
RUDA—OSKARSHAMNS OCH RUDA—ÄLGHULTS JÄRNVÄGAR

Spårvidd: 0,891 m.

Signaturer och ägare, se resp. järnvägar.

Järnvägslinjen Oskarshamn—Ruda—Älghult utgör i förvaltningshänseende en enhet, men bandelarna *Ruda—Oskarshamn*, som öppnades för allmän trafik år 1907, och *Ruda—Älghult*, som öppnades 1923, ägas av skilda bolag.

Ruda—Oskarshamns järnväg.

Signatur: R.O.J.

Ägare: Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag, Oskarshamn.

Under åren omkring sekelskiftet gjorde sig ett livligt intresse för järnvägsfrågor gällande i trakten omkring Oskarshamn. De skogrika bygderna och de mera betydande orterna i mellersta Kalmar län och östra delen av Kronobergs län, såsom Kråksmåla, Virserum, Hvetlanda m. fl., sökte komma i järnvägsförbindelse med Östersjöhamn, i främsta rummet med Oskarshamn, då staden efter Nässjö—Oskarshamns järnvägs tillkomst år 1874 utvecklats till en handels- och sjöfartsstad av rang. Staden ägde en naturlig och djup hamn och erbjöd goda sjöfartsförbindelser med in- och utlandet.

Hvetlanda och Virserum fingo sina järnvägsfrågor ordnade, under det att en år 1898 begärd koncession för en smalspårig järnväg (0,891 m.) Kråksmåla—Ruda—Oskarshamn avslogs på grund av länsstyrelsens avstyrkande utlåtande. Ungefär samtidigt beviljades koncession för en järnväg Mönsterås—Åseda.

Emellertid gjorde sig behovet av en järnväg i den föreslagna riktningen alltmå gällande. Från Fliseryds kommun, som hade ett tjugotal vattenfall och växande industrier, framkommo många planer för ordnandet av järnvägsfrågan. Sålunda hade A.-b. Bankeberg—Finsjö för avsikt att bygga järnväg till Möckhults eller Bohults station på Nässjö—Oskarshamns järnväg, men planen omintetgjordes därigenom, att flertalet sockenbor syntes vilja komma i direkt förbindelse med Östersjöhamn. Valet stod mellan Oskarshamn och Mönsterås, för vilken sistnämnda ort intresset var synnerligen stort. De krafter, som arbetade för detta förslag, förde frågan så långt framåt, att koncession begärdes för en järnväg Finsjö—Mönsterås, men denna avslogs i samband med koncessions beviljande å Ruda—Oskarshamns järnväg.

Vid extra kommunalstämma den 8 mars 1903 beslöts tillsättandet av en kommitté av fem personer, vilka skulle undersöka såväl de nämnda förslagen som ett under stämman framkommet förslag om järnväg från Fliseryds kyrkoby till Ruda. Kommittén stannade för förslaget Oskarshamn—Ruda. På kommitténs anmodan uppgjorde ingenjören R. SCHWANBOM därefter kostnadsberäkning för järnvägen. Beräkningen upptog en summa av 1 030 000 kr., inkl. rullande materiell.

Av det erforderliga beloppet beräknade man erhålla 500 000 kr. genom lån. Återstoden eller 530 000 kr. skulle åstadkommas genom aktieteckning. Av kommunerna och enskilda beräknade man få 232 000 kr. och av Oskarshamns stad omkr. 300 000 kr.

I Oskarshamn mottogs järnvägsförslaget med intresse. Kommittén gjorde nu till staden hemställan om aktieteckning. Denna hemställan upptogs som motion av direktören M. LINDER, och den 7 april 1903 beslöto stadsfullmäktige med 20 röster mot 4 att teckna 316 000 kr. i den blivande järnvägen.

Löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren J. A. BLOMBERG erhöll därefter i uppdrag att upprätta plan- och profilritningar jämte kostnadsförslag för en 33 km. lång järnväg med 0,891 m. spårvidd. Förslaget slutade å en summa av 920 000 kr., inkl. rullande materiell. På grundval härav begärde häradshövdingen PH. WESTER, f. d. överstelöjtnanten P. L. LAURELL, direktören M. LINDER, vice konsuln G. L. WIJKSTRÖM och godsägaren G. JOHANSSON koncession, vilken beviljades den 2 sept. 1904. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg, att kostnaden borde höjas till 970 000 kr.

Samma personer utfärdade i okt. 1903 inbjudan till aktieteckning, och den 27 och 28 dec. s. å. hölls i Oskarshamn sammanträde med aktie-

tecknarna. Teckningslistorna visade, att ett sammanlagt belopp av 484 100 kr. tecknats, av vilka 80 000 kr. tecknats av Fliseryds kommun. Därefter konstituerades *Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnvägsaktiebolag*. Samtliga koncessionssökande valdes till styrelse med härads-hövdingen P. H. WESTER som ordförande.

Aktiekapitalet skulle utgöra lägst 400 000 kr. och högst 1 200 000 kr. Aktieteckningen fortgick och uppgick 1905 vid tiden för ansökan av statslån till 485 000 kr. Ett statslån å 483 300 kr. erhöles.

Då således det för järnvägsföretaget behövlige kapitalet i det när-maste var säkrat, träffades avtal med byggmästaren P. J. PETERSSON, Skövde, och ingenjören J. H. SVENSSON, Mönsterås, om utförande av järnvägsanläggningen.

Följande år fann man, att ytterligare 70 000 kr. skulle erfordras för järnvägens fullbordande. Bolagsstämman uppdrog åt styrelsen att anskaffa beloppet företrädesvis genom aktieteckning eller lån, och då förnyad aktieteckning av enskilda lämnade obetydligt resultat, vände sig styrelsen till bolagets största aktieägare, i främsta rummet Oskarshamns stad och Fliseryds kommun, med hemställan om ytterligare aktier till ett belopp av 62 500 kr., fördelat med $\frac{3}{4}$ på Oskarshamn och $\frac{1}{4}$ på Fliseryd. Såväl Oskarshamns stad som Fliseryds socken tillmötesgingo denna bolagets hemställan.

Byggnadsarbetet påbörjades den 28 april 1905 och fortgick utan några som helst störande moment. Själva banbyggnaden anmäldes av entreprenörerna färdig till besiktning den 10 dec. 1906, varefter banan den 11 jan. 1907 öppnades för allmän trafik.

De huvudsakligast transporterade godsslagen äro trävaror, ved, sten, spannmål, gödningsmedel och stenkol.

Ruda—Älghults järnväg.

Signatur: R. Ä. J.

Ägare: Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag, Oskarshamn.

Förhistorien till byggandet av Ruda—Älghults järnväg är intimt förbunden med Ruda—Oskarshamns järnväg. Sålunda finner man, att de första planerna på den sistnämnda banan sträckte sig till Kråksmåla-bygden, och följaktligen blev Ruda—Oskarshamns järnväg ett led i strävandet att komma längre in i landet. Den blott 33 km. långa järnvägen kunde icke utnyttja personal och materiell på ett fullt rationellt sätt, vilket förhållande påpekades även av statsmyndigheterna.

Två förslag framkommo till järnvägens fortsättning, det ena till Grönskåra station å Mönsterås—Åseda järnväg, det andra till Sävsjöström via Älghultsby. För detta sistnämnda förslag begärdes på sin tid koncession, vilken dock avlogs.

År 1912 hade emellertid beslut fattats om byggande av smalspårig järnväg från Älghult över Sävsjöström till Brittorps station å Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg. Arbetet med denna bana (Östra Värends järnväg) påbörjades år 1917, då statslån kunde erhållas. Då Älghult sålunda komme att utgöra ändpunkten i öster för denna järnväg, blev en sammanlänkning av Östra Värends och Ruda—Oskarshamns järnvägar en naturlig följd, emedan städerna Oskarshamn och Växjö därigenom skulle komma i direkt förbindelse med varandra genom en smalspårig järnväg. Vidare skulle de av den blivande järnvägen genomkorsade socknarna med sina talrika industrier och stora skogsområden erhålla en god samfärdsled till en praktiskt taget isfri hamn.

Den 22 juli 1915 begärde borgmästaren H. GRAUERS, direktören M. LINDER, vice konsuln G. L. WIJKSTRÖM, alla i Oskarshamn, bruksägaren A. JOHANSSON, Kronofors, och kantorn V. HOFFMAN, Älghult, koncession å en 47 km. lång järnväg av 0,891 m. spårvidd från Älghultskulla till Ruda station i överensstämmelse med ritningar och kostnadsförslag, som upprättats av distriktsingenjören, kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren R. EKWALL. Den beräknade kostnaden, exkl. rullande materiell, uppgick till 1 630 000 kr.

Därefter begärde häradshövdingen J. ZETTERSTEDT m. fl. den 14 mars 1916 koncession å en järnväg av likaledes 0,891 m. spårvidd från Alsterbro station å Mönsterås—Alsterbro järnväg till Älghult i enlighet med ritningar och kostnadsförslag av ingenjören L. V. HOLMER. K. M:t anbefalldes nu Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att anmoda länsstyrelserna i Kronobergs och Kalmar län att höra invånarna i de orter, genom vilka järnvägen vore avsedd att framdragas, och inkomma med yttrandet i ärendet. Möte hölls därefter i Högsby, Kalmar län, den 15 dec. 1916. Koncessionssökandena för Alsterbro—Älghultsbanan framhöllo därvid, att Älghults socken sedan gammalt tillhört Kalmar stads handelsområde och att staden vore starkt engagerad i Kalmar—Berga järnväg, vilken i sin ordning vore djupt intresserad i Mönsteråsbanan. För den sistnämnda banan skulle det bliva synnerligen menligt, om Älghults järnvägsplaner realiserades på annat sätt än sökandenas förslag angåve, enär ett verkligt nödläge för banan kunde uppstå. Däremot skulle Mönsteråsbanans utsikter te sig betydligt ljusare, om järnvägen

Alsterbro—Älghult komme till stånd, och dessutom funnes god förhoppning, att denna järnväg skulle kunna byggas utan att något bidrag av staten skulle behöva begäras.

I en till mötet inlämnad skrivelse framhöll styrelsen för Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnväg, att genomförandet av järnvägsförslaget Älghult—Ruda vore nödvändigt för att bolaget skulle kunna fullgöra sina förbindelser till staten och att staten för sina vidsträckta skogsmarker omkring sjön Allgunnen finge betydande nytta av banan, vilken skulle bliva en del av en transitoled Oskarshamn—Växjö och därmed till landets sydliga delar. Älghults och närliggande trakters förbindelse med kusten bleve bäst tillgodosedd genom en direkt järnväg över Ruda, och Kalmar—Berga m. fl. järnvägars intressen komme ej att trädas för nära genom beviljandet av koncession åt en järnväg Älghult—Ruda. Till förmån för Alsterbroförslaget talade representanten för Mönsterås köping samt intresserade i Kalmar stad.

Länsstyrelsen tillerkände Rudaförslaget den största betydelse ur kommunikationssynpunkt men uttalade farhågor för att företaget skulle beröva Mönsteråsbanan en stor del av trafiken. Därför ifrågasattes, att Älghult—Rudabanan skulle erhålla koncession till någon lämplig anslutningspunkt å Mönsteråsbanan eller å den föreslagna järnvägen Alsterbro—Älghult.

Länsstyrelsen i Kronobergs län framhöll, att orsintresset i länet syntes enstämmigt ansluta sig till Älghult—Rudaförslaget. För förslaget uttalade sig vidare distriktschefen i Östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, domänstyrelsen och Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Den 14 dec. 1917 beviljades koncession å Ruda—Älghults järnväg, och sedan hälften av det i kostnadsförslaget beräknade kapitalet tecknats, anhöllo koncessionsinnehavarna om statslån.

Emellertid hade den oerhörda allmänna prisstegringen föranlett en omräkning av kostnadsförslaget. Distriktschefen i Östra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren J. EKELUND, upprättade 1918 ny plan jämte kostnadsförslag, som slutade på 3 050 000 kr., exkl. rullande materiell. På ansökan av koncessionsinnehavarna fastställde K. M:t den 13 juni 1919 den nya planen med undantag för en sträcka, som i huvudsak avsåg förbättrad anslutning med Mönsterås—Åseda järnväg i Skoghult. Denna sträcka skulle utföras i enlighet med en av trafikchefen, civilingenjören A. G. HAGELFELDT på koncessionsinnehavarnas uppdrag utförd ritning.

Inbjudan till aktieteckning utfärdades 1917, och den 29 dec. 1917 konstituerades i Oskarshamn *Ruda—Älghults järnvägsaktiebolag*. Till styrelse valdes borgmästaren H. GRAUERS, direktören M. LINDER, vice konsuln G. L. WIJKSTRÖM, bruksägaren A. JOHANSSON och kantorn V. HOFFMAN. Ordförande blev borgmästaren H. GRAUERS, och till verkst. direktör utsågs trafikchefen A. G. HAGELFELDT.

Aktieteckningen fortgick med sådant resultat, att bolaget i april 1918 förfogade över 1 100 000 kr. aktiekapital, men på grund av den nya planen och den allmänna prisstegringen erfordrades minst 1 525 000 kr. för järnvägens byggande. Bolagsstämman beslöt därför att aktiekapitalet skulle höjas med 425 000 kr. Aktieägarna uppmanades nu att teckna ytterligare 40 % utöver vad redan skett, och redan vid 1918 års slut var det erforderliga aktiekapitalet garanterat. Bland de större aktietecknarna märktes Oskarshamns stad med 700 000 kr., Älghultsby kommun 280 000 kr. och Ruda—Oskarshamns järnväg 55 200 kr., Högsby kommun, Fliseryds kommun och A.-b. Svenska fönsterglasbruken vardera med 50 000 kr. o. s. v. Till följd härav beviljade K. M:t samtidigt med koncessionen ett statslån å 1 525 000 kr. Härigenom var allt klart för arbetets igångsättande.

När 1921 en brist av 216 000 kr. beräknades på grund av prisstegringarna, gjordes framställning till statens arbetslöshetskommission om övertagande av återstående arbeten såsom nödhjälpsarbete. Denna hemställan ledde emellertid icke till något resultat, varför styrelsen hos K. M:t den 28 april 1922 anmälde, att arbetet icke kunde slutföras enligt den uppgjorda kostnadsplanen. Styrelsen anhöll därför om ett lån av 207 000 kr. Detta beviljades även att utgå från Handels- och sjöfartsfonden.

I samband med statslånets beviljande förordnades distriktschefen J. EKELUND till statens kontrollant under byggnadstiden. Det första därefter följande styrelsesammanträdet bevistades av majoren EKELUND, som anhöll få till protokollet antecknat, att det av honom upprättade kostnadsförslaget blivit upprättat å sådan tid, att det nu borde anses för lågt. Om bolaget hade för avsikt att under egen ledning företaga byggnadsarbetet, torde det kunna inträffa, att det belopp, som nu stode till bolagets förfogande, icke räckte till.

Verkst. direktören framlade emellertid de skäl, som talade för att icke under dåvarande förhållanden utlämna byggnadsarbetet å entreprenad, och styrelsen beslöt i enlighet härmed. Arbetet skulle utföras under ledning av verkst. direktören. Emellertid avled denne i febr.

1920, varefter till arbetschef antogs ingenjören JOH. SVENSSON, som byggt Ruda—Oskarshamns järnväg.

Kort därpå beslöt styrelsen ingå i Svenska väg- och vattenbyggarnas arbetsgivareförbund. Till följd härav måste styrelsen ansluta sig till den lockout, som från den 1 april var rådande inom branschen. Härigenom låg arbetet nere till början av februari påföljande år. I nov. 1921 meddelade arbetschefen, att arbeten för omkr. 936 000 kr. återstodo, vilket betydde en brist på omkr. 216 500 kr. Styrelsen beslöt, att skenläggning skulle äga rum till Skoghults station, varefter arbetet skulle vila, tills den ekonomiska sidan kunde överblickas. Då i dec. 1921 endast en km. närmast Skoghult återstod, utbröt strejk. Den upphörde först under juli månad 1922. Samtidigt antogs trafikchefen vid Ruda—Oskarshamns järnväg, H. PETERSSON, till arbetschef, sedan den förutvarande av sagt sig uppdraget. Bandelen Ruda—Skoghult öppnades för allmän trafik den 14 nov. 1922.

Arbetet å delen Skoghult—Älghultsby fortgick utan något avbrott, och den 22 febr. 1923 sammanlänkades Östra Värends och Ruda—Älghults järnvägar. Tilldragelsen högtidlighölls med tal av borgmästaren GRAUERS, utdelning av gratifikationer m. m. Järnvägen i sin helhet öppnades för allmän trafik den 19 aug. 1923. Trafikeringen övertogs av Ruda—Oskarshamns järnväg.

De huvudsakligaste godsslagen utgöras av trävaror, ved, glas, sand, stenkol och järn.

Trafikanordningar. Vid de mindre stationerna ha nya kontroll- och säkerhetsanordningar införts och telegrafanläggningarna å dessa stationer har ersatts med telefon. Biljettförsäljningen ävensom emottagning och utlämning av gods sker av platsvakten, under det att tågens egentliga expediering och växling ombesörjes av tågbetjäningen och andra expeditionsgöromål ha överflyttats på de större stationerna. Alla stationer, hållplatser och vaktstugor stå i förbindelse med varandra och järnvägsbyrån medelst ett kombinerat telefon- och telegrafsystem. Icke mindre än 22 apparater äro tillkopplade dessa båda trådar, som dels förmedla förbindelse med varandra, dels med ett enkelt grepp förvandlas till telegraftrådar för de större stationerna och trafikbyrån.

Med alla dessa förenklingar har en stor inbesparing av personal kunnat äga rum.

Järnvägen har utrustats med moderna järnvägstekniska anordningar.

Styrelse och chefer år 1926.

Ruda—Oskarshamns järnväg.

Styrelse.

GRAUERS, H. V., borgmästare, *ordförande*,
 WIJKSTRÖM, G. L., vice konsul, *verkst. direktör*, se nedan,
 EVERS, K. W. H., f. d. löjtnant, *statens ombud*,
 EDVALL, J. A., hamnkaptén, *vice ordförande*,
 REHNBERG, G., överpostiljon,
 BOHMAN, A., vice konsul.

Verkställande direktör.

WIJKSTRÖM, G. L., vice konsul..... 1913—

Trafikchef.

PETERSSON, G. F..... 1925—

Ruda—Älgshults järnväg.

Styrelse.

GRAUERS, H. V., borgmästare, *ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
 WIHLBERG, S. P. C. F., rådman, *statens ombud*,
 WIJKSTRÖM, G. L., vice konsul, *vice ordförande*,
 WEIDOW, S., disponent,
 FRANZÉN, FR. O. E., underlöjtnant,
 ERIKSSON, G., disponent.

Verkställande direktör.

GRAUERS, H. V., borgmästare..... 1920—

Trafikchef.

PETERSSON, G. F..... 1925—

Företvarande styrelseordförande och chefer.

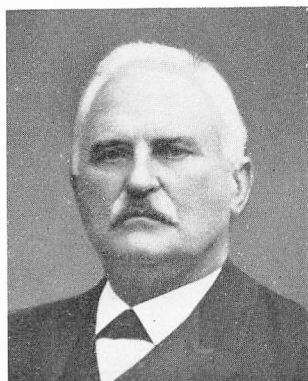
Ruda—Oskarshamns järnväg.

Ordförande.

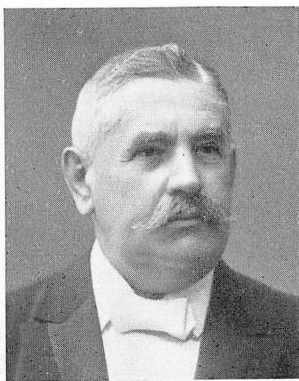
WESTER, PH., häradshövding 1907—1913
 LINDER, M., direktör 1914—1924

Verkställande direktör.

JEANSSON, TH., direktör 1903—1912



PH. WESTER,
häradshövding.



M. LINDER,
direktör.



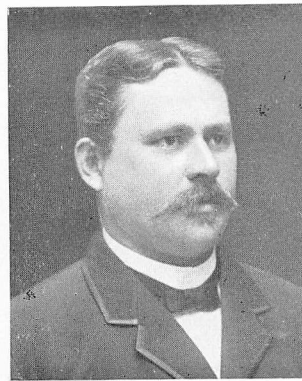
H. V. GRAUERS,
borgmästare.



TH. JEANSSON,
direktör.



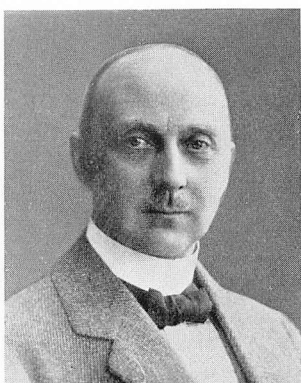
G. L. WIJSTRÖM,
vice konsul.



AX. WIEDEMANN,
trafikchef.



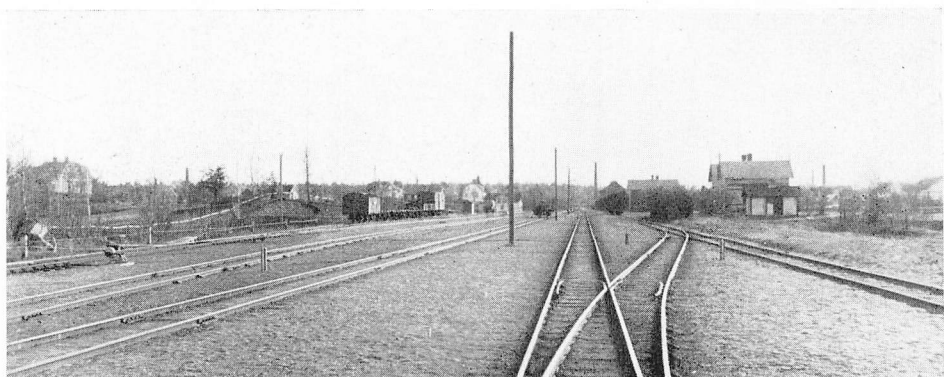
A. G. HAGELFELDT,
trafikchef.



H. L. PETERSSON,
trafikchef.



G. PETERSSON,
trafikchef.



Ruda station.



Fliseryd station.



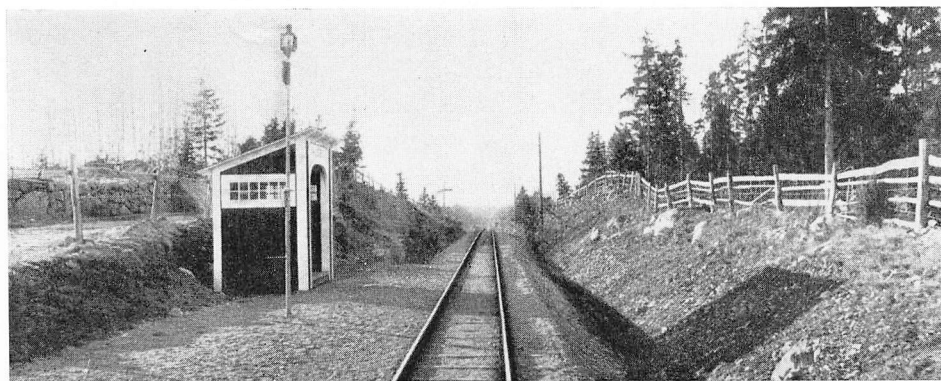
Sinnerskog station.



Fröseke station vid Alsterån.



Basthult, håll- och lastplats.



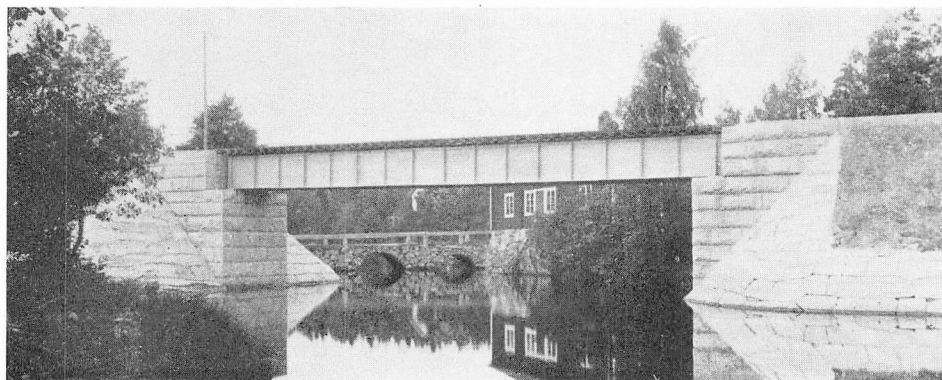
Hållplats vid Alebo.



Boviks banvaktstuga.



Järnvägsbron över Emån.



Broar över Alsterån vid Kronfors.

Trafikchefer.

WIEDEMANN, AX.	1907—1916
HAGELFELDT, A. G.	1916—1920
PETERSSON, H. L.	1921—1924

Ruda—Älghults järnväg.

Verkställande direktör.

HAGELFELDT, A. G., trafikchef, 1917—1920

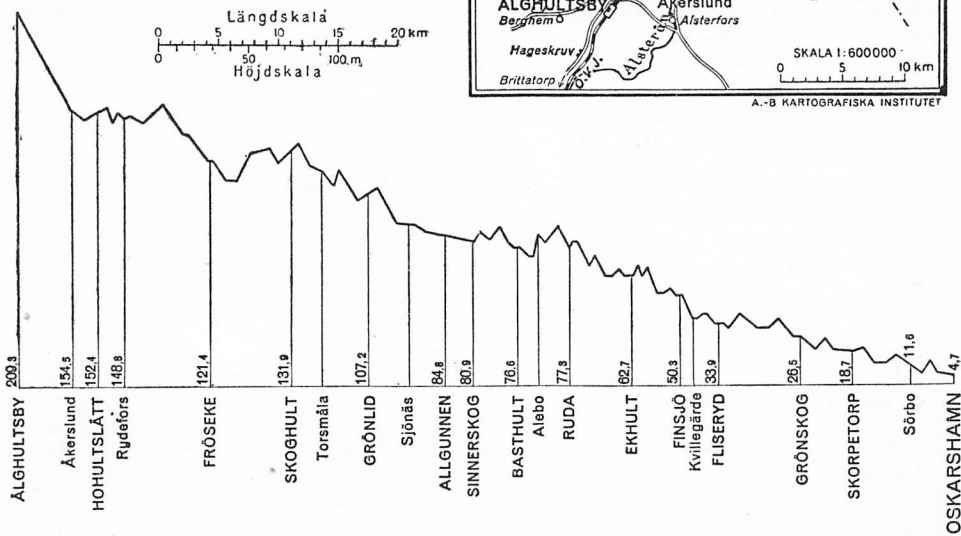
Trafikchef.

PETERSSON, H. L. 1922—1924

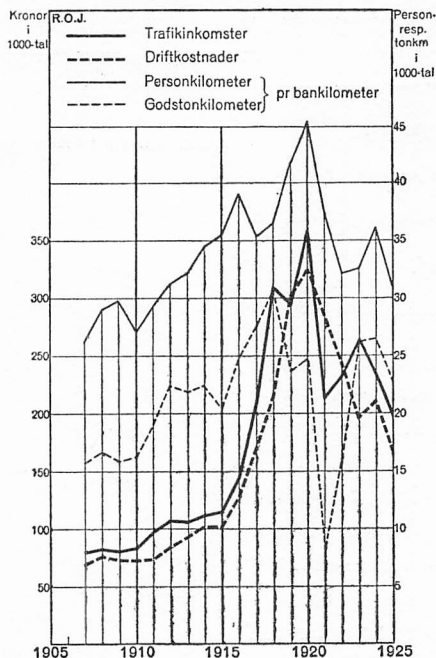
Ruda—Oskarshamns och Ruda—Älghults järnvägar. Ruda—Oskarshamn 33 km., Ruda Älghultsby 47 km.

En blick på kartan visar, att dessa järnvägar i förening med Östra Värends och Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägar bilda en i det närmaste rak linje med samma spårvidd mellan Oskarshamn och Växjö, en sträcka av sammanlagt 148 km. Motortågstrafik är delvis införd.

Banans knutpunkter äro Ruda, föreningsstation med Kalmar—Berga järnväg, och stationssamhälle, Skoghult, föreningsstation med Mönsterås järnväg, och Älghultsby, föreningsstation med Östra Värends järnväg.



Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Ruda—Oskarshamns järnväg.

Byggnadssätt.

		År 1907	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	32,600	32,600
» i sidospår	»	1,910	3,097
Största lutning i huvudspår.....	°/oo	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	17,3	17,3
Största tillåtna hjultryck	ton	3,6	3,6
» » tåghastighet för motorvagn	km/t.	—	50
» » » » ångtåg.....	»	40	40

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	2	5
Motorvagnar för ång- eller annan drift.....	»	—	1
Personvagnar med 2 axlar	»	1	1
» » 4 »	»	2	4
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	34	74
» » » » 3 »	»	—	14
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	1	1

Personal, antal.

Ordinarie.....		20	21
Extra		2	5
Verkstadsarbetare		2	3
Banarbetare.....		10	8

Ruda—Älghults järnväg.		År 1923	År 1925
Byggnadssätt.			
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	45,653	45,653
» i sidospår	»	1,477	1,477
Största lutning i huvudspår	‰	16	16
Minsta krökningsradie i kurvor	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	17,3	17,3
Största tillåtna hjultryck	ton	3,6	3,6
» » tåghastighet för motorvagn	km/t.	—	50
» » » » ångtåg	»	40	50

Rullande materiell. Trafikerad av R. O. J.

Personal, antal.

Ordinarie	9	9
Extra	1	1
Banarbetare	10	10

Balansräkningar.

Ruda—Finsjö—Oskarshamns järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1907.

Kassakonto		305: 81
Sparkasseräkning		76: —
Banbyggnadens konto:		
Jordlösen	111 499: 92	
Terrasseringsarbeten	245 365: 50	
Vattenbyggnader	73 316: —	
Överbyggnaden	273 296: 69	
Bangårds- och linjebyggnader	63 138: 65	
Anslutning till utförda järnvägar	77 999: 93	
Vägbyggnader	15 130: 50	
Stängsel	21 799: —	
Telegraf och signaler	12 166: 88	
Rullande materiell	141 994: 23	
Administration och div. omkostn.	44 091: 90	1 079 799: 20
Slipers konto		1 196: 43
Trafikkonto:		
Kontorsinventarier	755: 20	
Inventarier	621: 35	
Nyanläggningar	150: 70	772: 05
Biljetter och blanketter	963: 73	
Inventarier	82: 07	1 045: 80
Materialförråd	521: 19	
Presenningar	1 262: 91	
Inventarier	55: 05	
Nyanskaffn. av rull. materiell	1 541: —	3 380: 15
Förskotterade pensionsavgifter		5 953: 20
Intressekonto		1 045: 75
Joh. Svensson & P. J. Pettersson		28 536: 98
Diverse debitorer		470: 42
Oredovisade trafikmedel		6 408: 23
		642: 18

S:a kr. 1 124 434: 20

Skulder den 31 dec. 1907.

Aktiekapital	493 200:—
Statslånet	483 300:—
Statslånets intressekonto	27 044:66
Kristdala folkbank	65 000:—
Smålands ensk. bank	37 049:—
Diverse kreditorer	9 825:91
Oredovisade trafikmedel	32:32
Vinst- och förlustkonto	8 982:31
	<hr/>
	S:a kr. 1 124 434:20

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Banbyggnaden, husbyggnader och äldre rullande materiell	1 278 759:42
Ny rullande materiell	396 260:21
Inventarier	27 579:24
Förråd	6 690:71
Nybyggnader o. nyanläggningar	7 593:80
Aktier i Ruda—Älghults järnvägs a.-b., 552 st. à 100:—	55 200:—
Deposition	18 000:—
Utestående fordringar	141 396:48
Kassabehållning	30:43
Fraktfordringar	3 516:42
Balanserade förluster från föregående år	325 163:72
	<hr/>
	S:a kr. 2 260 190:43

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	493 200:—
Statslånet:	
kapital	483 300:—
ränta förfallen till betalning	449 639:91
anståndsrenta kr. 43 416:45	
Banklån och växlar	19 441:61
Lån av Oskarshamns stad (kr. 853 623:58)	778 623:58
Lån av Fliseryds kommun	1 292:93
Utestående skulder	34 688:70
Fraktskulder	3:70
	<hr/>
	S:a kr. 2 260 190:43

Ruda—Älghults järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Banbyggnader o. husbyggnader	3 240 242:05
Inventarier	16 361:64
Nybyggnader o. nyanläggningar	774:75
Fraktfordringar	1 061:50
Kassabehållning	76:26
1923 års förlust	51 098:07
1924 » »	169 601:49
1925 » »	137 500:70
	<hr/>
	S:a kr. 3 616 716:46

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	1 525 000:—
Statslån:	
kapital	1 749 000:—
ränta, förfallen till betalning	143 310:48
anståndsrenta kr. 189 715:62	
Lån av Oskarshamns stad	40 174:08
Utestående skulder	158 278:52
Fraktskulder	953:38
	<hr/>
	S:a kr. 3 616 716:46

