

---

# KALMAR JÄRNVÄGAR

Signaturer och ägare: Se resp. järnvägar. — Spårvidd: 1,435 m.

**D**en trafikenhet, som benämnes *Kalmar järnvägar*, omfattar tre bandelar, nämligen Kalmar—Emmaboda, Nybro—Sävsjöström och Sävsjöström—Nässjö järnvägar. *Kalmar—Emmaboda* järnväg byggdes av Kalmar Nya järnvägsaktiebolag och öppnades för allmän trafik 1874, *Nybro—Sävsjöströms* järnväg byggdes av Nybro—Sävsjöströms järnvägsaktiebolag och öppnades för allmän trafik 1876. Järnvägen inköptes 1909 av Kalmar Nya järnvägsaktiebolag och drives tillsammans med den äldre banan under benämning Kalmar järnväg. *Sävsjöström—Nässjö* järnväg byggdes av Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag och öppnades för allmän trafik 1914. Banans trafikering ombesörjes av Kalmar Nya järnvägsaktiebolag, men densammes ekonomi skötes t. v. fristående från detta. Med detta undantag utgöra samtliga linjer en enhet. Med hänsyn till den historiska utvecklingen kommer emellertid varje linje att i det följande skildras för sig.

## Kalmar—Emmaboda järnväg.

Signatur: K. J. — Ägare: Kalmar Nya järnvägsaktiebolag, Kalmar.

Första gången Kalmar nämnes i samband med järnvägsplaner var år 1845, då greve A. E. VON ROSEN i sitt till K. M:t inlämnade järnvägsförslag upptog en linje från Linköping över Vimmerby till Kalmar och Karlskrona. Två år därefter vände sig landshövdingen C. U. NERMAN i Kalmar till den av VON ROSEN grundade Svenska Järnvägsbyrån med anhållan om undersökningar av en järnväg till Halmstad eller La-

holm, men denna anhållan ledde icke till något resultat. Nästa gång en järnväg var på tal från myndigheternas sida, var år 1855, då den av regeringen tillsatta järnvägskommittén, vars förslag justerades av NILS ERICSON, uppgjorde planen till »bibanor» från den föreslagna södra stambanan och därvid upptog järnvägar från Ljungby österut över Växjö till Kalmar och västerut till Halmstad.

Redan i nov. månad året förut hade några personer i Kalmar sammankallat ett järnvägsmöte därstädes. Å detta beslöt man att ingå till konungen med en petition, att »H. M:t täcktes hos näst sammanträdande riksens ständer föreslå medels anvisande till undersökning av den lämpligaste sträckningen för den ifrågasatta järnbanan Kalmar—Växjö—Halmstad». Därefter synes järnvägsfrågan, vad Kalmar beträffar, ha avsomnat för några år framåt. Den hade framförts i en olämplig tid — sinnena voro fullt upptagna med koleran och kannstöperierna över Sveriges deltagande i Krimkriget. Först år 1863, då man var på det klara med, att en järnväg Växjö—Alvesta skulle kunna komma till stånd, förspordes ånyo inom Kalmarorten och angränsande trakter av Kronobergs län en allmän önskan, att en järnvägsanläggning skulle åstadkommas mellan Växjö och Kalmar. Denna gång tänkte man sig även en utgrening åt Karlskrona samt möjligen även åt Karlshamn. Flertalet »handlande, näringsidkare och andra» i Kalmar ingingo ock till stadsfullmäktige med anhållan om initiativ i den viktiga frågan. Med anledning härav utfärdade stadsfullmäktige inbjudan till ett möte å Kalmar rådhus den 7 okt. 1863. Vid detta möte fattades efter långvarig diskussion enhälligt beslut om att förberedande åtgärder skulle vidtagas i syfte att få en järnväg anlagd mellan städerna Växjö, Karlskrona och Kalmar, varvid skulle iakttagas, att väglängden från en utgreningspunkt i Vissefjärda till Karlskrona och Kalmar bleve i det närmaste lika.

Mötet utsåg en kommitté av nio personer, tre från vartdera länet, vilkas första uppgift var att anskaffa erforderliga medel, 5 600 rdr, till en undersökning. Landsting, kommuner m. fl. bidrogo med 4 600 rdr och det resterande beloppet, 1 000 rdr, beviljades av stadsfullmäktige i Kalmar, trots en ledamots påstående, att banan skulle bli »rent fördärvlig för Kalmar».

Till undersökningsförrättare antogs ingenjören TH. WEMAN, vilken i april följande år avlämnade fullständiga ritningar och kostnadsförslag. Den huvudsakliga undersökningen och utstakningen påbörjades omedelbart och avslutades till julen 1864.

Ett möte hölls därefter i Växjö den 16 juni 1865, beviljat av de tre länens hövdingar, ombud från landsting, socknar och Kalmar stad m. fl. Vid mötet föredrogs ett utlåtande av kommittén, som efter en längre utveckling av Karlskronas stora betydelse i strategiskt hänseende framhöll, att det vore av största vikt, att denna stad sattes i direkt förbindelse med statens järnvägsnät, varför järnvägsförslaget otvetydigt skulle vinna statsmakternas uppmärksamhet. Vad Kalmar anginge, vore staden uppsamlingsplats för Ölands produkter och den enda staden på en tätt befolkad kuststräcka av nära 20 mils längd. I övrigt erinrades om att lantbruket bedrevs med framgång, boskapsskötseln med »iver och blomstring», skogstillgången var riklig och industrien hade att framvisa storartade fabriksanläggningar. Varuomsättningen väntade endast på det nya kommunikationsmedlet. Kommittén vågade därför hoppas, att staten själv skulle taga anläggningen om hand, så mycket mer, som kommunerna omöjligen på egen risk kunde sätta den storartade anläggningen i verket. Om banan byggdes efter statens system, komme den att kosta med rörlig materiell 10 616 800 rdr (varav för linjen Emmaboda—Kalmar 3 544 000 rdr), men då kostnadsförslaget vore högt räknat, ansåg kommittén, att det hela borde kunna göras för 10 milj. rdr. Om nu de intresserade kommunerna förklarade sig villiga att vidkännas en tiondel av detta belopp, hade de åtagit sig en så stor uppoffring, som rimligtvis kunde begäras. I denna miljon inginge 438 000 rdr, som skulle jämnt fördelas på städerna Kalmar och Karlskrona. Mötet beslöt att hos K. M:t göra framställning om att järnvägen måtte anläggas såsom stambana på statens bekostnad.

Den utsedda kommittén hade härmed fullgjort sitt uppdrag. För ärendets fortsatta behandling valdes en av 15 personer bestående direktion, 5 från vardera länet. Denna direktion inlämnade såväl förslaget till en järnväg Kalmar—Emmaboda—Växjö som ett alternativ uppbyggande en linje Kalmar—Lamhult. Regeringen remitterade ärendet till 1865 års riksdag, varjämte förslagen framfördes i flera motioner. Den sista ståndsriksdagen hade emellertid kommit underfund med att statens finanser ej tilläto kapitalanskaffning i så stor utsträckning som järnvägsplanerna fordrade, varför statens eget byggande högst väsentligt inskränktes. Till enskilda företag lämnades ingenting med undantag för ett mindre kompletteringsbidrag till Köping—Hults järnväg.

Under de närmaste tre åren, 1866—1868, var det alldeles tyst omkring järnvägsfrågorna, sannolikt på grund av upprepade missväxt i landet.

Emellertid syntes ett uppvaknande ha skett i slutet av år 1868, då järnvägskommittén i Karlskrona den 7 dec. avgav ett betänkande. Redan den 22 febr. 1869 samlades i Kalmar ett stort järnvägsmöte för dryftande av stadens livsfråga. Därvid tillsattes en ny kommitté, bestående av konsuln C. HASSELQVIST, rektorn R. TÖRNEBLADH, dr A. G. SÖDERBAUM, handlanden J. JEANSSON och godsägaren L. NILSSON. Kommittéerna tänkte sig nu möjligheten att finansiera företaget med utländskt kapital och inledde förbindelser med jur. dr H. STROUSBERG i Berlin. Denne, sin tids STINNES, hade från en mycket anspråkslös början genom djärva och snillrika industriella planer blivit mångmiljonär. Han hade bl. a. byggt 4 000 km. järnvägar och ägde åtskilliga sådana utom lokomotivfabrik, järnbruk m. m. År 1875 försattes han i konkurs med passiva på över 100 miljoner.

Dr STROUSBERG förklarade sig villig bygga Kalmarbanan i den ena eller andra riktningen mot erhållande av aktier, löpande med minst 4 % ränta och under 6 à 10 år garanterade av kommunerna genom en solidarisk och med statens sanktion bekräftad förbindelse. Kommittén lyckades emellertid ej uppgöra något antagligt förslag till denna garantis åstadkommande.

Under tiden hade Karlskrona—Växjö-järnvägens intressenter beslutat bilda ett separat bolag för Karlskrona—Växjöbanan. Järnvägskommittén inledde nu underhandlingar och utlyste därefter ett järnvägsmöte i Kalmar den 3 maj 1869. Vid detta lämnade kommittén den upplysningen, att Karlskronabanans styrelse meddelat, att den omständigheten, »att petition redan inlämnats till regeringen, avseende räntegaranti för järnvägsanläggning Karlskrona—Växjö, ej förhindrade en förening med Kalmar, en förening, på vilken Karlskrona-bolaget för sin del gärna ville ingå». Med enhälligt ja, så när som på ett nej, besvarades frågan om mötet ansåge sig bära åstadkomma bildandet av ett bolag för anläggande av en järnbana i huvudsaklig överensstämmelse med det av ingenjören WEMAN uppgjorda förslaget för Växjö—Karlskrona—Kalmar-järnvägen. Mötet avslutades med val av interimsstyrelse, till vars ledamöter utsågos de hittillsvarande kommittéerna.

En månad senare bekantgjordes genom länsstyrelsen riksdagens hemställan till K. M:t, att regeringen ville undersöka vilka järnvägsanläggningar kunde anses vara av behovet påkallade under de närmaste 12—15 åren, ungefärliga kostnaden och lämpligaste sättet för utförandet. Ortens innebyggare ägde att hos K. M:t anmäla sina önskemål. Järn-

vägskommittén sammankallade nu ortens aktietecknare i Växjö—Karlskrona—Kalmar-banan till möte i Kalmar den 21 juni. Härvid meddelades, att teckningen redan uppgick till 305 400 rdr. I stället för den dittillsvarande kommittén tillsattes en interimsstyrelse på fem personer, vilka fingo i uppdrag att sätta sig i förbindelse med det i Karlskrona redan bildade bolaget samt söka överenskomma om bildandet av ett gemensamt järnvägsbolag. Till interimsstyrelse valdes konsuln C. HASSELQVIST, rektorn R. TÖRNEBLADH, lagmannen C. A. PALME, handlanden JOH. JEANSSON och kaptenen C. A. MANNERSKANTZ. Mötet uttalade som sin önskan, att banan skulle bliva av 3,5 fots spårvidd samt att den skulle komma att beröra Nybro. Den förutvarande kommittén hade vidtalat majoren CL. ADELSKÖLD att utföra undersökningar rörande lämplig ingång till Kalmar stad m. m.

Vid sammanträde i Karlskrona den 9 påföljande aug., där ledamöter av Karlskrona- och Kalmarbolagens styrelser m. fl. närvaro, överenskomms enhälligt, att petition skulle samfällt ingivas till K. M:t om statsunderstöd till järnvägsförbindelse emellan städerna Växjö, Kalmar och Karlskrona med utgreningspunkt i trakten av Emmaboda. Man beslöt hemställa alternativt om understöd antingen till en bredspårig bana med lättare överbyggnad eller till en smalspårig bana, vilken sistnämnda ansågs kunna motsvara ortens behov.

Även vid 1870 års riksdag framfördes järnvägsfrågan. Hr N. S. VON KOCH och kaptenen F. PALANDER väckte nämligen motioner om en smalspårig järnväg från Karlskrona över Emmaboda till Växjö, och lektorn O. E. L. DAHM motionerade om järnväg mellan Kalmar och Emmaboda. Statsutskottet avstyrkte emellertid motionerna under uttalande av den åsikten, att samtliga frågor rörande enskilda järnvägsanläggningar borde utredas i ett sammanhang av den utav K. M:t för dessa frågor tillsatta järnvägskommittén och frågan föll.

Denna utgång gjorde det i högsta grad sannolikt, att medverkan av staten för järnvägsförbindelsen ej kunde erhållas, därest den uppgjorda planen icke förändrades, så att banan komme att få minsta möjliga spårvidd och byggnadssättet bleve det billigaste. Till följd härav uppdrog Karlskronabolaget åt kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren J. M. EKSTRÖMER att utföra undersökningar för smalspårig järnväg, vilken skulle vara så billig som möjligt, från Växjö norr om sjön Rottnen förbi Lessebo till det ställe i trakten av Örsjö gästgivaregård, där den av majoren ADELSKÖLD undersökta linjen åt Nybro och Kalmar anträffades, samt vidare till Karlskrona. Detta arbete slutfördes i juli.

På grund av nödvändigheten av att för hela linjen Växjö—Kalmar kunna framlägga ett efter enhetliga grunder uppgjort förslag till järnvägsbyggnad, träffade järnvägens interimsstyrelse i Kalmar nu avtal med EKSTRÖMER om ny undersökning även av linjen Örsjö—Nybro—Kalmar.

Den k. järnvägskommitténs betänkande om enskilda järnvägsbyggnader utkom i nov. 1870. Kommittén föreslog, att av de till erhållande av statsunderstöd anmälda 33 banorna, hörande till sekundärnätet, 13 måtte komma i åtnjutande av understöd från statens sida, av vilka Växjö—Kalmar- och Karlskrona-banan kommo först i åttonde rummet. Kommittén ansåg, att denna bana borde anläggas med stambanans spårvidd för att vid större transport av trupper och krigsförnödenheter kunna sammandraga tillräckligt mycket rörlig materiell, enär den ledde till den i militäriskt hänseende viktiga platsen Karlskrona, varjämte den komme att sätta två residensstäder, bägge med goda hamnar, i förbindelse med landets järnvägsnät.

Kaptenen EKSTRÖMERS undersökningar, vilka för Kalmar-banan upptogo ett kostnadsförslag å 2 394 215 rdr, anmäldes nu av länskommittéerna gemensamt hos K. M:t, varvid även begärdes, att, då ortens eget behov kunde nödtorftligen tillfredsställas medelst en smalspårig järnväg, det begärda understödet måtte proportionsvis ökas, i händelse statens intresse med avseende å Karlskronas militära vikt fordrade, att banan skulle byggas bredspårig.

Allmänheten, som ej varit i tillfälle att följa järnvägskommitterades arbete i detalj och således ej kände de oerhörda svårigheter, som ständigt restes mot företaget, började visa tecken till nervositet, vilken tog sig uttryck i beska insändare i tidningarna. Interimsstyrelsen utsände därför en längre »promemoria angående ifrågasatt järnvägsförbindelse mellan städerna Växjö, Karlskrona och Kalmar» och utlyste ett möte i Nybro den 24 febr. 1871. Detta var talrikt besökt av jordbrukare. Största delen av diskussionen rörde sig också om de skogskörslor, som bönderna skulle förlora. Häremot genmälde, att »det vore en stor fördel, att det uppväxande släktet finge lära sig vara hemma och arbeta i stället för att flacka omkring med forlass, vilket gäve dem tillfälle att lära mycket ont och betoge dem kärleken till hemmet». Slutligen antogs ett av interimsstyrelsen uppgjort projekt, i vilket bl. a. föreslogs, att ett aktiebolag skulle så fort som möjligt bildas för att med understöd av staten bygga en i möjligaste måtto billig järnväg från Kalmar till Växjö eller annan närmare Kalmar belägen punkt, där lämplig järnväg

till Växjö kunde anträffas. Järnvägen borde bliva bredspårig, ifall skillnaden i anläggningskostnaden mellan smalspårig och bredspårig bana av staten bekostades. Aktierna skulle lyda å 50 rdr och den teckning av järnvägsaktier, som redan ägt rum å de listor, som kommitterade i Kalmar utfärdad, skulle överflyttas på det nya bolaget. Bolaget skulle ej anses hava kommit till stånd, förrän minst 10 000 aktier tecknats.

Vid därefter förrättat val av direktion utsågos till medlemmar lagmannen C. A. PALME, konsuln C. HASSELOVIST, rektorn R. TÖRNEBLADH, brukspatronen J. MAGNUSSON och bruksförvaltaren R. U. QVECKFELDT.

Vid detta års riksdag (1871) förnyade kaptenen PALANDER sin motion om statslån till en smalspårig eller anslag till en bredspårig bana från Växjö till Karlskrona. Denna gång tillstyrkte statsutskottet motionen och riksdagen biföll densamma. Detta väckte Kalmar järnvägsfråga till nytt liv, och under försommaren hölls järnvägsfrågan uppe genom ledare, notiser och insändare i tidningarna. Sålunda skrev tidningen Barometern: »Nu eller aldrig tyckes tiden vara inne att gripa sig an av alla krafter för att få ett järnvägsbolag till stånd här i Kalmar. Sedan riksdagen beviljat anslag till Karlskronabanan, är det mer än sannolikt, att denna bana kommer att gå i riktningen Emmaboda och sålunda på endast fem mils avstånd från Kalmar. Att åstadkomma de nödiga medlen till en järnväg av endast fem mils längd torde väl icke vara så svårt, synnerligen då man vet, att genom raskt arbete man kan påräkna understöd i lånevägen av staten.» Därefter följde en enträgen anmaning till innehavare av teckningslistor att pådriva aktieteckningen, så att Kalmar ej måtte »sjunka ned till något sämre än en skugga av sin blomstringstid».

Tecknarna i järnvägsföretaget voro kallade till möte i Kalmar den 21 juni 1871. Av direktionens berättelse framgick, att endast 1 472 aktier, motsvarande 72 000 rdr rmt, voro tecknade, av dem 60 000 i staden, 12 000 på landet. Kalmar stadsfullmäktige hade dagen förut efter en längre diskussion enhälligt tecknat sig för ett belopp av 470 000 rdr i företaget. För att anskaffa de bristande 250 000 rdr föreslog lagmannen PALME, att en beräkning skulle uppgöras, hur stort bidrag kommunen borde giva. Vid detta tillfälle utsågos till direktionsledamöter kaptenen C. A. MANNERSKANTZ, lagmannen C. A. PALME, rektorn R. TÖRNEBLADH, konsuln C. HASSELOVIST och bruksförvaltaren R. U. QVECKFELDT.

Aktieteckningarna uti kommunerna började nu på allvar. Framställ-

ningarna från järnvägsdirektionen mottogos mycket olika i de skilda socknarna, men genom ett energiskt arbete nådde dock aktieteckningen den höjd, att direktionen kunde kalla tecknarna till en sammankomst i Kalmar den 8 sept. 1871 för att konstituera sig till bolag. Det befanns härvid, att Kalmar kommun tecknat sig för 470 000 rdr, enskilda personer i Kalmar för 90 050 rdr, fastlandskommunerna för 54 775 rdr, enskilda å fastlandet för 53 250 rdr, Ölandskommunerna för 23 100 rdr samt enskilda på Öland för 10 500 rdr eller sammanlagt för 701 675 rdr rmt. Enär det bestämda minimibeloppet, 700 000 rdr, således var övertecknat, förklarade mötet, att *Kalmar järnvägsaktiebolag* nu vore konstituerat. Till direktion valdes kaptenen MANNERSKANTZ, lagmannen PALME, rektorn TÖRNEBLADH, konsuln HASSELQVIST, possessionaten LOR. NILSSON på Ulvsborg och handlanden JOH. JEANSSON. Åt direktionen uppdrogs att hos regeringen söka åstadkomma lån till 2/3 av anläggningskostnaden ävensom begära koncession.

Just när man vid årsskiftet 1871—1872 trodde sig stå vid målet för sina årslånga strävanden, ingick meddelande, att återstoden av de 10 milj. rdr, som av riksdagen blivit ställda till regeringens förfogande för lån till enskilda järnvägsanläggningar, i sin helhet disponerats. Kalmarjärnvägen hade därvid icke kommit ifråga, vilket var ett hårt slag för den dittills i anslags- och låneväg så styvmoderligt behandlade orten. I »Några minnesblad», som lagmannen PALME utgav vid Kalmar—Emmaboda järnvägs invigning 1874, skildrades situationen vid nämnda årsskifte på följande sätt:

»Under dessa bekymmersamma omständigheter och då Kalmarorten sålunda blev för utförande av ifrågavarande storartade företag hänvisat uteslutande till sina egna, efter allt utseende otillräckliga krafter, hade det i sanning icke varit underligt, om man efter åtta års fruktlösa mödor och strävanden ansett hela företaget omöjligt och därför upphört att offra tid och arbete. Men saken var alltför viktig att övergivas. Här stodo för vår ort så stora och maktpåliggande intressen på spel, att var och en, som nitälskade för denna ords framtid, måste finna sig manad att till det allra yttersta anstränga sina krafter för ett så angeläget mål. Det var här ej fråga om att bereda Kalmar och dess landsbygd en livligare rörelse och ett ökat välstånd, utan det gällde att förekomma den ruin, varmed affärsverksamheten och varuomsättningen i denna stad och landsbygd hotades, när å ena sidan Nässjö—Oskarshamnsjärnvägen och å den andra sidan Karlskrona—Växjöbanan hunne framdragas dels invid och dels genom de trakter av Små-

land, som tillförne utgjort väsentliga delar av Kalmar stads naturliga handelsområde och varifrån denna stapelstad förut fått de huvudsakligaste föremålen för sin exporthandel. Det gällde att åt Kalmar rädda dess betydelse såsom stapelorten för ett vidsträckt landområde och att icke låta denna ansefliga handelsstad nedsjunka till en obetydlig strandplats, där endast den närmaste kustbefolkningen skulle ombesörja sin varuomsättning. Och denna mörka framtid målade sig avskräckande även för de tänkande inom Kalmar landsbygd, emedan de förutsågo, att stadens förfall skulle menligt inverka även på landet däromkring och att såväl rörelsen som kapitalen skulle genom saknaden av järnväg dragas från denna ort, där fastighetsvärdet i och med det samma måste sjunka. Frågan kunde således icke falla, och den tålde icke något uppskov.»

Ett stort arbete nedlades nu på att uppsöka lämpliga förläggare, som vore villiga att på antagliga amorteringsvillkor lämna ett lån, tillräckligt att tillika med aktieteckningen betrygga företagens utförande. För direktionens ansträngningar härutinnan, samt huru dessa slutligen kröntes med framgång, redogöres något närmare under rubriken »Ekonomi».

Det 1871 bildade bolagets ordning var emellertid baserad på erhållande av statslån och då utsikten härtill nu var stängd, måste bolaget upplösas och ett nytt bolag bildas. Pressen började åter diskutera järnvägsfrågan. En tidning beklagade sålunda livligt det öde, som anslagsfrågan rönt, och antydde att räddningen skulle kunna ligga i en smal-spårig bana, som visserligen hade sina olägenheter men dock vore fortare realiserbar.

Extra bolagsstämma hölls i Kalmar den 27 april 1872. Härvid beslöts, att inbjudning till bildande av nytt bolag skulle utfärdas av det gamla bolagets direktion, förstärkt med två personer av stämman.

Vid teckningen till det nya bolaget, vilken sköttes mycket raskt, visade det sig, att så gott som alla aktieägare i det gamla bolaget överflyttade sina teckningar till det nya. Konstituerande stämma kunde hållas redan den 28 maj 1872. Under ordförandeskap av kaptenen C. A. MANNER-SKANTZ beviljades då bolagets styrelse decharge, varefter det gamla bolaget förklarades upplöst.

Den nya aktieteckningen befanns uppgå till 694 850 rdr, som under mötet ökades med ytterligare 1 500 rdr. Efter en vidlyftig diskussion beslöts att till fyllandet av det erforderliga beloppet utfärda aktier av en ny serie, B, å vilka, sedan de blivande långivarna av banans netto-

inkomst erhållit ränta och amortering, skulle med förmånsrätt utgå 6 %. Härefter antogs bolagsordningen och *Kalmar nya järnvägsaktiebolag* förklarades vara konstituerat. Till direktion utsågos konsuln C. HASSELQVIST, kaptenen C. A. MANNERSKANTZ, godsägaren LOR. NILSSON, lagmannen C. A. PALME, rektorn R. TÖRNEBLADH, konsuln P. E. KREUGER och dr A. G. SÖDERBAUM. Ordförande blev kaptenen MANNERSKANTZ och verkst. direktör konsuln HASSELQVIST.

K. M:ts fastställelse av bolagsordningen samt koncession för järnvägsanläggning mellan Kalmar och Emmaboda erhöles den 5 juli 1872.

Stadsfullmäktige i Kalmar tecknade därefter 200 000 rdr i preferensaktier och ett lån om 1 650 000 rdr avslutades. Vidare antogs en entreprenad för linjens utstakning, terrasseringsarbeten, broar, trummor, ballastering, nedläggning av syllar m. m. enligt ett anbud av kaptenen EKSTRÖMER, slutande å 940 000 rdr. Härifrån avdrogos 5 000 rdr pr år till kontrollantarvode. Kaptenen EKSTRÖMER antogs tillika till överingenjör, varjämte kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. J. KNÖS engagerades som kontrollerande ingenjör. Nu var frågan om Kalmar järnväg bragt till den punkt, att företaget kunde anses fullkomligt betryggat och järnvägsarbetet omedelbart påbörjas. Arbetet invigdes under högtidliga former med tal, musik och festmåltid i Kalmar den 16 sept. 1872.

Bland styrelsens första åtgärder efter arbetets igångsättande var att hos stadsfullmäktige i Kalmar skaffa besked om lämplig förläggning av stationen därstädes samt spårens framdragande till hamnen. Stadsfullmäktige antogo kaptenen EKSTRÖMERS förslag rörande läget av stationen och hamnspåren, vilket beslut dock fattades med 11 röster mot 10, som önskade spåren förlagda närmare slottet. Beslutet innebar ett förstörande av »Holmbergiska trädgårdsvallen» och framkallade protester men förgäves. Större var ej intresset på denna tid för bibehållande av en av den åldriga stadens största prydnader, de ståtliga vallarna.

I början av aug. 1873 hade arbetet framskridit så långt, att hela banvallen från Kalmar till föreningspunkten vid Emmaboda var färdigt terrasserad med undantag av åtskilliga smärre mellansträckor. Utläggningen av skenor fortgick raskt.

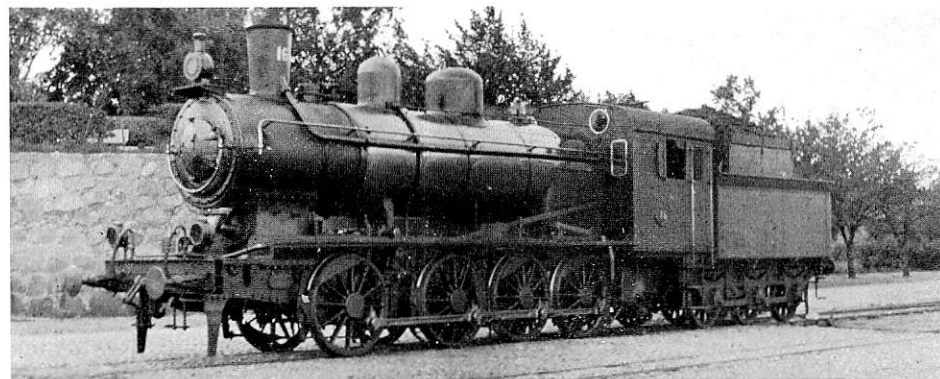
En stor dag var den 16 aug. 1873, då ångfartyget »E. T. Killman» anlände från Newcastle, medförande de tre lokomotiven »Kalmar», »Mannerskantz» och »Union», och den 25 sept. hade man glädjen att se det första lokomotivet i gång på järnvägen.



Jubileumståg n:r 1874 den 8 aug. 1924.



Jubileumståg n:r 1924 den 8 aug. 1924.



Lokomotiv n:r 16.



Kalmar järnvägsstation före ombyggnaden 1911.



Åseda järnvägsstation.



Ljungbyån, utsikt från linjen.

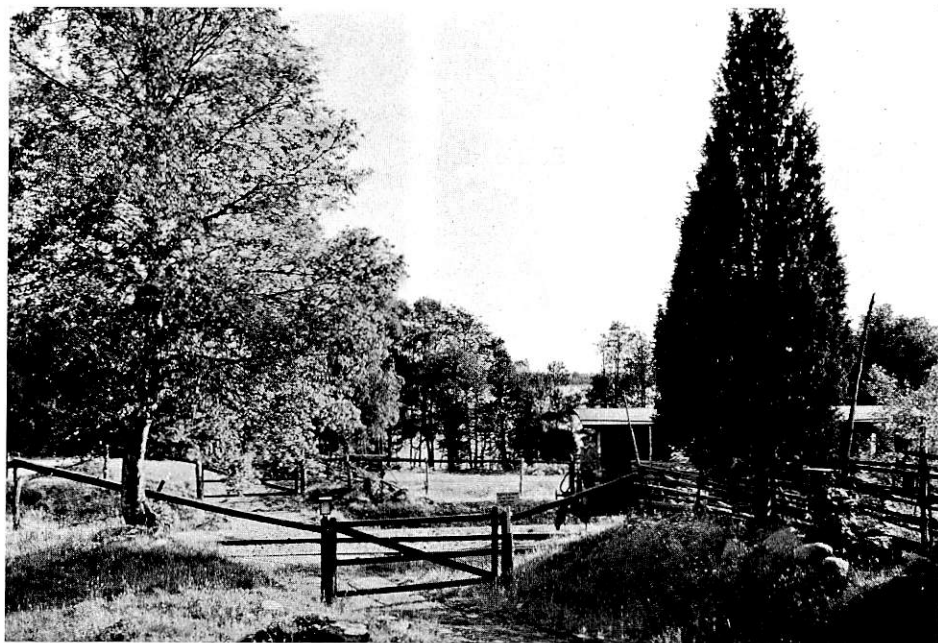
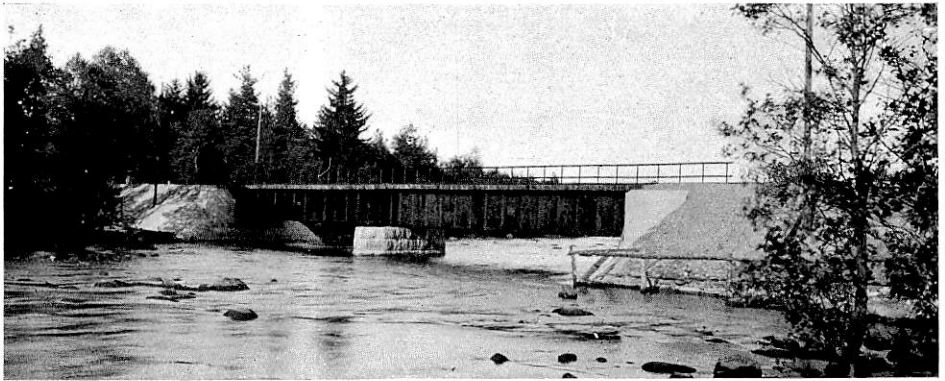


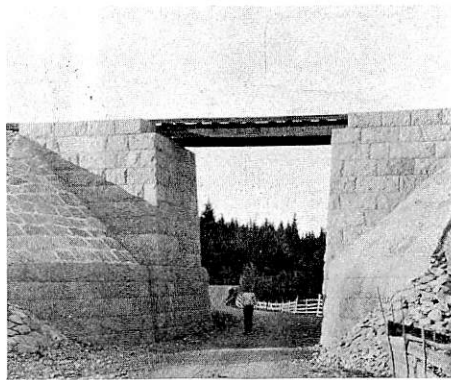
Bild från linjen vid Ekenässjön.



Emåbron vid Hvetlanda.



Snärle station.



Vägport vid Stensjön.

Arbetet på järnvägen närmast staden var på våren 1874 fullbordat, och stadsfullmäktige började vidtaga åtgärder för ordnandet av järnvägens och hamnspårets närmaste omgivningar. Ett säkert tecken på att järnvägen nalkades sin fullbordan, var underrättelsen om, att »sista skenan» skulle spikas den 13 maj 1874. Tidningarna jublade över, att »vår järnväg» nu var sammanknuten med landets järnbanenät. Tilldragelsen ägde rum i närvaro av direktionen, banans ingenjörer m. fl., vilka med lokomotiv beforo järnvägen i hela densamma sträckning ända till det då under byggnad varande stationshuset i Emmaboda, där spåren från Karlskrona och Växjö redan voro inledda.

I Oskarshamn, vars järnvägshistoria icke var synnerligt glädjande, tycks man med en viss avund ha sett Kalmarbanans fullbordan och tillrustningarna för invigningen. Tidningen »Kalmar» parerade med följande mothugg: »Slutligen bör det icke förglömmas, att Kalmar stad och ort förskaffat sig en välbyggd järnväg utan aktieskoj, utan humbug och utan engelsmän, vilket icke torde gälla om alla enskilda järnvägar i Sverige.»

Under stora festligheter och i konungens och drottningens närvaro invigdes järnvägen den 8 aug. 1874. Strålände sol, glänsande uniformer, flaggdekorationer, äreportar med vapensköldar och kungliga namnchiffer, transparanger, marschaller och ljusrämper i hela staden satte stil på festen. Den obligatoriska middagen med en ståtlig matsedel och vinlista, som ej skämdes för sig, avåts på Kalmar slott i för ändamålet iordningställda salar.

*Bana och materiell.* Efter banans öppnande för trafik återstodo, såsom regeln är vid järnvägsbyggnader, en del kompletterande arbeten, men bolagets dåliga ekonomi tillät ej arbetets bedrivande i någon hastigare takt. Först i juli 1876 utfördes avsyningen. Vid denna iaktogs, att alla arbeten voro väl utförda. Skenorna voro av järn och vägde 14,4 skålp. pr fot (= 20 kg/m.). Banan befanns i det goda skick, att besiktningsmännen tillstyrkte fullt godkännande av densamma med en maximihastighet av 3 1/2 mil (38 km.) i timmen för tenderlokomotiv och 2 1/2 mil (27 km.) för tanklokomotiv. Tidigare hade största hastigheten varit bestämd till 27 km. för persontåg och 22 km. för godståg.

Under årens lopp utbyttes järnskenorna mot stålskenor, vilket utbyte för huvudspåret var fullbordat 1897. År 1911 beslöts inläggandet av 34 kg.-skenor, vilken inläggning 1924 fullbordats å hela banan.

Först år 1894 kom bolaget i den ställningen, att de träbjälkar, som

lågo i en del mindre broar, kunde utbytas mot järnbalkar. Utbytet fortgick under de närmast följande åren och avslutades 1897. I dec. 1896 anmälde verkst. direktören, att de större broarna måste »ansenligt förstärkas», åtminstone så mycket, att de kunde bära 6 tons hjultryck. Direktionen beslöt, att förstärkningen skulle utföras så, att belastningen kunde motsvara statsbanans fordringar.

Under år 1914 påbörjades broförstärkningar å linjen Kalmar—Sävsjöström, och 1917 voro samtliga broar å nämnda sträcka utförda i armerad betong.

Under år 1924 slutfördes ombyggnaden av broar i armerad betong, så att ballaststrängen framgår obruten hela vägen från Kalmar till Emmaboda och Sävsjöström.

Maximihastigheten bestämdes 1902 till 50 km/t. Sedan järnvägen apterat vakuumbroms å persontågen, medgavs 1905 en maximihastighet av 55 km/t., vilken efter förstärkningsarbeten å bansträckan Kalmar—Sävsjöström 1921 ökades till 75 km/t.

År 1911 erhöilo samtliga banvaktstugor, som ej lågo intill station, telefonförbindelse med närmaste station.

Växlar av modern konstruktion inlades från år 1911, deras förregling med signalerna påbörjades år 1915 och var fullt genomförd år 1921. Därjämte anordnades försignaler, där så erfordrades. I dessa infördes Aga-blinkljus år 1917 och elektriskt blinkljus, där sådant kunde anordnas, från år 1921.

Såväl bland allmänheten som inom trafikmännens trängre krets ha Kalmar järnvägar städse haft ett gott namn om sig för sin rullande materiell. De första personvagnarna voro av en för landet helt ny typ, och i mån av nyanskaffning ha alltid de modernaste konstruktioner tillämpats, framför allt i avseende å trafikanternas bekvämlighet. Godsvagnparken var naturligtvis i början av enkel beskaffenhet, men även här har man städse försökt följa med sin tid. De först levererade lokomotiven (från England) voro misslyckade, men efter grundlig ombyggnad ha de stått sig ett halvsekel. Allt efter som banans under- och överbyggnad förstärkts, ha lokomotiven kunnat byggas större med ökad dragkraft, och de senaste äro av statsbanans E-typ.

*Ekonomisk utveckling och förvärv av andra järnvägar.* Såsom förut omtalats, uppgick aktieteckningen vid bolagsstämman den 28 maj 1872 till omkr. 696 000 rdr. En ökning härav ansågs nödig och man beslöt snart att utsläppa även preferensaktier. I sept. uppgick teckningen av stamaktier till 750 000 kr. och av prefe-

rensaktier till 206 300 kr., av vilka 200 000 tecknats av Kalmar stad. Dessa medel voro dock icke tillräckliga, utan följden blev, att direktio- nen till själva anläggningen måste först upplåna 150 000 kr. mot re- verser och därefter 100 000 kr., vilket sistnämnda lån sattes i paritet med obligationslånet, varigenom direktionen berövades möjligheten att förfoga över detsamma för de ökade kostnader, som erfordrades till banans kompletterande samt till ränte- och amorteringsutgifter. Där- till kom, att kostnaderna för banans och rullande materiellens komplet- tering blevo vida större, än som beräknats. Totalbeloppet av järnvägs- bolagets icke fonderade skuld uppgick den 30 sept. 1876 till nära 344 000 kr. Då de tillfälligt upplånade medlen, 250 000 kr., borde kon- verteras till fonderad skuld, anhöll direktionen, att Kalmar stad ville garantera ett av bolaget upptaget fast lån å 250 000 kr. samt teckna ansvarighet för ett kreditiv å 100 000 kr. Under hela vintern, ända tills stadsfullmäktige den 9 febr. 1877 fattade beslut i frågan, voro tid- ningarna fyllda med spaltlånga inlägg härom och stridens vågor gingo höga. Stadsfullmäktige beslöto emellertid att ikläda sig garanti för ett lån å 250 000 kr. Årets ordinarie bolagsstämma beslöt ock upptaga lånet.

Emellertid visade järnvägens trafikinkomster en så allvarlig minsk- ning, att direktionen i febr. 1879 fann sig i saknad av medel till erlåg- gande av annuiteten å bolagets fonderade skulder. Den första halvårs- räntan försköts av direktionsens ledamöter, men därefter mötte åter svårigheter, tills den ekonomiska ställningen i slutet av 1880 började något förbättras. Kalmar stad fick dock vänta på räntelikviden för det av staden garanterade obligationslånet å 250 000 kr. År 1884 nedsat- tes räntefoten å detta från 6 till 5 1/2 %, men någon räntelikvid hördes dock icke av.

År 1892 var för bolaget ett sorgear, i det att då upptäcktes, att bo- lagets synnerligen nitiske verkst. direktör, konsuln HASSELOVIST, låtit förleda sig till att använda bolagets medel till sina privata utbetal- ningar. Den definitiva förlusten uppgick till omkr. 58 000 kr.

För att göra bolagets ställning tryggare träffades 1893 överenskom- melse med obligationsinnehavarna till 1872 års lån om konvertering därav till två lån med nedsatt ränta. År 1896 kunde bolaget för första gången betala alla sina räntor, således även till Kalmar stad, och efter detta år förbättrades bolagets ställning alltjämt. Sålunda såg sig bo- laget i stånd att 1899 inköpa den av Stockholms inteckningsgaranti- aktiebolag innehavda aktiemajoriteten i Nybro—Sävsjöströms nya

järnvägsaktiebolag, 138 st. aktier. År 1903 ägde för första gången under järnvägens 30-åriga tillvaro utdelning rum, nämligen 6 % å preferens- och 4 % å stamaktierna. Utdelning ägde därefter rum årligen efter enahanda grunder t. o. m. året 1907. För att möta de stora utgifter, vilka voro förbundna med banans förbättring och rullande materiellens förstärkning, som fordrades till Sävsjöströms—Nässjöbanans öppnande för trafik, företogs därefter ingen utdelning förrän vid 1914 års stämma, då den bestämdes till samma procent som förut. 1918 års bolagsstämma ökade utdelningen å stamaktier till 5 %, som sedermera hölls t. o. m. 1921 års bolagsstämma, varefter de nedgående tiderna åter avbröto utdelningarna till 1924, då utdelning ägde rum med 5 % å stam- och 6 % å preferensaktier. För åren 1924 och 1925 utdelades resp. 4 och 6 %.

1905 års bolagsstämma beslöt att antaga Kalmar stads erbjudande att till ett pris av 1 600 kr. pr st. inköpa 31 aktier i Nybro—Sävsjöströms järnvägsaktiebolag. Genom detta köp förvärvade Kalmarbolaget samtliga aktier uti Sävsjöströmsbanan. Då tanken på en fortsättningsbana från Sävsjöström slutligen mognat i form av förslaget Sävsjöström—Nässjö, för vilket inbjudan till aktieteckning utfärdats i maj 1908, beslöt Kalmarbanan 1909 att inköpa Nybro—Sävsjöströms järnväg för ett belopp utöver inteckningsskulden av 241 600 kr. Tillträdet skedde samma dag, och Kalmarbanan övertog Sävsjöströmsbanans samtliga förpliktelser f. o. m. den 1 jan. 1909. I Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag tecknade Kalmarbanan aktier för en milj. kr., vilka erhöles genom ett obligationslån av år 1909 till motsvarande belopp. Lånet har 40 års amorteringstid.

För ytterligare sammanfogning av Kalmar—Emmaboda och Nybro—Sävsjöströms järnvägar beslöt den förra banans direktion i jan. 1910 att ingå till K. M:t med anhållan att få övertaga koncessionen å den senare banan. Detta bifölls den 25 nov. 1910. Som bevis för att Kalmarbanan med inköpet gjorde en god affär, kan anföras, att vid övertagandet banans avkomstberättigade byggnadsvärde utgjorde: banbyggnaden 2 039 931 kr. 65 öre, husbyggnader 73 055 kr. 65 öre, rullande materiellen 274 434 kr. 46 öre, eller sammanlagt 2 387 421 kr. 76 öre, d. v. s. tre gånger inköpsvärdet.

Efter tillkomsten av Sävsjöström—Nässjö järnväg erfordrades å bandelen Kalmar—Sävsjöström en del förbättringsarbeten för att i bantekniskt hänseende ställa denna senare bandel i jämbredd med den nya banan. Dessa arbeten krävde en ökning av banans rörelsekapital

med omkr. en halv milj. kr. De erforderliga medlen anskaffades genom nyteckning av aktier, därvid en ny stamaktie skulle få tecknas mot två äldre aktier. Aktiekapitalet ökades därigenom år 1915 från 969 520 kr. till 1 451 150 kr. Till underlättande av teckningen medgavs, att ur dispositionsfonden finge utdelas 15 % av aktieinnehavet, så att aktieägare vid inbetalningen för en ny aktie på två gamla, å vilka han ägde rätt erhålla 15 kr., behövde gälda allenast 35 kr. Aktieteckningen gick efter beräkning, så att den åstundade ökningen erhöles.

De ogynnsamma ekonomiska förhållanden, som voro rådande under åren 1921 och 1922, motvägas av en stegrad trafik med ökad netto-behållning under de följande åren.

Järnvägen var ursprungligen att anse nästan uteslutande som en »pinnbana», d. v. s. att endast virke i olika former, såsom props, timmer, ved, plank och bräder, fraktades å densamma. Med glasbrukens framträdande tillkommo avsevärda frakter av glasbrukssand, soda och färdiga glasvaror samt under senare åren stenkol. Tändstickor, margarin, spannmål, mjöl, gödningsämnen och tegel transporterades numera i rätt avsevärda kvantiteter. Persontrafiken är ej så livlig. Den lämnar i allmänhet en inkomst, som uppgår till hälften av godstrafikens.

### Nybro—Sävsjöströms järnväg.

Signatur: K. J. — Ägare: Kalmar Nya järnvägsaktiebolag, Kalmar.

Den raska farten i Kalmarjärnvägens banbygge gav ägarna av de stora bruken norr om nämnda järnväg ingen ro. På anmodan av dessa samt av andra personer, som intresserade sig för anläggandet av en järnväg från Nybro station å Kalmar—Emmaboda-banan i nordvästlig riktning till trakten av Sävsjöströms bruk i Kronobergs län, verkställde kaptenen J. M. EKSTRÖMER i slutet av år 1873 undersökning.

Denna framskred raskt, och vid ett sammanträde i Kalmar den 5 mars 1874 framlades fullständig plan jämte kostnadsförslag. Den föreslagna järnvägen hade en längd av 4,17 mil, och hela kostnaden, inkl. rullande materiell, beräknades till 1 891 318 kr. Spårvidd, överbyggnad, skenvikt m. m. skulle vara alldeles lika med Kalmarbanans. Banan syntes kunna påräkna en betydlig trafik, då de trakter, genom vilka den var framdragen, ägde en utomordentlig rikedom på sparad skog, som hittills ej kunnat fördelaktigt användas till följd av den långa och dyra transporten. Vidare funnos åtskilliga industriella anläggningar vid banan och i densammas närhet.

Här handlades raskt och målmedvetet. Lagmannen PALME, konsuln HASSELQVIST och kaptenen EKSTRÖMER avreste till Stockholm för att i samråd med ägarna till Orrefors och Sävsjöströms bruk vidtaga åtgärder för järnvägsföretagets bringande till stånd. Man lyckades där finna kapitalister, villiga att i händelse aktieteckningen kunde uppbringas till 750 000 rdr försträcka den övriga kostnaden. Koncessionsansökan inlämnades till K. M:t av hrr HASSELQVIST, EKSTRÖMER, frih. TAUBE och vice häradshövdingen AF PETERSENS och beviljades den 14 maj 1874.

Vid ett därefter av länsstyrelsen utlyst möte i Brånahult besvarades med enhälligt ja frågorna om järnvägens nytta och behövlighet samt om lämpligheten av den föreslagna sträckningen. Efter en därefter av konsuln HASSELQVIST väckt motion beviljade stadsfullmäktige i Kalmar utan votering eller reservation en aktieteckning i företaget för 300 000 rdr.

*Nybro—Sävsjöströms järnvägsaktiebolag* konstituerades den 14 sept. 1874. Aktieteckningen uppgick till en summa av 809 000 kr., av vilka dock kaptenen EKSTRÖMER tecknat 150 000 kr. med villkor att erhålla entreprenaden. Orrefors bruk hade tecknat 120 000 kr. och Sävsjöströms bruk 115 000 kr.

Till styrelse valdes häradshövdingen G. H. AF PETERSENS, vice konsuln JOHN ROOSVAL, landshövdingen G. J. EDELSTAM, frih. B. TAUBE och konsuln C. HASSELQVIST.

Den 9 okt. fastställde K. M:t bolagsordningen och den 16 okt. godkändes koncessionens överlåtande till bolaget. Till kontrollerande ingenjör antogs först kaptenen C. J. KNÖS och därefter löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. ÖHNELL samt till entreprenör kaptenen EKSTRÖMER.

I oktober avslöts låneavtal om den för arbetets fullbordande utöver aktieteckningen nödiga penningssumman, 1 500 000 kr. En Kalmartidning skrev med anledning härav: »Sålunda är nu detta vår orts mångåriga önskemål uppfyllt: en järnväg i nästan oavbruten rak nordvästlig riktning kommer att inom ett par år förena Kalmar med det inre av de hittills på kommunikationer så vanlottade östliga trakterna av Kronobergs län, vilka trakter dock i många riktningar äga rika resurser, som blott vänta på att bliva begagnade, för att orten skall höja sig till en högst betydlig industriell utveckling. Denna banas vidare fortsättning till någon punkt på stambanan vid Stockaryd eller Sävsjö eller möjligen Nässjö torde endast vara en tidsfråga, vars

avgörande väl kan dröja åtskilliga år (det tog 30 år), men som ovillkorligen måste bli en följd av den nu betryggade och om några dagar börjande anläggningen: Nybro—Sävsjöströms järnväg.»

Järnvägsarbetet påbörjades utan några särskilda ceremonier och fortgick raskt. Vid beviljandet av koncessionen hade bl. a. föreskrivits, att sökandena skulle före den 1 maj i statskontoret deponera 50 000 kr. Med anledning av byggnadsarbetets snabba framåtskridande anhöll bolagsstyrelsen emellertid hos K. M:t om befrielse från denna deposition, vilken anhållan av K. M:t bifölls.

Den 20 okt. 1876 ägde den högtidliga invigningen rum i närvaro av bl. a. landshövdingen GUNNAR WENNERBERG.

Under de något mer än trettio år, Nybro—Sävsjöströms järnväg dirigerades såsom ett särskilt företag, hade den att så gott som hela tiden arbeta under ekonomiska svårigheter. Någon avsevärd utveckling av vare sig stationer, byggnader eller rullande materiell kunde därför ej komma ifråga. Tåghastigheten var högst 38 km/t. intill år 1906, då den ökades till 50 km/t., sedan broarna ombyggts. Senare nybyggnadsarbeten äro upptagna under Kalmar järnväg.

Av orsaker, som här nedan nämnas, ombildades bolaget 1888 till Nybro—Sävsjöströms Nya järnvägsaktiebolag.

*Ekonomi.* Bolagets aktiekapital vid startandet utgjorde 800 000 kr., fördelade i två serier, A och B, av vilka den senare skulle övertagas av entreprenören, kaptenen EKSTRÖMER, i likvid för verkställt arbete. Å serien A tecknades 657 300 kr. För ytterligare medels anskaffande upptogs 1875 ett obligationslån å 1 500 000 kr. löpande med 5 1/2 % ränta, 20 % kapitalrabatt och 40 års amortering. För räntans fullgörande de fem första åren fordrades solidarisk proprieborgen av styrelsemedlemmarna och entreprenören.

Redan till bolagsstämman 1878 började det gnissla något i ekonomin. Räntorna å obligationerna förskötes såväl under 1878 som 1879 av borgesmännen och kaptenen EKSTRÖMER. Härför erhöilo de in-teckning i järnvägen. År 1880 måste styrelsen meddela, att medel saknades till räntorna. Obligationsinnehavarna började nu bli oroliga och hela 1882 års styrelseprotokoll tala nästan uteslutande om affärs-transaktioner. I sept. s. å. utfärdade styrelsen till innehavarna av 1878 och 1879 års oinlösta kuponger en 5 1/2 % revers från 1 juli 1882 å kupongernas sammanlagda belopp 1 17 040 kr. Inflytande medel utöver driftkostnaderna insattes i bank, och då medlen uppgått till det belopp, som erfordrades för infriandet av en halvårskupong jämte halvårs-

ränta å reverserna (20 000 och 117 040 kr.), skulle den äldsta kupongen inlösas och ett halvt års ränta å reverserna erläggas.

Ställningen blev emellertid allt mer och mer ohållbar. Järnvägen lagsöktes på grund av ogulden ränta, 15 125 kr., å intecknade obligationer, och bolagsstämman bemyndigade styrelsen den 2 juni 1887 att avträda bolagets egendom till konkurs, om lagsökningen fullföljdes, vilket även skedde.

Inteckningsinnehavarna måste nu bilda ett nytt bolag, vars ordning stadfästes av K. M:t den 23 april 1888. Konstituerande stämma hölls med *Nybro—Sävsjöströms Nya järnvägsaktiebolag* den 27 april. Aktiekapitalet utgjorde 200 000 kr. Vid den exekutiva auktionen å järnvägen dagen därpå kom emellertid ingen försäljning till stånd, och affären började gå så pass bra, att man redan på 1889 års rörelse kunde utdela 6 %. Utdelningarna växlade därefter mellan 4 % och 10 %. År 1899 hade samtliga aktieinnehavarna med ett undantag, som dock senare avlät sina aktier, sålt alla sina aktier till Kalmar järnväg, vilket föranledde en extra bolagsstämma den 20 juli s. å. för tillsättande av ny styrelse.

Vid styrelsesammanträde den 23 jan. 1909 beslöts att erbjuda Kalmar Nya järnvägsaktiebolag att för ett pris, utöver inteckningarna, av 241 600 kr. samt med övertagande av bolagets övriga skulder köpa bolagets järnväg och andra tillgångar. Vid extra bolagsstämma den 10 febr. 1909 beslöts ock denna försäljning. Den ordinarie bolagsstämman den 26 maj 1909 beslöt bolagets upplösning, och därefter har järnvägens ekonomiska skötsel handhåfts i samband med Kalmarbanans.

### Sävsjöström—Nässjö järnväg.

Signatur: Sä.N.J. — Ägare: Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag, Kalmar.

Sedan järnvägen Nybro—Sävsjöström kommit till stånd, skulle det ej dröja särdeles länge, förrän fråga på allvar uppstod om densammas fortsättande genom Kronobergs och Jönköpings län till stambanan. Meningarna voro naturligtvis splittrade i avseende å företagets omfattning och banans sträckning. Allmänna meningen lutade dock åt att söka åstadkomma byggandet av bana å hela sträckningen Sävsjöström—Nässjö. Ortens bemödanden rörde sig i första hand om an-

skaffandet av medel för undersökningen, varom underhandlingar i början av år 1876 fördes med kaptenen EKSTRÖMER.

Efterdyningarna av 1870-talets krisår nödgade allmänheten att tillse vidare skrinlägga alla allvarliga funderingar på järnvägsbyggnader, åtminstone i det fattiga Småland. Fullständigt tystnade dock ej ropen på järnvägar i orten, men först i början av innevarande århundrade hade funderingarna vunnit sådan mognad, att man åter kunde upptaga frågan om en tvärbana över östra Smålands högplatå. Det behövdes endast en yttre impuls för att ortsbefolkningen skulle på allvar taga itu med problemets lösning. En sådan påstötning kom 1905 från Kalmar, där en grupp på fem personer, direktören G. A. KINDBERG, majoren W. JUNG, redaktören HJ. PETERSSON, bokhandlaren HJ. APPELTOFFT och grosshandlaren AD. ANDERSON, utfärdade ett upprop till intresserade för insamling av medel till undersökning av en fortsättningsbana från Sävsjöström. Uppropet var daterat den 10 okt. 1905 och vann tillslutning från 55 Kalmarbor, av vilka 48 tecknade 100 kr. vardera, de övriga 50 kr. Det var en ringa början, men den räckte dock till starten.

I uppropet hette det: »Tanken att genom en av främmande banförvaltningar oberoende järnvägsförbindelse förena Kalmarjärnvägarna med södra stambanan har redan för länge sedan inom Kalmar stad uppstått och omfattats med allmänna sympatier, enär en sådan förbindelse syntts vara av vikt för att samhället skulle kunna vinna den utveckling och det framåtskridande, varav det kunde vara mäktigt.»

Redan den 8 nov. s. å. var man färdig att träffa överenskommelse om verkställande av förberedande undersökningar.

Kalmarbornas arbete väckte naturligtvis de blivande konkurrenternas uppmärksamhet. Sålunda började bankiren C. CERVIN, som var störste aktieägaren i Oskarshamns- och Hvetlandabanorna, att intressera en del av socknarna omkring den ifrågasatta Sävsjöström—Näs-sjöjärnvägen för andra banprojekt, utgörande bibanor till hans järnvägar, exempelvis Åseda—Berga, Korsberga—Hvetlanda m. fl. Det gällde därför för Kalmarintresset att handla raskt, och i jan. 1907 vände man sig till kommunalordföranden i varje socken, där man kunde tänka sig något bidrag till fortsatta undersökningar. Under febr. och mars tecknades av kommunalstämmorna det erforderliga undersökningsbeloppet, och man kunde sålunda taga itu med det slutliga stakningsarbetet.

I juni 1907 beslöt undersökningskommittén uppdraga åt distrikts-

chefen, kaptenen JOHN EKELOUND, att verkställa undersökningen och utarbeta de för koncessionen erforderliga handlingarna. Sedan detta i mars följande år verkstälts för huvudsträckningen, hölls i Kalmar ett möte, där förslag till stiftelseurkund uppsattes och 17 personer utsågos, bl. a. landshövdingarna C. CEDERCRANTZ och FR. PETERSSON, att utfärda inbjudan till aktieteckning i Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag. Styrelsen skulle hava sitt säte i Kalmar och aktiekapitalet skulle utgöra lägst 2 550 000, högst 5 milj. kr.

I fråga om aktieteckning ställde sig en del kommuner avvisande, andra åter ådagalade ett verkligt intresse för banans tillkomst. Under hela perioden för aktieteckningen pågick en häftig tidningspolemik.

För att påskynda banprojektets realiserande väcktes i jan. 1909 likartade motioner i riksdagens båda kamrar om statsunderstöd för järnvägen, men motionerna avslogos.

Den 24 april 1909 konstituerades i Kalmar *Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag*. Bolagsordning antogs och till styrelse valdes landshövdingarna C. CEDERCRANTZ och FR. PETERSSON, majoren W. JUNG, rådmannen O. MELLIN, direktören G. A. KINDBERG, godsägaren I. BERG och disponenten C. O. NILSSON. Inom styrelsen valdes landshövdingen CEDERCRANTZ till ordförande.

Vid prövning av entreprenadanbuden befunnos dessa för höga. Firman BRÖCHNER LARSEN & KROGH, som tecknat 150 000 kr. under villkor att erhålla entreprenaden, underrättades om att det mellan bolaget och firman träffade avtalet om eventuellt byggande av banan vore förfallet. Detta meddelande föranledde en ganska hetsig skrivelse från firman, som vidhöll sin påstådda rätt att få bygga järnvägen i gengäld för den tjänst, firman gjort bolaget genom att med sin teckning hava möjliggjort startandet.

Sedan koncession erhållits den 10 juni 1910, var man färdig att taga itu med detaljarbetena för banbygget, varför styrelsen den 1 juli anställde en konsulterande ingenjör, trafikchefen vid Kalmarbanan, kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren V. STÅHLE.

Anstånd med järnvägens färdigställande till den 1 juli 1916 beviljades av K. M:t den 22 juni 1911, och samma dag beviljades statslån.

Till entreprenör antogs ingenjören JOH. SVENSSON, vilken åtog sig att för 2 135 000 kr. utföra själva banbyggnaden. Till bolagets kontrollant utsågs kaptenen V. STÅHLE. Schaktningsarbetet började den 11 dec. vid Sävsjöström, vilken händelse firades med en liten högtidlighet av styrelsens ledamöter, som anlönt med extratåg från Kalmar.

Entreprenören bedrev arbetet med stor raskhet, och i dec. 1914 kunde banan öppnas för allmän trafik. »Sista skenan» spikades redan den 12 sept. 1914 under högtidliga former. Styrelsens ledamöter, bolagets kontrollant och entreprenören möttes med extratåg från Kalmar och Nässjö vid den natursköna platsen 14 km. från Nässjö, intill bron över Emmån, där denna rinner ut ur sjön Nömnen. Landshövdingen PETERSSON från Jönköping höll härvid ett tal, i vilket han framhöll dagens stora betydelse för orten och järnvägsbolaget. Därefter inslog han en av de spikar, som skulle fästa den sista skenan i banan, och efterföljdes av övriga styrelseledamöter. Banan i sin helhet besiktigades den 7—9 dec. 1914. Av besiktningssinstrumentet framgick bl. a., att skenorna hade en längd av 12 m. med en vikt av 32,7 kg/m. och att tågspårsväxlarna voro förreglade i ledningen till semaforerna, vilka på behöriga ställen voro försedda med försignaler, att banan var försedd med såväl telegraf- som bantelefon hela sträckan, m. fl. anordningar, som kunde bidra till att sätta järnvägen i en hög klass. Största tåg hastigheten var bestämd till 60 km/t. på hela linjen med undantag av ett par sträckor.

Den 11 dec., på dagen tre år efter »första spadtaget», ägde den högtidliga invigningen rum. Extratåg avgick från Kalmar till Nässjö och på återvägen i Sävsjöström höll landshövdingen CEDERCANTZ högtidstalet, i vilket han framförde en tillönskan om framgång för banan i densamma uppgift som bärare av såväl andlig som materiell kultur. Därefter förklarade landshövdingen järnvägen öppnad för trafik. Invigningshögtidligheterna avslutades med middag å Kalmar stadshotell för 200 personer.

Sedan kompletterande arbeten utförts, erhöles 1915 en största tåg hastighet av 75 km/t. med undantag för ett par sträckor.

Under trafikeringstiden ha å vissa platser bispår utlagts och f. ö. ändringar och utvidgningar av bangårdar m. m. ägt rum.

*Ekonomi.* Vid den konstituerande bolagsstämman den 24 april 1909 hade man visserligen minimikapitalet, 2 550 000 kr., tecknat, men i detta belopp ingingo villkorliga teckningar för vissa linjesträckningar, dessutom 150 000 kr. tecknade av entreprenörsfirman BRÖCHNER LARSEN & KROGH under tyst förbehåll, att firman skulle få entreprenaden. Styrelsens första åtgärd efter konstituerandet blev således att till firman avgiva en förbindelse, att teckningen icke skulle uttagas, för den händelse firman icke blev antagen till entreprenör, vilket icke heller blev fallet.

Såsom förut omtalats, hade man försökt att genom motioner i riksdagen 1909 väcka statsmakternas intresse för komplettering medelst statslån och statsbidrag av de med stora svårigheter hopbragta aktieteckningarna, så att byggnadskapitalet skulle ernås. Då detta ej lyckades, fick man gå den vanliga statslånevägen. Att uppbringa aktieteckningen till det erforderliga beloppet, 2 581 500 kr., var emellertid ej någon lätt sak. I sockenteckningar hade erhållits 791 000 kr., av Kalmar järnväg en milj., av Kalmar stad 308 000 kr., till jordlösen mot aktier hade beräknats 80 000 kr., och av entreprenören hade man förutsatt en teckning av 150 000 kr. Med socknarnas kompletteringsteckning gick det trögt, så det var ej annat att göra än att anlita den privata teckningen. Genom att gå ur hus och i hus, överraska handelsmannen vid disken och bonden vid plögen lyckades styrelsens utskickade få ihop en teckningssumma av 53 400 kr. Ett belopp av 24 400 kr. återstod emellertid, och nu trädde Kalmar stad den 9 sept. 1910 hjälpande emellan med en teckning av 25 000 kr. Bolaget hade sålunda uppfyllt det viktigaste av villkoren för statslånets erhållande, nämligen aktiekapitalets uppdrivande till samma belopp som det sökta statslånet, vars beviljande nu motsågs med största spänning. Den 22 juni 1911 biföll K. M:t bolagets framställning om statslåns erhållande.

Enligt den för järnvägsbyggnaden upprättade finansplanen beräknades aktiekapitalet med upplupna räntor vara förbrukat i mitten av år 1913, varefter under åren 1913—1915 2 200 000 skulle behöva upplånas. Likviderna för dessa lån ägde rum så gott som planmässigt och vid byggnadstidens slut hade bolaget ett överskott av omkr. 50 000 kr. — ett för järnvägsbyggnadsföretag högst ovanligt förhållande.

Under trafikeringstiden har Kalmarbanan årligen till Sävsjöström — Nässjöbolaget överlämnat trafiköverskottet, som använts dels till likvidering av räntor och amorteringar å statslånet, dels till förbättringar å banan och husbyggnader samt förstärkning av rullande materielen.

#### Styrelser och chefer år 1926.

Kalmar järnväg.

*Styrelse.*

BÖKELUND, A., landskamrerare, *ordförande*,

CASSEL, O., borgmästare, *vice ordförande*,

STÄHLE, V., major i V. V. K., *verkst. direktör*, se nedan,



C. A. MANNERSKANTZ,  
kapten.



G. H. af PETERSENS,  
vice häradshövding.



G. A. KINDBERG,  
direktör.



C. A. PALME,  
lagman.



C. HASSELQVIST,  
konsul.



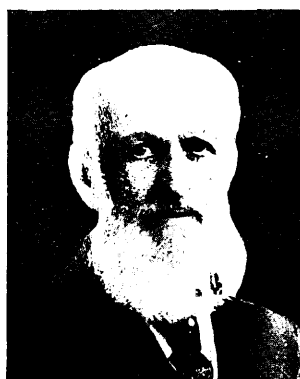
C. J. EDELSTAM,  
landshövding.



J. JEANSSON,  
handlande.



C. GETHE,  
kungl. sekter.



J. H. PALME,  
bankdirektör.



W. JUNG,  
major.



C. CEDERCRANTZ,  
landshövding.



A. BÖKELUND,  
landskamrerare.



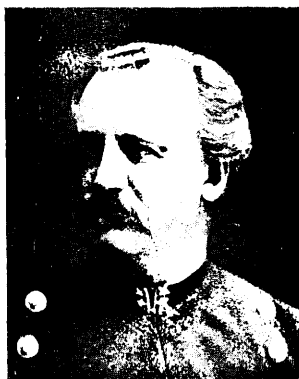
F. HALLBERG,  
bankdirektör.



F. PETERSSON,  
landshövding.



J. A. BRUNSKOG,  
trafikchef.



A. H. FORSELIUS,  
trafikchef.



L. V. STÄHLE,  
verkst. direktör, trafikchef.

SJÖQVIST, G., grosshandlare,  
 ZETTERSTEDT, J., häradshövding,  
 NORRBY, H., sparbanksdirektör,  
 MATTON-SJÖBERG, N., bankdirektör.

*Verkställande direktör och trafikchef.*

STÄHLE, V., major i V. V. K. .... 1910—

**Sävsjöström—Nässjö järnväg.**

*Styrelse.*

BÖKELUND, A., landskamrerare, *ordförande*,  
 CASSEL, O., borgmästare, *vice ordförande*,  
 STÅLHAMMAR, C. A., överste, *statens ombud*,  
 STÄHLE, V., major i V. V. K., *verkst. direktör*, se nedan,  
 KINDBERG, G., direktör,  
 NILSSON, C., disponent,  
 SVENSSON, J., ingenjör,  
 SJÖQVIST, G., grosshandlare.

*Verkställande direktör och trafikchef.*

STÄHLE, V., major i V. V. K. .... 1910—

**Förutvarande styrelseordförande och chefer.**

**Kalmar järnväg.**

*Ordförande.*

MANNERSKANTZ, C. A., kapten ..... 1872—1884  
 PALME, C. A., lagman ..... 1884—1889  
 JEANSSON, J., handlande ..... 1889—1896  
 GETHE, C., kungl. sekter..... 1896—1906  
 JUNG, W., major i V. V. K. .... 1906—1914

*Verkställande direktörer.*

HASSELQVIST, C., konsul ..... 1872—1892  
 JUNG, W., major..... 1892—1910

*Trafikchefer.*

BRUNSKOG, J. A., löjtnant ..... 1874—1876  
 FORSELIUS, A. H., löjtnant ..... 1877—1879  
 JUNG, W., major i V. V. K. .... 1879—1910

**Nybro—Sävsjöströms järnväg**

*Ordförande.*

EDELSTAM, G. J., landshövding ..... 1874—1887  
 HASSELQVIST, C., konsul ..... 1887—1888  
 PALME, J. H., bankdirektör ..... 1888—1899  
 GETHE, C., kungl. sekter ..... 1899—1906  
 JUNG, W., major..... 1906—1909

*Verkställande direktörer.*

HASSELQVIST, C., konsul .....	1874—1888
HALLBERG, FR., bankdirektör .....	1888—1899
JUNG, W., major i V. V. K. ....	1899—1909

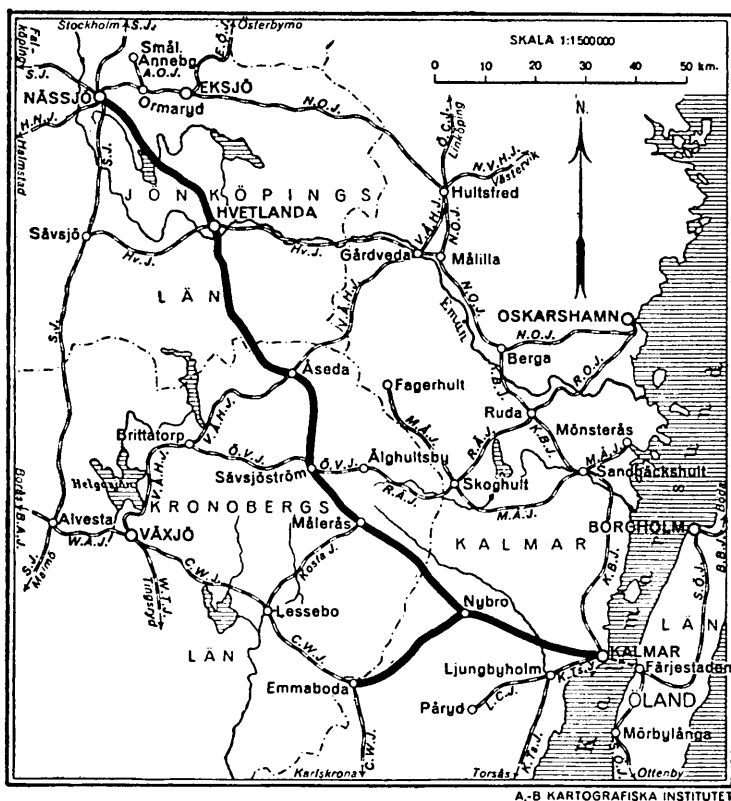
*Trafikchef.*

JUNG, W., major i V. V. K. ....	1876—1909
---------------------------------	-----------

## Sävsjöström—Nässjö järnväg.

*Ordförande.*

CEDERCRANTZ, C., landshövding .....	1909—1918
PETERSSON, FR., landshövding .....	1918—1923

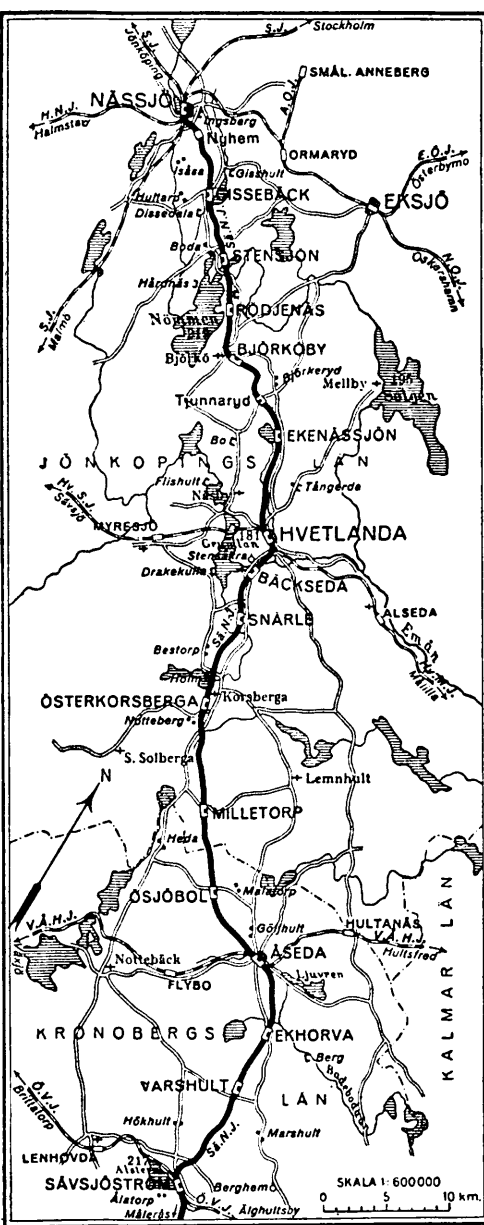


Översiktskarta av Kalmar järnvägar.

Kalmar järnvägar, linjerna Kalmar—Emmaboda, 57 km., Nybro—Nässjö, 138 km. Såsom ett allmänt omdöme om de trakter, genom vilka Kalmarbanorna äro dragna, kan man säga, att terrängen är jämförelsevis jämn och lämpad för järnvägs framdragande, ehuru avsevärda höjdskillnader förekomma, från ett par meter över havets yta vid Kalmar ända till 300 m. höjd vid Milletorp och över 300 m. i närheten av Nässjö. Ända upp till Alsjö i

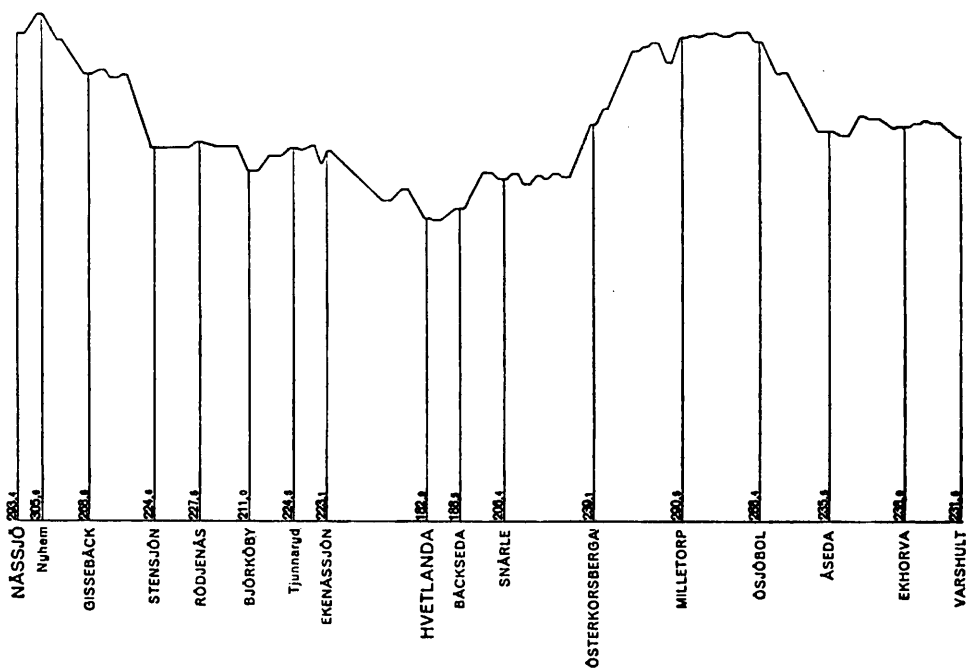
väster och trakten av Sävsjöström i nordväst stiger banan från Kalmar utan någon enda avsevärd motlutning. Banorna framgå å den småländska högplatån och ha därför inga djupa floddalar att övergå; de flesta vattendragen korsas ganska nära sina källor. Ett av dem, Ljungbyån, övergås visserligen av järnvägen nära sitt utlopp, men detta äger rum på slättlandet. Den förhärskande landskapsbilden är medelmåttig skog och mossar. Endast inom Kalmar läns kustremsa fram till Trekanten ser man mera sammanhängande odlade marker. Väster om denna plats förefaller landskapet, sett från tåget, föga bebyggt. Undantag utgöra Nybro köping och Hvetlanda stad. I allmänhet ser man ej någon samling av byggnader annat än vid stationerna. Denna brist på människoboningar gäller isynnerhet inom Kronobergs län, inom vilket banan ända från Orrefors invid Kalmar länsgräns har att framvisa endast två mera bebyggda samhällen, nämligen Sävsjöström och Åseda. I övrigt företer hela järnvägssträckan inom länet en ganska tröstlös tavla. Väl inom Jönköpings länsgräns kan man skönja en betydligt större omväxling i naturen och därjämte gårdar och odlingsmarker här och där. En tredjedel av banan faller inom vardera länet.

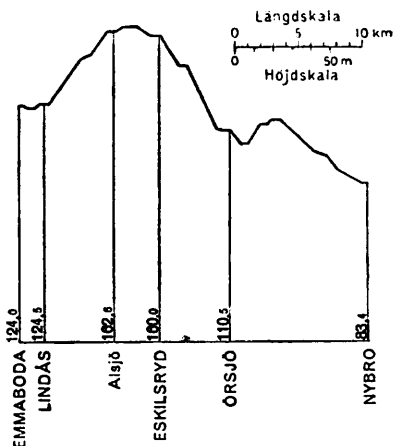
Kalmar—Emmaboda, 57 km. Av stationerna vid banan må först nämnas *Smedby* och *Trekanten*. I närheten av den sistnämnda befinner sig Fredriksströms kända fiskodlingsanstalt. *Nybro* station utgör grenpunkten för banorna till Emmaboda och Nässjö och är belägen inom Nybro köping. Denna plats var vid järnvägens tillkomst helt obetydlig, ehuru den redan 1865 av K. M:t förklarats vara en »fri och av stad oberoende köping». Köpingens raska framåtskridande torde till stor del ha berott på kommunikationsmöjligheterna, varigenom köpingen kunnat bli ett handelscentrum för den omgivande trakten. En ej obetydlig industri drives på platsen. Sålunda finnes där en av Sveriges största leksaksfabriker. Tätt intill köpingen ligger Pukebergs ansenliga glasbruk. Mest bekant torde dock Nybro vara såsom



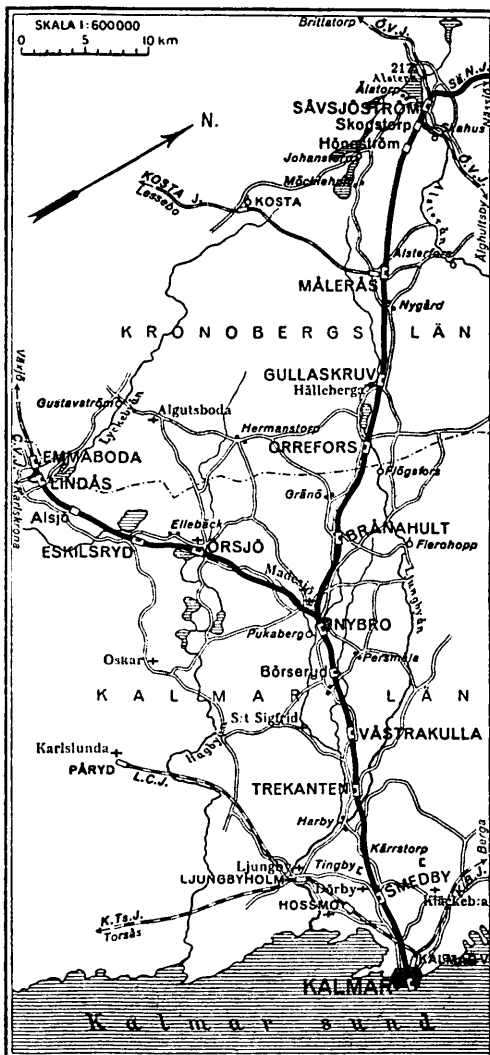
kurort på grund av läget i vacker furuskog på torr sandmo. Från *Örsjö* höjer sig terrängen alltjämt och banan löper över allt större bankar och skärningar med maximistigning 14,3 ‰ fram till *Lindås* station, som under banans trafikering uppstått för tillgodoseende av en här uppväxande, ganska livlig industri. Då Kalmarbanan år 1874 öppnades för trafik, var *Emmaboda* station endast en anknypningspunkt mellan banorna men är nu ett ganska stort stationssamhälle med livlig handel, träförädlingsverk, glasbruk m. m.

*Nybro*—*Nässjö*, 138 km. (Kalmar—*Nässjö*, 167 km.). Från *Nybro* avviker banan i nordvästlig riktning. Trakten omkring *Orrefors* station erbjuder för ögat en vilpunkt genom större omväxling av landskapet, ur vilket framskymta några av det bekanta glasbrukets anläggningar. På platsen finnes även *Tuvans* torv- och träförädlingsbolag. *Målerås* station, där den smalspåriga *Kostabanan* ansluter, har sedan gammalt varit en av Kalmarjärnvägens största. Många glasbruk och även andra industriella verk ha här haft sin naturliga utlastningsplats. Stationens trafikområde har dock minskats avsevärt efter tillkomsten av nya banor. Vid *Sävsjöströms* station giver den smalspåriga *Östra Väre*ns järnväg (*Brittatorp*—*Älghult*) anknypning åt såväl *Växjö* som *Oskarshamn*. *Sävsjöströms* bruk driver sågverks- och snickerifabriksrörelse, lantbruk m. m. *Åseda*, föreningsstation med *Växjö*—*Åseda*—*Hultsfreds* järnväg, är belägen i municipalsamhället med samma namn. *Åseda* har sedan gammalt, ej minst på grund därav att härifrån utstråla sex vägar, varit en betydande marknadsplats. Efter järnvägarnas tillkomst har samhället varit i snabb utveckling och har sågverk, snickerifabrik, verkstad m. m. *Österkorsberga* är en av banans större stationer. Den är uppsamlingsplatsen för trafik från och till ett stort och jämförelsevis välbärgat område. Här sammanstöta vägar från sex närlig-

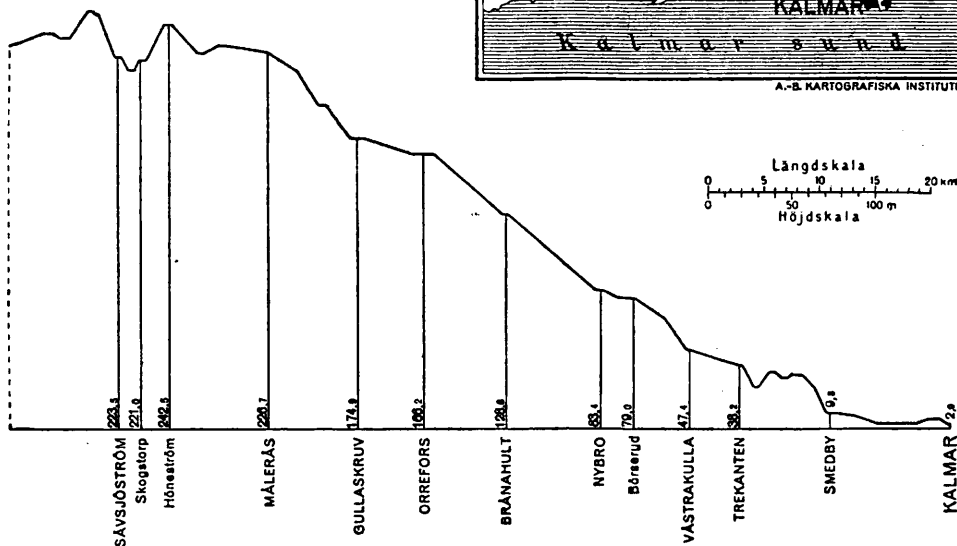




gande socknar. Omgivningen är be-  
 kant för sin naturskönhet och för sina  
 många gamla herrgårdar, belägna vid  
 de större eller mindre sjöar, som lig-  
 ga utkastade i det omväxlande land-  
 skapet bland höga berg och djupa  
 skogar. Mest bekant torde dock Kors-  
 berga socken vara för sin vård av  
 sinnessjuka, som inackorderas i går-  
 darna. Nära Hvetlanda ligger järn-  
 vägens största bro, två spann om 16  
 m., över Emmåns större källarm.  
*Hvetlanda*, som blev stad 1920, har  
 mycket gamla anor. Ehuru ej fullt



A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET



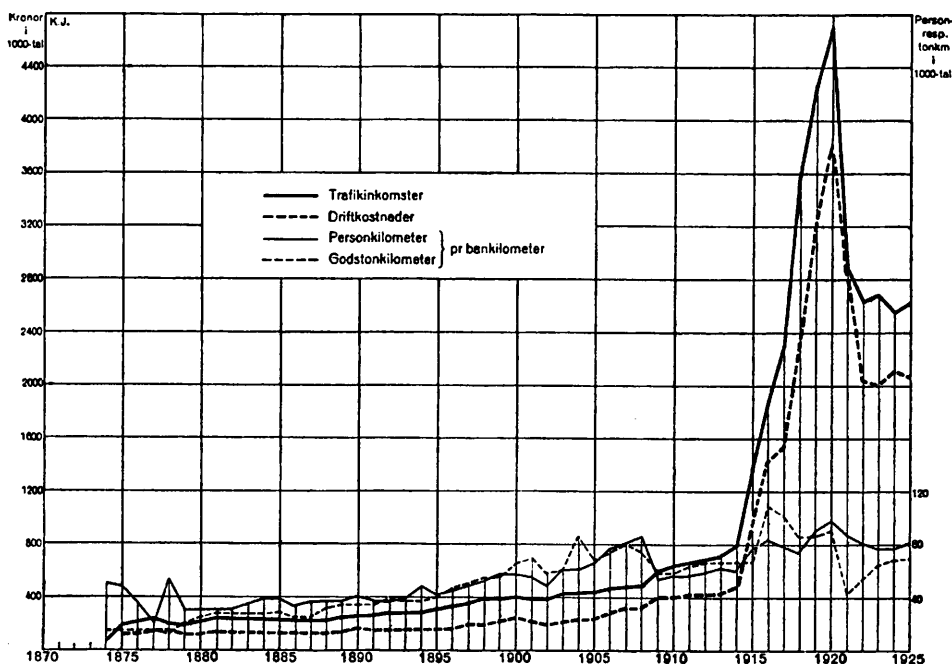
29. Järnvägsföreningen.

bevisat, antages nära nog med visshet, att den omkring 1000-talet betydande huvudstaden Vittala i fylkesriket Njudung var här belägen. I samhället blomstrar en ganska livlig industri och livlig handel med virke och spannmål. Hvetlanda är föreningsstation med Hvetlanda järnvägar. Vid *Nyhem* uppnås banans högsta punkt, 305,6 m. ö. h. Nyhems stol- och möbelfabrik är här belägen.

Staden *Nässjö* utgör ej blott hjärtat av Småland utan är även centrum för den söder om huvudstaden belägna delen av Sverige. Med de sex härifrån åt skilda håll utstrålande järnvägslinjerna kan man snabbt nå alla viktiga punkter inom detta område. Det är järnvägarna som skapat Nässjö. Stationen är nämligen föreningsstation med — utom Kalmar järnvägar — södra stambanan, statsbanan Nässjö—Falköping, Nässjö—Oskarshamns och Halmstad—Nässjö järnvägar.

Direkta vagnar framföras mellan Kalmar och Göteborg över Nässjö.

### Trafikdiagram.



### Tekniska uppgifter.

Kalmar järnväg.		År 1874	År 1925
Byggnadssätt.			
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	57	100
» i sidospår .....	»	3,5	19,4
Största lutning i huvudspår .....	‰	14,3	14,3
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	450	450
Rälsvikt .....	kg/m.	20	34
Största tillåtna hjultryck .....	ton	(ingen föreskr.)	9
» » tåghastighet .....	km/t.	27	75

Rullande materiell.	År 1874	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok .....	3	3
» tenderlok .....	—	7
Motorlok (dieselhydrauliskt).....	—	1
Personvagnar med 2 axlar .....	11	13
» » 4 » .....	—	6
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	58	273
» » » 3 » .....	—	1
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar .....	—	3

## Personal, antal (inkl. Sävsjöström—Nässjö järnväg).

Ordinarie .....	57	241
Extra .....	—	49
Verkstadsarbetare .....	—	25
Banarbetare .....	—	11

## Sävsjöström—Nässjö järnväg.

Byggnadssätt.	År 1914	År 1925
Spårvidd .....	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	94	94
» i sidospår .....	8	9
Största lutning i huvudspår .....	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	300	300
Rälsvikt .....	32	32
Största tillåtna hjultryck .....	9	9
» » tågastighet .....	60	75

## Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tenderlok .....	5	6
Personvagnar med 2 axlar .....	2	2
» » 4 » .....	4	4
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	71	129
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar .....	2	1

## Balansräkningar.

## Kalmar järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1875.

Skulder den 31 dec. 1875.

Bana och husbyggnader ..	2 355 615:—	Aktiekonto .....	943 870:—
Rullande materiellen ....	394 721:—	Obligationskonto .....	1 650 000:—
Inventarier och förråd....	43 606:—	Kapitalkonto .....	1 230:—
Mek. Verkstaden .....	33 115:—	Lånekonto .....	281 131:—
Annuitetsfonden .....	13 667:—	Statens järnvägar.....	11 212:—
Div. kommuners teckn. ..	51 130:—	Diverse kreditorer.....	8 285:—
Diverse debitorer.....	3 865:—		
Kassakonto .....	9:—		
	<u>S:a kr. 2 895 728:—</u>		<u>S:a kr. 2 895 728:—</u>

## Tillgångar den 31 dec. 1925.

Bana och husbyggnader ..	4 257 295: 43
Rullande materiell .....	1 943 939: 35
Inventarier och förråd ..	417 763: 91
Fastigheter .....	395 061: 75
Aktier .....	384 757: 95
Biltrafiken .....	36 543: 67
Balanserade trafikmedel ..	34 918: 96
Kassakonto .....	20 281: 64
Diverse debitorer.....	40 234: 26

S:a kr. 7 530 796: 92

## Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet .....	1 451 150: —
Reservfonden .....	350 000: —
Dispositionsfonden .....	450 000: —
Avskrivningsfonder .....	2 040 256: 93
Obligationslån och torvlån	2 067 000: —
Bankräkningar och lån ..	749 614: 78
Sävsjöström—Nässjö järn- väg .....	174 314: 16
Diverse kreditorer .....	136 355: 93
Vinst- och förlustkonto ..	112 105: 12

S:a kr. 7 530 796: 92

## Sävsjöström—Nässjö järnväg.

## Tillgångar den 31 dec. 1915.

Bana med husbyggnader ..	4 253 564: —
Rullande materiell .....	595 773: —
Inventarier .....	25 983: —
Fraktfordringar .....	33 890: —
Kassa och i bank .....	17 956: —
Diverse fordringar .....	208 727: —
Dep. i K. Statskontoret....	100 000: —
» hos K. Järnvstyr.....	92 000: —

S:a kr. 5 327 893: —

## Skulder den 31 dec. 1915.

Stamaktier, kommuners ..	1 176 800: —
» , övriga .....	1 405 100: —
Statslån .....	2 223 350: —
Anståndsränta .....	112 643: —
Bankräkningar .....	410 000: —

S:a kr. 5 327 893: —

## Tillgångar den 31 dec. 1925.

Bana och husbyggnader ..	4 338 669: 87
Rullande materiell .....	973 705: 08
Inventarier .....	11 580: 44
Fastighet .....	28 151: 49
Bankräkningar .....	29 138: 07
Aktier .....	71 600: —
Kalmar nya järnvägs a.-b.	174 314: 16

S:a kr. 5 627 159: 11

## Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet .....	2 581 900: —
Reservfonden .....	125 000: —
Riksgäldskontoret .....	2 910 834: 45
Vinst- och förlustkonto....	9 424: 66

S:a kr. 5 627 159: 11

