
V Ä X J Ö — A L V E S T A J Ä R N V Ä G

Signatur: W.A.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Växjö—Alvesta järnvägsaktiebolag, Växjö.

Efter heta strider beslöt 1859—1860 års riksdag, att södra stambanan skulle från Jönköping framdragas till trakten av Nässjö och därifrån förbi sjön Salen till Finjasjön. Detta beslut väckte givetvis intresse till liv på de platser, som kunde tänkas att genom bibanor komma i förbindelse med huvudbanan. Tanken på en sådan bibana mellan Växjö och Alvesta låg nära till hands. Det var Växjö stad, som tog initiativet. På stadens bekostnad utfördes nämligen år 1862 av baningenjören vid Statens järnvägar J. FROSELL undersökning för en dylik järnväg, och den 2 okt. s. å. hölls under ordförandeskap av landshövdingen greve C. MÖRNER i Växjö ett möte i frågan med länets invånare. Vid detta möte beslöts »att på allt möjligt sätt befordra anläggning av en järnbana för hästkraft» mellan Växjö och Alvesta. Vidare beslöts, att företaget skulle ställas på aktier à 100 rdr rmt, av vilka Växjö stad och densamma invånare skulle teckna två tredjedelar. Kostnadsförslaget för banan, som skulle ha en spårvidd av 3,5 fot, hade uppgjorts av majoren CL. ADELSKÖLD och slutade på 324 000 rdr. En interimstyrelse tillsattes, vilken utfärdade inbjudan till aktieteckning, och redan den 4 okt. 1862 kallades stadens invånare att å allmän rådstuga höras i ärendet. Staden beslöt nu att teckna de två tredjedelarna av aktiekapitalet, och den 4 nov. s. å. konstituerades *Växjö—Alvesta järnvägsaktiebolag*. Till ledamöter av bolagets styrelse utsågos härvid landssekreteraren C. A. HOLMBERG, Växjö, häradshövdingen F. M. WAHLBOM, Växjö, ryttmästaren J. ASCHAN, Vartorp, frih. A. KOSKULL, Ängaholm, talmannen i bondeståndet NILS PERSSON, Rings-

torp, löjtnanten J. KJELLSSON, rådmannen J. G. WAHLGREN, fabrikören J. SWAHN, handlandena C. A. CRANTZ och A. WITTLÖCK, Växjö, samt hemmansägaren N. P. PERSSON, Norraby. Ordförande blev landssekreteraren HOLMBERG.

Sedan bolaget sålunda blivit bildat, ingick bolagsstyrelsen till K. M:t med ansökan om ett statslån å 216 000 rdr, motsvarande två tredjedelar av den beräknade anläggningskostnaden. K. M:t avlät i enlighet härmed proposition till 1863 års ständer. Emellertid beslöto dessa, som »vunnit full övertygelse därom, att en lokomotivbana skulle bättre uppfylla behovet och tillskynda både orten och det allmänna betydligt större fördelar» än en hästbana, att »för byggandet av en för begagnande med ångkraft avsedd järnväg mellan staden Växjö och Alvesta station å södra stambanan» bevilja bolaget ett lån å 434 000 rdr. Med hänsyn till de mångahanda fördelar, som skulle vinnas för såväl bolaget som staten, därest järnvägen anlades med den för statsbanan antagna spårvidden, hemställde bolagsstyrelsen sedermera, att K. M:t, under förutsättning att bolaget lyckades anskaffa de ytterligare medel, som krävdes för en dylik förändring av planen, täcktes medgiva, att Alvesta station finge utan kostnad för bolaget användas för trafiken å bibanan och att trafiken å bibanan måtte få bestridas med statens rörliga materiell och personal mot den ersättning för materiellen, som av K. M:t bestämdes. Styrelsen för statens järnvägstrafik tillstyrkte denna hemställan och framhöll de flerfaldiga olägenheter, som bibanans anläggande med en mindre spårvidd än stambanans skulle medföra. Bibanan skulle nämligen, hette det, otvivelaktigt komma att utvidga stambanans trafikområde åt öster och utgjorde början till en bana till landets sydöstra kust, åt vilken bana det måste vara av stort intresse att giva statsbanans dimensioner.

Den 13 nov. 1863 biföll K. M:t bolagets hemställan under motive-ring »att icke allenast eljest oundvikliga kostnader skulle staten besparas utan även väsentliga lättnader tillskyndas allmänna rörelsen å banorna samt att giltiga skäl förekomme att från det allmännas sida medverka till vidtagandet av den ifrågasatta förändringen i planen för bibanans byggande». Å bolagsstämma den 17 nov. s. å. beslöt bolaget, att banan skulle byggas bredspårig, och överenskommelse om trafikens bedrivande upprättades mellan bolagsstyrelsen och styrelsen för statens järnvägstrafik den 20 febr. 1864.

Arbetet med banbyggnaden påbörjades den 17 nov. 1863. Det utfördes av bolaget utan entreprenör och med majoren CL. ADELSKÖLD

som överingenjör och löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren A. F. O. CEDERBERG som arbetschef. Arbetet fortgick oavbrutet, och den 3 juli 1865 kunde järnvägen öppnas för allmän trafik.

Jämförelsevis snart började man inom K. järnvägsstyrelsen finna överenskommelsen om trafiken mindre fördelaktig, varför fråga väcktes om rätt för staten att uppsäga densamma. Den 12 febr. 1897 bemyndigade K. M:t järnvägsstyrelsen att vid vederbörlig domstol väcka talan med yrkande, att överenskommelsen måtte förklaras icke vidare vara för staten bindande. Genom samstämmande domslut i alla instanser förklarades dock, att staten saknat fog för dylikt yrkande. Då emellertid alltjämt tvister uppkommo mellan K. järnvägsstyrelsen och bolaget om överenskommelsens tillämpning träffades år 1909 avtal om att tvistefrågorna skulle avgöras genom rättegångar, som K. järnvägsstyrelsen skulle anhängiggöra mot bolaget vid allmän domstol.

Rättegångarna avdömdes slutligen av K. M:t den 21 maj 1917 och den 23 juli 1921. Genom den förstnämnda domen förklarades K. järnvägsstyrelsen icke vara pliktig att vid Alvesta station utan ersättning expediera flera än fyra enkla tåg per dag. Med stöd av denna dom vägrade K. järnvägsstyrelsen att expediera flera än fyra tåg om dagen, med mindre än att bolaget avsåde sig de rättigheter och förmåner, som bolaget tillförsäkrats genom 1864 års överenskommelse.

Bolaget ingick därefter med framställning till K. M:t om åläggande för järnvägsstyrelsen att för bolagets räkning å Alvesta station mottaga och expediera det antal tåg, som utöver de fyra enkla resorna befunnes vara erforderligt för uppehållet av trafiken å bolagets järnväg. Genom beslut den 19 maj 1922 förklarade emellertid K. M:t, att denna bolagets framställning icke föranledde till någon åtgärd, och lämnade således järnvägsstyrelsen fria händer mot järnvägsbolaget. För att vinna ingång å och få sin trafik ombesörjd av Alvesta station nödgades järnvägsbolaget därför medgiva, att 1864 års överenskommelse finge upphöra att gälla med utgången av maj månad år 1922. Från och med den 1 juni 1922 har trafiken helt och hållet ombesörjts av Karlskrona—Växjö järnväg.

Växjö—Alvesta järnvägsaktiebolag har genom aktieteckning och på annat sätt kraftigt medverkat vid tillkomsten av järnvägarna Växjö—Klavreström—Åseda—Virserum—Hultsfred, Växjö—Tingsryd och Östra Varend samt av Räppe—Asa kanalled.

Bana och byggnader. Ursprungligen var banan belagd med järnräls, vägande 20 skålp. pr löpfot. Denna utbyttes åren 1883—1886

mot stålräls, vägande 28 kg/m., och 1902—1904 inlades stålräls, vägande 40,5 kg/m. Stationerna å järnvägen ha avsevärt utvidgats. Växjö station utvidgades 1873—1874 i samband med Karlskrona—Växjö järnvägs anslutning, åren 1894—1895 med anledning av Växjö—Klavreströms järnvägs anslutning och 1897 med anledning av Växjö—Tingsryds järnvägs anslutning. Under det senaste årtiondet ha bangård och byggnader utvidgats och förbättrats i flera repriser.

Trafik. Transitotrafiken utgör 54 % och lokaltrafiken 46 %.

Förvaltning. Från och med år 1908 har järnvägen gemensam trafikledning med Karlskrona—Växjö, Växjö—Åseda—Hultsfreds och Växjö—Tingsryds järnvägar, under vilken ledning även Hönshylte—Kvarnamåla järnväg inträdde år 1913 och Östra Värends järnväg år 1922.

Ekonomi. Det ursprungliga kapitalet utgjorde 289 300 rdr. År 1898 ökades det genom gratisemission med 289 300 kr. till 578 600 kr. och år 1906 genom kontant inbetalning till 595 500 kr. Därefter har det genom gratisemissioner ökats på följande sätt: år 1907 med 595 500 kr. till 1 191 000 kr., år 1911 med 595 500 kr. till 1 786 500 kr., år 1918 med 893 300 kr. till 2 679 800 kr. och 1919 med 1 339 900 kr. till 4 019 700 kr.

Utdelningen å aktiekapitalet har utgjort: år 1873 3 %, åren 1874—1876 resp. 6 %, 8 % och 9 %, 1877 och 1888 resp. 10 %, 1889—1895 resp. 12 %, 1896—1897 resp. 15 %, 1898 10 %, 1899 12 %, 1900—1902 resp. 15 %, 1903—1905 resp. 20 %, 1906 22 %, 1907—1910 resp. 11 %, 1911—1914 resp. 8 %, 1915—1916 resp. 10 %, 1917 och 1918 resp. 12 %, 1919 10 %, 1920 6 %, 1921 och 1922 resp. 5 %, 1923 och 1924 resp. 7 % samt 1925 6 %.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

GÖTHE, G. A., direktör, *ordförande*,
MAGNI, O. J., civilingenjör, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
LANDÉN, G. A., vice häradshövding,
ELMER, P., civilingenjör,
GYLLENSVÄRD, O. H., major.

Verkställande direktör.

MAGNI, O. J., civilingenjör 1912—

Trafikdirektör.

BÄCKSTRÖM, C. O. W., f. d. major i V. V. K..... 1908—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

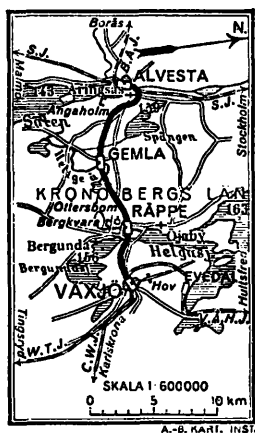
HOLMBERG, C. A., landssekreterare	1862—1890
CEDERSCHIÖLD, H. S., rektor	1891—1900
SUNDBERG, G., konsistorienotarie	1900—1910
EKLUNDH, A., häradsskrivare	1910—1918
FORNANDER, J. A. U., sparbanksdirektör	1919—1924

Verkställande direktörer.

WETTERMARK, A., räntmästare.....	1862—1865
SWAHN, J., fabrikör.....	1865—1879
HOLMBERG, C. A., landssekreterare	1879—1890
OHLSSON, F., landssekreterare.....	1890—1909
BÄCKSTRÖM, W., major i V. V. K., trafikdirektör	1909—1912

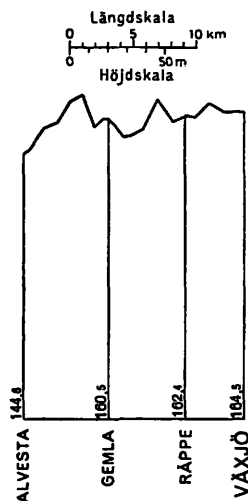
Trafikchefer.

NORDENSTJERNA, O., löjtnant	1865—1866
SVENSSON, C. E., kapten	1866—1882
HOLMBERG, C. A., landssekreterare	1883—1890
BERGSTRÖM, J. A., trafikchef	1891—1908

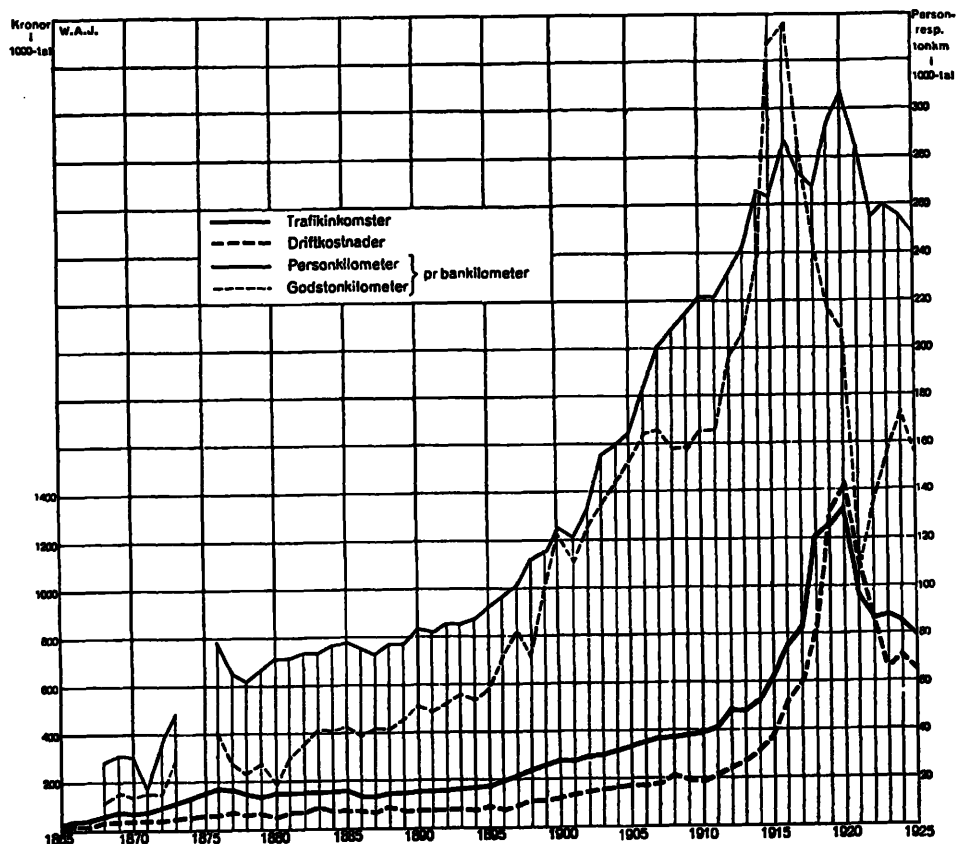


Växjö—Alvesta järnväg, 18 km. Banan går från Växjö i västlig riktning förbi Kronobergs regementets kaserner genom skogstrakt och passerar Mörrumsån vid Råppe station. Intill denna har anlagts en hamnbassäng, som är utgångspunkt för kanaleden Råppe—Asa. Därjämte finnas stärkelsefabrik, två lådfabriker och såg. Omkring 2 km. söder om Råppe ligger Bergkvara gods med en gammal slottsruin.

Genom mera bebyggda trakter, passerande Mörrumsån på två ställen, fortsätter banan till Gemla station med flera mindre industrier samt det 4 km. söder om stationen belägna Gransholms pappersbruk, går därefter åter genom skogstrakt öster om sjön Salen tätt förbi Aringsås kyrka och över Lekarydsån till Alvesta station i ett vid sjön Salen vackert beläget större stationssamhälle och föreningsstation med statens och Borås—Alvesta järnvägar.



Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1865	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	17,5	17,5
» i sidospår	»	1,05	11,7
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	278	278
Rälsvikt	kg/m.	28	40,5
Största tillåtna hjultryck	ton	5,5 (1905)	9
» » tåghastighet	km/t.	27	70

Rullande materiell.

Motorvagnar för ång- eller annan drift.....	st.	—	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	—	124

Personal, antal.

Ordinarie.....	}	20	76
Extra.....			19
Verkstadsarbetare.....			—
Banarbetare			15



C. A. HOLMBERG,
landssekreterare.



H. S. CEDERSCHÖLD,
rektor.



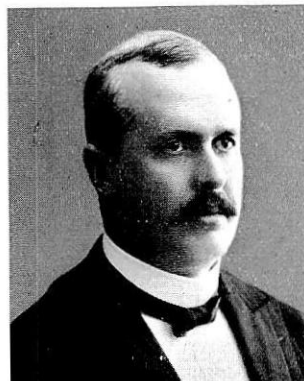
G. SUNDBERG,
konsistorienotarie.



A. EKLUNDH,
häradsskrivare.



J. A. V. FORNANDER,
sparbanksdirektör.



G. A. GÖTHE,
direktör.



A. WETTERMARK,
räntmästare.



J. SWAHN,
fabrikör.



F. OHLSSON,
landssekreterare.



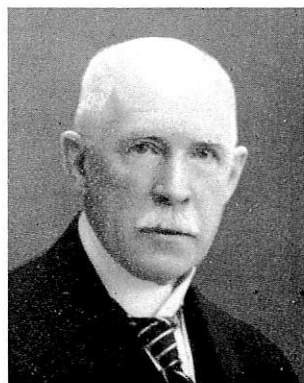
C. E. SVENSSON,
trafikchef.



O. J. MAGNI,
direktör.



J. A. BERGSTRÖM,
trafikchef.



C. O. W. BÄCKSTRÖM,
trafikdirektör.



Trafikdirektörsbostaden, Växjö.



Bron över Helgaån vid Råppe station.

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1866.

Stationernas växlingskassor	100:—
Järnvägsbyggnaden	722 329: 58
Inventarier	19 249: 76
Diverse debitorer	30 149: 63
Kassa	325: 70
	<hr/>
	S:a kr. 772 154: 67

Skulder den 31 dec. 1866.

Aktiekapitalet	287 200:—
Riksgäldskontoret	432 282: 01
Smålands enskilda bank	8 000:—
Statens trafikstyrelse	4 592: 55
Avgäld för exproprierad del av Växjö domprostgård	547: 92
Kapitalkonto	39 532: 19
	<hr/>
	S:a kr. 772 154: 67

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Diverse debitorer	5 002 584: 49
Fastigheten Minnet nr 17	18 000:—
» » » 18	18 000:—
» » » 21	41 110:—
» Gustavsberg	3 500:—
Aktier	1 455 654: 50
Järnvägen	1 302 037: 22
Verkstadsstomten	25 161: 75
Grustaget vid Helgevärma	10:—
» i Bergsnäs	100:—
Inventarier	32 449: 74
Stationernas växlingskassor	200:—
Rullande materiell	142 186: 53
Förskottskassan	600:—
Förrådet	119 995: 26
Uppbörd	5 945: 50
Kassakonto	32 832: 39
	<hr/>
	S:a kr. 8 200 367: 38

Skulder den 31 dec. 1925.

Diverse kreditorer	1 867 419: 84
Aktieägarna	4 019 700:—
Pensionsfond	200 061: 71
Fond för bestridande av avgäld till Växjö stad	10 570: 03
Reparations- och underhållsfond	242 458:—
Dispositionsfond	405 307: 09
Reservfond	402 150:—
Sjuk- och understödsfond	14 061: 14
Vinstregleringsfond	297 926: 33
	(forts.)

(Skulder 1925, forts.)	
Växjö stationshus' nybyggnadsfond	225 000:—
Avskrivningsfond	27 397:04
Vinst- och förlustkonto	261 231:62
Kapitalkonto	227 084:58
Garantiförbindelser:	
tillsammans med Växjö stad och andra	505 918:25
egna	557 693:29
	<u>1 063 611:54</u>
	S:a kr. 8 200 367:38

.....