
SÖLVESBORG—OLOFSTRÖM—ÄLM- HULTS JÄRNVÄG

Signatur: S.O.E.J. — Spårv. 1,435 m.

Ägare: Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnvägsaktiebolag, Sölvesborg.

Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg framgår genom gränsocknar mellan Skåne, Blekinge och Småland, vilka utgöra den s. k. snapphanebygden. Befolkningen inom dessa, till största delen karga trakter är idog men har haft att kämpa med svårigheter av skilda slag för sin utkomst. Före statsbanans öppnande för trafik till Älmhult funnos inga närmare kommunikationsleder än landsvägar från Karlshamn, Pukaviks lastageplats och Sölvesborg. Dessa vägar voro dåligt underhållna och starkt kuperade, och på dem forslades skogsbygdens produkter sex, ja ända till sju mil till någon av de nämnda hamnplatserna, från vilka nödvändighetsvaror hemfördes på återvägen.

Då statsbanan öppnats för trafik till Älmhult, erhöles Virestads, Loshults, Örkeneds och Härlunda socknar förbättrade kommunikationer, ehuru avståndet till Älmhult och Killeberg uppgick ända till tre mil för de längst avlägset boende, och för Härlunda, Jämshögs och Kyrkhults socknar inträdde en förbättring år 1874, då Karlshamn—Vislanda järnväg öppnades för trafik. Men till ännu större gagn för Jämshögs och västra delen av Kyrkhults socknar blev den år 1886 färdiga bibanan Sandbäck—Holje, tillhörande Västra Blekinge järnväg. Trots dessa lättnader var den allmänna meningen, att ortens kommunikationsfråga icke hade fått sin fullständiga lösning. Denna uppfattning gjorde sig i hög grad gällande dels inom Sölvesborgs stad, som icke hade lämplig förbindelse med sitt naturliga uppland, dels hos Svenska stålpressningsbolaget Olofström, som låg på 2 km. avstånd från Holje station utan spårförbindelse, till följd varav brukets alla rå-

varor och färdiga fabrikat måste transporteras med hästskjuts. Därtill kom, att man i början av 1890-talet upptäckte och började bearbeta landets största fyndigheter av svart granit, vilka voro belägna i Örkeneds socken. Graniten måste forslas på axel till sjön Immeln och därifrån prämas till Immelns station.

Man och man emellan diskuterades spørsmålet om en järnväg, men frågan om typ och sträckning tog icke fast form, förrän sjökaptanen J. INGMANSSON framkom med förslaget att bygga en bredspårig järnväg från Sölvesborg förbi Olofström och Örkened till Älmhult. Förslaget vann anklång, och medel till undersökningskostnaden anskaffades, varefter kaptanen i Väg- och vattenbyggnadskåren A. QVISTGAARD anmodades att verkställa undersökningen och upprätta kostnadsförslag. Detta förelåg 1892. Ur kostnadssynpunkt och med hänsyn till de resurser, som funnos tillgängliga, ansågs emellertid företaget orealiserbart. Men intresset för järnvägen var icke därmed borta utan arbetade och vann spridning.

I början av år 1896 kom frågan i ett mera aktuellt läge, då den initiativrike disponenten för Svenska stålpressningsaktiebolaget Olofström, G. W. ROMAN, med sin kända kraft och energi ingrep för att bringa förslaget till verklighet. För detta ändamål sammanträdde den 4 mars 1896 i Sölvesborg ett antal intresserade. Vid sammanträdet förelågo alternativa förslag till anläggning av en bredspårig järnväg från Sölvesborg till Älmhult, det ena med lättare överbyggnad och en tåghastighet av 30 km/t. för en anläggningskostnad av 2 046 000 kr. med rullande materiell, det andra med kraftigare överbyggnad, varigenom 50 km. tåghastighet skulle ernås, men därigenom skulle byggnadskostnaden stiga till 2 349 000 kr., rullande materiell inräknad. Förslagen voro upprättade av greve FR. ARV:SON POSSE. De närvarande enade sig om det billigare förslaget och valde en interimsstyrelse, bestående av ingenjören H. GERLACH och landstingsmannen J. JÖNSSON, Örkened, disponenten G. W. ROMAN och lantbrukaren O. JÖNSSON, Jämshög, kronolänsmannen A. R. VIDERBERG och lantbrukaren B. HANSSON, Nässum, vice konsuln E. A. HOLM, apotekaren E. MOBERG, kaptanen B. TÖRNGREN, handlanden O. N. NORDHOLM och vice härads hövdingen AUG. DONNÉR, Sölvesborgs stad, nämndemannen H. OLSSON, Kyrkhult, samt ingenjören N. LÖTTIGER och källarmästaren AX. ÖRTEGREN, Älmhults stationssamhälle. Sedermera kompletterades interimsstyrelsen med hovrättsrådet C. C:HEIM GYLLENSKIÖLD.

På grundvalen av greve POSSES förslag inlämnades därefter kon-

cessionsansökan av hrr E. A. HOLM, C. C:HEIM GYLLENSKIÖLD, AUG. DONNÉR, E. MOBERG, A. R. WIDERBERG, G. W. ROMAN, B. TÖRNGREN, O. N. NORDHOLM, J. JÖNSSON, Duvhult, N. LÖTTIGER, B. HANSSON, Östad, N. P. PALMÉ, Gylsboda, och O. JÖNSSON, Röhult.

Såväl chefen för Generalstaben som Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhöll bl. a., att största lutningen skulle minskas från 25 ‰ till 16,67 ‰, att skenvikten skulle ökas från 20 till 24,8 kg/m. och att minsta krökningsradien i sidospår å stationer skulle ökas till 240 i st. f. 180 m. enligt förslaget.

Med dessa skärpta tekniska bestämmelser beviljades koncessionen den 1 juli 1897, varjämte stadgades, att arbetet skulle påbörjas senast den 1 mars 1898 och järnvägen vara färdig att för trafik upplåtas senast den 1 dec. 1899.

Kaptenen A. QVISTGAARD erhöll därefter i uppdrag att renstaka linjen och upprätta nytt kostnadsförslag enligt koncessionens bestämmelser. Detta slutade på en summa av 2 271 000 kr.

Finansplanen var uppgjord med en beräknad aktieteckning av 750 000 kr. Resterande kostnader skulle täckas med upplånade medel. Slutresultatet av aktieteckningen blev 768 000 kr., av vilka Sölvesborgs stad tecknat 290 000, Näsums socken 65 000, Jämshögs och Kyrkhults socknar vardera 15 000, Örkeneds socken 50 000 och Stenbrohults socken 5 000 kr. Bland övriga teckningar märktes: Blekinge läns landsting 50 000, Jämshögs m. fl. socknars sparbank 30 000, Svenska stålpressnings a.-b. Olofström 85 000, Svenska granitindustri a.-b. 50 000 och Sölvesborg—Kristianstads järnvägsaktiebolag 30 000 kr.

Konstituerande sammanträde med *Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnvägsaktiebolag* hölls i Sölvesborg den 14 dec. 1897 under ordförandeskap av hovrättsrådet C. C:HEIM GYLLENSKIÖLD. Till styrelseledamöter valdes: bankdirektören O. ENELL, Stockholm, hovrättsrådet C. C:HEIM GYLLENSKIÖLD, Älmhult, disponenten G. W. ROMAN, Olofström, borgmästaren AUG. DONNÉR och apotekaren E. MOBERG, Sölvesborg, kronolänsmannen A. R. WIDERBERG, Näsrum, disponenten H. MACHNOW och landstingsmannen J. JÖNSSON i Duvhult. Till ordförande i styrelsen utsågs bankdirektören O. ENELL. Till verkst. direktör och bolagets kontrollerande ingenjör valdes kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. J. SCHMIDT.

Med kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. G. BORGSTRÖM avslutades kontrakt, i vilket denne åtog sig att för en summa av 970 000 kr. utföra terrassering av huvudlinjen m. m. men ej husbyggnader.

Byggnadsarbetet påbörjades den 1 mars 1898. På grund av opåräknade svårigheter, bl. a. genom sprängning av en tunnel och flera ras vid bankfyllningar i förening med den knappt tilltagna byggnadstiden, kunde järnvägsanläggningen icke inom utsatt tid, den 1 dec. 1899, fullbordas. Först den 23 maj 1901 blev järnvägen öppnad för allmän trafik.

Trafiken på banan visade sig emellertid icke kunna lämna den inkomst, som var behövlig för att betala driftkostnader och ränta. Redan första trafikåret lämnade en förlust på över 30 000 kr. och året därpå, 1902, en förlust på över 102 000 kr. Under år 1903 måste bolaget träda i konkurs, och järnvägen försålde på exekutiv auktion för 1 400 000 kr. till intressenter i bolaget, vilka den 18 nov. 1903 bildade *Sölvesborg—Olofström—Älmhults Nya järnvägsaktiebolag*.

Det gamla bolagets ställning vid 1902 års slut visade i tillgångar — järnvägsanläggningen med rullande materiell och inventarier m. m. — omkring 2 953 000 kr. och i skulder omkring 3 087 000 kr., därav aktiekapitalet 768 000 kr., obligationslån 1 300 000 kr. och resten lösa skulder till bolag, kommuner m. fl.

Till styrelse i det nya bolaget utsågos grosshandlaren B. A. DANELIUS, översten R. C. SCHUBERT, vice häradshövdingen E. NATHORST-BÖÖS och disponenten G. W. ROMAN. Till ordförande i styrelsen valdes grosshandlaren DANELIUS och till verkst. direktör disponenten ROMAN.

På initiativ av järnvägens styrelse bildades 1906 A.-b. Sölvesborgs skeppsmäkleri- och speditjonskontor för att bättre tillvarataga järnvägens sjöfartsintressen, och samma år sökte styrelsen koncession å normalspåriga järnvägar, dels från Sölvesborg till Mjällby, 6 km., dels från Älmhult till Strömsnäs bruk, 28 km. Koncessionsansökningen för den förstnämnda linjen återtogs emellertid och ersattes med en ny, åsyftande en normalspårig järnväg från Sölvesborg över Mjällby till Hälleviks fiskläge, 10 km. Ansökningen beviljades 1907. Emellertid tecknade Mjällby kommun aktier i Mellersta Blekinge järnvägsaktiebolag på villkor, att detta bolag utbyggde en bibana av sin spårvidd till Mjällby, och då utförandet av det normalspåriga förslaget var ovisst, avstod Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnvägsaktiebolag från koncessionen.

På grund av stagnationen inom industrierna efter linjen och bristande köplust av den svarta graniten efter depressionens inträde år 1921, räckte inkomsterna detta år icke ens till järnvägens driftkostnader. Inkomstminskningen fortsatte även därefter och järnvägsbolagets eko-

nomiska ställning blev så ansträngd, att likvidation beslöts den 17 juni 1925. På offentlig auktion inropades järnvägen för 600 000 kr. av huvudintressenterna, som ägde alla obligationer, representerande ett belopp av 1 900 000 kr.

Den 18 juli 1925 bildades *Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnvägsaktiebolag*. Till styrelse utsågos vice häradshövdingen E. NATHORST-BÖÖS, ordförande, trafikchefen G. G. ANDERSSON, vice ordförande, bankofullmäktigen V. MOLL och trafikchefen J. BRINCK, verkst. direktör.

Bolagsordningen godkändes av K. M:t den 14 aug. 1925, och det nya bolaget övertog järnvägen den 12 sept. s. å.

Trafik. Före världskriget syntes trafiken vara stadd i en god utveckling, vartill exporten av svart granit från Gylsboda och Lönsboda i hög grad bidrog. Med krigets utbrott blev granitexporten lamslagen och har först under senare år börjat att i viss mån återupptagas. De viktigaste transporterade godsslagen äro utom sten brännorv, järn och stål, eldfast tegel, torvströ, trävaror och ved.

Ekonomi. När det nya järnvägsaktiebolaget konstituerades 1903 utgjorde aktiekapitalet 605 300 kr., nämligen 500 000 kr. i stamaktier och 105 300 kr. i preferensaktier. Ett obligationslån å 1 300 000 kr. erhöles 1905.

Upprepade gånger visade det sig svårt för bolaget att inlösa utlottade obligationer och gälda förfallna kuponger. Under 1924 träffades emellertid avtal med samtliga obligationsinnehavare och övriga större fordringsägare på sådant sätt, att nya obligationer lämnades som likvid för de förfallna beloppen. Härför upplades samma år ett obligationslån å 147 000 kr. ser. A, med förmånsrätt i järnvägen näst efter obligationslånet av år 1905 och ett dylikt lån å 569 000 kr. ser B, med förmånsrätt efter ser. A. Vid 1924 års slut hade bolaget obligationslån på 1 900 000 kr., reverslån på 111 800 kr. och i övriga skulder 111 700 kr.

Det år 1925 bildade *Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnvägsaktiebolag* hade vid bildandet ett aktiekapital av 600 000 kr. och en reversskuld å 1 200 000 kr., svarande mot de till 1 800 000 kr. beräknade tillgångarna, av vilka järnvägsanläggningen upptogs till 1 600 000 kr. och den rullande materiellen till 170 000 kr.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

NATHORST-BÖÖS, E. J., vice häradshövding, *ordförande*,
 ANDERSSON, G. G., trafikchef, *vice ordförande*,
 MOLL, V. L., bankdirektör,
 BRINCK, J. A., *verkst. direktör* och *trafikchef*, se nedan.

Verkställande direktör och trafikchef.

BRINCK, J. A. v. d. 1906—, t. c. 1904—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

ENELL, O., bankdirektör	1897—1901
ROMAN, G. W., disponent.....	1901—1903
DANELIUS, B. A., grosshandlare.....	1904—1905
RAPPE, FR., legationsråd.....	1906—1910

Verkställande direktörer.

SCHMIDT, C. J., kapten.....	1898
THORSTENSSON, HJ., ingenjör.....	1899—1903
ROMAN, G. W., disponent.....	1904—1905

Trafikchef.

THORSTENSSON, HJ.....	1901—1903
-----------------------	-----------

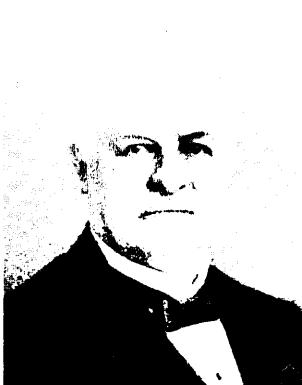
Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnväg, 72 km. Från *Älmhult*, föreningsstation med statsbanan och Kristianstad—Hässleholms järnväg, bandelen Kristianstad—Älmhult, går järnvägen till en början genom karga moss- och skogstrakter. Mellan stationerna *Fälhult* och *Kärraboda* ligga sex torvindustrier, bland dem *Vakö* torvpulverfabrik. Vid *Lönsboda* och *Gylsboda* äro landets största fyndigheter av svart granit belägna. De bearbetas av Svenska granitindustri a.-b. Från *Lönsboda* utgår en 17 km. lång transportbana till dylika granitbrott vid *Hägghult* och *Björkeröd*. Följande station, *Vilshult*, är första stationen inom Blekinge, och naturen börjar här antaga en mera leende prägel. Vid *Olofström*, föreningsstation med Blekinge kustbanor, bandelen *Sandbäck—Olofström*, har Svenska stålpressnings a.-b. en fabrik, som är den största industriella anläggningen vid järnvägen.

Linjen genomlöper här och ända till Sölvesborg en vacker nejd, av vilken särskilt må framhållas Näsumsdalen vid *Näsums* station. Dalen begränsas i väster av Västanåbergen och i öster av Ryssberget. Vidare må framhållas Axeltorps station vid Ivösjöns norra spets. Här äger Höganäs—Billesholms a.-b. ett kaolinbruk.

Från Axeltorp går järnvägen genom bokskogar till *Sölvesborg*, föreningsstation med Blekinge kustbanor, huvudlinjen och bandelen Sölvesborg—Hörviken.



J. INGMANSSON,
sjökaptän.



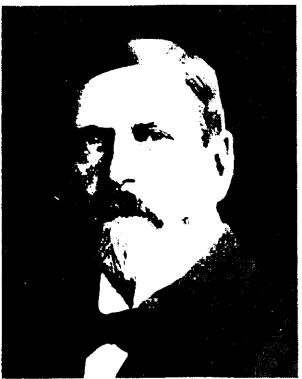
O. ENELL,
bankdirektör.



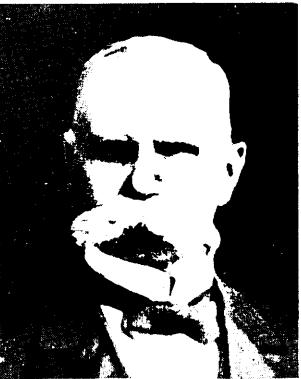
G. W. ROMAN,
disponent.



FR. RAPPE,
legationsråd.



E. J. NATHORST-BÖÖS,
vice häradshövding.



H. J. THORSTENSSON,
verkst. direktör, trafikchef.



J. A. BRINCK,
verkst. direktör, trafikchef.



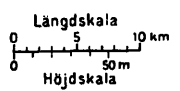
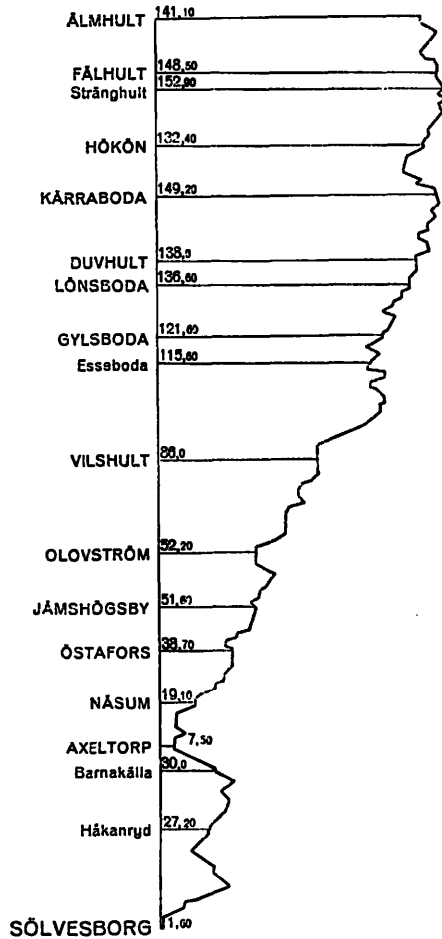
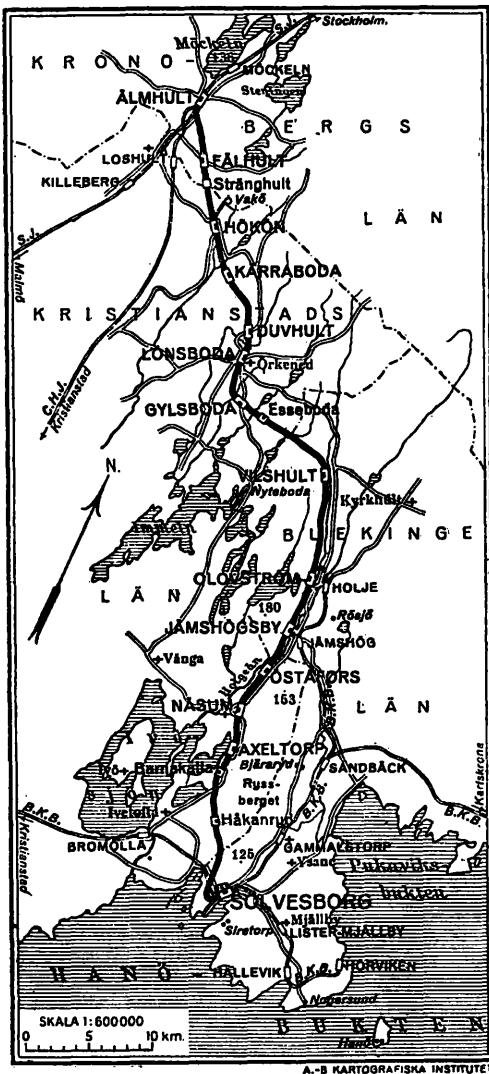
Älmhults station.



Tunneln vid Barnakälla.



Tågsätt år 1926.



Tekniska uppgifter.

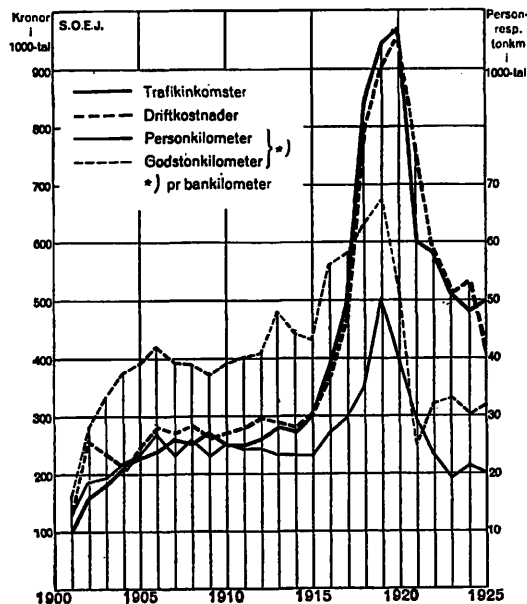
Byggnadssätt.		År 1901	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	71,716	71,716
» i sidospår	»	7,825	8,102
Största lutning i huvudspår	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	24,8	24,8
Största tillåtna hjultryck	ton	5,6	5,78
» » tågastighet	km/t.	35	35
Rullande materiell.			
Ånglokomotiv, tanklok	st.	2	2
» tenderlok	»	3	4
Motorvagnar för ångdrift	»	—	1

	År 1901	År 1925
Personvagnar med 2 axlar	5	4
» » 4 »	2	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	80	102
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	2	2

Personal, antal.

Ordinarie	} i medeltal 82	56
Extra		9
Verkstadsarbetare		19
Banarbetare		10

Trafikdiagram.



Balansräkning.

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	1 600 000:—	
Rullande materielen ..	170 000:—	
Inventarier ..	12 781:29	1 782 781:29
Förrådet ..	20 333:84	
Stationernas balanser	12 205:53	
Giro	47:65	
Kassa	95:03	32 682:05

S:a kr. 1 815 463:34

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	600 000:—	
Reverslån ..	1 200 000:—	1 800 000:—
Sveriges statsbanor	8 863:34	
Diverse räkningar	6 600:—	15 463:34

S:a kr. 1 815 463:34