
LJUNGBYHOLM—KARLSLUNDA JÄRNVÄG

Signatur: L.C.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Ljungbyholm—Karlslunda Nya järnvägsaktiebolag, Kalmar.

Genom tillkomsten av Kalmar—Torsås järnväg fick befolkningen i de utmed kusten liggande socknarna i Södra Möre sitt behov av kommunikationer tillgodosett. Därefter började intresset för en järnväg även genom skogsbygdssocknarna att vakna. Alltefter orternas lokala synpunkter framkommo olika förslag, bl. a. att banan borde gå från Nybro över Oskars, Karlslunda och Gullabo socknar samt förbindas med Karlskrona—Växjö järnväg, men största intresset syntes samla sig kring förslaget om en järnväg från Ljungbyholm till Karlslunda, för vilket förslag intresse även i Kalmar var att påräkna.

På sammanträde i Vassmolösa den 9 juli 1902 med intresserade från kommunerna uppdrogs åt baningenjören O. A. BRUNIUS i Kalmar att verkställa stakning av en järnväg från Ljungbyholm till Karlslunda. Till bestridande av kostnaden för denna undersökning hade kommunerna och hushållningssällskapets häradsavdelning anslagit medel.

Sedan kostnadsförslag upprättats, begärdes koncession för anläggandet av en 19,28 km. lång järnväg mellan Ljungbyholm och Karlslunda med 0,891 m. spårvidd, och samtidigt utfärdades inbjudan till aktieteckning i ett bolag för järnvägens byggande. Båda handlingarna undertecknades av kronolänsmannen S. HASSELOVIST, Ljungby, baningenjören O. A. BRUNIUS, Kalmar, samt lantbrukarna AUG.

JONSSON, Ölvingstorp, A. PETERSSON, Runtorp, P. A. ANDERSSON, Vörehult, och P. M. NIKLASSON, Starbäck.

Den 7 april 1905 beviljades koncessionen av K. M:t. Kostnaden för järnvägen, utom rullande materiell, var i kostnadsförslaget upptagen till 315 200 kr., vilket belopp av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen höjdes till 370 000 kr. Att någon kostnad för rullande materiell icke upptogs, berodde därpå att man från början beräknade, att järnvägen skulle trafikeras av Kalmar—Torsås järnväg.

Under tiden hade agitation för aktieteckning i bolaget bedrivits med det resultatet, att konstituerande bolagsstämma utlystes att hållas i Kalmar den 30 dec. 1905. Denna stämma blev ajournerad till den 27 jan. 1906. Vid mötet upplystes, att det tecknade aktiekapitalet uppgick till 170 400 kr., av vilka Kalmar stad och Karlslunda kommun vardera tecknat 50 000 kr., Mortorp 25 000 och Ljungby 15 000 kr. Härefter konstituerades *Ljungbyholm—Karlslunda järnvägsaktiebolag*, bolagsordning antogs och styrelse valdes. Till ledamöter i styrelsen utsågos vice konsuln V. ELFVERSON, handlanden G. A. KINDBERG och auditören J. G. LÖWGREN, alla i Kalmar, samt lantbrukarna P. A. ANDERSSON, Vörehult, och A. PETERSON, Runtorp. Styrelsens ordförande blev konsuln ELFVERSON.

Från olika firmor hade anbud å byggandet av järnvägen inkommit, bl. a. ett från ingenjörerna J. SVENSSON i Oskarshamn och P. J. PETERSON i Skövde å 198 000 kr., sliprar, räls och husbyggnader oberoende. Detta anbud antogs.

Styrelsens första uppgift blev nu att söka ordna frågan om upplåning av utöver aktieteckningen erforderligt belopp, och den vände sig först till Södra Kalmar läns landsting med begäran om borgen mot första inteckning i järnvägen på ett lån av 190 000 kr. Under tiden sökte styrelsen erhålla trafikavtal med Kalmar—Torsås järnväg men misslyckades. Framställning gjordes därför till de kommuner, som tecknat aktier i bolaget, att dessa måtte, i proportion efter tecknade aktier, ikläda sig borgen mot andra inteckning i järnvägen för ett lån å 100 000 kr. till inköp av rullande materiell. Denna sistnämnda begäran blev av samtliga kommuner bifallen. Däremot blev den begärda borgen å första inteckningen avslagen av landstinget. Styrelsen vände sig nu till Kalmar—Torsås järnvägsaktiebolag med hemställan att detta bolag, som borde ha stort intresse av att järnvägen komme till stånd, måtte ikläda sig borgen å första inteckningen. Denna hemställan bifölls å bolagsstämma, men beslutet överklagades av en del aktieägare. Rådhusrätten

fastställde dock bolagsstämmans beslut, men detta upphävdes av hovrätten, dit de klagande vädjat. Härigenom kom styrelsen i en synnerligen svår situation, då arbetet med banbyggnaden var långt framskriden och rullande materiell redan delvis inköpt. Utsikterna att kunna slutföra arbetet voro därför stundom allt annat än ljusa. Styrelsen beslöt nu att tillsammans med Karlslunda kommun, den enda av de intresserade kommunerna, som kunde förmås delta, teckna personlig borgen för lånet å 190 000 kr.

Arbetet med järnvägens färdigbyggande hade nu fortskridit så långt, att styrelsen kunde begära besiktning av banan. Sedan denna ägt rum, öppnades trafiken den 12 aug. 1908.

Då nu järnvägen var fullt färdig och trafiken i gång, gjorde styrelsen förnyad hemställan till kommunerna, att dessa måtte ikläda sig borgen även för lånet mot första in-teckningen. Som ovan nämnts, hade Karlslunda kommun redan förut gått in därpå. Kalmar stad gjorde det även men på villkor, att Ljungby och Mortorps kommuner skulle delta. Då dessa svarade nekande, fanns ingen annan utväg än att försälja järnvägen å exekutiv auktion. Denna ägde rum den 8 april 1911, därvid banan inropades av ombud för Karlslunda kommun för 190 000 kr. Ett nytt bolag bildades nu, *Ljungbyholm-Karlslunda Nya järnvägsaktiebolag*, vilket konstituerades å bolagsstämman den 28 nov. 1911. Till styrelse valdes vice konsuln V. ELFVERSON, ordförande, och direktören G. A. KINDBERG, som blev det nya bolagets verkst. direktör, samt landstingsmannen G. T. ANDERSSON i Toragärde.

Under senare år har stakning och undersökning av banans förlängning till Vissefjärda station å Karlskrona—Växjö järnväg ägt rum.

Under åren 1920—1921 byggdes ny bro av armerad betong och 15 m. spännvidd över Ljungbyån. Å Ljungbyholms station ha nya signalanordningar och växelförreglingar införts. Tågantalet har utökats. Av det transporterade godset utgöras 60 % av trävaror av olika slag.

Ekonomi. Vid järnvägens öppnande 1908 utgjorde aktiekapitalet 183 400 kr. Detta nedsattes vid försäljningen 1911 till 34 900 kr. men ökades 1919 genom utdelning av gratisaktier till 69 800 kr., av vilka 66 000 kr. innehavas av Karlslunda kommun.

Utdelning å aktierna har ägt rum med 5 % åren 1916 och 1917 samt 6 % under vartdera av åren 1918—1921.

Styrelse och chefer 1926.

Styrelse.

ERLANDSON, A. P., landsfiskal, *ordförande*,KINDBERG, G. A., direktör, *vice ordförande*, *verkställande direktör*, se nedan.*Verkställande direktör och trafikchef.*

KINDBERG, G. A., direktör 1909—

Förturvarande styrelseordförande och chef.

Ordförande.

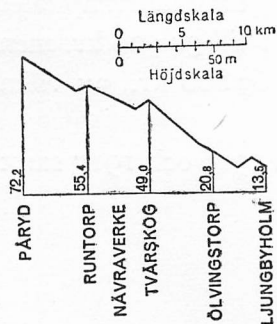
ELFVERSON, V., konsul..... 1906—1921

Verkställande direktör och trafikchef.

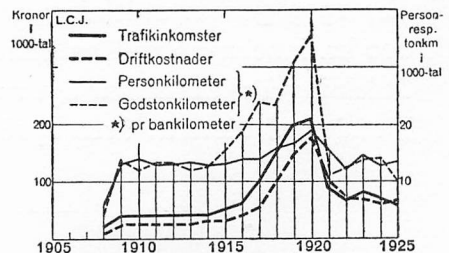
ANDER, A., baningenjör 1908—1909



Ljungbyholm—Karlslunda järnväg, 19 km. Banan utgår från *Ljungbyholms* station å Kalmar —Torsås järnväg och följer denna omkr. 400 m., inom vilken sträcka den övergår Ljungbyån på en betongbro med 15 m. spännvidd. Den fortsätter i sydvästlig riktning över de bördiga s. k. mörerna till *Ölvingstorp*. Strax väster om denna station kommer järnvägen in på skogbevuxna områden, passerar *Tvärskogs* station, vid vilken en snickeri- och träförädlingsfabrik är belägen, och följer Hagbyån på en sträcka av nära 5 km. till *Runtorps* vackert belägna station, där den på tre broar övergår ån och samtidigt kommer in i Karlslunda socken, av vilken järnvägen har sitt namn. Härefter fortsätter banan till ändstationen *Pärtyd*, belägen vid Karlslunda kyrka. Här har sedan järnvägens tillkomst ett ganska livligt samhälle uppstått med goda vägförbindelser å olika håll inom Mörebygden. Bobbinfabrik, trätoffelfabrik och träoljefabriker finnas å platsen.

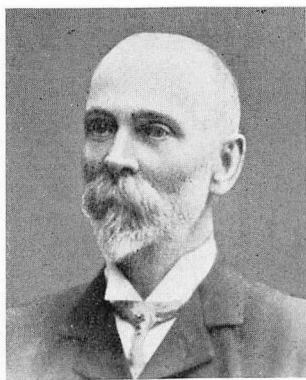


Trafikdiagram.





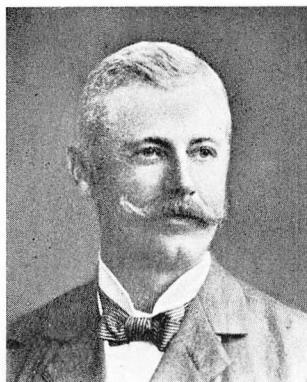
S. HASSELQVIST,
kronolänsman.



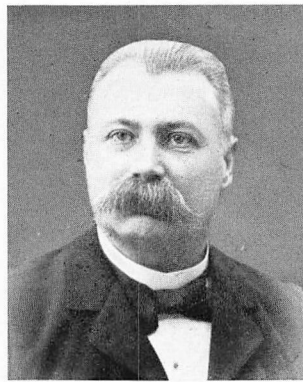
V. ELFVERSSON,
konsul.



P. ERLANDSON,
landsfiskal.



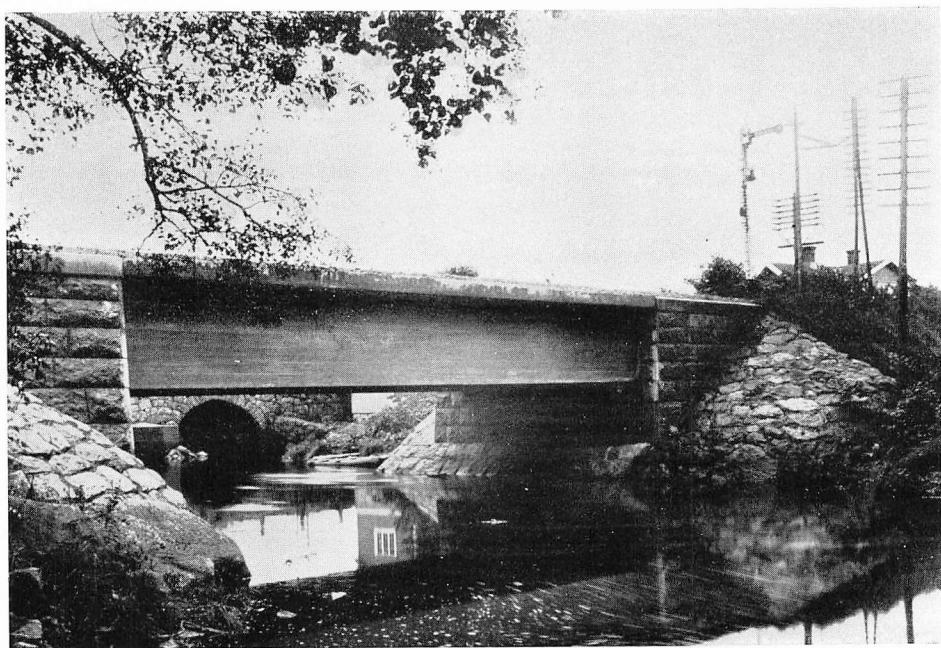
A. ANDER,
verkst. direktör, trafikchef.



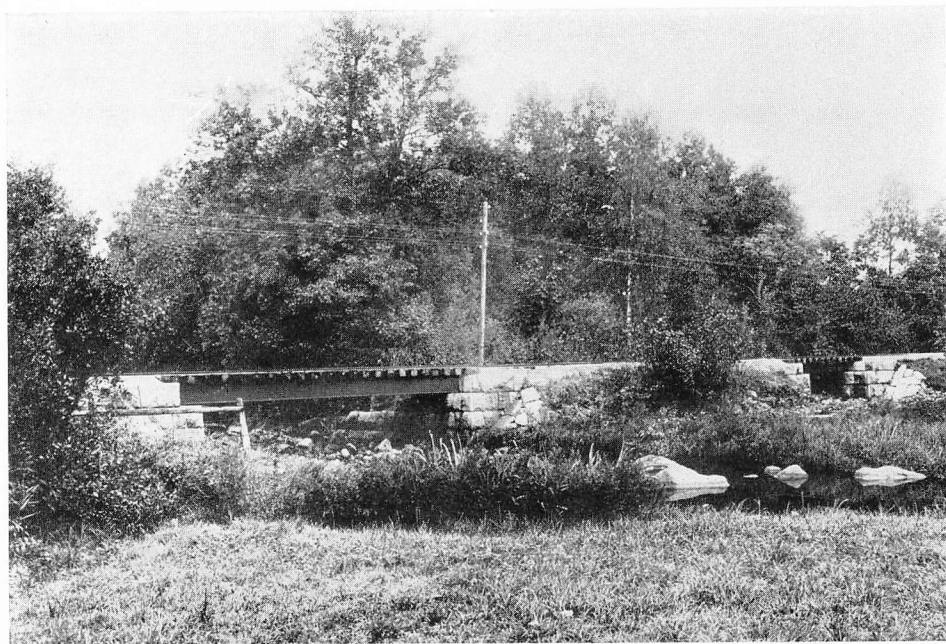
G. A. KINDBERG,
verkst. direktör.



Påryds station.



Bron över Ljungbyån vid Ljungbyholm.



Broarna över Hagbyån vid Runtorp.

Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1908	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	18,430	18,430
» i sidospår	»	1,130	1,270
Största lutning i huvudspår.....	o/oo	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	250	250
Rälsvikt	kg/m.	17,3 0. 22,2	17,3 0. 22,2
Största tillåtna hjultryck	ton	4	4
» » tåghastighet.....	km/t.	40	40

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	2	2
Personvagnar med 2 axlar	»	3	3
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	34	36

Personal, antal.

Ordinarie.....		9	12
Extra.....		1	3

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1909.

Aktietecknarnas konto	3 150:—
Banbyggnadens konto	352 202: 55
Rörliga materiellens konto	87 347: 43
Husbyggnaders konto	34 780: 37
Stenkols konto	2 757: 25
Inventarie- och förråds konto	2 594: 97
Stationernas växlings konto	90:—
Balanserade debitorers konto	970: 87
Kassakonto	2 726: 38
	<hr/>
	S:a kr. 486 619: 82

Skulder den 31 dec. 1909.

Aktieteckningens konto	183 400:—
Smålands Ensk. bank:	
lån nr 1	100 000:—
lån nr 2	190 000:—
Lånekonto	2 000:—
Balanserade kreditorers konto	8 506: 61
Reservfonden	348: 23
Vinst för år 1909	2 364: 98
	<hr/>
	S:a kr. 486 619: 82

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Banbyggnaden	170 065: 99
Husbyggnader	24 234: —
Rullande materiell	50 480: 70
Inventarier	4 514: 15
Stenkol	880: 25
Förråd	2 337: 63
Växelkassor	90: —
Kalmar läns livränteanstalt	420: 26
Diverse debitorer.....	318: 29
Kassa	104: 98
	<hr/>
	S:a kr. 253 446: 25

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktier	69 800: —
Lån	80 000: —
Reservfonden	25 000: —
Dispositionsfonden	60 000: —
Skatteregleringsfonden	9 826: 82
Diverse kreditorer	8 819: 43
	<hr/>
	S:a kr. 253 446: 25

.....