

---

# NÄTTRABY—ALNARYD—ÄLMEBODA JÄRNVÄG

Signatur: N.A.E.J. — Spårvidd: 0,60 m.

Ägare: Nättraby—Alnaryd—Eringsboda järnvägsaktiebolag, Nättrabyhamn.

Tanken att bygga järnväg i de trakter, genom vilka Nättraby—Alnaryd—Älmeboda järnväg nu framgår, är av gammalt datum, ty redan på 1860-talet sökte man få den planerade järnvägen från Karlskrona till Växjö dragen genom dem. Sedan Mellersta Blekinge järnväg, nuv. Blekinge kustbanor, tillkommit under åren 1886—1889, blev järnvägsfrågan ånyo aktuell. Förslag framlades nämligen vid denna tidpunkt att anlägga järnväg mellan Tving och någon av stationerna Johannishus eller Nättraby vid Mellersta Blekinge järnväg, och en interimstyrelse tillsattes för linjen Tving—Johannishus. Emellertid uteblev det ekonomiska bistånd, som man beräknat erhålla från Ronneby, ehuru anläggningen huvudsakligen hade en förbindelse med denna plats till mål. Intresset vände sig därför mer och mer till Nättrabylinjen, vilken skulle medföra god förbindelse med residensstaden Karlskrona, den naturliga avsättnings- och handelsstaden, varjämte Nättrabyån, som blivit kanaliserad till Nättraby kyrka, erbjöde direkt förbindelse med havet.

På kallelse av handlanden C. J. ANDERSSON, Tving, lantbrukaren J. W. K. SVENSSON, Bröstarp, landstingsmannen K. M. NELSSON, Björkeryd, och landstingsmannen AX. E. LINDVALL, Nättraby, hölls i Tving den 20 juli 1890 möte för överläggning om en järnväg mellan Tving och Nättraby. En interimstyrelse tillsattes med uppdrag att låta upprätta kostnadsförslag, vidtagna åtgärder för penninganskaffning och i övrigt verka för tillkomsten av denna linje. På framställ-

ning från Tvings kommun beslöts senare, att järnvägsförslaget skulle omfatta även sträckan från Tving till närheten av Alnaryds gamla masugn.

Frågan om spårvidden diskuterades livligt, men någon enighet uppnåddes icke.

Förslag uppgjordes av civilingenjören A. SIVERSSON, vars kostnadsberäkning för en anläggning med 0,60 m. spårvidd upptog ett belopp av 233 500 kr.

Inbjudan till aktieteckning utfärdades av interimsstyrelsen den 1 sept. 1890. I denna inbjudan anfördes bl. a., att järnvägen redan från början borde utbyggas mot norr till Alnaryd och mot söder till Nättraby kyrka (Nättrabyhamn) med tanke på vidare utsträckning mot kusten.

Järnvägen kunde, hette det, påräkna stor trafik, emedan banan i hela sin längd komme att framgå i Nättrabyåns bördiga och folkrika dalgång, där nämnda vattendrag bildade icke mindre än 14 fall, av vilka halva antalet redan användes för industriell verksamhet. Vidare funnes i trakten stora fält för beredande av torvströ och ymnig tillgång på ett förträffligt grus, som torde vinna avsättning på Karlskrona, samt utmärkt granit. Järnvägen komme även att erbjuda fördelaktig avsättning av mejeri-, skogs- och lantbruksprodukter samt öppna möjlighet för Karlskrona stads inbyggare att i dessa vackra trakter skaffa sig sommarbostäder.

De ekonomiska beräkningarna visade vinst. Vad spårvidden beträffade, framhöll interimsstyrelsen, att en bana av normal spårvidd eller av den vanliga smalspåriga typen icke skulle kunna åstadkommas eller med utsikt till någon nämnvärd profit trafikeras. Styrelsen hade därför bestämt sig för det s. k. Kostasystemet.

Koncession å järnvägsanläggningen söktes av interimsstyrelsen och beviljades den 26 febr. 1892. Plan- och profilritningar samt kostnadsförslag voro uppgjorda av ingenjören A. SIVERSSON.

Ett synnerligen energiskt arbete för anskaffning av aktieteckning bedrevs därefter av interimsstyrelsen. Inom banans trafikområde torde knappast någon gård på land och i stad ha undgått besök i detta syfte av en eller flera av styrelsens medlemmar.

De kommunala teckningarna inleddes med att Tvings socken beslöt att teckna aktier för 20 000 kr. En av godsägaren S. E. BRUNBERG vid 1892 års landsting för Blekinge län väckt motion, att landstinget måtte besluta teckna aktier till ett belopp av 1 500 kr. pr km. bana avslogs, men följande års landsting beslöt, på förslag av frih. F. W. VON OTTER

och häradshövdingen A. A. LILIENBERG, att för varje före år 1899 inom Blekinge län färdigbyggd eller till utförandet betryggad km. bibana till kustbanan teckna aktier för 2 000 kr. pr bankm., om spårvidden vore kustbanans, och 1 000 kr. pr bankm., om spårvidden vore mindre än denna banas. Genom detta beslut kom företaget i åtnjutande av en aktieteckning från landstingets sida av 17 000 kr. Inom stadsfullmäktige i Karlskrona väcktes av grosshandlaren G. OHLSSON motion om aktieteckning, och på vissa villkor beslöt fullmäktige att teckna aktier för 25 000 kr.

Vid stämma i Nättrabyhamn den 7 sept. 1892 under landshövdingen greve GOTTHARD WACHTMEISTERS ordförandeskap konstituerades *Nättraby—Alnaryds järnvägsaktiebolag* och antogs förslag till bolagsordning. Aktierna skulle lyda å 50 kr. stycket. Det tecknade aktiekapitalet uppgick nu till 131 100 kr., av vilka Karlskrona stad tecknat 25 000 kr., Tvings socken 20 000 kr., Nättraby socken 5 000 kr., enskilda personer i Karlskrona 31 900 kr., i Tving 9 500 kr. o. s. v. 44 jordägare hade på vissa villkor förbundit sig att i likvid för mark taga aktier till ett belopp av omkr. 12 000 kr., varjämte såsom likvid för arbeten, leveranser m. m. aktier skulle lämnas till ett belopp av 27 000 kr. Med landstingets teckning steg aktiekapitalet därefter till 148 100 kr.

Till ledamöter i bolagets styrelse valdes: konteramiralen frih. F. W. VON OTTER, Karlskrona, landstingsmannen S. E. BRUNBERG, Tving, grosshandlaren G. OHLSSON, Karlskrona, handlanden C. J. ANDERSSON, Tving, landstingsmannen K. M. NELSON, Björkeryd, landstingsmannen AX. LINDVALL, Nättraby, och direktören AX. F. HUMMEL, Kosta.

Den förutvarande interimsstyrelsen, som innehade koncessionen, överlät denna på bolaget, och den nyvalda styrelsen erhöi i uppdrag att vidtaga erforderliga åtgärder för banans byggande, upptaga lån m. m.

Ingenjören P. LARSSON från Arvika åtog sig att för 55 000 kr., därav 5 000 kr. i aktier i bolaget, utföra banbyggnaden. Terrasseringsarbetet påbörjades i april 1893. På grund av ekonomiska svårigheter kunde emellertid entreprenören LARSSON icke fullborda byggnaden, varför han under 1894 löstes från sitt kontrakt. Bolagsstyrelsen beslöt nu att själv låta utföra resterande arbeten med verkst. direktören AX. E. LINDVALL som arbetsledare.

I april 1895 hade arbetena fortskridit så långt, att besiktning i och för järnvägens öppnande för provisorisk trafik kunde äga rum. Trafiken började därefter den 25 maj.

Rörande järnvägens anslutning till Mellersta Blekinge järnväg vid

Nättraby hade långvariga förhandlingar förts mellan de båda järnvägsbolagen utan att man kommit till någon uppgörelse. Svårigheterna härför torde huvudsakligen ha berott därpå, att denna fråga intimt sammanhänge med frågan om järnvägens utbyggande till Nättrabyhamn och anläggandet av station därstädes.

Ärendet hänsköts slutligen av båda parterna till K. M:t, som dels den 4 okt. 1895 bestämde sättet för föreningen mellan de båda järnvägarna och medgav Nättraby—Alnaryd järnväg rätt att anlägga station vid Nättrabyhamn och dels den 16 juli 1897 närmare bestämde villkoren för järnvägens anslutning till Mellersta Blekinge järnväg vid Nättraby station.

Sedan återstående arbeten å järnvägsanläggningen blivit fullbordade, öppnades järnvägen för allmän trafik den 1 nov. 1897. Ett extratåg avgick från Nättrabyhamn till Alnaryd, där landshövdingen greve GOTTHARD WACHTMEISTER förklarade järnvägen öppnad.

Kostnaden hade utgjort 315 529 kr., av vilka 160 000 kr. upplånats.

För banans vidare utsträckning norrut hade redan länge visats ett livligt intresse, särskilt inom Eringsboda och Älmeboda socknar. På ett möte i Eringsboda den 18 dec. 1892, som leddes av direktören Ax. E. LINDVALL, uttalades allmänt den önskan, att järnvägen borde utsträckas från Alnaryd till Eringsboda. Banan borde följa Nättrabyån till Blåningsmåla och därifrån fortsätta i nordvästlig riktning genom Svarthövdaryds by till Eringsboda.

Mötesdeltagarna tecknade omedelbart 500 kr. som bidrag till uppgrändet av kostnadsförslag för banan, och en interimstyrelse av 18 personer, bl. a. direktören Ax. E. LINDVALL, Nättraby, länsnotarien G. W. Roos, Karlskrona, m. fl., tillsattes med uppdrag att vidtaga förberedande åtgärder.

Kostnadsförslag upprättades 1893 av ingenjören P. LARSSON. Järnvägen skulle få en längd av 13,2 km. och beräknades kosta 143 000 kr. År 1896 omarbetades kostnadsförslaget av civilingenjören ERIC VON OTTER och gick då på 170 000 kr. Vid en senare av majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren C. P. W. GAGNER verkställd omräkning höjdes kostnadsberäkningen till 180 000 kr. utan rullande materiell.

Emellertid hade intressenter i Karlskrona—Växjö järnväg under tiden sökt och erhållit koncession å en bredspårig bana från Holmsjö station vid nämnda järnväg över Eringsboda till Älmeboda. I flera år tävlade de båda förslagen Holmsjö—Eringsboda och Alnaryd—Erings-

boda med varandra. Först sedan koncessionen å Holmsjölinjen fått förfalla, kunde Alnaryd—Eringsbodalinjen realiseras.

På ansökan av den tillsatta interimsstyrelsen beviljade K. M:t den 25 aug. 1898 koncession för järnvägen Alnaryd—Eringsboda.

Sedan aktieteckningen uppbringats till 98 450 kr., erbjöd interimsstyrelsen Nättraby—Alnaryds järnvägsaktiebolag att övertaga såväl koncessionen som de erhållna aktieteckningarna mot det att järnvägsaktiebolaget jämväl övertog betalningsskyldighet för den tilltänkta järnvägens dittillsvarande utgifter. Bland aktietecknarna märktes Eringsboda socken med 20 000 kr., Blekinge läns landsting med 13 000 kr., Tving socken med 10 000 kr. och Älmeboda socken med 5 000 kr. Senare tillkom teckning av Mellersta Blekinge järnväg med 10 000 kr. och Karlskrona stad med 10 000 kr., varjämte aktier tecknades för arbeten och leveranser till ett belopp av 20 000 kr. Hela det tecknade aktiebeloppet uppgick till 138 450 kr.

På extra bolagsstämmor den 7 febr. och 2 nov. 1900 beslöt Nättraby—Alnaryds järnvägsaktiebolag enhälligt att antaga detta erbjudande, och vid följande års ord. bolagsstämma antogs förslag till vissa erforderliga ändringar i bolagsordningen, varvid bolagets namn ändrades till *Nättraby—Alnaryd—Eringsboda* järnvägsaktiebolag.

Arbetet på den nya banbyggnaden hade den 30 sept. 1900 påbörjats vid Alnaryd under högtidliga former. Banbygget bedrevs av järnvägsbolaget självt med verkst. direktören AX. E. LINDVALL som arbetsledare och med ingenjören AUG. ÅHSLUND såsom tekniskt biträde. De delvis svåra terrängförhållandena gjorde emellertid, att banbygget drog ut på tiden. Mellan Blåningsmåla och Svarthövden, en sträcka av 3 km., höjde sig sålunda banan 34 m. under långa bergskärningar och höga bankar. En bro om 12 m. längd i ett spann lades över Nättrabyån. Rälsen vägde 12 kg/m. och hade inköpts från Växjö—Klavreströms järnväg, å vilken den förut använts.

Den 29 juni 1905 invigdes banan. Ett extratåg avgick till Eringsboda, där bandelen Alnaryd—Eringsboda av landshövdingen greve AXEL WACHTMEISTER förklarades öppnad för allmän trafik. Tåghastigheten var bestämd till 25 km/t.

Kostnaden för denna bandel hade uppgått till 243 491 kr. utan någon rullande materiell. Då bandelen ägdes av Nättraby—Alnaryds järnväg och skulle trafikeras med dennas rullande materiell, ökades denna med 13 öppna godsvagnar för en kostnad av 12 981 kr.

För järnvägens utsträckning från Eringsboda hade en interimssty-

relse blivit tillsatt redan 1892. Denna hade låtit verkställa undersökning och uppgöra förslag till järnväg från Eringsboda över Flishults hälsobrunn till Konga bruk. Sedan styrelsen för Bredåkra—Tingsryds järnväg, som vid denna tid planlades, beslutat att draga nämnda bana åt Konga, fick järnvägsförslaget Eringsboda—Konga förfalla. Man inriktade sig nu på att från Eringsboda få järnvägen utsträckt i mera nordlig riktning till Älmeboda gamla kyrkoby. Men även här kommo andra järnvägsplaner till en tid hindrande i vägen. Förslag hade nämligen framlagts om anläggningen av en järnväg från Konga station vid Bredåkra—Tingsryds järnväg till Älmeboda gamla kyrkoby. Detta förslag kom aldrig till utförande.

Vid möte i Rävemåla den 28 maj 1893 med intresserade utsågs en interimsstyrelse av 22 personer, bl. a. direktören AX. E. LINDVALL, Nättraby, kyrkoherden CL. LIND, Älmeboda, och komministern J. L. HAGLUND, Älmeboda, för att söka förverkliga järnvägen Eringsboda—Älmeboda.

Förslag till linjen uppgjordes av civilingenjören E. QVISTGAARD. Linjen skulle få en längd av 18 km. och beräknades kosta 248 200 kr., vilken summa av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen höjdes till 273 000 kr.

Koncession beviljades den 27 maj 1904.

Stiftelseurkunden för *Eringsboda—Älmeboda järnvägsaktiebolag* utfärdades den 6 febr. 1906 och konstituerande stämma hölls den 11 febr. 1907, varvid till styrelseledamöter utsågos: direktören AX. E. LINDVALL, Nättraby, legationsrådet FREDR. RAPPE, Sölvesborg, kyrkoherden CL. LIND, Älmeboda, kyrkovärden P. L. EK, Rävemåla, och lantbrukaren J. A. JOHANSSON, Gamla Älmeboda.

Vid tiden för bolagets bildande voro, inberäknat en del jordlösen, aktier tecknade till ett belopp av 172 100 kr., vartill sedermera 23 000 kr. tillkommo, så att hela aktiekapitalet uppgick till 195 100 kr.

År 1908 träffades överenskommelse om att den nya järnvägen skulle överlåtas till Nättraby—Alnaryd—Eringsboda järnvägsaktiebolag, vilket skulle övertaga betalningsansvaret för skulderna till en viss gräns samt till aktietecknarna utlämna aktier till parikurs i Nättraby—Alnaryd—Eringsboda järnväg.

Byggandet av Eringsboda—Älmeboda järnväg börjades den 27 maj 1908 av bolaget med verkst. direktören AX. E. LINDVALL som arbetsledare och ingenjören N. MALMQVIST som tekniskt biträde. Sedan järnvägsanläggningen i huvudsak fullbordats öppnades järnvägen för allmän trafik den 20 dec. 1910.

Högtidlig invigning ägde rum i Älmeboda den 29 s. m. och förrättades av landshövdingen i Kronobergs län A. HAMMARSTRÖM i närvaro av landshövdingen i Blekinge län greve A. WACHTMEISTER med flera inbjudna.

Den 1 sept. 1911 övertogs järnvägen av Nättraby—Alnaryd—Eringsboda järnvägsaktiebolag.

Kostnaden för den nya bandelen uppgick till 323 557 kr., nämligen 279 012 kr. för järnvägsanläggningen, 42 654 kr. för rullande materiell och 1 891 kr. för inventarier.

Sålunda hade, tack vare ihärdigt och målmedvetet arbete från de ledande männens sida och ekonomiska uppoffringar av kommuner och enskilda, järnvägen utbyggt i tre avdelningar, nämligen Nättraby—Alnaryd, Alnaryd—Eringsboda och Eringsboda—Älmeboda.

Såsom förut nämnts, sattes redan vid planläggandet av den första bandelen som mål att nå förbindelse med Växjö stad eller någon dit ledande bana. Koncession å den återstående delen, Älmeboda—Ingelstads station å Växjö—Tingsryds järnväg, 29 km., beviljades den 31 dec. 1911, men bandelens byggande har måst uppskjutas.

År 1906 centraliserades järnvägens förvaltning och en trafikchef anställdes, som skulle helt ägna sig åt järnvägens skötsel och även förestå de olika avdelningarna.

Det torde kunna sägas, att järnvägen med detta år ingick i ett nytt skede, som rätt snart och allt sedan visat sig innebära en lugn utveckling och förbättring i olika avseenden samt leda till en tryggad ekonomisk ställning.

*Trafik.* Under de första åren av järnvägens tillvaro var trafiken ringa och tågantalet var under vintermånaderna begränsat till ett tåg dagligen i vardera riktningen, medan under sommarmånaderna två tåg gingo dagligen i vardera riktningen. Från 1897 har tågantalet ökat.

Järnvägens huvudsakliga godstrafik omfattar trävaror, dels sågade, dels props och ved. Sedan Alnaryds bruk 1898 anlades, har även transporten av järn, järntråd och spik varit ganska betydande.

Utom nämnda bruk finnas av industrier utefter banan vatten- eller ångsågar vid eller i närheten av alla stationer, snickerifabriker i Rävemåla, Yxnanäs, Eringsboda och Tving, möbelfabriker i Eringsboda och Björkeryd, torvströfabrik i Älmeboda samt i Nättraby två större läderfabriker och ett tegelbruk.

*Bana, materiell och byggnader.* Spår utlades 1915 från Alnaryds station till Alnaryds bruk, 1917 från Älmeboda station

till A.-b. Ångsågen och 1922 från Tvings station till Tvings träindustri.

Nya spårväxlar av 14 kg.-räls inlades under 1923 å linjen Nättraby—Alnaryd. De först uppförda stationshusen voro synnerligen små. Om- och nybyggnader ha därför företagits på några stationer. Vid Nättrabyhamns station, där dittills endast en mindre expeditionskur funnits, uppfördes år 1908 en stationshusbyggnad, inrymmande även byrålokaler, och vid Nättraby norra station ombyggdes bangården fullständigt under år 1917.

Då den äldsta rullande materiellen började kräva ett betydligt underhåll och järnvägens spårssystem endast nådde en enda främmande verkstad, fann bolaget sig böra anlägga en egen reparationsverkstad, vilken uppfördes år 1908—1909.

Bland den nyinköpta materiellen märktes ett lokomotiv om 16 ton, utrustat med anordning för ångöverhettning.

*Pensionsväsen.* År 1910 ingick järnvägen i Enskilda järnvägarnas pensionskassa. De då överåriga befattningshavarna erhöles liv- och kapitalförsäkring, till vars premier järnvägsbolaget bidrager med 11/21-delar av beloppen.

*Ekonomi.* Intill år 1906 voro de svävande skulderna betydande, men den ekonomiska ställningen blev följande år konsoliderad. Redan år 1913 var järnvägens ekonomi sådan, att de långivande bankerna befriade bolagsstyrelsen från den personliga borgen, som ledamöterna under tidigare år fått ikläda sig för en väsentlig del av bolagets skuld.

Utdelningarna ha varit: år 1919 3 %, 1920 4 %, 1921 3 %, 1924 3 % och 1925 2 %.

#### Styrelse och chefer år 1926.

##### *Styrelse.*

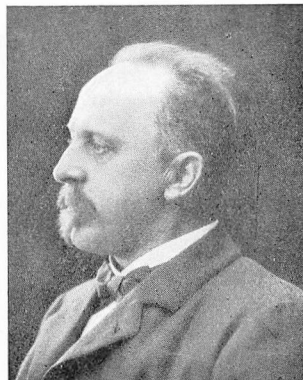
- BRUNBERG, S. E., godsägare, *ordförande*,  
 LINDVALL, AX. E., godsägare, riksdagsman, *vice ordförande och verkst. direktör*,  
 se nedan,  
 LIND, CL., prost,  
 OLSSON, S. A., lantbrukare,  
 JOHNSON, C. A., grosshandlare,  
 EK, P. L., kamrerare,  
 NILSSON, F. A., landstingsman,  
 KARLSSON, E. B., lantbrukare,  
 SJÖBERG, C., bankkamrerare.



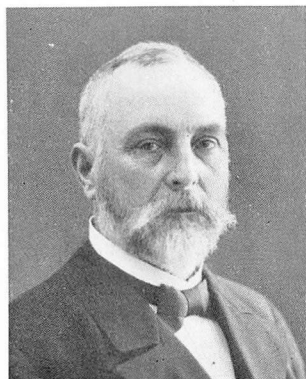
Frh. F. W. VON OTTER,  
amiral.



E. SVENSSON,  
riksdagsman.



K. M. NELSSON,  
landstingsman.



S. E. BRUNBERG,  
godsägare.



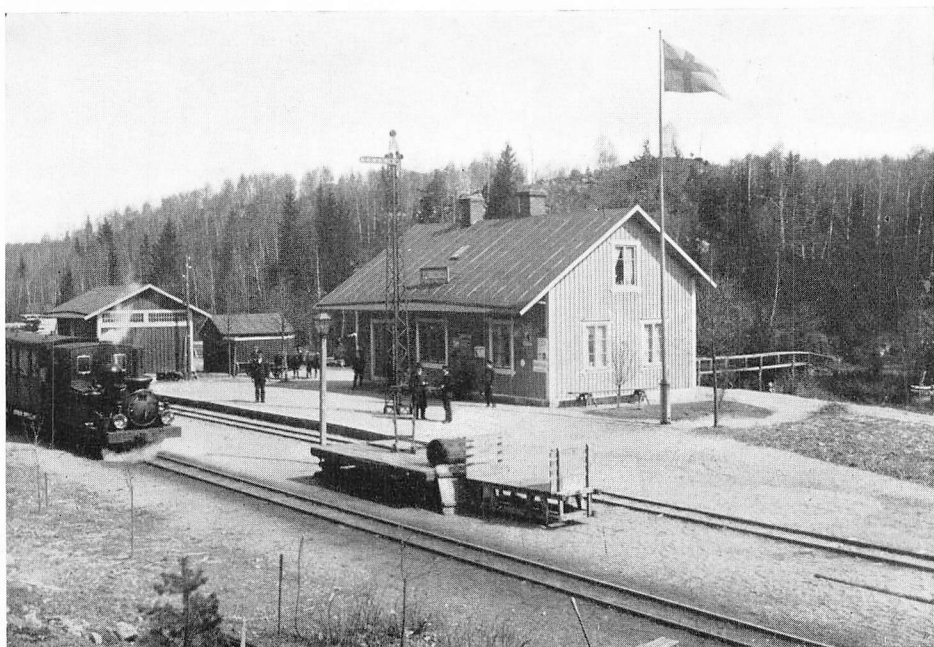
A. E. LINDVALL,  
godsägare.



E. ISAKSON,  
trafikchef.



Nättrabyhamns station.



Blåningsmåla station.



Från linjen.

Verkställande direktör.

LINDVALL, Ax. E., godsägare ..... 1895—

Trafikchef.

ISAKSON, E. J. .... 1906—

Förtvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

VON OTTER, F. W., frih., amiral ..... 1894—1897

SVENSSON, E., riksdagsman, löjtnant ..... 1897—1900

NELSSON, K. M., landstingsman ..... 1901—1917

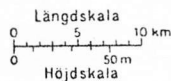
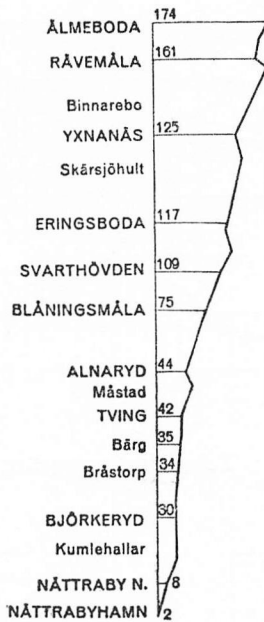
Trafikchefer.

SVANBECK, P. .... 1895

WELIN, C. E. .... 1896

LINDVALL, A. E., verkst. direktör ..... 1897—1905

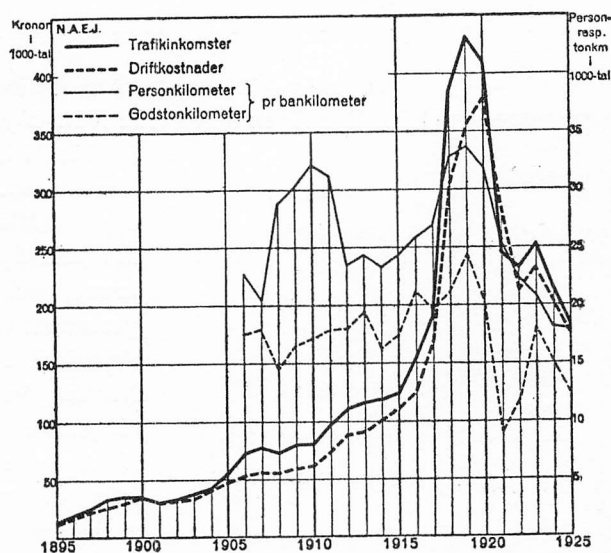
Nättraby—Alnaryd—Älmeboda järnväg, 49 km. Järnvägen utgår från Nättrabyhamn, som har ångbåtsförbindelse med Karlskrona. Ångbåtarna upprätthålla samtrafik mellan järnvägen och Karlskrona, och båtleden går genom ett vackert parti av skärgården. Banan följer Nättrabyån upp till Bläningsmåla, 23 km. Vid Nättraby station, 2 km. från Nättrabyhamn, är anslutning med Blekinge kustbanor. Härifrån fortsätter järnvägen genom den bördiga Nättrabydalen förbi Kumlehallar, ett bergåsparti med branta sluttningar, beklädda av bok och gran. Denna plats är en omtyckt utflyktsort för Karlskronas invånare. Följande station är Björkeryd, som ligger bland



lummiga hängbjörkar vid stranden av Björkerydssjön. Efter ett par hållplatser uppnås *Tvings* station vid Tvings kyrkoby och därefter *Alnaryds* station vid en naturlig park med höga furor och en liten fors. I Alnaryd fanns förr järnbruk. Nu finnas här spikbruk, tråddrageri m. m. Järnvägen går vidare mellan barr- och lövsöksbevuxna höjder alltjämt bredvid *Nättrabyån*, som nu blir allt mindre. Genom bergsprängningar når banan därefter *Blåningsmåla* station i ett ganska pittoreskt landskap och genom en skogig, av väldiga stenblock fylld nejd *Svarthövdens* station, efter vilken naturen blir alltmera lik Smålands sydöstra delar. Efter *Eringsboda* station vid stor kyrkby uppnås *Yxanäs* station, i vars närhet Sofielunds hälsobrunn och badanstalt är belägen. Efter ett par hållplatser framgår banan slutligen till *Älmeboda* slutstation.

Järnvägen är en turistled, som kan tävla med de vackraste i södra och mellersta Sverige. Den visar allt som är typiskt för naturen i Sveriges trädgård, från det leende, bördiga kustlandet upp till barrskogarnas och de ofruktbara moarnas ödevidder.

### Trafikdiagram.



### Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1895	År 1925
Spårvidd .....	m.	0,6	0,6
Spårlängd i huvudspår .....	km.	17	49
» i sidospår .....	»	2,1	4,4
Största lutning i huvudspår .....	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	200 <sup>1</sup>	200 <sup>1</sup>
Rälsvikt .....	kg/m.	9,5	9,5, 12 och 14
Största tillåtna hjultryck .....	ton	—	2,5
» » tåg hastighet .....	km/t.	20	25

Rullande materiell.	År 1895	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok .....	2	4
Personvagnar med 4 axlar .....	2	6
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	12	51
» » » 4 » .....	2	4
Postvagnar, hela eller komb., med 4 axlar... »	—	1

## Personal, antal.

Ordinarie .....	12	27
Extra .....	—	8
Verkstadsarbetare .....	—	3
Banarbetare .....	4	—

\* Ingångsspåret till Nättraby station har 100 m. radie.

## Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1912.

Järnvägsanläggningen		
Nättraby—Alnaryd .....	256 699: 72	
Alnaryd—Eringsboda .....	246 760: 07	
Eringsboda—Älmeboda .....	288 014: 70	791 474: 49
Rullande materielen .....		107 057: 38
Förrådet:		
inventarier .....	16 664: 28	
materialier .....	8 588: 65	25 252: 93
Bergs grusgrop .....		1 000: —
Stationernas växlingskassor .....		55: —
Kassa .....		65: 60
A.-b. Blekinge bank, giro .....		1 500: —
Utestående fraktbelopp .....		1 608: —
Enskilda personer .....		347: —
		<u>S:a kr. 928 360: 40</u>

Skulder den 31 dec. 1912.

Aktiekapitalet .....		479 362: 50
Lån mot revers:		
A.-b. Blekinge bank .....	180 000: —	
Tvings sparbank.....	5 075: —	
Fridlefstad och Rödeby sparbank .....	4 100: —	
Eringsboda sparbank .....	10 000: —	
Älmeboda sparbank .....	117 000: —	316 175: —
Accept konto .....		5 000: —
Diverse fordringsägare:		
Sveriges statsbanor, ej förfallen trafiklikvid .....	702: 27	
Enskilda personer .....	1 366: 77	

(Forts.)

(Skulder 1912, forts.)		
A.-b. Blekinge bank, ränteskuld .....	4 470: —	
Obetalda räkningars konto .....	476: 41	
Älmeboda sparbank, ränteskuld .....	4 462: 70	11 478: 15
Reservfonden .....	75 487: 81	
Disponibla medels konto .....	40 856: 94	116 344: 75
		S:a kr. 928 360: 40

## Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen		
Nättraby—Alnaryd .....	300 611: 99	
Alnaryd—Eringsboda .....	253 070: 94	
Eringsboda—Älmeboda .....	300 539: 22	854 222: 15
Rullande materiellen .....		153 997: 02
Förrådet:		
inventarier .....	58 935: 02	
materialier .....	15 373: 90	74 308: 92
Bergs grusgröp .....		1 000: —
Sv. järnvägarnas garantifond (kr. 1 650: —) .....		10: —
Stationernas växlingskassor .....		295: —
A.-b. Svenska handelsbanken, inestående .....		3 189: 36
Utestående frakter .....		3 579: 06
Materialier och arbeten för främmande .....		760: 87
Kassa .....		54: 51
		S:a kr. 1 091 416: 89

## Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet .....		481 650: —
Lån mot inteckning:		
Älmeboda sparbank .....		208 500: —
Eringsboda sparbank .....		60 000: —
Upplupen, ej förfallen ränta .....		4 041: 85
Outtagen vinstutdelning:		
1919 .....	494: 50	
1920 .....	846: 50	
1921 .....	783: —	
1924 .....	1 222: 50	
1925 .....	2 498: —	5 844: 50
Främmande förvaltningar, ej förfallen trafikl. ....		6 183: 43
Obetalda räkningar .....		2 604: 61
Reservfonden .....		75 487: 81
Förnyelsefonden .....		125 633: 59
Disponibla medels konto .....		121 348: 80
Vinst- och förlustkonto .....		122: 30
		S:a kr. 1 091 416: 89

