
KALMAR—BERGA, KALMAR— TORSÅS OCH MÖNSTERÅS JÄRNVÄGAR

Spårvidd: 0,891 m.

Signaturer och ägare se resp. järnvägar.

Kalmar stad erhöll i och med Kalmar—Emmaboda järnväg år 1874 sin första förbindelse med Sveriges järnvägsnät. Sedan Nybro—Sävsjöströms järnväg tillkommit år 1876, förflöt en ganska lång tid, innan någon utvidgning av stadens järnvägsförbindelser kom till stånd. Först 1897 kunde staden glädja sig åt tillkomsten av ännu en bana, nämligen *Kalmar—Berga* järnväg, vilken redan efter två år följdes av *Kalmar—Torsåsbanan*. Dessa senast tillkomna banor förenades från början under samma ledning, som administredade Kalmar- och Nybro—Sävsjöströms-järnvägarna. Sedan trafikens betydligt utvecklats, visade sig dock detta arrangement mindre fördelaktigt, varför Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås järnvägar år 1910 organiserade egen administration. Genom köp av Mönsterås—Åseda järnväg (linjen Mönsterås—Alsterbro) samma år och efter ordnandet av densammas ägorättsförhållande kom även denna bana, som efter övergången till annan ägare benämnes *Mönsterås* järnväg, att tillhöra denna järnvägsgrupp.

Kalmar—Berga järnväg.

Signatur: K.B.J.

Ägare: Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag, Kalmar.

Genom anläggandet av Nässjö—Oskarshamns järnväg 1867 och Kalmar—Emmaboda järnväg 1874, båda löpande i huvudsaklig rikt-

ning från väster till öster och förnämligast avsedda för export och import från och till de närmaste trakterna omkring dem, ägde de båda kuststäderna i Kalmar läns södra landstingsområde goda förbindelser med det inre landets järnvägssystem. Mellan och söder om dessa kommunikationsleder befunno sig emellertid stora landssträckor, vilka saknade fördelen av omedelbar beröring med järnväg. Sinsemellan hade nämligen de nyssnämnda banorna ingen annan förbindelse än genom södra stambanan över Alvesta och Nässjö, således en betydlig omväg. En järnväg från norr till söder skulle därför medföra såväl förbättrade kommunikationer i södra länet som en betydlig förkortning av vägen dels från området södra och mellersta härader norrut över Nässjö till Göteborg och Stockholm, dels ock från länets norra härader söderut.

År 1876 hade trakten kring Sävsjöström över Nybro satts i förbindelse med statsbanenätet, vilket betecknade ett steg i önskvärd riktning, då det gällde att förbinda de båda tämligen parallellt gående järnvägssträckorna. Frågan om att fullständigt sammanknyta länets, genom omständigheternas makt i senare tid söndrade båda hälfter gjorde sig de närmaste åren därefter då och då påmint i form av uttalade önskemål och förslag till en järnvägsanläggning, huvudsakligen inriktade på en anknytningslinje från Sävsjöströms station till det halvvägs mellan Oskarshamns och Hultsfreds stationer vid samma järnväg belägna Lillsjödalen. För att järnvägsfrågorna skulle få bästa möjliga lösning till hela länets fromma och inga förhastade steg tagas, framlade länsstyrelsen 1881 förslag till fullständig utredning av ärendet jämte hemställan om ett anslag av högst 6 000 kr. för undersökningar. Inom landstinget tillsattes ett utskott för behandling av denna fråga. I sitt utlåtande framhöll utskottet, att anläggnings- och underhållskostnaderna voro dyra, såsom Kalmar—Emmaboda och Nybro—Sävsjöströms-banorna visade. Därjämte var ställningen i landet tryckt till följd av svaga skördar. Utskottet avstyrkte därför förslaget. Under diskussionen i landstinget framhölls även, att de kommuner, som skulle erhålla gagn av järnvägen, voro för fattiga för att mäktiga vidtaga åtgärder för undersökning av terrängförhållandena — ett dåligt varsel för banans fullbordande. Landstingets beslut blev ock i enlighet med utskottets hemställan.

Frågan om en sammanbindningslinje norr ut från Kalmar var emellertid för viktig för att på detta sätt undanskjutas. För enbart en linje Sävsjöström—Lillsjödalen ställde sig utsikterna nu en smula gynnsam-

mare i enlighet med satsen »bättre något än intet». Av anhängarna för en linje över Kalmar hade denna eljest betecknats som »ett sidospår». »Som sagda brist i ortens kommunikationsväsende gjort sig mer och mer kännbar och önskningarna om densammas avhjälpande blivit allt mer försporda», fann landshövdingen J. L. EDELSTAM nödvändigt att utfärda inbjudning till personer, som ville diskutera frågan om anläggandet av en järnväg inom länets södra och mellersta delar. Vid det möte, som på grund härav hölls den 31 jan. 1883 i Kalmar, beslöt man dock att begränsa ärendet till en järnvägsförbindelse mellan Kalmar—Emmabodabanan och Nässjö—Oskarshamns järnväg. För en dylik hade stadsingenjören i Kalmar, kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. ÖHNELL, avgivit ett betänkande, som avsåg en järnväg från Kalmar med anslutning till Oskarshamnsjärnvägen vid Berga station. Betänkandet upptog, vad järnvägens mellersta delar angick, tre alternativ, nämligen över Geltorp, Helgesbo eller Gubbe-måla, av vilka det mellersta, 6,43 mil, förordades som det lyckligaste. I och för undersökning av området och insamlande av medel till denna beslöts tillsätta en kommitté av 19 personer.

Kommittén utfärdade därefter inbjudning till teckning av penningbidrag för bekostnad av fullständig undersökning samt plan och förslag till en järnväg mellan Kalmar stad och Berga station på Nässjö—Oskarshamnsbanan. Inalles inflöto 3 800 kr., varefter kommittén till undersökningsförrättare antog stadsingenjören ÖHNELL, vilken skulle uppgöra kostnadsförslag dels till en bredspårig bana med lätt överbyggnad, dels till en bana med 0,891 m. spårvidd. Förslaget till den smalspåriga järnvägen upptog en kostnad av 1 897 000 kr. Frågan behandlades på kommittésammanträde den 16 sept. 1885, men då den ekonomiska ställningen inom orten icke ansågs giva stöd för antagandet, att järnvägsföretaget kunde inom den närmaste framtiden bringas till utförande, stannade man vid beslutet att giva en kommittédelegation i uppdrag att på lämpligt sätt bland ortsbefolkningen sprida kännedom om förslagen.

På försommaren 1886 hänvände sig bruksförvaltaren J. A. LIEDHOLM i Hornsö till landshövdingen EDELSTAM med förfrågan, om icke länsstyrelsen ville inkomma till landstinget med proposition om undersökning och utstakning av en järnvägslinje Kalmar—Berga. Landshövdingen ville dock, att fråga om en järnväg från Kalmar till Blekinge samtidigt skulle diskuteras. För att utröna möjligheterna att få till stånd de ifrågasatta järnvägslinjerna utlyste länsstyrelsen ett möte den 27 juli i Kalmar.

Genom ej mindre än tre framställningar blev järnvägsfrågan i sept. s. å. dragen inför landstingets prövning. Med 23 röster mot 14 avslog emellertid landstinget länsstyrelsens hemställan såväl om tillsättande av en kommitté som anvisande av anslag för ny undersökning. Därefter fingo de båda framställningarna röna samma öde.

Ett sista försök under samma decennium att förmå landstinget att understödja järnvägsanläggningarna gjordes två år senare av lantbruksskolföreståndaren H. A. WULFF, men med ungefär lika röstetal som två år tidigare avslogs motionen.

Under sommaren 1891, således tio år efter järnvägsfrågans första framläggande i landstinget, överenskommo järnvägsivrarna, bruksförvaltaren J. A. LIEDHOLM och riksdagsmannen G. JONSSON i Ålem, att ett nytt försök borde göras hos landstinget för att få anslag till förnyad undersökning av en järnvägslinje från Berga söderut. LIEDHOLM skrev själv en motion, som undertecknades även av JONSSON och direktören för Ruda lantbruksskola B. A. WINDAHL, och vid 1891 års landsting föredrogs densamma. Nu hade grosshandlaren JOH. JEANSSON och även ett flertal av Kalmar stads och Södra Möres representanter, som tidigare varit motståndare, fått en annan åsikt och förordade livligt järnvägsutskottets förslag. Ett bidrag av 1 000 kr. beviljades till ny undersökning, och JEANSSON erbjöd sig att tillskjuta, vad som ytterligare kunde behövas.

Följande dag, den 1 okt., bildades »Föreningen för Kalmar läns östra järnvägs byggande». Dennas medlemmar voro t. f. landshövdingen C. A. FAGERLUND, kaptenen J. M. EKSTRÖMER å Fågelfors, majoren C. G. HULT, Staby, grosshandlaren JOH. JEANSSON, f. d. riksdagsmannen G. JONSSON, bruksförvaltaren J. A. LIEDHOLM, godsägaren B. A. WINDAHL samt verkst. direktören i styrelsen för Kalmar järnväg, konsuln C. HASSELQVIST i Kalmar, den sistnämnde året därpå ersatt med frih. CHR. RAPPE å Strömsrum. Denna järnvägsförening tog nu frågan om hand i förhoppning att kunna bringa den till ett lyckligt slut.

Föreningen uppdrog åt kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren E. WESTERBERG att uppgöra ett definitivt förslag med anslutning till det av kaptenen ÖHNELL framställda tredje alternativförslaget men med undvikande av detsammans anmärkta olägenheter. WESTERBERG uppgjorde nu förslag till en bana av omkr. 78 km. längd och med en spårvidd av 0,891 m. Kostnadsförslaget upptog en slutsumma av 2 282 000 kr. Att kostnadsberäkningen översteg det Öhnellska förslaget för smalspårig bana, berodde ej enbart på den nya linjens två

km. längre sträckning utan förnämligast därpå, att man ville göra den mera solid.

Koncessionsansökan ingavs i mars 1892 av hrr FAGERLUND, JOH. JEANSSON och J. M. EKSTRÖMER med anhållan att få överlåta koncessionen å ett blivande bolag, benämnt Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag. För beviljandet av koncessionen hade K. M:t befallt att få höra invånarnas i orten mening om nyttan av den föreslagna järnvägen. Länsstyrelsen utlyste därför ett möte att hållas på Ålems gästgivaregård den 7 juli. En broschyr om järnvägens fördel utdelades vid mötet, då vedersakare ingalunda fattades. En handlande i orten, antingen han ännu gjorde sina lärospån som kommunalman eller han fruktade konkurrens, påstod enligt mötesreferaten, att icke en tusendel av hela Ålems socken skulle få något gagn av den föreslagna järnvägen, andra förståsigpåare menade, att alla platser vid kusten skulle bli ruinerade. Emellertid blev frågan, huruvida järnvägen ansågs för orten nyttig och lämplig, efter två timmars diskussion med enhälligt ja besvarad.

Den 16 påföljande sept. beviljade K. M:t den begärda koncessionen. Arbetet å järnvägen skulle vara börjat senast den 1 juni 1895 och denna vara färdig att för trafik upplåtas senast den 1 okt. 1897. Bolaget tänkte sig kunna erhålla hälften av de erforderliga byggnadsmedlen genom statslån å 1 141 000 kr. Av återstoden förväntades 320 000 kr. kunna erhållas genom aktieteckning av kommuner och resten, 821 000 kr., genom enskild teckning.

Föreningen ansåg, att Kalmar stad borde gå i spetsen med en aktieteckning å 200 000 kr., då ju staden dels komme att skörda de största fördelarna av järnvägen, dels kunde genom visat förtroende giva landskommunerna ett gott föredöme. Stadsfullmäktige remitterade frågan till en kommitté, vars majoritet föreslog, att staden skulle teckna garanti för ett lån å 200 000 kr. med högst 4 1/2 % ränta och annuitet av högst 5 %, konvertabelt när Kalmar stad eller låntagaren bestämde, och mot inteckning näst efter statslånet, dock under uttryckligt förbehåll, att stadens garanti icke omfattade räntor och kapitalavbetalningar, som skulle gäldas före år 1900. Detta sista tillägg såväl som försiktigheten med garantieteckning i stället för aktieteckning förestavades av omtanke om stadens drätsel. Efter förlusterna på Nybro—Sävsjöströms och Kalmar—Emmaboda järnvägar beräknades nämligen stadens affärer först vid nämnda tid åter vara i ordning. Meningarna i stadsfullmäktige voro delade, frågan bordlades, och först den 16 mars 1894 förekom ärendet till behandling. Beredningsutskottet

hade nu tillstyrkt garanti. Under diskussionen framhöll landshövdingen FAGERLUND, att en garanti huvudsakligen vore ett moraliskt stöd. Bolaget kunde komma till stånd, först när minimikapitalet 600 000 kr., motsvarande halva statslånet, vore fulltecknat. Vägrade Kalmar stad att teckna aktier, skulle också landskommunerna endast erbjuda garanti och även enskilda av modlöshet undandraga sig aktieteckningen. Utan att denna fullföljdes, kunde intet vidare åtgöras från järnvägsföreningens sida. Vid votering segrade förslaget om garanti med 21 röster mot 8.

Järnvägsföreningens hopp stod nu till aktieteckning bland landsbygdens befolkning. Uppnåddes resultat, skulle man söka förmå stadsfullmäktige i Kalmar att ändra sitt beslut. Om det i juni föreliggande resultatet meddelade en tidningsnotis: »Kommuner och enskilda hava med livlig övertygelse om företagets vikt och stora nytta för orten tillmötesgått föreningens önskemål och tecknat bidrag i penningar och jord för ändamålet.»

Under sommaren lät järnvägsfrågan i övrigt föga tala om sig. Först på hösten återkom den på dagordningen. Järnvägsföreningen fann sig nämligen föranlåten att ej blott söka åstadkomma en järnväg från Kalmar till Berga utan jämväl samtidigt göra ett försök att även få till stånd den icke mindre viktiga järnvägsleden från Blekingegränsen till Kalmar. Man ville så att säga samla ortens bästa krafter till ett stordåd och söka med ett enda slag åvägbringa den under så många år och av många så ivrigt efterlängtade kustbanan från Blekingegränsen över Kalmar till Berga, från vilken hållpunkt man sedan utan synnerlig svårighet, som det sades, skulle kunna leta sig fram till stambanan och huvudstaden.

Anledningen till kombineringsfrågan av de båda järnvägsfrågorna låg i de mindre gynnsamma utsikterna för erhållande av statslån. Man trodde icke, att sådant kunde erhållas förrän 1896 eller 1897, och befarade, att man skulle gå miste om de fördelar, som den dåvarande tiden bjöd i form av låga arbetspriser och räntor samt billiga arbetsprodukter. Man skulle m. a. o. från början råka i samma svårigheter genom för dyra anläggningskostnader som en gång i tiden Kalmar—Emmaboda järnvägsbolag, om man uppsköte byggandet. Men skulle man vinna landstingets bevågenhet, vars hjälp föreningen än en gång ville försöka anlita, måste man utsträcka handen även till Södra Möres bygder. I landstinget väcktes nu motion av grosshandlaren JOH. JEANSSON, godsägaren FR. A. SVENSSON och godsägaren BR. A. WINDAHL med yrkande,

att landstinget måtte ikläda sig betalningsgaranti för ett lån å 1 500 000 kr., därav 900 000 kr. till Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag för linjen Kalmar—Berga och 600 000 kr. för den projekterade linjen Kalmar—Blekingegränsen mot villkor att erhålla in-teckning med främsta förmånsrätt i vardera järnvägen. Landstinget beslöt emellertid att genom en kommitté närmare utreda frågan.

I sept. ingick järnvägsföreningen till stadsfullmäktige i Kalmar med förnyad anhållan om teckning av 2 000 aktier i stället för garanti. Det tecknade aktiebeloppet utgjorde då 314 000 kr., varjämte — under förbehåll av någon ändring i järnvägens tilltänkta sträckning — aktie-teckning för ytterligare 14 000 kr. utfäst. Endast omkr. 40 000 kr. fattades i teckningsminimum — för återstoden funnos garan-ter. Med 25 röster mot 2 beslöto nu Kalmar stadsfullmäktige den 27 mars att verkställa aktieteckningen, om ock på vissa villkor.

På ansökan av koncessionsinnehavarna beviljade K. M:t ett års anstånd med byggandets påbörjande och utsträckte den tid, inom vilken järnvägen i sin helhet skulle vara färdig att för trafik upplåtas, till den 1 okt. 1898.

Den av landstinget tillsatta kommittén framlade 1895 ett vidlyftigt utlåtande, i vilket hemställdes, att landstinget ville på så sätt bifalla motionen, att landstinget för de lån, vilka kunde komma att upptagas för byggande av järnvägarna Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås, iklädde sig betalningsgaranti intill ett belopp av sammanlagt 1 400 000 kr., därav 900 000 kr. för den förra och 500 000 kr. för den senare järnvägen, dock under vissa villkor, bl. a. att landstinget erhöle en i järnvägen med främsta förmånsrätt in-tecknad förbindelse å lånesumman. Garantien skulle anses förfallen beträffande den järnväg, vars anläggning icke påbörjats före utgången av år 1898. Landstinget beslöt i överensstämmelse med kommitterades förslag med vissa förtydligande tillägg.

Största förtjänsten av beslutet tillkom landshövdingen FAGERLUND, vilken som järnvägsföreningens ordförande oförtröttat arbetat för saken. Vid beslutets fattande var landstingsledamoten, grosshandlaren JOH. JEANSSON på grund av sjukdom ej närvarande. Näst landstinget och Kalmar stad hade ingen gjort så stor ekonomisk insats i det bli-vande företaget som han, i det han ensam tecknat aktier till ett belopp, som avsevärt översteg landskommunernas sammanlagda och föga stod tillbaka för Kalmar stads andel. Grosshandlaren JEANSSON avled den 1 dec. 1896, och åt sonen, disponenten JOHN JEANSSON, vart förbehållet

att framgångsrikt fortsätta faderns verk även inom denna gren av dennes företagarverksamhet.

Sedan minimateckningen uppnått det stadgade beloppet, 600 000 kr., hölls den 6 aug. 1895 konstituerande bolagsstämma med *Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag*.

Till styrelseledamöter utsågos landshövdingen FAGERLUND, frih. CHR. RAPPE, disponenten JOHN JEANSSON, kaptenen W. JUNG och majoren C. G. HULT. Inom sig utsåg styrelsen till ordförande landshövdingen FAGERLUND och till vice ordförande frih. RAPPE.

Vid stämman meddelades, att ett av majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren G. N. MORSING uppgjort kostnadsförslag slutade på en totalsumma av 1 873 000 kr., medan WESTERBERGS förslag krävde 2 282 000 kr. För ett raskt fullföljande av sin verksamhet upptog styrelsen i jan. 1896 hos ett bankkonsortium obligationslån å tillsammans 1 200 000 kr.

Ännu hade man emellertid ej uppgivit hoppet om att få till stånd en bredspårig järnväg, vilkens strategiska betydelse som länk i en blivande kommunikationsled Linköping—Karlskrona man högt uppskattade. Fastän alla dittills vidtagna åtgärder ävensom ortsbefolkningens kända fattigdom utgjorde talande skäl emot planen och den fastställda koncessionen gällde 0,8₉₁ m. spårvidd, ville styrelsen »ej underlåta att utbedja sig kännedom om K. M:ts nådiga beslut». Landshövdingen FAGERLUND uppvaltade medlemmar av regeringen, vilka dock ej ansågo järnvägen så direkt behöfelig, att statsbidrag vore att förvänta, och ej heller vore benägna att på annan grund söka av riksdagen utverka bidrag till byggandet. För att kunna omändra banan till större spårvidd, därest i framtiden utsikterna ställde sig gynnsammare, beslöt styrelsen, att kontraktet med entreprenören skulle upptaga alternativt förslag på kostnaden för brofästen för bredspårig järnväg. Likaledes skulle jordarealen beräknas för sådan bana.

Bland infordrade entreprenadanbud hade det lägsta inlämnats av ingenjören C. JEHANDER, upptagande 640 000 kr. och eventuellt 648 000 kr., om broars och vägportars landfästen samt kurvornas radie skulle givas en storlek såsom för normalspårig järnväg. Anbudet antogs, och som kontrollerande ingenjör anställdes majoren MORSING. Den 24 mars 1896 togo schaktningsarbetena sin början, och den 1 dec. 1897 ägde järnvägens invigning rum under mycket högtidliga former, extratåg, invigningstal av landshövdingen FAGERLUND samt middag å Kalmar teater och bal å frimurarelogen. Den 3 dec. öppnades järn-

vägen för allmän trafik. Slutlig avsyning ägde rum först i aug. följande år.

Förvaltning. Den 1 dec. 1897 sammanslogos trafikchefs- samt ban- och maskiningenjörsbefattningarna vid de tre järnvägarna Kalmar—Emmaboda, Nybro—Sävsjöströms och Kalmar—Berga. Sammanslagningen skulle vid Kalmar—Torsås järnvägs öppnande utsträckas även till denna järnväg.

1905 på nyåret bragtes av verkst. direktören för Kalmar nya järnvägsaktiebolag på tal en sammanslagning av i staden bofasta järnvägsaktiebolag till ett bolag, eventuellt ett trafikbolag.

Denna fråga återupptogs i sept. 1909. Härvid gjorde sig farhågor gällande, att stridiga intressen mellan de bred- och smalspåriga järnvägarna efter fullbordandet av Sävsjöström—Nässjö järnväg skulle kunna yppa sig, varjämte man trodde, att arbetsbördan skulle bli för stor för en person. Förslag väcktes därför om tillsättande av en särskild verkst. direktör för de bredspåriga och en för de smalspåriga järnvägarna samt av en gemensam trafikchef för alla banorna.

De befarade stridiga intressena mellan de bred- och smalspåriga banorna gjorde också, att styrelserna stannade i olika beslut i den sistnämnda frågan. Från år 1910 ha de bred- och smalspåriga järnvägarna därför var sin trafikchef, som tillika är verkst. direktör.

Trafik. Sedan banan blivit öppnad för allmän trafik, visade sig omedelbart, att de gjorda kalkylerna rörande trafikens omfattning voro fullt bärande. Tågantalet har efter hand ökats utom under kristiden.

Persontrafiken visade sig från första början överstiga den beräknade och har med undantag för ett fåtal år varit i ständigt stigande intill det stora depressionsåret 1921. Under de två första åren utgjorde inkomsterna av persontrafiken mer än 50 % av bolagets inkomster.

I likhet med persontrafiken steg godstrafiken ända till den allmänna nedgången 1921. Därefter synes den åter vara stadd i utveckling. Den mäktigaste hävstången till ökningen har varit bolagets inköp av Mönsterås—Åseda järnväg ävensom den ökade samtrafik, som år 1913 erhöles via Berga. Först detta år avgjordes nämligen den tvist om ändrade samtrafiksvägar för Kalmar station, som uppstod vid järnvägens öppnande för allmän trafik. F. n. utgör den trafik, som tillföres järnvägen från Mönsteråsbanan, omkr. 21 % och i egentlig samtrafik omkr. 40 % av hela transporterade godsmängden.

Av transportföremål utgöra skogsprodukterna det dominerande eller omkr. 50 %. Av övriga transportslag komma spannmål och mjöl,

foder- och gödningsämnen, tegel, rotfrukter i nu nämnd ordning och i samma utsträckning i såväl lokal- som samtrafik. I samtrafik förekomma dessutom transporter av smör, margarin, kött och boskap i rätt stor omfattning.

Bana och materiell. Trafikens hastiga utveckling nödvändiggjorde ganska snart kompletteringar och utökningar av den rullande materielen. Samtidigt härmed visade sig även stationernas spårssystem otillräckliga, varför utvidgningar av så gott som samtliga bangårdar ägt rum. Av enahanda anledningar har en stor del av järnvägens husbyggnader utvidgats, såväl genom tillbyggnader som genom nybyggnader.

Med tanke på framtida ökning av tåg hastighet och axeltryck på började bolaget under 1911 utbyte av den i banan nedlagda 17 kg. rälsen med dylik, vägande 25 kg/m. Detta utbyte är i det närmaste verkställt. Stationerna ha försetts med signal- och växelförreglingar, och de broöverbyggnader, som icke uppfyllt villkoren för ökad belastning, ha förnyats och förstärkts.

Efter den ytterligare förstärkning av banans ballastering, som är planerad, har bolaget för avsikt att anhålla om besiktning för ökning av tågens hastighet från nuvarande 40 till 60 km/t. och axeltryckets ökning från 7,0 till 11,0 ton pr axel.

Ekonomi och utvidgningar. Framför allt genom bristande inbetalning av tecknade aktier men även som följd av arbeten, som voro behöfliga utöver de kontrakterade, var bolagets finansiella ställning vid årsskiftet 1897—1898 sådan, att för järnvägens fullbordande erfordrades utöver tillgängliga medel ett belopp av omkring 50 000 kr. För fyllande av bristen upptog styrelsen ett tillfälligt lån å 25 000 kr. och avfordrade ett antal aktieägare, som iklätt sig garanti, att mot stamaktier i bolaget anskaffa visst kapital, ytterligare 35 000 kr. Sedan bolagets ekonomi hunnit ordnas, inlöstes de utlämnade aktierna.

Under 1899 hopade sig utgifterna allt mer för tillgodoseende av den växande trafiken. För utökning av den från början otillräckliga godsvagnsparken samt bestridande av nödiga utgifter i övrigt beslöt styrelsen ingå till stadsfullmäktige i Kalmar med begäran om ett tioårigt lån å 75 000 kr. under erinran om att Kalmar stad genom sitt vid aktieteckningen fästa villkor om utläggande av hamnspår delvis bragt bolaget i dess tillfälliga lånebehov. För beviljande av lånet uppställde stadsfullmäktige som villkor, att järnvägsbolaget skulle förbinda sig att i en blivande järnväg Läckeby—Alsterbro teckna och som pant

överlämna aktier för 50 000 kr. med skyldighet för bolaget, därest järnvägen icke komme till stånd, att minska lånet med 15 000 kr.

Rörelsen å järnvägen har alla år lämnat vinst. Denna har icke blott givit bolaget tillfälle till kraftig konsolidering utan även varit tillräcklig för utdelning till aktieägarna. Redan år 1903 kunde sådan lämnas med 4 % och har sedan fortgått med varierande 4 och 5 % till 1918, då jämväl till varje aktieägare kunde lämnas en gratisaktie på varje gammal aktie. Depressionsåren 1921 och 1922 medgävo ingen utdelning, men för åren 1923 och 1924 har åter 5 % utdelning lämnats.

År 1901 inbjöds bolaget att bli delägare i Kalmar verkstadsaktiebolag, då under bildning och avsett att utföra erforderliga reparationer för de fyra järnvägar, som hade sitt säte i Kalmar. Ärendet hade blivit aktuellt 1899 genom behovet av utvidgning av Kalmar nya järnvägsaktiebolags alldeles otillräckliga verkstadsbyggnader. Bolaget tecknade 25 000 kr. och har senare tecknat ytterligare 83 700 kr.

I Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag tecknades år 1907 aktier för 7 500 kr., utgörande detta bolags avgift för järnvägens inledande å Ruda station.

I mars 1910 inköpte styrelsen Mönsterås—Åseda järnväg för 400 000 kr., inkl. i Statskontoret innestående belopp av 57 000 kr. Redan samma månad ordnades affärstransaktionerna så, att järnvägen skulle överlåtas till ett bolag, benämnt Mönsterås Nya järnvägsaktiebolag, med ett aktiekapital av lägst 50 000 kr. och högst 150 000 kr. och med aktierna lydande å 100 kr. Till det nya bolaget, vars säte var i Kalmar, överläts koncessionen å sträckan Mönsterås—Alsterbro, varemot Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag tills vidare behöll koncessionen å sträckan Alsterbro—Fagerhult. Köpeskillingen erlades genom att det nya bolaget upplade ett obligationslån å 400 000 kr. mot säkerhet av första inteckning i banan och underborgen av Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag. Samtidigt som man närmare planlade för det nyvunna företagens framgång, uppgjorde bolagsordning och avtalade om banans trafikering m. m., beslöt man att hos K. M:t anhålla, att slutavsyningen å sträckan Mönsterås—Alsterbro måtte få anstå till årets slut. Efter skedd slutbesiktning å densamma blevo i jan. 1911 av i Statskontoret deponerade medel, 30 000 kr., tillgängliga, med vilka bolaget ökade sitt i Mönsterås Nya järnvägsaktiebolag insatta kapital till 80 000 kr. Till Mönsteråsbolaget försåldes kort tid därefter för 100 000 kr. koncessionen å sträckan Alsterbro—Fagerhult jämte i Statskontoret insatt deposition. För fullbordandet av

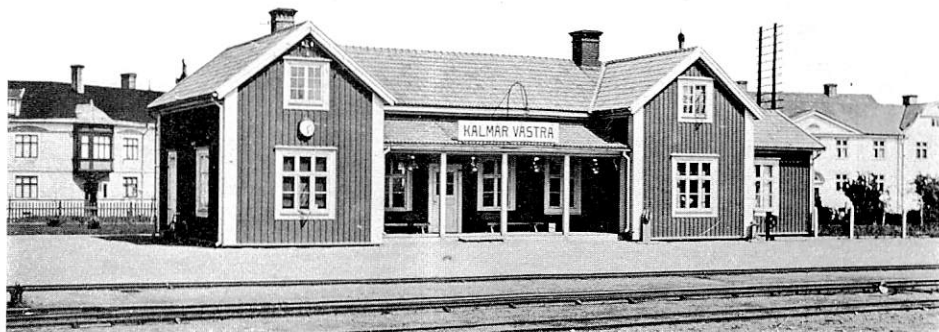
koncessionen å bandelen till Grönskåra, vilken beräknades vara färdig 1914, tecknade Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag aktier till ett belopp av 135 000 kr. samt iklädde sig borgen för ett lån å 350 000 kr. med underborgen av Kalmar stad. För nämnda järnvägs utsträckning till Fagerhult insatte bolaget 1914—1915 ytterligare 89 500 kr.

Redan 1914 hade detta Mönsterås Nya järnvägsaktiebolag i samband med planerna på banans fortsättning till Fagerhult utverkat koncession om dennas anknötning till Triabo station vid Åseda—Virserums järnväg, vilket projekt dock återkallats, sedan koncession å bana mellan Fagerhult och Virserum beviljats.

För att säkerställa sig för alla eventualiteter å bränslemarknaden bildades av Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag och Mönsterås Nya järnvägsaktiebolag jämte några styrelsemedlemmar den 9 nov. 1917 A.-b. Skogsmarker, vilket bolag förvärvat åtskilliga skogsegendomar och torvmossar, belägna invid de intresserade järnvägarna och som vid inträffad kolbrist beräknas kunna täcka järnvägarnas bränslebehov för årat. Omedelbart sedan de första gårdarna inköpts, yppade sig också stora svårigheter med avseende på lokomotivbränsle, och de billiga bränslepriser, som dotterbolaget kunde debitera sina intressenter, bidrogo i hög grad till de närmaste årens goda resultat.

1918 års bolagsstämma beslöt att teckna aktier för 100 000 kr. i en tilltänkt järnväg Berga—Kristdala, men detta företag har på grund av de förhållanden, som skapades genom världskriget, icke ännu kommit till utförande. Samma år var ett förslag till en järnväg till Kristvalla och Bäckebo uppe, och kommittén för järnvägen anmodade styrelsen att vidtaga undersökning. Ett förslag upprättades också till en järnvägsanläggning från Förlösa station å Kalmar—Berga järnväg över Kristvalla och Bäckebo till Knivingaryds station å Mönsterås-järnvägen med en banlängd av 34 km. och slutande på en kostnads-summa av 1 850 000 kr. Vidare inlämnades ansökan om koncession, men då svårigheter, särskilt på grund av dyrtiden, visade sig för erhållandet av nödigt aktiekapital, blev ansökningen t. v. återkallad.

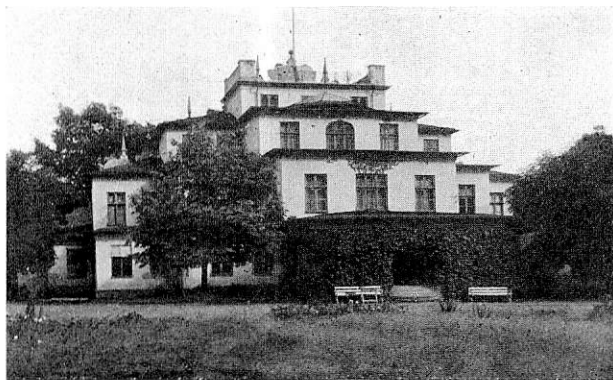
En ihärdig kamp mot misstro till företaget måste föras, innan Kalmar—Berga järnväg kom till stånd. För de bygder den genomlöper har den emellertid varit en mäktig hävstång till förkovran, märkbar ej blott för dem, som från början överblickat och följt framstegen. Särskilt inom järnvägsområdets mellersta och norra delar kan mycket av dessas industriella företagsamhet, stegrade välmåga och vidgade bebyggelse räknas Kalmar—Berga järnväg till godo.



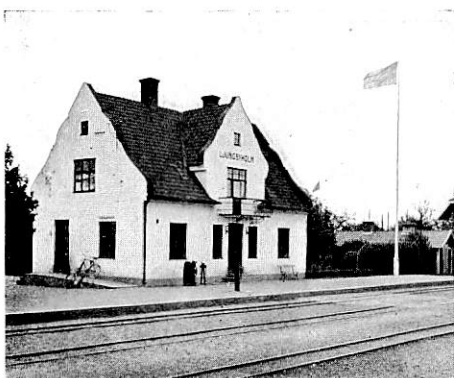
Kalmar Västra station.



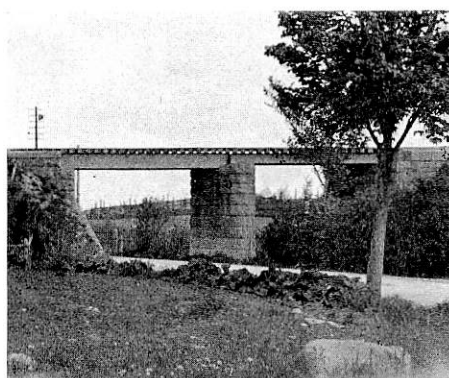
Utsikt över Kalmarsund vid Stävlö.



Stävlö slott.



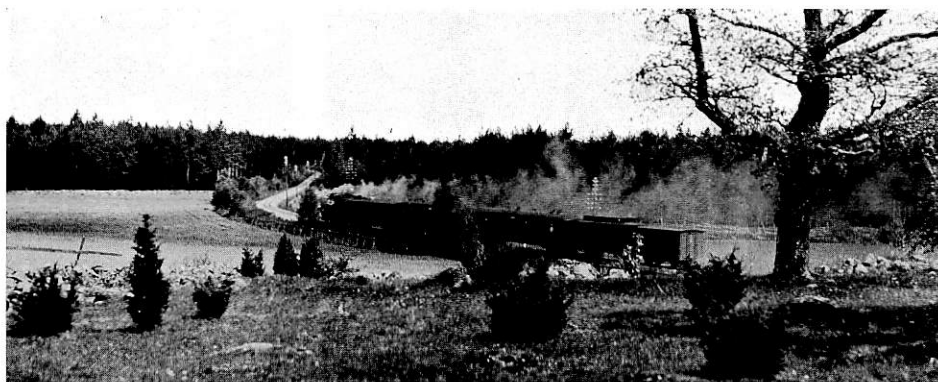
Ljungbyholms station.



Viadukt vid Svaneberg,
2 km. från Kalmar.



Oxenstiernska huset, Värnanäs.



Tåget löper in i Värnanässkogen.

Kalmar—Torsås järnväg.

Signatur: K.Ts.J. — Ägare: Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag, Kalmar.

Tillkomsten av järnvägarna Kalmar—Emmaboda 1874, Oskarshamn—Nässjö 1874 och Västervik—Hultsfred 1879 tillgodosåg trafikbehovet från dessa orter västerut, varemot länets kommunikationsförhållanden i detsamma inre delar från norr till söder ännu lämnade mycket övrigt att önska.

Bristerna i kommunikationsväsendet blevo alltmera kännbara och föranledde undersökningar av en järnväg Kalmar—Berga, vilken ock 1897 kom till stånd. Under tiden hade tanken på en sydligare järnväg bragts på tal, i främsta rummet av direktören H. A. WULFF vid Applerums lantbruksskola. Å ett sammanträde med södra hushållningssällskapets underavdelning i Bergkvara i dec. 1884 behandlades sålunda ett av WULFF väckt förslag att söka åstadkomma en järnväg från trakten av Lyckeby genom östra Blekinge och vidare mot Trekanten eller Smedby, en sträckning, som deltagarna i mötet allmänt gillade. Av formella skäl kunde ej frågan om en undersökning omedelbart avgöras, men i jan. påföljande år hölls ett möte i Bröms med intresserade. Härvid tillsattes en interimstyrelse av ledamöter från Södra Möre och Östra Blekinge med uppdrag att på bästa sätt söka främja ärendet. Såsom ordförande i denna kommitté, vars närmaste uppgift var att låta verkställa okulärundersökning, utsågs WULFF. På kommitterades uppdrag företog därefter ingenjören FRID. SCHAUMAN en okulär besiktning för en smalspårig bana, varpå möten höllos å olika platser för frågans dryftande och insamlandet av bidrag till en fullständig undersökning.

1885 års landsting i Blekinge län ställde sig gynnsamt till de planerade järnvägarna, utsåg järnvägskommitterade och anslog 30 000 kr. pr nymil åt den koncessionerade, smalspåriga järnväg, som fullbordades inom tio års tid. Av landshövdingen greve R. HORN kallades landstingets kommitterade, direktören WULFF m. fl., till sammanträde i Karlskrona, där en av ingenjören SCHAUMAN upprättad plan med alternativa kostnadsförslag för smal- eller bredspårig bana med lätt överbyggnad framlades. Bansträckan från Kalmar till Vassmolösa, Torsås, Lyckeby, Gullberna och Sunna hade en längd av 84,4 km., var till komme sidospåret Torsås—Bergkvara, inalles 90,1 km. Kostnaden för 3 fots spårvidd skulle utgöra 1 952 000 kr., för bredspårig med

lätt överbyggnad 2 375 000 kr. Det gällde nu, huruvida Kalmar läns södra landsting ville följa det givna förödet genom att anslå tillräckligt bidrag till den ifrågasatta bansträckningen. Länsstyrelsen i Kalmar län utlyste för sin del den 27 juli 1886 ett möte i Kalmar, till vilket även landshövdingen greve HORN och övriga järnvägsintresserade i Östra Blekinge inbjudits. Frågan gällde denna gång, vilken-dera av järnvägarna Karlskrona—Kalmar och Kalmar—Berga skulle avgå med segern, fastän WULFF förklarar, att man hade sympatier att vänta i Blekinge endast under förutsättning, att de båda järnvägsförslagen ej skildes åt. »Att skilja dem åt vore att döda dem vid födseln.» Den svåraste motståndaren till järnväg söderut var grosshandlaren JOH. JEANSSON i Kalmar, som erkände, att det nog kunde vara nyttigt för Södra Möre att få en järnväg, men Norra Möre vore mera i behov av en sådan. Ett i landstinget väckt förslag om utseende av kommitterade avslogs.

Till följd av landshövdingen EDELSTAMS tjänstledighet 1888 var det ej att vänta, att järnvägsfrågan detta år skulle återupptagas vid Kalmar läns södra landsting. Impulsen kom nu från Blekinge. På landshövdingen greve HORNS kallelse hölls nämligen i Bröms gästgivaregård den 2 sept. 1888 ett möte, vid vilket fyra förslag förelågo, samtliga av ingenjören SCHAUMAN, nämligen för en bredspårig järnväg Kalmar—Lyckeby över Vassmolösa med bibana till Bergkvara för en kostnad, rullande materiell inräknad, av 2 375 000 kr., en bredspårig järnväg med samma ändpunkter och bibanor men över Ölvingstorp för en kostnad av 2 390 000 kr., en smalspårig bana, i övrigt som föregående, till en kostnad av 1 961 000 kr. och slutligen ett förslag, som upptog anslutning till Mellersta Blekinge järnväg vid Gullberna, så att denna järnvägs rullande materiell skulle kunna användas på bägge banorna. Kostnaden för detta förslag beräknades till 2 014 000 kr. Mötet tillsatte en kommitté, och i Kalmar läns södra landsting väckte direktören WULFF s. å. en motion om anslag till järnvägsföretaget eller ock s.k. räntefyllnadsgaranti av viss andel i byggnadskostnaderna. Motionen avslogs, sedan järnvägsutskottet uttalat, att Södra Möres järnvägsfråga vore mindre viktig.

Den 12 sept. 1889 höllo kommitterade sammanträde i Emmaboda i närvaro av landshövdingen V. L. GROLL i Kalmar. Man bestämde sig nu för att utstaka en ny linje närmare kusten över Kristianopel och Bergkvara, och på landshövdingens förslag beslöts, att banan skulle utstakas för både 1,067 m. och 0,891 m. spårvidd. Blekinge läns landsting be-

viljade 1 000 kr. till undersökning, och på enskild väg samlades inom sydligaste delen av Kalmar län 1 600 kr.

Den 25 aug. 1890 hölls nytt sammanträde i Emmaboda, varvid två förslag förelågo, vilka uppgjorts av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. ÖHNELL. Beslut fattades om att teckningslistor skulle utfärdas, men intresset för järnvägen inom kommunerna visade sig svagt, t. o. m. inom dem, som mest voro i behov av en dylik kommunikationsled.

Året 1891 blev ett märkesår. Då äntligen lyckades det motionärer i Kalmar läns södra landsting att erhålla ett anslag av 1 000 kr. till förberedande undersökningar av en järnväg Kalmar—Berga. Genom beslutet erkände landstinget behovet av denna trafikled, vars förverkligande skulle komma att kräva anläggandet av en bana även genom Södra Möre.

I Blekinge län återupptogs »till följd av fleras uttalade önskan» planen på en smalspårig järnväg Gullberna—Bergkvara av den nyutnämnde landshövdingen greve GOTTH. WACHTMEISTER, vilken höll ett möte i Jämjö i april 1893. Man enades om att banan borde ha samma spårvidd som Mellersta Blekinge järnväg, utgå från Gullberna och dragas över Bergkvara.

Den beräknade kostnadssumman, inkl. rullande materiell, uppgick till 840 000 kr. Hälften eller 420 000 kr. förväntades genom statslån, 96 000 kr. voro utlovade i landstingsanslag och 80 000 kr. voro tecknade eller beräknade att erhållas från Söderåkra, Kristianopels och Jämjö kommuner. Återstoden eller 244 000 kr. skulle anskaffas genom teckning av övriga kommuner och enskilda. Tiden för aktieteckningen utsträcktes därefter till den 1 jan. 1897, varjämte landstinget anslog 1 500 kr. till undersökning. Därefter anmodades kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. J. SCHMIDT att upprätta nya kostnadsförslag för den tilltänkta linjen. Denna bestämdes skola gå till Bergkvara, då något fruktbarande samarbete ej kunde väntas med järnvägsvännerna i Kalmar län.

Genom händelsernas gång hade Norra Möres järnvägsfråga kommit i ett något förmånligare läge. Under landshövdingen FAGERLUNDS och grosshandlaren JOH. JEANSSONS verksamma ledning hade nämligen den i Kalmar bildade Kalmar—Berga järnvägsförening lyckats uppbringa aktieteckningen inom lantkommunerna till ungefärligt åskat belopp. Däremot gäckades förhoppningarna på statslån, då lånefonden för enskilda järnvägars anläggning minskats. Lån kunde icke

förväntas förrän år 1896 eller 1897. Under dessa förhållanden skulle man emellertid gå miste om de stora fördelar, som tiden erbjöd i form av låga ränte-, materiell- och arbetspriser, och man fruktade att från början råka i samma svårigheter, som en gång i tiden drabbat Kalmar—Emmaboda järnvägsbolag på grund av för dyra anläggningskostnader. Ett samarbete ansågs därför böra komma till stånd med ledarna för Södra Möres alltjämt vilande järnvägsfråga. Grosshandlaren JOH. JEANSSON väckte nu i landstinget motion, att landstinget på vissa villkor skulle ikläda sig betalningsgaranti för ett lån å 1 500 000 kr., av vilket belopp 900 000 kr. skulle utgå till Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag för linjen Kalmar—Berga och 600 000 kr. för den projekterade linjen Kalmar—Blekingegränsen. Med anledning av motionen tillsatte landstinget en kommitté, som skulle utreda frågan.

Under tiden tog Östra Blekinge järnvägsfråga ett steg framåt, därigenom att Karlskrona stadsfullmäktige på nyåret 1895 förbundo sig att teckna 100 000 kr. i en järnväg från Gullberna till Torsås med samma spårvidd som Blekinge kustbanors. Den ändrade sträckningen krävde nytt kostnadsförslag, vilket uppgjordes av ingenjören E. VON OTTER och slutade på en kostnadssumma av 992 800 kr. På grundvalen av detta ingavs koncessionsansökan. Även från Kalmarsidan beslöts anskaffandet av ett nytt kostnads- och sträckningsförslag Kalmar—Torsås, vilket uppgjordes av majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren G. N. MORSING, vilken beräknade kostnaden för en bana med 1,067 m. spårvidd till 989 000 kr. och med 0,891 m. spårvidd till 931 000 kr.

Vid höstsammanträdet med landstinget i Kalmar södra län framlade järnvägskommittén sin utredning och hemställde om betalningsgaranti för lån intill ett belopp av 1 400 000 kr. eller 900 000 kr. till Kalmar—Berga och 500 000 kr. till Kalmar—Torsås järnväg. Garantin, som skulle anses förfallen beträffande den järnväg, vars anläggning icke påbörjats före utgången av år 1898, beviljades av landstinget. De återstående 500 000 kr. skulle tecknas i lantkommunerna. Med lika oförtruten energi, som då det år 1894 gällde Norra Möre socknars aktieteckning i Kalmar—Berga järnväg, blev nu landshövdingen FAGERLUND den drivande kraften vid aktieteckningen i Södra Möre.

Koncessionsansökningen för Gullberna—Torsås järnväg, uppdragande en spårvidd av 1,067 m., avstyrktes av såväl Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen som Generalstaben, såvida icke banan byggdes bredspårig. Koncessionssökandena vidhöllo emellertid sitt beslut med fram-

hållande av att oöverbärliga finansiella hinder skulle möta för åvägbringande av normalspårig järnväg och att det för samfärdseln inom Blekinge län måste vara fördelaktigt, att bandelen Gullberna—Torsås byggdes enligt därstädes redan vedertaget system. I början av juni 1896 beviljade K. M:t koncession för järnvägen Gullberna—Torsås, och den 31 aug. konstituerade sig Östra Blekinge järnvägs aktiebolag.

Samtidigt med denna koncessions beviljande hemställde utskottet i Kalmar järnvägsförening, att stadsfullmäktige i Kalmar skulle teckna aktier i järnvägsföretaget Kalmar—Torsås. Drättselkammaren tillstyrkte på vissa villkor en teckning av 100 000 kr. med hänsyn till utsikterna för fullbordandet av järnvägen Torsås—Gullberna. Dock ansåg sig kammaren icke kunna förorda annan spårvidd än den för Kalmar—Berga använda eller 0,891 m., detta som följd av att utrymme vid infarten saknades för en tredje spårvidd eller den vid Blekinge järnvägar vedertagna 1,067-metervidden. Med 14 röster mot 13 beslöt stadsfullmäktige i Kalmar därefter att teckna 100 000 kr. i järnvägen, vilken skulle erhålla en spårvidd av 0,891 m.

Koncessionsansökan inlämnades nu av landshövdingen C. A. FAGERLUND, översten C. A. FRANCKE, häradshövdingen A. WALDENSTRÖM och godsägaren C. M. SVENSSON, vilka jämte handlanden C. ANDERSSON i Bergkvara utfärdade inbjudan till aktieteckning.

Vid sammanträde i Kalmar den 3 mars 1897 beslöt konstituerandet av *Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag*. Härvid upplystes, att tecknade aktier uppgingo till 313 400 kr., vilken summa med 13 400 kr. översteg det för bolaget bestämda lägsta aktiekapitalet. Då emellertid det för järnvägens anläggning upprättade kostnadsförslaget slutade på en summa av 931 000 kr. och Kalmar läns södra landsting åtagit sig lånegaranti intill ett belopp av 500 000 kr., endast under förutsättning att behövliga medel finnes till järnvägens fullbordande, beslöt man att fortsätta aktieteckningen och upptaga ett lån å 100 000 kr. med borgen av de kommuner, som tecknat aktier. Vidare antogs bolagsordning och valdes styrelse. Till ledamöter utsågos: landshövdingen C. A. FAGERLUND, översten C. A. FRANCKE, häradshövdingen ALFR. WALDENSTRÖM, kaptenen W. JUNG och grosshandlaren V. ELVERSSON.

För det nämnda lånet å 100 000 kr. voro emellertid icke alla kommuner villiga att teckna borgen, och i det påräknade beloppet uppstod en brist av 27 500 kr. Av Kalmar stad, som enligt landskommunernas åsikt skonats från vederbörlig andel av aktieteckningen, erhöles emellertid borgen å 36 500 kr.

Koncession meddelades den 4 juni 1897 och samtidigt fastställde K. M:t ordning för järnvägsaktiebolaget. Arbetet å järnvägen skulle vara påbörjat senast den 1 april 1898 och banan vara färdig att upplåtas för trafik senast den 31 dec. 1900.

Med Kalmar läns Östra järnväg träffades därefter avtal om begagnande av gemensam linje mellan Kalmar Västra och Kalmar stationer samt med Östra Blekinge järnväg om gemensam station i Torsås.

Till entreprenör antogs ingenjören C. JEHANDER, vilken byggt Kalmar—Berga och Gullberna—Torsås järnvägar. Han förklarade sig villig att, inberäknat stationsanläggningarna, åtaga sig järnvägsbyggandet för 353 000 kr., av vilka 15 000 kr. finge avgå som likvid för 150 stamaktier, som han utfäst sig att teckna i bolaget. Till kontrollerande ingenjör och verkst. direktör antogs för tiden från 1 nov. 1897, tills järnvägen blivit öppnad för allmän trafik, majoren G. MORSING. Ett lån å 500 000 kr. mot landstingets garanti upptogs, och därmed var byggnadsverket säkerställt.

I december 1897 påbörjades banbygget, och under dettas fortgång behandlade styrelsen än en gång frågan om banans framtida förändring till bredspårig. Sedan ingenjören JEHANDER förklarat sig villig utföra de på honom såsom entreprenör i sådant hänseende ankommande arbetena vid brofästen och vägportar mot entreprenadsummans höjande med 2 800 kr., beslöt man, att broars och vägportars landfästen till dimensioner och bärighet skulle inrättas för normalspårig järnväg.

Den 8 aug. 1899 invigdes järnvägen under högtidliga former av landshövdingen FAGERLUND. Slutlig avsyning ägde rum först den 2 maj 1902, då största tåghastigheten bestämdes till 40 km/t.

Trafiken, som i allt väsentligt ombesörjdes av Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag, utvecklade sig raskt. Själv ägde banan blott ett lokomotiv och en obetydlig vagnpark. Önskvärdheten av att erhålla egna lokomotiv och vagnar gjorde sig alltmera gällande. Ehuru den avgift, som erlades till Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag för användning av densamma materiell, vittnade om ett synnerligt tillmötesgående, visade sig överenskommelsen mindre gynnsam för Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag. Kostnaden för den materiell, som skulle behövas för järnvägens fullständiga trafikering, beräknades till 135 000 kr. Järnvägens styrelse vände sig nu till Kalmar stad och de landskommuner, som förut understött järnvägen, med begäran om borgen för nämnda belopp och möttes därvid av beredvilligt tillmötesgående. Trots den goda säkerhet, som stod till buds, yppade sig dock ganska stora svå-

righeter för upplåning av de 135 000 kr., och styrelsen nödgades slutligen taga lånet på 40 års amortering med 5 % ränta.

Förvaltning. Den 29 dec. 1902 träffades överenskommelse mellan Kalmar—Emmaboda, Nybro—Sävsjöströms, Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås järnvägar om en gemensam trafikförvaltning under en gemensam verkst. direktör och trafikchef. Från år 1910 ändrades detta därhän, att endast Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås järnvägar hade gemensam förvaltning.

Bana, materiell och byggnader. Utvidgning av stationshus, bangårdar, lastkajer och magasin ha under årens lopp utförts å samtliga stationer. Nya signal- och säkerhetsanordningar ha utförts vid Ljungbyholms station, varjämte den där befintliga bron med järnkonstruktion och avsedd för blott ett spår utbyts mot en ny av betong med plats för två spår. Frågan om utbyte eller förstärkning av övriga broar samt banans förseende med ny grövre räls står på dagordningen. Nästan årligen har utvecklingen krävt nyanskaffning av person- och godsvagnar. Tidtabellen har utökats från 6 till 10 tåg pr dag.

Trafik och ekonomi. För år 1907 utdelades 4 % till aktieägarna. Under de därefter följande åren tillväxte trafiken, om också ej i någon nämnvärd omfattning. Dock kunde utdelningen till aktieägarna bibehållas oförändrad och ganska kraftiga avskrivningar och avsättningar göras, varigenom bolagets ekonomiska ställning förbättrades.

Under krigsåren lämnade trafiken trots de på alla områden ökade kostnaderna ett ganska betydligt överskott, beroende på den livliga omsättningen av framför allt sand, vitbetor, vitbetsmassa, spannmål, fodervaror, gödningsämnen och trävaror. Ställningen visade sig så god, att styrelsen vid 1918 års bokslut beslöt att av tillgängliga medel överföra 171 300 kr. till aktieägarnas konto och därmed tillstålla aktieägarna en gratisaktie mot uppvisande av två äldre aktier. Sedermera har emellertid bolaget kännbart drabbats av efterkrigsårens verkningar, i det att driftöverskottet icke ens medgivit tillräckliga avskrivningar och ännu mindre givit tillfälle till utdelning å aktierna. Sedan 1920 har någon utdelning till aktieägarna ej kunnat ske.

Ombyggnadsplaner. Den livliga trafiken, vilken kulminerade under krigsåren, visade ofta, att Kalmar—Torsås och angränsande smalspåriga banor icke voro byggda för trafik av en sådan omfattning och att den olika spårvidden mellan Östra Blekinge och Kalmar—Torsås järnvägar utgjorde en stor olägenhet. Samma spörsmål gjorde sig även gällande inom Blekinge kustbanor med hänsyn till

konkurrensen med redan befintliga och projekterade järnvägar. År 1919 tillsatte därför styrelsen för Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag en kommitté, som skulle undersöka möjligheterna för Blekinge kustbanors ombyggnad till bredspårig. Då frågan hade samband med en eventuell förändring även av Östra Blekinge och Kalmar—Torsås järnvägar, inbjöd trafikchefen, kaptenen SVEN HOLMGREN, delegerade från de sistnämnda järnvägarna till ett sammanträde i Ronneby den 3 juni 1919.

Resultatet av mötet blev för Kalmar—Torsås järnvägs vidkommande, att majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren EJNAR SAHLÉN fick i uppdrag att utarbeta kostnadsförslag till ombyggnad av järnvägen till normal spårvidd. Förslaget förelåg i dec. 1921 och slutade på ett belopp av ej mindre än 2 595 000 kr. I detta belopp ingingo likväl icke de avsevärda kostnaderna för utbyte av rullande materiell. Emellertid kom den stora nedgången i trafiken med därav följande penningknapphet, så att det storstilade ombyggnadsförslaget måste förklaras vilande, tills gynnsammare tider kunde inträda.

Mönsterås järnväg.

Signatur: M. A. J. — Ägare: Mönsterås Nya järnvägsaktiebolag, Kalmar.

Mönsterås eller Mölstadås, såsom det i forna dagar benämndes, synes tidigt ha varit handels- och marknadsplats av en viss betydelse. Redan år 1620 omnämnes den i Kalmar stads privilegier såsom en denna stad underlydande köping. Under århundradenas lopp genomgick den skiftande öden, var än blomstrande, än låg den i lägervall. År 1677 härjades samhället svårt av danska flottan.

Först genom k. brevet av den 5 dec. 1862 blev köpingen egen kommun, och från denna dag, då den så att säga blivit »sin egen», kan man genom årtionden följa densammas strävan att skaffa sig kommunikationsleder till det inre landet för att därigenom öka sitt handelsområde. Köpingens första försök att landvägen komma i förbindelse med den yttre världen daterar sig från 1868. Dock gällde det denna gång ingalunda att bygga järnväg, utan frågan var att genom en ny landsväg i västlig riktning »komma i närmare beröring med järnvägen i Växjö». Projektet kom emellertid icke till utförande, men tanken var densamma, då frågan om en järnväg ett par årtionden senare dryftades, nämligen att genom järnväg västerut förvärva sig ett handelsområde och komma i förbindelse med Växjö järnvägsnät.

Denna önskan blev med åren allt starkare, sedan både Kalmar och Oskarshamn genom järnvägar uppnått förbindelse med statsbanenätet. Ett år 1892 framkommet projekt att bygga en järnväg med 0,60 m. spårvidd från Målerås till Mönsterås upptogs därför av köpingen med livligaste intresse. Koncession begärdes den 10 nov. 1893, därvid Mönsterås köping företrädde av apotekaren L. VILH. PETERSSON och bankkassören AXEL BERGGREN, men beviljades icke, emedan spårvidden var mindre lämplig såväl med hänsyn till järnvägens längd som densammas blivande anslutning till den koncessionerade järnvägen Kalmar—Berga.

Då finansieringen av en järnväg med större spårvidd ansågs omöjlig, fick järnvägsfrågan för Mönsterås köpings vidkommande nu vila. På eget initiativ sökte emellertid f. sjökaptenen och lantbrukaren AUG. HAGLUND å Linderum i närheten av Mönsterås intressera ett engelskt bolag för en järnvägsanläggning Mönsterås—Målerås med 0,891 m. spårvidd. Bolaget ställde sig icke avvisande. Kaptenen HAGLUND inbjöd för den skull intresserade till sammankomst i Mönsterås den 13 mars 1897. Vid mötet underströks på det kraftigaste behovet av en järnväg för köpingen och orten. Den lämpligaste sträckningen ansågs emellertid vara Mönsterås—Åseda med anknytning till den blivande järnvägen Klavreström—Åseda.

En kommitté tillsattes, vars första uppgift blev att inhämta befolkningens mening inom de socknar, som skulle beröras av järnvägen. Det visade sig, att intresset överallt var ytterst livligt, och man beslöt att omedelbart hos kommuner och enskilda söka bidrag för undersökning och utstakning. Åtskilliga belopp tecknades omedelbart, och man enades om att anmoda majoren i Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen L. BROOMÉ att verkställa undersökningar. Å extra kommunalstämma med Mönsterås köping den 26 april beviljades med acklamation 1 200 kr., varefter fyra andra kommuner vardera beviljade 300 kr. Det av majoren BROOMÉ uppgjorda kostnadsförslaget slutade å ett belopp av 1 972 000 kr.

Nu skred man till ansökan om koncession, vilken inlämnades den 23 okt. 1897 och var undertecknad av dr J. EMIL ALMBLADH, trävaruexportören ALB. JOHANSSON, bankdirektören AXEL BERGGREN, ordförande i köpingens municipalstyrelse, lantbrukaren AUG. HAGLUND, apotekaren L. WILH. PETERSSON, ordf. i Mönsterås köpings kommunalstämma och kommunalnämnd, fabriksidkaren A. DIEDRICHSEN och lantbrukaren G. T. ÅSTRÖM. Omedelbart efter koncessionens in-

lämnande vidtog järnvägskommittén åtgärder för finansieringen. Det ovannämnda engelska bolagets intresse hade emellertid svalnat, och man fick anlita aktieteckning. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen tillstyrkte ansökningen om koncession men framhöll, att en normalspårig bana skulle medföra större nytta för berörda orter, särskilt som planer vore å bane att bygga sådana banor från Vimmerby till Karlskrona.

Länsstyrelsen i Kalmar lät därefter utlysa ett sammanträde med sockenombud och intresserade i Staby den 31 aug. 1898. Under förhandlingarna, som leddes av landshövdingen C. AD. FAGERLUND, framhölls den fördel, som kommunerna skulle erhålla av järnvägen, och en del kommunombud framlämnade utdrag ur stämmoprotokoll, av vilka de varma sympatier, som uti socknarna rådde för den planerade järnvägen, tydligt framgingo. För Mönsterås köpings vidkommande ansågs, att dennas handel och industri skulle gå sin undergång till mötes, såframt den föreslagna järnvägen icke komme till stånd.

Länsstyrelsen i Kronobergs län tillstyrkte å sin sida koncessionens beviljande under framhållande av den stora nytta, som en sammanknytning av Växjö—Klavreströms och Mönsterås—Åseda järnvägar skulle medföra, då härigenom Växjö stad skulle erhålla förbindelse med ytterligare en Östersjöhamn.

Emellertid infordrade chefen för Civildepartementet från länsstyrelsen i Kalmar utlåtande, huruvida koncessionssökandena skulle vara i stånd anskaffa de medel, som erfordrades för järnvägsföretagets utförande. Av utlåtandet framgick, att aktier voro tecknade för sammanlagt 509 000 kr. och att utsikter ansågos finnas för aktieteckningens ökande till 700 000 kr. Resten skulle täckas genom lånemedel. Länsstyrelsen erinrade emellertid om, att Mönsterås köping för sin del tecknat aktier för 300 000 kr., vilka skulle anskaffas genom lån på längre tid. Taxeringsvärdet av all fast egendom inom köpingen uppgick vid denna tid till blott 722 300 kr. och beloppet av utgående bevillning till 2 086 kr. 63 öre. Kommunalskatten utgick efter 2 kr. 60 öre pr bevillningskrona. På grund härav kunde det ställas i tvivelsmål, huruvida hela det av köpingen tecknade aktiebeloppet verkligen skulle tillföras det blivande järnvägsbolaget. Med hänsyn till den aktningsvärda energi, sökandena ådagalagt för företagets säkerställande, och det intresse, som allmänheten hyste för järnvägen, syntes det dock länsstyrelsen icke uteslutet, att finansieringsfrågan skulle få en lycklig utgång.

Först den 10 mars 1899 beviljades koncessionen. Det långa dröjsmålet hade föranlett Mönsterås köping att med alla till buds stående medel

söka påskynda ärendets behandling. Sålunda beslöts å kommunalstämma den 16 jan. 1899 att åt ortens riksdagsmän uppdraga att inför K. M:t framhålla köpingens bekymmersamma ställning till följd av bristande kommunikationer samt göra hemställan om koncessionens snara beviljande.

I koncessionen bestämdes bl. a., att arbetet med järnvägsanläggningen skulle börja senast den 1 sept. 1900 och att denna skulle vara färdig att för allmän trafik upplåtas senast den 1 mars 1903, att koncessionsinnehavarna icke ägde rätt att inlösa för anläggningen erforderlig jord eller därå börja arbetet, förrän skälig anledning fanns för antagandet, att de vore i stånd att utföra järnvägsanläggningen, och K. M:t på ansökan lämnat sitt tillstånd. Senast före den 1 aug. 1900 skulle till K. M:t inlämnas bevis, att 75 000 kr. deponerats i Statskontoret.

För att genast efter koncessionens erhållande kunna påbörja byggnadsarbetet hade redan den 10 aug. 1898 upprättats stiftelseurkund för Mönsterås—Åseda järnvägsaktiebolag, men knappheten på penningmarknaden vid denna tid fördröjde kommunernas lånetransaktioner, varför inbetalningar ej kunde ske å utfästa terminer. Bolagets registrering omöjliggjordes härigenom.

Ny stiftelseurkund utfärdades den 17 maj 1900. I denna var minimikapitalet upptaget till 300 000 kr. och preferensaktier skulle kunna utgivas intill 500 000 kr. Om erforderliga medel icke kunde anskaffas för åstadkommande av anläggningen i sin helhet, skulle järnväg byggas mellan Mönsterås och Fagerhults kyrkoby. Konstituerande stämma med *Mönsterås—Åseda järnvägsaktiebolag* hölls i Mönsterås samma dag. Till styrelse valdes dr J. E. ALMBLADH, bankdirektören AXEL BERGGREN, vice konsuln ALB. JOHANSSON i Mönsterås och fabrikören C. O. CARLSSON i Älgerum. Styrelsen utsåg inom sig till ordförande dr J. E. ALMBLADH och till vice ordförande bankdirektören AXEL BERGGREN.

Den 7 sept. 1900 fastställdes bolagsordningen.

Styrelsen kunde emellertid icke inom stadgad tid till Statskontoret inleverera föreskrivna 75 000 kr., ej heller påbörja arbetet, då konjunkturerna voro mindre gynnsamma. Anstånd begärdes därför och erhöles. Depositionen skulle verkställas före den 1 aug. och arbetet påbörjas före den 1 sept. 1901. Samtidigt erhöles överlåtelse av koncessionen på dr ALMBLADH, direktören BERGGREN och vice konsuln ALB. JOHANSSON. Den 14 juni 1901 beviljade K. M:t denna koncessions

överlåtande på bolaget och samtidigt deponerades föreskrivna 75 000 kr. K. M:t lämnade även tillstånd till inlösen av erforderlig jord och arbetets påbörjande.

Till arbetsledare för banbyggnaden antogs civilingenjören KARL E. ROBERT LUHR, vilken i mars 1902 avlämnade betänkande rörande renstakningen, som upptog en del ändringar. Kostnaden för hela banan beräknades nu till 1 955 000 kr. mot 1 972 000 kr. förut. Den 22 aug. 1902 fastställde K. M:t den omstakade linjen.

Vad den rullande materiellen beträffar, skulle sådan under fyra år förhyras från Vagn- och maskinaktiebolaget i Falun och därefter inlösas efter vissa grunder. I kostnadsförslaget beräknades härför 150 000 kr., men beloppet gick till 192 000 kr. Vidare hade räls beräknats till 323 000 kr., men på grund av kursförhållanden m. m. ställde sig priset till 403 600 kr.

Som säkerhet för dessa betalningar iklädde sig styrelsens medlemmar gemensam proprieborgen för reverser med inteckningsrätt i järnvägen näst efter första inteckningen, som skulle uppgå till halva anläggningskostnaden.

Sommaren 1902 blev sträckan Mönsterås—Sandbäckshult färdig, och bandelen öppnades för trafik den 17 okt. 1902.

Denna händelse hälsades givetvis med stor glädje, särskilt av Mönsterås köpings invånare, som hyste stora förhoppningar på merkantilt uppsving genom järnvägen. Område för en djupare yttre hamn inköptes och spår planerades till denna, men projektet måste förfalla på grund av finansiella svårigheter. Sedermera har i stället inseglingsrännan till inre hamnen jämte själva hamnbassängen fördjupats och utvidgats, sedan avsevärda bidrag härtill erhållits från staten.

Samtidigt som arbetet bedrevs å linjen Mönsterås—Sandbäckshult hade flera arbetslag sysselsatts å bandelen nordväst om sistnämnda plats. Arbetet fortsattes påföljande vinter och sommar, varefter bolaget i brist på medel måste inställa arbetet den 11 nov. 1903. Dessförinnan hade dock styrelsen hos Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag hemställt, att detta skulle övertaga koncessionen och järnvägsbyggnaden, vilket förslag emellertid avslogs. Vid arbetsnedläggningen var bolaget icke i tillfälle att slutavlöna järnvägsarbetarna, varför oroligheter bland dem befarades. Mot borgen av ett antal köpingsbor lämnade emellertid godsägaren C. J. HULLGREN å Flatehult styrelsen ett lån å 35 000 kr., varmed avlöningarna betalades.

Terrasseringsarbetet var vid arbetets avbrytande i stort sett färdigt

till 46 km. eller nära Kråksmåla station. Samtidigt återfordrade Vagn- och maskinfabriksaktiebolaget i Falun sin materiell, som ej inlösts. Därefter ägde bolaget endast 3 st. lokomotiv (härav ett äldre) och 30 st. öppna godsvagnar, varför 2 personvagnar, 1 resgodsvagn och 1 ångfinka förhyrdes från Kalmar—Berga järnväg. Såsom senare skall omtalas, återlämnades de redan i dec. 1903.

De ekonomiska svårigheterna 1898—1904. Vid bolagets startande hade kommitterade tänkt sig finansieringen sålunda: genom aktieteckning skulle erhållas omkr. 650 000 kr. och vidare skulle ett lån av 986 000 kr. tagas mot första inteckning (halva anläggningskostnaden) och ett lån av 350 000 kr. mot andra inteckning, summa 1 986 000 kr. Då man antog, att lån till halva anläggningskostnaden skulle kunna erhållas utan garanti, väckte landstingsmannen S. P. NILSSON å Kråkerum vid 1898 års landsting motion om landstingets garanti för ett lån å 350 000 kr. mot säkerhet av inteckning näst efter halva anläggningskostnaden och i övrigt på enahanda villkor som beviljats Kalmar—Berga järnväg för dennas lån. Landstinget ansåg emellertid, att det genom sin teckning år 1895 av garanti för Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås järnvägar ingalunda förbundit sig till att allt framgent ikläda sig borgen för varje järnväg, som kunde komma att anläggas inom dess område. Då den erbjudna säkerheten dessutom ej ansågs förmånlig, vore det ej omöjligt, att landstinget en gång skulle kunna ställas inför alternativet att antingen inköpa banan eller ock att betala ränta och amortera beloppet. På denna grund avslogs motionen.

Till 1899 års landsting avlämnades av landstingsmannen C. NILSSON-BRANDT i Forssa en motion, denna gång om garanti för ett lånebelopp av 830 000 kr., utgörande halva anläggningskostnaden för den del av banan, som komme att ligga inom landstingsområdet. Landstinget tillsatte en kommitté med uppdrag att till nästa landsting inkomma med fullständig utredning i frågan. Även denna motion avslogs.

Under tiden hade, såsom förut nämnts, bolaget bildats. Kostnaderna för byggnadsarbetet bestredos med de penningmedel, som dels inflöto för aktieteckningen, dels kunde av styrelsemedlemmarna uppbringas genom tillfälliga lån.

För ordnandet av bolagets svävande skulder och för anskaffande av behöfligt byggnadskapital inleddes på försommaren 1902 förhandlingar med banker i Stockholm om upplägandet av ett större obligationslån. Såsom garantier för lånet hade man tänkt sig resp. kom-

muner. Underhandlingarna ledde till det resultatet, att Stockholms handelsbank 1903 erbjöd ett obligationslån å 1 200 000 kr. löpande med 4 1/2 % ränta under förutsättning av kommunernas garanti. Å kommunalstämma med Mönsterås köping den 16 mars 1903 beslöt stämman ikläda sig borgen för kapital och 4 1/2 % ränta under högst 40 år för 300 000 kr. av lånet under villkor, att järnvägsbolaget skulle lämna förbindelse att, så snart järnvägen bleve in-tecknad, ställa till köpingens förfogande in-teckning med bästa rätt i jämbredd med övriga lånegaranterande kommuner. Kråksmåla socken beviljade på vissa villkor garanti å 150 000 kr., men övriga kommuner avslogo garantiteckning, varför frågan om detta lån måste förfalla.

Nu återstod intet annat än att än en gång vädja till landstinget. Motion om garanti för ett 4 1/2 % lån med 40 års amortering å 1 050 000 kr., motsvarande den nu beräknade halva anläggningskostnaden, väcktes vid 1903 års landsting av C. NILSSON-BRANDT i Forssa och C. A. GUSTAFSSON i Välsnäs. Motionen avslogs.

Genom denna landstingets vägran och enahanda motvillighet från kommunerna, med vilka man säkert räknat, hade bolaget kommit i svårigheter. Medel saknades till järnvägsbyggets vidare fortsättande, och bolaget måste inställa sina betalningar. Skulderna uppgingo den 3 dec. 1903 till 1 391 638 kr. 44 öre.

Ett förslag till bolagets avveckling utarbetades av vice häradshövdingen V. WENNERHOLM gående ut på att man skulle inskränka sig till fullbordandet av det halvfärdiga arbetet och stanna vid någon lämplig punkt, exempelvis Kråksmåla kyrkoby, och söka in-teckning i denna bandel. Härtill erfordrades något över 400 000 kr., som skulle anskaffas medelst ett obligationslån av enahanda belopp mot borgen av någon bland de större kommunerna. Det ytterligare belopp av 600 000 å 700 000 kr., som behövdes för täckande av bolagets svävande skuld, antogs kunna anskaffas genom obligationslån på basis av första in-teckningen i den färdigbyggda bandelen. Om denna säkerhet ej vore tillräcklig, hoppades man, att landstinget skulle ikläda sig garanti härför; vägrade landstinget, skulle i stället Mönsterås kommun förmås teckna borgen. Samtidigt förelåg förslag att eventuellt överlåta banan till ett nytt trafik- eller förlagsaktiebolag eller alternativt att ingå i förhandling om försäljning av banan till Kalmar stad och Kalmar—Berga järnväg.

På extra stämma den 19 dec. 1903 beslöts, att bolaget skulle omhändervhas av sex administratorer, som dock icke skulle få betala

gäld eller bestämma försäljning utan bolagsstämmas godkännande. Omedelbart därefter träffades överenskommelse med Vagn- och maskinfabriksaktiebolaget i Falun om förhyrande av de för järnvägsdriften erforderliga vagnarna, och de från Kalmar—Berga järnväg hyrda vagnarna återlämnades.

På uppdrag av administratorerna granskade löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. FOGELBERG i Ronneby det av ingenjören LUHR uppgjorda kostnadsförslaget för banans fullbordande till Kråksmåla. Enligt FOGELBERGS beräkningar skulle kostnaden uppgå till 378 000 kr. Därefter utbjöds färdigbyggandet på entreprenad, men något anbud synes aldrig ha erhållits.

Till följd av obetalda arbetslöner togs emellertid järnvägen den 20 febr. 1904 i mät. Härvid värderades den färdigbyggda bandelen Mönsterås—Sandbäckshult, fullgjorda arbeten å linjen Sandbäckshult—Kråksmåla jämte koncession och i Statskontoret deponerad säkerhet för koncessionens fullgörande till sammanlagt 594 500 kr. Genom melankommande likvid, verkställd av en bland de större fordringsägarna, undgick bolaget denna gång att träda i likvidation.

Fhuru samtliga borgenärens anslutning till administrationen erhöles, lyckades emellertid ej administratorerna att före april månad komma till något resultat med ordnandet av bolagets affärer, och, då bolagets skulder genom räntor växte med omkr. 1 000 kr. pr vecka, återkallades beslutet om administration å extra bolagsstämma den 16 april 1904. Vid samma stämma avsade sig samtliga styrelseledamöter sitt uppdrag, sedan styrelsen emellertid träffat överenskommelse med vissa fordringsägare, att de borgensförbindelser, som styrelsemedlemmarna personligen lämnat, skulle upphöra mot en inbetalning av 20 %.

Till styrelse valdes nu: grosshandlaren A. JACOBSON, Malmö, direktören G. SVALLING, Stockholm, fabrikören O. EKEROTH, Mönsterås, grosshandlaren E. LANDBERG, Flatehult, och brukspatronen C. V. SCHEUTZ, Alsterbro. Åt den nya styrelsen uppdrogs att med bolagets borgenärer söka träffa överenskommelse om 80 % ackord, av vilket hälften skulle utgå kontant och hälften i preferensaktier i bolaget. Banbygget ansågs lämpligen böra avslutas i Alsterbro, och styrelsen bemyndigades för den skull att hos K. M:t anhålla om koncessionens uppdelande på två järnvägar, linjen Mönsterås—Alsterbro och linjen Alsterbro—Åseda. För ordnandet av bolagets affärer skulle sökas ett obligationslån å 650 000 kr. Felande 10 000 kr. jämte prioriterade skulder, 30 000 kr., antogos kunna täckas med det i Statskontoret de-

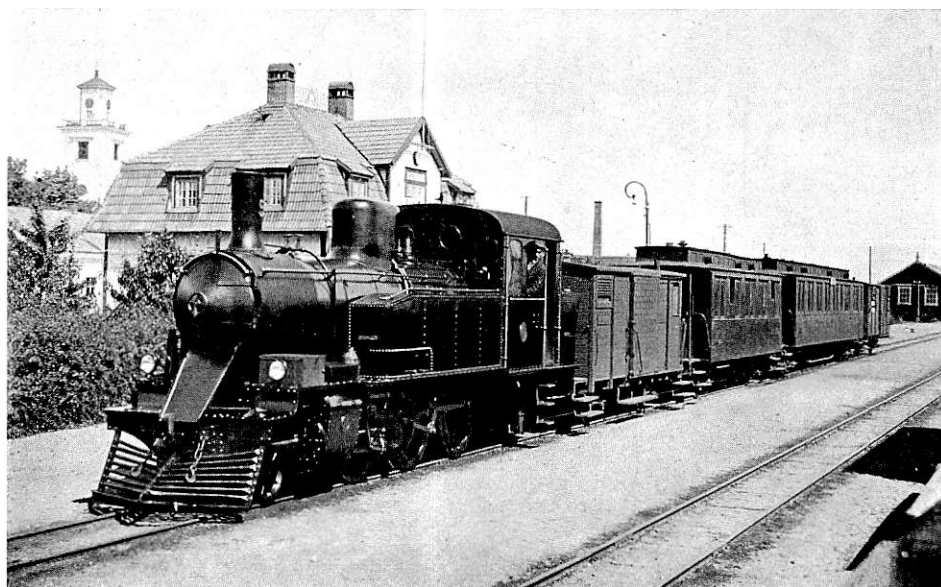
ponerade beloppet för koncessionens fullgörande, av vilket belopp 60 000 kr. beräknades få lyftas, då banan fullbordats till Alsterbro. Preferensaktier till ett belopp av 500 000 kr. skulle utsläppas.

Stockholms handelsbank och Bank-a.-b. Stockholm—Övre Norrland förklarade sig villiga att övertaga obligationslånet å 650 000 kr. mot säkerhet dels av första inteckning i järnvägen Mönsterås—Alsterbro, dels mot borgen av Mönsterås köping. Å kommunalstämma med Mönsterås köping den 11 juli 1904 iklädde sig kommunen den begärda borgensförbindelsen. Vidare lyckades styrelsen få ackordet till stånd.

Banbygget fortsattes under nya svårigheter. Kostnadsberäkningen för banans fullbordande till Alsterbro och räntabilitetskalkyler för banan Mönsterås—Alsterbro uppgjordes av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren greve NILS CRONSTEDT. Till entreprenörer antogos byggmästarna S. J. PETERSSON och K. PETERSSON samt ingenjören JOH. SVENSSON.

Den 31 juli 1904 återupptogs banbygget, sedan till bolagets kontrollerande ingenjör antagits greve CRONSTEDT. Emellertid uppstodo omedelbart svårigheter för fullgörandet av likviderna. Mönsterås köpings stämmobeslut av den 11 juli blev nämligen av innehavarna av Mönsterås tändsticksfabrik, hrr E. & F. KREUGER, överklagat. Av denna anledning ville bankerna ej utbetala byggnadskreditivet, förrän stämmobeslutet vunnit laga kraft. Bolagsstyrelsen ställdes under sådana förhållanden inför alternativet att genast nedlägga banbyggnadsarbetet eller fortsätta detsamma med medel, uppdrivna på enskild väg. I betraktande av fördelarna med det uppnådda ackordet samt de gynnsamma avtalen om entreprenader och obligationslån beslöts att söka fullborda banbygget till Alsterbro under förhoppning, att köpingen åtminstone hos K. M:t skulle erhålla stadfästelse å garantien.

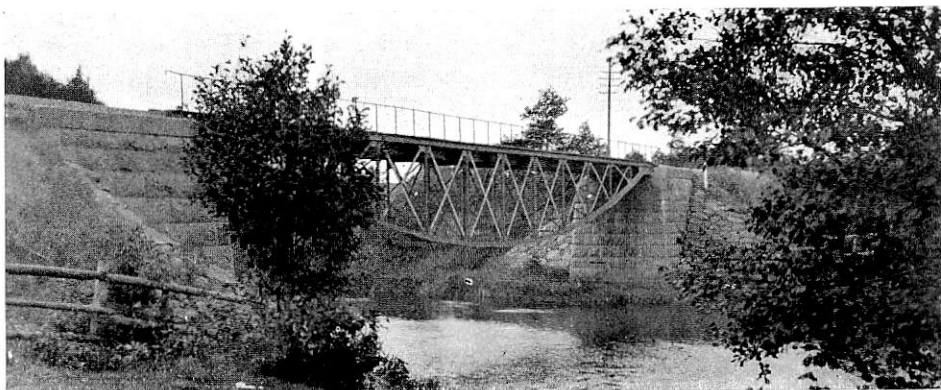
Att anskaffa erforderliga medel kostade dock styrelsen mycken möda, och flera gånger synes arbetet i brist på penningar varit dömt att nedläggas. Mot personlig utfästelse å låneväxlar, varvid styrelsen tog i pant den räls, som bolaget innehade men icke erfordrades för banans utbyggande till Alsterbro, erhöles 25 000 kr., så att arbetet kunde bedrivas ännu en tid. Då emellertid styrelsen icke ansåg sig kunna åtaga sig större förpliktelser i detta avseende, vände den sig till Mönsterås köpings invånare, som i belopp från 200 till 2 000 kr. utställde låneväxlar på bolaget till ett belopp av omkr. 65 000 kr. mot pant dels av bolagets byggnadsinventarier, vilka omedelbart efter banbyggets avslutande skulle avyttras, dels av den inkomst den öppnade



Mönsterås station med persontåg.



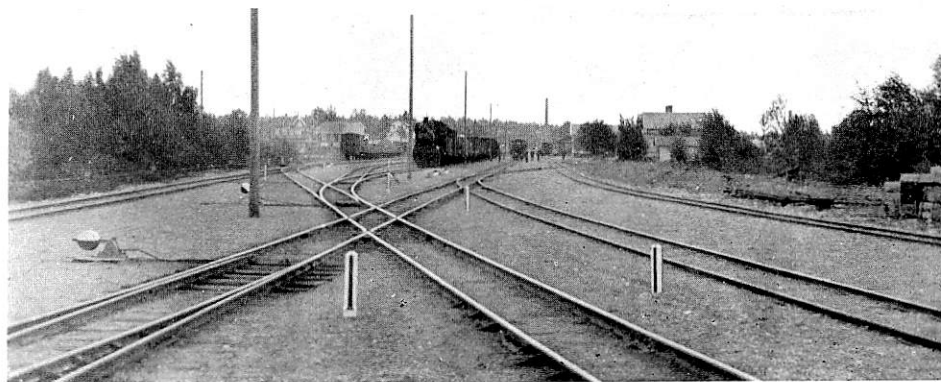
Vassmolösa grustäkt.



Bron över Emån före förstärkningen.



Bron över Ljungbyån.



Ruda bangård.

bandelen Mönsterås—Sandbäckshult lämnade, sedan driftkostnaderna betalats. Med de sålunda bekomna medlen bedrevs arbetet, så att begäran om bandelens besiktning kunde avlätas i slutet av november. Vid denna besiktning befanns, att bandelen visserligen icke var fullt färdig men dock i sådant skick, att densamma kunde upplätas för allmän trafik.

Bandelen öppnades för trafik den 22 jan. 1905. Tåghastigheten fick på intet ställe av sträckan Sandbäckshult—Knivingaryd överstiga 35 km/t. och å sträckan Knivingaryd—Alsterbro 20 km/t.

Sedan besvären över Mönsterås köpings kommunalstämmas beslut av den 11 juli av länsstyrelsen lämnats utan avseende, ingick Mönsterås kommun till K. M:t med begäran om fastställelse av stämmobeslut rörande borgensförbindelser för Mönsterås—Åseda järnvägsaktiebolag. Mönsterås tändsticksfabrik m. fl. yrkade emellertid, att sådan fastställelse icke måtte meddelas, och då de belopp, för vilka kommunen skulle bli ansvarig, vore vida större än som motsvarades av kommunens förmögenhet och skatteförmåga, fann K. M:t enligt resolution av den 28 juli 1905, att beslutet icke borde fastställas.

På årets ordinarie bolagsstämma, som ägde rum den 2 aug., valdes till styrelseledamöter direktören G. SVALLING, Stockholm, fabrikören O. EKEROTH, Mönsterås, brukspatronen C. V. SCHEUTZ, Alsterbro, handlanden J. E. CARLSSON, Mönsterås och landstingsmannen S. P. NILSSON, Kråkerum, Mönsterås.

Styrelsen överlade därefter om möjligheten att rädda järnvägen åt bolaget och orten. För detta ändamål uppgjordes alternativa förslag, gående ut på obligationslån, preferensaktier m. m. eller avveckling under konkurs. Vid sammanträde med borgenärerna förkastade dessa dock enhälligt alla förslag och anmodade styrelsen att omedelbart gå i författning om bolagets försättande i konkurs. Då uppehållandet av bolagets rörelse sålunda omöjliggjorts, begärde styrelsen den 14 sept. bolaget i konkurs.

Den 25 sept. avlämnades bouppteckningen, som i tillgångar upptog 764 102 kr. 56 öre och i skulder 1 224 831 kr. 39 öre. Inbetalt aktiekapital var ej inräknat i skuldbeloppet, och då detta kapital var 413 450 kr., uppgingo skulderna egentligen till 1 638 281 kr. 39 öre.

Sammanlagt 248 fordringsägare bevakade på inställedagen den 12 jan. 1906 fordringar till ett belopp av 1 737 021 kr. 59 öre, i vilket belopp dock icke ingick ersättning för mark, som tagits i anspråk för järnvägen, ej heller krav för skada och intrång under byggnadstiden.

Vid förhöret inför rättens ombudsman träffades förlikning i ett 170-tal tvistemål, huvudsakligen rörande jordlösen. Icke mindre än 63 särskilda fordringsanspråk blevo dock såsom tvistiga hänskjutna till häradsrättens prövning. För bedömande av banans försäljningsvärde gävo sysslomännen åt trafikchefen, majoren A. C. STÅHLE i uppdrag att verkställa utredning. Han uppskattade värdet av banan med rullande materiell till 683 701 kr.

De intrasslade affärerna och de många enskilda personernas alltför kännbara ekonomiska uppostringar, ävensom hela kommunens stora skuldsättning för järnvägsbolaget ökade den redan förut rådande allmänna misstämningen och nedslagenheten inom Mönsterås. Till följd härav synes icke under närmaste tiden efter konkursens början någon allvarlig tanke ha framkommit på möjligheten att åt köpingen förvärva banan. Vid auktionen den 3 sept. 1906 angavs därför endast ett enda anbud, nämligen å 350 000 kr. av majoren W. JUNG såsom ombud för Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag. Borgenärerna antogo emellertid icke anbudet, som då höjdes till 400 000 kr. Även detta avlogs. Sysslomännen ansågo sig nämligen ej kunna tillstyrka försäljning för mindre än 600 000 kr.

I dec. inkom från Vagnfabriksaktiebolaget i Falun en skrivelse, i vilken bolaget förklarade sig villigt att avstå från bevakning i konkursboet av sina fordringar, 135 000 kr., och att överlämna den uthyrda rullande materielen mot ett kontant belopp av 100 000 kr., därest uppgörelse träffades senast den 15 dec. Erbjudandet antogs och medel erhöles genom ett lån.

Under tiden hade inom Mönsterås köping röster höjts för att köpingen skulle på något sätt söka förvärva järnvägen. Plan uppgjordes till ett nytt bolag, i vilket Mönsterås under vissa förutsättningar skulle teckna aktier för 125 000 kr. Mönsterås köping förklarade sig ock villig härtill, men saken förföll, då planen i övrigt ej kunde genomföras.

Emellertid öppnades järnvägen Ruda—Oskarshamn för trafik, och ansträngningar gjordes för denna banas utbyggande till Kråksmåla eller Grönskåra för vidare utsträckning till Älgshult eller Sävsjöström. Dessutom begärdes av Oskarshamnsintressenter koncession å järnväg från Lillsjödalen via Fågelfors och Fagerhult till Åseda. Härigenom kom Mönsteråsbanan i en betydligt sämre ställning, och då konkursförvaltningen vid början av 1907 begärde förlängd utsträckning av byggnadstiden för sträckan Alsterbro—Åseda, förklarade K. M:t

Mönsteråsjärnvägens rättigheter förverkade beträffande linjen Fagerhult—Åseda och beviljade i stället koncession för bana Berga—Lillsjödalen—Fagerhult—Åseda. Däremot medgavs anstånd med utbyggandet av sträckan Alsterbro—Fagerhult till den 1 mars 1911. Av den i Statskontoret deponerade säkerheten, 75 000 kr., återbars till konkursförvaltningen ett belopp av 18 000 kr. för linjen Fagerhult—Åseda.

Andra auktionen för Mönsteråsbanans försäljning hölls i Mönsterås den 28 mars 1907, vid vilket tillfälle intet enda anbud avgavs. Detta var även fallet med senare utbud under hand. Förnyad auktion hölls i Mönsterås den 13 nov. 1909, vid vilken dock icke heller något anbud avgavs.

Vid den därpå följande auktionen, som hölls den 15 mars 1910, kom slutligen försäljning till stånd. Högsta anbudet, 400 000 kr., avgavs av trafikchefen A. HANSSON i Kalmar för Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolags räkning. Detta anbud antogs enhälligt av borgenärerna.

Så hade dock till slut det järnvägsföretag, som genom stora uppoffringar från Mönsterås köpings och dess invånares sida påbörjats och i viss utsträckning fullbordats, övergått i främmande händer.

Uppoffringarna voro dock icke slut med banans försäljning. Sedan avvecklingen framskridit så långt, att resultatet av konkursen kunde överblickas, instämde de långivande bankerna Mönsterås köping för fullgörandet av borgensförbindelserna. Kravmålen gillades av såväl häradsrätten som hovrätten, och därefter begärde långivarna utmätning å kommunens tillgångar. Sådan företogs den 8 nov. 1913, varvid köpingens samtliga fasta egendomar togos i mät. Genom överklagande av hovrättens dom i Högsta domstolen erhöles emellertid uppskov med den utmäta egendomens försäljning, och under tiden lyckades köpingen genom erhållandet av lån infria förbindelserna.

De förhoppningar om vidgat handelsområde, som köpingen fäst vid banans tillkomst, hade dock blivit delvis förverkligade, och de nya ägarna blev det förunnat att genom banans utsträckning till Fagerhult ytterligare öka detsamma. Härigenom har köpingen åtminstone kunnat rädda sig från ekonomisk tillbakagång och blivit i tillfälle att utnyttja sin hamn och befrämja sin sjöfart.

Konkursen avslutades den 19 maj 1917.

Mönsterås järnväg. Då Kalmar—Berga järnväg övertog ledningen av bandelen Mönsterås—Alsterbro, erhöles denna benämningen *Mönsterås järnväg*. K. M:t beviljade uppskov med avsyningen, och kompletteringar företogos. Avsyningsbetyg erhöles den 27 jan. 1911.

Kalmar—Berga järnväg överlät å sin sida järnvägen till ett för ändamålet bildat bolag, *Mönsterås Nya järnvägsaktiebolag*, med säte i Kalmar. För detta bolag utfärdades stiftelseurkund den 25 april 1910. Stiftarna voro: Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag och dess styrelsemedlemmar, konsuln JOHN JEANSSON, frih. CHR. RAPPE, bankdirektören E. SCHEDIN, rådmannen O. MELLIN och godsägaren GUST. JEANSSON, ävensom trafikchefen A. HANSSON. Aktiekapitalet skulle utgöra minst 50 000 kr. och högst 150 000 kr. med aktier å 100 kr. Minimikapitalet tecknades av stiftarna.

Konstituerande bolagsstämma hölls samma dag. Härvid valdes till styrelse hrr E. SCHEDIN, GUST. JEANSSON och A. HANSSON. Till styrelseordförande och verkst. direktör utsågs hr E. SCHEDIN.

Den nya styrelsens första åtgärder blevo, utom ovannämnda kompletteringsarbeten, att träffa överenskommelse om samtrafik med Kalmar—Berga järnväg och om ömsesidigt begagnande av de båda bolagens rullande materiell. Härigenom kunde frågan om anskaffandet av flera lokomotiv för Mönsteråsjärnvägen tills vidare uppskjutas. För att nedbringa driftkostnaderna inköptes vidare från Arlövs vagnfabrik en ångmotorvagn av Purreys system. Vagnen betingade ett pris av 18 500 kr. Vid driftens omorganisation indrogos en del befattningar, men lönevillkoren och övriga med tjänsten förenade förmåner förbättrades i viss mån.

På extra bolagsstämma den 13 jan. 1911 beslöts att utöka bolagets aktiekapital med 30 000 kr., vilka tecknades av Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag. Övriga medel för bandelens inköp och komplettering erhöles genom ett obligationslån å 400 000 kr. mot första in-teckning och proprieborgen av Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag.

Omedelbart efter det att järnvägen övergått i nya händer, gjordes från intresserade personer inom Kråksmåla kommun framställning om banans utbyggande till Grönskåra. Med anledning härav uppdrog styrelsen åt chefen i Östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren JOHN EKE-LUND, att uppgöra kostnadsberäkning. Denna visade ett belopp av 477 000 kr. utan rullande materiell. Genom aktieteckning erhöles från Kråksmåla kommun 30 000 kr., och av enskilda personer 50 000 kr., varjämte Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag förklarade sig villigt att teckna aktier för 135 000 kr. och för 100 000 kr. överlåta såväl koncessionen och det utförda arbetet å bandelen Alsterbro—Fagerhult som den i Statskontoret deponerade säkerheten. Å ordinarie bolagsstämma den 30 juni 1911 beslöt bolaget att övertaga konces-

sionen, och beslutet fastställdes å extra bolagsstämma den 19 juli. För banbyggnaden Alsterbro—Grönskåra tecknades sammanlagt 220 000 kr. i aktier. Felande kapital anskaffades genom ett obligationslån å 350 000 kr. mot första inteckning, proprieborgen av Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag och underborgen av Kalmar stad.

Arbetet med banans byggande, som leddes av trafikchefen A. HANSSON, bedrevs så, att bandelen *Alsterbro—Kråksmåla* var färdig sommaren 1912 och den 20 sept. kunde öppnas för allmän trafik. Delen *Kråksmåla—Grönskåra* öppnades den 4 juni 1913.

Omedelbart efter påbörjandet av banbyggnaden till Grönskåra, gjorde intressenter i Fagerhults kommun framställning om banans fortsättande till Fagerhults kyrkoby. Styrelsen begärde därför 1912 tillstånd att, sedan banan färdigbyggt till Fagerhult, få utsträcka densamma 13,5 km. till *Triabo* (Holm) station å Växjö—Virserums järnväg. Undersökning och kostnadsberäkning för denna bandel verkställdes sommaren 1912 av baningenjören L. M. HOLMER. Kostnaden, som på grund av den ovanligt lämpliga terrängen och det ringa jordvärdet var låg, uppgick för järnvägsanläggningen Fagerhult—Triabo i dess helhet utan rullande materiell till 275 000 kr. Vissa svårigheter på grund av andra järnvägsplaner, som framfördes av intressenter i Oskarshamn, mötte för koncessionens beviljande, men denna beviljades dock den 18 sept. 1914.

Å extra bolagsstämma den 9 febr. 1913 beslöt bolaget att öka sitt aktiekapital med 150 000 kr. för banans utbyggande från Grönskåra till Fagerhult. Resterande byggnadskapital erhöles genom upptagande av löpande kredit å 125 000 kr. Den 24 nov. 1916 öppnades bandelen *Grönskåra—Fagerhult* för allmän trafik.

För byggandet av bandelen Fagerhult—Triabo begärde bolaget hos K. M:t uppskov, vilket beviljades, och i jan. 1918 anmälde bolaget sig vilja avstå från koncessionen. Framställningen föranleddes av det ringa intresse, som fanns för byggandet. Denna begäran bifölls. I stället begärde hrr E. SCHEDIN, A. HANSSON, F. J. HOLM och C. A. GUSTAFSSON koncession å järnväg mellan Fagerhult och *Virserum*, vilken bana tycktes röna livligare intresse. Den 20 dec. 1918 beviljades denna koncession. Till följd av de förändrade ekonomiska förhållanden, som världskriget medfört, har företaget, vilket givetvis mycket intresserar Mönsteråsbanan, ej kunnat bringas till verkställighet, men koncessionen är fortfarande gällande. Sedan banan fullbordats till Fagerhult och förslaget om Fagerhult—Triabo järnväg definitivt fallit,

kan Mönsteråsbanan anses fullbordad i den utsträckning, som vid bolagets nybildande år 1910 hade avsetts.

Såsom av det föregående framgår, har Mönsteråsjärnvägens byggande skett i flera olika skeden. Vid varje besiktning, som föregick resp. bandelars öppnande för trafik, voro dessa icke fullt färdiga, men ändock erhöles trafikillstånd. Under den tid Mönsterås—Åseda järnvägsaktiebolag ägde banan, verkställdes icke några kompletteringar å den då trafikerade bandelen. Efter bolagets trädande i konkurs planerade visserligen konkursförvaltningen banans komplettering till Alsterbro utan att dock kunna realisera detta projekt. Endast ett par banvaktsstugor m. m. blevo under denna tid fullbordade, och vid Sandslätt anlades en håll- och lastplats, till vilken dock trafikanterna lämnade fri mark, varjämte de betalade samtliga kostnader. Sedan Mönsterås Nya järnvägsaktiebolag övertagit bandelen Mönsterås—Alsterbro, kompletterades banan till fullo.

De mindre arbeten, som återstodo vid besiktningarna av bandelarna å linjen Alsterbro—Fagerhult, blevo först under år 1920 slutförda. Utom dessa arbeten har en hel del förbättringar av banan utförts.

De trakter, som beröras av järnvägen, äro med undantag av kustremsan vid Kalmarsund mycket glest befolkade, varför persontrafiken är ytterst ringa. Näringslivet inom trafikområdet utgöres av skogsbruk ävensom några smärre industrier jämte mindre jordbruk. Järnvägens huvudsakligaste transporter bestå därför av virke och ved till utskeppningsorterna Mönsterås och Kalmar. Trafiken är på denna grund i hög grad beroende av konjunkturerna å trävarumarknaden. Godstrafiken utgöres till omkr. 90 % av lokaltrafik och lokal samtrafik med Kalmar—Berga järnväg, alltså helt obetydlig egentlig samtrafik.

Beträffande järnvägens räntabilitet visade sig denna vid öppnandet med då rådande depression inom trävarumarknaden knappast motsvara den beräknade. Först den av världskriget förorsakade ökningen i efterfrågan på skogsprodukter för bränslebehov och därigenom stegrade trafik kunde bringa ekonomien på något bättre fötter. Efter världskriget har emellertid detta trafikobjekt i hög grad minskats och, då rörelsen alltsedan år 1921 gått med förlust, har bolaget för att kunna upprätthålla trafiken redan måst vidtaga vissa inskränkningar. De alltfört nedgående konjunkturerna torde nödvändiggöra ytterligare sådana.

Underhållet av Mönsterås järnvägs rullande materiell hade allt sedan banans tillkomst ombesörjts av Kalmar verkstadsaktiebolag, varför styrelsen 1917 beslöt att i detta bolag teckna aktier för 7 000 kr.

För att säkerställa sig för alla eventualiteter å bränslemarknaden bildades av Mönsterås Nya järnvägsaktiebolag och Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag jämte några dess styrelsemedlemmar den 9 nov. 1917 Aktiebolaget Skogsmarker, vilket bolag förvärvade åtskilliga skogsegendomar och torvmossar, belägna invid de intresserade järnvägarna och som vid inträffad kolbrist beräknas kunna täcka järnvägarnas bränslebehov för årtal. Omedelbart efter inköpet av de första gårdarna, yppade sig också stora svårigheter med avseende på lokomotivbränsle, och de billiga bränslepriser, som dotterbolaget kunde debitera sina intressenter, bidrogo i hög grad till de närmaste årens goda resultat för järnvägarna.

Den ökade trafiken nödvändiggjorde även anskaffande av ytterligare materiell, varjämte en hel del kompletteringsarbeten å banan och stationerna utfördes.

Det ursprungliga järnvägsaktiebolaget (Mönsterås—Åseda) måste efter en ihärdig kamp mot ekonomiska svårigheter och stora uppoffringar av Mönsterås samhälle och enskilda på sin tid träda i likvidation, och det blev ett nytt bolag förbehållet att slutföra företaget. Trots alla svårigheter har järnvägen dock visat sig uppfylla den förhoppning, som å järnvägsrådet i Staby år 1898 enhälligt uttalades, nämligen att järnvägen skulle bliva till gagn för de orter, som berördes av densamma.

Styrelser och chefer år 1926.

Kalmar—Berga järnväg.

Styrelse.

JEANSSON, J., vice konsul, *ordförande*,
 BÖKELUND, AX. C., landskamrerare, *vice ordförande*,
 JEANSSON, G., godsägare,
 HANSSON, J. A., *verkst. direktör*, se nedan,
 APPELTOFFT, G. HJ. R., bokhandlare.

Verkställande direktör och trafikchef.

HANSSON, J. A. 1910

Kalmar—Torsås järnväg.

Styrelse.

Ordförande: vakant,
 KINDBERG, G. A., direktör, *vice ordförande*,

ÅKESSON, AX. H., direktör,
FRANCKE, A. H., direktör,
ADOLFSSON, ALB., lantbrukare.

Verkställande direktör och trafikchef.

HANSSON, J. A. 1910—

Mönsterås järnväg.

Styrelse.

FALK, J. L., landshövding, *ordförande*,
JEANSSON, G., godsägare, *vice ordförande*,
HANSSON, J. A., *verkst. direktör*, se nedan,
NILSSON, R., landstingsman,
MODÉER, S., köpman.

Verkställande direktör och trafikchef.

HANSSON, J. A. t.-c. 1910—, v. d. 1918—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Kalmar—Berga järnväg.

Ordförande.

FAGERLUND, C. A., landshövding 1895—1902
RAPPE, CHR., frih. 1903—1909

Verkställande direktörer.

MORSING, G., major i V. V. K. 1896—1899
JUNG, C. W., major i V. V. K. 1899—1909

Trafikchef.

JUNG, C. W., major i V. V. K. 1898—1909

Kalmar—Torsås järnväg.

Ordförande.

FAGERLUND, C. A., landshövding 1897—1902
JUNG, C. W., major i V. V. K. 1903—1909

Verkställande direktörer och trafikchefer.

MORSING, G., major i V. V. K. 1897—1899
JUNG, C. W., major i V. V. K. 1900—1909

Mönsterås—Åseda järnväg.

Ordförande.

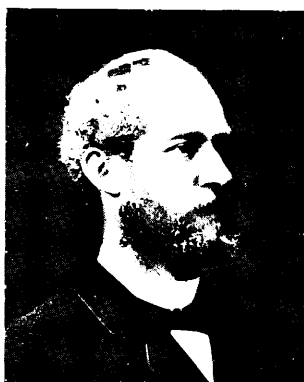
ALMBLADH, J. EMIL, med. lic. 1900—1903
SVALLING, GUST., direktör 1904—1910

Verkställande direktörer.

BERGGREN, A., bankdirektör 1900—1903
LANDBERG, EDV., grosshandlare 1904
EKEROTH, O., fabrikör 1905—1910

Trafikchefer.

ÅSTRÖM, A. 1902—1905
HANSSON, J. A. 1905—1909



J. L. EDELSTAM,
landshövding.



J. JEANSSON,
grosshandlare.



V. L. GROLL,
landshövding.



C. A. FAGERLUND,
landshövding.



Frh. C. RAPPE.



C. W. JUNG,
major.



J. JEANSSON,
vice konsul.



A. WALDENSTRÖM,
häradshövding.



G. MORSING,
major.



A. HAGLUND,
sjökaptän.



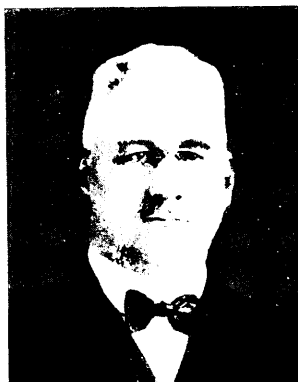
J. E. ALMLADH,
doktor.



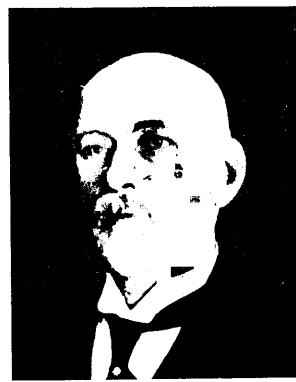
G. SVALLING,
direktör.



E. SCHEDIN,
bankdirektör.



J. L. FALK,
landshövding.



O. EKERÖTH,
fabrikör.



A. ÅSTRÖM,
trafikchef.

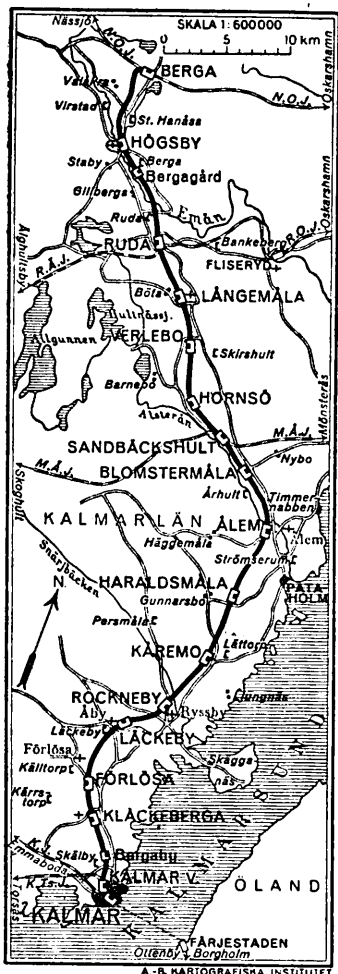


J. A. HANSSON,
verkst. direktör, trafikchef.

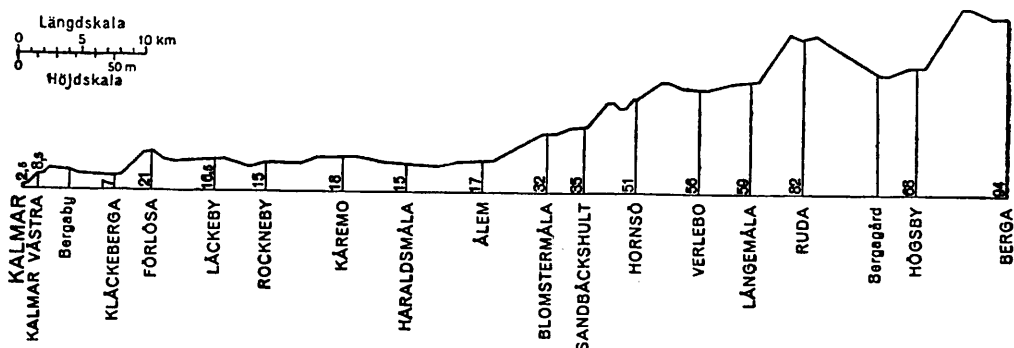
Mönsterås järnväg.

Ordförande och verkställande direktör.

SCHEDIN, E., bankdirektör 1910—1918



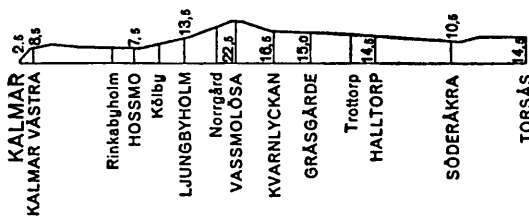
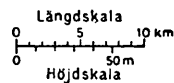
Kalmar—Berga järnväg, 77 km. Banan utgår från den med Kalmar järnvägar gemensamma stationen i Kalmar och följer den äldre Kalmarbanan 1 km. åt väster. Från Kalmar Västra station, där Kalmar—Torsås järnväg ansluter, går banan fram genom Kalmar stads och sockens bördiga och vackra trakter förbi Skälby gård och Bergaby, där håll- och lastplats anordnats, till Kläckebergastation, bland vackra björkängar. Härifrån genom odlad trakt till Förlösa station och genom furubevuxna skogbackar till Läckeby station, vilken uppsamlar trafik från Åby och den norr därom belägna Bäckebo socken. Strax norr om Läckeby synes till höger om banan Svartingstorps mönstergård med egen lastplats, varefter man är inne i Ryssby socken och efter passerandet av järnvägens enda viadukt anländer till Rockneby station, belägen i synnerligt vacker nejd. Ryssby är lämpligt som utgångspunkt för utflykter i de vackra omgivningarna. Efter att ha övergått Ryssbyån å en 13 m. lång bro vid Nöbble, fortsätter banan genom skogbeväxt terräng till Kåremo, Haraldsmåla och Ålems stationer. På en bro med 30 m. spann överfares Alsterån, och därefter följer linjen en ganska steril ås förbi järnvägens grustag vid Kaggetorp till Blomstermåla station. Efter passerandet av två vägportar går banan därpå in i Alsterådalen till Sandbäckshults station, där Mönsteråsbanan kor-



sas. Nu följer omväxlande skogsterräng förbi stationerna *Hornsö*, *Verlebo* och *Långemåla* fram till *Ruda* station, vars bangård är belägen i icke mindre än tre socknar, nämligen Långemåla, Fliseryd och Högsby. Här ansluta Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar. Banan fortsätter förbi Ruda gård med lastplats, övergår Emån med en bro av 40 m. spann och går vidare förbi Berga säteri och stora tegelbruk vid *Bergagårds* håll- och lastplats till *Högsby* station och samhälle i vacker, odlad bygd. Orten är näst Kalmar den största, som beröres av banan. Vid uppgången från Högsby till *Berga* station förekomma de största stigningarna på hela linjen. Berga är föreningsstation med Nässjö—Oskarshamns järnväg.

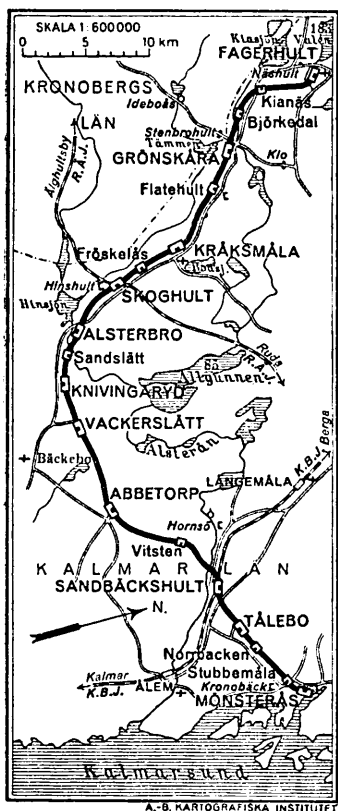
De trakter, som banan genomlöper, äro ganska kuperade, i synnerhet mellan Kalmar och Ålem, å vilken sträcka den på omkr. 5 kms avstånd följer kusten. Efter passerandet av Ålem, därifrån den i nordvästlig riktning viker av inåt landet, stiger banan till Berga, dock med avsevärd lutning ned i Emådalen.

Kalmar—Torsås järnväg, 40 km. Järnvägen utgår från *Kalmar* centralstation å gemensamt spår med Kalmar—Berga järnväg till *Kalmar Västra*. Efter övergången av Törnebyån passerar järnvägen *Rinkabyholms* hållpl. och villasamhälle, naturskönt beläget vid Kalmarsund, går vidare genom björk- och ekdungar till *Hossmo* station nära den gamla kyrkan med samma namn. Banan fortsätter över odlad bygd förbi *Kölby* hållplats och herresäte till *Ljungbyholms* station, belägen i vacker, odlad trakt. Över Ljungbyån leder en betongbro med 15 m. spann och därefter når banan längs en ovanligt bred rullstensås *Vassmolösa* station, delvis omgiven av vacker barrskog, vilket i förening med den högre terrängen förlänar denna trakt ett härligt klimat. Vid stationen ligger ett väldigt grustag, och grustransporterna å banan ha länge för järnvägen varit en god inkomstkälla. I regel lastas omkring 200 vagnar grus, sten och s. k. finsand pr månad. Grusgropen omfattar ett område av omkr. 10 tunnland, och gruslagret kommer att räcka under oöverskådlig tid, även med ganska kraftig avsättning. En fabrik för tillverkning av cementvaror finnes anlagd i grusgropen, och därjämte driver järnvägsbolaget med egen stenkross tillverkning av makadam. Härefter fortsätter järnvägen genom öppna



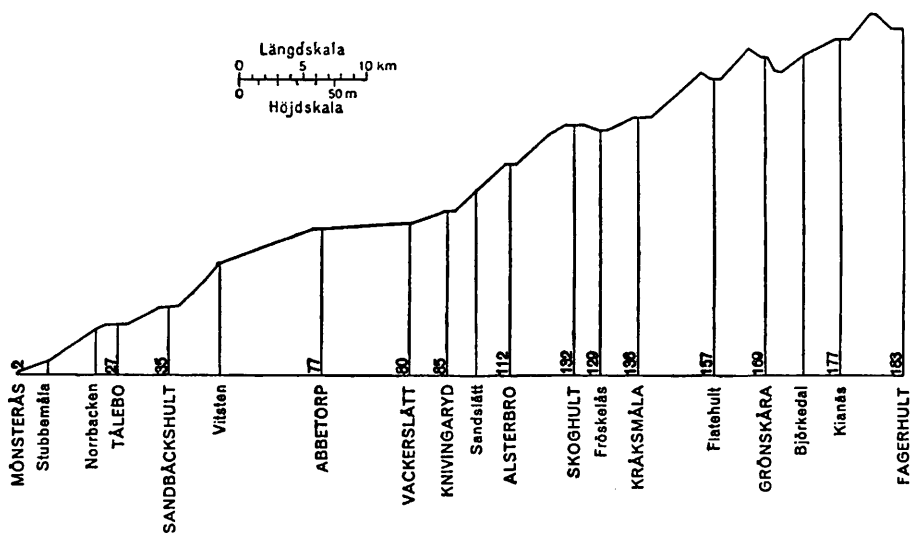
och odlade fält, omväxlande med täcka ek- och björkdungar. Vid *Kvarnlyckans* station vittnar betvägen om det högt uppdrivna jordbruket i denna trakt. Hagbyån passeras därefter å en bro med 10 m. spann. Vid *Halltorps* station ändrar trakten natur genom förekomsten av vidsträckta skogar, som till största delen tillhöra det

äldriga och minnesrika godset Värnanäs. Genom odlade och bebyggda trakter når banan därefter *Söderåkra* station i naturskön omgivning. Kort därpå följer *Ekaryds* hållplats, som tillkommit på grund av den i närheten liggande brunns-orten. Fortfarande genom odlade bygder och efter övergång av *Applerumsån* uppnår järnvägen slutligen *Torsås*, föreningsstation med *Östra Blekinge järnväg* (linjerna *Kalmar—Torsås*, *Torsås—Bergkvara* och *Torsås—Gullaboby*).



Mönsterås järnväg, Mönsterås—Fagerhult, 69 km. Från *Mönsterås* köping går järnvägen genom jämn och bördig terräng förbi *Tålebo* station till *Sandbäckshult*, där *Kalmar—Berga* banan korsas. Järnvägen går vidare genom övervägande stenbunden skogsmark förbi *Abbetorps*, *Vackerslätts* och *Knivngaryds* stationer till *Alsterbro*, där ett icke obetydligt samhälle med bl. a. glasbruk vuxit fram. Härifrån fortsätter linjen över öppna och odlade bygder genom *Kråksmåla* socken, som genomskäres i sin längdriktning och gynnas av icke mindre än sex järnvägsstationer, av vilka, förutom *Alsterbro* vid södra gränsen, må nämnas *Skoghult*, föreningsstation med *Ruda—Älghults järnväg*, *Kråksmåla* station invid kyrkan och *Grönskåra* vid socknens norra gräns. Banan drages härefter in i *Fagerhults* socken fram till kyrkoby, varefter station anlagts. Vidare märkas inom denna kommun hållplatser vid *Björkedal* och *Kianäs*.

Fagerhults station är järnvägens slutpunkt. Med endast två motlutningar vid *Flatehult* stiger banan från 2 m. ö. h. i *Mönsterås* till 189 m. i *Fagerhult*.



Tekniska uppgifter.

		Kalmar—Berga järnväg.	
Byggnadssätt.		År 1897	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	76,6	76,6
» i sidospår	»	10,1	21,7
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,7	16,7
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	17,2	17,2 0. 25 ¹
Största tillåtna hjultryck	ton	3,5	3,5
» » tåghastighet.....	km/t.	40	40

Rullande materiell.		År 1897	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	st.	5	2
» tenderlok	»	—	6
Personvagnar med 2 axlar	»	4	7
» » 3 »	»	—	1
» » 4 »	»	3	9
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	78	223
» » » » 3 »	»	—	16
» » » » 4 »	»	—	2
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	2	3

Personal, antal.

Ordinarie	49	80
Extra	4	9
Tillfällig	—	9
Verkstadsarbetare	—	8
Banarbetare	5	10

¹ 17,2 å 10 km.

Kalmar—Torsås järnväg.

Byggnadssätt.		År 1899	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår (egen bana).....	km.	39,2	39,2
» i sidospår	»	4	5,7
Största lutning i huvudspår	‰	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	17,2	17,2 0. 22,5 ¹
Största tillåtna hjultryck	ton	3,5	3,5
» » tåghastighet.....	km/t.	40	40

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	1	2
» tenderlok	»	—	2
Personvagnar med 2 axlar	»	2	7
» » 3 »	»	—	1
» » 4 »	»	1	5
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	37	154
» » » » 3 »	»	—	1
» » » » 4 »	»	—	3
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	»	2	2

Personal, antal.

Ordinarie.....	25	42
Extra.....	3	7
Tillfällig	—	10
Verkstadsarbetare.....	—	6
Banarbetare	3	3

: 22,5 å i km.

Mönsterås järnväg.

Byggnadssätt.	År 1916 ¹	År 1925
Spårvidd	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår (egen bana)	68,9	68,9
» i sidospår.....	5,6	7,6
Största lutning i huvudspår.....	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	200	300
Rälsvikt	17 0. 17,5	17 0. 17,5
Största tillåtna hjultryck	3,7	3,7
» » tåg hastighet.....	40	40

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	4	3
Motorvagnar för ång- eller annan drift.....	1	1
Persovagnar med 2 axlar	3	3
» » 4 »	2	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	75	122
Postvagnar, hela eller komb. med 2 axlar.....	1	1

Personal, antal

Ordinarie.....	48	40
Extra.....	4	1
Tillfällig	6	3
Verkstadsarbetare.....	—	2
Banarbetare	4	5

: Till Fagerhult.

Balansräkningar.

Kalmar—Berga järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1898.

Banbyggnaden	1 295 759: 45
Husbyggnader	161 484: 43
Rullande materiell	308 635: 92
Inventarier	30 276: 90
Diverse debitorer	69 613: 72
Bankräkningar	78 661: 42
Kassa	639: 17

S:a kr. 1 945 071: 01

Skulder den 31 dec. 1898.

Aktiekapitalet	617 200:—
Obligationer	1 200 000:—
Bankräkningar	49 000:—
Andra lån	50 000:—
Diverse kreditorer	22 250:56
Kvarstående från föregående år.....	4 701:71
Årets vinst.....	1 918:74
	<hr/>
	S:a kr. 1 945 071:01

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Banbyggnaden	1 472 241:95
Husbyggnader	254 297:08
Rullande materiell	495 046:78
Inventarier	5 400:34
Förråd	174 371:32
Bilar, garager och bilinventarier	30 454:39
Aktier	173 004:—
Främmande reverser	417 000:—
Depositioner	1 029:50
Mönsterås Nya järnvägsaktiebolag	141 700:—
Diverse fordringar	67 316:76
Kassa	350:56
	<hr/>
	S:a kr. 3 232 212:68

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapital	1 200 000:—
Reservfond	500 000:—
Dispositionsfond	100 000:—
Skattefond	137 352:25
Styrelsens dispositionsfond	7 900:—
Obligationslån	923 000:—
Löpande räkning	49 800:—
Låneräkningar	150 000:—
Diverse skulder	69 804:84
Vinst från 1924	41 722:08
Årets vinst	52 633:51
	<hr/>
	S:a kr. 3 232 212:68

Kalmar—Torsås järnväg

Tillgångar den 31 dec. 1900.

Banbyggnaden	655 467:18
Rörliga materiellen	110 539:81
Husbyggnader	67 086:53
Jordlösen	10 442:67
Inventarier och förråd	19 987:13
Stenkol	7 250:—
	(Forts.)

(Tillgångar 1900, forts.)

Obetald aktieteckning	500:—
Statskontoret: deposition	30 000:—
Smålands ensk. bank: deposition	14 300:—
Kalmar ensk. bank: deposition	28 986: 52
Kalmar läns Östra järnväg: lån	50 000:—
Växlingskassor	240:—
Utestående trafikmedel, räntor m. m.	3 790: 14
Kassa	413: 34
	<hr/>
	S:a kr. 999 003: 32

Skulder den 31 dec. 1900.

Aktier	331 700:—
Smålands ensk. bank i löpande räkning	96 113: 89
Smålands ensk. bank: lån	45 000:—
Stockholms ensk. bank: lån	500 000:—
Pensionsfonden	673: 06
Reservfonden	250:—
Dispositionsfonden	1 346: 54
Personalens sjuk- och understöds-kassa	2:—
Diverse obetalda räkningar och avlöningar	22 079: 27
Vinst för år 1900	1 838: 56
	<hr/>
	S:a kr. 999 003: 32

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Banbyggnad	818 108: 23
Husbyggnader	188 011: 87
Rullande materiell	484 669: 65
Inventarier	22 695: 62
Förråd	27 720: 12
Bilar, garager och bilinventarier	15 364: 46
Aktier	67 497: 68
Diverse fordringar	20 856: 92
Kassa	123: 06
	<hr/>
	S:a kr. 1 645 047: 61

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapital	514 000:—
Reservfond	75 000:—
Dispositionsfond	120 000:—
Skatteregleringsfond	10 000:—
Obligationslån	435 000:—
Låneräkningar	377 551: 81
Löpande räkning	35 700:—
Diverse skulder	77 373: 95
Vinst- och förlustkonto	421: 85
	<hr/>
	S:a kr. 1 645 047: 61

Mönsterås järnväg.

Tillgångar vid bolagets startande 1910.

Banbyggnaden	185 340: 46
Husbyggnader	39 000: —
Rullande materiell	139 000: —
Inventarier	5 961: 50
Förråd	698: 04
Diverse debitorer	30 000: —
	<hr/>
	S:a kr. 400 000: —

Skulder vid bolagets startande 1910.

Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag	400 000: —
	<hr/>
	S:a kr. 400 000: —

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Banbyggnaden	987 120: 73
Husbyggnader	163 598: 34
Rullande materiell.....	479 203: 01
Inventarier	24 234: 31
Förråd	19 271: 93
Aktier	9 700: —
Främmande reverser	136 600: —
Diverse fordringar	13 884: 69
Kassa	98: 70
Årets förlust	54 544: 48
	<hr/>
	S:a kr. 1 888 256: 19

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapital	450 000: —
Reservfond	300 000: —
Dispositionsfond	51 852: 26
Obligationslån	650 000: —
Kalmar läns Östra järnvägsaktiebolag	141 700: —
Löpande räkning	98 700: —
Låneräkningar	139 000: —
Diverse skulder	57 003: 93
	<hr/>
	S:a kr. 1 888 256: 19

