchefen E. SWENSSON, borgmästaren L. EURÉN, bankdirektören O. PETRI, löjtnanten H. RÄÄF och notarien C. STIERNSWÄRD. Inom sig utsåg styrelsen trafikchefen E. SWENSSON till ordförande.

Å bolagsstämma den 20 mars 1913 beslötos vissa ändringar i bolagsordningen, varefter denna fastställdes den 30 maj 1913. Bolagets styrelse skulle hava sitt säte i Eksjö. Aktiekapitalet skulle utgöra lägst 550 000 och högst 1 650 000 kr. Eksjö stad hade tecknat 200 000 kr., Nässjö—Oskarshamns järnväg 110 000, Västra Ryds kommun 105 000, Sunds kommun 90 000, Eksjö landsförsamling 15 000 och Jönköpings läns landsting 8 500 kr.

Bolaget beviljades ett statslån på 643 000 kr., men avgörandet skedde först den 31 januari 1913. Ovisshet om statslånet jämte en del andra förhållanden gjorde, att man upprepade gånger måste begära anstånd med arbetets begynnande och fullgörandet av vissa i koncessionen bestämda villkor, vilket också beviljades. I resolutionen för låneunderstödet bestämdes bl. a., att järnvägen skulle vara färdig och öppnad för trafik den 1 juni 1914.

Emellertid lät man icke väntetiden på statslånets beviljande gå oanvänd förbi. Man utarbetade sålunda ritningar m. m. till stationshus och banvaktstugor, träffade överenskommelser om vissa jordförvärv m. m. samt företog en del omstakningar. Med Nässjö—Oskarshamns Nya järnvägs-a.-b. träffades överenskommelse om användandet av Eksjö station mot aktier för 35 000 kr. och vissa årliga avgifter.

Till entreprenör antogs A.-b. Skånska Cementgjuteriet, som lämnat anbud å 695 000 kr., vilka skulle likvideras med 635 000 kr. kontant och 60 000 kr. i aktier. Som statens kontrollant förordnades kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren R. EKWALL. Arbetena på järnvägen påbörjades under december 1913, och 1914 medgav K. M:t, att tiden för järnvägens färdigbyggande finge anstå till den 31 dec. 1915.

Då statslånet ej skulle utbetalas förrän av 1916 års anslag, uppstodo emellertid vissa svårigheter för finansieringen. I dec. 1914 beviljades bolaget ett lån på 300 000 kr. ur Handels- och sjöfartsfonden, men lånevägen måste ytterligare anlitas, för att arbetet skulle kunna fortsättas i behörig ordning.

Den 16 dec. 1915 meddelade Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstånd för järnvägens upplåtande för allmän trafik, och följande dag ägde järnvägens högtidliga invigning rum med festtåg å linjen i närvaro av bl. a. landshövdingarna för Jönköpings och Östergötlands län. Dagen var en festdag för Eksjö stad och för bygderna kring den nya samfärdselleden. Landshövdingen i Jönköpings län FR. PETTERSON förklarade i Eksjö den nya banan invigd för sitt ändamål, och så var Ydrebygdens järnvägsfråga löst efter att i nära femtio år ha stått på dagordningen.

Trafik. På grund av jordmånens beskaffenhet kan den trakt, genom vilken banan går, icke sägas vara särskilt fruktbar, om också odlingsflit och rationell skötsel av jorden här och var skapat lönande och goda jordbruk. Trakten är övervägande en skogsbygd. Det var också med större frakter av skogsprodukter man räknade vid banans projekterande. Man ansåg sig kunna påräkna frakter av dylika produkter från hela Västra Ryds socken, större delen av Sunds socken, nordvästra hälften av Svinhults socken samt delar av Norra Vi, Askerids och Eksjö socknar. Man räknade också med att utefter linjen skulle uppstå mindre träindustriella anläggningar, vilket ju också blivit fallet.

År 1898 uppskattade jägmästaren J. E. KINMAN den skogbärande marken till 25 000 hektar inom järnvägens trafikområde. Även om området således är ett övervägande skogsområde, torde järnvägen ha betydelse även för jordbruket, vilket fått en stor lättnad i produkternas avsättning. Huruvida Eksjö stads handel på grund av järnvägens tillkomst ökats i någon betydande grad, är ej gott att säga, men alldeles säkert ha stadens köpmän genom järnvägen nått en burgen och köpstark kundkrets. Smärre handelscentra, som uppstå utefter och vid ändpunkten efter en ny samfärdselled, äro emellertid konkurrenter att räkna med.

År 1923 beslöt järnvägsbolaget att anordna biltrafik mellan Österbymo och Norra Vi för att därigenom draga mera trafik till banan.

Ekonomi. Att den allmänna depressionen under krisåren i hög grad skulle inverka på järnvägens trafik, är tydligt. Sålunda meddelas



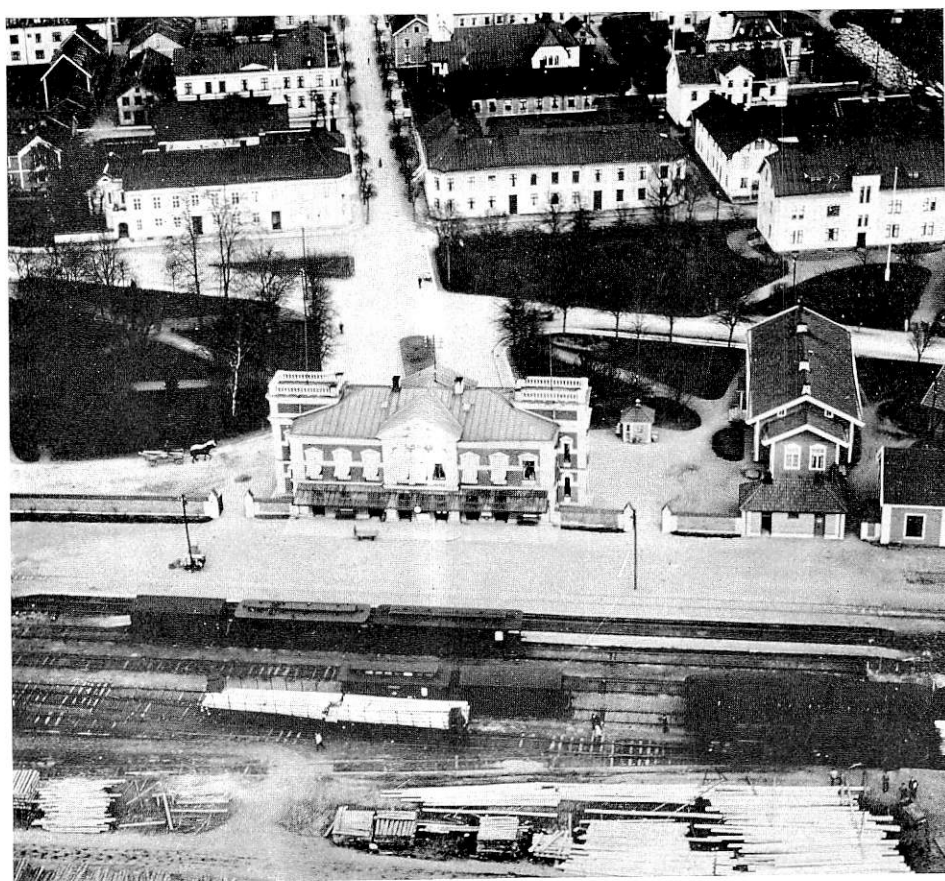
E. SWENSSON,
trafikchef.



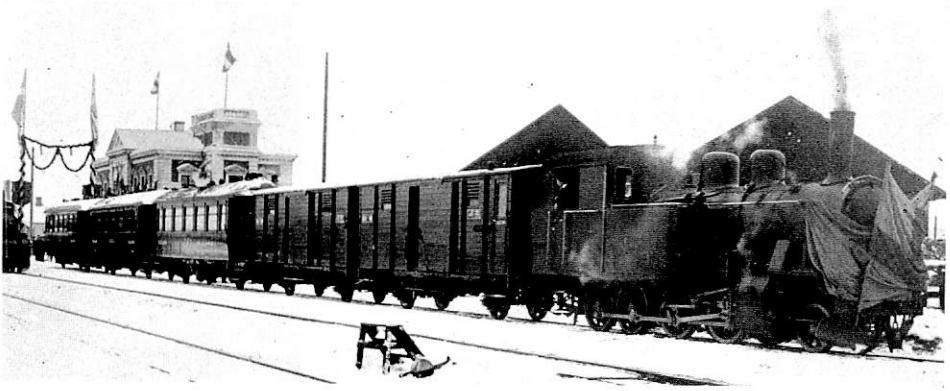
L. EURÉN,
borgmästare.



C. JÖNSSON,
trafikchef.



Eksjö järnvägsstation.



Invigningståget år 1915.



Landsvägsbro invid Eksjö.

i styrelseberättelsen för 1921, att årets inkomster icke uppgått till ens hälften av vad de utgjort under närmast föregående år, under det att driftkostnaderna icke kunnat sänkas i motsvarande grad. Trots den förlust å över 11 500 kr., som driftresultatet visade, kunde bolaget dock betala räntan och annuiteten å statslånet. Berättelsen för år 1922 var ännu mindre uppmuntrande. Förlusten för året uppgick till 25 381 kr. och 27 öre.

En viss ökning visade sig mot slutet av år 1922, varför styrelsen hoppades på bättre ekonomiskt resultat under år 1923, men denna förhoppning infriades ej. År 1924 hade den sammanlagda förlusten sprungit upp till 75 992 kr. 82 öre. Den till statsverket för året förfallna skulden, ävensom den för föregående år resterande skulden kunde icke likvideras, då medel härtill saknades.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

EURÉN, L., borgmästare, *ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
 PETRI, O., rådman, *vice ordförande*,
 RÅÅF, H., kammarherre,
 JÖNSSON, C., *trafikchef*, se nedan,
 STIERNSPETZ, E., godsägare,
 STERNER, U., länsassessor, *statens ombud*.

Verkställande direktör.

EURÉN, L., borgmästare..... 1915—

Trafikchef.

JÖNSSON, C. 1915—

Förutvarande styrelseordförande.

Ordförande.

SWENSSON, E., trafikchef 1911—1914

Eksjö—Österbymo järnväg, 35 km. Från *Eksjö*, föreningsstation med Nässjö—Oskarshamns järnväg, går banan åt öster och följer denna järnväg omkr. 800 m. men får därefter nordlig riktning och berör Hunsnässljön, över vilken man har en vacker utsikt med Eksjö stad i bakgrunden. Vidare bär det förbi leende skogsängar fram till *Eksjöholms* gård, vid vilken finnes hållplats, samt längs östra stranden av Kvänsåssjön förbi de bokskogsklädda sluttningarna vid *Kvänsås* gård, där likaledes hållplats är anordnad. Därifrån stiger banan långsamt uppåt genom det till



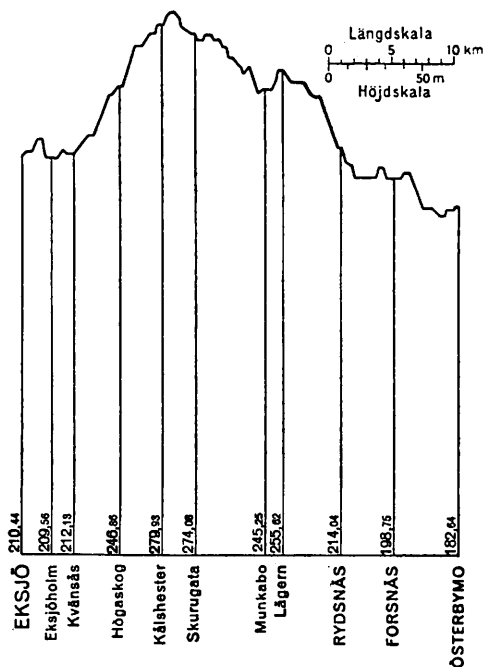
stor del av tallskog uppfyllda landskapet, tills man vid *Högaskogs* station nått en höjd på omkr. 250 m. ö. h. Här har man en av banans vackraste ställen. Utsikten är vidsträckt. I nordostlig riktning uppnår banan *Kälshesters* station med nyanlagt sågverk och gör därefter en stark kröning åt sydost genom en dalgång fram till *Skurugata* station. Mellan dessa båda stationer har banan sin högsta punkt, 286,15 m. ö. h. Skurugata station är en lämplig utgångspunkt för besök av den storslagna och egendomliga sprickdalen Skurugata och utsiktsberget Skuruhatt, 337 m. ö. h. Genom vackra ängar men bitvis rätt svår terräng med skarpa skärningar i bergen drar sig banan därifrån ned mot Häradssjön.

Järnvägen går därefter genom kronoskog, och å en bank av omkr. 400 m. längd och på sina ställen 8 m. höjd, vilken utgjorde ett av de mest betydande arbetena utefter hela linjen. Sedan *Munkabos* lastplats passerats, uppnås *Lägersns*, av barrskog omgivna station. Här finnes en mindre såganläggning. Genom skog och mossmarker går banan vidare till *Rydsnäs* station invid Östra Lägern. Här möter en mera öppen och leende natur, där lövskogen bildar ett starkt inslag i vegetationen och vackra utsikter över Östra Lägern finnas. Vid *Rydsnäs* har ett rätt anseeligt stationssamhälle med en del industrier, bl. a. ångsåg, vuxit upp sedan järnvägens tillkomst.

Genom kärrmarker, bildade av tillöppen till Hamerumsjön, drar sig järnvägen förbi denna sjö fram till sjöarna Brömsen och Kammen. Vid den senare är *Forsnäs* station belägen. Härifrån går stickspår ned till Forsnäs a.-b:s sågverk vid Östra Lägern. Nämnda aktiebolag är en av järnvägens största trafikanter.

Från *Forsnäs* station går järnvägen genom omväxlande skogs- och mosslandskap fram till Bulsjöån och *Österbymo* gamla marknadsplats. Efter järnvägens tillkomst har här uppstått ett samhälle på några hundra invånare med ett stort antal handlande, bankkontor samt ett par smärre industrier. Platsen torde ha vissa utsikter att utveckla sig till ett litet handelscentrum för Ydre härad och bli en arvtagare till den gamla *Österbymo*marknaden, där Ydreborna sedan gammalt träffats.

Från *Österbymo* går landsväg förbi sjön Sommens sydspets och *Ärteflod* genom vackert landskap till Kisa, huvudorten i Kinda härad, och belägen i den berömda Kisadalen.



Tekniska uppgifter.

| Byggnadssätt. | | År 1915 | År 1925 |
|-----------------------------------------|-------|---------|---------|
| Spårvidd | m. | 0,891 | 0,891 |
| Spårlängd i huvudspår | km. | 35 | 35 |
| » i sidospår | » | 3 | 3 |
| Största lutning i huvudspår | ‰ | 20 | 20 |
| Minsta krökningsradie i huvudspår | m. | 300 | 300 |
| Rälsvikt | kg/m. | 16,7 | 16,7 |
| Största tillåtna hjultryck | ton | 3,75 | 3,75 |
| » » tåghastighet | km/t. | 30 | 30 |

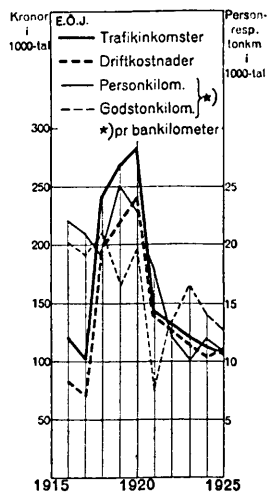
Rullande materiell.

| | | | |
|----------------------------------------------|-----|----|----|
| Ånglokomotiv, tanklok | st. | 3 | 3 |
| Personvagnar med 2 axlar | » | 3 | 3 |
| Resgodsvagn och godsvagnar med 2 axlar | » | 32 | 42 |

Personal, antal.

| | | | |
|-------------------|--|----|----|
| Ordinarie | | 19 | 19 |
| Extra | | 1 | 5 |
| Banarbetare | | 4 | 1 |

Trafikdiagram.



Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1916.

| | |
|---------------------------|---------------|
| Järnvägsanläggningen | 1 346 167: 32 |
| Inventarier | 3 511: 04 |
| Trafikuppbörd | 2 874: 93 |
| Kamarpspåret | 5 000: — |
| Kassakonto | 1 814: 12 |
| Depositioner | 40 000: — |
| Stämplor | 1 900: — |

S:a kr. 1 401 267: 41

Skulder den 31 dec. 1916.

| | |
|----------------------------|-------------|
| Lånekonto | 40 000: — |
| Smålands Ensk. bank | 343 020: 34 |
| Aktiekapitalet | 677 933: 50 |
| Kungl. järnvägsstyrelsen.. | 6 736: 48 |
| Handels- o. sjöfartsfonden | 327 288: 88 |
| Vinst och förlust | 6 288: 21 |

S:a kr. 1 401 267: 41

