
KARLSKRONA—VÄXJÖ JÄRNVÄG

Signatur: C.W.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Karlskrona—Växjö järnvägsaktiebolag, Karlskrona.

I det förslag till järnvägar, som greve A. E. VON ROSEN 1845 ingav till K. M:t, upptog han även en linje från Linköping över Vimmerby och Kalmar till Karlskrona. Visserligen erhöll VON ROSEN tillstånd att bygga de järnvägar han föreslagit, men han förverkade medgivandet, då han icke kunde genomföra den beräknade finansplanen, som stödde sig på engelsk hjälp. Sedan 1853—1854 års ständer beslutat att bygga stambanor och 1855 års järnvägskommitté tillsatts, uppgjordes planen till stambanor, därvid den södra drogs i huvudsak så som den sedermera förverkligades. I sitt utlåtande medgävo kommitterade, att de östra och sydöstra delarna av Småland och Blekinge enligt förslaget komme att sakna stambanor. Emellertid ansågo kommitterade en sådan bana nyttig för kommunikationen med flottans huvudstation, Karlskrona, och trodde att den framdeles skulle komma att anläggas. Varken översten N. ERICSONS betänkande av år 1857 eller 1859 års järnvägskommittés utlåtande nämnde dock något om en järnväg till Karlskrona, och en motion, som stadens representant vid 1862—1863 års riksdag väckte om statsanslag till en järnvägsundersökning, avslogs.

Emellertid hade år 1862 ett bolag bildats i Växjö för byggandet av järnväg mellan Växjö och Alvesta, och den 7 okt. s. å. hölls på inbjudan av stadsfullmäktige i Kalmar ett möte med ombud från de tre städerna Kalmar, Växjö och Karlskrona och mellanliggande orter för överenskommelse om en järnvägsundersökning mellan Växjö och Kalmar

med anknytningspunkter för Karlskrona och Karlshamn. Såsom ombud för Karlskrona deltog vice konsuln GUST. PETERSON, därtill utsedd av stadens fullmäktige.

Vid mötet beslöt man enhälligt, att den ifrågasatta järnvägsundersökningen skulle utföras samt planer och kostnadsförslag upprättas. För detta ändamål tillsattes en kommitté av tre personer från vardera av Kronobergs, Kalmar och Blekinge län, för det sistnämnda länet bestående av vice konsuln G. PETERSON, landssekreteraren H. ABELIN och överstelöjtnanten C. W. VON HEIDENSTAM, med uppdrag att vidtaga förberedande åtgärder för att få en järnväg anlagd mellan städerna Växjö, Karlskrona och Kalmar, varvid sammanbindningspunkten för banorna bestämdes till en plats belägen på lika långt avstånd från de tre städerna. Vidare skulle framställning göras att få järnvägen anlagd som statsbana mot ett bidrag från städer och orter av en miljon rdr.

Landstinget i Blekinge län beviljade medel till så stor del som på detta län kunde belöpa sig för undersökningar eller 5 500 rdr, och Karlskrona stad anslog i jan. 1865 4 700 rdr eller lika mycket som Kalmar till en statistisk utredning om rörelsen och näringslivet samt de resurser för dessas utvidgande, som förefunnes inom området för den föreslagna järnvägens direkta verkan.

Kommitterade uppdrogo därefter åt ingenjören TH. WEMAN att verkställa undersökningar och upprätta alternativa kostnadsförslag dels för en bana av samma spårvidd som stambanan men med lättare överbyggnad, dels för en smalspårig bana, allt i den antagna riktningen mellan de tre städerna med sammanbindningspunkt vid Emmaboda.

Planerna och kostnadsförslagen framlades och godkändes å ett möte med de intresserade i Växjö i juni 1865. En direktion av fem personer från vardera länet tillsattes. För Blekinge utsågs landshövdingen greve H. WACHTMEISTER och riksdagsmannen A. ISAKSSON jämte de ovan nämnda kommitterade. Kommitterade erhöilo i uppdrag att hos K. M:t anhålla om proposition till ständerna om anslag till järnvägens byggande såsom stambana, därvid dock de intresserade städerna och orterna erbjödo ett bidrag av en miljon rdr, inberäknat kostnaden för expropriering av jord och plats i städerna.

K. M:t väckte proposition i ärendet, men ständerna avslogo densamma. De tre städerna inlämnade nu en gemensam petition, och i riksdagen väcktes både av ombudet för Karlskrona, P. ANDERSSON, och andra enskilda riksdagsmän motioner om anslags beviljande för

den ifrågasatta järnvägsbyggnaden, men statsutskottet avstyrkte och ständerna avslog motionerna.

I sept. s. å. beslöto stadsfullmäktige i Kalmar enhälligt att till en statsbana mellan Växjö, Karlskrona och Kalmar kostnadsfritt upplåta erforderlig, staden tillhörig mark, bekosta alla nödiga expropriationer inom stadens område och anslå 219 000 rdr för fyllandet av den miljon, som kommunerna skulle tillsläppa.

Då dessa ansträngingar icke ledde till något resultat, företog konsuln PETERSON under åren 1866 och 1867 flera resor till utlandet för att söka intressera utländska kapitalister och penninginstitut för järnvägen. Man visade sig icke ovillig men önskade först få visshet om de bidrag, som kunde förväntas i Sverige, och om statsgaranti kunde påräknas.

I början av år 1867 skulle den första riksdagen enligt den nya representationsordningen sammanträda. En förnyad anhållan ingavs därför till K. M:t i slutet av år 1866, både från Karlskrona och Kalmar om propositions avlåtande till riksdagen om anslags beviljande till järnvägsanläggningen. Denna anhållan ledde ej till någon åtgärd. Lika liten framgång hade de motioner, som väcktes vid 1867 och 1868 års riksdag om anslag, åtminstone för påbörjandet av en järnvägsanläggning från Karlskrona till Växjö.

På initiativ av konsuln G. PETERSON bildades emellertid i början av år 1868 i Karlskrona ett bolag för att söka åstadkomma en järnväg mellan Karlskrona och Växjö och i april s. å. utsågs en kommitté, bestående av konsuln G. PETERSON, kaptenlöjtnanten G. C. WIK, auditören W. LINDAHL, kaptenen F. PALANDER och lektorn W. PSARSKI, med uppdrag att verka för aktieteckning och söka erhålla statens räntegaranti.

Kommittén inlämnade samma månad till K. M:t en petition om att, därest en bredspårig bana byggdes av svenskt material, staten ville under 40 år lämna räntegaranti av 4 1/2 % å kostnadsförslaget belopp, efter vilken tid banan skulle bliva statens egendom, eller, om detta icke kunde bifallas, att ett statsunderstöd av 1/4 av kostnadsförslaget måtte lämnas.

När icke heller denna hemställan ledde till något resultat, väckte konsuln PETERSON i nov. månad i Karlskrona stadsfullmäktige en motion i frågan. Efter en återblick på järnvägsfrågans utveckling framhöll han:

»Den betydliga import, som fordom gick över Karlskrona till Kro-

nobergs och Jönköpings län, avtog i väsentlig mån vid Göta kanals tillkomst, så att denna stads köpmäns förbindelse med städerna Jönköping och Eksjö samt de vidsträckta landsorterna omkring dem till största delen upphört redan innan järnvägarna tillkommo. Vi hade dock ännu affärsförbindelser kvar med Växjö och orten däromkring, men sedan södra stambanan blev anlagd och Växjö skaffat sig förbindelse med densamma, så är även denna avsättningsort oss fräntagen, då det är alldeles omöjligt att på vanlig formannaväg tävla med dem, som kunna lämna varor på järnvägen. Men icke nog med att vi gått miste om importhandeln för dessa orter, vi hava också mistat den forna viktiga tillförseln av viktualier m. m. från samma orter och det utbyte av hantverksvaror, som därav föranleddes till ömsesidig fördel, ja, till och med allmogen från de socknar i Småland, som blott för ett par år sedan dagligen trafikerade Karlskrona, är nu mera här högst sällsynt med sina för oss viktiga produkter, i utbyte varemot den här köpte sina förnödenheter. Det är lätt insett vad följderna måste bliva av så förändrade förhållanden, och det ligger nära till hands om man vill lyssna till de näringsidkande klassernas klagan över avtagande rörelse och minskade inkomster, under det att både utskylderna och livsmedelspriserna stegrats betydligt, av vilket senare onda jämväl de samhällsklasser, som icke tillhöra de näringsidkande lida. — — — Då emellertid ernäendet av det efterlängttade oavvisligt nödvändiga hjälpmedlet (järnvägen) icke vunnits på det sätt, som vi ansett med rättvisa och billighet ifrågasatt, synes det vara nödvändigt att på annat sätt bringa denna för vår stad, för hela provinsen, ja, för hela landet betydelsefulla fråga framåt.

Enär kapitaltillgångar för ett så storartat företag som det ifrågasvarande, ej lära kunna uppbringas inom landet, måste man se sig om efter sådana där de finnas. På kapitaler är ingen brist i andra länder, och priset eller räntan å sådana är för närvarande mycket billig. Det fordras således blott att för de främmande kapitalisterna kunna göra klart varom fråga är och vad fördelar som därvid kunna vara att hämta, så de känna sig livade av intresse för företaget.

Första villkoret för detta måls ernående är att för dem kunna framlägga bevis om i vad mån vi själva eller de som saken närmast rör är livade av övertygelsen om företagets gagn och med avseende därpå i vad mån de vilja understödja detsamma, i händelse ett bolag skulle vilja övertaga järnvägsanläggningen.»

Motionären slutade med en hemställan, att Karlskrona stad, under förutsättning, att ett bolag bildades och erhöle koncession å en järn-

väg Karlskrona—Växjö, åtog sig att, utan anspråk på någon delaktighet i bolaget eller anläggningen, såsom bidrag till anläggningens utförande tillskjuta 500 000 rdr.

Motionen bifölls av stadsfullmäktige den 17 dec. 1868 med 20 röster mot 11, vilka reserverade sig mot beslutet och bl. a. framhöllo, »att, om handels- och industriidkare kunde hava något gagn av en järnväg, dock det stora flertalet av stadens invånare, som voro löntagare, skulle få föga gagn av banan men drabbas av ökade skatter, hyror och livsmedelspriser; att man på flera ställen blivit på det högsta besviken i sina förhoppningar på gagnet av anlagda järnvägar, varpå som exempel må anföras Växjö, på vars järnväg till Alvesta endast en högst ringa trafik äger rum, Uddevalla, som ifrån att före järnvägsanläggningen dit hava varit en lycklig och välmående stad nu drages med odrägliga skatter, som hota att bringa invånarna till ruin, samt Ystad, vars nyligen anlagda bana stadsinvånarna redan önska aldrig måtte blivit anlagd.»

Stadsfullmäktiges beslut överklagades av 204 av stadens invånare, alla tjänstemän eller löntagare vid flottan, vilka i besvärsskrivelsen bl a. anförde, att hrr stadsfullmäktige i denna fråga trätt utom gränsen för sin befogenhet. Beslutet blev dock av K. M:t fastställt den 25 sept. 1871.

Under förra hälften av år 1869 agiterades ivrigt för aktieteckning. Sedan länsstyrelsen erhållit skrivelse från K. M:t, att järnvägsföretag, som önskade komma i åtnjutande av statsanslag, hade att inkomma med motiverad ansökan därom, utsågs på ett möte i juni med aktietecknarna en kommitté, som fick i uppdrag att göra ansökan om statens garanti för ränta å anläggningskostnaden. Kommittén utgjordes av landshövdingen greve H. WACHTMEISTER, vice konsuln G. PETERSON, översten C. W. VON HEIDENSTAM, landsekreteraren HJ. ABELIN, amiralen C. A. SUNDIN, auditören W. LINDAHL och brukspatronen G. HANSEN.

Kommittén ingick ock till K. M:t med en petition av ungefär samma lydelse som den ansökan, som inlämnats av 1868 års kommitté.

Då petitionen icke föranledde någon åtgärd och K. järnvägskommittén, som hade att yttra sig över understöd, satte järnvägen Karlskrona—Växjö först i åttonde rummet bland sekundära banor, uppdrog kommittén åt kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren J. M. EKSTRÖMER att upprätta kostnadsförslag för en smalspårig bana från Karlskrona till Växjö. Kostnadsförslaget slutade på en summa av

3 900 000 rdr. Då man hyste förhoppning att kunna erhålla $\frac{2}{3}$ av beloppet eller 2 600 000 genom lån och stadsfullmäktige anslagit 500 000 rdr, erfordrades en enskild aktieteckning av 800 000 rdr.

Vid 1870 års riksdag väckte kaptenen F. PALANDER i Andra kammaren motion om att en smalspårig bana på statens bekostnad måtte byggas från Växjö till Karlskrona eller ock att riksdagen skulle garantera 5 % ränta å det beräknade anläggningskapitalet, 5 600 000 rdr, för en bredspårig bana. Samtidigt väckte f. justitiekansleren N. VON KOCH i Första kammaren motion om byggande av bredspårig statsbana. Båda motionerna avslogos av riksdagen.

Emellertid fortgick aktieteckningen. I början av år 1871 voro 560 000 rdr tecknade av 450 personer, och kommitterade sammankallade nu ett möte, som hölls i Karlskrona den 17 mars. Vid mötet fattades beslut om bildandet av *Karlskrona—Växjö järnvägsaktiebolag* (*Carlskrona—Wexjö Jernvägs Aktiebolag*). Bolagsordning antogs, och till interimsstyrelse utsågos den förutvarande kommittén med uppdrag att söka fastställelse å den antagna bolagsordningen samt verka för ytterligare aktieteckning.

I samma års riksdag återkom kaptenen F. PALANDER med sin motion, om än i ändrad form. Han hemställde alternativt om bidrag i form av statslån till en smalspårig bana från Växjö till Karlskrona eller, då denna viktiga järnväg borde utföras med samma spårvidd som stambanorna, om anslag utan återbetalningsskyldighet av skillnaden mellan kostnaden för bredspårig och smalspårig bana, utgörande 1 100 000 rdr, då en bredspårig järnväg enligt beräkning av kaptenen EKSTRÖMER skulle kosta 5 028 418 rdr. Denna gång gick det bättre, ty på statsutskottets tillstyrkan beviljade riksdagen såväl ett statslån å 2 600 000 rdr som ett anslag å 1 100 000 rdr till det bolag, som förbunde sig att anlägga järnvägen med 4,83 fots spårvidd till den beräknade kostnaden.

Såsom förut nämnts, hade Karlskrona stad lämnat 500 000 rdr i anslag och aktieteckningen uppgick till 560 000 rdr. Det fordrades alltså ytterligare omkr. 270 000 rdr. Interimsstyrelsen inbjöd nu till teckning av aktier i en serie B. med samma rätt som förut tecknade men med inbetalning endast i det fall, att anläggningens fullbordande krävde det. Denna garantiteckning blev icke tagen i anspråk, då genom inträffade gynnsamma omständigheter redan erhållna medel visade sig tillräckliga. En stor del tecknare uttogo icke heller sina aktier i ser. B.

Som villkor för statslånet och statsanslaget var bl. a. följande stipulerat: annuiteten skulle beräknas till 6 %, därav ränta skulle gottgöras

efter 5 % å oguldna lånebeloppet och återstoden utgöra avbetalning å detsamma, räntefrihet finge åtnjutas under tre år från lyftningsdagen, dock icke utöver ett år från den 1 okt. 1875, då banan skulle vara färdig och för trafik öppnad; kapitalavbetalning skulle ske första gången den 1 okt. 1878; järnvägsanläggningen med alla därtill hörande byggnader och materiell utgjorde underpant för statslånet m. m.

Bolagets första allmänna bolagsstämma hölls i Karlskrona den 25 okt. 1871. Härvid valdes till styrelseledamöter: landshövdingen greve H. WACHTMEISTER, landssekreteraren H. J. ABELIN, översten C. W. VON HEIDENSTAM, vice konsuln G. PETERSON och brukspatronen C. MAGNUSSON i Lessebo. Till styrelsens ordförande utsågs greve WACHTMEISTER och direktören W. LINDAHL.

Styrelsen beslöt att själv utföra järnvägsbygget och antog till överingenjör och arbetschef kaptenen J. M. EKSTRÖMER.

Över Brunns- och Lyckebyviken drogs banan å en viadukt av järnbalkar, två stempelare och 14 gjutjärnspelare, alla försedda med anordningar för omedelbar sprängning, därest försvaret så skulle påfordra. Såsom bidrag till de ökade kostnaderna för denna viadukt anvisade K. M:t 30 000 rdr.

Arbetet med järnvägsanläggningen börjades den 18 dec. 1871 i närheten av Karlskrona och fortgick i huvudsaklig överensstämmelse med fastställda planen med en arbetsstyrka, som i juni 1872 uppgick till 1 800 man. Skenläggningen verkställdes från båda ändpunkterna, och den 3 mars 1874 kunde det första tåget passera hela banan från Växjö till Karlskrona.

Efter vederbörlig besiktning av banan inrättades fr. o. m. den 1 juni 1874 tre gånger i veckan tåg för befordran av gods. Å nio stationer kunde tåg bestående av ett lokomotiv och 26 vagnar mötas. Vid besiktning medgavs bl. a. en farhastighet av högst tre mil (33 km.) i timmen för hela banans längd.

Den 5 aug. 1874 klockan 12,30 e. m. avgick invigningståget från Växjö, medförande konung OSCAR och drottning SOPHIA. Efter hela linjen hälsade högtidsklädd allmoge de höga resandena, och kl. 5,25 e. m. förkunnade kunglig salut från de på redde liggande kronofartygen, Kungshalls batteri och Kungsholms fästning, att det kungliga festtåget inlupit på stadens område.

Konungen förklarade därefter Karlskrona—Växjöbanan öppnad för allmän trafik, uttalande den livliga glädje han med hela svenska nationen delade, att nu äntligen den stund kommit, då den viktiga örlogs-

hamnen och staden blivit förenade med det övriga järnvägsnätet. Senare på dagen hölls festbankett på rådhuset.

Banan hade sålunda öppnats nära 14 månader före den beräknade tiden. Åtskilliga kompletteringsarbeten återstodo dock ännu att fullgöra för slutbesiktningen, som ägde rum följande år.

Järnvägsförbindelse med flottans varv i Karlskrona anordnades år 1887 genom anläggning av den s. k. varvsbanan mot en ersättning av 15 577 kr.

Vid byggandet av Mellersta Blekinge järnväg, nuvarande Blekinge kustbanor, medgavs denna järnväg år 1889 rätt, att banan finge mellan Gullberna och Karlskrona förläggas å Karlskrona—Växjö järnvägsbank och Karlskrona—Växjö järnvägs spår för ändamålet flyttas något.

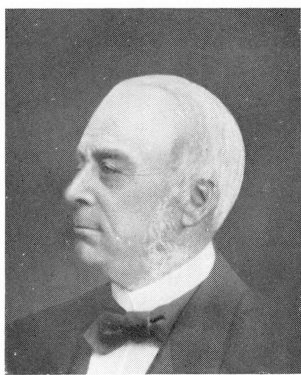
Bana och byggnader. Vid banans byggande inlades räls av järn med en vikt av 17,5 skålp. pr fot. Då dessa räls förslitits, utbyttes de mot nya räls av stål med en vikt av 24,8 kg/m. Detta rälsutbyte avslutades å hela sträckan Karlskrona—Växjö år 1891. Dessa senare räls ha i sin tur under senare åren ersatts å sträckan Emmaboda—Växjö och bandelen Karlskrona—Spjutsbygd med stålräls, vägande omkr. 40 kg/m.

De broar, som vid byggandet försågos med träbalkar, ha ombyggts med järnbalkar och sedermera i och för ökad tågastighet och tyngre belastning ånyo ombyggts, så att samtliga broar nu motsvara Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fordringar i cirkulär av den 2 jan. 1901. Sliprarna i banan voro ursprungligen av 8 fots längd men ha ersatts med sådana av 9 fots längd, varförutom avståndet mellan desamma minskats till 62,5 cm.

Nya stationer och hållplatser ha tillkommit, stationernas mötesspår ha avsevärt förlängts, godsmagasin och byggnader ny- eller tillbyggts och Morse-telegraf inrättats. Kurvrätningar å linjen Emmaboda—Växjö ha verkställts, så att kurvor av mindre än 900 m. radie numera ej finnas. Dessa och många andra förbättringar och utvidgningar ha under järnvägens tillvaro utförts för en sammanlagd kostnad av omkring 2 300 000 kr.

Trafik. Sedan den 1 okt. 1909 har bolaget delvis och från juni 1922 helt ombesörjt trafikeringen av Växjö—Alvesta järnväg, varjämte bolaget trafikerar Karlskrona stads renhållningsspår och slakthusspår, flottans varvsbana och Lessebo bruksspår.

För säkerställande av sitt bränslebehov inköpte bolaget under krigsåren 1917—1918 hemmanen Gäddegöl i Eringsboda socken, Ideskruv



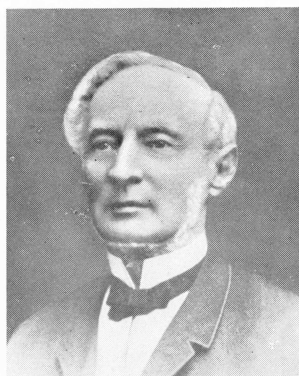
Greve H. WACHTMEISTER,
landshövding.



C. A. SUNDIN,
amiral.



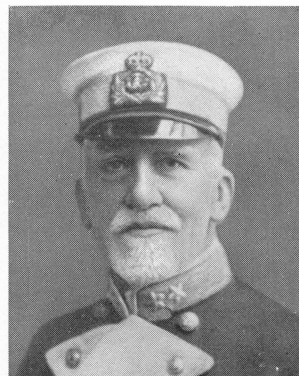
Früh. F. W. VON OTTER,
amiral.



G. PETERSON,
konsul.



C. A. M. HJULHAMMAR,
konteramiral.



H. G. LAGERCRANTZ,
konteramiral.



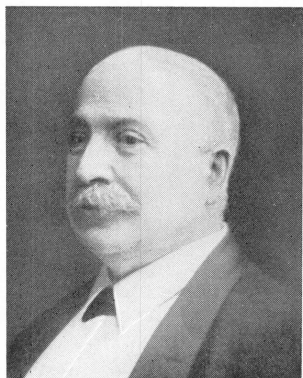
A. ERNBERG,
vice konsul.



W. LINDAHL,
auditör.



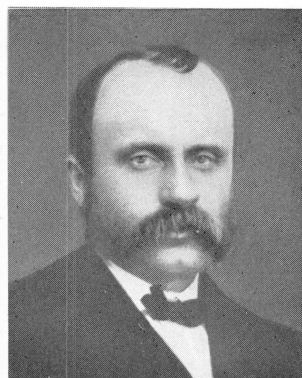
C. W. VON HEIDENSTAM,
överste.



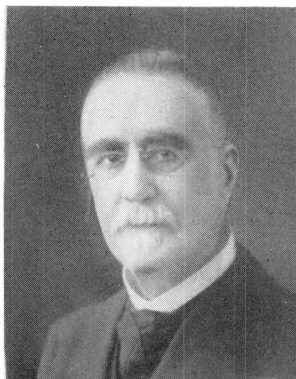
L. M. RUBEN,
grosshandlare.



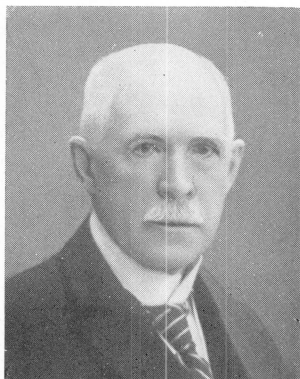
G. W. ROOS,
landssekreterare.



C. E. SVENSSON,
trafikchef.



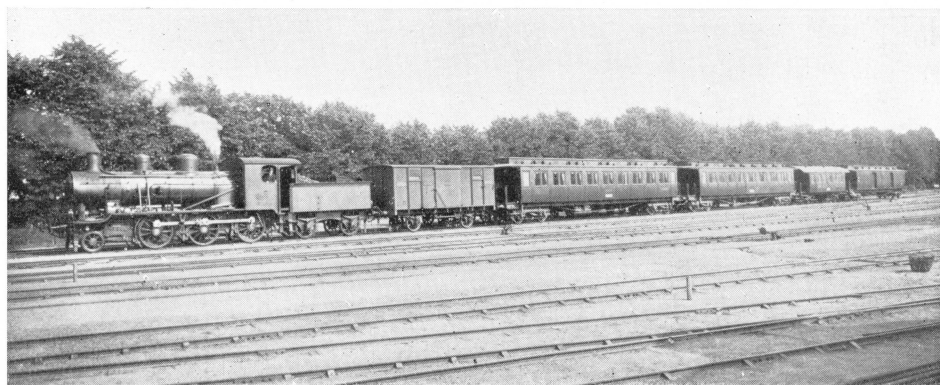
C. SUNDBLAD,
trafikchef.



C. O. W. BÄCKSTRÖM,
trafikdirektör.



Persontågsätt år 1874.



Persontågsätt år 1924.



Växjö station.



Viadukten vid Växjö.

i Ekeberga socken och Åbyholm i Sillhövda socken, där torvmossar funnos och efter vidtagna anordningar av bolaget bearbetats.

Trafikförvaltning. År 1908 ingick järnvägen i gemensam trafikförvaltning med Växjö—Alvesta, Växjö—Åseda—Hultsfreds och Växjö—Tingsryds järnvägar, i vilken förvaltning även Hönshylte—Kvarnmåla järnväg ingick år 1913 och Östra Värends järnväg år 1922.

Pensionskassor. År 1875 och några av de följande åren avsattes medel till en sjuk- och understödskassa eller pensionsfond. År 1890 inrättades *Karlskrona—Växjö järnvägs pensionsanstalt*, 1891 utökad med änke- och pupillavdelning.

Ekonomi. 1871 års bolagsordning förblev gällande oförändrad tills ny sådan av K. M:t fastställdes den 24 jan. 1919.

Aktiekapitalet, som från början utgjorde 712 000 kr., har utan några nya penningtillskott ökats år 1913 till 1 424 000 kr., år 1918 till 2 848 000 kr. och år 1919 till 4 272 000 kr.

Bolagets ekonomiska ställning har blivit synnerligen god. År 1923 slutamorterades statslånet.

Under åren 1881—1912 lämnades utdelning å det ursprungliga aktiekapitalet, varierande mellan 3 % och 15 %, åren 1913—1917 mellan 8 % och 10 % å det förhöjda aktiekapitalet, år 1918 15 % å det ytterligare förhöjda aktiekapitalet och åren 1919—1924 mellan 6 % och 12 % å det nuvarande aktiekapitalet.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

ERNBERG, Ax., civilingenjör, vice konsul, *ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
 PETRI, Hj. A., vice konsul,
 MAGNI, O. J., direktör,
 GÖTHE, G. O. A., jägmästare,
 LEVERTIN, L. O., polismästare,
 SUNDBERG, Th., borgmästare.

Verkställande direktör.

ERNBERG, Ax., vice konsul 1899—

Trafikdirektör.

BÄCKSTRÖM, C. O. V., f. d. major i V. V. K. 1908—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

WACHTMEISTER, H., greve, landshövding	1871—1885
SUNDIN, C. A., amiral	1885—1886
VON OTTER, F. W., amiral	1886—1900
PETERSON, G., konsul	1900—1904
HJULHAMMAR, C. A. M., amiral	1904—1910
LAGERCRAZT, H. G., amiral	1911—1923

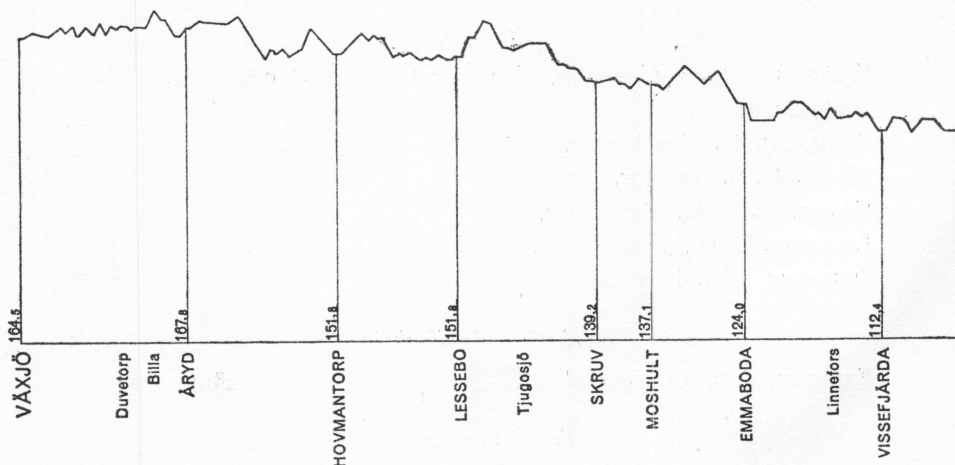
Verkställande direktörer.

LINDAHL, W., auditör	1871—1875
von HEIDENSTAM, C. W., överste	1875—1893
RUBEN, L. M., grosshandlare	1893—1894
von HEIDENSTAM, C. W., överste	1894—1895
RUBEN, L. M., grosshandlare	1895
ROOS, G. W., landssekreterare	1895—1899

Trafikchefer.

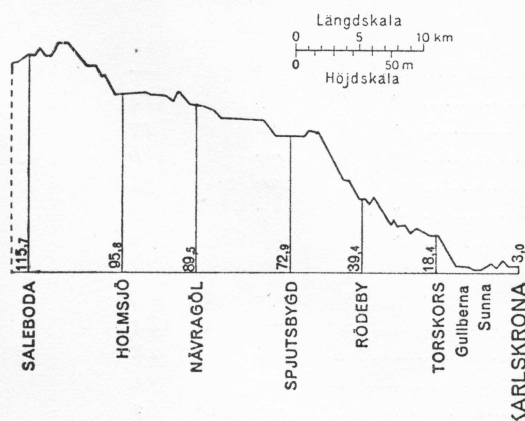
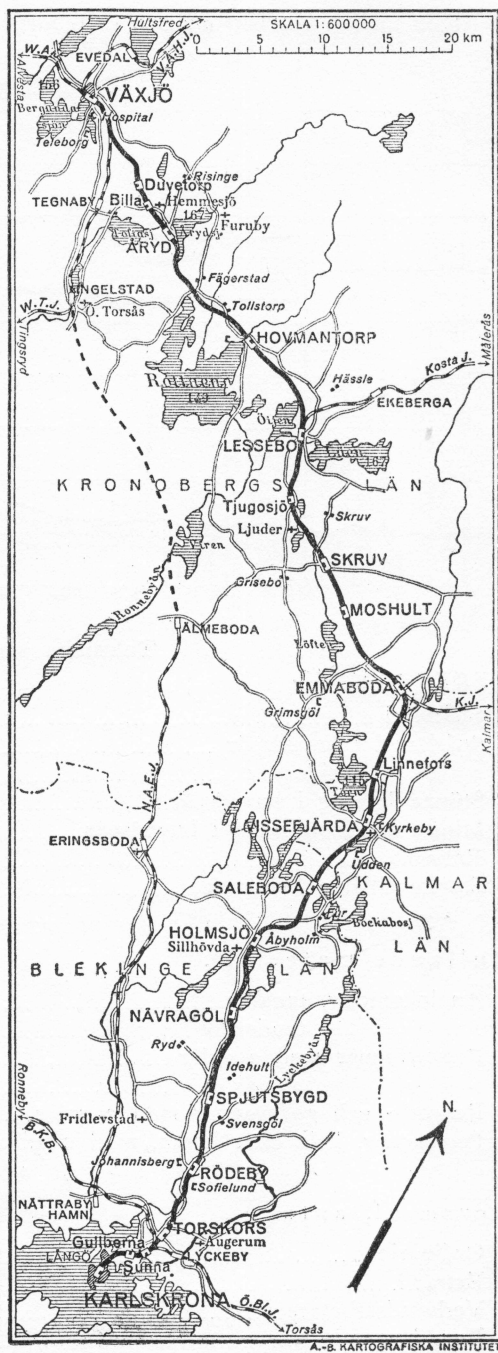
SVENSSON, C. E., kapten	1873—1882
SUNDBLAD, C., ingenjör	1882—1908

Karlskrona—Växjö järnväg, 114 km. Från Växjö, föreningsstation med Växjö—Tingsryds och Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägar, går banan förbi Växjösjön och sjön Trummen genom skogstrakter till Åryds station. Här finnes ett nedlagt järnbruk, där råmaterielen utgjordes av myrmalm, som vintertiden upptogs från den invid bruket belägna Årydsjön. Nuvarande industri är såg och större lådfabrik. Därefter fortsätter linjen till *Hovmantorp*, vackert beläget vid sjön Rottnen, större stationssamhälle med såg och flera smärre glasbruk,



samt genom glest bebyggda skogstrakter till *Lessebo*, föreningsstation med Kosta järnväg och större industrisamhälle med *Lessebo pappersbruk* och *A.-b. Karlskrona träexports sågverk*. Banan passerar därefter genom så gott som fullständig vildmark *Tjugosjö* lastplats, *Skruv*s station med såg och glasbruk, *Moshult* vid större torvströmossa, som bearbetas för andelsförening, och når *Emmaboda*. Denna station är föreningsstation med *Kalmar järnvägar* och ligger lika långt från *Växjö*, *Karlskrona* och *Kalmar*, 57 km. Samhället har fått så stor utveckling, att köpingsrättigheter begärts. De större industrierna äro *fönsterglasbruk*, såg och *snickerifabrik*.

Från *Emmaboda* går banan i sydlig riktning genom lövskog och tätare bebyggda trakter, öster om sjön *Törn* med *Linnefors* lastplats, till *Vissefjärda* station med såg och bobinfabrik, passerar 4 km. därifrån gränsen till *Blekinge* och *Saleboda* station med det några km. därifrån belägna *Blekinge läns sanatorium Fur*, fortsätter till *Holmsjö* med järnvägsbolagets torvströfabrik i närheten, går väster om sjöarna *Sillhövden* och *Nävragsjön* förbi *Nävragsöls* station och följer därefter *Rödebyån* genom en mycket vacker trakt till *Spjutsbygd*s station. Genom bördiga trakter med utpräglad *Blekingenatur*, uppnås därefter *Rödeby* och *Torskors* stationer. Nära den sistnämnda ligga den för sin säregna vegetation kända *Vedeby*

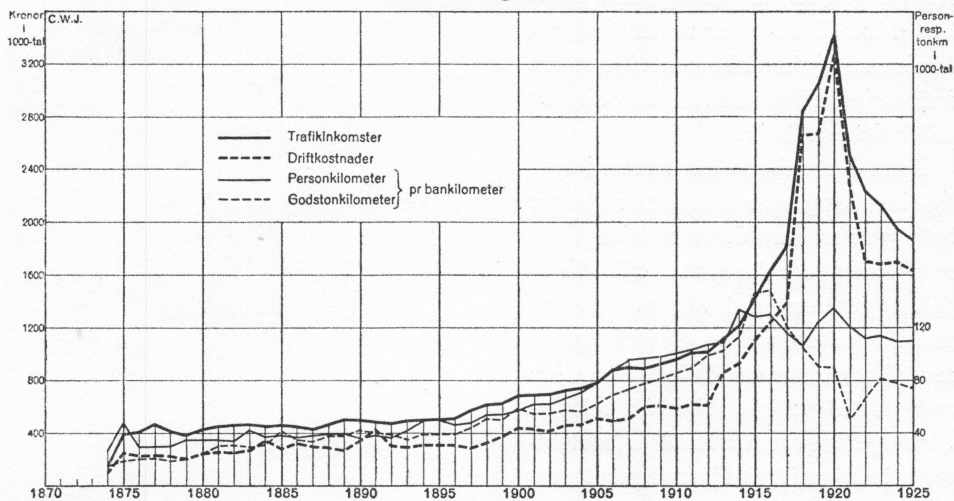


A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET

sandgrav och ett 30-tal bautastenar. Från Torskors går banan till *Gullberna* hållpl. och föreningsstation (Blekinge kustbanor och Östra Blekinge järnväg) samt parallellt med dessa banors spår till *Karlskrona*, som har många sevärheter och vackra omgivningar.

Direkta sovvagnar mellan Karlskrona och Stockholm äro insatta dagl. under sommaren och vissa dagar i veckan vintertid. Direkta sittvagnar gå i två tåg dagligen mellan Karlskrona och Göteborg.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1874	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	114	114
» i sidospår	»	9,2	27
Största lutning i huvudspår	‰	12,5	12,5
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	296,9	297
Rälsvikt	kg/m.	25,05	40,5
Största tillåtna hjultryck	ton	4,3	6,3
» » tågastighet	km/t.	32	60

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	3	—
» tenderlok	»	3	14
Personvagnar med 2 axlar	»	18	27
» » 4 »	»	—	6
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	139	368
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	»	3	2
» » » » » 4 »	»	—	2

Personal, antal.

Ordinarie	—	184
Extra	145	48
Verkstadsarbetare	—	54
Banarbetare	—	62

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1875.

Järnvägen med byggnader och rörlig materiell m.m.	5 052 001: 95
Kontant i kassa	166: 33
Innestående å giro	242: 25
Obet. aktiebelopp å 1 aktie i ser. A, sedermera förverkad	100: —
Lessebo bolags återstående prestationer	3 740: —
Aktiebeloppet i ser. B	89 400: —
Materialförrådet	79 834: 53
Stationernas växlingskassor	675: —
Fordringar av diverse	10 381: 93
Oredovisade trafikmedel	5 740: 19
Banvaktsinventarier	5 135: 90
Vita krogs hållplats	142: —
Torskors »	675: —
Reparationsverkstadens maskiner och verktyg	31 902: 58
Ny lokomotivstallbyggnad	4 687: 56
En hemmansdel i W. Ballasjö	1 954: —

S:a kr. 5 286 779: 22

Skulder den 31 dec. 1875.

Statslånet	2 600 000: —
Ränta därå till 31/12 75	21 666: 67
Statens järnv.-trafik	4 128: 15
Trafikuppbörd	5 200: —
Delägarnas aktiekapital	801 500: —
Diverse skulder	5 346: 45
Kreditiv med ränta 797: 40	25 797: 40
Influten vagnhyra o. järnvägsfrakt till ult:o maj 1874	25 416: 46
Behållning av 1874 års trafik efter den 5 aug.	59 588: 80
Behållning av 1875 års trafik	149 435: 73
Ränta till 6 aug. 1874 å inbetalt aktiebelopp	34 952: 60
Obetalda expropriationersättningar	792: 21
Järnvägens understöds-kassa	151: 58
Kapitalkonto	1 552 533: 17

S:a kr. 5 286 779: 22

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Karlskrona—Växjö järnvägs anläggning med broar, trummor, vägportar, vägövergångar, vändskivor, telegraf- och telefonledningar, signaler, hägnader och grindar, norra vagnvägen i Karlskrona och vagnvägen i Emmaboda samt kolgivningsanordningar i Karlskrona	4 413 823: 92
Stationsbyggnader o. hållplatser	527 336: 31
Banvaktsstugor och vaktkurar	83 569: 03
Rörlig materiell	1 772 108: 17
Stations- och byråinventarier	63 566: 03
Verkstadens maskiner, verktyg och inventarier	65 632: 93
Inventarier för:	
lokförare, eldare m.fl.	13 558: 98
banmästare o. banvakter	13 767: 55

(forts.)

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	4 272 000: —
Sveriges statsbanor	69 575: 20
Vinstutdelningskonto	248: —
Karlskrona—Växjö järnvägs pensionsfond	526 882: 83
Löpande räkning i A.-b. Svenska handelsbanken	298 978: 90
Reverser	16 000: —
Reservfonden	427 200: —
Förnyelsefonden	57 173: 80
Accepter	26 052: 64
Vinst- och förlustkonto:	
behållning fr. år 1924	43 637: 72
årsvinst år 1925	364 288: 54
Kapitalkonto	1 768 392: 49

(forts.)

(Tillgångar 1925, forts.)

Innehavande aktier:

125 st. i Växjö—Virserums järnvägs a.-b. å 50: —	6 250: —
140 st. i Kalmar verkstads a.-b.	16 827: 50
200 st. i A.-b Trossö, nom. 50: — å 5.—....	1 000: —
Kassakonto: kassabehålln. Stationernas växlingskassor	5 154: 15
Materialförrådet	800: —
Grustagen och Ballasjögården	161 825: 69
Gantesbo gård	1 051: —
Gäddegöl gård o. torvmosse	25 743: 36
Ideskruv torvmosse	15 286: 75
Abyholm gård och torvmosse	20 800: —
Emmaboda restaurationsbyggnad	38 296: 25
Diverse fordringar	21 000: —
Svenska Järnvägarnas arbetsgivareförenings garantifond	15 755: 06
Utestående uppbörd å stationerna	16 000: —
Karlskrona—Växjö järnvägs pensionsfond.....	29 377: 78
Enskilda järnvägars pensionskassa	531 444: 54
Automobilbusstrafik.....	39: 12
Osäker fordran kr. 721: 77	10 416: —

S:a kr. 7 870 430: 12

(Skulder 1925, forts.)

S:a kr. 7 870 430: 12