
HALMSTAD—NÄSSJÖ JÄRNVÄGAR

Signatur: H.N.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag, Stockholm.

Det system av järnvägar, som kallas *Halmstad—Nässjö järnvägar*, omfattar följande linjer: *Halmstad—Nässjö*, *Kinnared—Ätran*, *Vaggeryd—Jönköping*, *Reftele—Gislaved*, *Torup—Hyltebruk* och *Landeryd—Falköping Ranten* (Västra Centralbanan). Den äldsta av dessa linjer är Halmstad—Nässjö järnväg, vilken år 1882 i sin helhet öppnades för allmän trafik. Med denna järnväg ha övriga banor successivt förenats. Den trafikerade banlängden utgör 409 km.

Linjen Halmstad—Nässjö.

Halmstad är sedan gammalt utskeppningsort för allehanda skogsprodukter, som till största delen torde ha forslats från Småland längs Nissaåns dalgång. Sedan järnvägarnas stora betydelse för godsbefordran blivit uppenbar, uppstod under 1860-talet tanken på en järnvägsförbindelse från Småland till Halmstad. Denna tanke ledde till ett järnvägsmöte, som hölls i Halmstad den 1 juli 1869 och vid vilket möjligheterna för en bana från Halmstad till södra stambanan övervägdes. Medel tecknades för förberedande undersökningar.

Inom Halmstads stadsstyrelse upptogs järnvägsfrågan till behandling redan följande månad genom possessionaten C. HAMMAR, som föreslog, att staden även skulle lämna bidrag till dessa undersökningar. Saken hänsköts såväl till drätselkammaren som till en kommitté, bestående av hr C. HAMMAR, fabrikören I. WALLBERG, handlanden C. O. SCHÉLE, apotekaren C. VON SYDOW och handlanden A. J. CARLSSON. Resultatet blev, att stadsfullmäktige anslog 500 rdr till undersökningen

och uttalade sig för en linje »Halmstad—nära Rydö—Bolmens norra strand—Värnamo—lämplig plats å södra stambanar».

Troligen på initiativ av nämnda kommitté kom snart ett nytt järnvägsmöte till stånd i Halmstad. Å detta möte tillsattes en ny järnvägs-kommitté, bestående av borgmästaren TH. STOCKENBERG, provinsial-läkaren P. O. SJÖSTRAND, handlanden C. O. SCHÉLE, apotekaren C. VON SYDOW och handlanden G. E. FALCK.

Kommittén lät undersöka den tilltänkta järnvägslinjen genom majoren CL. ADELSKÖLD, som uppgjorde ritningar och kostnadsberäkning. Förslaget inlämnades till K. M:t för erhållande av statsunderstöd, och rundskrivelser utsändes till de kommuner och enskilda i Halland och Småland, vilka ansågos vara intresserade av företaget.

Man var även på andra håll verksam för att lösa järnvägsfrågan, och krafter voro i rörelse för att leda den tilltänkta banan i annan riktning än den projekterade. Sålunda undersöktes en linje Halmstad—Gislaved—Taberg—Jönköping.

Järnvägskommittén i Halmstad fick föga uppmuntrande svar från de kommuner och enskilda, till vilka den vänt sig med förslag till en järnväg Halmstad—Bolmens norra strand—Värnamo. Vid ett möte i dec. 1869 redogjorde kommittén för läget, men mötet beslöt att arbetet skulle fortsätta, dock inriktat på en linje Halmstad—Jönköping.

Stadsfullmäktige i Halmstad, som till fullo insågo betydelsen av en förbindelse med södra stambanan, beslöto i början av 1870 att stödja det blivande bolaget och tecknade därför å stadens vägnar aktier för 200 000 rdr, vilket belopp 1871 ökades till 250 000 rdr, samt utfäste sig att tillhandahålla fri mark för stationen i Halmstad. I april 1870 utfärdades inbjudan till bildande av Halmstad—Jönköpings järnvägsaktiebolag, och under den följande tiden gjordes stora ansträngningar att få aktieteckningen fullständig. En ansökan om statsbidrag avlogs.

Därefter hölls i Gislaved ett möte den 9 dec. 1871 för att utröna, huruvida aktietecknarna vidhöllo sina teckningar oaktat statsbidrag icke kunnat erhållas. En del personer, som bundit sig för mindre belopp, drogo sig tillbaka, men representanten för Halmstad, hr I. WALLBERG, förklarade, att staden på vissa villkor vidhölle sin teckning, och en hel del enskilda personer kvarblevo också vid sina teckningar.

Man förklarade detta möte för konstituerande bolagsstämma samt godkände ett förslag till bolagsordning. I denna upptogs aktiekapitalet till minst 5 004 000, högst 5 400 000 rdr. Vidare granskades ett kontrakt med de blivande byggnadsentreprenörerna, BILLUPS & MAKINSON

från Cardiff. Stämman uttalade sig även för en bestämd linje, nämligen Halmstad—Oskarström—Nyby (beläget något väster om Långaryds kyrka)—Villstad—Gislaved—Nissafors—Stengårdshult—Bons-torp—Taberg—Jönköping.

Bolagsstämman ajournerades därefter för att fortsättas den 15 jan. 1872 i Halmstad. Denna dag torde få anses som begynnelse dagen för *Halmstad—Jönköpings järnvägsaktiebolag*. Enligt bolagsordningen, som stadfästes den 3 mars 1872 men ändrades den 26 april s. å., skulle bolagets aktiekapital utgöra lägst 360 000 rdr och högst 8 100 000 rdr rmt.

Förhandlingarna leddes av kammarherren C. KUYLENSTIERN, ledamot av interimsstyrelsen. Ordföranden meddelade, att det förut med BILLUPS & MAKINSON uppgjorda kontraktet förfallit, aldenstund tillräcklig aktieteckning ej kunnat uppnås under den härför beviljade tiden och att nämnda personer framlagt ett förslag till kontrakt för en ny linje, nämligen över Oskarström—Torup—nära sjön Bolmen—Värnamo. De, som tecknat sig för en bana över Gislaved, kunde ej anses vara bundna för den nya linjen.

Emellertid befanns, att så många vidhöllo sina tecknade belopp, att dessa tillsammans med de av Halmstad stad och brännvinsbolaget anslagna medlen uppgingo till omkring 360 000 rdr, varför man bestämde sig för en järnvägsbyggnad »från Halmstad—nära Oskarström, över Torup, förbi sjön Bolmen, åt Värnamo och nära Taberg till Jönköping eller annan punkt på stambanan söder om Jönköping jämte bibana till Gislaved». Till ledamöter i styrelsen utsågos: t. f. landshövdingen F. W. LEIJONANCKER, kammarherren C. KUYLENSTIERN, possessionaten C. HAMMAR, fabrikören I. WALLBERG och häradshövdingen J. F. EKENMAN. Följande dag undertecknades entreprenadkontraktet med hrr BILLUPS & MAKINSON, vilka till byggnadsingenjörer antogo hrr WILKINSON och SMITH från London.

Ur detta kontrakt må anföras följande: spårvidden skulle göras lika med den vid Statens järnvägar, rälerernas vikt skulle vara 15 skålp. pr fot och arbetet skulle börja senast i juni 1872. Banan skulle vara färdig till Jönköping inom fyra år och till Gislaved inom fem år. Betalningen skulle utgå i av järnvägsbolaget utställda obligationer och aktier och ersättningen vara 6 000 rdr pr eng. mil med avdrag av 100 rdr för mark och stängsel pr mil.

Den nya styrelsen utsåg såväl till ordförande som till verkst. direktör t. f. landshövdingen i länet F. W. LEIJONANCKER. Till vice ord-

förande valdes kammarherren C. KUYLENSTIERNNA och till kassaförvaltare fabrikören I. WALLBERG. Till kontrollerande ingenjör antogs ingenjören N. SONESSON.

Entreprenören skulle, såsom ovan nämnts, enligt kontraktet ha ersättning i form av obligationer och aktier. För erhållande av reda penningar för arbetets bedrivande avslutade nu entreprenörerna kontrakt med Göteborgs handelskompani, vilket skulle inköpa deras obligationer. Detta ledde till ett kontrakt mellan järnvägsbolaget och Göteborgs handelskompani med bl. a. den bestämmelsen, att någon ändring i kontraktet med entreprenörerna icke finge företagas, som kunde ha inflytande på obligationernas rätt, med mindre sådär ändring medgavs av Handelskompaniet. Detta kontrakt föranledde ett par ändringar i bolagsordningen.

Arbetet bedrevs nu med sträckning av linjen mot Torup. Så långt var man i början av 1873 på det klara med att banan skulle gå, men angående fortsättningen tycks intet ha varit bestämt. Hela företaget synes hava svävat högst betydligt i luften med påföljd, att alla småningom blevo misslynta. Vidare blevo entreprenörerna osams med sina byggnadsingenjörer, men styrelsen lyckades denna gång bilägga tvisten.

Det kinkiga spørsmålet, hur banan skulle dragas från Torup mot Värnamo förelades extra bolagsstämma den 3 juni 1873, å vilken den av entreprenörerna förordade sträckningen Torup—Kinnared—Smålandsstenar—Bredaryd—Värnamo antogs. Samtidigt bestämdes Nässjö som slutpunkt. Redan nu framkom förslag att ändra bolagets namn till Halmstad—Nässjö järnvägar, men Göteborgs handelskompani motsatte sig detta. Till följd av entreprenadkontraktet stakades linjen på enklare sätt, vilket förhållande än i dag sätter sin prägel på den södra delen av linjen Halmstad—Nässjö. Då linjen blivit färdig till Torup, öppnades denna del för trafik.

Följande år, 1874, blev man äntligen färdig med att bestämma, hur banan skulle gå från Värnamo, nämligen till Lagaåns dalgång—Götaström—Götafors—Lindfors—Nässjö. Samma år framlades av entreprenören MAKINSON ett förslag att bygga bibana till Fegen i st. f. till Gislaved, och följande år, 1875, proponerade Göteborgs handelskompani, att denna Fegenlinje skulle byggas, innan banbygget till Nässjö avslutats. Frågan om bibanor var härmed väckt och återkom ofta under årens lopp.

Vid 1876 års bolagsstämma disponerade entreprenörerna mer än hälften av aktierna. Detta gjorde, att de nu höjde huvudet och visade

benägenhet att bemäktiga sig hela ledningen. De antydde, att styrelsen borde avgå, och MAKINSON begärde att få övertaga ledningen av trafiken. Detta angrepp avvärjdes, men MAKINSON och dennes son fingo erbjudande att inträda i styrelsen.

Inom järnvägsbolaget var det fortfarande kritiskt, ty penninganskaffandet vållade svårigheter. Man tycktes vid denna tid tveka att ytterligare binda sig vid Göteborgs handelskompani och sökte (1877) genom BILLUPS att i England anskaffa medel till banans fortsatta byggande. Bolagsstämman beviljade styrelsen rätt att upptaga ett driftlån, och förhandlingarna med Göteborgs handelskompani ordnades genom bankdirektören A. O. WALLENBERG. Emellertid blev bandelen Halmstad—Värnamo färdig och öppnades för allmän trafik den 1 sept. 1877. Dessförinnan hade provisorisk trafik varit ordnad å färdiga delar av banan, där resande fått färdas på egen risk.

Den ene av entreprenörerna, MAKINSON, begärde nu och erhöll tillstånd att draga sig tillbaka. BILLUPS fortsatte ensam som entreprenör men påtvingade bolaget en engelsman, GEORGE GOSLETT, som superintendent. Huruvida denne hade något inflytande på utvecklingen, framgår ej av handlingarna — hans namn nämnes ej vidare i protokollet. 1878 begärde byggnadsingenjörerna WILKINSON och SMITH sitt entledigande.

Visserligen lyckades styrelsen följande år placera en del obligationer i England genom hrr DENT, PALMER & Co, men läget var långt ifrån tillfredsställande och blev ej bättre, då det förspordes, att Göteborgs handelskompani råkat i trångmål. Detta rykte bekräftades, ty Handelskompaniet gick i konkurs. Härtill kom, att entreprenören BILLUPS ej syntes mäka föra arbetet till slut. Styrelsen sökte nu erhålla statsanslag å 500 000 kr. i avvaktan på att åtminstone banan skulle bli färdig mellan Värnamo och Lindefors. Den 3 jan. 1880 fick denna del av banan öppnas för trafik, men s. å. utgick kontraktet med BILLUPS. En stagnation i arbetet tycktes ha inträtt, och härunder överenskomms med svensk bankirfirma om obligationsförsäljning.

Först i maj 1881 antogs ny entreprenör, ingenjören C. JEHANDER, för den återstående delen av banan. Emellertid behövde banan intecknas, och för att kunna erhålla lagfart dessförinnan måste bolaget enligt koncessionen avsäga sig rätten att bygga bana till Gislaved.

Under väntan på det begärda statsunderstödet, som av riksdagens båda kamrar vid 1881 års riksdag bifölls utan återbetalningsskyldighet, upptog styrelsen 1882 ett byggnadslån å 350 000 kr., för vilket Halm-

stads stad gått i borgen. En hel del icke försålda obligationer hade avyttrats föregående år till en kurs av 65 à 60 %.

I slutet av 1882 blev bandelen Lindefors—Nässjö färdig och godkänd och den 21 dec. 1882 öppnades linjen Halmstad—Nässjö i sin helhet för trafik.

Den ursprungliga, 1872 valda styrelsen fick i stort sett vara med om banans öppnande och styrelsens ordförande och verkst. direktör, landshövdingen LEIJONANCKER, som med största intresse oegennyttigt arbetat för bolaget, samt häradshövdingen J. F. EKENMAN, som i väsentlig grad torde hava föranlett banans dragande över Värnamo, fingo uppleva den dag, då det efterlängtade statsunderstödet beviljades (i slutet av 1882), men undsluppo de ytterligare svårigheter, som de möjligen förutsett, nämligen bolagets trädande i likvidation. Både landshövdingen LEIJONANCKER och häradshövdingen EKENMAN avledo 1883.

Tiden härifrån till 1885 års bolagsstämma utgjorde en period, under vilken bolaget kämpade med övermäktiga svårigheter. Mot slutet av 1883 sökte vissa fordringsägare erhålla inteckning i järnvägen för ett obligationslån. Bolaget hade i början av 1884 ej penningar att betala beställda lokomotiv, men medel härtill försträcktes av verkst. direktören, fabrikören WALLBERG. När bolaget blev stämt för oguldna räntor, hade styrelsen emellertid ej annat val än att söka komma till överenskommelse med de större obligationsinnehavarna. Härför utlystes ett möte i Stockholm den 8 maj 1884, vilket dock blev utan resultat. Vid den ordinarie bolagsstämman 1884 framlades den bedrövliga ställningen, varefter stämman uppsköts på tre månader. Under tiden skedde utmätning å bolagets bankkonto. Därefter lagsöktes järnvägsbolaget och hela järnvägen togs 1884 i mät. Å extra bolagsstämma beslöts nu, att järnvägen skulle försäljas exekutivt. Sedan bolaget den 26 jan. 1885 försatts i konkurs, inköptes järnvägen på auktion av ett Stockholmskonsortium genom bankdirektören A. O. WALLENBERG för en milj. kr., och den 17 juni s. å. upplöstes Halmstad—Jönköpings järnvägsaktiebolag, sedan decharge åt styrelsen beviljats.

Den 26 juni erhöll konsortiet k. resolution å bolagsordning för det nya järnvägsbolaget, som den 29 juni konstituerade sig under namn av *Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag*.

I det nya bolagets styrelse invaldes: bankdirektören A. O. WALLENBERG, fabriksidkaren WILH. WALLBERG, överstelöjtnanten A. LINDGREN, trafikchefen E. LINDQVIST och kaptenen frih. A. ÅKERHIELM. Inom styrelsen utsågos bankdirektören A. O. WALLENBERG till ord-

förande, överstelöjtnanten A. LINDGREN till vice ordförande och fabriksidkaren W. WALLBERG till verkst. direktör.

Aktiekapitalet var bestämt till 2 100 000 kr., och styrelsen bemyndigades att upptaga ett obligationslån till samma belopp.

Under de senast förflutna åren hade penningbrist i hög grad hämmat utvecklingen; nu var detta hinder undanröjt. Emellertid gick man varligt fram, ty det gällde att i första hand göra banan ekonomiskt givande. Konsortiets ledning, som haft god kännedom om det gamla bolagets finansiella läge och brister, hade redan innan det nya bolaget stiftades uppgjort preliminärt kontrakt om leverans av 50 st. nya godsvagnar. I samma riktning arbetade den nya styrelsen. Nyanskaffning och förbättringar kommo till stånd, personalen omflyttades och en reparationsverkstad planerades i Halmstad, vars station utvidgats. Denna station var nämligen vid denna tidpunkt slutstation för såväl Skåne—Hallands som Mellersta Hallands järnvägar, och den ordnades också för gemensamt bruk av dessa banor.

År 1886 beslöts inköp av järnvägen *Kinnared—Fegen*, 1890 järnvägen *Fegen—Ätran*. Samma år framkom projekt om en bana mellan Ätran och Svenljunga, men styrelsen fann ingen anledning att befatta sig därmed. År 1892 erhöles koncession å en järnväg *Vaggeryd—Jönköping*, och 1897 beslöts en bana *Torup—Rydö*. År 1898 erhöles koncession å bandelen *Refteled—Gislaved* och 1907 beslöt man bygga en bana *Rydöbruk—Hyltebruk* samt 1917 att inköpa *Västra Centralbanan*, vilken dessförinnan erhållit betydande understöd. För dessa nya bandelar redogöres närmare i det följande.

Genom inköpet av Västra Centralbanan blev Halmstad—Nässjö järnväg ägare av alla de linjer, som f. n. av järnvägsbolaget trafikeras, och järnvägsnätet benämndes Halmstad—Nässjö och Västra Centralbanans järnvägar, vilket namn år 1922 förändrades till den före Västra Centralbanans tillkomst använda beteckningen *Halmstad—Nässjö järnvägar*.

Bana och materiell m. m. Åtskilliga förbättringar ha under årens lopp gjorts i såväl plan som profil å linjen Halmstad—Nässjö. Sålunda ha svårare kontrakurvor antingen borttagits eller förbättrats och även gynnsammare lutningsförhållanden ha erhållits. Utbyte av räler, vilkas vikt å huvudlinjen från början utgjorde omkr. 22 kg/m, har ägt rum, och nu är hela nätet med undantag av linjen Kinnared—Ätran belagt med stålräler av 32 kg/m. eller högre vikt (41,18 kg/m. å 38 km. närmast Halmstad).

På grund av ökat hjultryck och för införandet av större hastighet utbyttes under åren 1920—1923 samtliga broar, som icke motsvarade fordringarna. 5 st. broar ha utförts som kulvertar i armerad betong, den största med en fri spännvidd av 6,4 m. Bannätets längsta bro i ett spann (över Nissaån vid Gislaved) har en fri spännvidd av 40,0 m. Växelförreglingar ha införts vid flertalet stationer och vid alla lastplatser.

Å linjen Halmstad—Nässjö var den största tillåtna hastigheten efter resp. delars öppnande satt till 3 mil i timmen, vilket år 1882 förändrades till 30 km/t. 1884 ökades tillåtna hastigheten till 40 km/t. och för delen söder om Värnamo 1913 till 60 km/t. Numera är 60 km/t. hastighet å hela huvudlinjen tillåten, å vissa delar 80 km/t. Å Västra Centralbanan hade vid öppnandet för trafik erhållits en största tillåten hastighet av 60—70 km/t. Å linjerna Vaggeryd—Jönköpings hamn och Torup—Hyltebruk bestämdes en hastighet av 40 km/t., å Reftale—Gislaved 35 km/t. och å linjen Kinnared—Ätran endast 27 km/t. Å samtliga dessa linjer torde ökning av hastigheten vara förestående.

År 1914 anskaffades en dieselelektrisk motorvagn med 75 hk. motorstyrka. År 1921 insattes i trafik ytterligare två dieselelektriskt drivna motorvagnar å 160 hk. motorstyrka. Av liknande slags motorvagnar inköptes år 1925 tre st. men med 200 hk. motorstyrka. Samma år anskaffades två st. kolgasdrivna motorvagnar med motorstyrka å 100 hk. För ombesörjande av mindre och lättare transporter har järnvägen slutligen anskaffat en bensindriven motorlastvagn med en lastförmåga av omkr. 3,5 ton.

Ända från sin början har järnvägen haft reparationsverkstäder. Dessa ha under årens lopp undergått förändringar och tillbyggnader samt ha försetts med ett flertal nya arbetsmaskiner samt förbättrade anordningar för arbetenas underlättande.

I avsikt att förebygga bränslebrist och nedbringa driftkostnaderna inköpte järnvägen under år 1912 några större torvmossar vid Unnens och Åsens stationer m. fl. platser utefter Halmstad—Bolmens järnväg. I samma avsikt anställdes försök med torvpulvereldning och 1917 inköptes ytterligare en torvmosse i närheten av Reftale station å Halmstad—Nässjö järnväg.

Trafik. Då järnvägssystemet utgör förbindelseled mellan den småländska skogsbygden och västkusten är det helt naturligt, att skogsprodukter kommit att bliva den ojämförligt viktigaste transportartikeln.

Sålunda kan nämnas, att år 1886 (det första år för vilket varustatistik finnes) utgjorde hela den å banan transporterade godsmängden 76 773 ton. Härav kommo 55 262 ton eller omkr. 72 % på skogsprodukter, under det att det varuslag, som uppvisar näst högsta transportsiffran, nämligen spannmål och mjöl, stannade vid 3 763 ton eller endast omkr. 5 % av hela transportmängden. Efter hand som industrier uppstått och utvecklats i de trakter, som beröras av banan, ha trävarorna visserligen icke kunnat bibehålla denna dominerande ställning bland transportartiklarna men utgöra dock ännu omkring hälften av allt å järnvägen transporterat gods. Under det senaste tjugotalet år har det varit massaved till de vid järnvägen befintliga pappersmassfabrikerna, som utgjort den största transportartikeln av trävaror.

I den mån den utmed banan uppväxande industrien utvecklades, tillkommo nya, betydande transportobjekt, bestående av för industrien erforderliga råvaror och bränsle samt av dessa industriers produkter. Av sådana godsslag äro f. n. stenkol och koks, papper och pappersmassa, kalksten, svavel och svavelkis samt järn och stål de mest betydande. Till de viktigaste godsslagen böra även räknas spannmål och mjöl samt jordbrukskalk och andra gödningsämnen.

Ekonomi. Då i det föregående utförligt redogjorts för järnvägens ekonomiska förhållanden under det första bolagets förvaltning, d. v. s. under banans byggnads- och första trafikår, torde det vara överflödigt att här omnämna dem.

Det nya bolagets målmedvetna strävan att förbättra järnvägens ekonomi kröntes rätt snart med framgång, i det att redan år 1887 den första utdelningen, avseende föregående år, kunde göras med 2 %.

Med år 1889 är den första konsolideringen av företaget genomförd. Utdelningen, som under åren 1888 och 1889 varit 3 %, kunde 1890 höjas till 4 %, och höll sig därvid århundradet ut.

Från och med år 1900 kunde utdelningen höjas till 5 % och bibehölls så ända till och med 1908. Det ekonomiska läget för järnvägen blev nu allt bättre. År 1903 ökades aktiekapitalet till 3 milj. kr. genom utsläppande av nya aktier, vilka till ett pris av 450 kr. pr st. övertogos av förutvarande aktieägare. Överkursen tillfördes bolagets fonder.

År 1906 ökades aktiekapitalet till 6 milj. kr. genom överförande av 3 milj. kr. från bolagets fonder och år 1926 till 7 500 000 kr. genom överförande av ytterligare 1 500 000 kr.

Understödjandet av Västra Centralbanan blev den huvudsakliga orsaken till att Halmstad—Nässjö järnväg under 1909 ej lämnade någon

utdelning, ett bakslag i den för övrigt lugna utvecklingen. Visserligen kunde utdelningen följande åren sättas till 3 %, men först år 1914 lämnade bolaget åter 5 % utdelning. Härefter följa några för järnvägen goda år, då utdelningen kunde höjas, år 1915 till 6 % och 1916 till 7 %, vilken senare procent bibehölls till 1921, då verkningarna av den på världskriget följande allmänna ekonomiska depressionen gjorde sig synnerligen kännbart gällande beträffande järnvägens driftsresultat, förorsakande en nedsättning i utdelningen sistnämnda år till 6 % och påföljande år till 3 %. Redan året därpå inträdde emellertid en förbättring, så att utdelningen 1923 åter kunde sättas till 6 % samt 1924 och 1925 till 7 %.

Bandelen Kinnared—Ätran.

Redan under ett mycket tidigt stadium av huvudinjens anläggning dryftades en bibana till Fegen. Byggnadsentreprenörerna, BILLUPS & MAKINSON, framställde 1874 ett förslag att anlägga linjen *Kinnared—Fegen* i stället för bibanan till Gislaved. Styrelsen för dåv. Halmstad—Jönköpings järnväg erkände, att det vore önskvärt och fördelaktigt att bygga denna linje men avstod likväl därifrån.

Följande år kom Göteborgs handelskompani, entreprenörernas ekonomiska stöd, med förslag, att linjen Kinnared—Fegen skulle färdigbyggas, innan något åtgjordes öster om Värnamo. Styrelsen lovade visserligen medverka till den ifrågasatta bibanans anläggande men vidhöll att bygget först borde fullbordas till Nässjö. Entreprenörerna voro emellertid envisa. Genom förnyad skrivelse från dem föranleddes styrelsen att förelägga ordinarie bolagsstämman 1876 att söka koncession på en del bibanor, bl. a. den mellan Kinnared och Fegen. Bolagsstämman samtyckte härtill, men beslutet skulle konfirmeras av ny extra bolagsstämma och kunde därför ej genast sättas i verket. Innan denna extra bolagsstämma kom till stånd, fick bolaget kännedom om att koncession å en linje Varberg—Ullared—Fegen—Kinnared redan blivit beviljad den 21 juli 1876. Den extra bolagsstämman hade därför endast att ställa sig avvaktande beträffande linjen Kinnared—Fegen.

I slutet av 1882 meddelade styrelsen, att åtgärder vidtagits för åstadkommande av en bana mellan Kinnared och Fegen, och en extra bolagsstämma detta år lämnade sitt medgivande till att denna linje finge inledas å Kinnareds station. Styrelsen stod tydligen i kontakt med vad som rörande denna anläggning förhades och fick extra bolagsstäm-

mas tillstånd att söka sådan ändring i bolagsordningen, att hinder ej mötte att övertaga Kinnared—Fegenbanan, om så skulle låta sig göra.

Koncession på linjen Kinnared—Fegen blev den 18 jan. 1884 lämnad till fabrikören WILH. WALLBERG, kammarherren C. KUYLENSTIERNA, fabrikören I. WALLBERG, borgmästaren i Halmstad TH. STOCKENBERG, fabrikören L. P. ANDERSSON och handlanden A. W. ANGEL. Sedermera överläts koncessionen den 27 nov. 1884 på hr WILH. WALLBERG, som fortsatte banbyggnaden till sjön Fegens södra ända.

Sedan Halmstad—Jönköpings järnvägsaktiebolag gått i konkurs, uttalade sig det nya bolaget redan vid den konstituerande bolagsstämman för ett förvärv av linjen Kinnared—Fegen. Hr WILH. WALLBERG förklarade sig villig att sälja banan för 360 000 kr. kontant till Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag, och köpet ägde rum den 29 mars, 1886.

Fegen—Ätran. Den 21 nov. 1884 erhöll fabrikören WILH. WALLBERG koncession å en järnväg mellan sjön Fegen och Ätraån samt byggde densamma mellan Fegens södra ända och Ätraån vid Esered, 3 km. söder om Gunnarps kyrka. År 1887 träffades överenskommelse mellan hr WILH. WALLBERG och Halmstad—Nässjö järnväg, att denna skulle trafikera Fegen—Ätrons järnväg.

I mitten av 1889 utbjöd hr WALLBERG sin järnväg för 100 000 kr., men styrelsen ställde sig ovillig härtill samt avslog hr WALLBERGS begäran att mot inteckning i järnvägen erhålla ett lån om 60 000 kr. Först nästa år ville Halmstad—Nässjö järnväg inköpa banan. Hr WALLBERG hade då reducerat priset till 80 000 kr. men lämnade slutligen hela banan för 70 000 kr., varefter Halmstad—Nässjö järnväg övertog densamma från den 1 juli 1890. Den 23 juli 1891 erhöles K. M:ts resolution å överlåtelsen av koncessionen. Efter linjens övertagande gjordes en hel del förbättringar, såsom daglig trafikering, utrustning med telegraf m. m.

Varberg—Ätrons järnväg erbjöd sig 1909 att mot viss ersättning framgå med sina tåg till Kinnared samt lämnade dessutom ett anbud å bandelen å 200 000 kr. Försäljningen kom dock icke till stånd, varefter en enskild person erbjöd 230 000 kr. för banan. Avtal om försäljning till detta pris avslöts, men försäljningen kom icke till stånd på grund av köparens frånfälle. Den 25 okt. 1910 kom emellertid ett avtal till stånd med Varberg—Ätrons järnvägsaktiebolag, att detta bolag skulle tillhandahålla lokomotiv och åkande personal för trafiken å bandelen ifråga. Detta avtal upphörde att gälla 31 juli 1917, vid vilken tidpunkt Halmstad—Nässjö järnväg återtog hela trafikeringen.

Bandelen Vaggeryd—Jönköping.

Vid uppgörandet av den första planen att söka förbinda Halmstad med södra stambanan hade man blicken fäst på Jönköping såsom den blivande slutpunkten för huvudlinjen, vilket även framgår av järnvägsbolagets ursprungliga namn. Redan vid mötet i Gislaved vintern 1871 beslöt man draga banan dit, men detta beslut kom, såsom förut nämnts, då icke till utförande.

Under huvudlinjens byggande till Nässjö uttalade man i Jönköping önskvärldheten av att få till stånd en bana mellan stationen genom Tabergs bergslag till lämplig station å linjen Halmstad—Nässjö för att sålunda kunna bibehålla denna trakt som handelsområde för staden. Framställning om anläggandet av en linje Jönköping—Götafors gjordes därefter vid 1883 års bolagsstämma, som livligt anslöt sig till tanken men förklarade, att bolaget saknade medel att realisera tanken. De ansträngningar, som sedermera gjordes för att på annat sätt få en sådan bana till stånd, voro länge fruktlösa. Våren 1889 upptogs frågan emellertid vid ett sammanträde inom Jönköpings lantbruksklubb och en kommitté tillsattes, vilken uppdrog åt kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren E. WESTERBERG att uppgöra förslag för en järnväg Vaggeryd—Jönköping med anslutning till Statens järnvägars station i Jönköping. Enligt detta förslag, som upprättades 1889, skulle järnvägen indragas till Jönköping efter västra stranden av Munksjön till statens station.

Koncession å denna linje söktes av hovrättsrådet G. J. KORSELL, brukspatronen å Norra Hammars bruk C. E. B. SPÅNBERG, hrt B. HAY, O. LJUNGQVIST och C. ORRE, greve J. G. VON SETH å Bratteborg och rådmannen A. G. WESTMAN, vilka tillsammans med landshövdingen R. DICKSON såsom ordförande utgjorde interimsstyrelsen för det blivande järnvägsbolaget. Koncession erhöles den 9 maj 1890 men med viss inskränkning för ingången till Jönköping.

Ingenjören C. JEHANDER fick då i uppdrag att utarbeta nytt förslag. Han framlade slutligen en plan, enligt vilken gods- och rangérstationen skulle förläggas söder om Munksjö pappersbruk och personstationen vid hamnen. Å detta förslag erhöles koncession den 4 sept. 1891.

Interimsstyrelsen hade emellertid dessförinnan trätt i förbindelse med Halmstad—Nässjö järnväg och förhört sig, under vilka villkor detta bolag kunde vara benäget att övertaga trafiken på den tillämnade järnvägen. Styrelsen för Halmstad—Nässjö järnväg lät efter förnyad framställning 1891 sin baningenjör, STENDAHL, göra undersökningar.

Kaptenen WESTERBERGS kostnadsberäkning uppgick till 1 075 000 kr., baningenjören STENDAHLs slutade på 1 185 000 kr. och Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknade kostnaden till 1 129 000 kr.

Efter en del förhandlingar mellan interimsstyrelsen för den föreslagna banan och Halmstad—Nässjö järnvägs styrelse gick denna senare in på att övertaga koncessionen för den föreslagna banan och att på vissa villkor åtaga sig dess byggande.

Sedan koncessionens överlåtande den 1 april 1892 godkänts av K. M:t, antogs till byggnadsentreprenör ingenjören C. JEHANDER, vilken åtog sig banans byggande för 925 000 kr., och den 12 nov. 1894 öppnades järnvägen för allmän trafik.

Bandelen Reftele—Gislaved.

I den för Halmstad—Jönköpings järnvägsaktiebolag från början fastställda bolagsordningen angavs, att avsikten var att anlägga bibana till Gislaved. Intresset för att få järnväg till denna ort var från början stort, och ett av de första mötena före bolagets konstituerande hölls å denna plats. Såsom förut är nämnt, framkommo redan 1874 entreprenörerna på tillskyndan av Göteborgs handelskompani med förslag att avstå från denna linje till förmån för en bana till Fegen. Emellertid kunde varken styrelsen eller bolagsstämman biträda detta ändringsförslag. År 1896 lät däremot styrelsen för Halmstad—Nässjö järnväg undersöka en linje från Smålandsstenar till Rävlanda samt sedermera linjen Reftele—Gislaved—Bosebo.

Innan något av dessa förslag kom till utförande, gjordes koncessionsansökan å en linje från Borås över Värnamo till Alvesta, undertecknad av bl. a. fem landshövdingar. Styrelsen för Halmstad—Nässjö järnväg fann denna linje från bolagets synpunkt mindre önskvärd, varför den ingick med ansökan om att K. M:t ville låta anstå med prövning av denna koncessionsansökan, tills ansökan om järnväg mellan Reftele över Kinna till Rävlanda hunnit inlämnas. I avvaktan på K. M:ts beslut utstakades denna linje, som fördes över Gislaved. Den 31 dec. 1897 avtog emellertid K. M:t Halmstad—Nässjö järnvägs ansökan och beviljade koncession å järnvägen Borås—Alvesta över Värnamo.

I detta sakernas läge beslöt styrelsen att realisera den ursprungliga planen å en bana till Gislaved från Reftele. Styrelsen anordnade ett möte i Gislaved och skaffade sig vissa garantier från en del intressenter. Bolagsstämman 1898 beslöt att bygga linjen och koncession erhöles s. å. Kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren A. QVISTGAARD

uppgjorde ritningar och kostnadsberäkning för den 18,2 km. långa banan, slutande å 626 500 kr. Till entreprenör antogs ingenjören C. JEHANDER, vilken åtog sig byggandet för 330 000 kr., dock skulle bolaget bekosta skenor, syllar m. m. I och för denna anläggning upptog Halmstad—Nässjö järnväg ett obligationslån å 500 000 kr.

Anläggningen påbörjades den 13 nov. 1899 och med bolagets baningenjör, löjtnanten E. M. LINDGREN, som kontrollant. Arbetet fortgick raskt, men entreprenören kunde på grund av konkurs icke slutföra järnvägsbyggnaden, varför järnvägsbolaget övertog densamma. Banan öppnades för allmän trafik den 22 dec. 1901.

Bandelarna Torup—Rydöbruk och Rydöbruk—Hyltebruk.

I samband med anläggandet av Rydöbruks sulfittfabrik överenskom ägaren av denna fabrik, hr E. STEFFANSSON, med styrelsen för Halmstad—Nässjö järnvägsbolag i maj 1897, att järnvägsbolaget skulle anlägga en järnvägslinje för godstrafik mellan Torup och bruket samt sedermera ombesörja trafiken å banan och underhålla densamma mot villkor, att bruket skulle på överenskommet sätt amortera järnvägsbolagets anläggningskostnader samt utföra vissa naturaprestationer. Vidare överenskoms om vissa transportavgifter, varjämte järnvägsbolaget erhöll rättighet att utföra transporter även för andra än bruket. Den 1 okt. 1897 erhöles koncession å bandelen. Järnvägen öppnades för godstrafik den 10 nov. 1898 och för allmän trafik den 1 maj 1899.

För att i industriens tjänst tillgodogöra sig de fall i Nissan vid Hylte kvarn, omkr. 7,5 km. öster om Rydö, hade tanke uppstått att sammanföra dessa fall till ett enda och där anlägga en kraftstation för en fallhöjd av omkr. 24 m. Denna tanke upptogs av disponenten A. OHLSSON vid Rydöbruk. I slutet av år 1906 hemställde disponenten OHLSSON till Halmstad—Nässjö järnvägs styrelse om undersökning av en 10 km. lång bana mellan Rydöbruk och Hyltebruk och erbjöd sig betala halva kostnaden för denna undersökning, vilken även kom till stånd. Därefter hemställde disponenten O., att Halmstad—Nässjö järnväg skulle bygga banan, vilket beslöts den 12 maj 1907 på villkor, att hr OHLSSON bidroge till anläggningskostnaden med en tredjedel, dock minst 300 000 kr., att betalas under 20 år jämte 4 1/2 % ränta å oguldet belopp. Sedan koncession erhållits, erhöles ingenjören E. LINDHE i uppdrag att bygga banan med järnvägsbolagets baningenjör, W. LINDSTRÖM, som kontrollant. Linjen öppnades för allmän trafik den 3 dec. 1909.

Bandelen Landeryd—Falköping.

(Västra Centralbanan.)

Tanken på att med en från Halmstad utgående järnvägslinje nå Västergötland hade redan tidigt kommit till synes, i synnerhet i köpmannakretsar i Halmstad. När järnvägen Kinnared—Fegen planerades, låg det därför nära till hands att söka utsträcka förbindelsen in i Västergötland. År 1887 anlog styrelsen för Halmstad—Nässjö järnväg 500 kr. för undersökning av en bana från Ätran till Svenljunga, och man har anledning förmoda, att detta skedde på förslag av hr WILH. WALLBERG, vilken för egen räkning byggt linjen Kinnared—Fegen—Ätran och sannolikt betraktade dessa banor blott såsom den första delen av hela den järnväg, han tänkt sig, nämligen från Kinnared till Svenljunga.

Undersökningen lämnade till resultat, att en dylik bana ej vore ekonomiskt fördelaktig för bolaget. År 1896 kom ånyo tanken upp på förbindelse med Västergötland och undersökning företogs nu beträffande en linje Smålandsstenar—Rävlanda, men något resultat vanns ej heller nu.

Först år 1898 närmade man sig den linje, som senare följdes, i det att styrelsen nämnda år anlog 2 000 kr. för undersökning av linjen Fegen—Falköping. Följande år beviljades vid olika tillfällen tillsammans 2 300 kr. för undersökning dels av nämnda linje, dels av linjen Landeryd—Falköping. Även från andra intresserade tillskötos avsevärda belopp för dessa undersökningar, vilka verkställdes av kaptenen A. QVISTGAARD.

Ett avgörande steg togs, då kabinettskammarherren frih. A. ÅKERHJELM, grosshandlaren A. L. APELSTAM, vice konsuln TH. SCHÉLE, fabrikören A. W. WALLBERG och grosshandlaren J. LINDBERG efter möten med intresserade begärde och den 11 okt. 1901 erhöilo koncession å en järnväg mellan Falköping Rantens station och Landeryds station å Halmstad—Nässjö järnväg.

I maj följande år hölls ett möte i Halmstad med ombud för städerna Halmstad, Ulricehamn och Falköping samt kommuner, genom vilka banan eventuellt skulle komma att dragas. Man uttalade sig för önskvärdheten av att ett aktiebolag bildades och uppdrog åt en interimstyrelse att bestämma linjens sträckning. Till medlemmar i denna styrelse valdes landshövdingen A. ASKER i Halmstad, koncessionsinnehavarna och dessutom nära ett 20-tal andra personer. Interimsstyrelsen

utsåg inom sig till ordförande landshövdingen A. ASKER och till vice ordförande frih. A. ÅKERHJELM. Ett verkställande utskott tillsattes även, bestående av landshövdingen ASKER, frih. ÅKERHJELM, grosshandlaren APELSTAM, vice konsuln SCHÉLE, fabrikören WALLBERG, grosshandlaren LINDBERG, förste stadsläkaren J. NORDSTRÖM och bankdirektören F. AFZELIUS.

Kaptenen A. QVISTGAARD erhöll i uppdrag att uppgöra kostnadsförslag, och detta visade en summa av 5 326 000 kr. Begäran om koncessionens förlängning ett år gjordes nu och bifölls.

Den konstituerande bolagsstämman hölls den 28 april 1903 i Halmstad under ordförandeskap av landshövdingen ASKER. De största aktietecknarna voro Halmstad—Nässjö järnväg 10 000 aktier, Halmstad stad 5 000, hr OSCAR LAMM 2 400, Ulricehamns stad 850, Falköpings stad 500 aktier o. s. v. Sedermera ökade Falköpings stad sina aktier till 750 st. och Älvsborgs läns landsting tecknade 500 aktier.

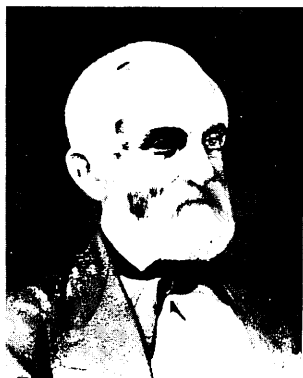
Bolaget bildades under namn av *Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag*, varefter bolagsordning antogs. Aktiekapitalet skulle utgöra minst 2 500 000 kr. och högst 6 000 000 kr. Den blivande styrelsen bemyndigades upptaga ett kreditiv å 50 000 kr. samt såsom säkerhet för övriga behövliga lån låta inteckna bolagets järnväg.

Till styrelseledamöter valdes landshövdingen A. ASKER, kabinettskammarherren frih. A. ÅKERHJELM, grosshandlaren A. L. APELSTAM, vice konsuln TH. SCHÉLE, trafikchefen J. JÖNSSON, stadsläkaren C. EKLUNDH och kaptenen J. TENGBOM. Inom sig valde styrelsen till ordförande landshövdingen ASKER, till vice ordförande grosshandlaren APELSTAM och till verkst. direktör frih. ÅKERHJELM. Styrelsens säte var Halmstad. Till arbetschef antogs ingenjören E. LINDHE.

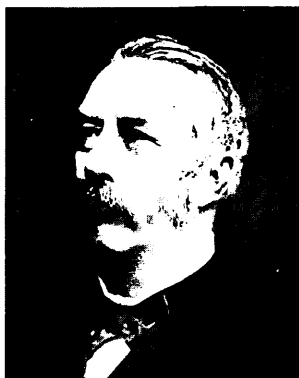
Bolaget inköpte därefter järnvägen Ulricehamn—Vartofta för en summa av 710 000 kr.

Vid förnyad kostnadsberäkning av Västra Centralbanan hade det visat sig, att den med all sannolikhet skulle bli 7—800 000 kr. dyrare än ursprungligen beräknats. För erhållande av statslån var det nu nödvändigt, att bolaget förfogade över ett aktiebelopp av minst 2 663 000 kr. eller hälften av det beräknade anläggningsbeloppet. Vid denna tidpunkt omfattade aktieteckningen blott 2 500 000 kr., varför styrelsen mottog ett av Halmstad—Nässjö järnvägsaktiebolag erbjudet lån på 165 000 kr. mot inteckning i banan.

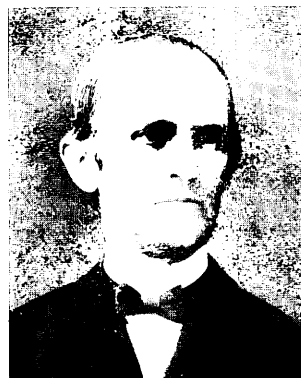
Då möjligheter emellertid yppats för erhållande av erforderligt lån på enskild väg, övergavs tanken på statslån och förhandlingar inleddes



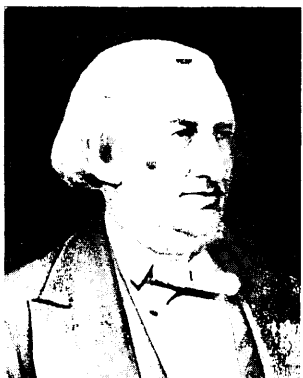
F. W. E. C. LEIJONACKER,
landshövding.



C. J. G. KUYLENSTIERNAN,
kammarherre.



P. T. G. STOCKENBERG,
borgmästare.



A. O. WALLENBERG,
bankdirektör.



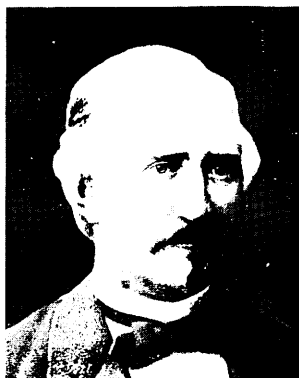
A. M. LINDGREN,
överste.



K. A. WALLENBERG,
bankdirektör.



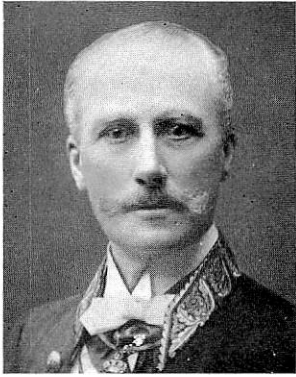
A. ASKER,
landshövding.



C. W. WALLBERG,
fabrikör.



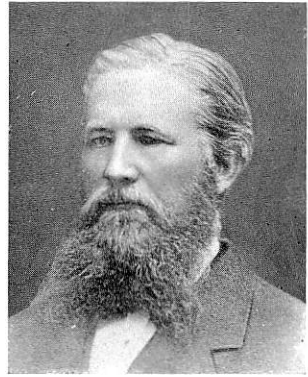
T. L. A. EKENMAN,
kapten.



Frih. K. A. S. S. ÅKERHIELM,
verkst. direktör.



Å. K. F. WIMAN,
verkst. direktör.



N. SONESON,
trafikchef.



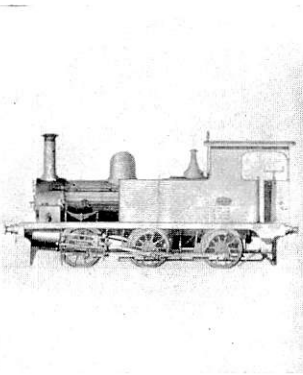
J. E. JÄGERSTRÖM,
trafikchef.



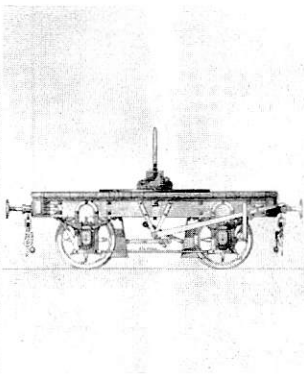
J. JÖNSSON,
trafikchef.



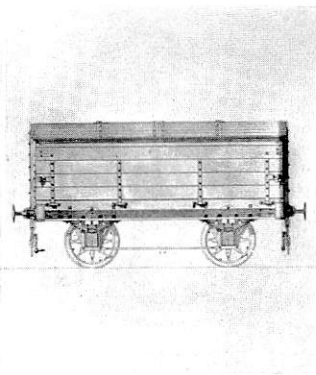
V. LINDSTRÖM,
trafikchef.



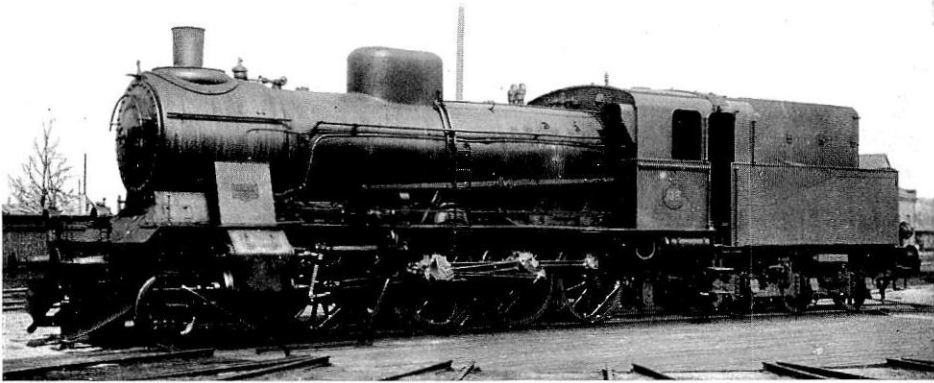
Lokomotiv, äldre typ.



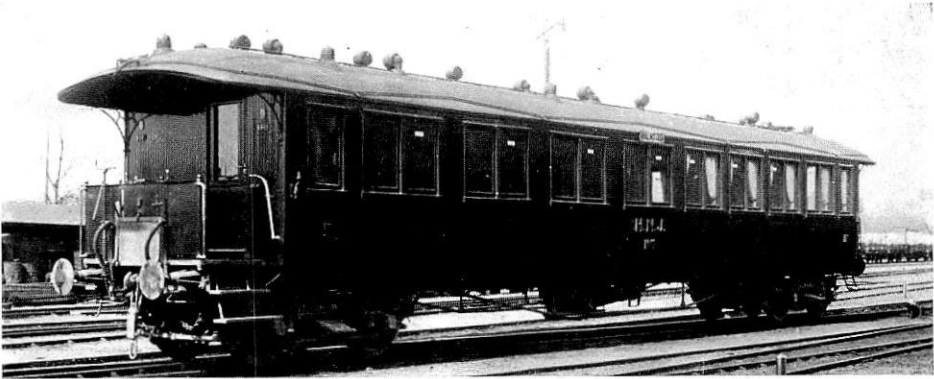
S. k. koppelvagn.



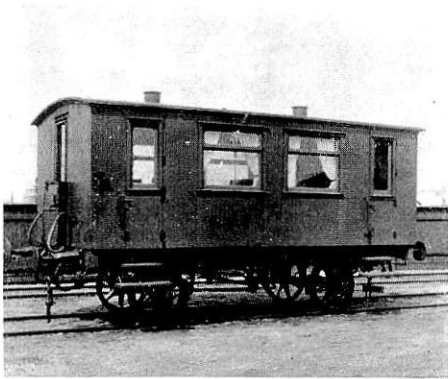
Gammal täckt godsvagn.



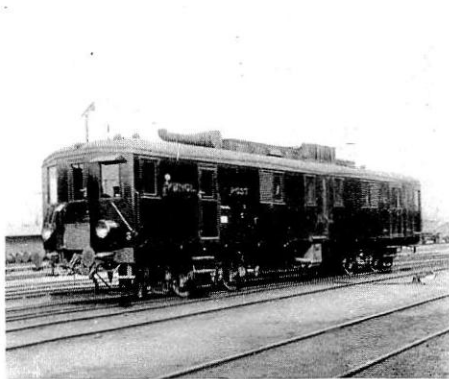
Godstågslokomotiv av år 1921.



Kombinerad 2:a och 3:e kl. personvagn.



En av järnvägens äldsta personvagnar.



Dieselelektrisk motorvagn.



Värnamo station.



Oskarsström.

med Halmstad—Nässjö järnväg om garanti för ett obligationslån å 3 milj. kr. jämte 4 1/2 % ränta mot det att Halmstad—Nässjö järnväg under kontraktsevenliga villkor ombesörjde trafikeringen av Västra Centralbanan. Slutlig överenskommelse härom träffades den 24 nov. 1903. Halmstad—Nässjö järnväg åtog sig att tillhandahålla rullande materiell och personal. Överenskommelse angående trafikeringen skulle gälla minst 20 år, sedan Västra Centralbanan öppnats för trafik.

Inkomna entreprenadanbud förkastades, och styrelsen beslöt att själv utföra bygget under ledning av arbetschefen, ingenjören LINDHE, mot en viss maximisumma. Ingenjörerna LINDHE och J. ANT. ANDERSSON ställde sig som garanter för halva beloppet vardera.

Linjen skulle dragas från Landeryd i den sträckning den nu har till Ulricehamn, varefter den skulle sammanfalla med den för ombyggnad avsedda Ulricehamns järnväg till Åsarps station å denna, vidare över Kinneved till Falköpings stad och Falköping Rantens stationer å Statens järnvägar.

Under åren 1905 och 1906 pågingo förhandlingar mellan Västra Centralbanan och interimsstyrelsen för Tidaholm—Vartofta järnväg angående bandelen Åsarp—Vartofta. Den sistnämnda styrelsen ville nämligen övertaga denna linje, och Västra Centralbanan erbjöd sig att ombygga densamma till normalspårig. Ingenjören LINDHE erhöll ledningen av detta arbete.

Arbetet å Västra Centralbanan fortskred så, att den öppnades för allmän trafik den 21 dec. 1906.

Diverse kostnader hade nu stigit till sådana belopp, att Västra Centralbanan år 1907 måste begära, att Halmstad—Nässjö järnväg ville försträcka medel till ränta å obligationslånet. Dessutom hade erhållits ett lån om 200 000 kr. av Halmstad—Nässjö järnväg för ombyggnad av linjen Åsarp—Vartofta till normalspårig. Även 1908 förskotterade Halmstad—Nässjö järnväg den förfallna obligationsräntan.

I mitten av år 1908 var bandelen Åsarp—Vartofta ombyggd, och den övertogs nu av Tidaholms järnväg, som trafikerade densamma under tio år eller till 1918, då trafiken nedlades.

I juni 1908 meddelade styrelsen, att jordinlösen på grund av jordägarnas stora anspråk uppginge till 297 000 kr. mot i kostnadsförslaget upptagna 159 245 kr. och att Västra Centralbanans skuld till Halmstad—Nässjö järnväg uppginge till 349 764 kr. 66 öre oavsett förlusten å trafiken under 1906 och 1907. Styrelsen begärde därför av bolagsstämman att dels få upptaga ett lån å 300 000 kr., dels att få avlämna

revers å skulden till Halmstad—Nässjö järnväg och att få öka stamaktiekapitalet med 40 000 kr. för att därmed i aktier ersätta en del jordägare.

Dessa framställningar godkändes å bolagsstämmor 1908, som även bemyndigade styrelsen, att, sedan i bolagsordningen erforderliga ändringar gjorts och blivit fastställda, utsläppa preferensaktier till ett belopp av 500 000 kr., å vilka 7 % utdelning skulle lämnas. Styrelseledamöterna och verkst. direktören avstodo från sina arvoden ända till 1912.

Vid början av år 1909 hade Västra Centralbanan 767 332 kr. 68 öre i skuld till Halmstad—Nässjö järnväg, och skulden ökades före den ordinarie bolagsstämman s. å. till 979 103 kr. 67 öre. Västra Centralbanan var då intecknad för 3 900 000 kr. och stämman bemyndigade styrelsen att inteckna järnvägen för ytterligare 600 000 kr., om så erfordrades. Vid ordinarie bolagsstämman år 1910 beslöt man att höja stamaktiekapitalet till 2 600 000 kr.

Till Statens järnvägar hade Västra Centralbanan, i och för ingången till Falköping-Rantens och Falköpings stads stationer en skuld på närmare 54 000 kr., vilket belopp banan hos K. M:t begärde få efterskänkt. När denna anhållan ej bifölls, hotade Statens järnvägars distriktsförvaltning att vidtaga laga åtgärder. Ordinarie bolagsstämman år 1911 beslöt därför, att hos K. M:t göra anhållan, att betalning av denna skuld till Statens järnvägar måtte få anstå under fem år. Denna anhållan beviljades.

Affärerna blevo allt sämre, och skulden till Halmstad—Nässjö järnväg hade vid årsskiftet stigit till över 1 725 000 kr. Inga disponibla medel stodo till förfogande. Så snart den minsta fordran ställdes på Västra Centralbanan, gjordes hemställan till Halmstad—Nässjö järnväg att för utgiften få använda trafikmedel. Vid 1913 års slut var Halmstad—Nässjö järnvägs fordran över 1 925 000 kr. Följande år beslöt ordinarie bolagsstämman att bemyndiga Västra Centralbanans styrelse att öka stamaktiekapitalet till 3 milj. kr. och därför utsläppa ytterligare aktier till belopp av 411 300 kr. samt att utgiva preferensaktier till belopp av 1 200 000 kr., varje aktie å 100 kr. Detta försök att rädda bolaget misslyckades emellertid.

I sept. 1915 meddelade Västra Centralbanans styrelse K. järnvägsstyrelsen, att bolaget måste träda i likvidation. Den 7 febr. 1916 hölls Västra Centralbanans sista bolagsstämma, varvid ansvarsfrihet beviljades styrelsen, och följande år försåldes banan på auktion, därvid den

inköptes av Halmstad—Nässjö järnväg för 2 943 863 kr. 33 öre eller det belopp denna järnväg hade att fordra av Västra Centralbanans järnvägsaktiebolag.

Från och med denna tid förvaltades Västra Centralbanan som en del av Halmstad—Nässjö järnväg men med skilda räkenskaper t. o. m. år 1922, då banan ingick som en integrerande del av Halmstad—Nässjö järnvägar.

Styrelse och chefer år 1926.

Halmstad—Nässjö järnvägar.

Styrelse.

WALLENBERG, K. A., bankdirektör, *ordförande*,
ÅKERHIEM, K. A. S. S., frih., kabinettskammarherre,
WESTMAN, A., vice häradshövding, *vice ordförande*,
RYDIN, S. L. H., generaldirektör,
WALLENBERG, J. O., kapten, direktör.

Verkställande direktör.

WIMAN, Å. K. F., kapten..... 1922—

Trafikchef.

LINDSTRÖM, V., civilingenjör..... 1915—

Företvarande styrelseordförande och chefer.

Halmstad—Nässjö (Jönköping) järnväg.

Ordförande.

LEIJONANCKER, F. V., t. f. landshövding 1872—1883
KUYLENSTIERNA C. J., kammarherre 1883
STOCKENBERG, TH., borgmästare 1884
WALLENBERG, A. O., bankdirektör 1885
LINDGREN, I. A., överste 1886—1898

Verkställande direktörer.

LEIJONANCKER, F. V., t. f. landshövding 1872—1883
WALLBERG, C. W., fabrikör 1883
JUNGMARKER, disponent 1884
EKENMAN, J. F., häradshövding 1884
WALLBERG, C. W., fabrikör 1885
ÅKERHIEM, K. A. S. S., frih., överste 1886—1922

Trafikchefer.

MONTÉN, R., (tjf.)	1876
SONESSON, N.	1877—1882
LILLIEHÖÖK, M., (tjf.)	1882—1883
JÄGERSTRÖM, J. E.	1883—1899
JÖNSSON, J.	1900—1914

Västra Centralbanan.

Ordförande.

ASKER, A., landshövding	1903—1916
-------------------------------	-----------

Verkställande direktör.

ÅKERHIELM, A., frih.	1903—1916
---------------------------	-----------

Trafikchefer.

JÖNSSON, J.	1903—1914
LINDSTRÖM, V.	1915—1916

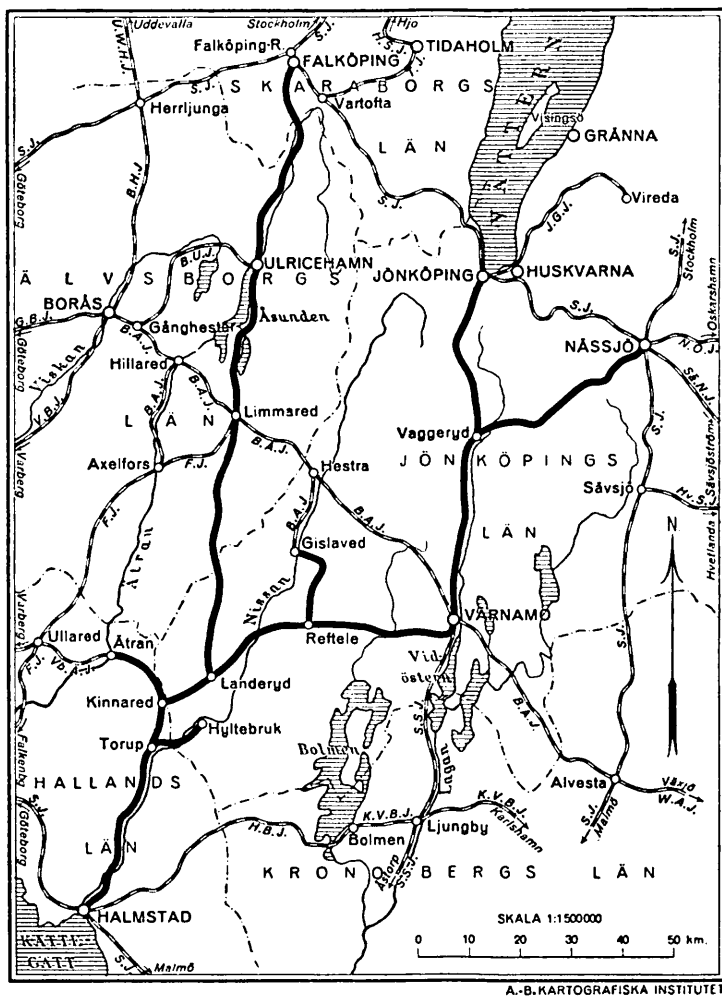
Halmstad—Nässjö järnvägar: Halmstad—Nässjö, 196 km., Vaggeryd—Jönköping, 35 km., Landeryd—Falköping R., 131 km., Gislaved—Reftele, 19 km., Ätran—Kinnared, 18 km., Hyltebruk—Torup, 12 km.

De trakter, genom vilka Halmstad—Nässjö järnvägar framgå, äro synnerligen rika på industriella anläggningar, av vilka flertalet äro synliga från banan, och trakterna vid Halmstad, Jönköping och Ulricehamn äro allmänt kända för sin naturskönhet. Terrängen är mycket omväxlande. Höjdskillnaden mellan banans lägsta och högsta punkt över havet (Halmstad resp. Stolpens håll- och lastplats) är 330 m.

H a l m s t a d—N ä s s j ö, 196 km. Från *Halmstad*, föreningsstation med Väst-kustbanan men tillhörig Halmstad—Nässjö järnväg, löper järnvägen ut på den halländska slätten. Vid *Sperlingsholms* station, där banan tillstöter Nissans dalgång, ligger *Sperlingsholms* herresäte, som är ett av de största i Halland. I närheten av stationen finnes en större elektrisk kraftstation, som förser därvarande valskvarn, Halmstads valskvarn, samt många industriella anläggningar i Halmstad jämte Nyhems municipalsamhälle med kraft och belysning. Från *Sperlingsholm* slingrar sig banan utmed Nissan förbi de vackert belägna stationerna *Aled*, där träullsfabrik finnes, och *Sennan*, invid vilken tegelbruk är beläget. Strax därpå går den över Nissan på bro i två spann, varpå *Oskarsströms* stora sulfittfabrik passeras. Något ovanför ligger *Oskarsströms* station. Municipalsamhället har uppstått och livligt utvecklats tack vare Skand. jutespinneri- och väveriaktiebolaget, som här danat landets största anläggning i branschen. Vid *Johansfors* station är en större elektrisk kraftstation belägen. Några km. längre upp vid *Spenshults* lastplats ligger Nissaströms trämassefabrik samt Konung Oscar II:s jubileumsfonds lungotsanatorium, det senare dock ej synligt från banan. Naturen bjuder här på fängslande scenerier. Banan, som hittills följt Nissan, lämnar denna vid

Fröslida station. Platsen vid *Torups* station är känd som en av de mera betydande samhällena i Halland och utgör centrum för en vidsträckt lanthandel. Här bedrivs en livlig trävarurörelse.

Från *Torup* utgår bibanan till *Rydöbruk* och *Hyltebruk*. Vid båda dessa stationer finnas stora sulfittfabriker och pappersbruk samt kraftstationer.



Översiktskarta av Halmstad—Nässjö järnvägar.

När *Torup* lämnats, övergår banan *Kilaån*, varefter *Brännö* bomullsväverier med håll- och lastplats passeras. Därefter följer *Kinnareds* station vid vilken en teknisk fabrik är anlagd.

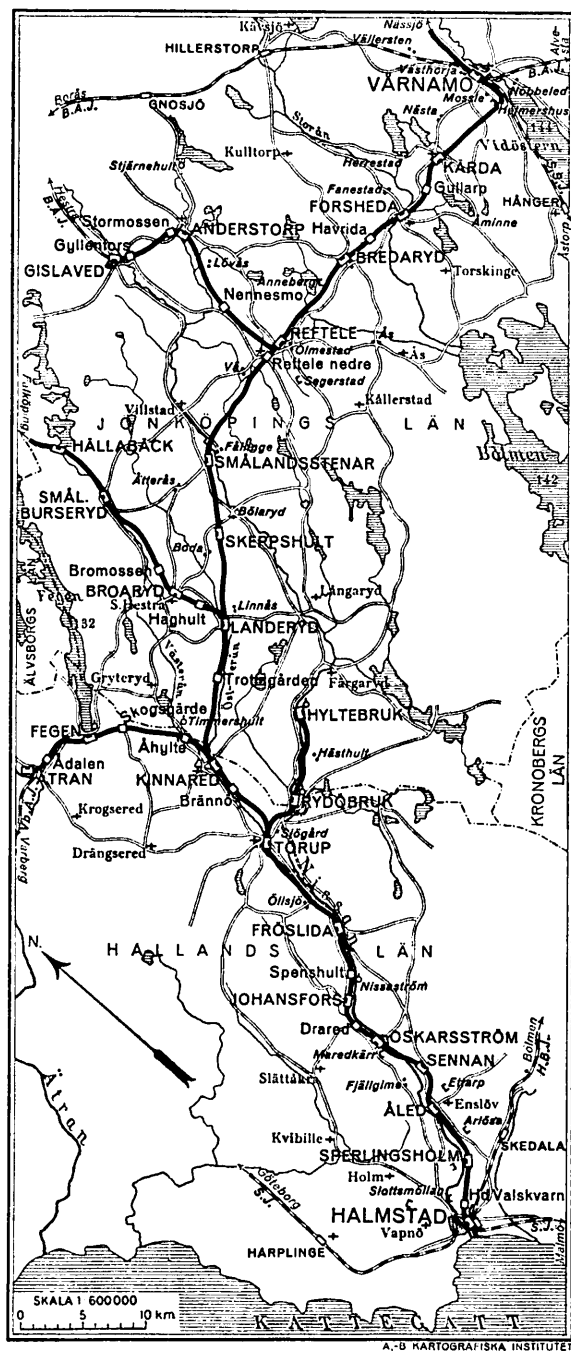
Från *Kinnared* utgår bibana till *Ätran*. Å denna befinner sig stationen *Fegen*, känd för sitt vackra läge vid sjön *Fegen*. Här utlastas en betydande mängd virke, som flottas dit över sjön. Invid ett från stationen utgående stickspår ligger sågverk och bobinfabrik. I *Ätran-ån* flottas till *Ätrands* station en icke oväsentlig del av den pappersved, som förbrukas av de förutnämnda sulfittfabri-

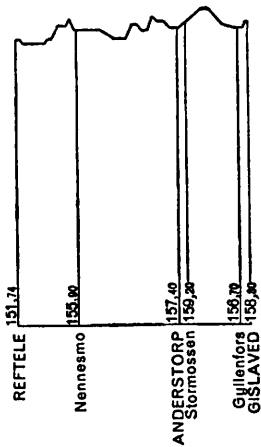
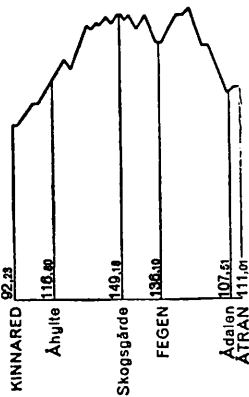
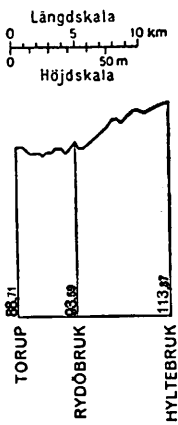
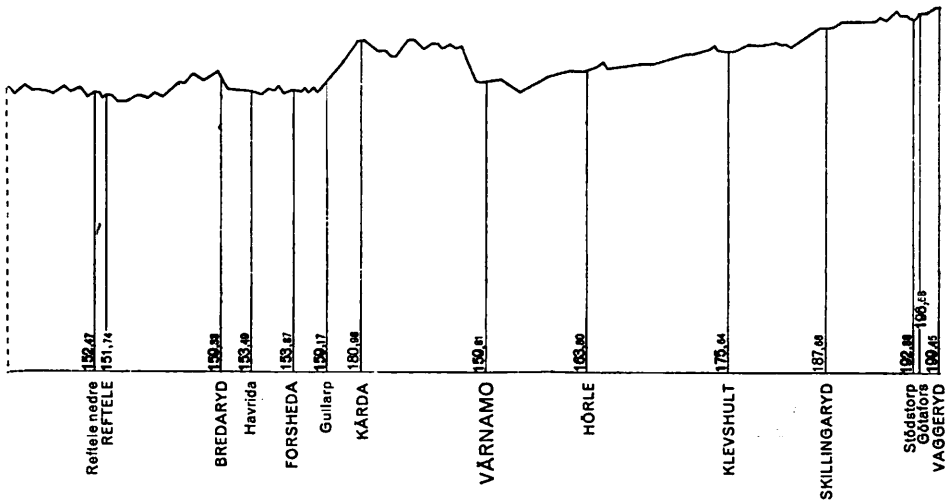
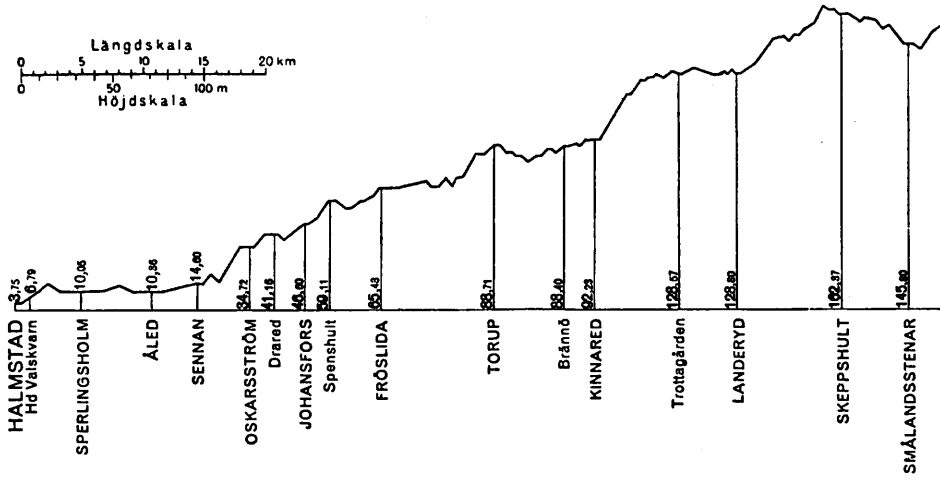
kerna vid Oskarsström, Rydöbruk och Hyltebruk. Till Ätrans station ansluter Varberg—Ätrans järnväg.

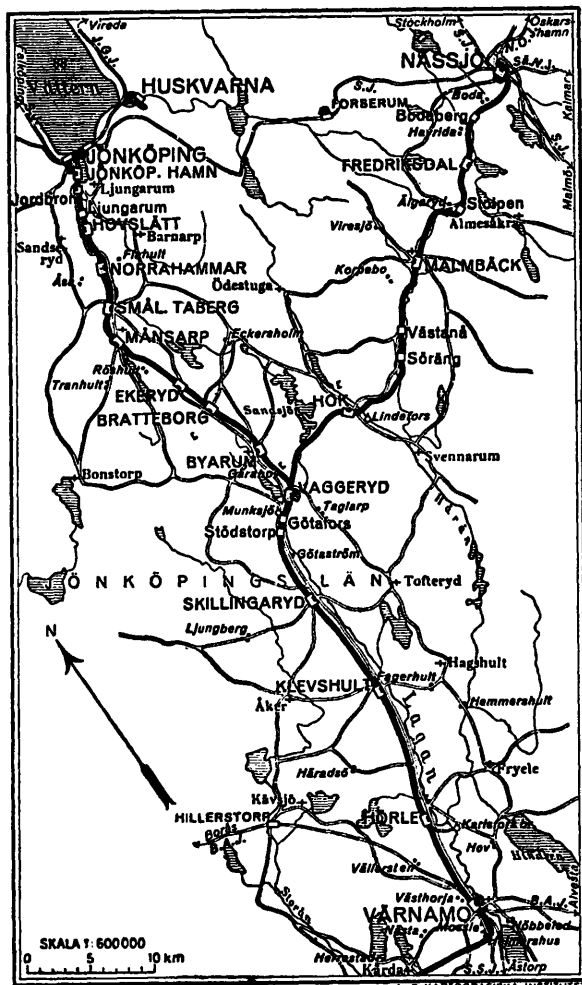
Huvudlinjen fortsätter från Kinnared uppför en 2 km. lång stigning om 14‰. Länsgränsen mellan Halland och Småland passerar här. Därefter genomlöper banan Trottagårdens mosse, där torvströfabrik och lastplats anlagts. *Landeryds* station är dels såsom föreningsstation med banan från Falköping Ranten (f. d.

Västra Centralbanan, se nedan), dels som lokstation och stationeringsort för större delen av den åkande personalen en av järnvägarnas mest betydelsefulla. Vid *Skeppshults* station finnas flera industriella anläggningar, såsom trådtrageri m. m. Banan närmar sig åter Nissan vid *Smålandsstenars* station, därifrån stickspår utgår dels till en större ångsåg, dels till Agårds forssar i Nissan, där i denna flottat virke uppdrages och utlastas per järnväg. Samhället är blomstrande och synnerligen rikt på industriföretag av olika slag. På bro med 21 m. fritt spann övergår järnvägen Nissan. *Reftele* station anlöpes därpå. Därvarande samhälle är även av betydelse. Skogsfors bruk, tillverkare av åkerbruksredskap, är beläget omedelbart intill stationen.

Från Reftele utgår bibanan till de i industriellt avseende synnerligen betydelsefulla platserna Anderstorp och Gislaved municipalsamhälle. Vid *Anderstorps* station har särskilt hemslöjd och småindustri inom metallbranschen hemvist. Här finnas även flera fabriker för tillverkning av åkerbruksredskap o. d. Innan banan når Gislaved, har den att ännu en gång övergå Nissan, varvid



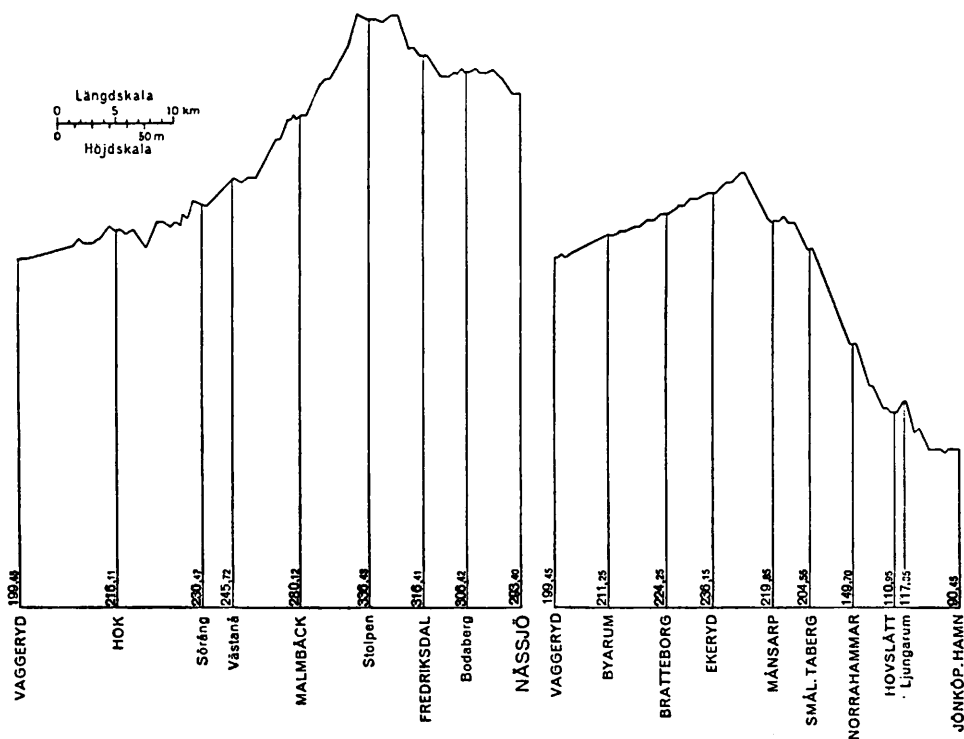




järnvägarnas största bro — med en fri spännvidd av 40 m. — passeras. Vid *Gislaveds* station finnes gummifabrik med tillverkning av galoscher samt automobil- och cykelringar. Av industriella anläggningar på platsen märkas i övrigt läderremfabrik, tråddrageri, sågverk m. m. En lönande utflykt kangöras till utsiktsberget *Högåsen*.

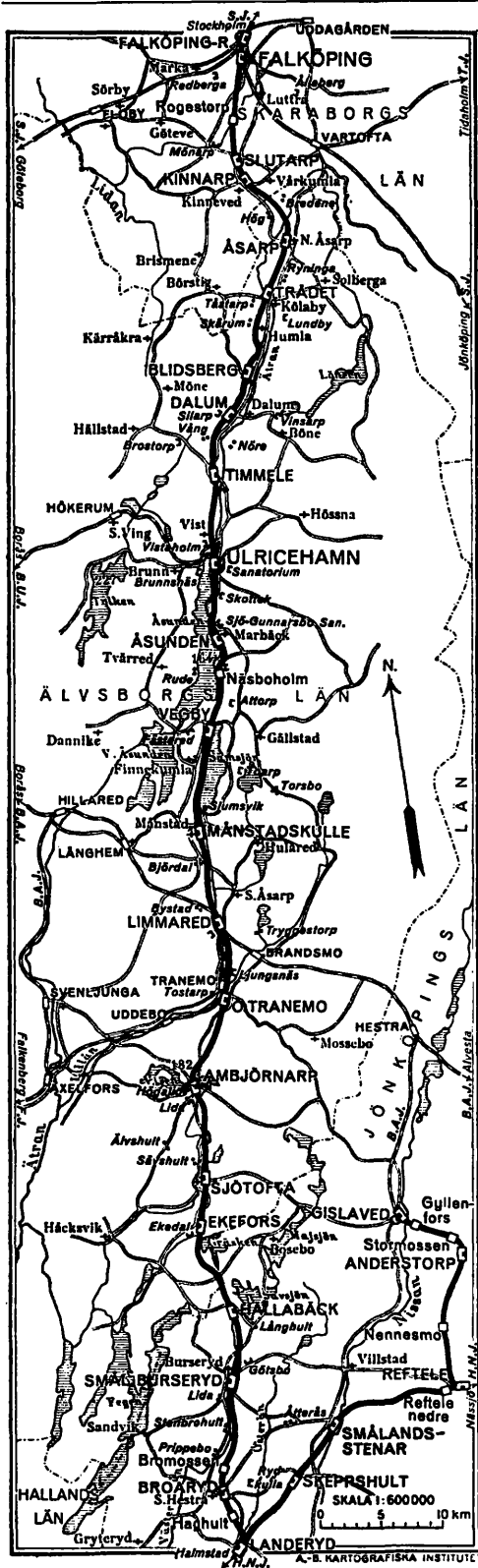
Närmaste stationen från *Reftete* å huvudbanan är *Bredaryd*. Här finnas även metallfabriker och fabriker för tillverkning av åkerbruksredskap. Till *Forsheda* station ansluter smalspår från en 5 km. därifrån belägen torvmosse, varifrån levereras stora mängder bränttorv. Å ömse sidor om *Forsheda* går banan över mossmarker, vid vilka torvströfabriker med lastspår vid *Havrida* och *Gullarp* äro anlagda. Sedan den lilla idylliska stationen *Kärda* passerats, framgår banan på en höjd med vidsträckt utsikt över sjön *Vid-*

östern. *Värnamo* station anlöpes därpå. Till denna ansluta även *Borås—Alvesta* och *Skåne—Smålands* järnvägar. *Värnamo* stad är ett framåtgående samhälle. Möbelindustrien är här dominerande, och bland andra industrier på platsen må nämnas mekaniska verkstäder, gjuteri, tegelbruk, gummifabrik m. m. I jämn skogsterräng framgår banan norr om *Värnamo* i så gott som fullkomligt rak linje på en sträcka av omkr. 35 km., som till större delen får befaras med en största tåghastighet av 80 km/t. Från *Hörle* station, belägen invid *Lagan*, utgår stickspår till *Karlsfors* trämasse- och snickerifabrik. Intill stationen ligger dels ett större tråddrageri, dels *Hörle* bruks stora elektriska kraftstation. Vid *Klevshults* station, där sågverk finnes, utlastas en betydande mängd trävaror. *Skillingaryds* station passeras därpå. Omedelbart intill banan ligger *Jönköpings* regementes forna exercisfält och längre bort från banan ligger artilleriets väldiga skjutfält med baracker, stallar och förrådsbyggnader m. m. Detta område användes även som flygfält. *Skillingaryds* municipal-samhälle är särskilt bemärkt för sina många betydande fabriker för tillverkning av åkdon. Vid *Stödstorps* och *Götafors'* lastplatser äro *Munksjö a.-b:s* storslagna



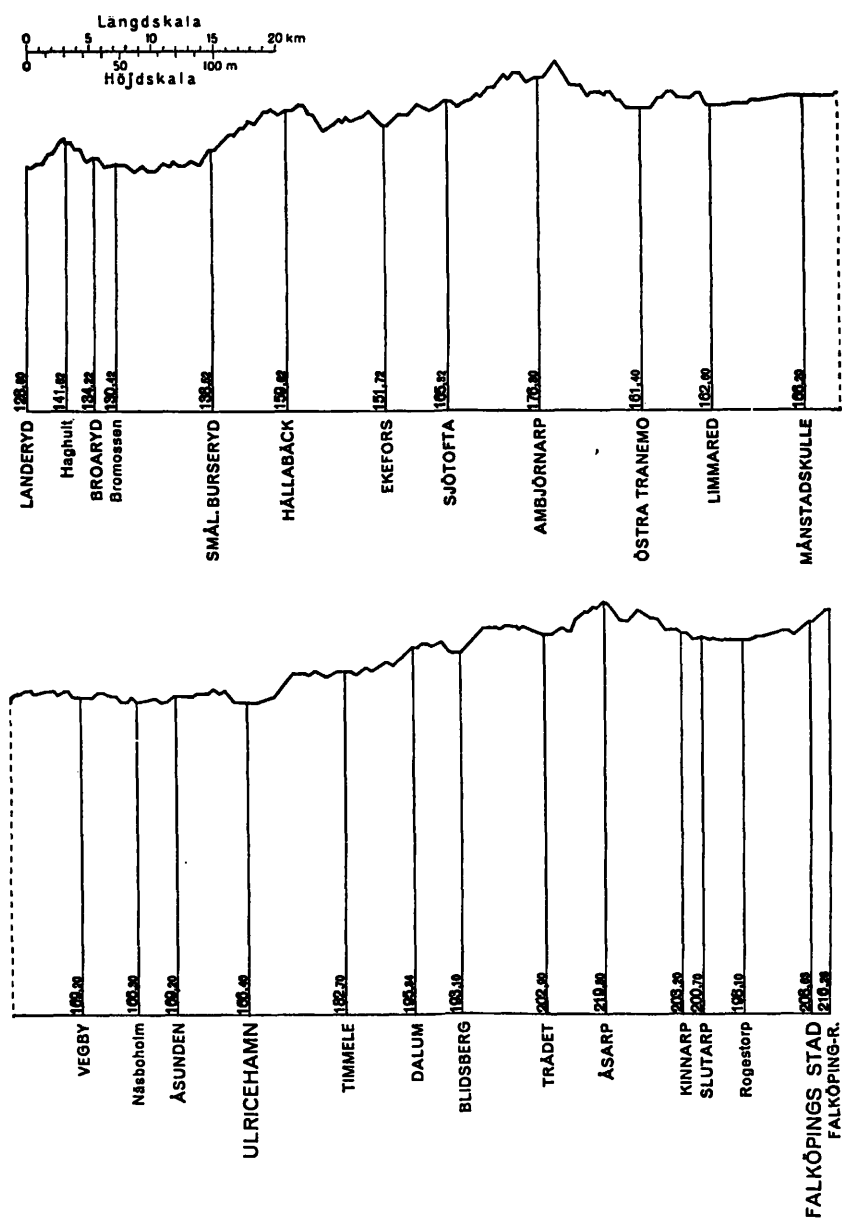
sulfatfabriker belägna. Från *Vaggeryds* station utgår bibanan till Jönköping (se nedan). Vaggeryds municipalsamhälle har utvecklats raskt. Flera fabriker finnas i samhället, såsom vagnfabriker, knäckebrödsfabrik, kabelfabrik, mek. verkstad, möbel- och snickerifabriker m. m. Mellan Vaggeryd och Nässjö är terrängen mycket kuperad, varför banan här framgår i skarpa kurvor och i svåra stigningar. *Hoks* station ligger ensligt i en mosstrakt. Till »Hok gamla station», som nu är lastplats, utgår spår från huvudlinjen. Här är Lindefors kartongfabrik, invid Lagans övre lopp, belägen. Där intill ligger Hoks herrgård, där drottning Sofia plögade vistas om somrarna. Från *Malmbäcks* station, som är belägen i ett livligt samhälle med bl. a. fabriker för möbeltillverkning, arbetar sig banan upp till sin högsta punkt, som är belägen vid *Stolpens* håll- och lastplats, 340 m. över havet. Efter *Fredriksdals* station och lastplatsen *Bodaberg* med torvströfabrik uppnås *Nässjö*, föreningsstation med statsbanan, Kalmar och Nässjö—Oskarshamns järnvägar.

Vaggeryd—Jönköpings Hamn, 35 km. Banan framgår i jämn skogrik terräng från Vaggeryd förbi stationerna *Byarum*, *Bratteborg* och *Ekeryd* till *Månsarps* station. Dessa stationer ha betydelse såsom utlastningsplatser för trävaror. Vid *Månsarp* löper banan in i Tabergsåns vackra dalgång, och mellan klippor och den djupt nedanför forsande Tabergsåns slingrar sig järnvägen fram till *Smålands Tabergs* station vid den imponerande bergmassan Taberg, 343 m. över havet. Platsen är mycket besökt av turister och är i vida kretsar känd för sin naturskönhet och såsom rekreationsort. Omedelbart invid stationen ligger ett av järnvägsbolaget uppfört turisthotell. Dessutom



finnas flera pensionat. Invid banan ligger maskinfabrik och en yllefabrik. Från Smålands Taberg ända fram till Jönköping är trakten mycket bebyggd. I en synnerligen leende men på samma gång storslagen natur går banan i stark sluttning ned till *Norra Hammars* station. *Norra Hammars* bruks storslagna anläggningar för tillverkning av olika slags gjutgods samt åkerbruksredskap, särskilt plogar, ligga omedelbart intill stationen. Från *Torsviks* pappersbruk, som är beläget omkr. 5 km. därifrån, är linbana anlagd till *Norra Hammars* station. En mångfald av industriens olika grenar finnas representerade vid *Hovslätts* station, där på grund av den vackra naturen ett anseeligt antal sommarvillor även uppförts. Infarten till *Jönköpings Hamns* station, som är banans slutpunkt, leder längs *Munksjöns* västra strand genom *Jordbrons* lastplats, *Munksjö a.-b:s* fabriksområde samt *Jönköpings Hamns* godsbangård. Från *Jönköpings Hamns* personbangård finnes förbindelse-spår genom staden till *Jönköpings* statsbanestation.

Landeryd—Falköping Rantén. Den 131 km. långa banan (f. d. *Västra Centralbanan*) framgår i skog- och sjörik terräng, fränsett sträckan närmast *Falköping*, där landskapet är flackt. Vid de närmast *Landeryd* lig-gande stationerna *Broaryd*, *Smålands Burseryd*, *Hällabäck*, *Ekefors*, *Sjötofta* och *Ambjörnarp* är tillförseln av trävaror synnerligen betydande. Å ömse sidor om *Broaryds* station går banan över vidsträckta torvmossor vid *Haghult* och *Bromossen*, där lastplatser anlagts. I *Smålands Burseryds* livliga samhälle finnes trädtrageri; sådant finnes även vid *Sjötofta*. Från



Hällabäck utgår stickspår till sågverk. Östra Tranemo station är beläget i ett vackert och framåtgående samhälle. Strax ovanför stationen tillstötter Falkenbergens järnväg och banorna gå jämnsides fram till Limmareds station, som äges av Borås—Alvesta järnväg. Vid denna ganska livliga järnvägsknut är Limmareds stora glasbruk beläget. Över vidsträckta mossmarker går banan till Månstads-kulle station och därifrån till den naturskönt belägna stationen Vegby. Torsbo triå-fabrik har sin trafik vid denna station. Banan går härifrån fram till sjön Åsunden, som följes till Åsundens station. Invid denna ligger det Älvsborgs läns lands-ting tillhöriga Sjö-Gunnarsbo lungsotssanatorium. Längs den brant stupande

stranden till sjön Åsunden slingrar sig banan invid höga klippor och genom en mindre tunnel fram till Ulricehamn, därunder ett det mest storslagna och vackra panorama upprullas.

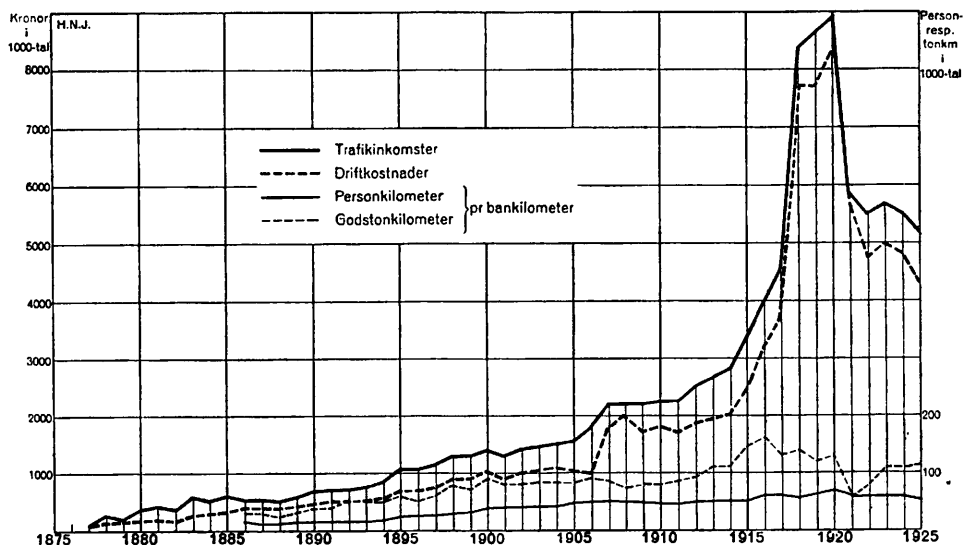
Ulricehamns station är vackert belägen omedelbart intill sjöstranden. Staden är mest känd som rekreationsort och därvarande sommar- och vintersanatorier äro mycket besökta. Bland stadens industrier märkas trikåfabriker, träförädlingsfabriker, bleckslageri m. m. Flera utflykter kunna göras i omgivningarna.

Från Ulricehamn går banan utefter Åsunden och över Åtran samt följer sedan dennas dalgång förbi stationerna *Timmele*, *Dalum*, *Blidsberg* och *Trädet*. Vid Blidsberg bildar Åtran flera forsar, som driva kvarnar, såg och yllefabriker. Över ett flackt landskap, delvis bestående av mossmarker, går banan förbi stationerna *Åsarps* och *Kinnarps*, till vilken linbana är anlagd från Karbo torvströfabrik, samt når *Slutarps* station. Å ömse sidor om linjen utbreda sig vida mossmarker. Vid den stora Mönarps mosse, där lastplats finnes, börjar en av linjens intressantaste sträckor. Ett typiskt Västgötalandskap vidtager, i vilket platåbergens jämna ytor begränsa stora delar av synkretsen, å ena sidan Älleberg och Gerumsberget, å den andra Mösseberg. Kontrasten mellan den barrskogstrakt, genom vilken banan gått, och den stora slätten är påfallande.

Falköpings stad är belägen i den djupaste delen av trakten mellan Älle- och Mösseberg, en trakt, som är ovanligt rik på fornminnen. Stadens huvudnäringar äro jordbruk, spannmålshandel och någon fabriksrörelse. Från stationen vid staden fortsätter järnvägen i stigning till *Falköping Ranten*, landskapets viktigaste järnvägsknut och föreningsstation med västra stambanan och statsbanelinjen Falköping R.—Nässjö.

Direkta vagnar framföras Falköping R.—Halmstad och Nässjö—Halmstad.

Trafikdiagram.



Anm. År 1906 sammanslogos Halmstad—Nässjö järnväg och Västra Centralbanan.

Tekniska uppgifter.

Bandelen Halmstad—Nässjö.

Byggnadssätt.	År 1882 ¹	År 1925
Spårvidd	m. 1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km. 196,100	195,900
» i sidospår	» 4,64	31,626
Största lutning i huvudspår.....	‰ 16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m. 800 fot	300 m.
Rälsvikt	kg/m. 15,5 $\frac{W}{fot}$	{ 38,47 km. 41,18 157,43 » 32 6,87 vid 80 km. 6 80
Största tillåtna hjultryck	ton —	
» » tåghastighet.....	km/t. 30	80

¹ Delsträckan Halmstad—Värnamo öppnades för trafik den 1 sept. 1877.

Bandelen Kinnared—Fegen.

Byggnadssätt.	År 1885	År 1925
Spårvidd	m. 1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km. 11,520	11,520
» i sidospår	» 0,360	1,060
Största lutning i huvudspår.....	‰ 16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m. 300	300
Rälsvikt	kg/m. 22,5	22,5
Största tillåtna hjultryck	ton —	4,9
» » tåghastighet.....	km/t. 27	27

Bandelen Fegen—Ätran.

Byggnadssätt.	År 1887	År 1925
Spårvidd	m. 1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km. 6,430	6,430
» i sidospår	» 0,240	1,060
Största lutning i huvudspår.....	‰ 16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m. 350	350
Rälsvikt	kg/m. 22,5	22,5
Största tillåtna hjultryck	ton —	4,9
» » tåghastighet.....	km/t. 27	27

Bandelen Vaggeryd—Jönköpings Hamn.

Byggnadssätt.	År 1894	År 1925
Spårvidd	m. 1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km. 35	35
» i sidospår	» 3	4,26
Största lutning i huvudspår.....	‰ 16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m. 300	300
Rälsvikt	kg/m. 22,5	{ 34,57 km. 32 0,43 » 22,5 6,87 40
Största tillåtna hjultryck	ton —	
» » tåghastighet	km/t. 40	40

		Bandelen Reftele—Gislaved.	
Byggnadssätt.		År 1901	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	18,390	18,390
» i sidospår	»	1,905	1,905
Största lutning i huvudspår.....	°/00	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	{ 15 km. 31 3,39 km. 28	{ 17,58 km. 32 0,30 » 31 0,51 » 28
Största tillåtna hjultryck	ton	—	6,87
» » tåghastighet.....	km/t.	35	35

		Bandelen Torup—Rydöbruk.	
Byggnadssätt.		År 1898	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	3,550	3,550
» i sidospår	»	0,300	1,635
Största lutning i huvudspår.....	°/00	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	22,5	32
Största tillåtna hjultryck	ton	—	6,87
» » tåghastighet.....	km/t.	30	40

		Bandelen Rydöbruk—Hyltebruk.	
Byggnadssätt.		År 1909	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	7,420	7,420
» i sidospår	»	1,150	1,150
Största lutning i huvudspår.....	°/00	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	22,5	32
Största tillåtna hjultryck.....	ton	—	6,87
» » tåghastighet	km/t.	40	40

		Bandelen Landeryd—Falköping R.	
Byggnadssätt.		År 1906	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	129,672	129,672
» i sidospår	»	10,846	10,876
Största lutning i huvudspår.....	°/00	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	32	32
Största tillåtna hjultryck.....	ton	—	6,40
» » tåghastighet	km/t.	70	70

Halmstad—Nässjö järnvägar.

Rullande materiell.	År 1877	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	6	5
» tenderlok	—	30
Ångvagn	—	1
Motorvagnar för ång- eller annan drift.....	—	3
Personvagnar med 2 axlar	13	31
» » 3 »	—	9
» » 4 »	—	14
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	136	1 114
» » » 3 »	—	25
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	—	8

Personal, antal.

Ordinarie	70	566
Extra och tillfällig	5	106
Verkstadsarbetare	—	119
Banarbetare	—	18

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1879.

Järnväg och rullande materiell		11 064 162: 50
Järnvägsdriftens rörelsemedel:		
Förråd	11 615: 27	
Bankfordran	21 387: 77	
Fraktfordringar	18 432: 34	
Diverse fordringar	1 000: —	52 435: 38
Garantifondens ej i anspråk tagna tillgångar:		
Materialier	13 785: 81	
Bankfordran	13 246: 78	
Diverse fordringar	35 621: 66	62 654: 25
Vinst och förlust:		
år 1877	20 130: 99	
» 1878	44 887: 90	
» 1879	100 295: 73	165 314: 62
		S:a kr. 11 344 566: 75

Skulder den 31 dec. 1879.

Aktiekapital:		
Stamaktier	2 688 750: —	
Preferensaktier	2 688 750: —	5 377 500: —
Obligationsskuld, 5 %		5 401 900: —
Upplupna obligationsräntor		217 750: —
Ej likviderade byggnadskostnader		24 394: 50
Garantifonden:		
Inbetalt belopp	482 350: 35	
Upplupna räntor	22 471: 90	
	504 822: 25	
Avgår: belopp, varå aktier lämnats	181 800: —	323 022: 25
		S:a kr. 11 344 566: 75

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägen Halmstad—Nässjö med bibanor.....	10 033 000:—
Rullande materiell	2 763 000:—
Inventarier och materialier	426 100:—
Kassa	15 068:54
Aktier i andra företag	62 600:—
Diverse fordringar m. m.	773 957:78
	<u>S:a kr. 14 073 726:32</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	6 000 000:—
Obligationslånet av 1885	821 700:—
» » 1917	2 598 000:—
Obligrationsräntor	26 554:—
Ej inlösta aktiekuponger	2 796:—
Förfallna, oinlösta obligationer och obligationskuponger	3 910:50
Diverse skulder m. m.	915 915:07
Dispositionsfond	1 500 000:—
Reserverade medel till järnvägens underhåll.....	750 000:—
Reservfonden	<u>840 000:—</u>
Vinst- och förlustkonto:	
kvarstående från 1924	13 927:98
årets vinst	<u>600 922:77</u>
	<u>614 850:75</u>
	<u>S:a kr. 14 073 726:32</u>

