
SKÅNE—SMÅLANDS JÄRNVÄG

Signatur: S.S.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag, Hälsingborg.

I mitten av 1880-talet utgjordes Hälsingborgs järnvägsförbindelser av Landskrona & Hälsingborgs, Hälsingborg—Hässleholms och Skåne—Hallands (Hälsingborg—Halmstad) järnvägar. Sedan den sistnämnda järnvägen öppnats, började man tänka på fördelen av en direkt järnvägsförbindelse med Småland, genom vilken Hälsingborgs stad skulle kunna förbättra kommunikationerna till de platser i norra Skåne och södra Småland, som staden räknade till sitt handelsområde, och dessutom vidga detta. Man tänkte sig därvid, att järnvägen skulle utgå från någon punkt på Hälsingborg—Hässleholms järnväg i närheten av Åstorp och fortsätta över Markaryd och Ljungby till Värnamo. I stort sett skulle järnvägen följa den väg, som av ålder utgjort den viktigaste samfärdsleden mellan Sverige och Danmark (Skåne). Denna väg hade i fredstider förmedlat ett livligt varuutbyte och under de krigstider, som under Skånes danska tid voro ganska vanliga, varit en viktig härväg. I första hand hade man emellertid för avsikt söka få till stånd en järnväg från trakten av Åstorp till Markaryd och därefter utsträcka densamma till Värnamo.

Under senare hälften av 1880-talet började man undersöka möjligheterna för en sådan järnväg. Det visade sig därvid, att intresset var ganska stort icke endast inom Hälsingborgs stad utan även och framför allt å de orter, genom vilka järnvägen komme att framgå. Enär dessa trakter nästan uteslutande hade mager jordmån och voro ganska skogrika, hoppades man att genom en järnväg lättare kunna erhålla gödningsmedel m. m., som kunde förbättra jordbruket, på samma gång

som värdet av skogsprodukterna skulle stiga högst väsentligt, sedan transportkostnaderna nedbringats till rimliga proportioner.

På uppdrag av riksdagsmannen N. P. NILSSON, Östra Ljungby, m. fl. verkställde majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren C. P. W. GAGNER undersökning och upprättade kostnadsförslag för en normalspårig järnväg från en å Kärrarps ägor mellan Åstorp och Kvidinge stationer belägen punkt på Hälsingborg—Hässleholms järnväg till Markaryd. Kostnaden beräknades till 1 463 000 kr. Därefter begärde riksdagsmannen N. P. NILSSON, Östra Ljungby, kyrkoherden J. A. BURÉN, lantbrukarna CARL P. JOHANSSON och CARL HJ. WITTESELL, skolläraren J. M. HANSSON, Örkelljunga, gästgivaren A. B. KÄMPE, lantbrukarna P. NILSSON och A. JOHANSSON, Fagerhult, fabrikören C. P. RYBERG och lantbrukarna J. PAULSSON och O. BENGTSSON, Rya, koncession, vilken beviljades den 31 dec. 1887. I denna koncession stadgades bl. a., att arbetet å järnvägsanläggningen skulle börja senast den 31 dec. 1888 och att koncessionshavarna skulle före den 1 okt. s. å. till K. M:t inlämna bevis om deposition i Statskontoret av 50 000 kr. Dessa villkor fullgjordes emellertid icke inom bestämd tid, och koncessionen förverkades. Majoren G. VON PLATEN, Stora Mölla, ryttmästaren G. TORNERHJELM, Vrams Gunnarstorp, konsuln P. OLSSON, Hälsingborg, riksdagsmannen N. P. NILSSON, Östra Ljungby, jägmästaren K. HAGSTRÖM, Timsfors, frih. N. GYLLENSTIERNA, Krapperup, lantbrukarna J. NILSSON, Rya, A. H. JOHANSSON, Örkelljunga, H. SVENSSON och P. NILSSON, Fagerhult, samt nämndemannen JOH. JÖNSSON, Markaryd, ingåvo nu ny ansökan om koncession, vilken beviljades den 9 aug. 1889 och föreskrev bl. a. att järnvägen skulle vara färdig senast den 1 juli 1892. På koncessionshavarnas begäran medgav K. M:t sedermera, att tiden för järnvägens färdigbyggande finge framflyttas till den 1 april 1894.

Vid sammanträde i Åstorp den 21 dec. 1889 bildades *Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag*. Koncessionen överläts på bolaget och bolagsordning antogs, varjämte en interimsstyrelse utsågs. Till ordförande utsågs ryttmästaren G. TORNERHJELM. Enligt bolagsordningen, som stadfästes den 7 mars 1890, skulle aktiekapitalet utgöra lägst 700 000 kr. och högst 4 milj. kr.

Den 20 mars 1891 hölls bolagsstämma i Åstorp, därvid styrelse valdes, vilken enligt bolagsordningen skulle hava sitt säte i Hälsingborg. Till ledamöter valdes ryttmästaren G. TORNERHJELM, Vrams Gunnarstorp, konsuln P. OLSSON, Hälsingborg, överstelöjtnanten G. VON

PLATEN, Stora Mölla, översten H. A. SIÖCRONA, Hälsingborg, riksdagsmannen N. P. NILSSON, Östra Ljungby, nämndemannen JOH. JÖNSSON, Markaryd, ingenjören O. TRAPP, Hälsingborg, fabrikören J. A. FOGELBERG, Hälsingborg, och riksdagsmannen C. HJ. WITSELL, Örkelljunga. Styrelsen konstituerade sig vid sammanträde i Hälsingborg den 31 i s. m., därvid till ordförande valdes ryttmästaren G. TORNERHJELM, till vice ordförande konsuln P. OLSSON, till verkst. direktör översten H. A. SIÖCRONA och till vice verkst. direktör ingenjören O. TRAPP.

Med ingenjören C. JEHANDER avslöt styrelsen i juni s. å. entreprenadkontrakt, enligt vilket JEHANDER förband sig att utföra själva järnvägsbyggnaden för en summa av 570 000 kr. Byggandet påbörjades omedelbart. Kontrollerande ingenjör för byggnaden var kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren E. WESTERBERG. Järnvägen, som hade en längd av 56 km., öppnades för allmän trafik den 15 jan. 1894. Trafiken uppehölls i början med endast ett tåg om dagen i vardera riktningen.

Såsom redan nämnts, hade man från början tagit sikte på Värnamo som ändpunkt för Skåne—Smålands järnväg. Järnvägens styrelse beslöt också redan i maj 1892 att uppdraga åt kaptenen E. WESTERBERG att verkställa undersökning angående en järnvägsanläggning Markaryd—Värnamo. Sedan sådan undersökning verkställdes och kostnadsförslag, slutande på 2 894 000 kr., framlagts, ingåvo ryttmästaren G. TORNERHJELM, konsuln P. OLSSON, översten H. A. SIÖCRONA, ingenjören O. TRAPP, fabrikören J. A. FOGELBERG, överstelöjtnanten G. VON PLATEN, riksdagsmannen N. P. NILSSON, riksdagsmannen AND. PERSSON, riksdagsmannen C. HJ. WITSELL och nämndemannen JOH. JÖNSSON ansökan om koncession.

Järnvägen skulle gå i Lagadalen och i ungefärlig överensstämmelse med det förslag, som redan vid södra stambanans anläggning ifrågasattes därstädes. Koncessionen beviljades den 12 okt. 1894, varefter den överläts på Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag. Arbetet å anläggningen skulle börja senast den 1 okt. 1895 och järnvägen i sin helhet upplåtas för trafik senast den 1 april 1898. Emellertid måste uppskov begäras, och tidpunkterna framflyttades till resp. den 1 okt. 1896 och den 1 juli 1899.

Enligt koncessionen skulle järnvägen dragas öster om sjön Vidöstern. Då det emellertid sedermera visade sig, att intresset för linjens dragande väster om sjön var starkare, begärdes och erhöles koncession å

denna sträckning. Järnvägen byggdes i enlighet med sistnämnda koncession.

Till entreprenör antogs greve FR. ARV:SON POSSE, vilken åtog sig att utföra själva järnvägsanläggningen för en summa av 875 000 kr. Byggandet påbörjades våren 1896. Entreprenören avled 1897, därvid den ene borgensmannen för entreprenadkontraktets fullgörande, greve A. F:SON POSSE, övertog kontraktet och slutförde arbetet. Sträckan Markaryd—Strömsnäsbruk, 14 km., öppnades för allmän trafik den 2 nov. 1897 och sträckan Strömsnäsbruk—Värnamo, 78 km., den 16 juni 1899. Kontrollerande ingenjör vid järnvägsbyggnaden var kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren O. Z. EKDAHL.

Härmed var alltså Skåne—Smålands järnväg i sin helhet fullbordad, och man hade tillsammans med bansträckningarna Jönköping—Vagge-ryd—Värnamo och Kärreberga—Hälsingborg erhållit en i det närmaste rak järnvägslinje med en längd av tillsammans 246 km., sammanbindande två av ålder med varandra förbundna trafikområden. Avståndet mellan Jönköping och Hälsingborg är omkring 60 km. kortare denna väg än över Nässjö och Hässleholm. Före järnvägarnas tid utgjorde också landsvägen mellan de förstnämnda städerna landets huvudutfartsväg till utlandet. I och med södra stambanans tillkomst ändrades emellertid detta förhållande.

Ehuru Skåne—Smålands järnväg icke lyckats skapa sig någon god ekonomisk ställning, torde järnvägen dock ha fyllt och allt framgent komma att fylla en betydande, allmänt gagnande uppgift, ty man kan utan överdrift säga, att järnvägen väsentligen bidragit till att lyfta de i det stora hela magra och fattiga trakter, genom vilka den löper, till relativt välstånd. Genom lättheten att erhålla jordförbättringsmedel har jordbruket väsentligt förbättrats. Där man förut icke ansåg det löna mödan att nedlägga arbete på jorden, har man fått intresse för modernäringen. Visserligen skaffar man sig fortfarande biförtjänster av andra näringar men dock icke i samma utsträckning som förut. Fullständigt revolutionerande har järnvägen verkat på skogsprodukternas värde. Under det att dessa före järnvägens tillkomst måst transporteras landsvägen flera mil och vid framkomsten icke betalades med högre pris än vad transportkostnaderna uppgingo till, ha skogsprodukterna efter järnvägens tillkomst betingat ett pris, som i icke så få fall skaffat ägarna en ganska ansenlig förmögenhet. Vad detta betyder för en skogsbygd med magert jordbruk är lätt att inse, och den allmänna välmågan har också avsevärt höjts. Utöver inkomsten för trä-

varor har man på många ställen skaffat sig en ingalunda obetydlig inkomst av skogsbär, företrädesvis lingon, och denna inkomst är dubbelt värdefull, därför att den i många fall kommer den fattigare delen av befolkningen till godo.

Grund för en gynnsam ekonomisk utveckling finnes dels genom möjligheter till ökad trafik i den mån de samhällen, som ligga utmed järnvägen, utvecklas, dels genom nedbringande av driftkostnaderna, vilket senare torde bli möjligt, sedan tyngre räls inlagts. Men även om så icke skulle ske, bör det nedlagda kapitalet i betraktande av järnvägens betydelse icke anses bortkastat.

Bana, materiell och byggnader. Under åren 1921—1925 har den ursprungliga rälsen, som vägde 21,5 kg/m., utbytts i huvud- och tågspår å hela linjen mot ny sådan av 41,2 kg/m., och motsvarande nya spårväxlar ha inlagts.

Av järnvägens 26 broar ha 3 ersatts med stentrummor och 12 från början utförts så, att de motsvara nuvarande högsta fordringar i ifrågavarande klass, samt 3 så, att de medgiva minst 8 tons hjultryck vid en hastighet av 60 km/t. Av övriga broar ha under åren 1915—1924 2 st. försetts med ny överbyggnad och de andra förstärkts för högsta fordringar.

År 1904, då Ängelholm—Klippans järnväg inleddes å Östra Ljungby station, utvidgades bangården och nytt stationshus uppfördes. Två lastplatser anlades under åren 1907 och 1909.

År 1915 anskaffades en dieselelektrisk motorvagn med 75 hkr. maskineri och plats för 51 personer. År 1921 inköptes ett dieselelektriskt motorlok med 160 hkr. maskineri. Båda vagnarna ha visat sig driftsäkra, billiga och för linjen synnerligen lämpliga.

Trafik. Då järnvägen huvudsakligen framgår genom glest byggda trakter och densamma sträckning längs med och relativt nära södra stambanan omöjliggjort nämnvärd transitotrafik, är persontrafiken själfallet ganska svag.

Vad godstrafiken beträffar, äro de viktigaste trafikslagen i lokaltrafik trämasseved och brännrotv och i samtrafik därjämte skogseffekter, papp, papper, trämassa, torvströ, gödningsämnen, spannmål, stenkol, tegel och lera, kalk och cement.

Tåghastigheten har från 40 km/t. å sträckan Kärreberga—Markaryd och 45 km/t. å sträckan Markaryd—Värnamo ökats till 60 km/t. å sträckan Kärreberga—Strömsnäsbruk och 75 km/t å sträckan Strömsnäsbruk—Värnamo.

Ekonomi. Den år 1890 fastställda bolagsordningen, enligt vilken aktiekapitalet skulle utgöra lägst 700 000 kr. och högst 4 milj. kr., ändrades den 22 juli 1910 sålunda, att aktiekapitalet skulle utgöra lägst 2 500 000 kr. och högst 7 500 000 kr.

Aktiekapitalet utgör nu 4 086 300 kr., nämligen 2 586 300 kr. i stamaktier och 1 500 000 kr. i preferensaktier.

Stamaktierna ha tecknats i två omgångar. Vid den första teckningen, som gjordes för linjen Kärreberga—Markaryd, tecknade Hälsingborgs stad 150 000 kr., Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag 175 000 kr., Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag 50 000 kr., de kommuner, som berördes av järnvägen, 193 000 kr. samt enskilda personer och bolag, huvudsakligast i Hälsingborg, 205 800 kr. eller tillsammans 773 800 kr. Den andra teckningen, 1 812 500 kr., gjordes i och för järnvägens utsträckning till Värnamo. Hälsingborgs stad tecknade 500 000 kr., Hälsingborg—Hässleholms järnvägsaktiebolag 350 000 kr., Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag 250 000 kr. samt enskilda personer och bolag i Hälsingborg 492 000 kr., varjämte de kommuner, genom vilka järnvägen löper, tecknade 120 000 kr. Resterande 100 500 kr. tecknades av enskilda personer i Kronobergs och Jönköpings län.

Av preferensaktierna, som enligt bolagsstämmbeslut den 16 juni 1910 utsläpptes s. å, tecknade Hälsingborgs stad hälften eller 750 000 kr. samt styrelsens ledamöter och en del andra förutvarande aktieägare andra hälften.

För att erhålla aktiemajoriteten i bolaget har Hälsingborgs stad såsom gäva av bolag och enskilda personer i Hälsingborg fått aktier på sig överlåtna till ett nominellt belopp av 344 500 kr. Hälsingborgs stad har alltså aktier i bolaget till ett nominellt belopp av 1 744 500 kr., var-till kommer, att staden såsom ägare till aktiemajoriteten i Hälsingborg—Landskrona—Eslövs järnvägsaktiebolag utövar rösträtt för de aktier, som detta bolag äger i Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag till ett nominellt belopp av 300 000 kr.

Skåne—Smålands järnvägsaktiebolag har intet statslån men väl fem obligationslån med enskilda banker, vilka låns sammanlagda belopp vid 1925 års slut uppgick till 5 024 800 kr. Hälsingborgs stad har iklätt sig borgensförbindelse för fyra av dessa lån, vilket var anledningen till att ovannämnda aktiepost överläts på staden. Av obligationslånen ha två, vilka upplades åren 1921 och 1923 om sammanlagt 2 milj. kr., använts för inläggande av ny räls och spårväxlar.

Den ekonomiska utvecklingen har varit mindre tillfredsställande. En av orsakerna härtill torde vara, att bolaget hade ett relativt litet aktiekapital och därför från början fick arbeta med för stort lånat kapital och i vissa fall ogynnsamma räntesatser. Dessutom har under de senare åren den allt mer och mer tilltagande biltrafiken givetvis inverkat på inkomsterna. Under årens lopp har också av rörelsen uppstått förlust.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

BERGENGREN, H. A. TH., ingenjör, *ordförande*,
 LÖFDAL, ALBIN, konsul, *vice ordförande*,
 FORSBERG, K. V. HJ., överlärare, *verkst. direktör*, se nedan,
 DE FINE LICHT, PH., direktör,
 OLSSON, CHR., direktör,
 JAKOBSSON, J. A., konsul,
 OLSSON, J., godsägare,
 PERSSON, AND., möbelsnickare,
 FORNSTEDT, A. V., kassör.

Verkställande direktör.

FORSBERG, HJ., överlärare..... 1923—

Vice verkställande direktör och trafikchef.

JOHANSON, O. 1905—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

TORNERHJELM, G. D. R., ryttmästare 1891—1902
 OLSSON, P., konsul..... 1902—1910
 HEDENBLAD, O. R., överste 1910—1922
 FORSBERG, HJ., överlärare 1922—1923

Verkställande direktörer.

SIÖCRONA, H. A., överste 1891—1896
 TRAPP, O. F., konsul 1896—1916
 HEDENBLAD, O. R., överste 1916—1922

Trafikföreståndare.

TAUBE, A. 1894—1896
 BERGMARK, A. T. 1897—1905

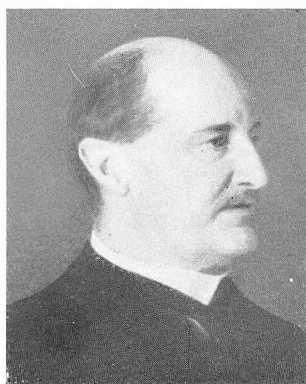


Översiktskarta av Skåne—Smålands järnväg.

Skåne—Smålands järnväg (Kärreberga—Värnamo), 148 km. Med undantag av den första sträckan från Kärreberga och omkr. 10 km. norrut, som faller inom den s. k. Ängelholmslätten, framgår järnvägen huvudsakligen genom skogsbygd och kupe-rad mark, Hallandsåsen och småländska höglandet.

Ehuru järnvägen utgår från *Kärreberga*, betraktas *Åstorp* som den egentliga utgångspunkten, enär samtliga tåg utgå från och framgå till denna station, som ligger 2 km. väster om Kärreberga, från vilken station järnvägen går i nordostlig riktning över Rönneå till *Östra Ljungby*, föreningsstation med Ängelholm—Klippan järnväg. Stationen ligger i en jämförelsevis bördig trakt, och i närheten finnes en del egendomar och kvarnar. *Stidsvigs* station är bekant för sin benmjöls- och limfabrik. Härifrån går banan förbi det lilla nätta samhället *Eket* och vidare till *Örkel-*

ljunga municipalsamhälle. Hit leda många vägar, och här är ganska livlig industri och handel. Bland fabrikena märkas en herrkonfektionsfabrik, snickerifabriker samt torv- och torvströfabriker. I närheten ligga ett par mindre sjöar, vilka i förening med en i övrigt vacker natur gjort Örkeljunga till en omtyckt plats för sommargäster. Hotell och pensionat finnas. Jordmånen är mager, och därför driver befolkningen i stor utsträckning affär eller hantverk vid sidan av modernäringen. I synnerhet förfärdigas olika slöjdsaker samt laggkärl. Härifrån går järnvägen genom vacker trakt till *Åsljunga*, som har ett naturskönt läge och besökes av sommargäster. 2 km. härifrån ligger Lärkesholm, bekant genom von Reiserska stiftelsen. Järnvägen går vidare genom leende natur till *Värsjö* och *Skånes Fagerhult* samt genom skogsmark till *Yxenhult*. Trakten är rik på mossmarker, och vid de två sistnämnda stationerna finnas också torv- och torvströfabriker. En km. norr om Yxenhult går järnvägen över gränsen mellan Skåne och Småland och når *Markaryd Västra* i en på mossar rik och sedan gammalt känd bygd, för vilken gårdfarihandel av ålder var utmärkande. Stationen har i sitt namn fått tillägget »Västra» till skillnad från den mitt emot liggande Hassleholm—Markaryds och Markaryd—Veinge järnvägars station Markaryd. Markaryds köping har ganska snabbt utvecklats sig. Här finnas lantmannaskola, statens torvskola, ganska livlig handelsrörelse och en del industri, såsom snickerifabriker, sågverk, vävskedsfabrik, stenhuggeri m. m. I denna trakt har av ålder — liksom förhållandet varit i



G. D. R. TORNERHJELM,
ryttmästare.



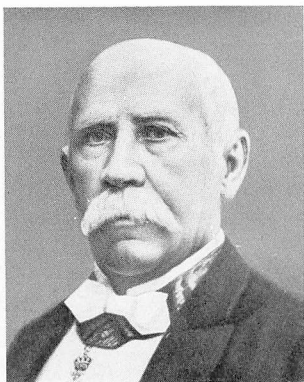
P. OLSSON,
konsul.



O. R. HEDENBLAD,
överste.



H. A. T. BERGENGREN,
ingenjör.



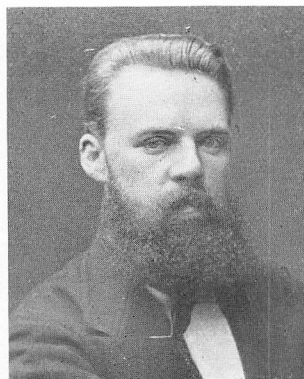
H. A. SJÖCRONA,
överste.



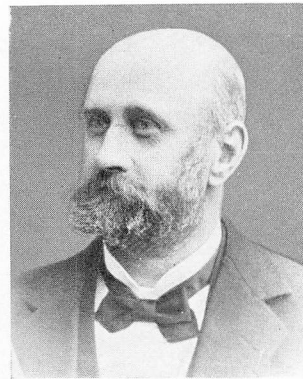
O. F. TRAPP,
konsul.



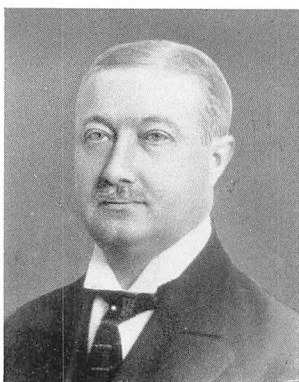
H. FORSBERG,
överlärare.



A. TAUBE,
trafikchef.



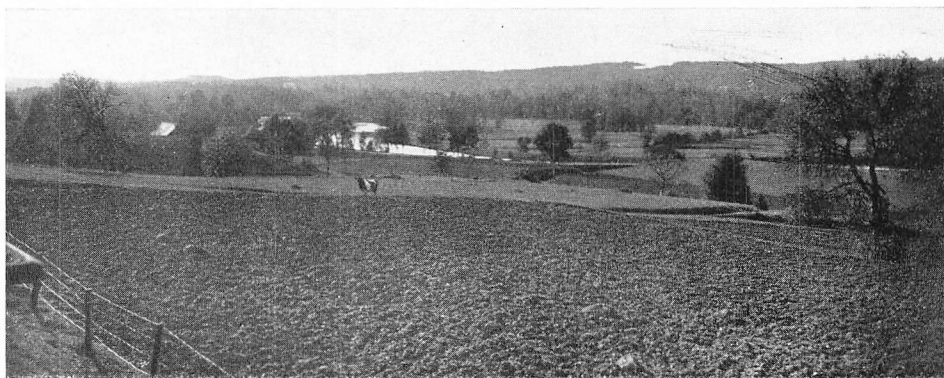
A. T. BERGMARK,
trafikchef.



O. JOHANSON,
trafikchef.



Åminne station.



Utsikt från linjen över Lagan.



Utsikt från linjen vid Jetesjön, Markaryd.



Utsikt från linjen norr om Örkelljunga.



Utsikt från linjen över Lagan mellan Strömsnäsbruk och Axhult.

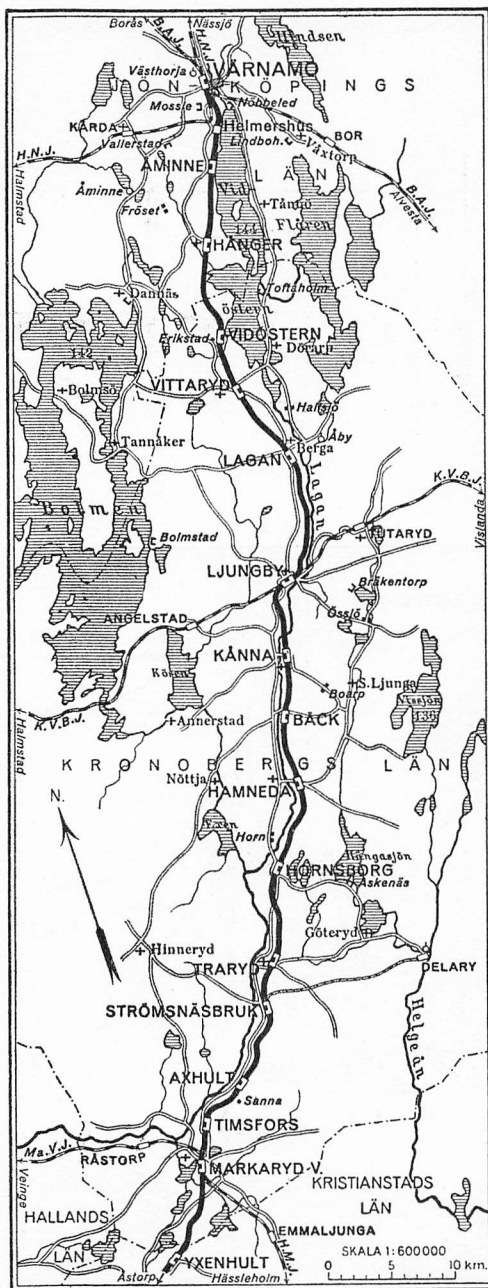


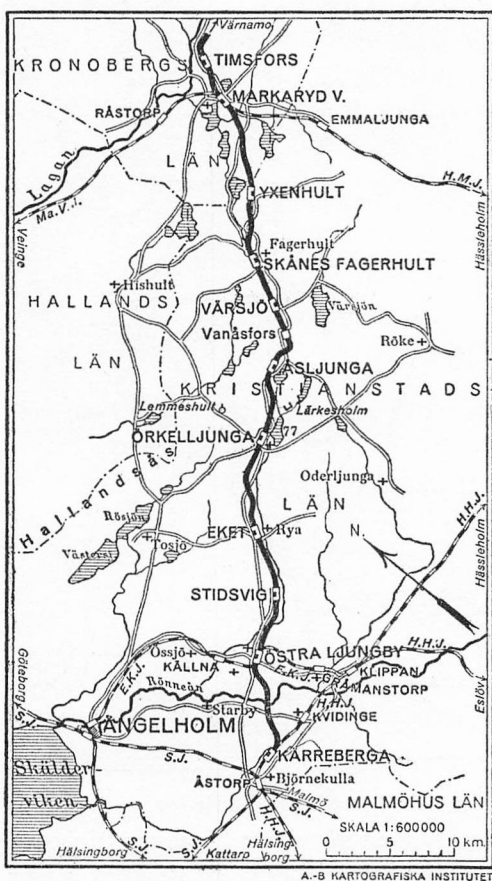
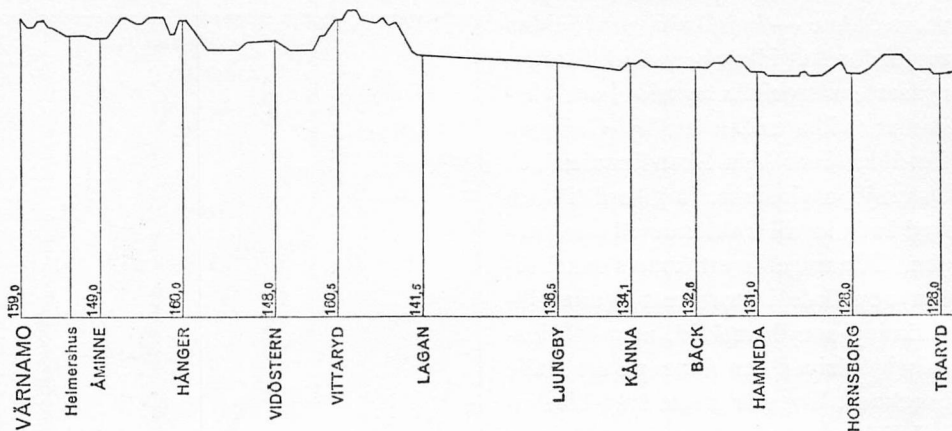
Från linjen.

norra Skåne — befolkningen vid sidan av jordbruket idkat hemslöjd. Markarydsortens speciella hemslöjd var vävskedar, vilka sedan av befolkningen försåldes över hela Skandinavien och Östersjöprovinserna, ja ibland till och med ända in till trakterna vid Uralbergen. För ungefär ett kvarts sekel sedan upphörde i stort sett denna tillverkning som hemslöjd, men fabriksmässigt drives den ännu på ett ställe i socknen. Ungefär 4 km. från Markaryd ligger Ulvsbäcks prästgård, som på grund av sina historiska minnen är en av de intressantaste i hela Småland.

Genom lågländ mark går järnvägen vidare till *Timsfors*, inbäddat i barr- och lövskog, med pappersbruk, som får vattenkraft från Lagan. Härifrån går järnvägen i närheten av Lagan ända till Lagans station genom ovanligt vackra och leende nejder. Från *Axhult*, där en torvströfabrik ligger, fortsätter linjen genom kuperad nejd nära ån till *Strömsnäsbruk*, municipalsamhälle med pappersbruk och sulfittfabrik. Järnvägen har här en mindre reparationsverkstad. Samhället, som har ganska många handelsidkare, har vuxit fram efter järnvägens ditkomst. Från Strömsnäsbruk utgår en smalspårig järnväg, som korsar Skåne—Smålands järnväg strax norr om stationen, till Delary, där en sulfatfabrik är belägen. Genom vacker skogsbygd löper nu järnvägen till *Traryd* med torv-

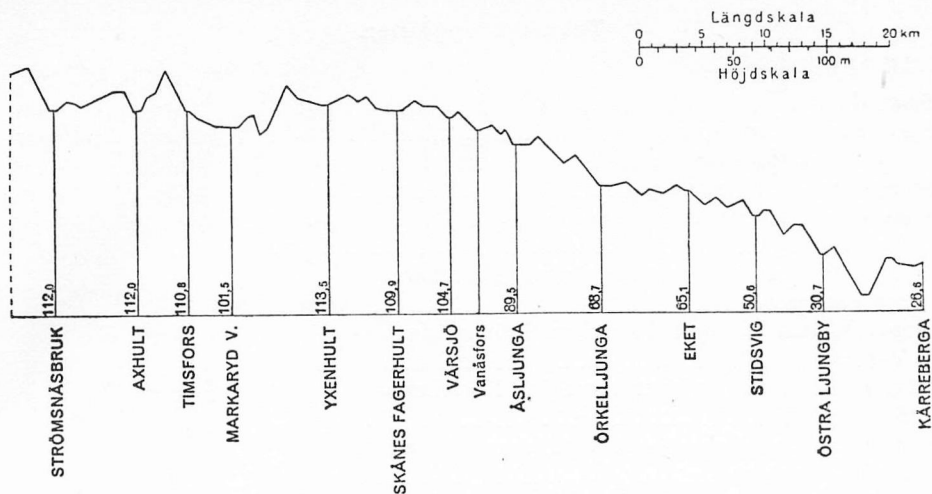
fabrik och vidare över delvis kuperad trakt till *Hornsberg*, likaledes med torvfabrik. 1 km. norrut ligger Horns stora by, som en gång fått köpingsrättigheter, vilka dock aldrig begagnats. Trakten, full av gravar och andra minnesmärken, har i likhet med orterna norrut i Lagadalen varit tidigt bebyggd. Härifrån går järnvägen genom skogs- och ängsbygd till *Hammeda*, från vilken plats Lagan är segelbar 17 km. till Ljungby. Före järnvägens tillkomst ägde även ångbåtstrafik rum å denna sträcka. På en holme i Lagan, 1 km. sydväst från stationen, ligger





lämningarna efter Sunnerborgs gamla slott, som givit hela häradet dess namn (Sunnerbo). Från Hamneda fortsätter banan genom leende bygd till *Bäck* med torvpulverfabrik och *Känna* i en ganska fager nejd samt genom merendels odlad trakt till *Ljungby*, föreningsstation med Karls-hamn—Vislanda—Bolmens järnväg, som äger stationen. Ljungby, köping sedan 1828, är gammal ort och omnämnes som tingsställe redan 1337. Omgivningarna äro rika på fornminnen. Lagan bildar här fall, som driver flera industriella verk. Bland dylika må nämnas träförädlings-, lek-saks-, förnicklings- och vagnfabrik, belysnings- och armaturfabrik, väveri samt mek. verkstad och elektriskt stålgljuteri. Härifrån går järnvägen genom leende landskap till *Lagan*. Av industri märkes en yllefabrik.

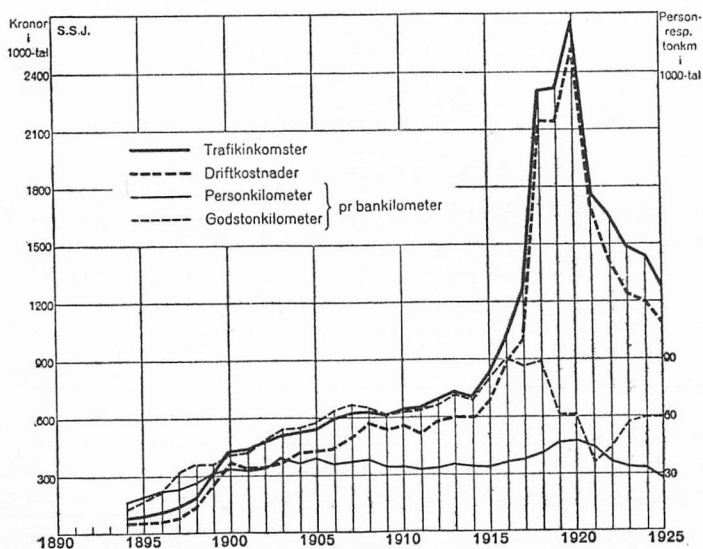
Järnvägen går härefter över gammal hedbygd, som anses ha blivit berövad sin skog redan under 15—1600-talens krig, med vida ljunghedar till *Vittaryd*. Trakten är rik på fornminnen. Från Vittaryd går järnvägen till *Vidöstern*, täckt beläget och inbäddat i lövskog intill sjön. Ett vilohem för apotekare finnes här. Genom mossrik skogsmark fortsätter linjen med utsikt över sjön Vidöstern till *Hånger* och längs Vidösterns strand genom stenbundna löv- och barrskogsha-



gar till *Åminne*. Här ligga masugn för smältning av myrsmalm, som hämtas ur Vidöstern, samt gjuteri och mekanisk verkstad, vilka samtliga tillhöra Åminne bruk. Fortfarande med utsikt över Vidöstern framgår järnvägen slutligen till *Värnamo*, ändpunkt för Skåne—Smålands järnväg och föreningsstation med Halmstad—Nässjö järnvägar, som äga stationen, och Borås—Alvesta järnväg. Värnamo, stad sedan 1920, är belägen i en naturskön trakt vid Lagan, ungefär 2 km. norr om dennas utlopp i Vidöstern.

Trafikdiagram.

(Räknat med 148 km. banlängd, enär inkomsten av den huvudsakliga trafiken mellan Åstorp och Kärreberga, 2 km., tillfaller Hälsingborg—Hässleholms järnvägar.)



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1899	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	146,947	146,947
» i sidospår	»	19,640	21,465
Största lutning i huvudspår	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	21,5	41,2
Största tillåtna hjultryck å sträckan Kärreberga— Strömsnäsbruk	ton	5	7
Största tillåtna hjultryck å sträckan Strömsnäsbruk— Värnamo	»	5	8
Största tillåtna tåghastighet å sträckan Kärreberga— Strömsnäsbruk	km/t.	40	60
Största tillåtna tåghastighet å sträckan Strömsnäs- bruk—Värnamo	»	45	75

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	6	2
» tenderlok	»	4	8
Motorvagnar för ång- eller annan drift	»	—	2
Personvagnar med 2 axlar	»	9	13
» » 4 »	»	5	4
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	242	266
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	»	3	3
» » » » 4 »	»	—	1

Personal, antal.

Ordinarie	107	145
Extra	54	12
Verkstadsarbetare	5	18
Banarbetare	29	30

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1900.

Bandelen Kärreberga—Markaryd	1 571 359: 84
Rörliga materiellen	275 193: 59
Inventarier	17 884: 11
Förrådet	18 003: 60
Främmande aktier	96 000: —
Fastigheter	87 927: 33
Diverse personers konto	302 844: 59
Kontant i kassa	659: 29
Reversers konto	5 515: 21
Innestående i bank	64 000: —
Nya järnvägsanläggningen (Markaryd—Värnamo)	3 667 753: 84
Summa kr.	6 107 141: 40

Skulder den 31 dec. 1900.

Obligationslån ser. I.....	535 000:—	
» » II.....	300 000:—	
» av den 30 sept. 1897	1 000 000:—	1 835 000:—
Egna växlar	413 897: 85	
Diverse lån	1 118 000:—	
Diverse personers konto	72 175: 43	1 604 073: 28
Aktiekapitalet:		
Aktiekonto I	773 660:—	
» II	1 811 180:—	2 584 840:—
Reservfonden	25 000:—	
Vinst- och förlustkonto:		
Behållning från föregående år.....	47 186: 29	
Behållning under 1900	11 041: 83	58 228: 12
		83 228: 12
	Summa kr.	6 107 141: 40

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Bandelen Kärreberga—Markaryd	1 910 529: 53	
Rullande materiellens konto I.....	218 100:—	
Inventarietkonto I	29 815: 72	2 158 445: 25
Bandelen Markaryd—Värnamo	3 548 046: 47	
Rullande materiellens konto II	1 210 210:—	
Inventarietkonto II	59 640: 80	4 817 897: 27
Förrådets konto		86 036: 59
Rälsutbytets konto		1 883 662: 52
Fastighetskonto: hemmanet Markaryd Mellangård		78 566: 58
Främmande aktier:		
1 200 st. aktier i Hälsingborg—Hässleholms järnvägs a.-b. å nom. 100 kr.		160 000:—
200 st. aktier i Ängelholm—Klippans järnv. a.-b. å nom. 100 kr.....		200:—
Skandinaviska kredit a.-b., giroräkning		18 000:—
Kassakonto		474: 88
Stationernas skuld den 31 dec. 1925		13 515: 71
Diverse fordringar		24 128: 55
Vinst- och förlustkonto:		
brist från föreg. år	450 354: 86	
brist under år 1925	64 925: 25	515 280: 11
		S:a kr. 9 756 207: 46

Skulder den 31 dec. 1925.

Obligationslån av:		
30/9 1897	724 000:—	
2/1 1903	920 800:—	
30/6 1912	1 423 000:—	
1/5 1921	1 000 000:—	
15/4 1923	957 000:—	5 024 800:—
Växelkonto		78 248: 29
Drätselkammaren i Hälsingborg		430 000:—
Sveriges statsbanor, fordr.		53 052: 97
Hälsingborg—Hässleholms järnv. a.-b., fordran.....		21 951: 02
		(forts.)

(Skulder 1925, forts.)

Karlshamn—Vislanda—Bolmens järnv. a.-b., fordran	4 958: 72
Halmstad—Nässjö järnv. a.-b., fordran	7 076: 44
Diverse skulder	49 820: 02
Aktiekapitalet:	
Aktiekonto I, stamaktier	773 800: —
» II, » 	1 812 500: —
Preferensaktiers konto.....	1 500 000: —
	<hr/>
	S:a kr. 9 756 207: 46

.....