
HALMSTAD—BOLMENS JÄRNVÄG

Signatur: H.B.J. — Spårvidd: 1,067 m.

Ägare: Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag, Halmstad.

Längs den urgamla Nissastigen och den lika gamla Snötorpsvägen körde vid 1800-talets början och ännu längre tillbaka Smålandsbönderna sina med trävirke lastade fordon till Halmstad, därifrån små skutor, de flesta hemmahörande i staden men en del under Danmarks färger, förde trävirket till det skogfattiga danska landet. Ännu vid mitten av 1800-talet och innan västmakterna, England och Frankrike, slopat trävarutullen och därigenom bidragit till att förvandla den svenska trävaruhanteringen till en verklig storindustri, gingo böndernas foror de gamla vanliga vägarna ner till stapelstaden vid Nissan, medan bokhållarna från »Kollbergs» och »Nymans», ivriga att för salt eller sill eller andra nödvändighetsartiklar tillbyta sig träet, ofta mötte dem redan uppe vid »Kärleken» eller vid Snötorps kyrka. Deras firmor visste sedan att i goda danska pengar omsätta det småländska virket. På torgdagarna höllo trälastade vagnar i hundratal utanför dessa, den tidens storhandlare i Halmstad, och på gårdarna eller inne i de trånga butikerna gick byteshandeln friskt, medan det svenska brännvinet utan all slags ransonering gjorde sitt till att stimulera affärslusten. Men när engelsmännen på 1870—1880-talen byggde Halmstad—Nässjö järnväg upp genom de skogiga trakter, vilkas skogbestånd de samtidigt sökte exploatera, upphörde trälassen att rulla Nissastigen fram, men från Kronobergshället över Snötorpsvägen fortsatte alltjämt den gamla primitiva trafiken. Det var då rätt naturligt, att bland Halmstads affärsmän tanken skulle uppstå att även åt detta håll utbyta bondfororna mot ett mera tidsenligt fortskaffningsmedel. När Vislanda—Bolmens järnväg byggdes och blev färdig 1878,

hade man därför i sikte en fortsättning av densamma till västkusten. Samtidigt tog Handelsföreningen i Halmstad initiativ till en järnväg från Halmstad till Bolmen, vilken skulle anknyta sig till Vislanda—Bolmens järnväg. Denna kommunikationsled skulle i högsta grad bli stadens egen, ty utsikterna till direkt räntabilitet tedde sig ej särdeles ljusa, men möjligheten fanns ju alltid, att banan kunde bära sig, och under alla förhållanden borde denna Halmstads speciella järnväg indirekt tillföra staden och densammas handelskår vinst. Den borde nämligen av hela den mellanliggande halländska och småländska bygden skapa ett uppland, som visserligen ännu var fattigt men som dock i sina skogar gömde slumrande rikedomar. Planens upphovsmän kunde dock icke drömma om, hur stora dessa rikedomar i verkligheten voro.

Handelsföreningen vidtog åtgärder för en undersökning av en järnvägslinje med två olika alternativ, dels över Skeen, dels över Fettjesundet. Undersökningen utfördes av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren W. GAGNER, vilkens förslag och kostnadsberäkningar också sedermera i det hela följdes vid järnvägens byggande.

En mil från Halmstad i en trakt, där den planerade järnvägen skulle komma att gå fram, låg gården Skedala, numera styckad i smålotter men vid denna tid en betydande egendom om 3 600 tunnland. Där residerade riksdagsmannen IVAR LYTTKENS, en av de mäktiga inom den tidens politiskt mäktiga lantmannaparti — det var det gamla okluvna lantmannapartiet, vars sprängning inträffade först några år senare. Med sin vanliga klarsynthet insåg han banans betydelse, men under sin strävan att realisera järnvägsprojektet kunde han ej undgå att stöta åtskilliga lokala intressen, vilka rent av vid ett tillfälle senare (1890) ansågos hota hans återval.

Vid 1881 års landsting väckte LYTTKENS motion, att landstinget skulle begära statsanslag till banans byggande. Vidare väckte provinsialläkaren P. O. SJÖSTRAND motion om ett bidrag av 50 000 kr. Ingendera motionen vann emellertid landstingets bifall.

Ungefär vid samma tid, okt. 1881, sammanträdde i Halmstad de, som tecknat bidrag till undersökningen. Man beslöt att tillsätta en kommitté, och till medlemmar av denna valdes: landshövdingen F. W. LEIJONANCKER, landssekreteraren C. A. HOLMBERG, Växjö, godsägaren F. SANDBERG, Skeen, fabrikören C. W. WALLBERG, godsägaren C. HAMMAR, borgmästaren TH. STACKENBERG, bokhandlaren V. SKIÖLD, handlanden A. E. PIHL och handlanden C. O. SCHELE. De vid denna tid framförda planerna på andra järnvägsföretag, vilka så-

som Skåne—Hallands m. fl. hade lättare att tillvinna sig allmänt intresse, bidrogo emellertid att skjuta tanken på Halmstad—Bolmenjärnvägen åt sidan. Man kan därför säga, att den tillsatta kommittén icke lyckades åstadkomma annat resultat än det visserligen i och för sig betydelsefulla att hålla den väckta tanken vid liv. Ett livstecken var sålunda den av LYTTKENS och apotekaren C. F. VON SYDOW år 1884 i Hallands landsting framförda motionen om ett anslag av 150 000 kr. till Halmstad—Bolmenbanan. Den röntte emellertid samma öde som de vid 1881 års landsting väckta motionerna.

Med året 1885 inträder banans historia i sitt andra skede. Bland de män, som på allvar ville göra något för förverkligandet av en järnvägsförbindelse Halmstad—Bolmen, var en av Halmstads yngre af-färsmän, handlanden A. L. APELSTAM. Han gjorde en viktig insats i ett ögonblick, då det såg ut, som om hela planen skulle skrinläggas. Senare utövade han som medlem av bolagets styrelse och en lång följd av år som verkst. direktör ett bestämmande inflytande på företagets utveckling. Fråga är emellertid, om icke hans arbete under själva förberedelserna bör skattas lika högt. Föret är som bekant alltid värst i portgången. Vid en sammankomst 1885 inom den på den tiden i Halmstads kommunala liv ganska inflytelserika klubben Sällskapet in-gingo APELSTAM, PIHL och SKIÖLD en överenskommelse, att det verkligen skulle bli någonting av med det länge debatterade järnvägsprojektet. Man räknade härvid särskilt på tre personer, nämligen riksdagsmannen LYTTKENS, innehavaren av Stjärnarps fideikommiss frih. D. E. STIERNCRONA och den nye landshövdingen i Hallands län, C. NORDENFALK. På grund av sin ämbetsställning och sitt därmed för-enade inflytande kan landshövdingen NORDENFALKS insats för banans förverkligande icke underskattas. Då NORDENFALK år 1902 från-trädde sin befattning som ordförande i Halmstad—Bolmens järnvägs-aktiebolag — det skedde i samband med hans avgång från landshöv-dingeämbetet —, riktade också bolagets vice ordförande, hr PIHL, till honom några ord av tacksamhet, därvid han framhöll, hur mörkt det sett ut men hur landshövdingen NORDENFALK med sitt inflytande und-danröjt svårigheterna. Detta officiella tacksamhetsuttalande innehöll i en grad, som kanske sällan torde vara fallet, en verklig sanning.

Den 28 aug. 1885 utlyste landshövdingen ett möte för att lämna till-fälle åt de kommuner inom Hallands, Jönköpings och Kronobergs län, vilka berördes av frågan, att överlägga om åtgärder för denna järn-vägsbyggnads åvägbringande. Mötet var besökt av omkring 200 per-

soner, bland vilka märktes kaptenen GAGNER, som redogjorde för ett nytt, av honom utarbetat förslag. Järnvägen skulle bliva smalspårig och utgå från Halmstad—Nässjöbanans station i Halmstad eller från egen bangård samt få en längd av 56,47 km. utom ett sidospår från Åsen till sjön Unnen, 2,6 km. Kostnadsförslaget slutade på en summa av 1 499 000 kr. under förutsättning, att banan droges över Skeen i Annerstads kommun. En annan sträckning över Fettjesundet skulle minska banans längd med 3 230 m. och sänka kostnaderna med 58 000 kr. Terrängen var gynnsam för banans framdragande. Efter diskussion, under vilken framhölls, att Halmstad icke ensamt kunde draga hela lasset, utan att planens realiserande berodde på verksamt bistånd från landskommunernas sida, utsågs en kommitté av inemot 30 personer, som skulle utdela teckningslistor, utarbeta förslag till bolagsordning och begära koncession på järnvägen.

Järnvägsmötet visade sig ha höjt intresset för banan, om också kapitalfattigdom och den ringa ekonomiska optimismen hos befolkningen i de bygder, genom vilka den skulle framgå, utgjorde stora hinder. I någon mån motverkades banan också av andra järnvägsplaner, som samtidigt voro å bane. Sålunda arbetades vid denna tid för en bana från Bolmen över Markaryd till Ängelholm, och ett direkt konkurrensförslag var projektet att från Bolmen bygga en järnväg till Laholm. Emellertid reste de särskilt intresserade, såsom landshövdingen NORDENFALK, HRR LYTTKENS, APELSTAM och PIHL m. fl. omkring på landsbygden och närvaro ofta vid kommunalstämmorna i de församlingar, som berördes av banan, för att öka teckningsvilligheten hos den ekonomiskt försiktiga landsbefolkningen. Stämningen bland bönderna var ibland ganska ovillig mot »herrarna» och tog sig på ett ställe uttryck i försök att mota ut dem från stämman.

Allt som allt lyckades man som bidrag från landskommunernas sida erhålla: från Lidhults kommun 15 000 kr., den största summan, från Odensjö 7 500 kr., från Södra Unnaryd längre fram 3 000 kr. och från Snöstorp 3 000 kr. Den enskilda teckningen var visserligen större men ingalunda imponerande. Banans öde blev således i hög grad beroende av offervilligheten från staden Halmstads sida. Från landstinget kunde man ingenting hoppas, då det trots LYTTKENS' inflytande redan två gånger ställt sig avvisande. Några förhoppningar på bidrag från riksdagens sida kunde man ej heller gärna hysa, då det gällde en bana av så uteslutande lokal betydelse.

Den 28 okt. 1885 hölls i Halmstad det stadsfullmäktigesammanträde,

där frågan om aktieteckning till Bolmenbanan, väckt genom motion av apotekaren VON SYDOW, skulle avgöras. Sammanträdet har betecknats som det viktigaste i Halmstads stadsfullmäktiges historia, och visst är, att härvid beslut fattades av enastående ekonomisk räckvidd och betydelse. Vid sammanträdet förelåg även till avgörande hamnstyrelsens förslag att upptaga ett lån på 900 000 kr. för förbättring av stadens hamn, och det synes, som om de båda frågorna konkurrerat med varandra. Samtliga stadsfullmäktigeledamöter voro närvarande. Med 17 röster mot 11 antogs förslaget om ny hamnbyggnad och med 18 röster mot 10 beslöto stadsfullmäktige att teckna 200 000 kr. i Halmstad—Bolmenbanan på villkor, att byggandet av järnvägen vore påbörjat före 1888 års slut.

Genom stadsfullmäktiges beslut hade visserligen ett avsevärt steg tagits mot Bolmenbanans realiserande, men ännu återstod ett långt stycke av vägen. En vid denna tidpunkt av banans intressenter uppgjord beräkning, hur de nödiga medlen skulle kunna anskaffas, visar detta tydligt — man vore frestad att skriva avskräckande tydligt. Den av kaptenen GAGNER upprättade kostnadsberäkningen gick ju löst på en summa av 1 500 000 kr. Av denna summa beräknade man att få 750 000 kr. i statslån. Kommunernas och enskildas teckningar uppgingo emellertid icke till beräknade belopp. Ett försök, som hrr LYTTKENS, PIHL och APELSTAM gjorde att i Göteborg skaffa nya teckningar, inbragte endast 11 500 kr. De många samtidigt planerade järnvägsföretagen, särskilt Norra Hallands järnväg, till vilken Göteborgs stadsfullmäktige just i de dagarna anslogo en halv miljon, gjorde tidpunkten ej särdeles lämplig för försök att engagera Göteborgskapital för en järnväg, som föga berörde Göteborgsintresset och vars bärighet säkerligen tedde sig ganska tvivelaktig eller åtminstone svår att bedöma från Göteborgs horisont.

Den 27 nov. 1885 sammanträdde i Halmstad aktietecknarna för att besluta om förslag till bolagsordning och för att överlägga om sättet att åvägabringa fullteckning av aktiekapitalet. Förhandlingarna leddes av landshövdingen NORDENFALK. De närvarande beslöto först enhälligt bildande av ett bolag och utsågo en interimsstyrelse på 12 personer. Vidare antogs bolagsordning, enligt vilken aktiekapitalet skulle utgöra minst 650 000, högst 1 milj. kr.

Koncession söktes av landshövdingen C. NORDENFALK, frih. D. E. STJERNCRONA och hrr I. LYTTKENS, A. L. APELSTAM, N. LUNDELL, C. F. VON SYDOW, A. E. PIHL, C. G. LÖFSTRÖM, G. BENGSSON och

C. LEANDER LARSSON. Järnvägens spårvidd skulle vara 1,067 m. och banans längd 65,84 km. Kostnaden beräknades till 1 441 000 kr. Man hade således i koncessionsansökan bestämt sig för den kortare linjen över Fettjesundet. Koncessionen beviljades den 6 maj 1886.

Samtidigt meddelade en tidning, att styrelsen för den nya järnvägen hos K. M:t deponerat föreskriven säkerhet för anläggningens fullbordande. I nästa nummer dementerades emellertid denna uppgift, ty först i februari 1888 skedde depositionen. Tidningen uttalade samtidigt att »ännu många svårigheter tycktes vara att övervinna» för det koncessionerade bolaget. Som ett slags tröst meddelades omedelbart därefter, att fabrikererna I. WALLBERG och C. W. WALLBERG i det nya företaget tecknat aktier för 10 000 kr. De båda Wallbergarna hade förut räknats som företagens motståndare.

I själva verket voro utsikterna under året 1886 att åstadkomma den nödiga teckningen skäligen mörka, och upphovsmännen började rent av misströsta till den grad, att man ett slag var betänkt på att uppge hela företaget. Man gjorde en del nästan förtvivlade försök genom hänvändelse till personer, som hela tiden betraktats som motståndare. Nyss omnämndes det lyckade resultatet med bröderna WALLBERG. Ett liknande försök gjordes på annat håll av LYTTKENS men förgäves. Över huvud taget motverkades järnvägsföretaget av en allmän förmodan, att banan var ett LYTTKENS' privatintresse.

En misräkning för Bolmenbanans anhängare var det ringa intresse, som landskommunerna alltfört ådagalade. Visserligen hoppades man på ekonomiskt uppsving genom järnvägen, men så långt sträckte sig ej detta intresse, att det i nämnvärd grad lät sig omsättas i större ekonomiska offer. Avskräckande verkade även Vislanda—Bolmenbolagets exempel. Redan nu brottades detta företag med ekonomiska svårigheter, som i en ej alltför avlägsen framtid skulle tvinga det i likvidation. Särskilt invercade detta på stämningen inom Annerstads kommun, mot vars offervillighet man i Halmstad ansåg sig ha särskilda anledningar till anmärkning. Man ville i Annerstad ej offra mer på järnvägsföretag, än vad man redan gjort. Man var också övertygad om att järnvägen under alla förhållandena skulle komma att passera socknen, varför från kommunens sida inga större ansträngningar i teckningsväg härför gjordes. Denna bristande offervillighet i Annerstad fick en för banans sträckning mindre lycklig inverkan. Som bekant hade man från början tänkt sig två alternativ för banans framdragande genom Annerstads kommun, över Skeen eller över

Fettjesundet. Som den förstnämnda sträckningen ur trafiksynpunkt avgjort var att föredraga, missleddes de ledande inom Annerstad av tron, att järnvägen nödvändigt måste gå över Skeen. Då ingen aktieteckning från Annerstads kommun blev av, beslöt interimsstyrelsen att draga banan över Fettjesundet och att lägga stationen i Annerstad vid Piksborg, vilket medförde en besparing i byggnadskostnaden på 58 000 kr. Efter denna utgång blev man tydligen ångerköpt i Annerstad, och på en kommunalstämma därstädes i januari 1887 beslöt man att teckna 5 000 kr., likväl under förutsättning, att banan droges över Skeen. Från bolagsstyrelsens sida ansågs det så sent beslutade bidraget vara för litet, och under sådana förhållanden fasthöll man vid den en gång bestämda riktningen. Då försökte man i Annerstad att hämnas. Kommunen ingick till K. M:t med anhållan, att Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag skulle förbjudas fortsätta med det då ganska långt framskridna fyllningsarbetet i Fettjesundet. Motivet härför var, att bolaget genom sina utfyllningsarbeten avstängde segel- och flottningsleden mellan Skeen och sjön Bolmen, varigenom trakten berövades all trafik genom detta sund. Då bolaget icke erbjudit ersättning för segelledens avstängande, begärde kommunen, att bolaget skulle åläggas framdraga järnvägslinjen så, att den gamla segelleden hölles öppen. Den stort anlagda attacken ledde till intet. Brobyggnaden över Fettjesundet var ju redan godkänd av K. M:t i samband med koncessionens beviljande, och någon avstängning av sundet ägde ej heller rum genom bron.

I viss mån likartat var Breareds kommuns förhållande till Bolmenbanan. Den från denna kommun uteblivna aktieteckningen föranledde, att från början inga stationer lades vid kyrkoby.

Innan ännu aktiekapitalet var fulltecknat, hölls den konstituerande bolagsstämman med *Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag* den 4 dec. 1886 under landshövdingen NORDENFALKS ordförandeskap. Till styrelseledamöter valdes landshövdingen C. NORDENFALK, godsägaren I. LYTTKENS, handlanden A. E. PIHL, handlanden A. L. APELSTAM, hr C. L. LARSSON i Älmån, bankkassören C. G. LÖFSTRÖM och kyrkoherden L. WICKELGREN. Styrelsen utsåg inom sig landshövdingen NORDENFALK till ordförande, handlanden PIHL till vice ordförande och godsägaren LYTTKENS till verkst. direktör. Till kontrollerande ingenjör antog styrelsen kaptenen W. GAGNER.

Kostnaderna för banan voro numera beräknade till 1 850 000 kr., och man anhöll därför om ett statslån av 825 000 kr. Lånet beviljades

i okt. 1886 på villkor, att före den 1 april 1887 minst lika stor summa blivit tecknad i aktier. Under sådana förhållanden kunde den av styrelsen vidtalade entreprenören, ingenjören C. JEHANDER, åtaga sig banans byggande för 1 290 000 kr., av vilken summa han skulle erhålla 300 000 kr. i aktier. Med dessa 300 000 kr. var det beräknade aktiekapitalet fulltecknat.

Med inbetalningen av de tecknade aktierna gick det vida bättre än man hade trott. Vårt land befann sig vid denna tid i den elakartade ekonomiska kris, som hemsökte världen under 1880-talet och som särskilt hårt drabbade vårt lands jordbrukare. Bland lantbefolkningen uppe i Bolmenbanans skogsbygder, som ännu voro oberörda av moderna tidens åskådning, förspordes ock en viss tveksamhet. Man ville på sina ställen ej släppa till sina penningar, innan man hade säkerhet för att man ej blivit lurad, d. v. s. innan järnvägen blivit färdigbyggd. Här och var fordrade man garanti, att stationen skulle förläggas bredvid den egna gården. Då kom riksdagsmannen LYTTKENS' auktoritet väl till pass. Han fick på sina ställen ingripa och genom uppvisandet av koncessionshandlingen övervinna bondgubbarnas betänksamhet. När »riksdagsmannen» givit sitt hedersord på att de skulle få sina pengar tillbaka, om avvikelse gjordes från koncessionsplanen, kände sig gubbarna lugna. »Då äro vi nöjda och betala gärna vår tribut.»

Bolaget fick emellertid andra svårigheter att bekämpa, när det gällde infordrandet av teckningsbeloppen. Då frågan om inbetalningen av de första 20 % på det tecknade aktiekapitalet förekom i Halmstads stadsfullmäktige den 28 dec. 1886, flammade den gamla misstron mot Bolmenföretaget upp, och en synnerligen het debatt utspann sig. Enär som villkor för utbetalningen i stadsfullmäktiges beslut 1885 föreskrivits, att banans fullbordande borde vara tryggt, ville man göra gällande, att någon säkerhet för banans byggande ännu ej förefunnes. Slutet blev att stadsfullmäktige beslöt, att bolaget skulle hos stadsfullmäktige med offentlig myndighets intyg styrka, att järnvägens utförande var betryggt genom tillräcklig aktieteckning, innan bemyndigande skulle ges åt drätselkammaren att utbetala det ifrågavarande beloppet.

Till nästa stadsfullmäktigesammanträde, den 11 jan. 1887, framlade bolaget därför ett intyg från notarius publicus, att aktieteckningen stigit till ett belopp av 761 000 kr. och att den felande summan täcktes av värdet på till järnvägen överlåtne mark och andra naturaprestationer, vilka senare skulle utbytas mot aktier. Skulle dessa tillgångar in

natura vid utbytet mot aktier ej inbringa 50 000 kr. — den behöfliga summan för kapitalets fulltecknande uppgick till 44 000 kr. —, hade hrr I. och AUG. LYTTKENS, PIHL, APELSTAM och AND. JOHANSSON iklätt sig personlig garanti för fyllandet medelst aktieteckning av det felande beloppet. Fullmäktige beslöto nu utbetala beloppet, om än misstroende mot banan fortfarande uttalades.

Ännu en gång skulle andarna drabba samman om Bolmenbanan i Halmstads stadsfullmäktige, och ännu en gång skulle misstron komma till uttryck. Det gällde frågan om förvärvandet av mark för stationsområdet i Halmstad. Bolagets styrelse hade inlett underhandlingar med Halmstad—Nässjöbolaget om gemensam station men funnit detta bolags villkor oantagliga och begärde nu därför, att staden mot aktier till 20 000 kr. ville upplåta ett område söder om Stationsgatan, det nuvarande stationsområdet. Efter en debatt, i vilken motsättningen mellan Bolmenbanans anhängare och motståndare kom till synes, beslöts överlåtelse av den begärda marken mot aktier.

Under tiden hade arbetena med banans byggande på allvar påbörjats. Stakningen började den 30 april 1887, och den 12 juni togs det första spadtaget invid Skedala. Styrelseledamöterna med landshövdingen i spetsen pålassade den första kärran, varefter arbetet upptogs av ett arbetslag om 6 man.

Om anskaffandet av de nödiga penningmedlen berett banans befrämjare stora svårigheter och om aktieteckningens historia ej varit utan sina dramatiskt spännande moment, kan detta däremot icke sägas om järnvägens byggande. Banan går ju fram över ett område, där inga större järnvägstekniska hinder möta. Minsta krökningsradie är vid utgången från Halmstad 200 m., i övrigt 300 m. Största lutningen är $17 \text{ }^{\circ}/_{00}$. En del vattendrag och framför allt de talrika mossarna uppe i Hallands och Smålands skogsbygder erbjödo de största svårigheterna. Inalles blevo 14 broar byggda, av vilka bron över Fettjesundet är den längsta, 40 m. med en höjd över vattenytan av 3 m. Passagen över Sällebråten och Prostköpsmossen vållade extra kostnader och arbete. Vid Fröboke voro terrängförhållandena av svåraste art. De värsta sprängningsarbetena måste man vidtaga strax öster om Skedala. På ett ställe i denna trakt hade dock naturen gått tekniken i förväg, i det att mitt igenom den höga och breda bergknallen öppnar sig en lång naturlig springa, genom vilken linjen drogs, utan att ingenjörernas konst sattes på alltför hårda prov.

Det i den ursprungliga planen upptagna sidospåret till sjön Unnen

byggdes ej nu. Bolaget befriades nämligen av K. M:t från skyldigheten att utlägga detsamma. Det var det bristande intresset i form av utebliven aktieteckning från trakten, som gav bolaget anledning att föreslå denna ändring. I stället ålades bolaget i den k. resolutionen att uppföra eget stationshus i Halmstad.

Den 24 aug. 1889 hopspikades under högtidliga former den sista skenan å Halmstad—Bolmens järnväg med Vislanda—Bolmens järnväg. Detta var den sista länken i det betydande järnvägsnät, som Halmstad under 1880-talet lyckats knyta och som givit en orolig göteborgsk lokalpatriot anledning att ropa Göteborgsintressena i gevär. »Skall Göteborg lugnt åse, att Halmstad erövrar Småland och Varberg, tager våra speditioner till Borås, Mark och Kind samt att den ena ångbåtslinjen efter den andra öppnas på Varberg och Halmstad?», hette det i en tidning. År 1882 hade Halmstad över Nässjö sammanknutits med Stockholm, 1885 med Varberg och 1888 med Göteborg och Kristiania och nu sist med Blekinge, med Karlshamn. Ur järnvägskommunikationssynpunkt intar 1880-talet ett alldeles enastående rum i Halmstads historia.

Till sist blev Unnenspåret förverkligat. För att i sin mån bidra till dess realiserande hade Unnaryds kommun sent omsider tecknat aktier för 3 000 kr. Även denna bandel byggdes av ingenjören JEHANDER. Den blev färdig på sommaren 1893. Kostnaderna, 24 000 kr., bestriddes av trafikmedel.

Det första loket fick namnet »Halmstad» som en tacksamhetsåtgärd för den stora uppoffring Halmstads samhälle gjort för järnvägens förverkligande. Det andras namn hade ock karaktären av en tacksamhetsåtgärd — det kallades »Nordenfalk».

Redan innan järnvägen blivit officiellt öppnad för trafik, hade en ganska livlig transport av trävaror börjat. Inkomsterna härav tillfölla enligt kontrakt ingenjören JEHANDER. Tidigast avsynades bandelen Halmstad—Skedala med tanke på att den skulle kunna öppnas för allmän trafik redan sommaren 1889. Då Hallands bataljon vid denna tid hade sin mötesplats å Skedalahed, kunde därifrån sommartiden påräknas en livlig persontrafik, och det var meningen att snarast utnyttja denna möjlighet. Den högsta tillåtna hastigheten blev satt till 35 km/t. men år 1909 medgavs en höjning av tåghastigheten till 40 km/t.

Den 4 nov. 1889 öppnades Halmstad—Bolmenbanan för allmän trafik. Invigningståget avgick från Bolmen till Halmstad med talrika passagerare, och på aftonen hölls det en fest med 200 deltagare.

Visserligen tillkom banan i stridens tecken, men detta förhållande blev på intet sätt normerande för densammas vidare öden.

Om en i järnvägens historia enastående händelse berättar protokollet för den 7 nov. 1903, då nämligen från en del trafikanter ankommit en till bolaget ställd tacksamhetskrivelse. Beklagligtvis förmäles ingenting om anledningen till tacksamheten.

Styrelsens beslut kännetecknades så gott som alltid av fullständig enhällighet. Så vitt av protokollen framgår, har endast vid ett enda tillfälle votering ägt rum inom styrelsen.

Bana och byggnader. Bland de viktigaste förbättringarna och utvidgningarna, som järnvägen har att uppvisa efter färdigbyggandet, må nämnas följande.

Under år 1890 utbyggdes ett hamnspår från Halmstads station till kajen och tomtplatserna utmed Halmstads hamn, och följande år inköptes av Halmstads stad ett markområde, beläget alldeles invid det hittillsvarande stationsområdet i och för ytterligare utvidgning.

År 1905 ombyggdes tre broar, och åren 1910—1921 inlades å hela linjen ny räls, vägande 24,8 kg. mot förut 17,2 kg/m. Åren 1920—1924 ombyggdes och utvidgades tre bangårdar, och åren 1916—1925 sänktes linjen vid Nannarp, banans högsta punkt, för erhållande av bättre lutningsförhållanden.

Utvidgningsplaner. En betydelsefull möjlighet till utvidgning av bolagets trafikområde och järnvägsnät, som emellertid icke förverkligades, förelåg, då Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag under år 1899 trädde i likvidation. Den auktion i och för denna järnvägs försäljning, som 1901 med anledning härav ägde rum, ledde ej till något resultat, då intet anbud avgavs. Detta gav styrelsen i Halmstad—Bolmens järnvägsaktiebolag anledning att hoppas, att bolaget för rimligt pris skulle kunna förvärva äganderätten även till denna järnväg, av vilken ju Halmstad—Bolmenbanan utgjorde en direkt fortsättning. 1902 års bolagsstämma biföll även styrelsens förslag att inköpa Vislanda—Bolmens järnväg för en summa av 768 299 kr. 12 öre, motsvarande järnvägens kapitalskuld till staten. Fördelarna av detta sammansläende av de båda järnvägarna voro uppenbara.

Det anbud, Halmstad—Bolmenbolaget avgivit, föranledde regeringen att till 1904 års riksdag avlåta en proposition om försäljning av Vislanda—Bolmenjärnvägen till det pris och på de villkor, som Halmstad—Bolmenbolaget erbjudit. Riksdagen avsåg emellertid propositionen på grund av det starka motstånd, som mötte från ortsrepresen-

tanterna inom Kronobergs län, vilka ville ge den gamla aktiemajoriteten i Vislanda—Bolmenbolaget ett tillfälle att få behålla järnvägen. Detta syfte förfelades likväl fullständigt, då genom uppköp av aktier till stort antal aktiemajoriteten förvärvades av ett konsortium, som sedan överlät järnvägen till Karlshamn—Vislandabolaget. Köpeskillingen vid denna försäljning blev en helt annan och större än den ifrågasatta.

Vid ungefär samma tid förelåg ett annat relativt stort projekt till behandling inom Halmstad—Bolmenbolagets styrelse, som emellertid även det resulterade i ingenting. Från ledamoten av bolagsstyrelsen, disponenten å Skeen N. MÖLLER förelåg ett anbud om inköp för Bolmenbanans räkning av ett MÖLLER tillhörigt vattenfall, beläget å egendomen Skeen, till ett pris av 100 000 kr. Bolagsstyrelsen reflekterade allvarligt på anbudet med tanke på att omlägga driften å banan till elektrisk, men förslaget föll på grund av de dryga kostnaderna.

Trafik. Halmstad—Bolmens järnväg är en typisk s. k. trä-bana, d. v. s. densammes viktigaste godsslag äro timmer, sparrar, plank, props och i någon mån snickerier. Styckeogodstrafiken, som tidigare varit rätt betydande, har på grund av bilkonkurrensen nedgått till en obetydlighet.

Då persontrafiken, som ombesörjes med tre tåg i vardera riktningen, endast ger omkr. 25 % av banans totala inkomster, bli trafikinkomsterna starkt påverkade av läget på trävarumarknaden.

För att förbättra förbindelserna mellan Halmstad och orterna omkring Lidhult upprättades år 1924 omnibustrafik mellan Södra Unnaröd och Vrå över Lidhult station, där bussarna ansluta till persontågen.

Med anledning av en skrivelse från Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag fördes år 1906 underhandlingar med detta bolag om gemensamt utnyttjande av båda järnvägarnas personal och materiell, genom en underhandlingskommitté, bestående av trafikchefen E. O. SIMONSON, verkst. direktören A. L. APELSTAM och godsägaren S. THAM. Förhandlingarna ledde icke till något resultat. År 1922 upptogos liknande underhandlingar med Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag, men icke heller dessa ha lett till resultat.

Den enda verkligt allvarliga tågolycka, som inträffat under järnvägens tillvaro, var den urspårning, som den 10 juli 1909 inträffade i närheten av Röskebo. Ett häftigt skyfall, enastående i mannaminne, hade till den grad förvandlat en liten bäck, som här korsar banan, att den brusade fram som en flod. Järnvägsbanken underminerades, så att skenorna hängde fria i luften, och då ett tåg omedelbart därefter kom, urspårade loket jämte de närmast följande, lyckligtvis tomma, åtta



C. O. C. J. NORDENFALK,
landshövding.



A. E. PIHL,
grosshandlare.



A. L. APELSTAM,
direktör.



I. LYTTKENS,
godsägare.



V. LINDSTRÖM,
verkst. direktör.



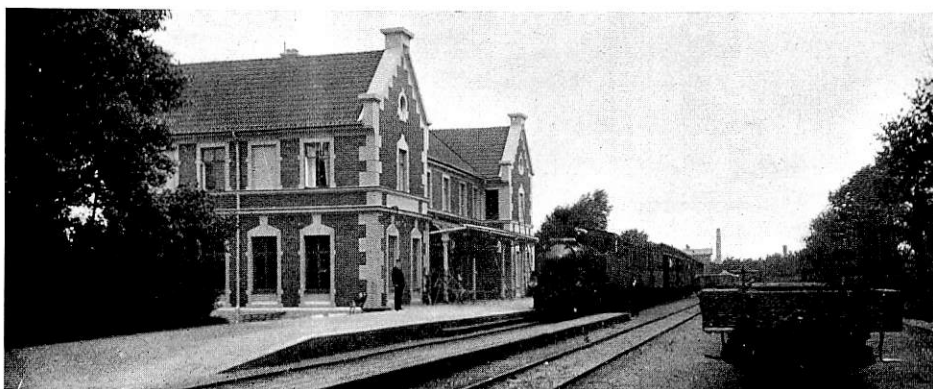
J. JÖNSSON,
trafikchef.



E. O. SIMONSSON,
verkst. direktör, trafikchef.



K. H. V. VON PORAT,
trafikchef.



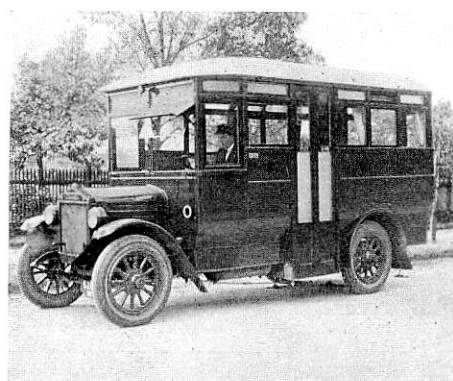
Halmstads station.



Utsikt över Bolmen.



Bron vid Piksborg.



Omnibuslinj. S:a Unnaryd-Lidhult-Vrå.

godsvagnarna och ramlade på sidan, varvid loket samtidigt kom att vända helt om. Samtliga de urspårade vagnarna förstördes nästan fullständigt. Föraren framdrogs till hälften medvetslös och lokeldaren framdrogs död. Banvakten hade någon timme förut verkställt inspektion, och endast en serie olyckliga omständigheter hade orsakat katastrofen.

Ekonomi. Den ekonomiska utvecklingen har varit lugn och jämn, ehuru självfallet avkastningen växlat efter konjunkturerna.

Första gången förslag väcktes om utdelning å bolagets aktiekapital var vid 1893 års bolagsstämma, då en aktieägare föreslog en utdelning av 3 %, vilket förslag likväl stämman avböjde. Till nästa års bolagsstämma hade styrelsen ej heller föreslagit någon utdelning under framhållande av att de ogynnsamma väderleksförhållandena under vintern förhindrat nästan all skogsavverkning, vadan bolagets inkomster kunde befaras avsevärt sjunka. Stämman beslöt dock en utdelning av 2 %.

Åren 1895 och 1896 utdelade bolaget 3 %, 1897 4 %, 1898 5 %, åren 1899—1908 resp. 6 %, år 1909 sänktes utdelningen till 5 %, 1910 blev den 4 %, 1911 3 %, 1912 4 %, åren 1913—15 resp. 5 %, åren 1916—1921 resp. 6 %, åren 1922—1923 resp. 4 %. År 1924 lämnades ingen utdelning.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

APELSTAM, A. L., direktör, *ordförande*,
 BENGSSON, P., direktör,
 BISSMARK, G., borgmästare, *vice ordförande*,
 LINDSTRÖM, V., trafikchef, *verkst. direktör*, se nedan,
 WIMAN, Å., kapten,
 THAM, H., godsägare.

Verkställande direktör.

LINDSTRÖM, V., trafikchef 1922—

Trafikchef.

VON PORAT, K. Hj. W. 1923—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

NORDENFALK, C., landshövding 1886—1902

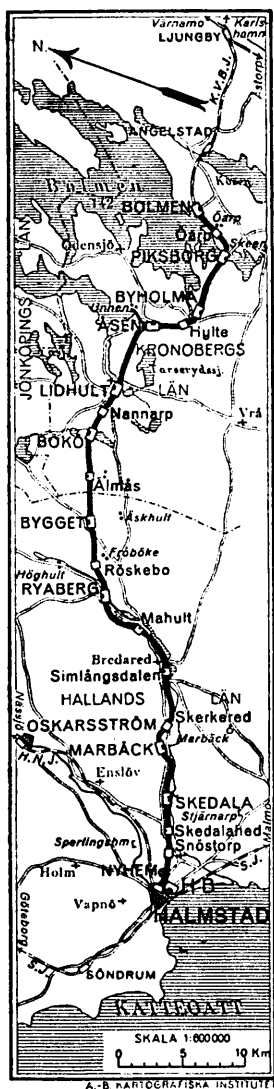
PIHL, A. E., grosshandlare 1902—1911

Verkställande direktörer.

LYTTKENS, IVAR, godsägare 1886—1889

APELSTAM, A. L., direktör 1899—1910

SIMONSSON, E. O., trafikchef 1910—1922



Trafikchefer.

JÖNSSON, J.	1889—1900
SIMONSSON, E. O.	1901—1922

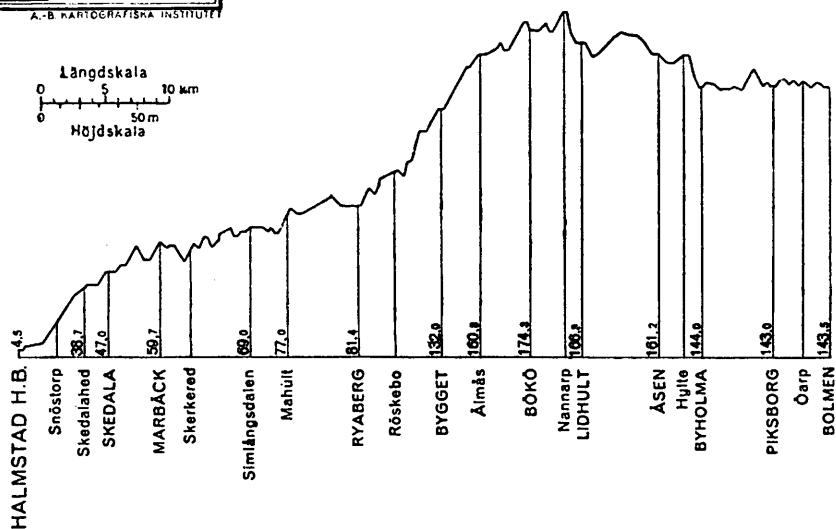
Halmstad—Bolmens järnväg, 66 km. *Bolmens* station, som är föreningspunkt med Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg, är belägen vid sjön Bolmen i Småland. Väster om denna sjö utbreda sig rika skogar. Sjön skall enligt sägnen ha 365 öar, vilka dock äro betydligt färre, stränderna äro vackra och vägarna på dem goda. Bland öarna intager den sagoomspunna Bolmsö främsta rummet. Bebodd sedan stenåldern, har den varit ett slags huvudort för nejden.

Från Bolmen går järnvägen alldeles efter sjöns strand till *Piksborgs* station. Vid byggandet genomskar banan den kulle, som gömmer lämningarna av det gamla *Piksborg*, som förstördes under Engelbrekts resning 1434. På en bro över Fettjesundet mellan Kafiosjön och sjön Bolmen fortsätter linjen förbi *Byholma* station till *Asens* station.

Härifrån leder en 2 km. lång bibana till *Unnen* vid den vackra sjön med samma namn.

Över mossar går linjen vidare till *Lidhults* station vid en vackert belägen kyrkoby och en del industriella anläggningar. Bl. a. ligga här Medicinalväxtföreningens bärtorkeri och drogdepå.

Genom en trakt, som är rik på småsjöar, och förbi stationen *Bökö* och hållplatsen *Almås* samt vidare genom kärrig skogsmark uppnås vid *Byggets* station Fylleåns dalgång. Vid *Ryabergs* station löper banan in i den för sin skönhet berömda *Simlångsdalen*. Sträck-



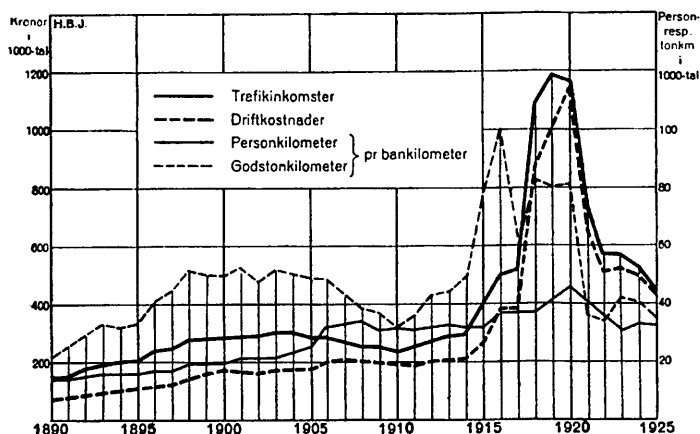
ningen härstädes utmed Fylleåns små forsar och fall samt vid stranden av Simlångan erbjuder något av det vackraste i naturscenerier, som sydvästra Sverige kan uppvisa. I dessa trakter ha också Halmstadsborna med förkärlek valt platser till sina sommarvillor, och om vintrarna ha under senare år ett livligt sportliv utvecklats.

Från Ryaberg fortsätter banan förbi ett par sjöar, som utgöra utvidgningar av Fylleån, och hållplatsen *Mahult* till *Simlångsdalens* hållpl. Genom en starkt kuperad terräng med bokhult och åbringar går linjen vidare förbi *Marbäck*, där banans enda egentliga industrianläggning, Marbäck's fabriks-a.-b., sliperi och pappfabrik, är belägen. Härifrån löper järnvägen in på den högt belägna Ske-dalaslätten, där ett synnerligen vackert panorama utbreder sig. Med Laholms-

bukten och Hal-landsås i söder och de skogklädda höj-derna på Nyårsåsen i norr ser man Halmstad breda ut sig på båda sidorna om Nissans mynning. I Halmstad har järnvägen egen station, *B:s Halmstad*, nära Halmstads Centralstation.

Direkta vagnar framföras mellan Halmstad och Karls-hamn och omvänt.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1889	År 1925
Spårvidd	m.	1,067	1,067
Spårlängd i huvudspår	km.	64	66
» i sidospår	»	4,4	9,1
Största lutning i huvudspår	‰	17	17
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	17,2	24,8
Största tillåtna hjultryck	ton	4	4
» » tåghastighet	km/t.	35	40

Rullande materiell.

		År 1889	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	st.	4	7
Personvagnar med 2 axlar	»	7	7
» » 4 »	»	—	3
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	56	116
» » » 4 »	»	—	6
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	»	2	3

Personal, antal.

Ordinarie	46	57
Extra	9	16
Verkstadsarbetare	4	3
Banarbetare	16	18

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1890.

Järnvägens an- läggnings- kostnad..	1 520 997: 06	
Rullande ma- teriell....	198 979: 20	1 719 976: 26
Förråd:		
materialier	6 924: 28	
inventarier	10 637: 83	17 562: 11
Kassabehållning		2 303: 10
Skåne—Hallands järnväg....	2 049: 11	
Pensionsdelägar- nas konto....	699: 10	2 748: 21
Obetalda räntors konto, den 31 dec. 1890 upplu- pen ränta å statslånet		9 177: 18

S:a kr. 1 751 766: 86

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen....	1 516 861: 10
Rullande materiellen	80 272: 75
Biltrafikens rullande mate- riell.....	29 554: 72
Förrådet:	
inventarier	17 565: 54
materialier	58 610: 40
Obligationer	18 607: —
Innestående i bank	115 527: 45
Fordran för trafikräknin- gar	2 286: 66
Diverse personer	5 000: —
Torvmossen vid Bökö	1 000: —
Kassabehållning	3 275: 87

S:a kr. 1 848 561: 49

Skulder den 31 dec. 1890.

Aktiekapitalet:		
utlämnade		
aktiebrev	730 000: —	
ej uttagna		
aktiebrev, varå inbe- talts	8 174: 20	738 174: 20
Statslånet	824 915: —	
D:o anstånds- ränta	73 806: 57	
D:o, den 31 dec. 1890 upplupen, ej förf. ränta	9 177: 18	907 898: 75
Aktiebolaget Atlas		12 000: —
Stationernas kreditbalanser		96: 78
Sjukhjälpskassan		115: 50
Diverse konton.....		14 946: 59
Reserverade medels konto		7 423: 07
1890 års vinst av trafiken		71 111: 97

S:a kr. 1 751 766: 86

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	735 600: —
Statslånet:	
kapitalskuld	507 197: 86
anståndsränta	73 806: 57
upplupen, ej förf. ränta	5 642: 58
Oinlösta utdelningskup. ..	532: —
Obetalda räkningar	12 285: 50
Avsättning till förändring av balanslinjen vid Nannarp	3 000: —
Avsättning till obetalda ut- skylders konto	16 021: 88
Dispositions-fonden	265 141: 33
Reparations- och slitnings- fonden	128 802: 01
Reservfonden.....	100 000: —
Till bolagsstämmans dispo- sition	531: 76

S:a kr. 1 848 561: 49