
KARLSHAMN—VISLANDA—BOLMENS JÄRNVÄG

Signatur: K.V.B.J. — Spårvidd: 1,067 m.

Ägare: Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag, Karlshamn.

Handelsförbindelserna mellan Karlshamn och den gamla Väre-
rendsbygden i Småland voro ända från stadens grundläggning
år 1664 livliga. Bevarandet av dessa förbindelser, av vilka
stadens tillväxt och förmögenhet huvudsakligast var beroende, var där-
för ett livsvillkor men hotades genom södra stambanans framdragande
genom stadens handelsområde inom Varend, varigenom Värends pro-
dukter erhöles en bekvämare avsättning i och genom Skåne över Malmö
på Danmark. Redan då arbetet på södra stambanan 1855 tog sin bör-
jan, uppstod därför tanken på en genare kommunikationsled genom en
kanal och järnväg. Ett allmänt möte i ärendet hölls även i Växjö, ut-
lyst av hushållningssällskapet i Kronobergs län, men därvid stannade
det, och frågan fick vila en följd av år. Härtill bidrog, att järnvägar-
nas fördelar ännu voro omdebatterade och att kostnaderna ansågos bliva
högst betungande för, ja, överstiga, en fattig befolknings bärkraft.
Sedan stambanans riktning blivit definitivt bestämd, lät emellertid hus-
hållningssällskapet genom majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren
C. A. OLIVECRONA, biträdd av löjtnanten i samma kår W. GAGNER, år
1863 verkställa undersökning för en järnväg från Karlshamn till
sjön Åsnens södra strand samt för kanalisering genom Åsnen förbi
Husaby och genom sjön Salen till Alvesta station, dit stambanan samma
år öppnades. Olägenheterna av dessa kombinerade trafikleder blevo
dock inom kort klargjorda, så att frågan redan följande år kom i an-
nat läge.

Bandelen Karlshamn—Vislanda.

Vid stadsfullmäktiges i Karlshamn sammanträde den 15 juli 1864 anhöll sjökaptenen H. A. SCHÜTT, att staden måtte ombesörja undersökning för en järnväg direkt från Karlshamn till lämplig anknypningspunkt vid södra stambanan. Förslaget bordlades till den 16 nov., då en kommitté utsågs för frågans vidare behandling. Med löjtnanten W. GAGNER träffades därefter avtal om undersökning för bredspårig järnväg från Karlshamn över Ålshult vid sjön Åsnens södra ände till Vislanda. Ritningar och kostnadsförslag avlämnades i maj 1865. Staden beslöt nu att i företaget teckna 500 000 rdr rmt, men då någon nämnvärd aktieteckning utöver detta belopp ej kunde ernås, beslöt stadsfullmäktige den 18 sept. s. å. att, med fasthållande av den gjorda teckningen, återupptaga förslaget till den kombinerade järnvägs- och kanalleden till Alvesta station. Penningfrågan var emellertid alltjämt avgörande för den tidpunkt, då arbetet skulle kunna utföras, och följden blev, att järnvägsfrågan ännu en gång fick vila.

Först år 1869 vaknade den åter till liv. En ny kommitté, bestående av vice konsulerna E. MEYER och S. A. HELLERSTRÖM, grosshandlarna C. G. BERG och J. VON BERGEN samt vice konsuln H. SCHMIDT, utsågs och denna kommitté gav löjtnanten W. GAGNER i uppdrag att omarbete det av honom år 1865 uppgjorda förslaget. Han uppgjorde nu tre alternativa förslag, av vilka det första, med en spårvidd av 4,8₃ fot och 15 skålp. rälsvikt, betingade en kostnad av 2 427 000 rdr rmt. Detta förslag antogs, och man beslöt att ingå till K. M:t med ansökan om anslag av fjärdedelen av den beräknade kostnaden. Då emellertid vissa tvivelsmål om beräkningarnas tillförlitlighet uppstodo, satte kommittén sig i förbindelse med löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren E. SANDELL, vilken ivrade för smalspåriga järnvägar, och anmodade honom att företaga ny undersökning och uppgöra kostnadsförslag. Löjtnanten SANDELLS förslag upptog en järnvägsanläggning med 3,6₉ fots spårvidd och 14 skålp. rälsvikt mellan Karlshamn och Vislanda för en kostnad av 1 900 000 rdr.

Detta förslag antogs av stadsfullmäktige i Karlshamn den 15 juli 1870, och den 19 sept. hölls sammanträde med alla dem, som intresserade sig för en smalspårig järnväg Karlshamn—Vislanda. Man beslöt att *Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag* skulle anses konstituerat. En interimsstyrelse tillsattes, vilken skulle fungera tills bo-

lagsordningen av K. M:t blivit fastställd, vilket skedde den 23 febr. 1871. Till styrelse valdes därefter vice konsuln EDV. MEYER, grosshandlaren C. G. BERG, kustchefen S. LANDERGREN, borgmästaren L. V. LOTHIGIUS och konsuln S. A. HELLERSTRÖM. Ordförande blev hr MEYER.

Staden Karlshamn tecknade därefter aktier för 500 000 rdr, och 340 000 rdr erhöles på andra håll. Staden Karlshamn förband sig vidare (den 4 aug. 1871) att teckna det belopp, varmed aktieteckningen komme att understiga 950 000 kr. eller halva kostnaden, och ett amorteringslån å 1 100 000 kr. upptogs, för vars inbetalning staden iklädde sig ansvarighet mot erhållandet av samma rätt, som för statslån skulle tillkommit staten. Därefter inlämnades ansökan om koncession, vilken beviljades den 19 jan. 1872.

Byggandet av den undersökta järnvägssträckningen mellan Ålshult och Vislanda, vilken gick över Lönashult och Gottåsa på en halv mils avstånd från sjön Åsnens västra strand, erbjöd ganska stora svårigheter. Kyrkovärden ERIK DANIELSSON i Örjanstorp påyrkade därför ny undersökning med linjens förläggande omedelbart utefter sjön Åsnens västra strand. Ehuru han erhöll bestämt avslag av styrelsen, lät han ej rubba sig från sin föresats utan satte sig genast i förbindelse med löjtnanten SANDELL, vilken på DANIELSSONS bekostnad företog undersökning samt uppgjorde ritningar och kostnadsförslag för den av DANIELSSON angivna sträckan, vilken var närmare tre mil lång och kortare än den andra linjen. Med sina dokument infann han sig ånyo hos styrelsen med anhållan, att denna åtminstone måtte taga hans förslag under överbägande. Vid granskning befanns nu förslaget såväl i plan som vad lutningsförhållanden och väglängden beträffade så överlägset, att minsta tvekan om denna linjes företräde ej kunde uppstå. Då därtill kom, att den nya linjen under omkr. 2 mil på sjön Åsnens västra strand kunde upptaga hela trafiken från den jämförelsevis rika bygden öster om sjön och därigenom i trafikhänseende stode långt framför den östra, ingick styrelsen till K. M:t med begäran om ändring i koncessionsansökan i överensstämmelse med det nya förslaget, vilket ock beviljades.

Såsom överingenjör antogs löjtnanten E. SANDELL och till verkst. direktör borgmästaren L. V. LOTHIGIUS.

Löjtnanten SANDELL grep verket an i början av febr. 1872. Vid renstakningen gjordes i den förut uppgjorda planen två väsentliga förbättringar, vilka särskilt torde böra framhållas. I stället för den kro-

kiga och trånga passagen i Mörrumsåns ådal förbi Marieberg invid Svängsta station flyttades linjen omkr. 700 m. åt öster, där denna genom en 67,5 m. lång tunnel leddes genom den där befintliga bergåsen, varigenom både en bättre plan vanns och två broar över Mörrumsån kunde undvikas samt en inbesparing av 30 000 kr. å anläggningskostnaden ernåddes. Genom omstakning strax söder om Ulvö station omkring den stora Örjanstorpsviken av sjön Åsnen med där befintliga djupa mossar och linjens framdragande på de tvärs över viken gående sandrevlarna vanns, utom ett fast underlag för själva banvallen, en betydlig förkortning av väglängden, varigenom ytterligare en besparing av omkr. 10 000 kr. gjordes. Med en arbetsstyrka av upp till 1 200 man bedrevs arbetet så fort, att för år 1874 endast kompletteringsarbeten återstodo.

Den oförutsedda högkonjunktur, som under de första åren av 1870-talet gjorde sig gällande och genom vilken järn- och trävaror sprungo upp till ett förut oanat pris, som ock avsevärt influerade på arbetarnas lönevillkor, ökades kostnaden från beräknade 1 900 000 kr. till ej mindre än 2 448 373 kr. Genom järnets prisstegring översteg enbart kostnaden för det inköpta rälspartiet det i kostnadsförslaget upptagna beloppet med 123 000 kr. Men då arbetet påbörjats, måste det fullbordas.

Den 29 juni 1874 blev Karlshamn—Vislanda järnväg av konung OSCAR högtidligen invigd och förklarad för allmän trafik öppnad.

Under årens lopp ha utvidgningar av bangårdar och deras spårssystem gått i ständig jämbredd med den ökade trafikens fordringar. Därtill ha samtliga broars överbyggnader av trä blivit utbytta mot sådana av järn samt mot slutet av 1890-talet huvudspårets järnskenor å 17,2 kg/m. ersatta med stålräls av samma vikt, vilka senare utbytts mot 24,8 kg:s å hela bansträckan Karlshamn—Vislanda. Slutligen kan nämnas, att maskinverkstaden i Karlshamn har ombyggt och utvidgats.

Den fortsatta utvecklingen omtalas längre fram, sedan en redogörelse lämnats för bandelen Vislanda—Bolmen och dennas övertagande av Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag.

Bandelen Vislanda—Bolmen.

Medan ännu bygnadsarbetet å Karlshamn—Vislanda järnväg pågick, vaknade tanken att med en järnväg sammanknyta skogsbygderna omkring sjön Bolmen med södra stambanan vid Vislanda för att därigenom erhålla en bekväm utfartsväg till hamnplatsen i Karlshamn och

Skåne. Skogarna här uppe hade hittills stått nästan värdelösa eller åtminstone mindervärdiga på grund av den långa och dyra transporten på åkdon, antingen till västkusten eller södra stambanan. Visserligen hade kommunikationerna till dessa skogstrakter i slutet av 1860-talet i väsentlig mån underlättats, dels genom en med statsunderstöd anlagd chaussé från Vislanda till Bolmstad, beläget vid mitten av sjön Bolmens östra strand, dels genom en av Laholms flottningsaktiebolag utförd kanalisering av Bolmån och Lagaåns upprensning, varigenom flottled öppnats från sjön Bolmen till Laholm, men skogarnas alster kunde ej på ett tillfredsställande sätt utnyttjas utan en järnväg till dessa bygder.

Till ett möte i Ljungby den 25 juni 1873 hade inbjudan utgått till de personer inom Sunnerbo härad, som voro intresserade för en smalspårig järnvägsanläggning mellan Vislanda och sjön Bolmens strand. En interimsstyrelse av 19 personer blev nu vald, vilken med överingenjören för Karlshamn—Vislanda järnvägsbyggnad, löjtnanten E. SANDELL, träffade avtal om undersökning för den föreslagna järnvägen med användning i möjligaste mån av den mellan Vislanda och Bolmstad anlagda chaussén. Undersökning verkställes under hösten 1873 och ett kostnadsförslag upprättades, slutande på 1 200 000 kr.

Emellertid var anslutningen till Karlshamn—Vislanda järnväg vid Vislanda station, där korsning av stambanan måste äga rum, förknippad med stora tekniska svårigheter. Då en övergång i stambanans plan ej medgavs, utan en väg under densamma måste sökas, och då lutningsförhållandena å chaussén voro oförenliga med en järnvägsanläggning samt slutpunkten vid Bolmstad ej syntes lyckligt vald med tanken på en blivande fortsättning till västkusten, gjordes på förslag av löjtnanten SANDELL undersökning av en sträckning, som var oberoende av chaussén.

Under namn av *Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag* konstituerades bolaget den 20 okt. 1874, och den 18 dec. s. å. fastställdes bolagsordningen.

Löjtnanten SANDELL gjorde nu nya undersökningar med alternativa förslag. Genom linjens dragning över Ryssby sneddades höjderna vid Stensjön och Ryssbysjön, de långa och breda mossarna mellan Våraboda och Ljungby undvekos, varigenom en fast undergrund vanns, och Ryssbytrakten genomskars. Man enades om denna sträckning och, sedan även järnvägens ändpunkt vid Vrångövikén, som omslötts av skyddande öar mot sjön Bolmens öppna vatten, blivit fastslagen, söktes

koncession, vilken beviljades den 6 okt. 1876. Ett statslån å hälften av den beräknade kostnaden, 1 570 000 kr., söktes, och den 4 jan. 1877 beviljades det med ett belopp av 785 000 kr.

Med Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag hade redan år 1874 preliminär överenskommelse träffats om trafikens upprätthållande med detta bolags rullande materiell, och den 6 nov. 1876 upprättades ett kontrakt, genom vilket Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag förband sig att under 15 år mot en avgift av 4 kr. 60 öre pr mil för lokomotiv och 25 öre för vagn med två tåg i vardera riktningen fullgöra detta avtal. Kostnadsförslaget, i vilket rullande materiell ingick, kunde härigenom nedbringas med 158 000 kr.

Till ledamöter i bolagsstyrelsen valdes den 12 jan. 1876 landssekreteraren C. A. HOLMBERG, Växjö, ordförande, borgmästaren i Karlshamn L. V. LOTHIGIUS, konsuln S. A. HELLERSTRÖM, Karlshamn, kommissionslantmätaren A. E. MODÉE, Ljungby, och löjtnanten E. SANDELL, vilken senare antogs till överingenjör för byggnaden.

I januari 1877 togo arbetena sin början. Bland därvid ledande ingenjörer må särskilt framhållas J. VALLNER, vilken efter SANDELLS 1878 timade död, såsom överingenjör trädde i dennes ställe. Med en arbetsstyrka av omkr. 1 000 man fortgick arbetet med sådan raskhet, att järnvägen i fullfärdigt skick kunde den 4 okt. 1878 invigas och för allmän trafik öppnas.

Såsom anmärkningsvärt bör framhållas att, ehuru under arbetets utförande högst betydliga förbättringar blivit gjorda utöver vad ursprungliga kostnadsberäkningen upptog såväl med avseende på själva banbyggnaden som stationshus och inredningar, hela anläggningen dock med 61 347 kr. understeg detta kostnadsförslag.

De rika skogar, för vilkas exploatering järnvägen huvudsakligen hit framdragits, utbreda sig till största delen väster om sjön Bolmen, vadan dessa efter avverkningen antingen flottledes eller, försågade, i pråmar framfördes till Bolmens station. Det var naturligt att den rika skogstillgången skulle föranleda en nästan hejdlös skogsavverkning. Vid Bolmens station uppsattes sålunda tre större ångsågar och på andra håll vid sjön sju sådana. Som bevis på virkestransporternas intensitet under de första åren, kan anföras, att intill 300 vagnslaster per månad avsändes från Bolmens station.

Sedan Halmstad—Bolmens järnväg kommit till stånd och en betydligt kortare väg till hamnstad öppnats, leddes en högst väsentlig del av den trafik, som förut från Bolmen gått över Vislanda—Bolmens järn-

väg, nu över Halmstad—Bolmens. På samma gång inskränktes Bolmens stations trafikområde till knappast en tredjedel. Från att näst efter Ljungby ha varit den mest inkomstbringande stationen, sjönk den efter hand till en av de minst givande.

Då ränta och amortering å den skuldsumma, som bolaget för järnvägens anläggning iklätt sig samt årliga underhållet ofta överskredo inkomsterna, kom järnvägen slutligen i trångmål. Ur denna brydsamma ställning räddades den genom det erbjudande, som år 1907 ingick från Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag om sammanslagning av dessa båda bolag till ett på de villkor, att Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag övertog samtliga tillgångar och skulder i Vislanda—Bolmens järnväg samt att två stamaktier i det senare bolaget finge utbytas mot en stamaktie i det förra.

Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg.

Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolags ovannämnda erbjudande antogs av Vislanda—Bolmens järnvägsaktiebolag, och från den 1 juli 1908 äges hela järnvägslinjen Karlshamn—Vislanda—Bolmen av Karlshamn—Vislanda järnvägsaktiebolag.

Resultatet av sammanslagningen blev, att driftkostnaden för bandelen Vislanda—Bolmen kunde så väsentligt nedbringas, att denna kommit att fullt motsvara de för densamma uppgjorda beräkningarna.

Bland tekniska förbättringar å hela linjen må följande omnämnas: den förutvarande rälsen vägande 17,2 kg/m. har under åren 1909—1924 utbytts mot 25 kg. räls. Samtliga broar ha under åren 1923—1925 förstärkts för 60 km. tåghastighet och 6 tons hjultryck. Slutligen har tågantalet successivt ökats å olika sträckor.

De viktigaste transporterade godsslagen i lokal- och samtrafik äro: bomull, garn och vävnader, järn och stål, papp, trämassa, fodermedel, gödningsämnen, rotfrukter, spannmål, sten, stenkol, träull och trävaror.

Ekonomi. Aktiekapitalet uppgick från början till omkr. 950 000 kr. År 1894 ökades det till 1 043 800 kr. i stamaktiekapital och 500 000 kr. i preferensaktiekapital genom överlämnande av aktier till Karlshamns stad som likvid för lån och spåranläggning vid hamnen. År 1907 ökades kapitalet med 2 500 kr. i stamaktier till Karlshamns stad som likvid för jorodområde och åren 1908—1924 successivt med 186 000 kr. i stamaktier i utbyte mot aktier i Vislanda—Bolmens nya järnvägs a.-b., till följd av övertagandet den 1 juli 1908 av bandelen Vislanda—Bolmen.

Å preferensaktierna, som innehavas av Karlshamns stad, har utdelning skett med 6 % för vardera av åren 1898, 1900, 1901 och 1903—1925 samt å stamaktierna: 2 % för vardera av åren 1909—1915, 4 % för år 1916 och 6 % för vardera av åren 1917—1925.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

LINDGREN, E., häradsskrivare, *ordförande*,
 SVENSSON, S. A. J., tullförvaltare, *vice ordförande*,
 MAGNUSSON, E. O., hemmansägare, riksdagsman,
 ROTH, A. R., häradsskrivare,
 LINDAHL, J., handlande,
 BERG, W., grosshandlare,
 BEYER, E, vice konsul, *statens ombud*,
 SÖDERLUND, W., direktör.

Verkställande direktör och trafikchef.

AHLBECK, C. A. tc. 1903—, vd. 1925—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

MEYER, E. F., vice konsul 1874—1877
 LOTHIGIUS, L. V., fil. dr, borgmästare 1878—1881
 LEISSNER, C. H., rådmän 1882—1900
 SÖDERBERGH, FR., borgmästare 1901
 NORDSTRÖM, W., bankkamrer 1902—1903
 SÖDERBERGH, FR., borgmästare 1904—1924

Verkställande direktörer.

LOTHIGIUS, L. V., borgmästare 1874—1881
 BERG, C. G., grosshandlare 1882—1888
 EKENMAN, V., häradshövding 1889—1896
 BJÖRKMAN, S. P. A., grosshandlare 1897—1901
 SÖDERBERGH, FR., borgmästare 1902—1924

Trafikchefer.

FILÉN, O., kapten 1874—1886
 SVANBECK, P., ingenjör 1887—1903

Vislanda—Bolmens järnväg.

Ordförande.

HOLMBERG, C. A., landssekreterare 1876—1885
 LUNDGREN, A., apotekare 1886—1887



E. F. MEYER,
vice konsul.



L. V. LOTHIGUS,
borgmästare.



C. H. LEISSNER,
rådman.



FR. SÖDERBERGH,
borgmästare.



W. NORDSTRÖM,
bankkamrer.



E. LINDGREN,
häradsskrivare.



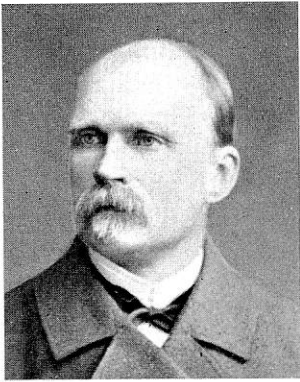
C. G. BERG,
grosshandlare.



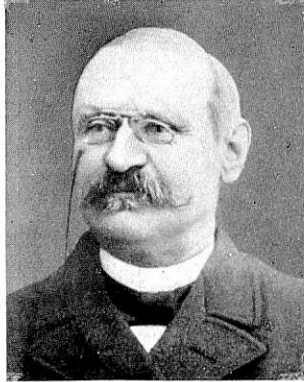
V. EKENMAN,
häradshövding.



S. P. A. BJÖRKMAN,
grosshandlare.



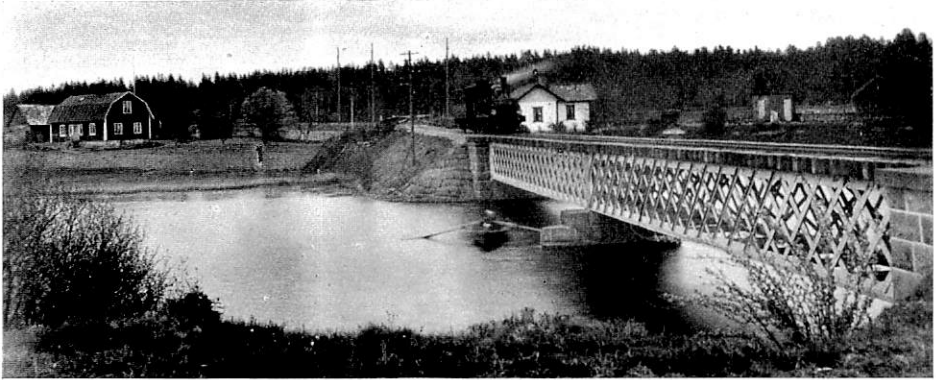
O. FILÉN,
trafikchef.



P. SVANBECK,
trafikchef.



C. A. AHLBECK,
verkst. direktör, trafikchef.



Bron över Lagan.



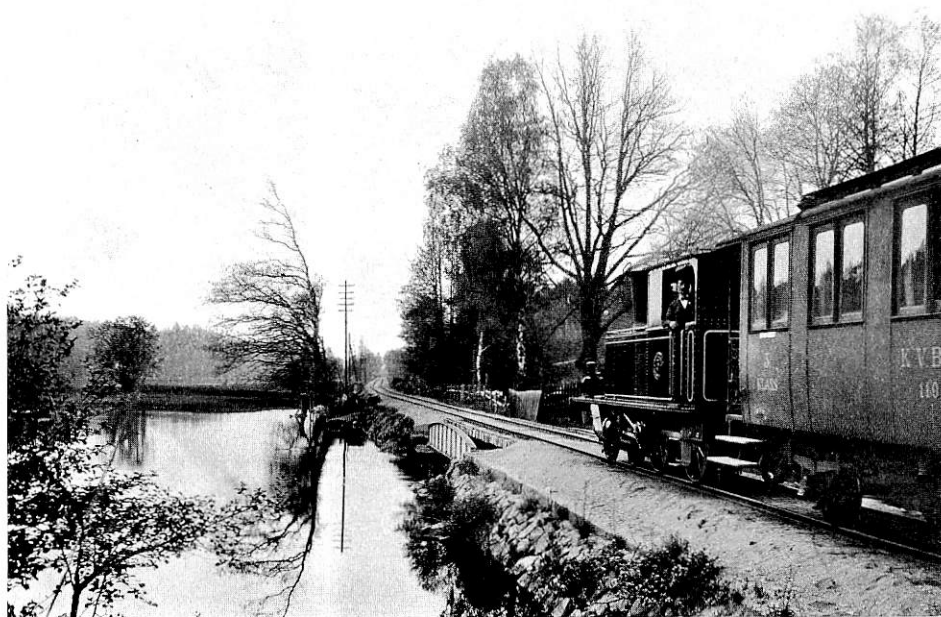
Mörrumsån vid Svängsta station.



Karlshamn.



Järnvägslinjen med tunneln vid Svängsta.



Parti från Hovmansbygd.

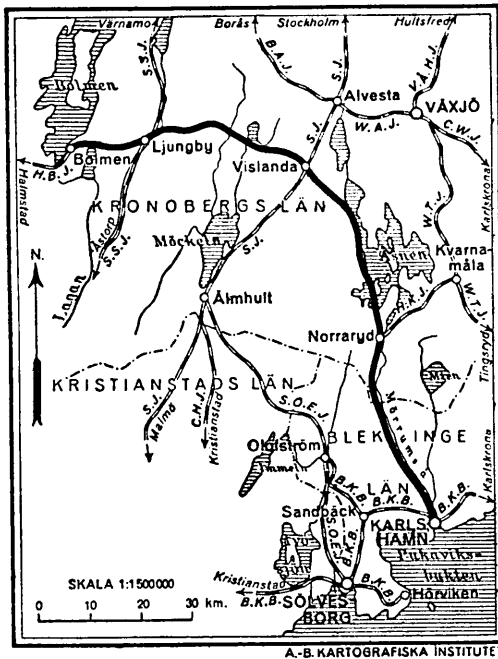
FAGERHOLM, R., kronofogde	1887—1890
HJELMQVIST, L. N., doktor	1891—1892
EKELUND, S. G. A., häradsskrivare.....	1893—1903
SANDBERG, V., kapten	1904
MEIJER, K., direktör	1905—1908

Verkställande direktörer.

MODÉE, A. E., kommissionslantmätare	1876—1882
HOLMBERG, C. A., landssekreterare.....	1883
LUNDGREN, A., apotekare	1884—1885
FAGERHOLM, R., kronofogde	1886—1903
MEIJER, K., direktör	1904—1908

Trafikchefer.

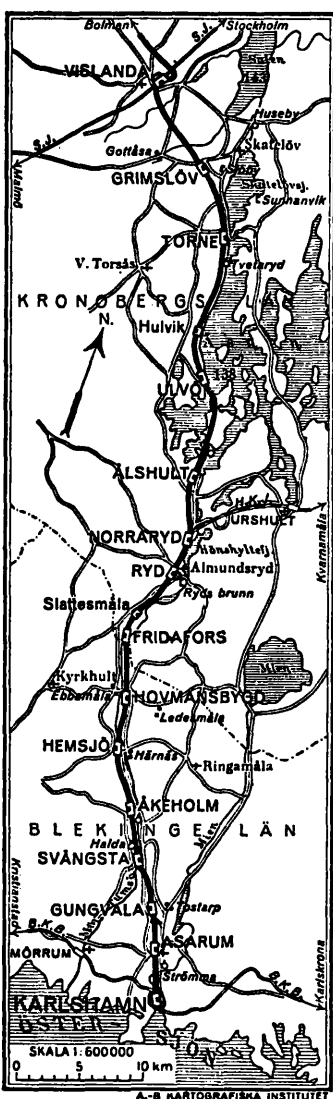
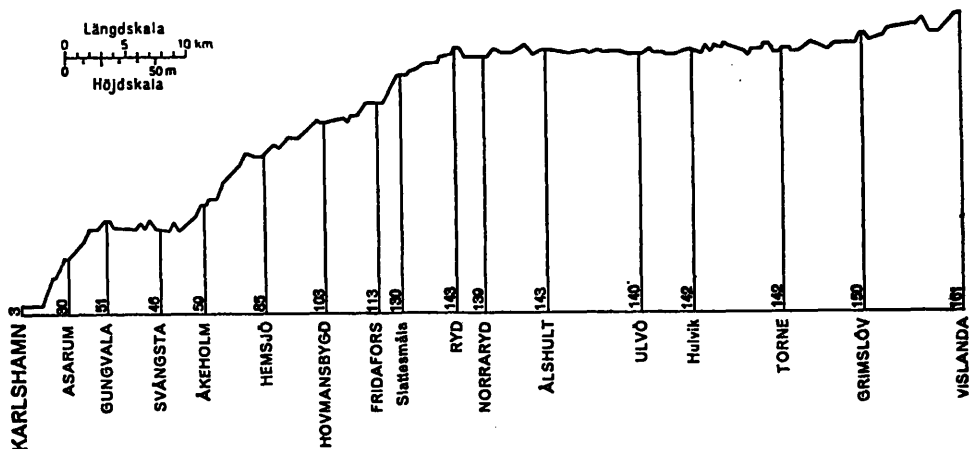
FILÉN, O., kapten	1878—1886
WESSMAN, C. A., stationsinspektör	1887—1897
MOBERG, M., ingenjör	1898—1900
WAHRBERG, F. E., stationsinspektör	1901—1908



Översiktskarta av Karlshamn-Vislanda-Bolmens järnväg.

Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnväg, 129 km. Från Karlshamn, föreningsstation med Blekinge kustbanor, slingrar sig järnvägen genom Asarumsdalen, korsande Micån på två broar, till Svängsta station, sedan den genom en tunnel sökt sig ingång i Mörrumsåns av branta klipphöjder omgivna ådal. Järnvägen följer denna dalgång på en längd av omkr. 17 km. förbi Hemsjö och Hovmansbygds stationer upp till Smålandsgränsen vid Bjällernäs, där Fridafors station blivit anlagd och där Mörrumsån med forsar och sel samt kantad av lövskogsklädda jökellåsar och stup framgår. Än korsas å tre broar. Den blekingska natur, som på hela sträckan mellan Karlshamn och Bjällernäs gör sig gällande, torde sakna sitt motstycke inom södra Sve-

rige. Två km. norr om Ryds station genombryter järnvägen de s. k. Hönshylte skansar på ett smalt näs mellan två sjöar och genom en typisk smålandsbygd framgår linjen till Alshults station, belägen vid södra ändan av sjön Åsnen, kransad av lövskogar och ängar. Banan har nu kommit in i Varend, och på en sträcka av 20 km. går den utefter sjön Åsnens strand. I närheten av Ulvö station övergår den på en svängbro en av sjöns större vikar och når fram till Torne station. Här antager



landet ett helt annat skaplyne vid övergången mellan kuperat skogsland och en jämn, av åkerfält bestående bygd. Vid *Grimslövs* station vidtager en ödlig, sidländ och mossuppfylld skogstrakt, sträckande sig upp till *Vislanda*, föreningsstation med södra stambanan och municipalsamhälle.

Ungefär mitt emellan Asarum och Svängsta öppnades år 1914 en fullständig station vid *Gungvala*, vartill den sädesproducerande bygden jämte befintliga stenhuggerier föranledde. Ett särskilt beaktansvärt framåtskridande kan *Svängsta* station uppvisa, där vid tiden för järnvägens anläggning endast tre mindre backstugor funnos, men omkring vilket ett helt industrisamhälle under årens lopp uppvuxit. Här invid Mörrumsån anlades på 1880-talet av direktören H. Hammarlund Halda urfabrik, vilken från en ringa början sedermera omdanats för tillverkning av taxametrar och skrivmaskiner. Även bör omnämnas den i närheten, vid Marieberg belägna, numera för sin betydande verksamhet på olika områden kända Wahlqvistska klädesfabriken. Den rika tillgången på lättarbetad granit har också här uppammat en ej oväsentlig stenindustri, vars produkter per järnväg befordras till Karlshamn för utskeppning. I dalen härstädes har ett större antal bostäder och villor blivit uppförda. Allt detta giver åt platsen en livaktighet, som nu kommer järnvägen till godo.

Tre km. norr om Svängsta, där Mörrumsån bildar ett mindre fall, utlades 1878 ett sidospår för lastning av skogsprodukter. Sedan en yllefabrik, benämnd Karlshamns yllefabrik, där uppförts, tog

platsen ett sådant uppsving, att fullständig station där sedan upprättades med namnet *Akeholm*.

Mörrumsån, vilken på sin väg upp till småländska höglandet på skilda platser bildar forsar och mindre fall, har invid *Hemsjö* station åt numera Sydsvenska kraftaktiebolaget lämnat ett rikt fält för detta bolags verksamhet. De kraft-

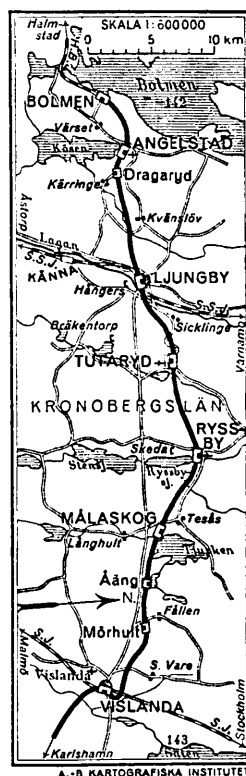
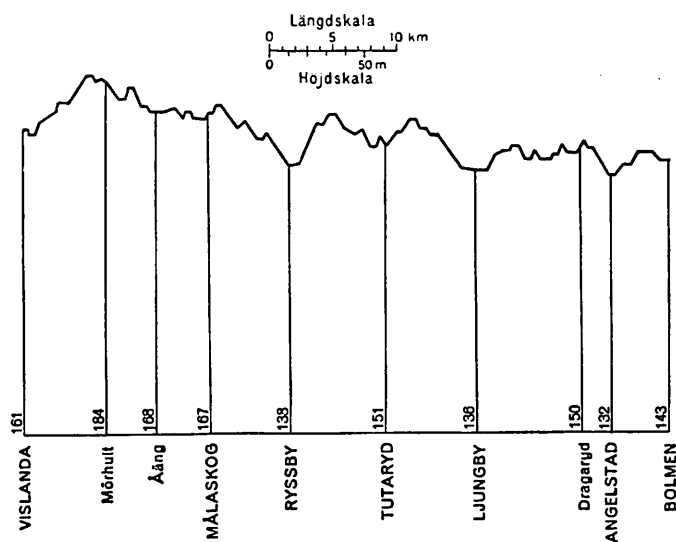
stationer, som där anlagts, varigenom en mängd verk inom Blekinge och annorstädes erhålla energi och belysning, utgöra främsta punkten i detta lilla samhälle.

Invid Bjällernäs, 5 km. norr om Hofmansbygd, öppnades år 1892 stationen *Fridafors*, intill vilken Fridafors fabriksaktiebolag med användande av Mörrumsåns vattenkraft uppfört ett större fabrikskomplex för sina tillverkningar av papp och trämassa. Ett betydligt antal arbetare har där sin utkomst, och den mängd bostäder, som här uppförts, vittnar om det nya samhällets raska utveckling.

Främst i utveckling bland samtliga stationer mellan Karlshamn och Vislanda har utan jämförelse *Ryds* station nått. Där vid järnvägens öppnande endast en bondgård och några mindre stugor hade sin plats, utbreder sig nu ett helt municipalsamhälle, bestående av moderna villor och andra bygnader, omgivna av trädgårdar och planteringar. Den år 1898 här invid den s. k. Havsbältan, en utvidgning av Mörrumsån, anlagda badinrättningen har huvudsakligast bidragit till samhällets framåtskridande.

Norraryds station är föreningsstation med Hönshylte—Kvarnamåla järnväg, och vid *Hulviks* hållplats har anlagts en träullsfabrik, vars tillverkning utgör en god inkomstkälla för järnvägen.

Såsom helhet betraktad utgör bandelen Karlshamn—Vislanda en synnerligt intressant farväg, framför allt emedan den går genom mycket vackra, nästan skärgårdslignande landskap. Sjön Åsnen är Smålands största och vackraste sjö. Flera märkliga sjöar finnas i densamma, såsom Sirkön och Bergön. Runt omkring sjön ligga minnesrika och sevärda platser. Urshults socken är en av Smålands, kanske Sveriges minnesrikaste trakter.

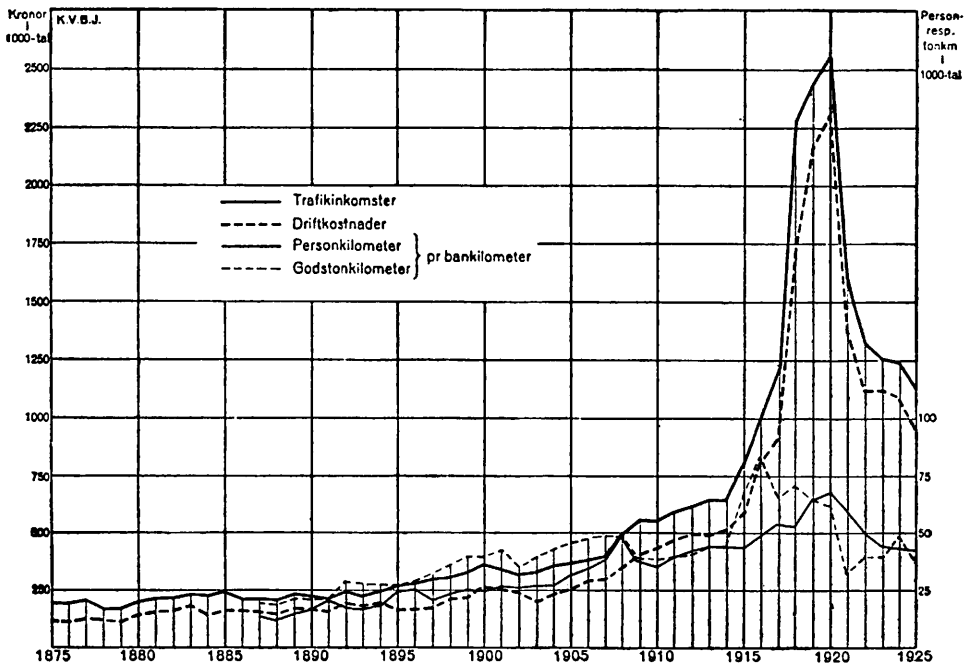


Från Vislanda går banan genom en vägport under stambanan genom småskogsbygd upp till *Mörhult*. Vid Spånhult, där domprosten i Göteborg Per Wieselgren föddes, har järnvägsbolaget till hans minne låtit resa en 4 m. hög bautasten. Därefter passeras en mindre mosse, som utgör högsta punkten å hela järnvägssträckningen mellan Karlshamn och Bolmen. Skogsbygden fortsätter tills synkretsen vidgas och Ryssbybygden med dess gods och herresäten framträder. Änjo följa skogstrakter och mossar, och slutligen möter den av höjder omgivna Lagaådalen, utför vars östra höjdsträckning järnvägen diagonalt nedgår för att över en i två spann å 24 m. ledande järnbro övergå den mellan branta strandbäddar här stilla framflytande Lagaån.

Här är en uråldrig bygd, varom de talrika gravkullarna invid kungsvägen söderut tälja, samt medelpunkten för det gamla Finnveden. Det var en livsfråga för *Ljungby* samhälle med sina tre årliga stora marknader att genom en modern kommunikationsled bliva satt i närmare förbindelse med yttervärlden. Sedermera har sådan erhållits även genom Skåne—Smålands järnväg, som här korsar den gamla banan. Industriernas antal uppgår numera till omkring ett tjugotal. Köpmän i alla branscher, hantverkare och yrkesidkare av alla slag, ha här nedslagit sina bopålar, och platsen har redan iklätt sig en stads hela prägel. Här är egentligen gränsen mellan skogsbygd och Ljunghedar, eller såsom de här kallas ryar, och vilka till stor del utfylla mellanrummet till sjön Bolmen, vid vilken järnvägens slutstation, *Bolmen*, är belägen, föreningsstation med Halmstad—Bolmens järnväg.

Direkta vagnar framförs mellan Karlshamn och Halmstad.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.	År 1874	År 1878	År 1925
	K. V. J.	V. B. J.	K. V. B. J.
Spårvidd..... m.	1,067	1,067	1,067
Spårlängd i huvudspår..... km.	78	51	129
» i sidospår..... »	4,1	3,2	23,9
Största lutning i huvudspår..... ‰	14,3	14,3	14,3
Minsta krökningsradie i huvudspår..... m.	300	300	300
Rälsvikt..... kg/m.	17,2	17,2	24,8
Största tillåtna hjultryck..... ton	3	3	5,8 ²
Största tillåtna tåghastighet..... km/t.	32	32	60

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok..... st.	4	— ¹	16
Personvagnar med 2 axlar..... »	10	—	13
» » 4 »..... »	—	—	8
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar... »	74	—	379
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar »	1	—	4

Personal, antal.

Ordinarie.....	47	31	154
Extra.....	25	5	41
Verkstadsarbetare.....	14	—	44
Banarbetare.....	—3	—3	—3

¹ Karlshamn—Vislanda järnväg trafikerade Vislanda—Bolmens järnväg från början med sin materiell.

² Vid 40 km/t. tåghastighet 6,6 ton.

³ Anställas endast tillfälligt under sommarmånaderna.

Balansräkningar.

Debitorer den 31 dec. 1875.

Järnvägsanläggningen....	2 037 241: 71
Rörlig materiell.....	319 263: 75
Förråd.....	91 867: 66
Utestående förskott.....	10 035: 47
Kassabehållning.....	908: 91

S:a kr. 2 459 317: 50

Kreditorer den 31 dec. 1875.

Aktiedelägare.....	944 690: —
Obligationer.....	1 074 000: —
Karlshamns Stad (lån) ..	200 000: —
Skånes Ensk. bank.....	150 000: —
Kristianstads Ensk. bank..	55 450: —
1874 och 1875 års trafik- behållning.....	34 336: 08
Diverse kreditorer.....	841: 42

S:a kr. 2 459 317: 50

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen....	3 100 159: 58
Rullande materiell.....	912 929: 90
Inventarier ..	56 932: 80
» Vi. B. J. 11 445: 40	68 378: 20
Materialier ..	126 154: 67
» Vi. B. J. 3 209: 22	129 363: 89
141 st. aktier i Kalmar verkstadsaktiebolag....	9 447: —

(forts.)

Skulder den 31 dec. 1925.

Ägare av:	
stamaktier	1 232 300: —
preferens- aktier ..	500 000: —
1 732 300: —	
Statslånet.....	404 984: 91
Lån i Allmundsryds soc- kens sparbank.....	300 000: —

(forts.)

(Tillgångar 1925, forts.)	
1 500 st. aktier i Karlshamnns bostadsaktiebolag	30 000:—
1 aktie i Karlshamnns stuveriaktiebolag	100:—
Järnvägshotellet i Ryd ..	12 000:—
Möllegårdens grusgrop ..	604:52
Skörda grusgrop	4 525:20
Å kapitalräkning	2 983:27
Kassa	5 010:08
Stationernas växelkassor..	765:—
Ofullbordade arbeten	2 207:29
Ny stålräls (25-kg:s) med tillbehör	7 594:50
Begagnad stålräls (17-kg:s) med tillbehör	23 315:09
Utestående fraktkelopp....	18 191:23

S:a kr. 4 327 574:75

(Skulder 1925, forts.)	
Lån i Kronobergs läns sparbank	103 444:18
Löpande räkning	71 272:38
Outdelade vinstmedel å stamaktier	6 192:—
Statens järnvägar	21 190:33
Avsättning till skatter	8 149:47
Reservfonden 1 000 000:—	
Underhålls- o. förnyelsefonden.....	417 344:18
A vinst- och förlustkonto kvarstående	49 292:—
Årets vinst.....	213 405:30

S:a kr. 4 327 574:75

.....