
HÄSSLEHOLM—MARKARYDS OCH MARKARYD—VEINGE JÄRNVÄGAR

Spårvidd: 1,435 m.

Signaturer och ägare, se resp. järnvägar.

Hässleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge järnvägar utgöra en enhetlig trafikled mellan Hässleholm å södra stambanan och Veinge å Väst kustbanan. De ha gemensam trafikledning men förvaltas i övrigt som särskilda bolag.

Hässleholm—Markaryds järnväg.

Signatur: H.M.J.

Ägare: Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag, Hässleholm.

I början av 1870-talet uppstod tanken att genom en järnväg sätta de då på kommunikationer fattiga men på skog rika trakterna i Västra Götaland härad av Skåne samt de sydvästra delarna av Småland i förbindelse med södra stambanan. Den första åtgärden för realiserandet av denna tanke togs av nämndemannen ÅKE BENGTTSSON i Hillarp, som kallade till sammanträden i Vittsjö den 7 okt. 1874 och i Bjärnum den 7 nov. s. å. Vid dessa sammanträden föreslogs en sträckning från Vittsjö kyrkoby till Finja station å Hälsingborg—Hässleholms järnväg. Kostnadsförslag för en sådan linje blev också upprättat, men därvid synes projektet ha fått bero.

Nästa steg togs av lantbrukaren N. S. HÅKANSSON i Björstorp, Vittsjö, vilken den 13 febr. 1875 höll ett sammanträde, vid vilket förslag framlades om byggande av en smalspårig järnväg mellan Hässleholm eller Finja och södra ändan av sjön Bolmen. Nytt sammanträde hölls

i Vittsjö den 4 mars, och beslut fattades då att verkställa undersökning av en smalspårig järnväg från Hässleholm genom socknarna Vankiva, Norra Åkarp, Vittsjö, Markaryd, Hinneryd, Torpa och Annerstad till sjön Bolmen. Kostnaderna för undersökningen skulle bestridas genom frivilliga bidrag, och en interimsstyrelse, bestående av sju personer, tillsattes. Denna interimsstyrelse upplöstes vid sammanträde i Markaryd den 20 juni 1876, och planerna ändrades sålunda, att banan skulle byggas normalspårig och ha sin norra ändpunkt i Landeryd. En ny interimsstyrelse, bestående av representanter för i projektet intresserade socknar, tillsattes. Redan den 12 juli s. å. hölls ett sammanträde i Södra Unnaröd, varvid beslutet om järnväg Hässleholm—Landeryd godkändes, men frågan om spårvidden lämnades tillsvidare öppen, varför interimsstyrelsen, i vilkens sammansättning några ändringar vidtogos, fick i uppdrag att låta verkställa alternativa undersökningar. Sådana utfördes av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren W. GAGNER och löjtnanten i samma kår A. LAGERGREN och överlämnades den 12 febr. 1877. Den nämnda interimsstyrelsen upplöstes 1885 och efterträddes av en ny, som fungerade ett år.

Under tiden inledde lantbrukaren N. S. HÅKANSSON underhandlingar med en engelsk ingenjör vid namn BEAZELLY om anskaffande av engelsk entreprenör och engelskt kapital för järnvägens byggande. BEAZELLY fordrade emellertid sådana garantier för banans bärighet, att de icke kunde lämnas. Tiderna försämrades därefter, penningtillgången minskades, byggandet av Skåne—Hallands järnväg absorberade en väsentlig del av järnvägsintresset, och möjligheterna att realisera järnvägen Hässleholm (Finja)—Bolmen (Landeryd) blevo allt mindre. Man nödgades därför inskränka sig till att söka åstadkomma delen Vittsjö—Hässleholm.

En ny interimsstyrelse, bestående av 15 personer, tillsattes vid ett sammanträde i Vittsjö den 1 april 1886 och fick i uppdrag att verka enbart för denna linje. Löjtnanten CASPER EHRENBORG i Hässleholm utsågs till sammankallande. Styrelsen beslöt kort därpå, att koncession omedelbart skulle sökas. Ansökan var undertecknad av C. EHRENBORG, JOH. BENGTTSSON, Björstorp, N. PAULSSON, Bjärnum, J. PERSSON, Hagsjö, TROED PERSSON, Bjärnum, P. JACOBSSON, Friggasjö, J. NILSSON, Skeeröd, H. PAULSSON, Mala, ABR. JOHNSON, Tullstorp, C. TH. NEUENDORFF, Hässleholm, OLA OHLSSON, Stoby, och N. TULLSÉN, Låreda.

Kostnadsförslag för normal spårvidd upprättades av kaptenen i Väg-

och vattenbyggnadskåren E. WESTERBERG och slutade på en summa av 819 600 kr., inkl. rullande materiell för 141 600 kr.

Nu gällde det att sätta aktieteckningen i gång. Stoby, Norra Åkarp och Vittsjö kommuner tecknade resp. 5 000, 30 000 och 60 000 kr. Dessutom tecknades av enskilda personer i Vittsjö 40 000 och i Norra Åkarp 20 000 kr.

Koncessionen beviljades den 26 nov. 1886 och erhöles i skarp konkurrens med ett järnvägsförslag Vittsjö—Finja, för vilken sträcka koncession begärts. De i ärendet hörda myndigheterna förordade linjen Hässleholm—Vittsjö, bland dem K. järnvägsstyrelsen, som framhöll, att alla frakter mellan Vittsjölinjen och stambanan samt Kristianstad—Hässleholmsbanans stationer skulle fördyras, om godset skulle gå över bandelen Finja—Hässleholm och frakt således betalas å tre i st. f. två särskilda järnvägar. Arbetet å järnvägen Hässleholm—Vittsjö skulle börja senast den 1 okt. 1887 och järnvägen öppnas för allmän trafik den 1 okt. 1889.

Vid interimsstyrelsens sammanträde den 19 april 1887 utfärdades teckningslistor för enskildas teckning. Aktierna skulle likvideras antingen kontant eller med jord, timmer o. d. Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag tecknade 20 000 kr. och Vankiva kommun 5 000 kr., varjämte den enskilda teckningen fortsattes men i mycket sakta tempo. Emellertid lyckades man omsider, särskilt tack vare lantbrukaren N. S. HÅKANSSONS synnerligt kraftiga medverkan att få upp teckningssumman i något över 400 000 kr. Nu var målet nått, ty halva den för järnvägens byggnad beräknade summan var garanterad genom aktieteckningar.

År 1888 gjordes ansökan om ett statslån å 415 000 kr. K. M:t beviljade den 10 aug. nämnda år ett lån å 410 000 kr., vilket följande år nedsattes till 404 000 kr.

Emellertid överklagades besluten om aktieteckning av Vittsjö och Norra Åkarps kommuner, och man såg sig därför nödsakad att begära ändringar av koncessionens bestämmelser om tiderna för arbetets påbörjande och fullbordande. K. M:t beviljade ett års uppskov.

Genom K. M:ts resolution av den 13 juli 1888 överläts koncessionen på Vittsjö—Hässleholms järnvägsaktiebolag, för vilket K. M:t den 9 mars s. å. fastställt ordning. Aktiekapitalet skulle utgöra minst 150 000 kr. och högst 500 000 kr.

Till ordförande i styrelsen och verkst. direktör valdes löjtnanten CASPER EHRENBORG.

Till entreprenör för järnvägens byggande antogs ingenjören C. JEHANDER, vilken åtog sig att för en summa av 593 400 kr. utföra allt med järnvägsanläggningen förenat arbete utom husbyggnader. Som arbetschef fungerade ingenjören, sedermera trafikchefen vid banan, CARL HISING.

Terrängen vållade inga större svårigheter ur banbyggnadssynpunkt. Endast en större konstbyggnad förekom, nämligen bron över Almaån i ett spann, 24,92 m. Arbetet fortgick ock utan nämnvärda störningar.

Järnvägen Vittsjö—Hässleholm öppnades för allmän trafik den 4 sept. 1890 och invigdes högtidligen den 13 i samma månad.

En del av det stora järnvägsprojektet Hässleholm—Markaryd—Bolmen (Landeryd) hade nu realiserats. Tanken på att bringa förslaget i dess helhet till utförande hade emellertid under tiden icke övergivits, och redan i dec. 1888 beslöt styrelsen för Vittsjö—Hässleholmsbanan att kalla invånarna i Markaryds, Hinnerys, Traherys och Torpa socknar till ett sammanträde i Markaryd den 27 i samma månad för att söka utröna, huruvida några möjligheter funnes för Vittsjö—Hässleholmsbanans fortsättning åt dessa trakter. Sammanträdet kom också till stånd och var talrikt besökt. Debatten rörde sig huvudsakligen om Markaryds kommuns ställning till saken. Att kommunen borde teckna bidrag till järnväg, därom rådde ingen tvekan, men huruvida teckningen skulle gälla förslaget Vittsjö—Markaryd eller Åstorp—Markaryd, för vilket senare koncession begärts, därom voro meningarna delade. Vid den följande dag hållna kommunalstämman beslöts att teckna 40 000 kr. i »det järnvägsbolag, som först och på de billigaste villkor ville bygga en järnväg med ändpunkt i Markaryds by och utgång till järnvägsstation eller hamn».

Koncession å järnvägsanläggningen Vittsjö—Markaryd beviljades den 9 aug. 1889 på ansökan av C. EHRENBORG, OSCAR EM. RESFELDT, OLA OHLSSON, TROED PERSSON och JOH. NILSSON. Arbetet skulle påbörjas senast den 31 dec. 1890 och järnvägen öppnas för allmän trafik den 1 juli 1892. Den 29 maj 1891 beviljades koncession på järnvägens utsträckning från Markaryd till Lagaån, en sträcka av 2,1 km. Båda koncessionerna överflyttades på Vittsjö—Markaryds järnvägsaktiebolag den 18 aug. 1893.

Med aktieteckningen gick det trögt. Å kommunalstämma i Markaryd den 19 dec. 1890 beslöts vidhålla föregående beslut om teckning av 40 000 kr. i en järnväg, men i vilken — Vittsjö—Markaryd eller Åstorp—Markaryd — blev icke bestämt. Majoriteten synes emellertid ha ut-

talat sig för Åstorp—Markaryd. Vid kommunalstämma den 27 jan. 1891 beslöts, att 40 000 kr. skulle tecknas i Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag. Markaryds kommun var således ur spelet.

På enskild väg tecknades 108 600 kr., av vilka Vittsjö—Hässleholms järnväg tecknade 80 000 kr.

Bolagsordning hade fastställts den 20 mars. Aktiekapitalet skulle utgöra lägst 250 000 kr. och högst 400 000 kr., och den 25 maj 1891 konstituerades Vittsjö—Markaryds järnvägsaktiebolag. Den första styrelsen utgjordes av samma personer, som sökt koncessionen, jämte G. WALDAU och N. S. HÅKANSSON.

Kostnadsförslag uppgjordes av ingenjören E. QVISTGAARD och slutade, inkl. rullande materiell, på 491 700 kr., vilket belopp av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansågs kunna nedsättas till 476 700 kr. Sedermera uppgjordes nytt förslag av distriktschefen, majoren W. GAGNER, vilket fastställdes av K. M:t den 25 mars 1891. Arbetet utfördes genom styrelsens för Vittsjö—Hässleholms järnväg försorg och under ledning av trafikchefen, ingenjören C. HISING.

Den 24 juli 1892 öppnades järnvägen för allmän trafik.

Bandelen Markaryd—Lagaån, som enligt koncessionen skulle ha varit färdig samtidigt med Vittsjö—Markarydsbanan, återstod ännu att utföra. Då emellertid förslag framkommit att anlägga järnväg Markaryd—Veinge och linjen Markaryd—Lagaån skulle komma att utgöra en del av denna, gjordes framställning om framflyttning av tidpunkten för färdigställandet. Genom K. M:ts resolution av den 30 mars 1894 blev ock tidpunkten härför fixerad till den 1 juli 1897.

Trafiken å Vittsjö—Hässleholms järnväg var rätt obetydlig och järnvägen drogs följaktligen med ekonomiska svårigheter. Då ett järnvägens banklån blev uppsagt till betalning, var järnvägsbolagets saga all, och järnvägen blev den 1 juni 1894 försåld på exekutiv auktion för en summa av 455 000 kr. Inroparen var förutvarande ordföranden i järnvägens styrelse, ryttmästaren C. EHRENBORG, vilken samma dag överlät järnvägen på ett konsortium, bestående av EHRENBORG, kronofogden OSCAR EM. RESFELDT, lantbrukarna N. S. HÅKANSSON och OLA OHLSSON samt nämndemannen TROED PERSSON.

Vid stämma den 22 sept. s. å. med Vittsjö—Markaryds järnvägsaktiebolag beslöts att inköpa Vittsjö—Hässleholms järnväg för den av konsortiet fordrade summan, 844 400 kr. 99 öre, samt att förena båda järnvägarna under ett bolag, benämnt Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag. Beslutet konfirmerades på ny stämma den 15 okt. s. å.

Framställningen om sammanslagning blev emellertid av K. M:t avslagen den 28 juni 1895, detta på den grund, att enligt gällande koncessioner det icke fanns någon järnväg Vittsjö—Markaryd men väl järnvägen Vittsjö—Lagaån, vilket förhållande synes ha förbisetts vid lagfarts beviljande. Först sedan K. M:t den 11 sept. 1896 upphävt koncessionen för bandelen Markaryd—Lagaån, kunde sammanslagningen beviljas, vilket skedde den 21 maj 1897.

Bolagsordning för *Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag* fastställdes av K. M:t den 15 okt. 1897 och konstituerande möte ägde rum den 8 nov. Till styrelse valdes härvid: ryttmästaren CASPER EHRENBORG, kronofogden OSCAR EM. RESFELDT, lantbrukarna N. S. HÅKANSSON och OLA OHLSSON samt trafikchefen C. E. HISING. Någon särskild koncession för Hässleholm—Markaryds järnvägsaktiebolag har ej lämnats, utan bolaget har fått de föregående bolagens koncessioner på sig överlåtna. Vittsjö—Markaryds järnvägsaktiebolag upplöstes vid stämman den 27 dec. s. å.

Kronofogden RESFELDT fungerade som vice ordf. och vice verkst. direktör i Vittsjö—Hässleholms, Vittsjö—Markaryds och Hässleholm—Markaryds järnvägar från järnvägarnas tillblivelse till sin död, vilken inträffade år 1905.

Trafik. Tack vare såväl banans som den rullande materiellens förbättring har största tillåtna hastigheten från år 1920 utökats till 60 km/t.

De varuslag, som å banan transporteras, äro huvudsakligast trävaror, ved, bränntorv, torvströ och jordbrukskalk, vartill kommer en ej obetydlig mängd möbler från ett flertal fabriker, av vilka omkr. 15 st. finnas i Bjärnum.

Ekonomi. Med undantag för krigsåren ha Hässleholm—Markaryds järnvägs inkomster varit relativt små. Då utgifterna dessutom genom banans förstärkning, ombyggnad av broarna, inläggning av ny 32 kg:s räls etc., gått till avsevärda belopp, har ekonomin varit tämligen dålig. Statslånet kunde därför ej förräntas och amorteras enligt gällande plan. Vid slutet av år 1918 utgjorde det förfallna kapitalet 82 524 kr. 60 öre, vartill kommo förfallna räntor, eller tillhoppa 403 865 kr. 56 öre. Enligt medgivande av 1919 års riksdag kapitaliserades av detta belopp 400 000 kr. till ett nytt lån. Från och med år 1919 har järnvägen varit i stånd att fullgöra sin betalningsskyldighet till statsverket.

Utdelning till aktieägarna har icke förekommit.

Markaryd—Veinge järnväg.

Signatur: Ma.V.J.

Ägare: Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag, Halmstad.

Efter tillkomsten av Vittsjö—Hässleholms järnväg år 1890 och Vittsjö—Markaryds järnväg år 1892 väcktes rätt snart förslag, att dessa bansträckor skulle fortsättas västerut för att erhålla förbindelse med Skåne—Hallands järnväg, som öppnats för trafik i början av år 1885 och som år 1895 övergick i statens ägo såsom integrerande del av Västkustbanan. Genom en dylik förbindelse skulle nordöstra Skåne och sydvästra Småland komma i snabb kontakt med Halmstad och Göteborg, vidare skulle de talrika vattenfallen i Lagan, vars lopp järnvägen i stort sett var avsedd att följa, kunna utnyttjas för drivande av fabriker, och orterna utmed järnvägen skulle tagas ur sin isolering.

Koncession för Markaryd—Veinge järnväg beviljades den 11 sept. 1896 på framställning av ryttmästaren C. EHRENBORG, kronofogden O. EM. RESFELDT, lantbrukaren OLA OHLSSON, trafikchefen C. HISING och nämndemannen TROED PERSSON.

Sökandena hade ursprungligen begärt koncession för järnvägsanläggning från en punkt, belägen 1 430 m. från Markaryd å den förut omnämnda, 1891 koncessionerade linjen Markaryd—Lagaån till Veinge station. Innehavaren av koncessionen av sistnämnda linje, Vittsjö—Markaryds järnvägsaktiebolag, hade emellertid meddelat, att koncessionsinnehavaren vore villig överlåta koncessionen på sökandena. K. M:t upphävde nu den tidigare beviljade koncessionen Markaryd—Lagaån och beviljade sökandena koncession dels på en sträcka av 1 430 m. från Markaryd, dels vidare från denna punkt till Veinge, dock med undantag av sträckningen 2 km. närmast Veinge.

Arbetet å järnvägsanläggningen skulle påbörjas senast den 8 maj 1898 och järnvägen upplåtas för allmän trafik den 1 okt. 1899.

Plan och profilritningar för linjen Markaryd—Lagaån hade uppgjorts av distriktschefen, majoren W. GAGNER och för den ovannämnda sträckan från grannskapet av Markaryd till Veinge av trafikchefen C. HISING. Enligt förslaget uppgick kostnaden för linjen i sin helhet till 1 170 000 kr. med rullande materiell och utan sådan till 960 000 kr.

Inbjudan till sammanträde i Halmstad med de personer, som intresserade sig för anläggandet av järnvägen Markaryd—Veinge, utfärdades av landshövdingen C. NORDENFALK, stadsläkaren J. NORDSTRÖM, vice

konsuln A. W. ANGEL, fabriksidkaren A. W. WALLBERG samt grosshandlarna i Halmstad A. E. PIHL, A. L. APELSTAM, AND. JOHANSSON och JAC. LINDBERG. Mötet ägde rum den 14 dec. 1896.

Redan sju dagar senare hölls ett nytt sammanträde, vid vilket beslut fattades om bolagets stiftande. Stiftelseurkunden underskrevs, och inbjudan till aktieteckning utfärdades. Men icke nog med att man ordnade dessa formella angelägenheter, utan man grep sig redan an med att igångsätta själva arbetet. Sålunda fingo trafikcheferna J. JÖNSSON och C. HISING i uppdrag att renstaka linjen och event. upprätta nytt kostnadsförslag. Ett sådant förslag blev också gjort och slutade på en summa av 1 127 000 kr.

Den 5 maj 1897 hölls den konstituerande bolagsstämman med *Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag*. Aktieteckningen hade gått raskt framåt och fördelade sig sålunda: Halmstads stad 2 000, Vittsjö—Markaryds järnvägsaktiebolag 650, Knäreds kommun 250, Veinge kommun 250 och enskilda personer 740 st. Varje aktie löd å 100 kr.

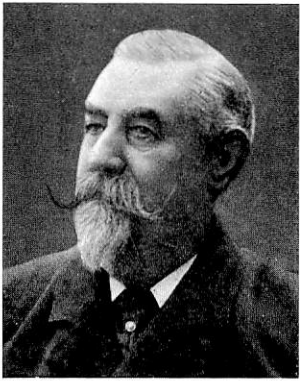
Sedan bolagsordning antagits, skreds till val av styrelse, varvid följande personer utsågos: landshövdingen C. NORDENFALK, grosshandlaren A. E. PIHL, stadsläkaren J. NORDSTRÖM, grosshandlaren AND. JOHANSSON, fabriksidkaren A. W. WALLBERG, kronofogden O. EM. RESFELDT, lantbrukaren OL. SVENSSON, trafikchefen J. JÖNSSON och handlanden N. P. JOHANSSON.

Bolagsordningen fastställdes den 4 juni 1897, och genom K. M:ts resolution av den 11 juni s. å. överläts den C. EHRENBORG m. fl. lämnade koncessionen på Markaryd—Veinge järnvägsaktiebolag. Ett statslån av 563 000 kr. beviljades, vilket belopp sedermera minskades till 561 000 kr.

Arbetena med banans byggande bedrevs med stor energi. Entreprenör anlätades ej, utan bolaget byggde självt med trafikchefen HISING som arbetsledare och trafikchefen JÖNSSON som kontrollerande ingenjör. Bland större konstbyggnader märktes bron över Lagaån i ett spann om 55 m. längd. Denna bro befanns senare för svag för den allt tyngre trafiken. Man beslöt därför att uppföra ny sådan i tre spann. De tvenne mellanpelarna av granit byggdes år 1917 och järnkonstruktionen år 1920.

Den 1 juli 1899 blev järnvägen högtidligen invigd, och den 3 i samma månad öppnades den för allmän trafik.

Bana, trafik och ekonomi. Den äldsta rälsen, som vägde 21,5 kg/m., ersattes under år 1913 delvis med ny, vägande 32 kg/m. På



O. EM. RESFELT,
kronofogde.



C. G. S. EHRENBORG,
ryttmästare.



C. O. C. J. NORDENFALK,
landshövding.



N. S. HÅKANSSON,
godsägare.



A. WESTMAN,
v. häradshövding.



C. G. STABE,
regementsläkare.



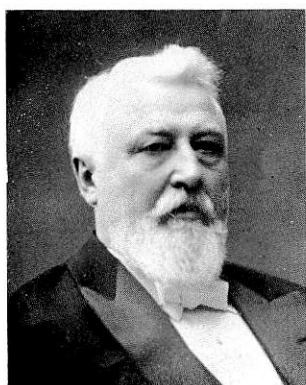
A. L. APELSTAM,
bankdirektör.



J. JÖNSSON,
verkst. direktör.



A. JOHANSSON,
verkst. direktör.



C. F. MELLANDER,
verkst. direktör.



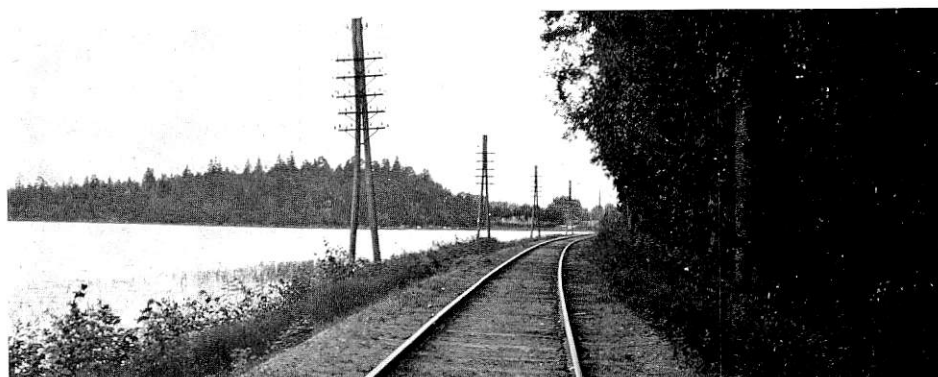
C. E. HISING,
trafikchef.



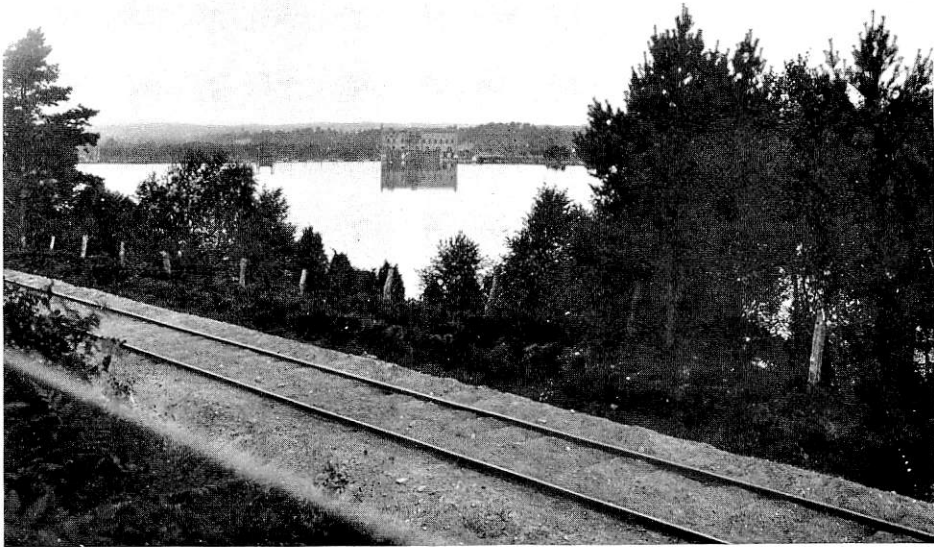
J. PERSSON,
verkst. direktör, trafikchef.



Nya bron över Lagan, inlagd 18—19 nov. 1920.



Vy från banan vid Vittsjön.



Övre Knäreds kraftstation (Sydsv. Kraft A.-B.)



Bro över Almaån mellan Hässleholm och Vankiva.



Utbyte av bro över Lagan.



Utbyte av bro över Lagan den 18—19 nov. 1920.

den återstående sträckan minskades syllavståndet, varigenom största tillåtna hastigheten på banan i sin helhet kunde ökas från 40 till 60 km/t. Det är emellertid järnvägsbolagets mening att ersätta den återstående klena rälsen med sådan, vägande 32 kg/m.

De stora förhoppningar, man vid järnvägsföretagets start fäste vid detsamma, ha tyvärr ej infriats. Förnämsta anledningen härtill torde vara, att de fabriksanläggningar vid fallen i Lagan, med vilkas tillkomst man ganska säkert räknade, ej blivit verklighet. Fallen inköptes av Sydsvenska kraftaktiebolaget, som utnyttjat dem för kraftstationsanläggningar vid Majenfors, Bassalt, Knäred och Skogaby. Under byggnadstiden tillförde visserligen dessa kraftstationer järnvägen en icke obetydlig trafik, men efter färdigställandet ha de givetvis ej lämnat banan något nämnvärt att göra. De varuslag, som huvudsakligast fraktas å järnvägen, äro skogsprodukter, torvströ och jordbrukskalk.

Till följd av den obetydliga trafiken kunde bolaget icke förränta och amortera statslånet. Skulden till statsverket ökades därför och utgjorde vid slutet av år 1920 963 835 kr. 98 öre. Under de senare åren ha emellertid avbetalningar kunnat göras.

Styrelse och chefer år 1926.

Hässleholm—Markaryds järnväg.

Styrelse.

STABE, C. G., regementsläkare, *ordförande*,
 REGNER, I. FR., landskamrerare, *statens ombud*,
 HÅKANSSON, C. H., landstingsman,
 OHLSSON, O., lantbrukare,
 HISING, H., bergsingenjör,
 PERSSON, J., trafikchef, *verkst. direktör*, se nedan.

Verkställande direktör och trafikchef.

PERSSON, J. v. d. 1925—, t.-c. 1919—

Markaryd—Veinge järnväg.

Styrelse.

APELSTAM, A. L., bankdirektör, *ordförande*,
 HAFSTRÖM, C. G., f. d. landssekreterare, *statens ombud*,
 MELLANDER, C. F., kontrollör, *verkst. direktör*, se nedan,
 BENGTTSSON, P., direktör,
 HÄGGE, B., redaktör,
 BISSMARK, A., direktör.

Verkställande direktör.

MELLANDER, C. F., kontrollör..... 1910—

Trafikchef.

PERSSON, J..... 1919—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.Vittsjö—Hässleholms, Vittsjö—Markaryds och
Hässleholm—Markaryds järnvägar.*Ordförande och verkställande direktörer.*

EHRENBORG, C. G. S., ryttmästare..... 1888—1909

HÅKANSSON, N. S., godsägare 1909—1925

Trafikchef.

HISING, C. E., 1890—1919

Markaryd—Veinge järnväg.*Ordförande.*

NORDENFALK, C. O. C. J., landshövding 1897—1902

WESTMAN, A., vice häradshövding..... 1902—1916

Verkställande direktörer.

JÖNSSON, J..... 1897—1900

JOHANSSON, A. 1900—1910

Trafikchef.

HISING, C. E..... 1899—1918

Hässleholm—Markaryds järnväg, 37 km. År 1860, då Statens järnvägar öppnade sin station i *Hässleholm*, fanns å denna plats endast ett par små hus. Sedan orten blivit en av vårt lands mera betydande järnvägsknutar, har den gått raskt framåt och är sedan 1914 stad. Den är vackert belägen i centrum av Göingebygden och har ett flertal industriella anläggningar. Strax utanför staden har Skånska trängkären sin förlägningsplats.

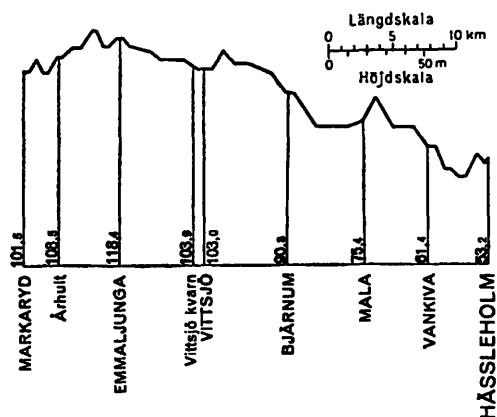
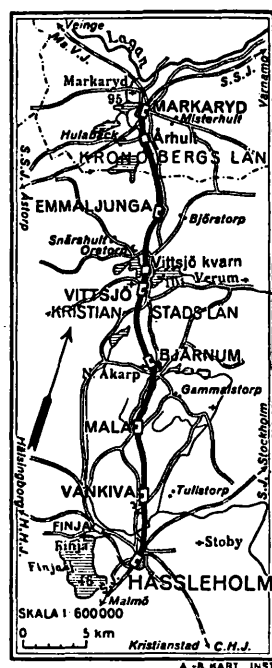
Från den för samtliga till Hässleholm inlöpande järnvägarna gemensamma stationen utgår Hässleholm—Markaryds järnväg i nordnordvästlig riktning. Ett par km. från Hässleholm går banan över Almaån, genom vilken Finjasjön avbördar sitt vatten i Helgeå. På båda sidor om banan har man nu Vankiva säteris välskötta åkrar, som utgöra ett vältaligt vittnesbörd om vad rationellt jordbruk kan åstadkomma av torra sandmarker. Den första stationen är *Vankiva*, från vilken linjen huvudsakligen går genom furu- och lövskogar, till nästa, *Mala* station med bränn- och torvströfabriker. Över sankmarker, som efter utdikning lagts under plogen, och mellan lövträdklädda åsar slingrar sig banan vidare till *Bjärnums* station vid Bjärnums idoga municipalsamhälle med drittelabrik, kalkbruk, sågar, kvarnar, mejeri, två mekaniska verkstäder, 14 möbelfabriker, teknisk fabrik och torvströfabrik. Därefter följer *Vittsjö* station. Vittsjö stationssamhälle vid Vittsjön och de närmaste omgivningarna äro

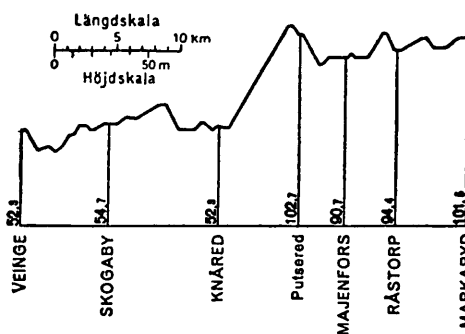
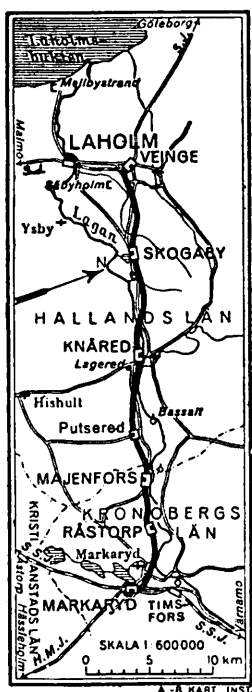
på grund av naturens skönhet och det härliga skogsklimatet mycket uppskattade såsom viloorter såväl under sommaren som under vintern. I stationssamhället finnas hotell och pensionat. Industrien representeras av filfabrik, korgmöbelfabrik, kvarn, såg, mejeri och torvströfabrik. Från Vittsjö fortsätter banan först på en bank över Vittsjön, varifrån ett vackert panorama upprullar sig för den resande. Banan fortsätter genom skogs- och mossmarker till *Emmaljunga* station. Här finnas såg, tjärfabrik, flera möbelfabriker och stor brännortvfabrik. I närheten ligga Skånes vackraste barrskogar och en fiskodlingsanstalt. Sedan *Arhults* håll- och lastplats med brännortv- och torvströfabriker passerats, uppnås banans slutpunkt, *Markaryd*, köping i Kronobergs län.

Markaryd är en historiskt bekant ort. Här var tidigare Sveriges sydvästliga utpost mot Danmark, och många äro de strider, som i denna trakt utkämpats mellan svenskar och danskar. Här låg Sveriges första postkontor, vilket bl. a. hade till uppgift att utväxla posten med utlandet. I närheten ligger den historiskt bekanta Ulvsbäcks prästgård.

Markaryds köping har i väsentlig mån järnvägarna Hässleholm—Markaryd, Skåne—Småland och Markaryd—Veinge att tacka för sin tillvaro. Köpingsrättigheter erhöles 1916. Här finnas lantmannaskola och lant-hushållsskola, flera snickeri- och möbelfabriker samt Oshults vävskedsfabrik. Markaryd, som är vackert beläget mellan två sjöar, börjar allt mer att tilldraga sig uppmärksamhet som en lämplig sommarvistelseort (hotell och pensionat).

Markaryd—Veinge järnväg, 35 km. Från Markaryd fortsattes färden (direkta vagnar framgå Hässleholm—Veinge och vice versa) över Lillån, utlopp till Lagan för en hel serie sjöar, och genom delvis odlade, delvis skogbärande marker till *Råstorps* station, i vars närhet ett par ångsågar finnas. Kort därefter är man nere vid Lagans vackra stränder. Banan följer denna flod till *Majenfors* station, i vars närhet en av Sydsvenska kraftaktiebolagets kraftstationer ligger. Banan avlägsnar sig nu något från Lagan och övergår en ås, på vilken *Putsereds* håll- och lastpl. är belägen. Därefter följa ljunmarker med utsikt över de blånande höjdsträckningarna norr om Lagan. Nu börjar banan skarpt sänka sig, Lagans floddal ligger som ett panorama, och Knäreds övre



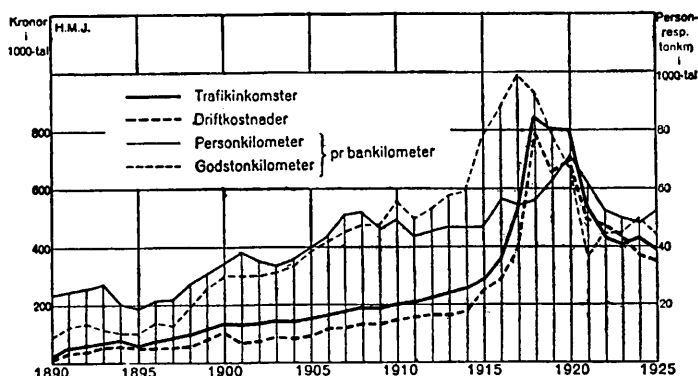


kraftstation passeras, där natur och konst i förening framtrölat ett landskap av storslagen skönhet. Man kommer därefter till *Knäreds* station. Knäred är bekant genom freden därstädes 1613.

Här finnas mejeri-, såg- och torvfabriker. 2,8 km. väster om Knäred går banan över Lagan på en 55 m. lång bro, förut i ett, nu i tre spann. På höger hand har man vackra skogsplanteringar, vilka höljt de kala ljungmarkerna, till vänster de små täcka Kattarpsjöarna. I närheten av *Skogaby* station ligger Sydsvenska kraftaktiebolagets sist anlagda, högst sevärda kraftstation. Horisonten vidgas alltmer, Hallands slätten tar vid, och över bördiga åkrar når man *Veinge* station, föreningspunkt med Väst kustbanan.

Trafikdiagram.

Hässleholm—Markaryds järnväg.



Tekniska uppgifter.

Hässleholm—Markaryds järnväg.

Byggnadssätt.	W. H. J.		W. Ma. J.	
	År 1890	År 1892	År 1892	År 1925
Spårvidd				
Spårlängd i huvudspår	1,435	1,435	1,435	1,435
» i sidospår	22,320	14,070	14,070	37,010
»	1,366	1,198	1,198	5,840

	W. H. J. År 1890	W. Ma. J. År 1892	År 1925
Största lutning i huvudspår.....	12,5	12,5	12,5
Minsta krökningsradie i huvudspår ...	300	500	350
Rälsvikt	17,5	17,5	32
Största tillåtna hjultryck.....	—	—	8,1
» » tåghastighet	30	30	60

Rullande materiell.

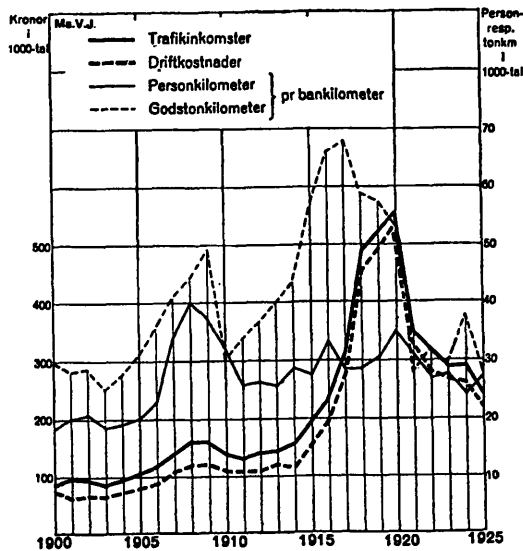
Ånglokomotiv, tanklok	2	2	5
Personvagnar med 2 axlar	3	3	3
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar ..	40	40	56
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar ..	1	1	2

Personal, antal.

Ordinarie.....	38	38	47
Verkstadsarbetare.....	7	7	10

Trafikdiagram.

Markaryd—Veinge järnväg.



Tekniska uppgifter.

Markaryd—Veinge järnväg.

Byggnadssätt.		År 1890	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	35,450	35,450
» i sidospår	»	1,240	1,662
Största lutning i huvudspår.....	‰	12,5	12,5

		År 1899	År 1925
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	500	500
Rälsvikt	kg/m.	21,5	21,5 ¹ , 32 ²
Största tillåtna hjultryck	ton	—	3
» » tåghastighet.....	km/t.	40	60

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	3	3
Personvagnar med 4 axlar	»	3	3
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	26	41

Personal, antal.

Ordinarie.....		28	31
Extra.....		—	1

¹ 20 082 m. i huvudspår, 1 662 m. i sidospår. — ² 15 368 m. i huvudspår. — 3 Veinge—Skogaby vid 40 km/t. 9 ton, vid 60 km/t. 8,6 ton. Skogaby—Markaryd vid 40 km/t. 7,3 ton, vid 60 km/t. 6,5 ton.

Balansräkningar.

Markaryd—Veinge järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1900.

Aktiebrev för reserv		10 500: —
Järnvägen Markaryd—Veinge	939 335: 49	
Rullande materiell.....	251 751: 21	1 191 086: 70
Märgeltaget	8 538: 31	
Halva förrådshuset i Markaryd	1 148: 85	
Halva reparationsverkstaden i Markaryd	1 422: 06	11 109: 22
Inventarier	14 214: 57	
Stenkol	5 066: 60	19 281: 17
Fordringar:		
i kassabehållning	4 133: 86	
å upp- och avskrivning	85: 13	
i statens avräkning	3 458: 30	7 677: 29
		S:a kr. 1 239 654: 38

Skulder den 31 dec. 1900.

Registerboken		10 500: —
Aktieteckningen	551 600: —	
Gåvomedel	11 255: 50	562 855: 50
Statslånet:		
kapitalskuld	561 000: —	
anståndsrenta	45 154: 87	
annan ränta	6 241: 12	612 395: 99
Reservfonden		774: 35
		(forts.)

(Skulder 1900, forts.)

Skulder:

å löpande räkning	10 258: 35	
2 st. växlar	33 697: 67	
till Hässleholm—Markaryds järnväg	1 281: 69	
i stationsbalanser	178: 18	45 415: 89
Till bolagsstämmans disposition		7 712: 65
		<u>S:a kr. 1 239 654: 38</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	I 112 203: 39	
Rullande materiellen	<u>220 702: 33</u>	I 332 905: 72
Förrådet		53 244: 55
Remisser		977: 63
Göteborgs bank:		
deposition		90 550: 75
löpande räkning		2 915: 41
Diverse personer		12 924: 32
Förskottskassan		500: —
Lavereds mosse		60 000: —
Kassan		2 651: 64
Vinst- och förlusträkning		67 242: 48
		<u>S:a kr. 1 623 912: 50</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Statslånet	946 277: 07
Aktiekapitalet	552 600: —
Reservfonden	4 560: 66
Askrivningsfonden	120 474: 77
	<u>S:a kr. 1 623 912: 50</u>

Hässleholm—Markaryds järnväg.*Tillgångar den 31 dec. 1897.*

Remisser		444: 68
Kristianstads Ensk. bank		2 833: 90
Inventarier	176 140: 40	
Materialier	<u>4 539: 46</u>	180 679: 86
Statskontoret		20 400: —
Markaryd—Veinge järnväg		64 980: —
Hässleholm—Markaryds järnväg		I 062 816: 72
		<u>S:a kr. 1 332 155: 16</u>

Skulder den 31 dec. 1897.

Riksgäldskontoret	411 785: 27
Västra Göinge härads sparbank	355 020: 83
Sveriges statsbanor	3 503: 71
Skånes Ensk. bank	80 754: 42

(forts.)

(Skulder 1897, forts.)

Kristianstads Ensk. bank	72 833: 76	
Riksbankens avdelningskontor i Malmö	80 266: 70	
Kronofogde O. E. Resfeldt	4 990: 47	1 009 155: 16
Aktiekapitalet		323 000: —
		<u>S:a kr. 1 332 155: 16</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	1 292 969: 99	
Rullande materiell	251 321: 30	
Inventarier	40 330: 99	1 584 622: 28
733 st. aktier i Markaryd—Veinge järnväg		733: —
Materialier	16 619: 41	
A.-b. Svenska handelsbanken	6 654: 58	
Vittsjö sparbank	17 203: 83	
Förskottskassan	1 200: —	
Diverse personer	2 313: 09	43 990: 91
		<u>S:a kr. 1 629 346: 19</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Trafikskuld		97: 41
Riksgäldskontoret		661 329: 22
Aktiekapitalet	323 000: —	
Reservfonden	64 600: —	
Dispositionsfonden	250 000: —	
Avskrivningsfonden	300 719: 30	938 319: 30
Vinst- och förlusträkning		29 600: 26
		<u>S:a kr. 1 629 346: 19</u>

