
KRISTIANSTAD—HÄSSLEHOLMS JÄRNVÄGAR

Signatur: C.H.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag, Kristianstad.

De järnvägar, som tillsammans kallas Kristianstad—Hässleholms järnvägar, utgöras av linjerna *Kristianstad—Hässleholm*, *Kristianstad—Åhushamn* och *Kristianstad—Älmhult*. Av dessa öppnades Kristianstad—Hässleholms järnväg år 1865, linjen Kristianstad—Åhushamn 1886 och linjen Kristianstad—Glimåkra å nuv. järnvägen Kristianstad—Älmhult likaledes 1886. År 1905 inköpte Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag de båda andra järnvägarna och fullbordade linjen till Älmhult år 1909. Namnet *Kristianstad—Hässleholms järnvägar* infördes år 1906.

Kristianstad—Hässleholms järnväg.

Det förslag till ett järnvägsnät, som greve A. E. VON ROSEN 1845 framlade, upptog även en järnväg från Kristianstad till Lund och Malmö. Som bekant fick hans förslag ingen praktisk betydelse för de södra delarna av landet. Två år därefter eller 1847 väcktes förslag, att hamnen i Ängelholm skulle sättas i vederbörligt skick och en järnväg därifrån dragas till Hälsingborg och Malmö, en annan österut till Klippan och därifrån till Kristianstad. Därigenom skulle den stora fördelen vinnas, att fartyg kunde inlöpa i Ängelholms hamn och där lossa sina laster av kolonialvaror o. d., för vilka eljest en mycket dryg tull, den s. k. Öresundstullen, måste erläggas till danska staten vid passerandet av Kronborgs fästning. Förslaget fick emellertid förfalla. Först ett årtionde senare kom frågan om en järnväg till Kristianstad

upp på allvar. Till chefen för statens järnvägsbyggnader, översten N. ERICSON, överlämnade nämligen då länsstyrelsen i Kristianstads län ansökningar från en mängd av länets invånare om verkställandet av undersökningar på statens bekostnad för anläggande av en bibana mellan Kristianstad och södra stambanan.

Därefter bildades i Kristianstad ett bolag, som på egen bekostnad verkställde undersökningarna och hos K. M:t anhöll om proposition till riksdagen om understöd till en bibana från Kristianstad till Låreda eller Sjörröd. Kostnaden beräknades alternativt till 1 738 000 och 1 880 000 rdr inkl. rullande materiell. Över dessa ansökningar lämnade 1859 års järnvägskommitté ett tillstyrkande utlåtande. Någon proposition avgavs icke till 1859—1860 års riksdag, men i stället väckte Kristianstads representant, grosshandlaren A. F. ERICSSON, inom borgarståndet motion om ett statsanslag å 500 000 rdr och ett lån å samma belopp på billiga ränte- och amorteringsvillkor för utförande av en järnväg från Kristianstad till södra stambanan vid Låreda. Kostnaden beräknades nu till 1 500 000 rdr. Samtidigt väckte ryttmästaren R. H. STIERNSVÄRD på riddarhuset motion med samma syfte om anslag åt samma bolag, dock endast i form av lån å 1 200 000 rdr emot så låg ränta och amortering, som lämpligt syntes, vilken motion även som alternativ av ERICSSON frambars i borgarståndet. Slutligen gjorde, för den händelse intet av dessa två förslag skulle vinna framgång, kyrkoherden TERNSTRÖM från Fjälkestad i prästeståndet framställning om den ifrågasatta järnvägsanläggningens överlåtande åt ett engelskt bolag, vars huvudmän voro ingenjörerna J. N. WILNER, W. P. GALE och J. SMITH. Dessa skulle disponera banan i 50 års tid och av staten få en garanti av 5 % å anläggningskostnaden, varemot Kristianstad skulle ikläda sig motgaranti åt staten för halva den summa, staten garanterat entreprenörerna.

Bland de skäl, som anfördes till förmån för järnvägens byggande må följande anföras: staden Kristianstad vore säte för landshövding och hovrätt, hade ett högre elementarläroverk, som droge många lärjungar till sig, samt vore ståndläger för hela Vendes artilleriregemente. Vidare hade staden en redan betydlig handel, som skulle ökas genom den då under arbete varande kanalen till Åhus och genom den ifrågasatta banan från Hälsingborg till samma punkt som Kristianstadsbanan. Transitohandeln skulle härigenom i väsentlig mån höja dessa båda städer till välmåga och tillskynda staten och landet oberäkneliga fördelar. Slutligen framhölls, att mellersta Sverige redan hade

en mängd kommunikationer, för vilkas ökande mycket gjordes, varför även södra Sverige och särskilt Skåne, som ansåges för det rikaste och vore det bördigaste landskapet i riket, borde tillgodoses. Om det också ansåges för en vinst att få stambanorna färdigbyggda, så vore det likväl en given förlust att förbise ousbärligheten av bibanan till Kristianstad och uppskjuta med densamma utförande, vilken förlust torde vara större än den förespeglade vinsten av stambanan.

Trots dessa talande skäl avstyrkte statsutskottet förslaget, enär inga statens medel för ändamålet kunde disponeras. Samma avstyrkande utlåtande avgavs för övrigt samtidigt rörande ett helt dussin andra järnvägsföretag. Utan debatt eller votering bifölls utskottets hemställan av alla stånden. Järnvägsfrågan hade således fallit, men den togs åter upp efter ett par år och omfattades med allt livligare intresse.

Den 29 jan. 1862 sammankallade landshövdingen, frih. A. RAPPE, ortsbefolkningen till sammanträde i Kristianstad för dryftandet av frågan om järnvägen från Kristianstad till Hässleholm. Därvid uttalades enhälligt den önskan, att staden skulle teckna så många aktier som möjligt. Vidare beslöts, att teckningslistor skulle utfärdas och att tillsätta en kommitté bestående av landshövdingen frih. A. RAPPE, kaptenen A. CLAESSON, hovpredikanten LAGERGREN och lantbrukaren B. MEIJER. Inbjudning till aktieteckning utfärdades i februari av landshövdingen.

Någon interimsstyrelse synes icke blivit utsedd — möjligen ha ovan nämnda kommittéledamöter fungerat som sådan. Någon egentlig koncession synes ej heller ha meddelats, men riksdagen, som 1863 beviljade ett statslån av 720 000 rdr, fastställde därvid vissa villkor för det samma. Dessa villkor återfinnas jämte föreskrifter rörande byggnad m. m. i en skrivelse av den 28 sept. 1863 från Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader till länsstyrelsen i Kristianstads län. Denna skrivelse synes innehålla de bestämmelser, som i nyare tid innefattas i koncessionshandlingarna.

Konstituerande stämma med *Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag* hölls den 18 aug. 1863. Till ledamöter av direktionen utsågos landshövdingen frih. A. RAPPE, landssekreteraren C. A. OLSON, borgmästaren E. CLAIRFELT, lantbrukaren B. MEIJER, apotekaren G. GAUFFIN, kaptenen A. CLAESSON och kyrkoherden C. BERGMAN. Bolagsordningen hade stadfästs den 20 dec. 1862. Å stämman väckte stadens ombud förslag att järnvägen, som var avsedd att bliva smal-

spårig, skulle byggas bredspårig. Denna fråga bordlades, men å bolagsstämma den 10 okt. 1863 beslöts, att järnvägen skulle byggas bredspårig. Majoren CL. ADELSKÖLD hade uppgjort alternativa kostnadsförslag, nämligen för smalspårig järnväg till en kostnad av 1 080 000 rdr rmt och till en bredspårig för 1 450 000 rdr rmt. Till överingenjör för byggnaden antogs majoren ADELSKÖLD.

Byggnadsarbetet påbörjades hösten 1863 av majoren ADELSKÖLD, som till sin närmaste arbetschef antagit ingenjören vid Gävle—Dala järnväg N. SONESSON. Rörande bangården i Kristianstad förelågo tre alternativa förslag, enligt vilka bangården skulle förläggas antingen i södra delen av staden med ingångslinje vid Långebro, vid Tivoliparken eller i stadens norra del mitt för kyrkan, de sistnämnda förslagen med ingångslinje norr om staden. Efter att ha behandlats å ett flertal bolagsstämmor, ordinarie och extra under våren 1864, bestämdes stationens läge till platsen mitt för kyrkan, där den nu ligger. Den ivrigaste förespråkaren för stationens förläggande i södra delen av staden var grosshandlaren LJUNGGREN, ägare till den där belägna mekaniska verkstaden.

Arbetet synes i övrigt ha fortskridit utan störningar och större olyckshändelser.

Under byggnadstiden inköptes två lok, räls och lastvagnar i England av majoren ADELSKÖLD vid besök därstädes. Det ena lokomotivet skulle benämnas »Carl XV», vilket konungen vid uppvaktning å Bäckaskog av en delegation från direktionen tillät, det andra »Christian IV». Personvagnar inköptes i Hamburg och i Malmö samt 4 bagagevagnar hos Ljunggren i Kristianstad.

Järnvägen öppnades för allmän trafik den 29 juli 1865. För utvecklingen redogöres under rubriken Kristianstad—Hässleholms järnvägar.

Linjen Kristianstad—Älmhult.

Efter öppnandet av Kristianstad—Hässleholms järnväg dröjde det nio år, innan staden fick någon ny järnvägsförbindelse, nämligen den smalspåriga järnvägen Kristianstad—Sölvesborg, som 1874 öppnades för allmän trafik, och ytterligare sju år, innan järnvägen Karpalund—Tollarp—Everöd—Degeberga tillkom. Ett par år senare planlades en järnväg till Sibbhult och Glimåkra, senare fortsatt till Älmhult.

Initiativet till järnvägen norrut togs av lantbrukaren HJ. OLIN, och koncession å linjen Kristianstad—Sibbhult erhöles den 21 mars 1884

av landshövdingen greve M. G. DELA GARDIE, frih. C. VON DÜBEN, löjtnanten J. KENNEDY, grosshandlarna J. SJÖHOLM och O. OHLSSON samt lantbrukarna HJ. OLIN, C. MÖLLERBERG, JÖNS NILSSON, O. OHLSSON, AND. NILSSON, P. JÖNSSON, BENGT NILSSON, NILS LARSSON, PER ANDERSSON och NILS ÅKESSON.

Kristianstad—Immelns järnvägsaktiebolag bildades därefter den 15 april 1884 med ett aktiekapital av 452 800 kr., av vilka Kristianstads stad tecknat 50 000 kr. Till styrelse valdes: landshövdingen greve M. G. DELA GARDIE, grosshandlarna O. OHLSSON och J. SJÖHOLM samt lantbrukarna HJ. OLIN, PER ANDERSSON, JÖNS NILSSON, MÅNS SVENSSON, AND. B. NILSSON och PER JÖNSSON.

Kostnadsförslag hade uppgjorts av civilingenjören V. ENGSTRÖM, upptagande en summa av 703 500 kr.

Till entreprenörer antogos civilingenjörerna L. RÖNSTRÖM och V. ENGSTRÖM, vilka påbörjade arbetet 1885. Sträckan mellan Kristianstad och Immeln var redan vid slutet av året färdigbyggd, så att denna del av järnvägen öppnades för allmän trafik redan den 3 dec. 1885.

För järnvägens fortsättning från Sibbhult till Glimåkra hade koncession lämnats den 10 okt. 1884 till landshövdingen greve M. G. DELA GARDIE, lantbrukarna HJ. OLIN, NILS OLSSON, BENGT PERSSON, NIKLAS PERSSON, SVEN LARSSON, NILS NILSSON och JÖNS KNUTSSON samt kantorn N. P. NORDLIND. Kostnadsförslaget upptog ett belopp av 140 000 kr. Byggnadsarbetet pågick i samband med byggandet av bandelen Kristianstad—Sibbhult och under samma arbetsledning. Bandelen var färdig den 18 maj 1886, och den 1 sept. s. å. öppnades hela linjen Kristianstad—Glimåkra för allmän trafik.

Emellertid visade det sig med tiden önskligt, att järnvägen fortsattes till Älmhult på stambanan, varigenom vägen norrifrån till Kristianstad skulle förkortas. Kostnadsförslag, slutande å 722 000 kr., uppgjordes av civilingenjören V. ENGSTRÖM, varefter koncession för bandelen Glimåkra—Älmhult söktes och erhöles den 9 sept. 1904 av hovrättsrådet A. BORGSTRÖM, kammarherren J. KENNEDY, grosshandlaren M. PEHRSSON, auditören AD. DAHL, apotekaren CARL AHREN, lantbrukaren SVEN OREDSON, grosshandlaren C. NILSSON, direktören E. MÖLLER, kantorn N. P. NORDLIND, och lantbrukaren C. MÖLLERBERG. Koncessionen överläts på Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag. Stadsfullmäktige i Kristianstad beslöt 1907 att teckna 2 500 aktier av 3 000 utbudna. Bandelen byggdes av firman SANDWALL & JEHANDER och öppnades för allmän trafik den 29 juli 1909.

Linjen Kristianstad—Åhushamn.

Genom staden Kristianstads tillväxt och den koncentrerings av flera järnvägslinjer, som där ägde rum, ökades redan i början av 1880-talet trafiken mellan staden och hamnplatsen Åhus så mycket, att den ej längre kunde på ett tillfredsställande sätt ombesörjas med pråmar på Helgeå och skjutsar. Borgmästaren E. VON DER LANCKEN och lantbrukaren C. THURESSON togo då initiativet till en järnväg mellan Kristianstad och Åhushamn.

Kristianstad—Åhus järnvägsaktiebolag bildades i slutet av 1884 med ett aktiekapital av 252 000 kr., av vilka Kristianstad stad tecknat 150 000 kr.

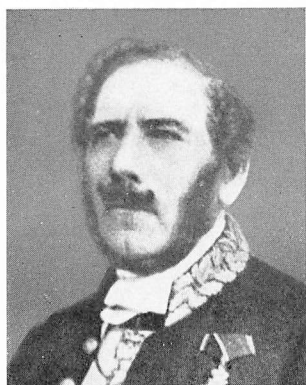
Till styrelse valdes kaptenen A. BERG VON LINDE, lektorn L. J. WAHLSTEDT, hovrättsassessorn E. TORSLOW, grosshandlaren J. SJÖHOLM, lantbrukaren C. THURESSON, grosshandlaren MÅRTEN PEHRSSON och riksdagsmannen AND. NILSSON. Kostnadsförslag å 377 000 kr. uppgjordes av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. SCHMIDT, som även blev byggnadschef. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 19 maj 1886.

Kristianstad—Hässleholms järnvägar.

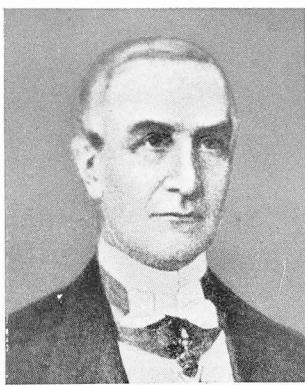
Samtidigt med att byggandet av bandelen Kristianstad—Glimåkra planerades, framträdde tanken att sammansluta de ovannämnda järnvägarna under samma förvaltning. Sedan K. M:t den 15 dec. 1905 lämnat sitt tillstånd, inköpte Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag järnvägarna Kristianstad—Glimåkra och Kristianstad—Åhushamn och övertog driften från och med den 1 jan. 1906. Samtidigt ändrades namnet å den förstnämnda banan till Kristianstad—Hässleholms järnvägar.

Sammanläggningen visade sig redan från början vara till fördel för järnvägarna. Den enhetliga förvaltningen medförde sålunda en stegring av rörelsen och ett förbättrat ekonomiskt resultat, som medgav genomförandet av åtskilliga förbättringar för att tillfredsställa den ökade trafikens krav och uppnå en lägre driftskostnad.

Bana, materiell och byggnader. I syfte att vinna en ökning i tågens körhastighet och erhålla större hjultryck för lokomotiv och vagnar har överbyggnaden förstärkts genom utbyte å linjen Karpalund—Hässleholm av förutvarande räls av 24,8 kg/m. vikt till räls av 34



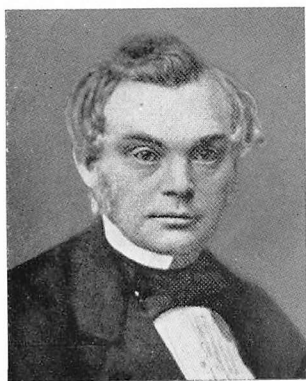
Frih. A. RAPPE,
landshövding.



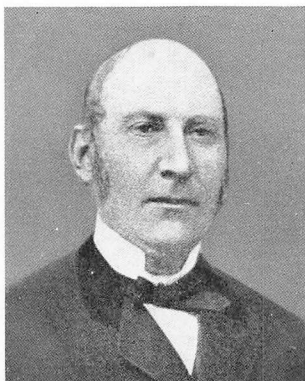
G. BERGENSTRÅLE,
hovrättsråd.



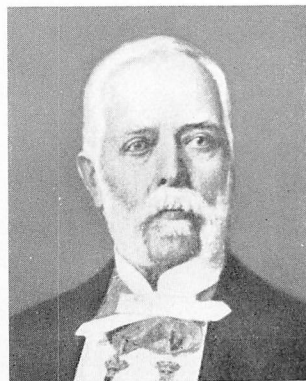
E. CLAIRFELDT,
borgmästare.



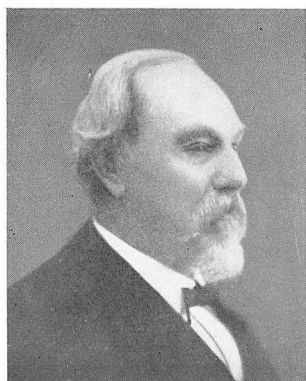
A. LETH,
hovrättssekreterare.



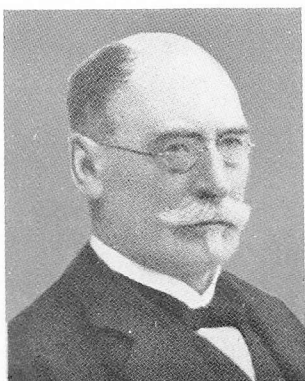
G. LUNDQVIST,
fabrikör.



Frih. B. S. VON OTTER,
major.



O. C. SYLVAN,
överstelöjtnant.



A. BERG VON LINDE,
kapten.



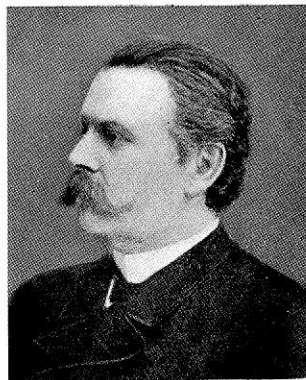
L. J. WAHLSTEDT,
lektor.



Greve M. G. DE LA GARDIE,
landshövding.



L. C. O. LJUNGBERG,
f. d. hovrättssekreterare.



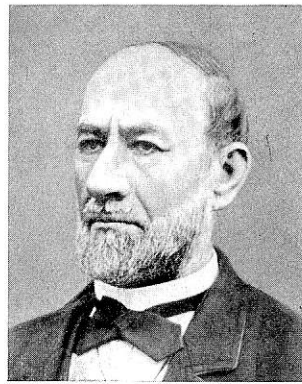
A. L. SENELL,
hovrättsråd.



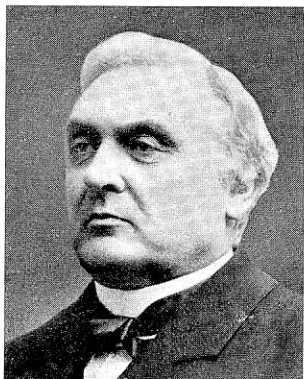
A. ÅKERMAN,
borgmästare.



P. A. DAHL,
rådman.



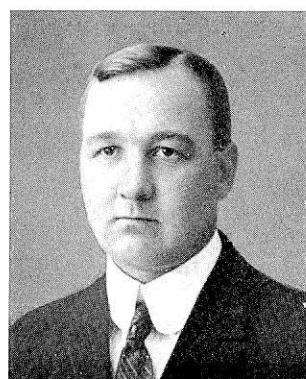
G. FRYKMAN,
trafikchef.



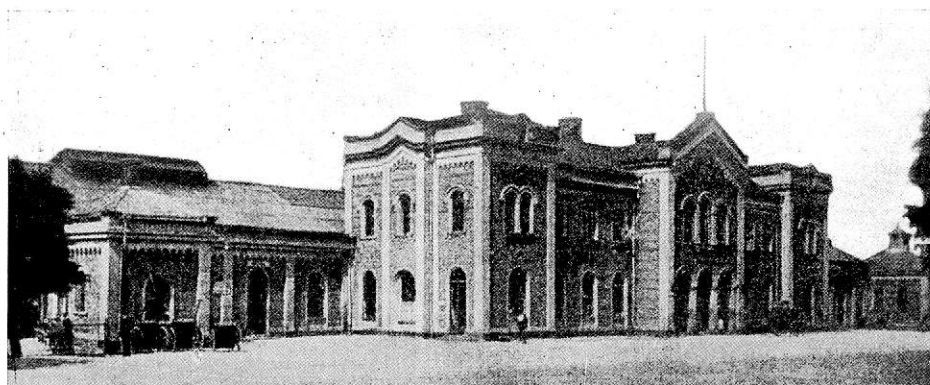
O. W. ROMBERG,
trafikchef.



C. G. H. SÖDERBERG,
trafikchef.



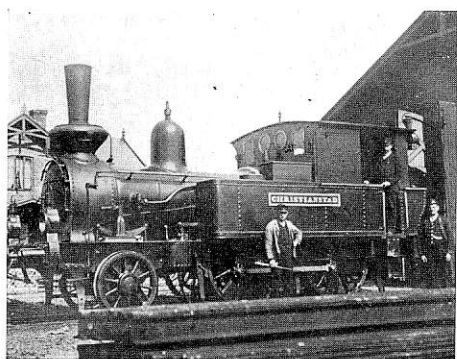
N. GREGER,
trafikchef.



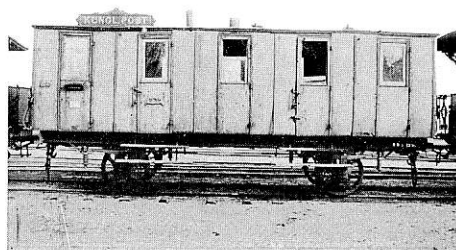
Kristianstads järnvägsstation 1865.



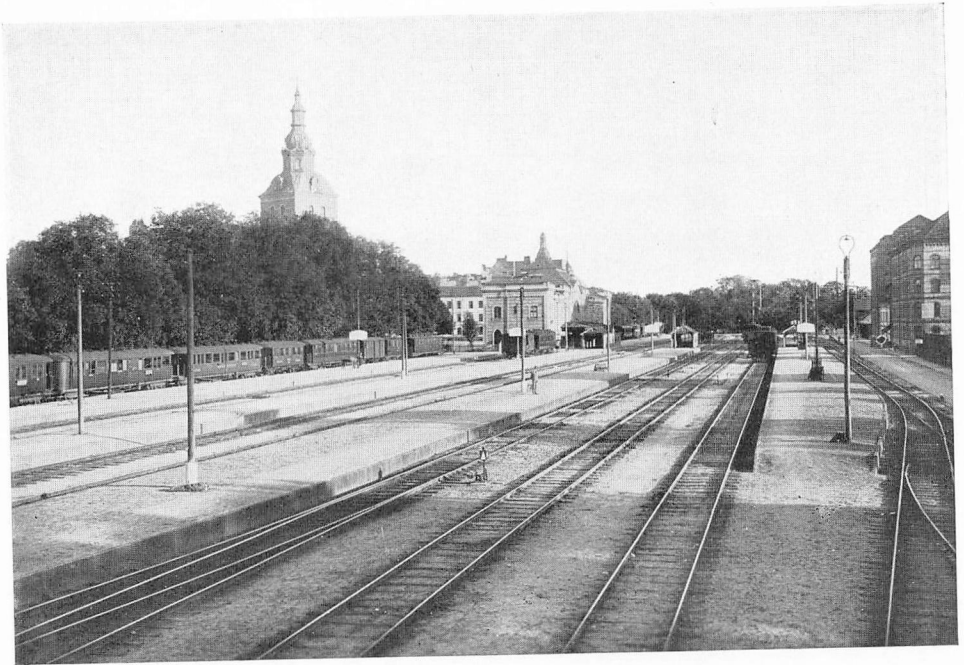
Kristianstads järnvägsstation 1925.



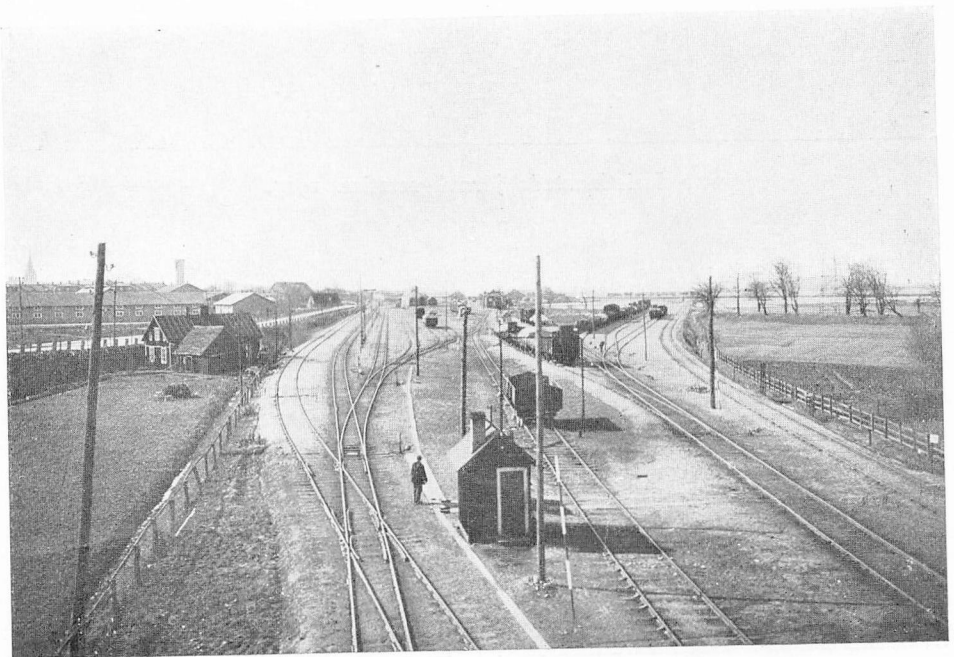
Äldsta lokomotivet.



Gammal post- och passagerarevagn.



Kristianstads personbangård.



Kristianstads godsbangård.

kg/m. vikt i likhet med vad tidigare utförts å sträckan Kristianstad—Karpalund och Kristianstad—Åhus. Linjen Kristianstad—Glimåkra har försetts med 24,8 kg/m. räls i utbyte mot där förut befintliga 18 kg/m., varefter hela bandelen Kristianstad—Älmhult är utrustad med 24,8 kg/m. räls. I samband med rälsutbytet ha nya växlar inlagts och ballasten ökats i erforderlig grad. Tolv broar, som visat sig för svaga, ha ombyggts och försetts med nya överbyggnader.

Trafikens ökning medförde, att bangårdsanläggningarna å flera stationer efter hand blevo för små och krävde utökning. Främst gjorde sig detta gällande å Kristianstads station, vilket föranledde järnvägsbolaget att åren 1914—1919 genomföra en fullständig ombyggnad och modernisering av denna bangård, som härigenom blev ändamålsenligt utformad för ombesörjandet av den betydande trafiken från och till de anslutande järnvägslinjerna. Signal- och växelförreglingar ha utförts vid Kristianstads och några andra stationer.

De gamla stationshusen visade sig på flera platser ej motsvara behovet, varför nya måst uppföras samt gamla till- och ombyggas. Bl. a. har stationshuset i Kristianstad till- och ombyggts. Därjämte har en ny verkstadsbyggnad uppförts i Kristianstad. Trafikens utveckling har givetvis krävt större tillgång även på dragkraft och vagnar.

Trafik. De huvudsakliga, transporterade godsslagen äro spannmål och mjöl, trävaror, socker och sockerbeter, sten, brännvin och lantmannaprodukter.

Ekonomi. Bolagets ursprungliga, inbetalda kapital utgjorde 829 300 kr., av vilka staden Kristianstad tecknat 600 000 kr. Såsom statslån erhöles 720 000 kr., vilka återbetalades under åren 1866—1906. Vid övertagandet fr. o. m. år 1906 av Kristianstad—Åhus och Kristianstad—Glimåkra järnvägar ökades aktiekapitalet till 1 412 000 kr., och under år 1908 i och för byggandet av linjen Glimåkra—Älmhult genom nyteckning av 300 000 kr. till 1 712 000 kr. Slutligen utsläpptes under år 1920 med användande av fonderade vinstmedel gratisaktier motsvarande en tredjedel av aktiekapitalet, vilket nu uppgår till 2 282 000 kr.

Genom utbyte av innehavda aktier i Kristianstad—Åhus och Kristianstad—Immelns järnvägsaktiebolag samt genom nyteckning år 1908 av 250 000 kr. ökades staden Kristianstads aktieinnehav i bolaget till 1 460 900 kr.

År 1898 upptog Kristianstad—Immelns järnvägsaktiebolag ett obligationslån å 500 000 kr. på 30 år, av vilket lån 434 000 kr. återstodo

vid järnvägens övertagande. Huvudsakligen till täckandet av de utgifter, som föranleddes av järnvägssammanslagningen och byggnaden Glimåkra—Älmhult, upplade Kristianstad—Hässleholms järnvägsaktiebolag ett obligationslån å 1 700 000 kr. att amorteras på 40 år.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

LJUNGBERG, L. C. O., f. d. hovrättssekreterare, *ordförande*,
 DAHL, P. A., f. d. rådman, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
 BORG, P. J:SON, vicekonsul,
 NILSSON, C., vicekonsul,
 CARLSSON, O. TH., grosshandlare,
 ANDERSSON, A., grosshandlare,
 JÖNSSON, B. J., grosshandlare,
 HANSSON, B., kamrerare,
 HOLMBERG, O. S., verkmästare.

Verkställande direktör.

DAHL, P. A., f. d. rådman 1924—

Trafikchef.

GREGER, N. 1924—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Kristianstad—Hässleholms järnvägar.

Ordförande.

RAPPE, A., frih., landshövding..... 1865—1866
 BERGENSTRÅLE, G., hovrättsråd..... 1866—1867
 CLAIRFELDT, E., borgmästare..... 1867—1875
 LETH, A., hovrättssekreterare 1875—1876
 BERGENSTRÅLE, G., hovrättsråd 1876—1884
 LUNDQVIST, G., fabrikör..... 1884—1887
 VON OTTER, B. S., frih., major 1887—1898
 SYLVAN, O. C., överstelöjtnant 1898—1916

Verkställande direktörer.

CLAESSON, A., kapten..... 1865—1866
 BERGENSTRÅLE, G., hovrättsråd 1866—1876
 LETH, A., hovrättssekreterare..... 1876—1879
 BERGENSTRÅLE, G., hovrättsråd 1879—1884
 SENELL, A. L., hovrättsråd 1884—1899
 ÅKERMAN, A., borgmästare 1899—1904
 LJUNGBERG, L. C. O., hovrättssekreterare 1904—1923

Trafikchefer.

FRYKMAN, G.....	1865—1877
ROMBERG, O. W.	1877—1900
SÖDERBERG, C. G. H.....	1900—1924

Kristianstads—Åhus järnväg.*Ordförande.*

BERG VON LINDE, A., kapten.....	1886—1895
WAHLSTEDT, L. J., lektor.....	1896—1905

Verkställande direktörer.

BORGSTRÖM, J., kronofogde.....	1886—1905
--------------------------------	-----------

Trafikchefer.

Se Kristianstad—Hässleholms järnvägar.

Kristianstad—Immelns järnväg.*Ordförande.*

DELA GARDIE, M. G., greve, landshövding	1884—1902
KENNEDY, J., kammarherre.....	1903—1905

Verkställande direktör.

OLIN, HJ., lantbrukare	1884—1888
SJÖHOLM, J., grosshandlare	1889—1890
NILSSON, A. B., landstingsman	1891—1902
DAHL, A., rådmän.....	1903—1905

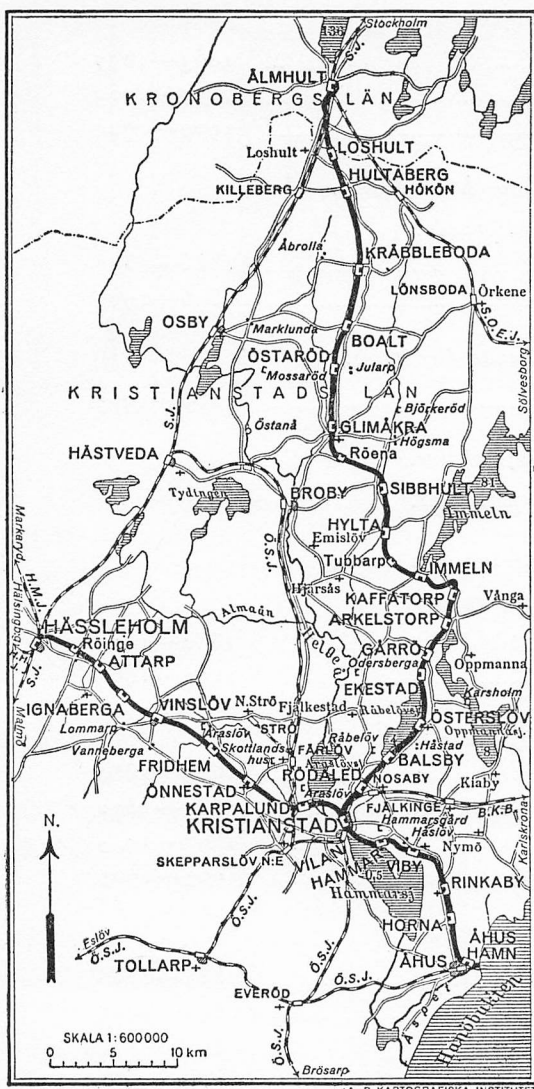
Trafikchefer.

KRISTOFFERSSON, J.....	1885—1898
FALKMAN, J.	1898—1905

Kristianstad—Hässleholms järnvägar, linjerna Kristianstad—Hässleholm, 30 km., Kristianstad—Åhushamn, 17 km., och Kristianstad—Älmhult, 67 km.

Kristianstad—Hässleholm, 30 km. Från *Kristianstad*, föreningsstation med Östra Skånes järnvägar och Blekinge kustbanor, går järnvägslinjen genom slättbygd. Invid *Hässleholm*, föreningsstation med stambanan, Hälsingborg—Hässleholms och Hässleholm—Markaryd—Veinge järnvägar, har dock terrängen fått genomskäras på större djup för att vinna anslutning med Statens järnvägar. De enda konstarbeten av betydelse, som finnas, äro de tre broar, å vilka järnvägen går över Helgeå några km. väster om Kristianstad.

Den trakt, som järnvägen genomlöper, är så gott som uteslutande jordbrukande. Av industriella anläggningar finnas endast en sockerfabrik invid *Karpalunds* station samt ett kalkbruk vid *Ignaberga* station, där goda kalkstensförekomster bearbetas till gödningskalk, bränd kalk och byggnadssten. Ett par km.



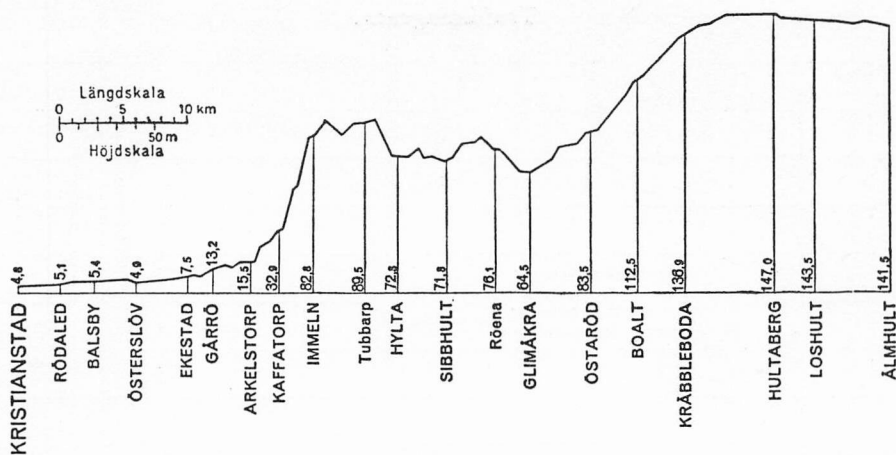
från järnvägslinjen finnas lämningar efter äldre tiders kalkbrytning i form av grottbildningar, vilkas egendomligheter äro mycket sevärd. Av de övriga stationerna tjäna *Önnestad*, *Fridhem* och *Attarp* huvudsakligen jordbrukets behov. Vid *Vinslöv* har efter banans tillkomst uppvuxit ett samhälle, som f. n. har karaktären av municipalsamhälle. Vid *Önnestad* finnes ett brännvinsbränneri.

Kristianstad — Åhus hamn, 17 km. Även denna järnväg går genom en slättbygd, delvis med mossmarker, och med för järnvägen gynnsamma terrängförhållanden. En km. av järnvägen faller inom *Kristianstads* stad, där järnvägen löper parallellt med Östra Skånes järnvägar längs en av stadens vackra planterade gator (*V. Boulevarden*), omgiven på den andra sidan av den natursköna *Tivoli* parken. I stadens södra utkant är en godsbangård förlagd, och härefter följer järnvägen norra stranden av den av *Helgeå* genomflutna *Hammar* sjön. På en längre sträcka tjäna här järn-

vägsbanken som damm mot sjön för stora, under sjöns nivå belägna jordarealer. Orten är jordbrukande och de å linjen förekommande mellanstationerna *Hammar*, *Viby*, *Rinkaby* och *Horna* hämta också sin trafik huvudsakligen från jordbruksnäringen. Två lastplatser, *Håslöv* och *Herkules*, tjäna dock att ombesörja trafiken från vid nämnda platser anlagda tegelbruk av ej obetydlig omfattning. Vid *Hammar* station finnes en av landets största blomsterodlingar. Vid *Viby* och *Rinkaby* ligga brännvinsbrännerier.

Från *Åhus* station, föreningsstation med Östra Skånes järnvägar, äro järnvägsspår utdragna såväl till hamnen för att förmedla den betydande gods-sjötrafiken som även till strandbaden, vilka sammartid äro livligt besökta. Ett badortssamhälle av betydande omfattning har där uppstått.

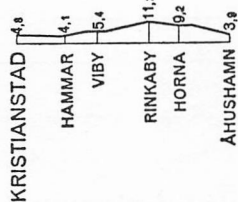
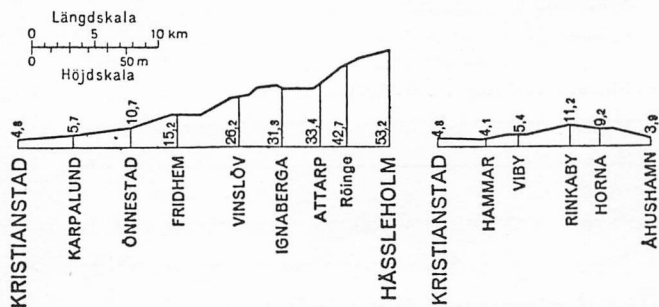
Kristianstad — Almhult, 67 km. Från *Kristianstad* går järnvägen längs *Sölvesborgs* banan och viker därefter av åt nordost över slättbygd. Vid



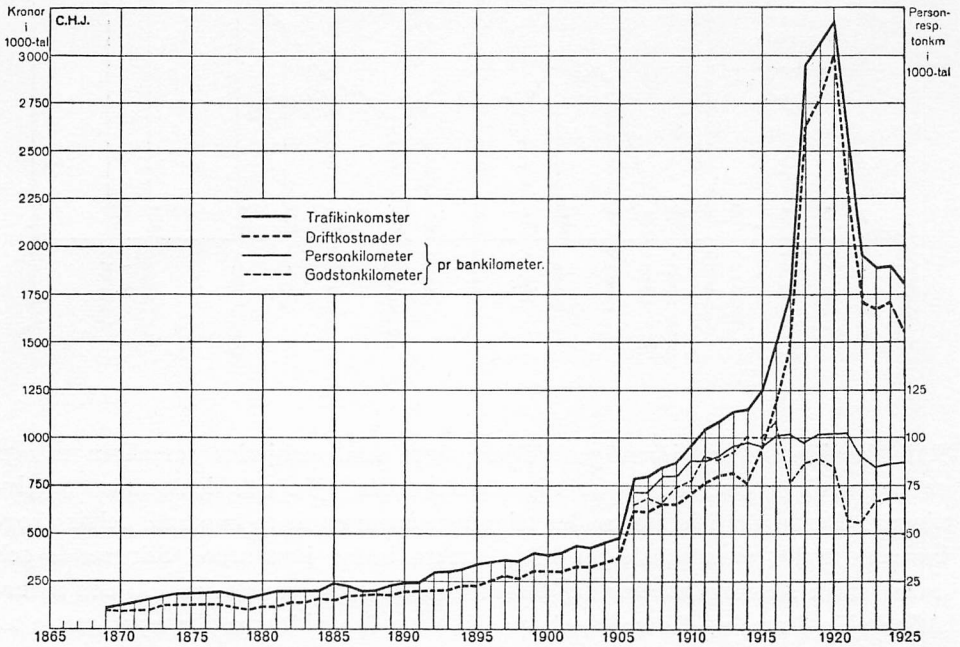
Råbelövssjön, vilken järnvägen följer några km., erbjudes resenären många vackra utsikter över den synnerligen natursköna sjön och densamma omgivningar. Banan går härefter under stigning genom en mera kuperad, delvis skogbevuxen trakt, vars bokskogar bilda vackra inslag i naturen. Slingrande och under stark stigning arbetar sig banan upp till *Immeln*s station vid den natursköna sjön Immeln, där spår och anordningar äro vidtagna för upptagande av trafiken från sjön, vars icke obetydliga trafikområde sålunda tillförts järnvägen. Immeln's station är utgångspunkt för turistfärder å sjön Immeln och Ivösjön, den sistnämnda Skånes största sjö, och i sjöarnas vackra omgivningar.

Banan fortsätter härefter genom skogsbygd, som omväxlar med mindre åkermarker, förbi bl. a. *Glimåkra* station, järnvägens ändpunkt t. o. m. 1906 och där ett framåtskridande stationssamhälle uppstått. Härefter stiger banan till en höjdplatå, belägen omkr. 140 m. ö. h., och genomlöper en trakt, som till stor del är uppfylld av mossar, innan den efter att på en viadukt ha passerat över statsbanan uppnår ändpunkten, *Älmhult*, föreningsstation med stambanan och Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg.

Av industri finnas vid *Rödaled*, *Balsby*, *Österslöv* och *Arkelstorp* brännvinsbrännerier. Vid *Balsvik*, en lastplats mellan Balsby och Österslöv stationer, finnes ett kalkbruk, där bränd kalk och gödningskalk framställes. Vid *Sibbhult* och *Glimåkra* ligga glasbruk. Träförädlingsindustri med huvudsakligen möbeltillverkning bedrives i Glimåkra. Vid *Boalt* och *Hultaberg* drives torvindusti med tillverkning f. n. av företrädesvis torvströ. Längs hela linjen förekommer den svarta graniten, som bearbetas och utskickas genom de flesta av järnvägens stationer och lastplatser. Den övervägande delen av denna bearbetade svarta granit har sin marknad i utlandet.



Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

	C. H. J. År 1865	C. Å. J. År 1885	K. I. J. År 1885	
Spårvidd	m.	1,435	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	29,53	17,15	40,85
» i sidospår	»	1,97	2,13	1,80
Största lutning i huvudspår	‰	5	10	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	535	400	300
Rälsvikt	kg/m.	25	17,2	18
Största tillåtna lokhjultryck	ton	3,9	3,9	3,5
» » tågastighet	km/t.	40	35	30

	Gl.—Äh. År 1909	C. H. J. År 1906	C. H. J. År 1925	
Spårvidd	m.	1,435	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	27,56	87,54	115,10
» i sidospår	»	3,03	25,50	53,06
Största lutning i huvudspår	‰	16,67	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	400	300	300
Rälsvikt	kg/m.	24,8	{ 34 24,8 ^I	{ 34 24,8 ^I
Största tillåtna lokhjultryck	ton	5,5	{ 8,1 5,5 ^I	{ 8,1 5,5 ^I
» » tågastighet	km/t.	50	60	60

† Gäller bandelen—Kristianstad—Immeln.

Rullande materiell.	C. H. J. År 1865	C. Å. J. År 1885	K. I. J. År 1885
Ånglokomotiv, tanklok	2	—	2
Personvagnar med 2 axlar	12	—	8
» » 4 »	—	—	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar ...	obekant	—	5
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	—	—	1
» » » » 4 » »	—	—	—

	Gl.—Äh. År 1909	C. H. J. År 1906	C. H. J. År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	—	11	6
» tenderlok	—	—	7
Personvagnar med 2 axlar	—	22	21
» » 4 »	—	6	11
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar ...	—	336	422
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	—	4	6
» » » » 4 » »	—	—	1

Personal, antal.	C. H. J. År 1865	C. Å. J. År 1885	K. I. J. År 1885
Ordinarie	32	9	22
Extra	4	2	2
Verkstadsarbetare	obekant	—	—
Banarbetare	»	—	—

	Gl.—Äh. År 1909	C. H. J. År 1906	C. H. J. År 1925
Ordinarie	—	125	208
Extra	—	21	62
Verkstadsarbetare	—	30	46
Banarbetare	—	69	74

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1906.

Järnvägsanläggningen med rullande materiell och inventarier	3 514 678: 49
Förråd	126 517: 76
Fastigheten å Barbacka ..	10 000: —
Nyverkstadsbyggnad i Kristianstad	29 556: 14
Ljunggrens verkstads a.-b.	18 635: —
Hässleholms mekaniska verkstad	13 896: 67
Svenska handelsbanken: upp- och avskrivning ..	670: 19
Oredovisade trafikinkom-	

(forts.)

Skulder den 31 dec. 1906.

Aktiekapitalet	1 412 000: —
Statslån	24 923: 46
Dahlska Apologistfonden..	38 525: —
Folkskollärarnas pensionsinrättning	85 093: 87
Folkskollärarnas änke- och pupillkassa	313 649: 95
Sparbanken i Kristianstad	400 000: —
Obligationslån	420 000: —
Bankaktiebolaget Södra Sverige	30 000: —
K. järnvägsstyrelsen	66 169: 95
Fraktrstitutioner	17 462: 30

(forts.)

(Tillgångar 1906, forts.)	
ster	27 207: 42
Kontant i kassa	3 875: 29

S:a kr. 3 745 036: 96

(Skulder 1906, forts.)	
Outtagen utdelning	1 280: 50
Pensionsfonden	96 089: 28
Reservfonden	450 000: —
Besparingsfonden	266 965: 98
1906 års behållning.....	122 876: 67

S:a kr. 3 745 036: 96

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	4 645 853: 37
Rullande materiell	1 457 865: 02
Inventarier	52 712: 43
Förråd	120 689: 07
Fastigheten å Barbacka ..	10 000: —
Torvmossar	14 947: 45
Kassa	11: 75
Svenska handelsbanken:	
löpande räkning	65 406: 71
uppsägningsräkning	71 732: 24
Egna obligationer.....	4 750: —
Sydsvenska kraft a.-b.	1 444: 82
Kristianstads bostadsaktie- bolags aktier	2 500: —
Oredov. trafikinkomster ..	40 462: 59
Växelförregling i Krist. ..	205: 53
Diverse debitorer	23 177: 92

S:a kr. 6 511 758: 90

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	2 282 600: —
Reservfonden	700 000: —
Dispositionsfonden	74 339: 74
Avskrivningsfonden	1 214 419: —
Outtagen utdelning	2 875: —
Folkskollärarnas änke- och pupillkassa	142 391: 10
Obligationslån	1 393 000: —
Sparbanken i Kristianstad	450 000: —
Till brandskadeersättning reserverade medel	28 976: 44
K. järnvägsstyrelsen.....	32 796: 08
Diverse kreditorer	50 382: 41
Å vinst- och förlustkonto kvarstående fr. föreg. år	20 669: 36
Vinst för året	119 309: 77

S:a kr. 6 511 758: 90

