
S Ö D R A Ö L A N D S J Ä R N V Ä G

Signatur: S.Ö.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Södra Ölands järnvägsaktiebolag, Kalmar.

Den 21 augusti 1905 körde det första tåget på Öland den några hundra meter långa sträckan mellan hamnen och stationen i Borgholm. Dånet måtte ha förnummits ända till det fem mil därifrån belägna Resmo, där södra motets (tingslagets) valmän voro samlade till möte för riksdagsmannavalet samma dag. Vid sammanträdet bragte nämligen kantorn NILS ANDERSSON i Kastlösa södra Ölands järnvägsfråga på tal, och en livlig diskussion uppstod, under vilken alla voro ense om att en järnväg skulle bli till utomordentligt gagn för orten, som skulle utvecklas och förkovras på alla områden, emigrationen skulle hämmas och järnvägen bli »den pulsåder, som skulle tillföra samhällskroppen nytt liv och näring».

Man diskuterade även järnvägens sträckning, varvid meningarna voro delade, huruvida man skulle bygga banan på västra alvarskanten eller genom det bördiga och rika västra kustlandet. Flertalet anslöt sig till sistnämnda sträckning. Vid sammanträdet framhölls ock, att järnvägen skulle medföra anläggningen av en sockerfabrik i närheten av Mörbylånga köping, vilken plats skulle få samma betydelse för södra Öland som Borgholm hade för norra, och man antog, att längs hela linjen skulle en stor industri småningom uppblomma. Man ansåg, att det icke borde bli alltför svårt att uppbringa erforderliga medel genom teckningar från kommuner och enskilda, i främsta rummet Cementbolaget i Degerhamn och Karlshamns sockerfabrik, som inköpt egendomar inom Mörbylånga socken, och att statsbidrag skulle erhål-

las, då man antog, att Ottenby kungsgård åter skulle bli stuteri. Slutligen hoppades man, att Kalmar skulle räcka en hjälpsam hand.

Några månader senare hade Ölands södra mots avdelning av hushållningssällskapet sammanträde, vid vilket tillfälle en sjuannakommitté tillsattes. Ledamöter blevo kronofogden N. BERGGREN, ordf., direktören C. SJÖGREN, riksdagsmannen AD. JOHANSSON, landstingsmannen K. WIRSELL, landstingsmannen F. W. FREDRIKSSON, Brunneby, och kustsergeanten P. A. RUNDQVIST. Hushållningssällskapets avdelning beslöt samtidigt att anslå 500 kr. till undersökning av linjen. Övriga kostnader skulle åstadkommas på frivillighetens väg.

Kommitténs första sammanträde ägde rum i Kalmar den 10 jan. 1906. Man hade redan hunnit sondera terrängen i socknarna och funnit intresset synnerligen livligt i samtliga kommuner utom Södra Möckleby och Smedby. Vid sammanträdet bestämdes järnvägens riktning.

Under sommaren höllos sammanträden med socknarnas invånare om järnvägens byggande, och redan på våren 1907 verkställdes stakning av ingenjören O. SANDELL i Borgholm.

Anläggningskostnaden för den 96 km. långa banan beräknades då till 1 775 000 kr., av vilka hälften eller 887 000 kr. skulle uppbringas genom aktieteckning och resten upplånas.

Sedan landshövdingen C. CEDERCANTZ vunnits för saken, blev det fart i arbetet. Under oktober och november voro kommunalstämmor utlysta överallt i södra Ölands socknar. Stämmorna, som bevistades av landshövdingen, beslöto i allmänhet att teckna begärt belopp. Endast en socken, Gärdslösa, vägrade helt och hållet att teckna, och Runsten prutade av det föreslagna beloppet med en tredjedel. Anledningen härtill var att man i dessa socknar önskade en bibana till Stora Rör, som var denna trakts hamn och utfartsort. En månad senare beslöt dock Gärdslösa att frånträda sitt beslut och band sig för en teckning på 60 000 kr., medan Runsten stannade vid 40 000 kr.

Ny stakning och kostnadsberäkning verkställdes av distriktschefen, kaptenen J. EKELUND, som beräknade kostnaden till 1 904 000 kr., rullande materiell för 600 000 kr. inräknad.

Aktieteckningen gick raskt undan, och den 2 mars 1907 kunde redan konstituerande bolagsstämman med *Södra Ölands järnvägsaktiebolag* hållas i Kalmar. Sammanlagt hade tecknats 715 500 kr., vadan minimikapitalet, som bestämts till 400 000 kr., var betydligt övertäcknat. Aktieteckningen fortsattes även efter första stämman och uppbringades till sammanlagt 952 600 kr., av vilka kommunerna tecknat 714 000

kr. Bland tecknarna märktes Kalmar stad med 125 000 kr., Mörbylånga socken och köping med 80 000 kr., Kastlösa med 65 000 kr. o. s. v. Borgholms stad hade engagerat sig så mycket i den norra järnvägsanläggningen, att aktieteckningen stannade vid 14 000 kr. Enskilda aktietecknare voro Mellersta Sveriges sockerfabriksaktiebolag med 104 500 kr. m. fl.

Vid den konstituerande stämman valdes till styrelse landshövdingen C. CEDERCRANTZ, kronofogden N. BERGGREN, sjökaptenen P. A. RUNDQVIST, lantbrukaren AX. DANIELSSON och rådmannen O. MELIN, den sistnämnde utsedd av Kalmar stad. Styrelsens ordförande blev landshövdingen CEDERCRANTZ.

Koncession beviljades den 28 maj s. å., och i juli antog styrelsen som entreprenör för järnvägsbygget firman BRØCHNER LARSEN & KROGH i Köpenhamn, som åtog sig såväl banbyggnaden i dess helhet som uppförande av stationshus m. m. Till kontrollant för banbygget antogs ingenjören O. SANDELL. Arbetet med järnvägens byggande tog omedelbart sin början i Borgholm, Färjestaden och Mörbylånga samtidigt. Man beräknade, att järnvägen skulle vara färdig för allmänt begagnande den 1 juli 1909, men det drog ut ytterligare fem månader, innan trafiken kunde börja. En av orsakerna härtill var storstrejken.

Aktieteckningen uppgick, som nämnts, till 952 600 kr. och i statslån erhöll bolaget 950 500 kr. Detta förslog emellertid icke utan styrelsen fick här liksom vid Borgholm—Böda järnväg träda emellan med omkr. 235 000 kr. Några år efter järnvägens tillkomst tecknade dock några kommuner garanti för sammanlagt 174 000 kr. Bland dessa garanti-tecknare märktes Kalmar stad med 60 000 kr., Mörbylånga köping och landsförsamling med 50 000 kr., Torslunda med 25 000 kr. m. fl.

Den 24 nov. 1909 öppnades bandelen Borgholm—Färjestaden och den 1 febr. 1910 bandelen Färjestaden—Ottensby för allmän trafik. Därmed hade Öland fått sin pulsåder av järn, löpande från den nordligaste socknen, Böda, ned till den sydligaste, Ås.

Önskemål äro att sätta den efter öländska förhållanden stora industriorten Degerhamn i förbindelse med järnvägen och erhålla färjeförbindelse med fastlandet. Flera förslag ha dryftats, och för några år sedan var man ganska nära förverkligandet av järnväg till Degerhamn, men planen strandade på Smedby kommun, som då lika litet som vid järnvägens första tillkomst ville teckna aktier i företaget. Den nuvarande tiden lämpar sig föga för utbyggnad av lokala järnvägar, som föra en hård kamp för sin tillvaro.

Angående färjeförbindelse med fastlandet föreligger en av staten verkställd utredning, men kostnaderna ställa sig för höga.

Under åren 1918—1925 har grövre räls inlagts å vissa bandelar och nya växlar ha inlagts i huvudspår å hela linjen.

Persontrafiken har trots ökade tågmöjligheter minskats för varje år till följd av bilkonkurrensen.

Den huvudsakligaste delen av järnvägens lokala godstrafik utgöres av betor, betmassa, spannmål, ved, foderämnen och styckegods. I samtrafiken är styckegodset den största transportartikeln.

Någon utdelning å aktiekapitalet har under åren icke kunnat lämnas.

Styrelse och chefer år 1926.

FALK, J. L., landshövding, *ordförande* och *statens ombud*,
 SJÖQVIST, S. G., grosshandlare, *vice ordförande*,
 JANZON, H., direktör, *verkst. direktör*, se nedan,
 OHLSSON, K., godsägare,
 JOHANSSON, A., lantbrukare,
 SVENSON, C., *trafikchef*, se nedan.

Verkställande direktör.

JANZON, H., direktör 1910—

Trafikchef.

SVENSON, C. 1910—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

CEDERCRANTZ, C., landshövding 1907—1917
 MOSSBERG, K., landssekreterare 1917—1923

Verkställande direktör.

BERGGREN, N., kronofogde 1907—1910

Trafikchef.

SANDELL, O. 1909—1910

Södra Ölands järnväg, 96 km. Från *Borgholms* station, föreningsstation med Borgholm—Böda järnväg, går tåget uppför landborgsbranten vid Kungsladugården med utsikt över Borgholms slottsruin och fortsätter över jord, som till större delen är brukad, och förbi ett antal smärre stationer till Gårdby station, där den viker av i 90° vinkel mot väster i kanten av stora Alvaret och förbi *Ölands Skogsby* med folkhögskola till *Färjestaden* på Ölands västra sida, mitt emot Kalmar, med vilken stad reguljär ångbåtsförbindelse uppehålles.



A. P. DANIELSSON,
riksdagsman.



C. CEDERCANTZ,
landshövding.



K. MOSSBERG,
landssekreterare.



J. L. FALK,
landshövding.



N. BERGGREN,
kronofogde.



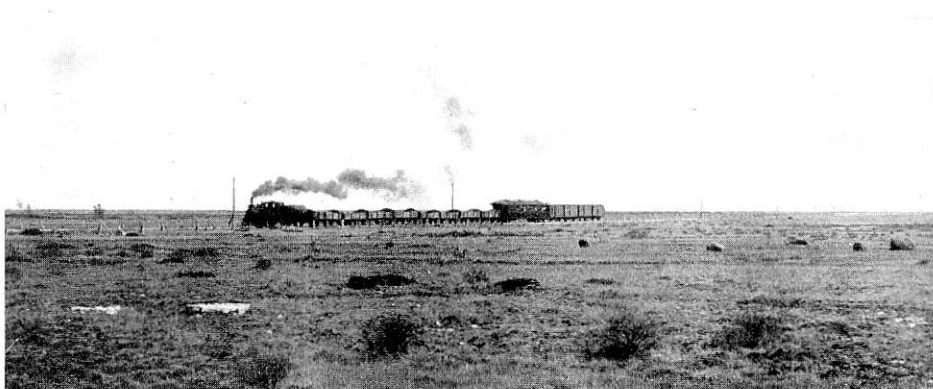
H. JANZON,
direktör.



O. SANDELL,
trafikchef.



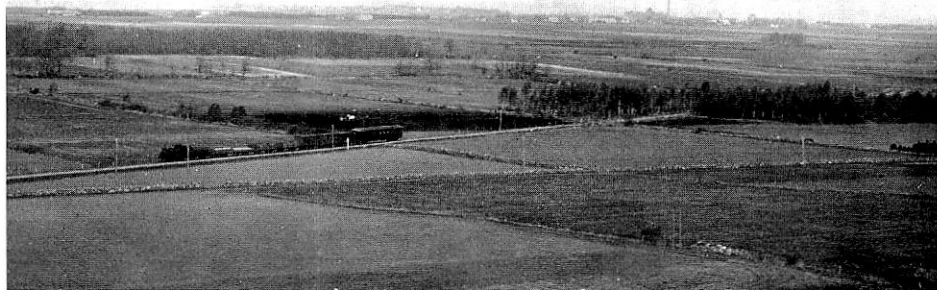
C. SVENSON,
trafikchef.



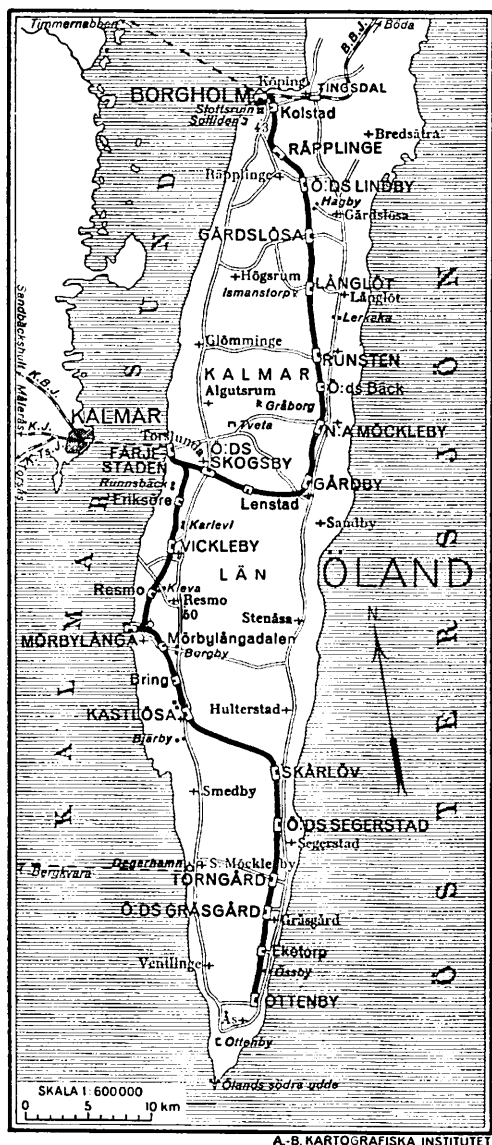
Från linjen å Stora Alvaret.



Utsikt från linjen.

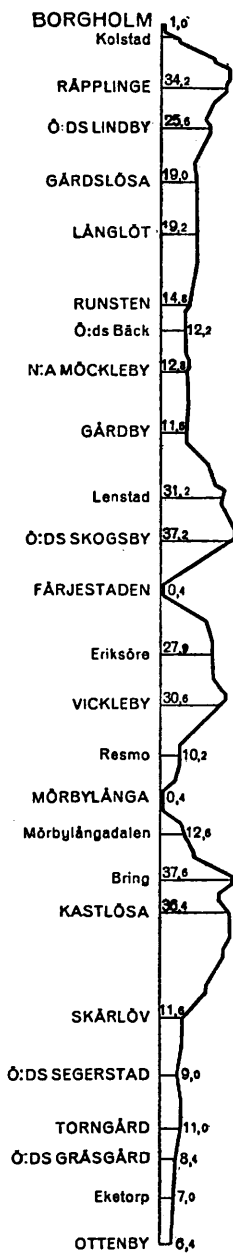
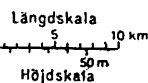


Mörbylångadalen.

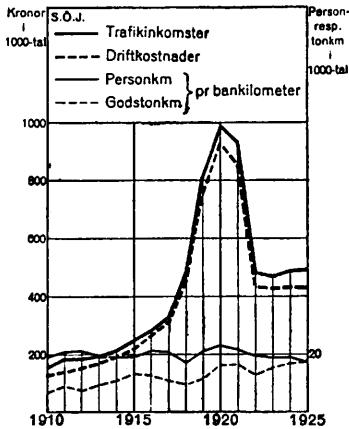


Från Färjestaden går linjen vidare söderut till *Mörbylånga* som första större station i köpingen med samma namn. Den har en bekant hamn och ångbåtsförbindelser. Banan löper genom den bördiga Mörbylångadalen nedanför landborgsslutningen ett stycke väster om byarna, som ligga tätt intill densamma. Utflykter från någon av stationerna upp på Alvaret giva rikt utbyte ur natur- och kultursynpunkt. Efter *Kastlösa* station i Kastlösa socken, som besitter öns största sammanhängande jordområde, vidtager den öde stäppen på Södra Alvaret,

omkr. 35 km. långt i norr och söder samt 8 km. brett. Linjen drager sig nu över till den östra kusten med fri utsikt över havet, och förbi några stationer uppnås banans ändpunkt, *Ottenby*, omkr. 4 km. från Ottenby kungsladugård, vilken omgives av parkträdsvegetation som en ö på torra landet. Från denna gård sträcker sig en öppen slätt till Ölands sydspets, där det viktiga fyrtornet »Långe Jan» uppfördes 1785. Utmed södra kusten utbreda sig präktiga betesmarker, som fordom ha varit reserverade för fåravel, och stranden är känd för sitt rika fågelliv, som är livligast i augusti eller september. F. ö. har Öland mycket av intresse att erbjuda, som i detta sammanhang icke kunnat upptagas men som skildrats i olika publikationer om den märkliga ön.



Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.	År 1910	År 1926
Spårvidd	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår km.	96,215	96,215
» i sidospår... »	6,094	7,507
Största lutning i huvudspår	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	300	300
Rälsvikt	15	15, 22,5
Största tillåtna hjultryck » » tåg-hastighet	3,3	3,5
..... km/t.	30	35

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	4	6
Personvagnar med 2 axlar	7	7
» » 4 »	—	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	99	138
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	2	2

Personal, antal.

Ordinarie	55	34
Extra	6	14
Verkstadsarbetare	7	9
Banarbetare	21	14

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1911.

Banbyggnader med husbyggnader	1 823 431: 47
Rullande materiell	316 294: 20
Inventarier och förbrukningsartiklar	57 256: 08
Diverse debitorer	86 688: 61
Bankinrättningar	57 633: 19

S:a kr. 2 341 303: 55

Skulder den 31 dec. 1911.

Aktiekapitalet	952 600: —
Statslånet	929 850: —
Anståndsränta	115 611: 53
Ränta	25 253: 30
Diverse kreditorer	34 393: 26
Bankinrättningar	283 595: 46

S:a kr. 2 341 303: 55

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Banbyggnader med husbyggnader	1 812 557: 17
Rullande materiell	600 000: —
Invent. och förbrukningsartiklar	56 913: 81
Diverse debitorer	9 841: 35
Bankinrättningar	35 223: 44
Aktier	5 050: —
Skuld över tillgångar	272 868: 27

S:a kr. 2 792 454: 04

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	952 600: —
Statslånet	950 500: —
Ränta	599 501: 41
(Anståndsränta 126 763: 59)	
Överränta	182 003: 05
Lånekonto	107 849: 58

S:a kr. 2 792 454: 04