
NÄSSJÖ—OSKARSHAMNS JÄRNVÄG

Signatur: N.O.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Nässjö—Oskarshamns Nya järnvägsaktiebolag, Eksjö.

Den av regeringen 1855 tillsatta järnvägskommittén föreslog i sitt följande år avgivna utlåtande bl. a. en linje från Värnamo över Hvetlanda till Oskarshamn såsom lämplig bibana från södra stambanan. Samma år framlades på enskilt initiativ förslag till en järnväg från Oskarshamn västerut inåt Småland. Den drivande kraften i detta företag var ryttmästaren J. FR. HULTENHEIM, sedan mitten av 1840-talet ledare av Döderhults kommunalförvaltning, i vilken egenskap han tog verksam del i strävandena att utverka stadsrättigheter åt Döderhultsviks köping. Under namnet Oskarshamn inträdde denna 1856 bland städernas antal. Järnvägsförslaget, som avsåg att förena Oskarshamn med den bördiga och på naturalster rika Hvetlandatrakten, uppdrog linjen genom Emådalen, »en trakt, omväxlande av skog och fruktbara dalar med många bruk och anläggningar jämte gynnande tillfällen till flera dylika». Till bestridande av kostnaderna för erforderliga undersökningar sammansköto jordbrukare och andra näringsidkare i orten nära 6 000 rdr bko, varefter chefen för Östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren frih. G. DE GEER, upprättade fullständig arbetsplan med tillhörande kartor och ritningar samt alternativa kostnadsförslag. Enligt dessa beräknades kostnaderna för den 8 1/2 mil långa järnvägen till 5 063 000 rdr rmt för en bana med samma spårvidd som statsbanorna (fem fot) och till 3 999 000 rdr rmt för en sådan av fyra fots spårvidd.

För företagets utförande enligt sistnämnda alternativ beslöto intressenterna att bilda aktiebolag och begärde vid riksdagen 1856—1858

anslag av statsmedel till två tredjedelar av den beräknade kostnaden eller 2 666 000 rdr rmt. Ehuru framställningen förordades av länsstyrelserna i Jönköpings och Kalmar län samt av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, avslogs det begärda lånet. Detta skedde huvudsakligen av det skälet, att södra stambanans sträckning ännu icke var bestämd.

Denna avgjordes genom riksdagens beslut 1860, men frågan upptogs ånyo genom petitioner från Kalmar, Jönköpings och Östergötlands län, som framhöllo fördelen av östra stambanans dragning öster i st. f. väster om sjön Sommen, såsom föreslagits. Av denna förändring i östra stambanans riktning skulle nämligen följa en ännu östligare sträckning genom Småland för södra stambanan, så att den från sjön Salen (Alvesta) ej skulle riktas mot Nässjö utan över Eksjötrakten mot sydöstra hörnet av Sommen. För denna linje drevs en kraftig agitation med talrikt besökta möten i de av den föreslagna banan berörda trakterna. Att bland ivrarna för den östligaste sträckningen av stambanorna även intressenterna i järnvägen Oskarshamn—Hvetlanda voro att finna, var helt naturligt. Såväl dessa som tecknarna av bidrag till undersökningskostnaderna för järnvägslinjen öster om Sommen samman kallades av ryttmästaren HULTENHEIM till ett järnvägsmöte i Eksjö den 16 april 1862. Här undertecknades ansökan till K. M:t om undersökning om möjligheten av den föreslagna sträckningen. Undersökningen kom även till stånd, men det befanns, att den östligare sträckningen var mindre fördelaktig.

Tiden var nu inne att återupptaga frågan om järnvägsförbindelse mellan Oskarshamn och det inre av Småland. Denna järnvägsförbindelse var i själva verket ett livsintresse för Oskarshamn. Allt eftersom fullbordandet av södra stambanan genom Småland fortskred, upptog densamma allt mera av den trafik, som Oskarshamn förut förmedlat, särskilt med de östra delarna av Jönköpings län, trakterna kring Eksjö och Hvetlanda. Det gällde därför numera icke blott att förena Oskarshamn med den rika bygden kring Hvetlanda utan främst att sätta Oskarshamn i förbindelse med stambanan och därigenom med järnvägsnätet i övrigt.

Oskarshamns stadsfullmäktige utsågo en kommitté, bestående av ryttmästaren HULTENHEIM, konsuln P. DEURELL och rektorn C. A. DAHLSTRÖM, och denna kommitté utlyste ett järnvägsmöte i Klövdala den 27 juni 1865. Mötesdeltagarna förklarade enhälligt, att en järnväg vore av behovet påkallad och borde anläggas av staten »med det

bidrag av kommunerna, dessa kunde åstadkomma». Såsom den lämpligaste anknytningspunkten mellan den planerade järnvägen och södra stambanan fann man Nässjö, där södra och östra stambanorna skulle förenas, »helst härigenom landets viktigaste punkt på västkusten, Göteborg, genom den kortaste väg komme att förenas med den på en gång närmaste och bästa hamn vid rikets sydöstra kust». Slutligen fattades beslut om att verkställa undersökning och anskaffa medel härtill. En styrelse utsågs för vidtagandet av erforderliga åtgärder, och till medlemmar av denna valdes ovannämnda kommitterade jämte tre suppleanter.

I enlighet med de vid nämnda järnvägsmöte fattade besluten verkställde kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren G. NERMAN samma år en undersökning. De av plan- och profiliritningar åtföljda kostnadsberäkningarna upptogo alternativa förslag, av vilket det ena innebar samma byggnadsätt som för stambanorna, det andra avsåg en överbbyggnad med samma spårvidd som stambanorna men i övrigt anpassad för lättare trafik i huvudsaklig likhet med det byggnadsätt, som kommit till användning vid några enskilda skånska järnvägar. Kostnaden beräknades för det första alternativet till 6 893 297 rdr och för det andra till 5 091 054 rdr. På nytt sammanträde i Klövdala den 11 jan. 1866 godkändes kaptenen NERMANS plan och uttalades önskemålet, att järnvägen måtte byggas efter planens första alternativ. Åt styrelsen uppdrogs att verka för järnvägens anläggande såsom stambana.

Vid riksdagen 1865—1866 väcktes motioner, i borgarståndet av borgmästaren i Oskarshamn S. TRÄGÅRDH och i bondeståndet av C. J. SVENSÉN i Sinnerstad, att stambanan från Göteborg över Falköping och Jönköping till Nässjö skulle på statens bekostnad utsträckas till Östersjön vid Oskarshamn, men motionerna avslogos av ständerna, emedan den föreslagna järnvägen hade egenskapen av bibana.

Genom upprepade petitioner hos regeringen, motioner vid riksdagarna och artiklar i pressen arbetades emellertid ihärdigt för planens genomförande. Bland de skäl, som härvid åberopades, anfördes i en motion av SVENSÉN följande: »Med Oskarshamn såsom järnvägens ändpunkt skall denna stads förträffliga hamn, som de flesta vintrar varit så isfri, att fartyg däri kunnat inlöpa och finna en säker och rymlig ankarplats, bliva förnämsta villkoret för kommunikationens utveckling österut vintertiden, särdeles vidkommande Gotland och Öland samt kusterna på andra sidan Östersjön».

Vid riksdagen 1867 upprepade SVENSÉN sin motion från föregående

riksdag, varjämte styrelsen för järnvägens åstadkommande till K. M:t ingav en ansökning i enahanda syfte, men riksdagen avslog såväl dessa som liknande framställningar, emedan alla tillgängliga medel behövdes för arbetet på nordvästra stambanan. Vid 1868 års riksdag gjordes nya framställningar om järnvägens utförande på statens bekostnad i skrivelser från den ovannämnda styrelsen, från Oskarshamns stad samt från 52 kommuner i Kalmar, Jönköpings och Kronobergs län. Därjämte väckte SVENSÉN för tredje gången motion i ärendet. Allt var dock förgäves.

Planen på stambanans utsträckande till Oskarshamn, varigenom en bekväm förbindelseled skulle skapas mellan Västerhavet och Östersjön med ena ändpunkten i Göteborg, hade även i denna stad vunnit livlig anklang, men järnvägsfrågans lösning syntes alltjämt lika avlägsen. Att av egna krafter åvägabrinda det erforderliga kapitalet var otänkbart. Staten, som under 1850-talet till och med riksdagen 1862—1863 understött enskilda järnvägsanläggningar, vanligen till två tredjedelar av anläggningskapitalet, hade upphört med sin frikostighet och vägrade att vilja betrakta Nässjö—Oskarshamnslinjen som stambana. Det återstod då endast en utväg: att intressera utländskt kapital för järnvägen. Såväl tyska som särskilt engelska järnvägsentreprenörer sökte vid denna tid förbindelse med målsmän för sådana enskilda järnvägsanläggningar i Sverige, i vilka de kunde placera ledigt kapital. Sådant fanns i riklig mån, särskilt i England. Samtidigt hade de svåra åren 1867 och 1868 medfört stor arbetslöshet i Sverige, som för det allmänna nödvändiggjorde beredande av arbetstillfälle för att förebygga ytterligare arbetslöshet. Härigenom ökades utsikterna att från såväl stat som kommuner erhålla bidrag för det under dessa omständigheter i dubbel måtto allmännyttiga företag, som den planerade järnvägsanläggningen utgjorde.

Styrelsen för järnvägen bestod sedan ett järnvägsmöte i Oskarshamn 1867 av ryttmästaren HULTENHEIM, rektorn DAHLSTRÖM och brukspatronen O. E. TRÄGÅRDH. Underhandlingar inleddes nu med ingenjören J. WILKINSON, vars firma, LUCAS & WILKINSON, i förening med en engelsk entreprenörfirma, MORTON & SONS, framlade förslag om banans byggande. Den 24 aug. 1868 avslöt styrelsen med firman MORTON & SONS ett preliminärt kontrakt om byggandet av järnvägen, enligt vilket för varje engelsk mil av banan skulle betalas 5 550 pund, motsvarande för hela järnvägen, dock utan rörlig materiell, omkr. 9 260 000 kr. Summan skulle erläggas med 1/3 kontant och 2/3 i obliga-

tioner och preferensaktier till parikurs. Innehavarna av firman LUCAS & WILKINSON skulle vara chefsingenjörer för järnvägsbyggandet och tillerkändes såsom sådana »rättighet att anlägga järnvägen, varest de anse den bästa linjen vara, dock att ingen väsentlig differens å den redan bestämda väglängden bör uppstå, berörande de städer och platser, som bolaget anser vara de förmånligaste, med utgångspunkt från Nässjö och slutpunkt i Oskarshamn». Dessutom innehöll kontraktet tekniska bestämmelser om järnvägsbyggnaden, enligt vilka banan skulle få byggas med ännu svagare överbyggnad än de för en jämförelsevis lätt trafik avsedda skånska järnvägarna. »Ehuru järnvägen, byggd på sätt nu är överenskommet, bliver vida dyrare, än det av kaptenen NERMAN uppgjorda kostnadsförslaget utvisar, samt erfordrar vida kännbarare uppföringar från kommunernas och de enskildas sida, än därest företaget av staten understöddes», fann sig ortspressen föranlåten att uppmana allmänhet och kommuner till deltagande i den stundande aktie-teckningen. Ryttmästaren HULTENHEIM lät därefter majoren CL. ADELSKÖLD granska kontraktet. Denne avrådde i en skrivelse på det bestämdaste från järnvägens byggande på föreslaget sätt, emedan banan beräknades få en stor och tung trafik. Han framhöll även olägenheten av att icke tillräckligt detaljerade bestämmelser inginge i kontraktet och faran av likvid medelst aktier och obligationer, varigenom entreprenören, som måste förvandla dessa i penningar, säkert skulle komma att jobba och utsätta styrelsen för många obehag. På grund härav försäkrade sig HULTENHEIM om ADELSKÖLDS biträde vid det slutliga kontraktets uppgörande.

Redan innan detta utlåtande förelåg, hade styrelsen kallat såväl de enskilda personer som ombud från de kommuner, vilka voro intresserade av företaget, till sammanträde i Målilla den 15 sept. 1868. Här beslöts att på de i kontraktet angivna grunderna vidtaga åtgärder för bildande av ett bolag. En interimsstyrelse utsågs, till vars medlemmar valdes ryttmästaren HULTENHEIM, rektorn DAHLSTRÖM, brukspatronen C. W. SJÖGRÉEN, häradsskrivaren R. PETERSSON och borgmästaren L. DAHLSTRÖM.

Enligt kaptenen NERMANS förslag skulle linjen gå från Nässjö över Katteryd och Hvetlanda. Emellertid meddelade ombud för Eksjö vid det ovannämnda mötet, att Eksjö kommun vore villig att teckna aktier för minst 200 000 rdr, om linjen droges Nässjö—Eksjö—Katteryd—Hvetlanda. När det kom till avgörande, vägrade dock Eksjö att teckna sig för bidrag till linjen Nässjö—Eksjö—Hvetlanda—Oskarshamn,

och i stället väcktes förslag om byggande av järnväg mellan Nässjö och Eksjö på stadens bekostnad. Emellertid fanns ett starkt intresse, som önskade en helt ny sträckning, nämligen från Nässjö till Eksjö och därifrån över Bruzaholm, Hultsfred och Melby till Oskarshamn. För denna linje intresserade personer läto under hösten 1868 på egen bekostnad genom en engelsk ingenjör verkställa okulärundersökning av vägen mellan Eksjö och Oskarshamn, under det Eksjö stad lät genom löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren W. GAGNER undersöka linjen Nässjö—Eksjö. På nytt järnvägsmöte i Klövdala den 4 dec. 1868 förordades denna linje, varvid brukspatronen H. MILNE å Virum såsom ombud för MORTON & SONS lämnade det medelandet, att då linjen Nässjö—Eksjö—Bruzaholm—Melby—Oskarshamn vore till anläggningskostnaden betydligt billigare än den förut påtänkta linjen, ville firman för den bestämda summan 5 550 pund för varje färdigbyggd engelsk mil järnväg även tillsläppa den för järnvägslinjen erforderliga rörliga materiel. Kostnaden för denna beräknades till 1 300 000 rdr, och firmans anbud innebar således en väsentlig kostnadsminskning. Dessutom var större aktieteckning både från Eksjö stad och de vid denna linje belägna kommunerna, bruken och större egendomarna att påräkna med den nya sträckningen. Härtill kom, att denna erbjöd förmånligare drift, enär den framgick genom en stor del orörda skogar, medan avsevärd avverkning ägt rum i skogarna kring Emådalen. Under sådana omständigheter var det naturligt, att förslaget om den ändrade sträckningen godkändes. Vid sammanträdet antogs slutligen bolagsordning, varjämte styrelsen fick i uppdrag att gå i författning om utsändande av listor för aktieteckning.

Koncession beviljades, och den 26 febr. 1869 fastställde K. M:t bolagsordningen. Aktiekapitalet skulle utgöra minst 7 milj. rdr, fördelat å 70 000 aktier. Av dessa skulle hälften utgöra preferensaktier, serien A, å vilka aktiebrev skulle utfärdas i den mån beloppet för dem till fullo inbetaltes antingen kontant eller med motsvarande järnvägsbyggnad. Å de övriga aktierna, serien B, skulle aktietecknarna vid bolagets bildande dels fullgöra första inbetalningen med 10 %, dels avlämna skriftliga förbindelser för inbetalningen av den återstående teckningssumman, vilken skulle erläggas under loppet av tre år. För ett belopp, motsvarande en tredjedel av järnvägens anläggningskostnad, ägde bolaget att utfärda uppsägbara obligationer, löpande med 5 % årlig ränta. Sedan vissa avsättningar blivit gjorda, skulle aktierna av serien A vara berättigade till 5 % utdelning av den återstående behållningen, innan

någon utdelning kunde ifrågakomma för aktierna av serien B. Bolagets angelägenheter skulle handhavas av en styrelse eller direktion på sju ledamöter med fem suppleanter, av vilka ett visst antal årligen skulle avgå. Dock skulle den först valda styrelsen kvarstå, tills järnvägen färdigbyggts och avsynats. Styrelsen skulle ha sitt säte i Oskarshamn.

Aktietecknarna sammankallades till bolagsstämma i Hultsfred den 19 mars 1869. Stämman beslöt att uppdraga åt den blivande styrelsen att vidtaga erforderliga åtgärder för bolagets konstituerande och att med entreprenörfirman MORTON & SONS uppgöra kontrakt om järnvägens byggande. Till medlemmar av styrelsen valdes ryttmästaren J. F. HULTENHEIM, Oskarshamn, kronofogden, häradshövdingen C. A. BREITHOLTZ, Grönlid i Misterhults socken, brukspatronen C. W. SJÖGRÉEN, Mariannelund, kammarherren H. AF HARMENS, Berga, kronofogden EDV. GAGNER, Eksjö, samt brukspatronerna TH. SUBER, Bruzaholm, och H. MILNE, Virum. Styrelsen utsåg inom sig till ordförande ryttmästaren HULTENHEIM och till vice ordförande häradshövdingen BREITHOLTZ.

Vid sammanträdet avsändes till majoren CL. ADELSKÖLD ett telegram med anmodan att på telegrafisk kallelse avresa till Oskarshamn. Då styrelsen några dagar senare åter sammanträdde, infunno sig även mr JOHN MORTON och ingenjören JAMES WILKINSON, och vid sammanträdet slut var överenskommelsen träffad mellan styrelsen och MORTON & SONS om järnvägens byggande. Följande dag, den 25 mars, undertecknades kontraktet, varefter till majoren ADELSKÖLD telegram avsändes med underrättelse, att styrelsen »av omständigheter nödgades att i dag underteckna kontrakt med MORTON».

Vad hade då inträffat, som kunnat förmå styrelsen att trots alla varningar sluta avtal med MORTON & SONS? ADELSKÖLD berättar härom i sina »Levnadsminnen»: »Herr WILKINSON infann sig i sällskap med Mr. MORTON men hade förmodligen genom sin landsman Mr. MILNE, som inlett underhandlingen mellan WILKINSON och järnvägsstyrelsen, fått kännedom om min skrivelse och att meningen vore att tillkalla mig såsom rådgivare åt järnvägsstyrelsen, när entreprenadkontraktet skulle uppgöras. Och då vederbörande förutsågo, att detta antagligen skulle korsa deras planer, framställde Mr. WILKINSON genast vid ankomsten till Oskarshamn det ultimatum, att järnvägsstyrelsen inom två timmar skulle antaga hans och Mr. MORTONS anbud, annars förföll detsamma ohjälpligt. Och järnvägsstyrelsen, som befarade, att järnvägsfrågan skulle förfalla, om WILKINSONS förslag icke antoges, och som icke alls

tänkte på följderna av att lämna sig i händerna på entreprenören i fråga om arbetets utförande, den svaga konstruktionen av banan, den fasta och rullande materiellens beskaffenhet och otillräcklighet m. m. samt likviderandet medelst papper, tyckte det vara ett alltför gott tillfälle att få den 14 mil långa banan byggd för ett jämförelsevis obetydligt kontant tillskott och jord jämte naturaeffekter, som kommuner och enskilde finge bestå (aktierna och obligationerna kostade ju inte mera än pappret och tryckningen), antog efter en kort överläggning herr WILKINSONS anbud, varefter kontraktet i en handvändning avgjordes med Messrs. MORTON & SONS om arbetets utförande.»

Kontraktet mellan Nässjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag och MORTON & SONS innehöll bl. a., att järnvägen skulle byggas med samma spårvidd som statens järnvägar, med en största lutning av $16,67 \text{ }^0/_{00}$, med en minsta krökningsradie av 304,8 m. och med skenor, vägande $22,32 \text{ kg./m.}$ För järnvägen erforderlig jord skulle betalas av entreprenören, men om kostnaderna härför överstege 100 pund pr engelsk mil, skulle det överskjutande beloppet betalas av bolaget och om de understege nämnda summa, skulle skillnaden gottgöras bolaget av entreprenören.

Till järnvägen skulle överlämnas 5 lokomotiv, 19 personvagnar och 126 godsvagnar (enligt för svenska järnvägar i allmänhet gällande beräkningsgrund behövde järnvägen 15 lokomotiv och 300 godsvagnar). Järnvägen skulle i sin helhet vara fullständigt färdigbyggd för begagnande inom tre år från arbetets början.

Nässjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag skulle till entreprenörfirman betala 5 550 pund för varje engelsk mil av järnvägens längd, vilket belopp skulle erläggas med $1/3$ kontant och $2/3$ i preferensaktier och obligationer en gång i månaden från arbetets början emot ingenjörernas certifikat för färdiggjort arbete och lämnad materiell. Detta kontrakt innehöll i huvudsak samma bestämmelser som preliminärkontraktet med tillägg av förteckningen på rörlig materiell. På två punkter hade dock entreprenören lyckats utverka lindrigare villkor, nämligen i fråga om rälsvikten, $22,32 \text{ kg. i st. f. } 27,21 \text{ kg.}$, och banvallsbredden, $4,75 \text{ m. i st. f. } 5,18 \text{ m.}$

Innan vare sig planer, profiler eller konstruktionsritningar uppgjorts, innan bolaget ännu var konstituerat, långt mindre förfogade över några penningmedel eller överhuvud visste, varifrån sådana skulle erhållas, påbörjades järnvägsarbetet den 1 april 1869 vid Oskarshamn med »skarpa sprängskott, ackompanjerade av fanfarer och väldiga hurrarop».

Brådskan med entreprenadkontraktets avslutande och järnvägsarbe-

tets påbörjande framkallade senare skarpa anmärkningar mot styrelsen. Till sitt försvar androg denna, att tillståndet i Småland efter den svåra missväxten 1868 påkallade ögonblicklig hjälp genom anordnande av arbetstillfällen åt ortens nödlidande befolkning. Utan tvivel bidrog det snabba beredandet av arbetsförtjänst åt de arbetare, som efter hand i ganska stort antal antogos vid järnvägsbyggnaden, avsevärt att minska arbetslösheten, men för bolagets ekonomiska utveckling hade förfaringssättet ödesdigra verkningar.

Efter avslutandet av entreprenadkontraktet blev styrelsens främsta uppgift att vidtaga åtgärder för bolagets konstituerande. Inbjudan till aktieteckning hade utfärdats redan den 12 dec. 1868, och för att göra aktieteckningen mera lockande utsände man en »prospectus» över den beräknade trafiken, vilken skulle ådagalägga, »att ifrågavarande järnvägsanläggning bör giva kapitalister anledning att uppmärksamma detta företag».

Trafikberäkningarna visade, att en utdelning av omkr. 7 % på hela aktiekapitalet kunde påräknas. Härtill kom, att i beräkningen icke upptagits vare sig importtrafiken över Göteborg eller Oskarshamn, representerande omkr. 70 000 rdr rmt, eller »den utan tvivel ganska betydliga inkomst, som bör härröra från det transitogods, som å denna linje kommer att fraktas mellan England och Ryssland; att denna järnväg kommer att upptaga denna trafik kan med full visshet antagas». Med vilken grad av tillförlitlighet beräkningarna i övrigt uppgjorts, framgår av det förhållandet, att den ovan nämnda exporttrafiken inalles uppskattades till 217 000 ton om året, medan hela godstrafiken under de tjugufem första åren efter järnvägens öppnande, 1875—1899, endast under periodens två sista år översteg 150 000 ton men under den föregående tiden var av avsevärt mindre omfattning.

Men icke endast genom förespeglingar om god vinst sökte man uppmuntra till aktieteckning. De utmed järnvägslinjen belägna kommunerna sökte man förmå att bidra till järnvägens åstadkommande genom att ställa i utsikt för dem, att järnvägsarbetet skulle bereda underhåll åt deras arbetslösa, och för att giva ytterligare eftertryck åt denna synpunkt beslöt styrelsen tillerkänna de kommuner, som tecknat bidrag till järnvägen och fullgjort sina förpliktelser, rätt att få sina arbetare anställda vid järnvägsarbetet.

Aktieteckningen omfattades också med ganska livligt intresse av befolkningen. Förutom ståndspersoner deltog många mindre hemmansägare, torpare, hantverkare och arbetare genom att lämna fri jord eller

dagsverken eller materialier, och många kommuner blevo på samma sätt aktieägare. Kontanta bidrag tecknades huvudsakligen av de större kommunerna, främst av Oskarshamn med 200 000 rdr och av Eksjö med 100 000 rdr. På bolagsstämman den 19 mars 1869 uppgick aktie-teckningen till 383 795 rdr i penningar, i dagsverken och jord 452 800 rdr, »varav en del dock sannolikt ej torde utgå», samt i materiell 101 405 rdr eller inalles 938 000 rdr.

Huru stort intresset för järnvägsföretaget än var i orten, visade det sig dock omöjligt att här uppbringa det erforderliga minimikapitalet, i synnerhet som besluten om teckning av bidrag till järnvägen överklagades inom flera kommuner och upphävdes på grund av formfel. Styrelsen träffade då med firman MORTON & SONS en överenskommelse, enligt vilken firman på vissa villkor tecknade det resterande aktiekapitalet, 148 600 rdr. Först därefter kunde *Nässjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag* hålla konstituerande bolagsstämma, den 17 juni 1869.

Byggnadshistoria och ekonomi åren 1869—1898. Den del av anläggningskostnaden, som bolaget hade att kontant betala, utgjorde omkr. 3 086 000 rdr, vartill kommo extra utgifter och räntor på det kontant utbetalta kapitalet under anläggningstiden m. m., vilka tillägg beräknades öka summan till omkr. 3 350 000 rdr rmt. Häremot svarade ett tecknat aktiekapital på icke fullt en milj. rdr. Det var under sådana omständigheter uppenbart, att bolaget icke med egna krafter skulle kunna genomföra järnvägsföretaget. Redan i jan. 1869 väckte O. HEDENBERG med instämmande av C. J. SVENSÉN motion i riksdagen om statsbidrag på en milj. rdr för järnvägens byggande, vilket belopp föreslogs utgå antingen utan återbetalningsskyldighet eller mot övertagande av stamaktier till motsvarande belopp. Motionen avstyrktes av statsutskottet och avslogs av Första kammaren, varemot Andra kammaren beslöt att anvisa en milj. rdr på villkor, att järnvägen först skulle byggas färdig, bolaget under samma år använda minst lika stor summa till arbetets bedrivande och sålunda tillfälle till utkomst beredas åt ortens nu nödlidande och arbetsförtjänst saknande befolkning. Slutligen skulle bolaget i övrigt uppfylla de villkor, som K. M:t kunde komma att föreskriva. Vid gemensam votering blev med 164 röster mot 111 Andra kammarens beslut även riksdagens.

Detta riksdagens beslut var synnerligen betydelsefullt för järnvägsföretaget. I ekonomiskt avseende förbättrades därigenom utsikterna för järnvägens fullbordande, och i fråga om det tekniska utförandet erhöles betryggande säkerhet mot ett mindre noggrant utförande.

De villkor för statsbidragets åtnjutande, om vilka K. M:t ägde att bestämma, fastställdes genom k. brev den 18 juni, och den 15 okt. fastställdes den av entreprenören uppgjorda planen med vissa ändringar. Samtidigt förordnades chefen i Östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren A. GRAFSTRÖM, att å statens vägnar övervaka järnvägsarbetet.

De av K. M:t föreskrivna ändringarna i planen för järnvägsarbetet nödvändiggjorde avvikelser från entreprenadkontraktet, vilka ökade bolagets kostnader för järnvägsbyggnaden. Med större bekymmer emottogos dock av bolaget de i riksdagsbeslutet innefattade villkoren för statsbidragets åtnjutande. »Hade miljonen redan nästlidna år bekommits», klagades det i styrelseberättelsen 1870, »skulle bolaget kunnat under samma år upparbeta icke en utan enligt kontraktet tre miljoner, emedan det då ägt den kontanta tredjedelen att utbetala till entreprenören». Att denne därigenom också fått fria händer att utföra järnvägsarbetet efter godtycke eller lämna detsamma oavslutat, betänkte man icke. Men icke nog med att statsbidraget först efter järnvägens fullbordande skulle utbetalas, bolaget skulle för att erhålla detsamma dessutom under årets lopp använda minst en milj. rdr på järnvägsbyggnaden. En tredjedel av detta belopp måste betalas kontant eller med jord, materiell eller arbete, men såväl anskaffandet av kontanta medel som indrivandet av övriga tecknade prestationer var förenat med stora svårigheter. Den del av betalningen, som skulle erläggas med materiell eller arbete, kunde nämligen tagas i anspråk först då järnvägsarbetet nått de trakter, där tecknarna av dessa aktier voro bosatta. Härtill kom, att största delen av kommunernas teckningar på grund av formfel icke kunde indrivas. Endast Oskarshamns och Eksjö städers teckning, tillsammans 300 000 rdr, samt enskild teckning till ett belopp av omkr. 100 000 rdr kunde kontant uttagas under loppet av tre år, således lämnande en tillgång av omkr. 133 000 rdr om året. För att uppbringa de medel, som erfordrades för användande av en milj. rdr på järnvägsarbetet under året, fann bolaget sig därför nödsakat att belåna de av städerna Oskarshamn och Eksjö utgivna skuldförbindelserna för aktieteckningen samt att emot styrelsemedlemmarnas personliga borgen upptaga lån. Endast genom att åsamka sig en skuldsumma utöver utgivna aktier och obligationer av nära 300 000 rdr kunde bolaget bedriva arbetet på sådant sätt, att vid slutet av året 1869 de på järnvägsarbetet nedlagda kostnaderna kunde visas uppgå till 1 145 229 rdr 19 öre rmt. Sedan denna utgiftsberäkning utan anmärkning granskats av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, blev den godkänd av K. M:t.

Även om bolaget sålunda hade lyckats att fylla de närmaste villkoren för att i sinom tid komma i åtnjutande av statsanslaget, hade det icke till entreprenören kunnat fullgöra likviderna i den utsträckning, som erfordrades för järnvägens fullbordande inom loppet av tre år. Redan den 15 sept. såg sig bolaget nödsakat att underrätta entreprenören, »att sådana svårigheter uppstått för anskaffande av nödiga medel till järnvägsarbetets bedrivande, att direktionen för närvarande icke såg någon utväg att fullfölja nämnda företag efter den plan, som av entreprenörerna blivit uppgjord». Med året 1869 voro de tillgängliga medlen i det närmaste förbrukade, och från den 1 mars till den 1 juni saknades penningar för de månatliga avbetalningarna till entreprenören.

För att uppbringa ytterligare medel hade styrelsen redan på hösten 1869 gått i författning om upptagande av ett lån på en milj. rdr rmt mot hypotek av det beviljade statsanslaget. Först i juli 1870 lyckades styrelsen få denna transaktion till stånd genom att med bankfirman GUILLETMOT & WEYLANDT i Stockholm avsluta ett lån på en milj. rdr, som förföll till återbetalning den 1 juli 1872, då järnvägen planenligt skulle vara färdig. Såsom säkerhet för lånet måste bolaget icke blott överlåta statsanslaget på den långivande firman utan även till densamma dels pantförskriva 1 500 preferensaktier, vilket icke kunde ske utan entreprenörens särskilda medgivande, dels överlämna av bankfirman godkänd borgensförbindelse för järnvägsarbetets fullbordande på bestämd tid, så att statsmiljonen verkligen skulle komma att utbetalas. Genom sina engelska förbindelser lyckades bolaget under förmedling av brukspatronen MILNE erhålla sådan borgen av Messrs. ALBERT RICARDO och E. CLARK i London. De båda engelsmännen fingo på grund av denna borgensförbindelse stora intressen att bevaka i järnvägsbolaget, och särskilt Mr. RICARDO, som var finansman och ansågs äga en betydande förmögenhet, blev efter hand allt djupare engagerad i järnvägsföretaget. Av lånebeloppet erhöll bolaget endast omkr. 700 000 rdr kontant, sedan avdrag gjorts för ränta och kommissionsarvoden. Bland de sistnämnda utgjorde 40 000 rdr ersättning till RICARDO och CLARK för deras borgensförbindelse (vardera 2 % av lånet) och 21 600 rdr ersättning åt styrelseledamoten brukspatronen MILNE, för ombesörjandet av transaktionen i London. Att med sådant tillvägagångssätt för kapitalanskaffning kostnaderna härför skulle stiga till betydande belopp är icke ägnat att förvåna.

Medan underhandlingarna om belåning av statsanslaget pågingo, vände sig bolaget ånyo till statsmakterna med ansökan om hjälp till

järnvägens fullbordande. Av ledamoten i bolagets styrelse brukspatronen C. W. SJÖGRÉEN väcktes vid riksdagen 1870 motion om ändring i villkoren för uppbärandet av det beviljade anslaget, så att av detta 500 000 rdr måtte utgå, när en fjärdedel av vägen, och ytterligare 500 000 rdr, när halva vägen färdigbyggts och öppnats för trafik. I något ändrad form biföll Andra kammaren detta yrkande med 86 röster mot 80, men vid gemensam votering avslogs motionen med 153 röster mot 144. Vid följande riksdag väcktes av samme motionär med tio instämmanden ny motion, att riksdagen måtte bevilja bolaget antingen ett lån på 1 300 000 rdr mot pant av stamaktier eller ett anslag på en milj. rdr utan återbetalningsskyldighet. Det första alternativet samlade i Andra kammaren 104 röster mot 68 men avslogs vid gemensam votering med 161 röster mot 134.

Bolaget var således hänvisat att med egna krafter fullborda järnvägsföretaget. För att skaffa medel härtill, sedan det genom belåningen av statsanslaget erhållna beloppet tagit slut, överenskommo bolaget och entreprenörfirman att på en gång utfärda alla bolagets obligationer, vilka så gott som samtliga vid järnvägsarbetets slut skulle vara entreprenörens egendom. Härmed började för bolaget en följd av de mest invecklade finansiella manipulationer, vilka det icke är möjligt att här i detalj skildra. Endast huvuddragen skola här beröras.

För försäljningen av obligationerna företogs först en ändring i bolagsordningen för att göra obligationerna mera begärliga för den engelska allmänheten. Enligt denna ändring skulle ett belopp årligen avsättas till obligationernas amortering, motsvarande 1 % av nominella beloppet, och inlösningsäga rum genom årlig utlottning i London, i den mån amorteringsavgiften sådant medgäve. För att ombesörja obligationsförsäljningen utsändes ånyo brukspatronen MILNE till England. Han vände sig till Mr. RICARDO, och denne, som såg sig ställd inför utsikten att på grund av sin borgensförbindelse göra betydlig förlust, om järnvägsarbetet av brist på medel icke kunde fullbordas, övertog i förening med Union Bank i London obligationerna, utgörande ett belopp av 3 240 000 rdr rmt, till ett pris av 78 % och med villkor, att ett belopp, motsvarande obligationsräntan under tre år, deponerades i banken. Den 30 mars 1871 utbjödos därefter obligationerna på marknaden i London med bankens garanti av ränta under tre år eller den uppgivna byggnadstiden. I det prospekt, i vilket obligationerna utbjödos till allmänheten, framställdes järnvägen såsom ett synnerligen givande affärsföretag, och, lockad av den höga räntan och

bankens garanti, köpte allmänheten obligationerna till stigande priser, ända till 100 1/2 %, intill dess svenska ministern i London fann sig för-anlåten att vederlägga de vilseledande uppgifterna i prospektet. För de obligationer, som vid försäljningen ännu tillhörde bolaget och icke överlämnats till entreprenören, erhöll bolaget emellertid endast 65 %, utgörande en kapitalrabatt på inalles 526 680 rdr, varjämte bolaget till Union Bank måste med 225 720 rdr inbetala de tre årens förskotts-ränta å samma obligationer, vilka det dock enligt kontraktet var entreprenörens skyldighet att förränta under byggnadstiden. Avdragen å bolagets obligationer uppgingo således till 50 %, vartill kom ersättning till styrelseledamoten brukspatronen MILNE med 42 342 rdr. De medel, som erhöles vid försäljningen av de bolaget tillhöriga obligationerna, deponerades i Union Bank, där de fingo av entreprenören lyftas i den mån hans certifikat för verkställt arbete godkändes av bolagets styrelse.

Bolagets styrelse hade medgivit försäljningen av sina obligationer till 35 % under pari för att hjälpa entreprenören ur en, såsom det troddes, tillfällig förlägenhet och icke funnit någon risk vara förenad därmed, då entreprenören i alla fall måste taga obligationerna i likvid till parikurs och förlusten genom försäljningen till underkurs ensamt skulle drabba honom. Emellertid kom firman MORTON & SONS inom kort, sommaren 1872, på obestånd och måste lämna arbetet, varigenom bolaget utom förlusterna på obligationsförsäljningen, 752 400 rdr, förlorade 64 763 rdr för uppburen likvid utöver utfört arbete och 226 000 rdr för rörlig materiell, som skulle överlämnats av entreprenören. Inalles uppgick bolagets förlust på firman MORTON & SONS till 1 068 635 rdr rmt.

Vid samma tid, den 1 juli 1872, förföll det på statsanslaget erhållna lånet till betalning, de i Union Bank deponerade medlen voro förbrukade, och järnvägsbolaget såg sig försatt i en synnerligen prekär ställning. Återigen sändes brukspatronen MILNE över till England för att med hjälp av de engelska intressenterna bringa reda i förhållandena. Genom bemedling av Mr. RICARDO träffades den 1 aug. 1872 med Messrs. E. CLARK och W. H. PUNCHARD (CLARK & Co.) en preliminär överenskommelse, varigenom dessa åtog sig att färdigbygga järnvägen å sträckorna Oskarshamn—Hultsfred och Nässjö—Eksjö. På samma gång åtog sig Mr. RICARDO att till GUILLETMOT & WEYLANDT inbetala det förfallna lånet mot pant av de bolaget ännu tillhöriga preferensaktierna. Bolagets tillgångar utgjordes därefter av stamaktier

för omkr. tre milj. kr. samt pantsatta preferensaktier för något över en och en halv milj. kr. Samtidigt hade bolaget ganska betydande svävande skulder.

För att ordna de invecklade finansiella förhållandena och bereda utväg till järnvägens fullbordande i densamma helhet företogo tre styrelseledamöter jämte bolagets sekreterare en resa till London. Icke utan svårighet lyckades man här komma till en uppgörelse. Genom kontrakt av den 29 mars 1873 mellan bolaget samt Mr. RICARDO och CLARK & Co. förbundo sig emellertid dessa att övertaga järnvägsarbetet och fullborda detsamma före utgången av år 1874 i huvudsaklig överensstämmelse med det ursprungliga kontraktet med MORTON & SONS, vartill dock gjordes bl. a. det tillägget, att bolaget utöver de i det ursprungliga kontraktet stipulerade 5 550 pund pr engelsk mil skulle betala en summa av 264 000 kr. för de av K. M:t föreskrivna avvikelserna från entreprenadkontraktet, utvidgning av skärningarna och ökning av dimensionerna på sliprarna, varjämte entreprenören befriades från skyldigheten att leverera gods- och passagerarevagnar. Däremot bestämdes, att 159 begagnade vagnar skulle av Mr. RICARDO efter järnvägens färdigbyggande överlämnas till bolaget mot en årlig avgift under sex år av 54 000 kr. Samtidigt träffades överenskomelse om ordnandet av bolagets skulder och närmaste utgifter. Lånet å statsanslaget övertogs av Mr. RICARDO och CLARK & Co., som dessutom förbundo sig att för bolagets räkning betala ränteutgifter för miljonlånet till den 1 aug. 1874 och för obligationerna under två år samt ett belopp av 322 000 kr. till gäldande av den svävande skulden och bolagets förvaltningskostnader till järnvägens färdigbyggande.

För likviderandet av dessa åtaganden saknade bolaget numera, sedan obligationerna förbrukats, andra tillgångar än preferens- och stamaktier. Kostnaderna för järnvägen, som först beräknats till 9 190 440 kr., hade på grund av ändringarna i planen och övriga i kontrakten den 29 mars 1873 intagna extra utgifter, ökats till 10 070 886 kr. Härav hade MORTON & SONS intill den 1 aug. 1872 uppburit 5 314 989 kr., varför Mr. RICARDO och CLARK & Co. efter järnvägens färdigbyggande voro berättigade till ett belopp av 4 755 897 kr. att betalas i preferens- och stamaktier till parikurs. Då bolaget till sitt förfogande fortfarande ägde tillräckligt antal aktier för att täcka detta belopp, kunde järnvägens färdigbyggande före utgången av år 1874 med säkerhet emotses. Dessa bolagets ekonomiska besvärligheter invercade i hög grad menligt på järnvägsarbetets jämna fortgång.

Samtidigt med avslutandet av entreprenadkontraktet med MORTON & SONS antog styrelsen till bolagets verkst. direktör löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren W. GAGNER. Dennes första uppgift blev att uppgå den blivande järnvägslinjen tillsammans med de engelska ingenjörer, som hitkommo för att leda järnvägsarbetet. Så snart ske kunde, påbörjades därefter utstakningen och avvägningen av linjen, varjämte arbetet med utarbetandet av plankartor och konstruktionsritningar bedrevs med all flit, särskilt sedan K. M:t den 18 juni 1869 i samband med fastställandet av villkoren för utbetalandet av statsanslaget föreskrivit, att planen för arbetet skulle inlämnas för granskning. K. M:t fastställde planen den 15 okt., i vilken dock sedermera företogos smärre ändringar.

Arbetena med järnvägens byggande togo sin början vid Oskarshamn den 1 april 1869. I mitten av juni påbörjades de även vid Nässjö, varifrån de dock senare flyttades till Eksjö, och under slutet av året utfördes jordschaktningsarbeten vid Mariannelund för att uttaga den aktieteckning i arbete, som verkställdes där i trakten. Vid årets slut voro av den 148 km. långa linjen omkr. 26 km. färdigtterrasserade.

Under 1870 hindrades arbetena betydligt genom bolagets finansiella svårigheter, vartill kom, att huvudmannen för firman MORTON & SONS, Mr. JOHN MORTON, avled i februari månad. Firmans verksamhet fortsattes dock under ledning av Messrs. PAUL MORTON och ALFRED DAVIS. Sedan transaktionen med belåningen av statsanslaget fullbordats, kunde arbetena nu fortgå med större fart.

Med år 1871 gjorde sig åter de ekonomiska svårigheterna gällande, så att järnvägsarbetet under månaderna januari—april endast kunde bedrivas med en mindre arbetsstyrka. Den 1 febr. 1871 öppnades sträckan Oskarshamn—Berga för godstrafik.

Den tekniska ledningen av järnvägsbyggnaden handhades av ingenjörfirman LUCAS & WILKINSON. Dennas utförande av arbetet föranledde emellertid upprepade klagomål från statens kontrollant. Särskilt vid arbetets början synes sålunda terrasseringsen ha verkställts utan omsorg.

Ifråga om arbetenas planering anmärktes våren 1871, att det »inger icke synnerligt förtroende för ledningen av detta järnvägsarbete, och verkar detsamma, ordnat på detta sätt, ej heller gott på de arbetare, som därvid användas». Mellan bolagsledningen samt hrr LUCAS och WILKINSON uppstodo stridigheter, som slutade med att bolagets styrelse i nov. 1871 fann sig föranlåten skilja dessa ingenjörer

från all befattning med järnvägens byggande. De ersattes med ingenjören RICHARD GARDNER.

Under år 1872 fortsattes arbetena men bedrevos på grund av de ekonomiska förhållandena tämligen lamt intill mitten av september, då den nya entreprenören, CLARK & Co., genom sin representant och arbetschef, ingenjören H. R. McKEONE, satte en förut okänd kraft och energi i järnvägsföretaget. Statens kontrollant fann även hos honom »ett allvarligt bemödande att verkställa arbetet på ordentligt sätt», och både arbete och kostnader nedlades på att avhjälpa den föregående tidens försummelse.

Den 7 maj 1873 kunde äntligen bandelen Nässjö—Eksjö öppnas för allmän trafik, och på sektionen Oskarshamn—Hultsfred öppnades i nov. godstrafik till Hultsfred. Längre fick den emellertid icke fortgå ostörd. Efter ett par månader, under vilka godstrafiken pågått med synnerlig livlighet, avbröts densamma av entreprenören på grund av tvist mellan Oskarshamns stad och järnvägsbolaget. Bolaget hade 1870 för anläggning av järnvägsstation och bangård inköpt några tomter jämte en nedanför dem intill sjön belägen plan, avsedd att bereda järnvägen fördelen av egen hamnplats för direkt in- och utsklippning. För att här bereda bättre tilläggsplats för fartyg verkställdes invid den grunda stranden en utfyllning i sjön, vilken utfyllning försågs med en provisorisk strandskoning. Tvisten gällde närmast denna strandskoning eller kajbyggnad, men även andra frågor kommo att indragas i densamma. Rättegångar och bråk av alla slag förbittrade förhållandet mellan de båda parterna i mer än sju år. För tillfället träffades i april 1874 en överenskommelse, varpå godstrafiken åter öppnades.

Under år 1873 återupptogs även terrasseringsarbetena å sträckan Hultsfred—Eksjö, där endast en del jordarbeten utförts under första arbetsåret, och vid ingången av 1874 återstodo å bandelen Oskarshamn—Hultsfred endast vissa kompletteringsarbeten. Den 29 juni 1874 öppnades bandelen Oskarshamn—Hultsfred för allmän trafik. Därefter dröjde det icke länge, förrän järnvägen i sin helhet kunde avsynas. Den 4 nov. 1874 öppnades järnvägen Nässjö—Oskarshamn för allmän trafik, och den 11 nov. ägde den högtidliga invigningen rum. Högsta tillåtna hastigheten å banan blev 32 km/t.

Vid slutbesiktningen gjordes vissa anmärkningar mot överbyggnaden. Bankarna över Skräpple ängar och Tulunda mader skulle förstärkas och ballasten kompletteras.

Stationshusen voro oansenliga byggnader av trä, och anstalterna för godstrafiken voro ganska ofullkomliga. Godsmagasin funnos endast vid fyra stationer och lastkajer vid två. Banvaktsstugorna voro uppförda till ett antal av 18 men synnerligen ojämnt fördelade. Enkel telegrafledning hade anlagts. Den rullande materiellen bestod av 5 lokomotiv av Fairlies patent, 13 personvagnar och 124 godsvagnar. Såväl lokomotiv som vagnar voro i behov av reparationer eller kompletteringar.

Avhjälpandet av de brister, som vid avsyningen anmärktes på järnvägen, beräknades av besiktningsmännen draga en kostnad av 160 000 kr., vilket belopp innehölls av statsanslaget, tills järnvägen försatts i fullständigt skick. Detta skedde efter hand under de följande åren, och 1877 utbetaltes den sista delen av den innehållna summan.

En omfattande nyanskaffning av materiell var oundgängligen av behovet påkallad, och redan på sommaren 1874 hade bolagsstämman uppdragit åt styrelsen att för detta ändamål anskaffa medel. Det lyckades också styrelsen att erhålla ett banklån på 250 000 kr. mot personlig borgen av styrelsens ledamöter, varefter 4 lokomotiv, 10 personvagnar och 88 godsvagnar beställdes i England. Emellertid anhöll vid samma tid Mr. RICARDO, som enligt kontraktet av den 29 mars 1873 skulle inlösa bolagets svävande skulder, att bolaget för att underlätta hans penningtransaktioner skulle inlösa under höstens lopp i Sverige förfallande växlar på tillsammans 116 000 kr., varemot han förband sig att betala motsvarande belopp till den firma, hos vilken bolaget beställt lokomotiv. Under höstens lopp blevo två lokomotiv färdiga, men firman vägrade att leverera dem, då likviden icke fullgjorts. Vid undersökning av förhållandet befunnos Mr. RICARDOS affärer under administration, och för att förskaffa bolaget ersättning såväl för de av styrelsen inlösta växlarna på 116 000 kr. som för de återstående 110 000 kr. av bolagets skuld, som Mr. RICARDO skolat betala, lyckades bolaget emot erläggande av resterande likvid med 21 600 kr. få på sig överlåtna de 159 järnvägsvagnar, som eljest enligt kontraktet skulle betalas till Mr. RICARDO under loppet av sex år med 54 000 kr. om året. Bolaget blev således på en gång genom kvittning med Mr. RICARDO ägare av de 159 järnvägsvagnarna, som på detta sätt kostade bolaget 247 600 kr.

För att skaffa medel till nödvändiga utgifter lyckades styrelsen genom förmedling av Messrs. DENT, PALMER & Co., vilka sedan 1874 voro bolagets agenter i London och själva innehavare av ett stort antal

av järnvägens aktier, att med ett under namn av The Nässjö—Oskarshamn Rolling Stock Company bildat konsortium avsluta kontrakt, varigenom konsortiet mot lösöreköp av järnvägens rullande materiell ställde till bolagets förfogande ett belopp av 38 000 pund. Medlemmarna i konsortiet utgjordes uteslutande av personer eller banker, som innehade betydliga belopp av bolagets såväl stam- som preferensaktier. Transaktionerna angående den rörliga materiellen blevo icke slutförda förrän under år 1875, och i samband därmed vidtogos betydande förändringar i bolagets ledning.

Enligt bolagsordningen skulle den först valda styrelsen kvarstå, tills järnvägen färdigbyggt och avsynats, men under byggnadstiden inträffade flera förändringar i den 1869 valda styrelsens sammansättning. En stor förlust led bolaget, då styrelsens ordförande, ryttmästaren HULTENHEIM, 1869 avled. Han efterträddes på ordförandeposten av häradshövdingen C. A. BREITHOLTZ. Genom ändring i bolagsordningen minskades styrelsemedlemmarnas antal från sju till fem, i den mån antalet redan valda minskades genom avgång ur styrelsen. Denna bestämmelse hade redan förut en gång tillämpats, nämligen vid brukspatronen MILNES avgång. Denne hade bl. a. genom bristande redovisning för obligationsförsäljning åsamkat bolaget förluster, för vilket förfarande han visserligen genom Mr. RICARDOS bistånd undgick att ställas till ansvar men för vilket han dock i enlighet med en mellan häradshövdingen BREITHOLTZ och Mr. RICARDO i dec. 1872 träffad överenskommelse nödgades avgå. Då det var engelsmännen som numera voro de största delägarna, var deras beslut att själva taga affärerna om hand ganska naturligt. På bolagsstämman 1875 valdes Mr. GEORGE GOSLETT från Manchester, förut agent för The Midland Railway Company därstädes, marinlöjtnanten CECIL BROOKE PALMER och Mr. CHRISTOPHER THOMAS MOORE att jämte häradshövdingen BREITHOLTZ och brukspatronen SJÖGRÉEN bilda bolagets styrelse. Till verkst. direktör utsågs Mr. GOSLETT.

Kostnaderna för järnvägsbyggnaden uppgingo vid slutet av 1874 till 10 934 594 kr. 57 öre, vartill kommo 234 321 kr. för rörlig materiell och inventarier och 55 297 kr. för reparationsverkstad. 1875 års bokslut upptog bolagets skulder till den ansenliga summan av 12 708 763 kr. Härav utgjorde aktieskulden för stamaktier 3 202 728 kr. och för preferensaktier 3 499 200 kr., obligationsskulden 3 139 200 kr., skuld till The Nässjö—Oskarshamn Rolling Stock Company 1 022 696 kr. samt lån hos E. H. PALMER & MORRISON i London 281 413 kr. Stam-

aktierna ägdes till ett belopp av 482 828 kr. av kommuner och enskilda personer i Sverige. De övriga, som uppgingo till ett belopp av 2 719 900 kr., voro utlämnade till Mr. RICARDO.

När Nässjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag den 4 nov. 1874 övertog järnvägen mellan Nässjö och Oskarshamn, var styrelsen övertygad om, att järnvägen skulle gå »en ljusare framtid till mötes än de flesta». Dessa förhoppningar kommo snart på skam. På rörelsen under 1875, bolagets första verksamhetsår, uppstod en förlust av 269 192 kr., i vilket belopp förfallna räntor ingingo med 231 514 kr. Inkomsterna under året täckte således icke ens bolagets kostnader för trafikens uppehållande. I stort sett visade trafiken ingen utveckling under de två första decennierna efter järnvägens fullbordande.

Någon större betydelse för trafiken på Nässjö—Oskarshamns järnväg hade icke de anknytningsbanor, som under denna tid anlades. Vimmerby—Hultsfreds järnväg öppnades 1877 för allmän trafik, och Nässjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag övertog trafikeringen mot viss ersättning, som dock icke täckte kostnaderna för trafikeringen. Förlusten ansågs dock bli täckt genom den trafik, som från Vimmerby—Hultsfreds järnväg tillfördes huvudlinjen. Hultsfred blev även anknytningspunkt för en smalspårig järnväg till Västervik, som 1879 öppnades för allmän trafik. Genom den smalspåriga Kalmar—Berga järnväg sattes Nässjö—Oskarshamnsjärnvägen i nära förbindelse med kusttrakterna i mellersta Kalmar län.

Godstrafiken omfattade till övervägande del skogsprodukter, huvudsakligen timmer men även bearbetade trävaror, som till stor del utskeppades över Oskarshamn eller över Nässjö försändes till Malmö och Göteborg. För att befordra den senare trafiken träffades 1876 med K. trafikstyrelsen överenskommelse om fraktnedsättning å Statens järnvägar för trävaror, kommande från Nässjö—Oskarshamnsjärnvägens stationer öster om Bruzaholm och gående direkt till Malmö och Göteborg. Gynnandet av trafiken över Nässjö lände givetvis rörelsen i Oskarshamn till avbräck.

Förhållandet mellan järnvägsbolaget och staden hade under fortgången av den 1871 uppkomna tvisten alltmera förbittrats, särskilt sedan densamma kommit att även gälla äganderätten till den av bolaget verkställda hamnplansfyllningen. För att öva påtryckning på staden till medgivanden åt järnvägen borttog bolaget vid ett tillfälle alla rabatter, som beviljats för frakter till Oskarshamn, »i och för betäckande av de igenom dessa tvistigheter förorsakade kostnader», och avstängde tra-

fiken på ett till hamnen anlagt stickspår. Att även järnvägen blev lidande härpå, ligger i öppen dag. Slutligen kom genom förmedling av landshövdingen V. L. GROLL i Kalmar en överenskommelse till stånd 1889, varigenom bolaget förband sig att trafikera hamnspåret mot bl. a. nyttjanderätt till det omtvistade området, som förut av Högsta domstolen tilldömts staden. Denna överenskommelse är i huvudsak ännu gällande. Järnvägens huvudkontor och styrelsens säte förlades 1878 från Oskarshamn till Eksjö.

Efter det första verksamhetsåret med förlust på driften lämnade trafiken visserligen årliga överskott, men dessa förslogo icke till betalning av räntorna på bolagets stora gäld, långt mindre till någon utdelning åt aktieägarna. Boksluten visade därför ständigt förlust på rörelsen, och dessa förluster täcktes genom lån. Då denna upprepade skuldsättning i längden måste bliva fördärvlig för bolaget, träffades 1878 med obligationsinnehavarna en överenskommelse om nedsättning av räntan på bolagets obligationer på det sättet, att obligationsinnehavarna under fem års tid endast skulle erhålla hälften av den för obligationerna bestämda räntan eller $2\frac{1}{2}\%$. För den andra hälften skulle bolaget avlämna skuldsedlar, löpande med 5 % ränta och förfallna till betalning vid obligationernas utlottning. Den behållning, som möjligen kunde förefinnas efter denna räntebetalning till obligationsinnehavarna, skulle lika fördelas mellan bolagets övriga fordringsägare. Emellertid räckte icke ens därefter inkomsterna att betala räntorna på bolagets lån, och skulden växte hastigt — från 1878 års slut till 1880 års slut med 348 000 kr. Vid sistnämnda tidpunkt representerade de utom obligationerna utfärdade skuldsedlarna i kapital och upplupen ränta nära två milj. kr., och efter avslutandet av 1880 års räkenskaper protesterade styrelsen mot att ytterligare öka bolagets skuld genom kapitalisering av räntor. Hittills hade endast obligationsinnehavarna erhållit någon kontant ränteutdelning, alla övriga fordringsägare hade fått nöja sig med att vid varje års slut i stället för kontant räntebetalning emottaga reverser. Detta kunde icke i längden fortfara, särskilt som dessa fordringsägare med full äganderätt voro i besittning av all bolagets rörliga materiell.

Till konvertering av bolagets skulder framlades därför 1880 ett förslag, att bolagets fordringsägare skulle i utbyte mot reverser och övriga säkerhetshandlingar erhålla s. k. income bonds, ett slags obligationer med fastställd maximiränta och med förbindelse för innehavaren att åtnöja sig med den utdelning, som företagets nettoinkomst verkli-

gen medgav, om företagens inkomster icke räckte till utdelning av maximiräntan. För bolagets hela skuldbelopp skulle utfärdas ouppsägbara income bonds med 3 % maximiränta. Om nettoinkomsten skulle medgiva högre utdelning än 3 %, skulle överskottet fördelas mellan innehavarna av dessa obligationer och preferensaktierna intill högst 5 % utdelning, varefter på stamaktierna skulle, i den mån behållningen sådant medgäve, utdelas högst 5 %. Detta förslag antogs såväl av bolagsstämman som av de engelska fordringsägarna. Under senare halvåret 1882 genomfördes konverteringen genom uppläggande av ett nytt obligationslån mot inteckning i järnvägen å 5 999 850 kr. eller 333 350 pund. Med dessa obligationer, income bonds, inlöstes såväl de äldre obligationerna som alla av bolaget före konverteringen utfärdade skuldsedlar, och då även The Nässjö—Oskarshamn Rolling Stock Company tog de nya obligationerna i utbyte mot sin fordran, blev även den rullande materiellen bolagets egendom. Genom denna konvertering förvandlades all bolagets svävande skuld med sina höga räntor till en ouppsägbar skuld utan annan ränta än den, som nettoinkomsten verkligen kunde medgiva. Styrelsen ansåg sig ock med fog kunna påstå, att bolagets ställning numera var »en av de bästa och solidaste ibland enskilda järnvägar i vårt land».

Behållningen av driften förslog emellertid endast i undantagsfall till den ränta, som obligationerna utlovade. I genomsnitt utgick räntan under åren 1882—1895 med 2,18 %, och för att denna utdelning skulle kunna äga rum, måste driftsbehållningen tagas i anspråk i sådan utsträckning, att järnvägen endast nödortfigt kunde underhållas. För även ganska nödvändiga förbättringar och nyanskaffningar saknades medel. Att järnvägen skulle råka i lägervall, om detta förfaringsätt fortsattes någon längre tid, låg i öppen dag.

Järnvägen var byggd med järnskenor av omkring 22 kg/m., och detta i förening med överbyggnadens beskaffenhet i övrigt tillät endast en tågastighet av högst 32 km/t. Såväl för möjliggörande av ökad tågastighet som framför allt för erhållande av större trafiksäkerhet visade det sig ganska snart erforderligt att utbyta skenorna mot tyngre sådana av stål. Då utgifterna för järnvägens underhåll inskränktes så mycket som möjligt, kunde detta utbyte ske endast mycket långsamt. För sträckan Nässjö—Emarp, 65 km., erhöles 1891 tillstånd till en högsta hastighet av 45 km/t.

Liksom järnvägslinjen hölls även den rullande materiellen endast nödortfigt i stånd, och nyanskaffning företogs icke i erforderlig ut-

sträckning. De järnvägsvagnar, som 1875 inkommo från England, voro vid framkomsten i det skick, att de för att få ingå på Statens järnvägar måste med stora kostnader undergå fullständig reparation. Med fullt fog klagade också styrelsen, att »de oupphörligt återkommande reparationerna av denna materiell komma att under många år bliva en tärande kräfta på trafikinkomsterna». En ökning av denna materiell var emellertid alldeles oundgänglig, och för de medel, som upplånades hos The Nässjö—Oskarshamn Rolling Stock Company, byggdes 1877 vid järnvägens egen verkstad 25 godsvagnar, vilka dock förblevo långivarnas egendom, tills lånet återbetalts, och endast förhyrdes till bolaget liksom den övriga rullande materiellen. Ytterligare några vagnar anskaffades därefter. Ännu sämre ställt var det med personvagnarna. Under de första tjugo åren efter järnvägens öppnande måste man nöja sig med de gamla vagnarna, som dock efter hand undergingo en del förbättringar. Ursprungligen uppvärmdes personvagnarna icke vintertiden, men 1877 infördes uppvärmning med het sand, för vilket ändamål s. k. sandugnar byggdes i Oskarshamn, Hultsfred och Eksjö. År 1883 nyinreddes en del personvagnar och försågos med kaminer för vintertrafiken. I samband härmed inskränktes antalet klasser till två, 1:a och 3:e. Men ännu lämnade den rullande materiellens beskaffenhet mycket övrigt att önska.

De vid järnvägen begagnade lokomotiven, av Fairlietyp, voro ganska olämpliga för förhållandena här. För den 1891 öppnade snälltågs-trafiken anskaffades från Munktell & Co. i Eskilstuna 3 stycken 23 tons fyrkopplade tanklokomotiv. Sedan K. järnvägsstyrelsen 1896 meddelat förbud för en hel del av bolagets vagnar att användas på Statens järnvägar, blev en större nyanskaffning nödvändig.

Även i fråga om de till järnvägen hörande byggnaderna, stationshusen, godsmagasinen m. fl., utfördes endast de oundgängligen nödvändiga underhållsarbetena, och behöfliga nybyggnader och utvidgningar uppskötos i allmänhet.

Enligt 1896 års bokslut uppgingo bolagets skulder till omkring 13 milj. kr., därav omkring 6,7 milj. kr. i aktier och 6 milj. kr. i income bonds. De emot dessa skulder svarande tillgångarna utgjordes huvudsakligen av järnvägsbyggnaden, upptagen till omkring 11,2 milj. kr., och inventarier med rullande materiell och förrådsartiklar, upptagna till omkring 1 milj. kr. För anskaffning av ny rullande materiell och för nödiga reparationer å linje och byggnader skulle erfordras omkring 1 200 000 kr.

Järnvägsbolagets rekonstruktion. Emellertid inträffade händelser, som inom kort skulle omgestalta bolaget. Bankiren C. A. WEBER, innehavare av bankirfirman L. R. WEYLANDT i Stockholm, fick under vistelse i London av engelska affärsvänner sin uppmärksamhet riktad på de stora mängder av Nässjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolags aktier och income bonds, som voro placerade i England, nominellt representerande ansenliga belopp men realiter, för aktiernas vidkommande, en obetydlighet i förhållande till nominalvärdet eller, vad income bonds beträffade, ett djupt under pari sjunket värde. Av engelsmännen framkastades förslag att rekonstruera bolaget och därigenom skapa ett livsdugligt företag, vilket för de engelska fordringsägarna skulle medföra den fördelen, att de därigenom skulle kunna återfå åtminstone en del av det i bolagets aktier och income bonds placerade kapitalet, medan de under för handen varande förhållanden näppeligen kunde påräkna ens någon räntebetalning.

Bankiren WEBER hänsköt förslaget till två av sina närmaste affärsvänner i Stockholm, bankiren CARL CERVIN och bankdirektören J. H. PALME. Dessa beslöto att tillsammans med bankiren WEBER söka genomföra detsamma. Bolaget skulle på en gång fullständigt rekonstrueras och järnvägen skyndsamt försättas i fullgott stånd. Då bankdirektören PALME var Inteckningsbolagets verkst. direktör, ansåg han sig icke böra såsom personlig delägare ingå i ett aktiebolag, vid vars finansiella rekonstruktion Inteckningsbolaget sannolikt skulle komma att medverka, varför det konsortium, som bildades för inköp och försäljning av Nässjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolags aktier och skuldförbindelser, kom att bestå av Inteckningsbolaget samt bankirfirmorna C. G. CERVIN och L. R. WEYLANDT. För ett belopp av omkr. 240 000 kr. inköpte konsortiet aktiemajoriteten i järnvägsbolaget, och i mars 1897 avreste PALME, CERVIN och WEBER till London för underhandlingar med innehavarna av income bonds, vilka värdepapper den närmast föregående tiden å Londons fondbörs noterats till pris av omkring 35 %.

Vid dessa underhandlingar, berättade bankdirektören PALME senare, framlades det uppgjorda rekonstruktionsförslaget, som innefattade, att ett nytt lån å 3,6 milj. kr. skulle av förslagsställarna anskaffas mot i järnvägen intecknade obligationer, löpande med ränta av 4 % för år och så ställda, att de efter utlottning skulle inlösas med 110 %. De 1 200 000 kr., som härigenom erhöles, skulle användas till järnvägens iståndsättande, allt mot villkor, att innehavarna av income bonds av-

lämnade dessa mot erhållandet av 40 % av nominalbeloppet, antingen kontant eller i 4 % obligationer, tillhörande det nya järnvägslånet.

Efter svårt och långvarigt arbete, som mer än en gång syntes ogenomförbart och av sir ERNEST CASSEL framhölls såsom utsiktslöst, uppgjordes slutligen den 23 april ett avtal, som dock strandade på en enda person, som innehade ett i och för sig icke mycket betydande belopp i income bonds men som vägrade ihärdigt att biträda förslaget. Då samtliga obligationsinnehavares anslutning fordrades, blev det för rekonstruktionens genomförande nu nödvändigt att efter PALMES, CERVINS och WEBERS återkomst till Sverige exekutivt försälja järnvägen. Försäljningen begärdes för utebliven likvid av några korta lån, som under tiden lämnats åt järnvägen för bestridande av de oundgängligaste underhållskostnaderna.

Vid auktionen inropades järnvägen av PALME, CERVIN och WEBER för en milj. kr., vilket belopp jämte några markområden och fordringar av obetydligt värde vid bolagets slutlikvidation representerade det sammans tillgångar. För de obligationsinnehavare, som biträtt överenskommelsen om konvertering, var denna utgång utan betydelse, då konsortiet ansvarade för 40 % utdelning å obligationernas nominalbelopp. Den ende, som förlorade, var den obligationsinnehavare, som vägrat ingå på överenskommelsen, då den vid auktionen erhållna miljonen endast utgjorde omkring 8 % av bolagets skulder.

Den 2 febr. 1898 konstituerades i Stockholm *Nässjö—Oskarshamns Nya järnvägsaktiebolag*. Bolagsordningen hade stadfästs den 28 jan.

Enligt denna skulle aktiekapitalet utgöra minst 1 725 000 kr., högst 5 175 000 kr., fördelat i likaberättigade aktier à 100 kr. Styrelsen skulle ha sitt säte i Stockholm. Vid den konstituerande stämman fastställdes aktiekapitalet till 2 100 000 kr. Järnvägen överlämnades för inköpspris till det nya bolaget, vars tillgångar beräknades till 5 milj. kr., mot vilka det nya obligationslånet å 3 milj. kr. och aktiekapitalet svarade.

Till medlemmar i styrelsen valdes bankdirektören J. H. PALME, bankiren CARL CERVIN och bankiren C. A. WEBER. Till ordförande utsågs bankdirektören PALME.

Tjänstemännen och personalen i det gamla bolaget övergingo i det nya bolagets tjänst.

Några få stamaktier i det gamla järnvägsbolaget funnos kvar i landet, huvudsakligen hos kommuner, som varit intresserade av järnvägens tillkomst. Dessa aktier fingo på vissa villkor utbytas mot aktier i

det nya bolaget. I febr. 1898 var hela den stora affären slutförd, och för Nässjö—Oskarshamns järnväg började därmed ett nytt skede.

Det var vid en synnerligen gynnsam tidpunkt, som Nässjö—Oskarshamns Nya järnvägsaktiebolag trädde i verksamhet. Den svenska industriens länge förberedda övergång från mera hantverksmässiga former till stordrift genomfördes under 1890-talet och åstadkom från senare hälften av decenniet en växande livaktighet i affärsrörelsen, som fördelaktigt inverkade på kommunikationsmedlens, särskilt järnvägar-
nas utveckling. Icke minst Nässjö—Oskarshamns järnväg rönt påverkan härav. Såväl person- som godstrafiken visade alltifrån 1897 och 1898 en i stort sett jämnt fortgående stegring. Konjunkturväxlingarna inom trävarurörelsen göra sig emellertid starkt märkbara för Nässjö—Oskarshamnsjärnvägen.

Den växande trafiken var utan tvivel till en del framkallad av de nya kommunikationslinjer, som under denna tid tillkommo i Nässjö—Oskarshamnsbanans trafikområde och gjorde denna bana till en viktig huvudstam för det smalspåriga järnvägsnätet i östra Småland. Genom aktieteckning å 100 000 kr. och garanti på obligationslån understödde järnvägsbolaget anläggningen av Hvetlanda—Målilla järnväg. Järnvägen öppnades för trafik 1906. Likaså bidrog järnvägsbolaget genom aktieteckning å 110 000 kr. till åstadkommandet av Eksjö—Österbymo järnväg, som öppnades 1915. Den 1897 öppnade Kalmar—Bergabanan fick stor betydelse för Nässjö—Oskarshamns järnväg, och även järnvägen Anneberg—Ormaryd, öppnad för trafik 1909 och huvudsakligen avsedd för virkestransporter till Annebergs tändsticksfabrik, bidrog att tillföra Nässjö—Oskarshamnsbanan trafik. Av normalspåriga järnvägar tillkom 1902 med aktieteckning från Nässjö—Oskarshamns järnväg linjen Linköping—Vimmerby, som äges av Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag och sedermera förenades med Vimmerby—Hultsfreds järnväg. Denna hade 1899 på exekutiv auktion förvärvats av Nässjö—Oskarshamns Nya järnvägsaktiebolag, som drev densamma i sju år, varefter den försålles till Östra Centralbanan.

Bana, materiell och byggnader. Redan före rekonstruktionen av bolaget hade arbetena med istandsättandet av järnvägen tagit sin början med medel, som konsortiet tillhandahöll, och de fortgingo så raskt, att redan 1899 tåghastigheten kunde ökas till 50 km/t. Omfattande förstärkningsarbeten erfordrades emellertid för att bolaget genom användande av tyngre materiell skulle kunna tillfredsställa tillgodose den växande trafiken. Ballasteringen, som från järn-

vägens början var av underhållig beskaffenhet, har kompletterats över hela linjen.

Under åren 1906—1912 och 1920—1924 inlades ny räls, 34,5 kg/m. å 99 km. och 27,5 kg/m. å 49 km. Moderna växlar av 34,5 kg. räls ha inlagts.

De trånga bangårdarna ha utvidgats, förbättrade säkerhetsanordningar ha införts med växelförregling, Aga klippljussignaler m. m. Vägbroar ha anlagts och automatiska vägbomsanläggningar ha utförts vid ett antal stationer.

Den gamla reparationsverkstaden i Eksjö förstördes genom eldsvåda 1922, och i stället uppfördes 1923 en ny, som anlades för successiv utbyggnad. Den nya verkstaden har en golvyta av 1 800 kvm., ett utrymme, som medgiver samtidigt intagande av 4 lokomotiv och 8 vagnar.

Den del av järnvägen, som vid det nya bolagets övertagande av den samma mest var i behov av förnyelse, var den rullande materiellen. Endast de otillräckliga nyförvärven sedan 1890-talets början voro fullt användbara. Redan innan rekonstruktionen genomförts, hade med konsortiets medel anskaffats några moderna lokomotiv, och de gamla egenartade Fairlielokomotiven med två skorstenar försvunno efter hand från banan. De till största delen obrukbara godsvagnarna slopades, och nya av solid byggnad anskaffades. Förbättrad inredning, bl. a. skinnbeklädna å sofforna i 3:e-klassvagnar, har genomförts under de senaste åren. Den växande trafiken har ställt ökade krav på den rullande materiellens mängd och beskaffenhet.

De svåra lutningsförhållandena vid järnvägen ha ställt stora fordringar på dragkraften. Banan byggdes med en största lutning av 16,67 ‰, vilken i stor utsträckning användes för att undvika kostnader genom jordschaktning.

T r a f i k. Genom anskaffning av lämpliga lokomotiv och genom förbättring av säkerhetsanordningarna blev det möjligt att utan ökad högsta tåghastighet ytterligare förkorta restiden på banan. Medan den snabbaste förbindelsen mellan Nässjö och Oskarshamn 1875 erfordrade 7 timmar och efter den vid 1890-talets början införda snälltågs- trafiken 5 $\frac{1}{4}$ timmar, förkortades restiden ytterligare efter det nya bolagets övertagande av järnvägen till 4 $\frac{1}{2}$ timmar (år 1900) och därefter till 4 timmar, vilken tid f. n. erfordras för resan mellan banans slutpunkter. Samtidigt har tåglägenheternas antal ökats, och genom insättande av direkt vagn i vissa tåg mellan Oskarshamn och Göteborg över Nässjö har bekväm förbindelse erhållits mellan ost- och västkusten.

En stark konkurrent har järnvägen under senaste tid fått i den regelbundna automobiltrafik, som inrättats på vissa sträckor. Samma kommunikationsmedel har emellertid tagits även i järnvägens tjänst, sedan bolaget upprättat en automobilomnibuslinje mellan Marianne-lunds station och Rumskulla kyrkoby.

Järnvägens närmaste trafikområde utgöres till huvudsaklig del av skogsbygd och endast på ett par begränsade områden av odlade trakter. Skogsprodukter utgöra också järnvägens viktigaste transportartikel, och godstrafikens siffror visa sig synnerligen känsliga för fluktuationerna inom trävarurörelsen.

Vad transporterat gods beträffar, utgöra de förnämsta godsslagen i lokaltrafik sågade trävaror, rundvirke, trämasseved, aspvirke, byggnadssnickerier, trämassa och papper samt i samtrafik sågade trävaror, aspvirke, byggnadssnickerier, trämassa, papper, tändstickor och kalk.

Ekonomi. Aktiekapitalet, som i det gamla bolaget var 6 701 928 kr. och å vilket ingen utdelning erhöles, sattes i det nya bolaget, såsom förut omtalats, till 2 100 000 kr. Redan år 1899 utdelades 8 %, åren 1900 och 1901 9 %, de två följande åren 8 % och åren 1904—1907 resp. 9 %, 9 %, 10 % och 9 %.

År 1908 ökades aktiekapitalet till 3 150 000 kr. genom utdelning av en gratisaktie å två aktier. Utdelningen var detta och de följande åren 6 %, steg sedermera till 7 % och 8 % för att 1920 åter nedgå till 6 %. Redan 1922 var utdelningen uppe i 7 % och har bibehållits vid denna siffra.

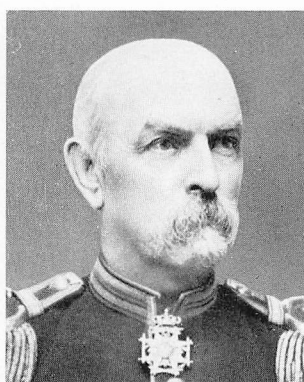
Under bolagets första verksamhetsår var trafikinkomsten omkr. 800 000 kr. Den steg efter hand och utgjorde under tiden närmast före krigsutbrottet omkr. 1 200 000 kr., men detta belopp ökades betydligt under krigstiden och nådde ett år nära fyra gånger denna summa. Krigsåren och den därpå följande kristidens toppsiffror på inkomstsidan motsvarades emellertid av sådana på utgiftssidan, då arbetslöner och kostnaderna för förbrukningsartiklar, särskilt för bränsle, högst avsevärt ökades och bolaget därjämte genom införandet av åtta timmars lagstadgad arbetsdag åsamkades en årlig utgiftsökning av över 100 000 kr. Den försiktiga ledningen under de första åren av bolagets verksamhet hade emellertid konsoliderat affärsställningen, varigenom den kunde gå oförsvagad genom krisen efter världskriget.



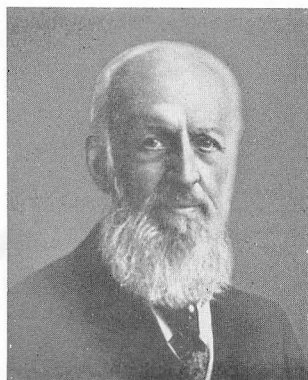
J. F. HULTENHEIM,
ryttmästare.



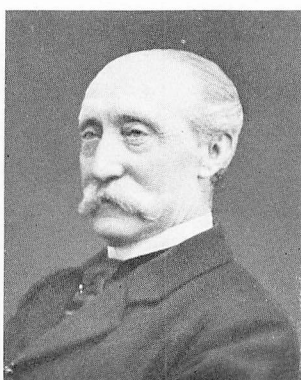
C. A. BREITHOLTZ,
häradshövding.



O. G. NORDENSKJÖLD,
överste.



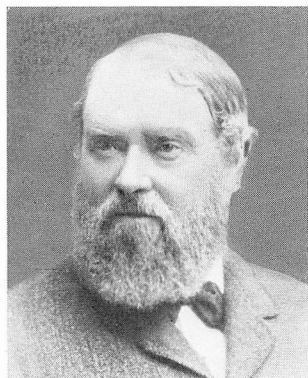
J. H. PALME,
bankdirektör.



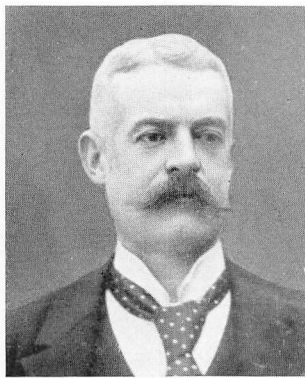
W. GAGNER,
löjtnant i V. V. K.



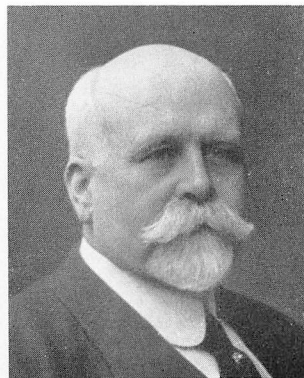
C. W. SJÖGRÉEN,
brukspatron.



G. GOSLETT,
verkst. direktör.



F. GOSLETT,
verkst. direktör.



C. CERVIN,
bankir.



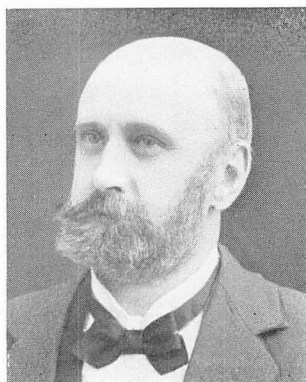
C. T. R. CERVIN,
bankir.



J. M. LINDHÉ,
trafikchef.



G. A. MONTÉN,
trafikchef.



A. BERGMARCK,
trafikchef.



U. E. L. SWENSON,
trafikchef.



C. A. JÖNSSON,
trafikchef.



Första gruståget.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

PALME, J. H., bankdirektör, *ordförande*,
 RUNDQUIST, C. A., rådman, *vice ordförande*,
 CERVIN, C. T. R., bankir, *verkst. direktör*, se nedan.

Verkställande direktör.

CERVIN, C. T. R., bankir 1919—

Trafikchef.

JÖNSSON, C. A. 1914—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Nässjö—Oskarshamns Nya järnvägsaktiebolag.

Verkställande direktör.

CERVIN, C., bankir 1898—1919

Trafikchefer.

LINDHÉ, J. M. 1872—1875

MONTÉN, G. A. 1875—1880

BERGMARCK, A. 1880—1896

SWENSON, E. 1896—1914

Nässjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag.

Ordförande.

HULTENHEIM, J. F., ryttmästare 1869—

BREITHOLTZ, C. A., häradshövding 1870—1887

NORDENSKJÖLD, G., överste 1887—1898

Verkställande direktörer.

GAGNER, W., löjtnant i V. V. K. 1869—1872

BREITHOLTZ, C. A., häradshövding 1872—1874

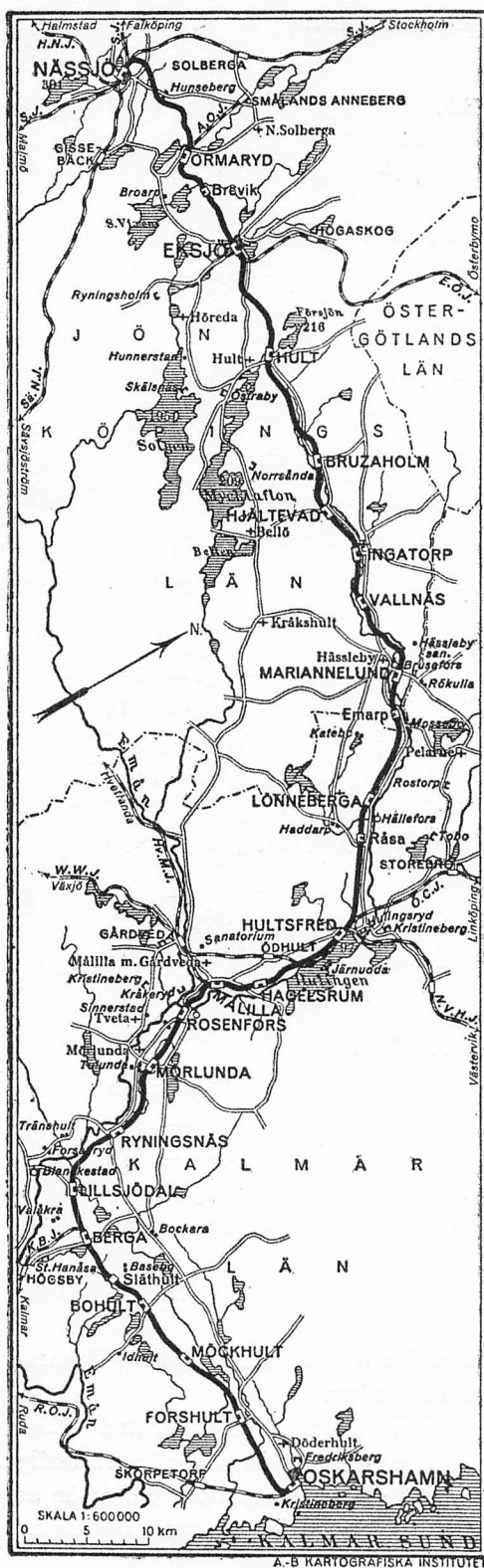
SJÖGRÉEN, C. W., brukspatron 1874—1875

GOSLETT, G. 1875—1893

GOSLETT, F. 1894—1897

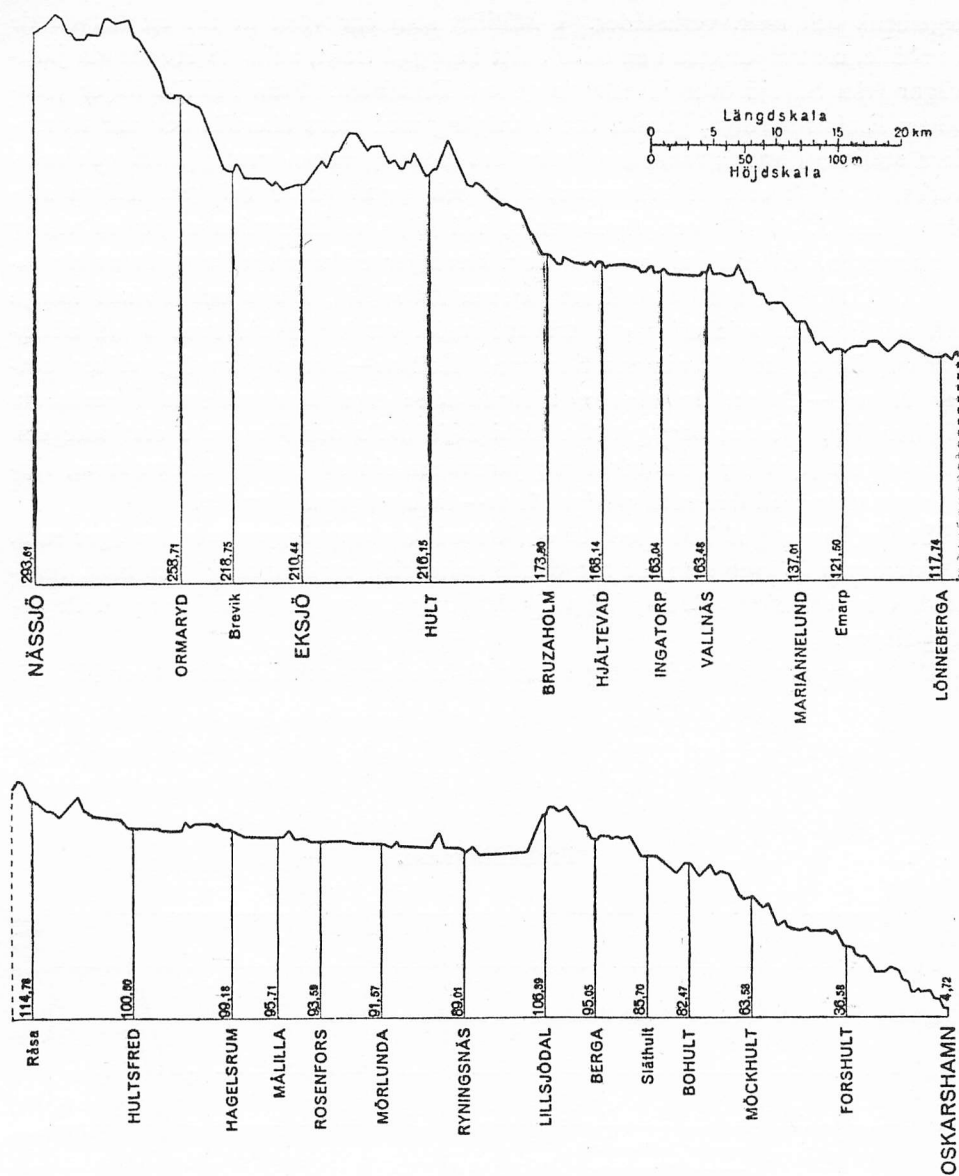
Nässjö—Oskarshamns järnväg, 148 km. De trakter, som Nässjö—Oskarshamns järnväg genomlöper, erbjuda föga omväxling.

Från Nässjö, föreningsstation med statsbanan, Kalmar och Halmstad—Nässjö järnvägar, går järnvägen mot norr men tager därefter i en stor kurva östlig riktning genom skogiga och mossiga marker till *Ormaryds* station. Härifrån är en smalspårig järnväg lagd till Annebergs tändsticksfabrik, och stora upplag av



huvudsakligen aspvirke på Ormaryds station visa, att Nässjö—Oskarshamnsbanan har en icke obetydlig trafik för råmaterialets befordran. Även de färdiga produkterna gå denna väg ut i marknaden. Från Ormaryd fortsätter järnvägen genom mera öppen trakt till Eksjö, säte för en del smärre industriella anläggningar, såsom snickeri- och möbelfabriker, en mek. verkstad m. m. Härifrån utgår en smalspårig järnväg till Österbymo i Östergötland genom en skogrik trakt med snickerifabriker, sågar och kvarnar.

Från Eksjö fortsätter banan genom lövskogstrakter till *Hults* station, en bergig skogstrakt med mager jordmån, och vidare till *Bruzaholm* med industriella anläggningar, såsom metallduksväveri, mek. verkstad och gjuteri. Förbi *Hjultevads* station, med träförädlingsfabrik, går järnvägen fortfarande genom skogstrakter till *Ingatorp*, ett ganska ansenligt samhälle, och därefter in i Hässleby socken med *Vallnäs*, *Mariannelunds* och *Emarps* stationer. Trakten är skogrik, varför träindustrin utgör en viktig näringsgren, och sågverksrörelse drives vid alla tre stationerna. Den betydligaste industriella anläggningen är Bruzafors trämassefabrik i närheten av Mariannelund. Kring denna station har ett blomstrande samhälle växt upp. 2 km. därifrån ligger Hässleby sanatorium, tillhörande Oscar II:s jubileumsfond. Mellan *Mariannelunds* station och *Rumskulla* kyrkoby har järnvägsbolaget öppnat regelbunden automobilomnibustrafik. Järnvägen tager därefter en mera sydostlig riktning och inkommer i Kalmar län. Här ligga *Lönneberga* station och



Råsa håll- och lastplats, den senare förmedlare av järnvägstrafiken med Hällefors pappersbruk. Över jämn furumo når järnvägen därefter *Hultsfreds* stora stationssamhälle vid Hulingens strand. Här finnes en del industriella anläggningar, såsom fröklängningsanstalt, gasverk för tillverkning av aceton-acetylen, mek. verkstäder samt snickeri- och möbelfabriker. Hultsfred är föreningsstation med Östra Centralbanan samt Norsholm—Västervik—Hultsfreds och Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägar.

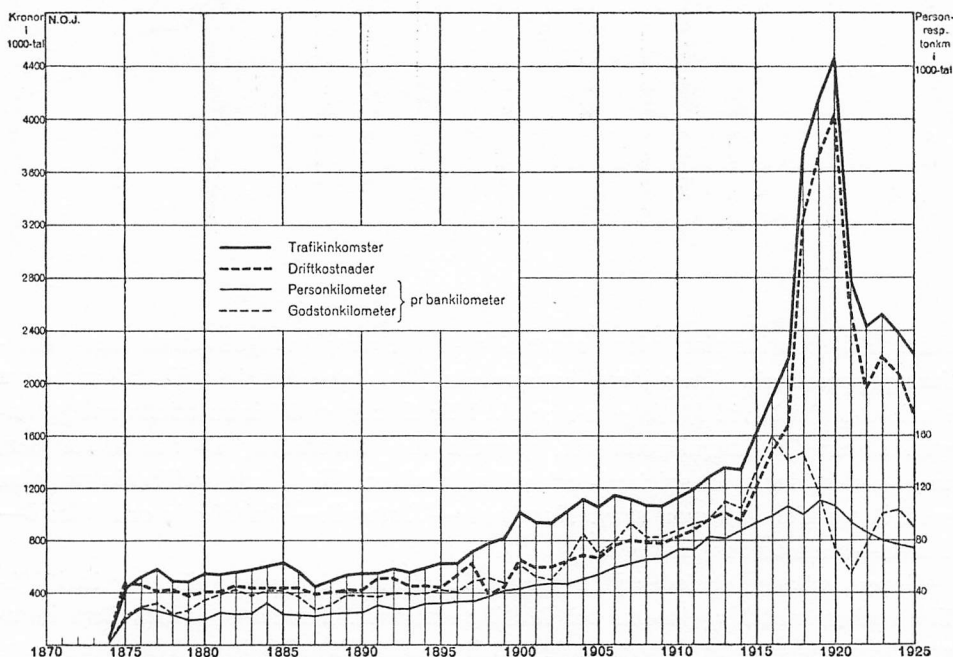
Genom odlade fält leder järnvägen från Hultsfred i sydlig riktning in i Målilla socken med *Hagelsrums* och *Målilla* stationer. I socknen finnas flera industriella anläggningar, såsom möbel- och träförädlingsfabriker, kvarnverk, såg,

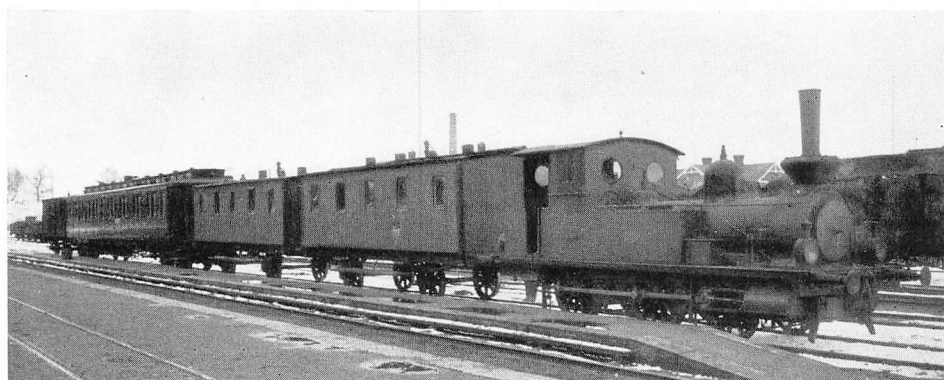
tegelbruk och mek. verkstäder. I Målilla, som har växt ut till ett betydande samhälle, centralpunkten i en odlad, tätt bebyggd trakt, anknäta Hvetlanda järnvägar från Sävsjö över Hvetlanda genom Emådalen. Från Målilla följer järnvägen Emåns bördiga, ganska breda dalgång med stora åkerfält och når *Rosenfors* station, i vars grannskap Rosenfors bruksegendom med gjuteri och mek. verkstad, valskvarn, foderkvarnar, såg- och grynverk är belägen. Nästa stationer äro *Mörlunda* och *Ryningsnäs*, vid vilka träindustrin utgör en viktig näringsgren. Efter Ryningsnäs station återtager trakten sin karaktär av skogsbygd. I Högsby socken med stationerna *Lillsjödalen*, *Berga* och *Bohult* intaga trävarurörelsen, snickerier och trävaruhandel ett betydande rum bland näringarna. Berga är föreningsstation med Kalmar—Berga järnväg, vilken sätter Nässjö—Oskarshamnsbanan i förbindelse med kusttrakterna i mellersta Kalmar län. Genom bergig trakt förbi *Möckhults* och *Forshults* stationer och efter en stark sväng åt nordost når järnvägen sin slutpunkt, *Oskarshamn*, föreningsstation med den smalspåriga Ruda—Oskarshamns järnväg.

Staden har en god hamn, och en omfattande utskeppning av trävaror äger rum. Oskarshamn är även säte för betydande industriell verksamhet såsom mek. verkstad, varv och skeppsdocka, kopparverk, Jungners ackumulatorfabrik m. fl. anläggningar.

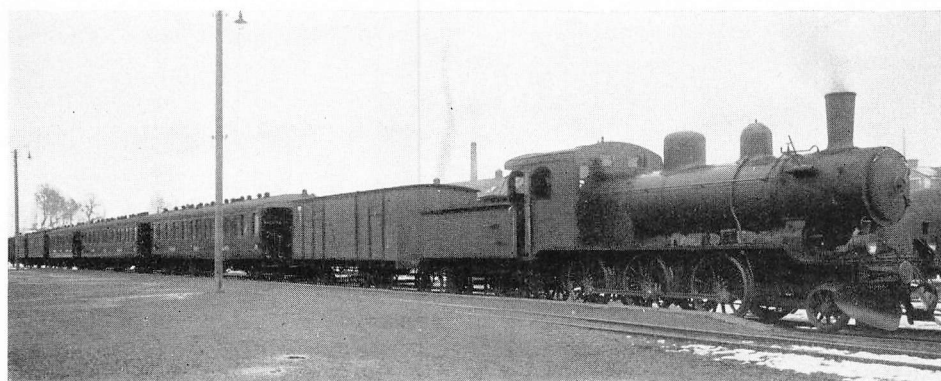
Direkta vagnar gå i vissa tåg mellan Oskarshamn och Göteborg över Nässjö.

Trafikdiagram.

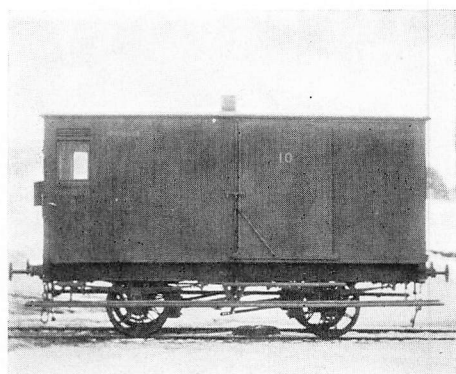




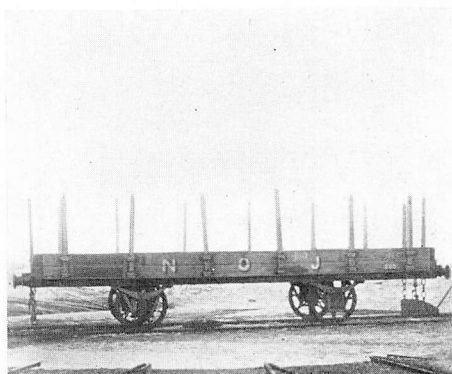
Persontågsätt år 1898.



Persontågsätt år 1925.



Äldsta personvagn.



Gammal godsvagn.



Eksjö järnvägsstation år 1887.



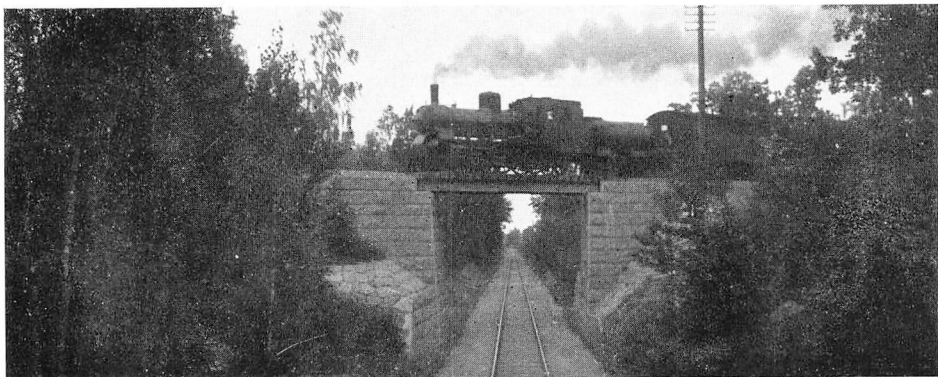
Utsikt från linjen mellan Bruzaholm och Hjärtevad.



Eksjö stationshus år 1926.



Hultsfreds bangård.



Viadukten vid Hultsfred.



Oskarshamn med gamla stationshuset.



Oskarshamns nya stationshus från bangården.

Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1874	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	148,4	148,4
» i sidospår	»	11,4 (1884)	24,1
Största lutning i huvudspår	‰	16,7	16,7
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	22,3 ²	34,5
Största tillåtna hjultryck	ton	4	7
» » tågastighet	km/t.	3 ²	50

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	5	3
» tenderlok	»	—	13
Personvagnar med 2 axlar	»	13	18
» » 3 »	»	—	2
» » 4 »	»	—	6
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	124	484
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	—	3

Personal, antal.

Ordinarie		175	226
Extra.....		10	47
Verkstadsarbetare		25	45
Banarbetare		105	45

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1875.

Kontant i Kassan	7 666: 02	
» i Smålands Ensk. Bank	14 454: 69	
» i Stationernas wexelkassor	625: —	22 745: 71
Fordringar af Åtskillige personer	1 774: 71	
» Herr A. Ricardo	28 951: 65	
» N. O. Rolling Stock C:i för lösöreköp	780 400: —	
» för icke inbetald teckning af Aktier af Serien B	466 203: 66	1 277 330: 02
Inventarier wid Banafdelningen	3 947: 69	
Lokomotivafdelningen	33 800: 78	
Trafikafdelningen	692: 16	
Stationerna	29 019: 36	
Kontoren i Eksjö och Oskarshamn	3 772: 53	71 232: 52
Förrådet, Stenkol m. m.....	118 356: 88	189 589: 40
Jernvägsbyggnaden		10 932 622: 59
Från Reveny Konto:		
förlust på Trafiken år 1874	17 283: 48	
» » år 1875	269 191: 90	286 475: 38
		Kronor 12 708 763: 10

Skulder den 31 dec. 1875.

Till Åtskillige personer och konton			38 755: 04
Herrar Clark Punched & C:o	25 048: 35		
N. O. Rolling Stock C:ni	1 022 696: 37		
Herrar E. H. Palmer & Morrison..	281 413: 99		
Obligationsränta från $\frac{1}{7}$ till $\frac{31}{12}$ med kommission	80 173: 80	361 587: 79	1 409 332: 51
Expropriationer		13 316: 15	
Arbetsqwittencer		2 535: —	15 851: 15
Öfverteckning af B-Aktier.....	186 424: 40		
Aktieskuld för B-Aktier	3 500 000: —	3 686 424: 40	
» för A-Aktier		3 499 200: —	7 185 624: 40
Obligationer			3 139 200: —
Riksdagens anslag (utbekömne)			920 000: —
			Kronor 12 708 763: 10

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	5 265 000: —
Rullande materiell	1 777 671: 53
Inventarier	81 580: 17
Förrådsartiklar	25 688: 31
Fordran mot reverser	788 719: 09
Trafikuppbörd	105 566: 48
Diverse fordringar	17 298: 76
Aktier i:	
Östra Centralbanans a.-b., nom. kr. 100 000 à 10 %	10 000: —
A.-b. Hvetlanda järnvä- gar, nom. kr. 130 000 à 10 %	13 000: —
Eksjö—Österbymo järn- vägs a.-b., nom. kr. 110 000 à 10 %	11 000: —
Kalmar verkstads a.-b., nom. kr. 28 000 al pari	28 000: —
Banker och kassa	194 471: 47
	S:a kr. 8 317 995: 81

Skulder den 31 dec. 1925.

Obligationslånet	1 751 130: —
Diverse personer	98 948: 61
K. järnvägsstyrelsen.....	113 172: 31
Aktiekapitalet	3 150 000: —
Reservfond	315 000: —
Dispositionsfond	778 420: —
Förnyelsefond	1 230 305: 28
Amorteringsfond	164 620: 49
Skattefond	100 000: —
Vinst- och förlustkonto....	616 399: 12
Garanti för Hvetlanda—Må- lilla järnvägs a.-b. obli- gationslån å kr. 316 000.	
Garanti för Nässjö—Oskars- hamns järnvägs pensions- kassas pensionärers och delägares pensioner.	
Övriga förbindelser kr.	34 000: —.
	S:a kr. 8 317 995: 81