
ÖSTRA BLEKINGE JÄRNVÄG

Signatur: Ö.Bl.J. — Spårvidd: 1,067 m.

Ägare: Östra Blekinge järnvägsaktiebolag, Karlskrona.

Sedan städerna Karlskrona och Kalmar år 1874 fått järnvägsförbindelse med varandra via Emmaboda, vaknade intresset för en mera direkt trafikled mellan dem över de jämförelsevis tätt befolkade kusttrakterna. Detta intresse framträdde starkt, sedan byggandet av järnvägslinjen Karlshamn—Karlskrona påbörjats. Första gången järnvägsfrågan bragtes mera officiellt på tal uppgives ha varit vid ett möte i Bergkvara den 29 dec. 1884. Vid detta meddelade direktören vid Applerums lantbruksskola HENR. WULFF, att ingenjören FRID. SCHAUMAN föreslagit okulärbesiktning av en direkt linje Karlskrona—Kalmar och ställt en del utländskt kapital i utsikt. Till något resultat kom mötet icke, men järnvägsfrågan var väckt, och man beslöt att kalla intresserade från såväl Kalmar som Blekinge län till ett sammanträde i Bröms den 19 jan. 1885. En interimsstyrelse med direktören WULFF som ordförande tillsattes, och denna anmodade ingenjören SCHAUMAN att omedelbart uppgöra approximativt kostnadsförslag. Medel anslogos av Blekinge läns landsting samt av kommuner och enskilda. SCHAUMAN framlade därefter kostnadsförslag för såväl bredspårig som smalspårig bana. Hela bansträckan från Kalmar över Torsås med sidobana Torsås—Bergkvara skulle få en sammanlagd längd av 90 km. och draga en kostnad av 2 375 000 kr. för bredspårig och 1 952 000 kr. för smalspårig bana.

Dessa förslag behandlades å möten under sommaren samma år, men det visade sig att intresset icke ännu var så starkt, att man kunde påräkna tillräckliga byggnadsmedel. Man förlorade dock icke hoppet, och

denna förtröstan kom icke på skam. Blekinge läns landsting beslöt nämligen s. å. att med 30 000 kr. pr mil teckna aktier i det bolag, som före 1895 påbörjade byggandet av smalspårig järnväg mellan Karlshamn och Kalmar läns gräns, och därmed ljusnade betydligt utsikterna för förverkligandet av »Kalmar—Karlskrona östra järnväg», såsom den föreslagna banlinjen då benämndes. Landshövdingen i Blekinge, greve RUD. HORN, tog nu järnvägsfrågan om hand. Det gällde närmast att få även Kalmar läns landsting att följa Blekinge exempel. Men inom Kalmartinget voro meningarna mycket delade. F. ö. hade man sammankopplat Blekingeprojektet med järnvägsförslaget Kalmar—Berga, och det hela strandade vid 1886 års landsting, emedan de aktieteckningar som föreslagits, »överstege landstingets krafter». De nyss så ljusa utsikterna för en järnväg Karlskrona—Kalmar över östra Blekinge hade därmed betydligt mörknat, och det dröjde ett par år, innan ytterligare åtgärder vidtogos.

År 1888 fann greve HORN tiden vara mogen för frågans återupptagande, och han sammankallade intresserade till ett möte å Bröms gästgivaregård den 20 sept. Representanter för såväl socknarna i östra Blekinge som södra Kalmar län hade infunnit sig, och intresset för järnvägsförbindelsen visade sig allmänt. Greve HORN framlade ett nytt av ingenjören SCHAUMAN uppgjort kostnadsförslag för en bana med 1,067 m. spårvidd, vilket förslag upprättats med hänsyn till att den under byggnad varande järnvägen Karlshamn—Karlskrona hade denna spårvidd. Förslaget upptog anslutning till sistnämnda järnväg i Gullberna och slutade på en kostnad av 2 014 000 kr., rullande materiell för 256 000 kr. inberäknad. Om denna plan icke kunde realiserats, finge man enligt landshövdingens mening inrikta sig på den endast 40 km. långa delsträckan Karlskrona—Bergkvara, vilket så mycket lättare skulle kunna ske, som man kunde tänka sig, att bandelen skulle kunna trafikeras av Mellersta Blekinge järnväg. Bandelen kunde färdigbyggas för högst 800 000 kr., av vilka endast 400 000 kr. skulle behövas i aktieteckning, om lika mycket erhöles i statslån. Mötet tillsatte en interimsstyrelse av personer från båda länen. Greve HORN utsågs till ordförande, och ett beredningsutskott valdes, bestående av greve HORN, kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. ÖHNELL, Kalmar, direktören A. WULFF, Applerum, kyrkoherden J. SJÖHOLM, Ramdala, och borgmästaren NERMAN, Karlskrona.

Utskottet sammanträdde i Emmaboda den 12 sept. 1889, varvid landshövdingen V. L. GROLL i Kalmar var närvarande. Man beslöt att

om möjligt låta revidera SCHAUMANS förslag med ändring av linjens läge. En kustlinje skulle utgå från Gullberna över Jämjö—Kristianopol och Bergkvara till Kalmar (Torsås skulle icke beröras), och på landshövdingen GROLLS förslag bestämdes, att kostnadsförslag skulle upprättas för såväl 1,067 m. som 0,891 m. spårvidd samt att dessa arbeten skulle anförtros åt kaptenen ÖHNELL. Arbetsutskottet höll sitt nästa sammanträde den 6 mars 1890 å Emmaboda hotell, vid vilket landshövdingen i Kalmar län A. J. FAGERLUND och ledamoten i Blekinge läns landstings järnvägskommitté majoren TH. NYSTRÖM voro närvarande. Ordföranden meddelade, att Blekinge läns landsting anslagit 1 000 kr. till undersökningskostnaderna och att inom Kalmar län hopbringats 1 600 kr. för samma ändamål. Skrivelser förelägo emellertid, vilka förordade banlinjens dragning över Torsås i stället för över Bergkvara. Utskottet vidhöll dock sitt förut fattade beslut och överenskom med kaptenen ÖHNELL om upprättandet av förslag för en 1,067 m. bred bana Gullberna—Bergkvara—Kalmar jämte alternativ med 0,891 m. spårvidd för dellinjen Bergkvara—Kalmar. Kaptenen ÖHNELL uppgjorde emellertid ritningar och kostnadsförslag icke allenast enligt utskottets beslut utan även för en linje Kalmar—Torsås—Gullberna (förlagd ungefär så som järnvägsförbindelsen ifråga slutligen blev byggd) med grenbana Torsås—Bergkvara. Alternativet över Bergkvara, 86 km., beräknade han kosta 2 295 000 kr. och alternativet över Torsås (jämte grenbanan), 90,12 km., 2 430 000 kr., inkl. rullande materiell. Sistnämnda summa komme att ökas med 170 000 kr., om även en grenlinje Aplaryd (Brömsebro)—Kristianopol skulle byggas.

Vid sammanträde i Emmaboda den 25 aug. s. å. beslöt utskottet, att teckningslistor skulle utsändas för en järnväg mellan Kalmar och Gullberna enligt endera av de nämnda alternativen. Intresset visade sig emellertid vara alltför ringa. Inalles tecknades blott 160 000 kr., och järnvägsfrågan fick vila.

Det blev den nye landshövdingen i Blekinge, greve GOTTHARD WACHTMEISTER, som väckte frågan till nytt liv och slutligen även genomdrev förslaget. Han kallade dem som intresserade sig för en smalspårig bana från Gullberna att sammanträda i Jämjö den 26 april 1893. Det gällde alltså denna gång endast hälften av sträckan Karlskrona—Kalmar och den del, som huvudsakligast ligger inom Blekinge.

Diskussionen blev livlig om de olika sträckningarna. Den s. k. kustlinjen hade sina förespråkare, andra förordade västligare linjer. Av de förra framhöllos, att de västligare sträckningarna ginge genom öde-

bygd, och en talare yttrade: »Vad särskilt Torsås socken beträffar, finnes där inte annat än kullersten och kvastaris att frakta», däremot vore kusttrakterna tätt befolkade och banan skulle dessutom här få ett bättre strategiskt läge, varigenom statslån säkrare kunde påräknas. Här som annorstädes, där järnvägsförslag varit på tal, kan man i regel i varje anförande angående banans läge spåra vederbörandes egna intressen och lokalpatriotiska skäl. Mötet uttalade sig för en banlinje Gullberna—Augerum—Jämjö—Kristianopel—Bergkvara samt tillsatte en interimstyrelse av omkring 30 personer, vilken i sin ordning tillsatte en kommitté, som skulle inkomma med förslag och låta verkställa ny undersökning. Till ledamöter i denna kommitté valdes greve WACHTMEISTER, apotekaren J. A. BORGSTRÖM, Karlskrona, prosten J. SJÖHOLM, Ramdala, handlanden A. OLSSON, Jämjö, lantbrukaren O. DAHLQVIST, Möllehall, och kyrkoherden J. M. LINDSTEDT, Torsås. Kommittén sammanträdde den 23 nov. 1893. Ordföranden, greve WACHTMEISTER, meddelade, att landstinget på länsstyrelsens hemställan utsträckt giltigheten av tingets beslut om aktieteckning till en järnväg från Gullberna till Kalmar läns gräns till den 1 jan. 1898 och beviljat ytterligare 1 500 kr. till nya undersökningar. Olika yrkanden angående järnvägens sträckning framställdes även nu, och man beslöt, att nya förslag skulle uppgöras.

Kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. J. SCHMIDT åtog sig detta arbete och framlade vid möte i maj 1894 förslag, i vilket linjen dragits från Gullberna direkt över Lyckeby och Ramdala till Jämjö, varifrån den fortsatte till grannskapet av Kristianopel och vidare över Bröms till Gökaland. Hela sträckan blev 45,1 km. lång och beräknades kosta med rullande materiell 1 082 260 kr. Linjen Gullberna—Jämjö godkändes enhälligt, men beträffande linjens förläggning norr om sistnämnda plats voro meningarna fortfarande mycket delade. För att vinna tid beslöts på förslag av vice ordföranden, amiralen F. W. VON OTTER, att man omedelbart skulle söka koncession å en järnvägslinje Gullberna—Söderåkra—Kalmar men fastställelse endast å den del, om vilken man fullkomligt enat sig. Dock skulle man icke heller bygga denna sträcka, om icke överenskommelse träffats om banans läge norr om Jämjö, då koncession beviljats. En ny interimstyrelse med endast sju ledamöter tillsattes, nämligen landshövdingen greve WACHTMEISTER, prosten J. SJÖHOLM, Ramdala, godsägaren A. WIMMERSTEDT, Söderåkra, kyrkoherden J. M. LINDSTEDT, Torsås, direktören H. BERGGREN, Karlskrona, lantbrukaren O. DAHLQVIST, Möllehall, och

sjökaptenen C. W. DURLING, Ölgersjö. Styrelsen erhöll i uppdrag att söka koncession, utfärda inbjudan till aktieteckning och uppgöra förslag till bolagsordning. Detta skedde kort därefter.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen meddelade emellertid, att koncessionen icke kunde förordas, emedan fastställelse söktes å en del av den planerade banan. Med anledning härav ingav styrelsen ny koncessionsansökan, daterad den 20 okt. 1894, men icke för hela sträckan Karlskrona—Kalmar utan endast å en järnväg Gullberna—Gökalund med 1,067 m. spårvidd. Trots denna koncessionsansökan voro frågorna om spårvidden och sträckningen ännu icke avgjorda. De dryftades ivrigt och upptogs vid gemensamt sammanträde i Karlskrona den 8 jan. 1895 mellan delegerade för interimsstyrelsen för »Blekinge östra järnväg» och »Kalmar södra järnväg». Landshövdingen FAGERLUND i Kalmar, som var närvarande vid mötet, förordade 0,891 m. som den lämpligaste spårvidden. Sedan Kalmar—Berga järnväg blivit verklighet, skulle en i strategiskt hänseende synnerligen viktig ostkustbana med samma spårvidd från Norsholm till Karlskrona erhållas, och detta skulle säkert underlätta statslån, något som man däremot inte kunde påräkna, om spårvidden bleve Mellersta Blekinge järnvägs. Mot dessa argument invände emellertid landshövdingen greve WACHTMEISTER, att därest spårvidden bleve en annan än sistnämnda, vore aktieteckningen från Blekinge läns landsting, Karlskrona stad och Blekingekommunerna i övrigt icke att påräkna. Det vore vidare knappast tänkbart att utan oerhörda kostnader kunna ingå till Karlskrona med ett nytt spårssystem. Vidare påpekade han, att, sedan Bredåkra—Tingsryds och Östra Blekinge järnvägar blivit färdigbyggda, ett sammanhängande nät av banor med gemensam spårvidd av 1,067 m. och en längd av mer än 500 km. skulle förena Sveriges östra och västra kuster. Hrr BERGGREN och SJÖHOLM betonade för Karlskrona stads och landskommunernas räkning, att lika villiga som dessa vore att göra uppoffringar för ett enhetligt bansystem genom hela Blekinge, lika bestämt kommede att neka varje bidrag till en järnväg österut med annan spårvidd än Mellersta Blekinge järnvägs. Mötet uppsköt såväl frågan om spårvidden, som väckt fråga om gemensamt bolag för hela järnvägsförbindelsen Karlskrona—Kalmar, även i det fallet, att den kommede att bestå av två banor med olika spårvidd. Vederbörande torde vid detta stadium av förhandlingarna ha insett, att Karlskrona- och Kalmarintressena icke kunde enas, ty frågorna om gemensam spårvidd och gemensamt bolag blevo icke senare upptagna till behandling. Slutligen beslöt man,

att Östra Blekinge järnväg skulle från Jämjö dragas till Torsås, som skulle utgöra mötespunkten för Östra Blekinge och Södra Kalmar läns järnvägar. Vad Östra Blekinge järnväg beträffar, påverkades beslutet i hög grad av villkoren för Karlskrona stads aktieteckning. Dagen före sammanträdet hade nämligen beredningsutskottet inom Karlskrona stadsfullmäktige avgivit utlåtande över en av interimsstyrelsen till stadsfullmäktige ingiven skrivelse med anhållan, att stadsfullmäktige måtte teckna 100 000 kr. och lämna fri jord för järnvägen Gullberna—Gökalund utan andra villkor än att staden förbehölles rättighet att utan ersättning nedlägga vattenledningsrör å järnvägens område från Lyckeby till Gullberna. Beredningsutskottet hade föreslagit bifall men med villkor, att järnvägen skulle vara av samma spårvidd som Mellersta Blekinge järnväg och gå från Gullberna station över Lyckeby, Ramdala till Jämjö samt därifrån i så nära rak linje som terrängförhållandena medgäve över Grankrogen (Fågelmara station) till Torsås. Järnvägsbolagets styrelse skulle ha sitt säte i Karlskrona. Utskottets förslag godkändes av stadsfullmäktige den 31 jan. med det tillägget, att järnvägens byggande skulle börja i Gullberna.

Denna ändring av sträckningen krävde nya teckningslistor och nytt kostnadsförslag, vilket senare uppdrogs åt ingenjören frih. E. von OTTER. Förslaget, som slutade å en summa av 992 800 kr., framlades vid interimsstyrelsens sammanträde den 12 juni 1895, varefter ny koncessionsansökan inlämnades.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt Generalstaben gjorde emellertid en del invändningar beträffande den i koncessionsansökningen angivna spårvidden, som av dessa myndigheter önskades bredspårig. Å sammanträdet inför länsstyrelsen i Karlskrona den 17 aug. för ortsbefolkningens hörande voro meningarna delade. Häradshövdingen A. LILIENBERG m. fl. hävdade emellertid, att ingen annan sträckning och ingen annan spårvidd kunde ifrågakomma än den, som angivits i den senaste koncessionsansökningen, förutsatt att enighet skulle uppnås, och Karlskrona stads ombud lade ock sitt tungt vägande ord i vågskålen härför. Sammanträde hölls därefter i Kalmar, men endast två intressenter hade infunnit sig till detsamma. Slutet vid båda mötena blev, att frågorna, huruvida den föreslagna sträckningen och spårvidden voro lämpliga, besvarades med enhälligt ja. Den 5 juni 1896 beviljade K. M: t koncessionen.

Under tiden hade interimsstyrelsen varit ivrigt verksam med anskaffandet av aktieteckningar. Det behöfliga kapitalet utgjorde, då halva

anläggningskostnaden beräknades som statslån, omkring 500 000 kr. Landstinget, vars teckning av 1885 uträknats till 90 000 kr., ökade denna till 120 000 kr., och Karlskrona stad ökade sin teckning till 150 000 kr. Bland landskommunerna voro de största aktietecknarna Ramdala, Jämjö, Kristianopel och Torsås, som vardera tecknade 25 000 kr. Kristianopels socken ökade sedermera sin teckning med 7 000 kr., mot villkor att två stationer förlades inom socknen. Mellersta Blekinge järnväg tecknade 20 000 kr. Vid tiden för koncessionens beviljande hade aktieteckningen i sin helhet uppgått till ett sådant belopp, att järnvägsplanens realiserande kunde anses betryggad. Den mest mödosamma och svårarbetade delen av företaget var med seg energi övervunnen.

Den 31 aug. 1896 konstituerades i Karlskrona *Östra Blekinge järnvägsaktiebolag*. Åt interimsstyrelsen uppdrogs att söka fastställelse å bolagsordningen och till dess sådan erhållits fungera som styrelse.

Bolagets första ordinarie bolagsstämma hölls den 12 påföljande dec. Till styrelse valdes vid denna: vice amiralen frih. F. W. VON OTTER, kyrkoherden J. M. LINDSTEDT, hemmansägaren H. NOBLING, direktören H. BERGGREN och landstingsmannen AUG. LARSSON. Anmärkningsvärt nog blev landshövdingen greve WACHTMEISTER, som gjort de kraftigaste insatserna för järnvägens åstadkommande, icke medlem av den första ordinarie styrelsen. Tydligen ansåg han sin uppgift i ärendet fylld i och med att järnvägsbolaget kommit till stånd. Inom styrelsen utsågs till ordförande frih. VON OTTER. Vid sammanträdet antogs vidare järnvägsbyggaren CARL JEHANDERS entreprenadanbud, som uppgick till ett belopp av 352 000 kr. I detta anbud ingingo icke husbyggnader och rullande materiell.

Därefter gjordes ansökan om statslån å 510 000 kr. Denna summa var något större än halva kostnadsförslaget, vilket berodde därpå, att K. M:t skärpt byggnadsbestämmelserna i koncessionen. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förklarade emellertid, att ett byggnadskapital av 1 075 000 kr. vore nödvändigt för järnvägens åstadkommande, och sedan järnvägsbolaget visat, att aktieteckningarna uppginge till halva denna summa, beviljade K. M:t den 23 april 1897 537 500 kr.

Redan den 23 mars s. å. hade arbetet med banvallens anläggning påbörjats av entreprenören. Denne skulle tillhandahållas lokomotiv nästföljande 1 aug. Då verkstäderna icke så hastigt kunde leverera sådant, inköpte styrelsen två äldre lokomotiv från den Uddeholms aktiebolag tillhöriga Utsjö järnväg i Dalarna för en summa av 11 000 kr. Av senare inköpta lokomotiv fick ett namnet »Gotthard Wachtmeister» så-

som en eloge åt länets hövding, greve G. WACHTMEISTER, som varit en så mäktig hävstång för järnvägens tillkomst.

Såsom kontrollerande ingenjör vid banbygget fungerade första halvåret löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren J. NYSTRÖM och sedermera majoren i samma kår G. N. MORSING. Arbetet bedrevs redan från början med jämn fart och fortgick utan nämnvärda störningar. Banan öppnades för allmän trafik den 19 jan. 1899, vilket skedde utan några högtidligheter.

Linjen Bergkvara—Torsås. Under det att arbetet på järnvägen Gullberna—Torsås pågick, var man i Bergkvara ivrig att få densamma utökad med en grenbana från Torsås, en sträcka av 6,5 km. Synnerligen kraftigt ingrep härvid grosshandlaren LORENTZ PETERSON, och på hans förslag beslöt Söderåkra kommun 1898 att teckna 15 000 kr. för ändamålet. Grosshandlaren PETERSON själv förband sig att teckna 10 500 kr. och övriga Bergkvarabor 14 500 kr. Samtidigt förbundo sig de enskilda tecknarna att bekosta undersökning av linjen, och hr PETERSON trädde för detta ändamål å samhällets vägnar i förbindelse med styrelsen för Östra Blekinge järnväg. Resultatet blev, att ingenjören AUG. ÅHSLUND i Karlshamn anmodades upprätta kostnadsförslag. Detta slutade å en anläggningskostnad av jämnt 100 000 kr. Rullande materiell ingick icke i förslaget, då Östra Blekinge järnväg skulle övertaga företaget. Koncessionsansökan, undertecknad av bl. a. medlemmar av Östra Blekinge järnvägs styrelse samt grosshandlaren L. PETERSON m. fl. ingavs, och den 10 mars 1899 beviljade K. M. t densamma. Den 28 juni s. å. förklarade sig Östra Blekinge järnvägs aktiebolag villigt att övertaga koncessionen, om till byggnadskostnaderna tecknades för minst 56 500 kr. aktier i bolaget. Detta skedde, men sammanslagningen blev ändå fördröjd av formella skäl. En interimstyrelse måste därför tillsättas och valdes den 13 sept. 1900. Till medlemmar utsågos grosshandlaren G. OHLSSON och förste lantmätaren A. BENTZER, Karlskrona, kyrkoherden J. M. LINDSTEDT, Torsås, samt grosshandlarna L. PETERSON och R. PETERSSON i Bergkvara. Åtgärder för byggnadsarbetets påbörjande följande vår vidtogos, men arbetet kom icke i gång, förrän Östra Blekinge järnvägsaktiebolag i september 1901 övertog koncessionen. Byggmästaren P. M. JÖNSSON från Hälsingborg blev då entreprenör för terrasseringsarbetet, och fullgjorde sitt åtagande den 9 juni påföljande år. Järnvägens styrelse bedrev därefter arbetet, tills bandelen var fullt färdig. Den öppnades för allmän trafik den 6 april 1903.

Linjen Torsås—Gullabo. Även för en utsträckning av Östra Blekinge järnväg från Torsås västerut hade under huvudlinjens byggande visats stort intresse. Gullabo socken önskade nämligen komma i förbindelse med Bergkvara hamn och städerna Karlskrona och Kalmar. En kommitté tillsattes 1903 för att söka åstadkomma en banlinje Torsås—Gullabo—Troxhults mossar, vilka senare ansågos kunna bli en trafikfaktor att räkna med. Men till något positivt resultat kom man icke. Först på hösten 1908, då Gullabo sockenmän stodo i begrepp att teckna ett större belopp för en järnväg Gullabo—Påryd—Ljungbyholm(—Kalmar) och trafikchefen vid Östra Blekinge järnväg, JON WETTERBERG, framlade ett motförslag om sistnämnda järnvägs utvidgning med en sammanbindningsbana mellan Torsås och Vissefjärda stationer, blev intresset mycket livligt. Man förkastade det första förslaget och arbetade ivrigt på att kunna realisera det senaste. Meningen var, att medel skulle genom aktieteckningar anskaffas till halva byggnadskostnaden, andra hälften beräknades som statslån. Men man tänkte sig dock icke banan som särskilt företag. Så snart koncession erhållits och tillräckliga medel anskaffats, skulle den övertagas och utföras av Östra Blekinge järnvägsaktiebolag. Undersökning utfördes och kostnadsförslag, slutande å ett belopp av 780 000 kr., upprättades sommaren 1909 av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren EINAR SAHLÉN. Koncessionsansökan, undertecknad av bl. a. ordföranden i styrelsen för Östra Blekinge järnväg, greve HUGO WACHTMEISTER, inlämnades därefter och bifölls av K. M:t den 14 okt. 1910. Intressenter i ett förslag Gullabo—Kalmar hade under tiden försökt tillintetgöra planen.

Det visade sig emellertid omöjligt att uppbringa halva byggnadskostnaden för banan i sin helhet. Man inriktade sig därför på realisandet av sträckan Torsås—Gullabo, som beräknades kosta 392 000 kr. Det såg dock alltjämt mycket hopplöst ut. Tack vare ett mycket energiskt arbete av greve HUGO WACHTMEISTER, trafikchefen WETTERBERG och grosshandlarna L. PETERSON, Bergkvara, och O. NILSSON, Trankvill m. fl. lyckades det dock omsider. Karlskrona stad tecknade 50 000 kr., Gullabo socken 90 000 kr., Torsås 25 000 kr. och Söderåkra 28 000 kr. Koncessionen överlämnades till Östra Blekinge järnvägsaktiebolag, i vilket alla teckningarna skett för det avsedda ändamålet. Sommaren 1915 anmodades chefen i Södra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren A. BLOMBERG, att verkställa renstakning av linjen samt på grund av de under världskriget rådande abnorma för-

hållandena upprätta ny kostnadsberäkning. Anläggningssumman beräknades denna gång ända till 4 970 000 kr. Det blev nödvändigt att få ytterligare aktieteckningar. Gullabo socken ökade sin teckning till jämnt 100 000 kr., och de privata teckningarna stegrades betydligt, synnerligast därigenom att grosshandlarna L. PETERSON och R. PETERSSON höjde sina teckningar till resp. 16 500 och 14 000 kr. Slutligen uppgick den totala aktieteckningen till 248 700 kr. Statslån söktes och detta gick jämförelsevis lätt att erhålla, emedan regeringen önskade sysselsättning åt de blekingska stenhuggeriarbetarna, som voro arbetslösa. K. M:t meddelade, att riksdagen lämnat anslag till den s. k. järnvägslånefonden, och att halva summan komme att beviljas som statslån. På regeringens önskan påbörjades järnvägsarbetet den 15 nov. 1915.

Förhållandena under kriget voro emellertid sådana, att det var hart när omöjligt anskaffa en del materiell, särskilt räls. Äldre sådan uppbringades slutligen vid en järnväg i Danmark, varjämte Statens järnvägar biträdde med ett parti. Dylika och andra omständigheter gjorde, att anläggningen av bandelen kostade järnvägsbolaget mycket mera än majoren BLOMBERG beräknat. Sålunda uppgick totala byggnadskostnaden till icke mindre än 669 342 kr. 63 öre. Oaktat alla svårigheter blev banlinjen färdig och öppnades för allmän trafik den 15 sept. 1917.

Trafik. Järnvägens största transporter under densammes första år utgjordes av sandleveranser till Karlskrona, bl. a. till stadens nya begravningsplats å Vämö. Järnvägen hade inköpt hela hemman till sandtakter å Heljarum i Jämjö, varifrån sand hämtades såväl till järnvägsbygget som sedermera för leveranser till privatpersoner, och dylika leveranser fortsätta ännu. Dessutom ha under årens lopp trävaror och sockerbeter utgjort de mest betydande transportartiklarna. Trafiken av banan i sin helhet har försiggått utan nämnvärda störningar.

Ekonomi. Under de första tio åren hade bolaget svårigheter på grund av de relativt stora lösa skulderna, varför annuiteten å statslånet icke alltid kunde honoreras. År 1910 medgav emellertid K. M:t kapitalisering av bolagets då förfallna ränteskuld 108 000 kr. Sedan därefter bolagets årsbehållningar i någon mån stigit, fann styrelsen det möjligt lämna en mindre utdelning till aktieägarna. Sålunda lämnades 3 % för vardera av åren 1911—1915 samt år 1917. Någon utdelning kunde därefter icke äga rum på grund av de stora lösa skulder bolaget fått under Gullabobanans byggnad samt till följd av trafikens nedgång dels genom depressionen i de allmänna konjunkturerna, dels med

anledning av den tilltagande automobilkonkurrensen. För att motverka denna senare har styrelsen fr. o. m. år 1924 anordnat omnibuslinjer dels å de allmänna vägarna mellan Karlskrona och Fjärdsjömåla, dels mellan Jämjöslätts järnvägsstation och Torhamn.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

WACHTMEISTER, H. H:SON, greve, godsägare, *ordförande*,
 LARSSON, P. A., lantbrukare, *vice ordförande*,
 BORGSTRÖM, I., apotekare,
 LUNDBERG, W., disponent,
 PETERSON, L., grosshandlare,
 KRAAK, E., överste, *verkst. direktör*, se nedan.

Verkställande direktör.

KRAAK, E., överste 1920—

Trafikchef.

WETTERBERG, JON..... 1907—

Företvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

VON OTTER, F. W., frih., amiral 1897—1900

OHLSSON, G., grosshandlare..... 1901—1904

Verkställande direktörer.

BENTZER, AUG., förste lantmätare 1896—1906

OHLSSON, G., grosshandlare..... 1907—1919

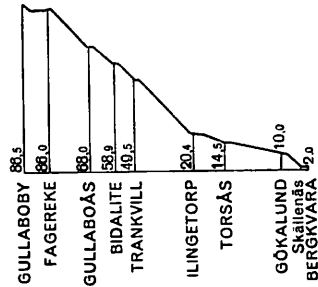
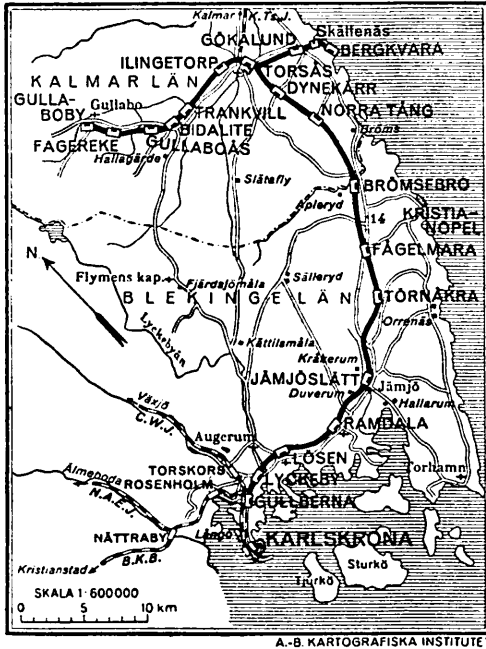
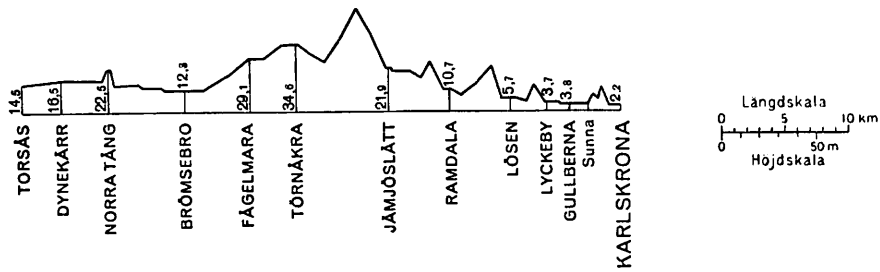
Trafikchef.

BENTZER, AUG., förste lantmätare 1899—1906

Östra Blekinge järnväg, linjerna (Karlskrona—)Gullberna—Torsås, 47 km., Torsås—Gullaboby, 15 km., och Torsås—Bergkvara, 7 km.

Karlskrona—Torsås, 47 km. Från Karlskrona station gå Östra Blekinge järnvägs tåg å Blekinge kustbanors spår till Gullberna station. Härifrån är Östra Blekinge järnväg dragen i östlig riktning. Därefter följa *Lösens*, *Ramdala* och *Jämjöslätts* stationer i en av de mest bördiga trakterna av Blekinge. Här finnas även sten- och trä- m. fl. industrier. Från tåget synas vikar av Östersjön.

Banan fortsätter från Jämjöslätt i nordlig riktning genom höglänta, skogiga



områden. Sedan *Törnåkra* station passerats, uppnås *Fågelmara* station, från vilken en 6 km. lång väg leder till den idylliska köpingen *Kristianopel*, en under dansktiden befäst stad, varom bl. a. den ännu befintliga stadsmuren runt samhället påminner. Så följer *Brömsebro* station på gränsen till Småland.

Vid bangårdens norra ända framgår *Brömseback*, som utgör gränsen mel-

lan Blekinge och Småland (gränsmärke i bäcken). I närheten ligger *Bröms gård* vid den lilla bron, som genom den märkliga freden 1645 blivit så känd i historien. Å en liten holme i bäcken invid bron är rest en minnessten med inskriptioner.

Efter två mindre stationer, *Norra Tång* och *Dynekärr*, når linjen *Torsås*, föreningsstation med såväl Östra Blekinge järnvägs båda grenlinjer, *Torsås—Gullaboby* och *Torsås—Bergkvara*, som med *Kalmar—Torsås* järnväg. *Torsås*, som är municipalsamhälle, är således en betydande järnvägsknut och utgör en central handelsplats. Flera industriella anläggningar finnas.

Torsås—Bergkvara, 7 km. Efter passerandet av linjestationerna *Gökälund* och *Skälleenäs* kommer man till ändstationen *Bergkvara*, municipalsamhälle, ortens hamn med skeppsvarv och en anseelig handelsflotta. Från *Bergkvara* utskeppas årligen relativt betydande kvantiteter trävaror, sten m. m. På andra sidan av *Kalmarsund* siktar man tydligt *Öland* med *Mörbylånge*, *Degerhamn*, *Grönhögen* m. fl. samhällen.

Torsås—Gullaboby, 15 km. Förbi några stationer leder järnvägen till *Gullaboby*, som utgör knutpunkten för landsvägsförbindelser i sydöstra hörnet av Småland.



Frih. F. W. von OTTER,
amiral.



G. ÖHLSSON,
grosshandlare.



Greve H. H:SON WACHT-
MEISTER,
godsägare.



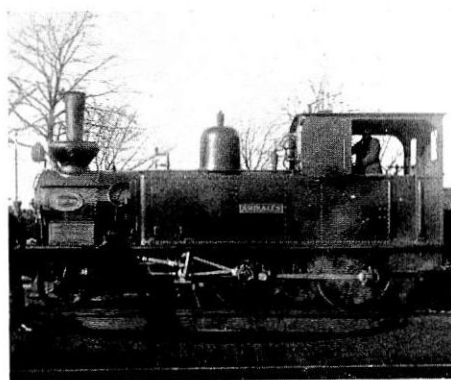
A. BENTZER,
förste lantmätare.



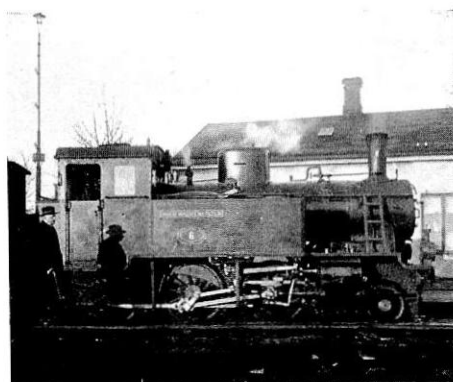
E. KRAAK,
överste.



J. WETTERBERG,
trafikchef.



Äldre lokomotiv.



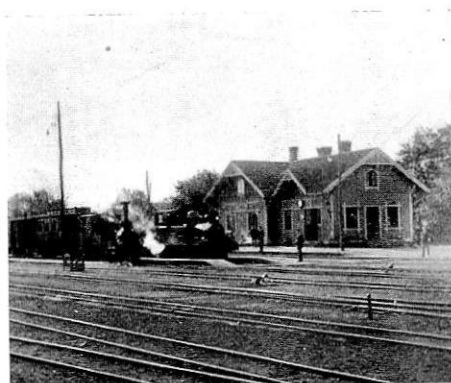
Senaste lokomotiv.



3:e klass personvagn.



Minnesstenen vid Brömsebäck, på grän-
sen mellan Blekinge och Småland,
vid Brömsebro järnvägsstation.

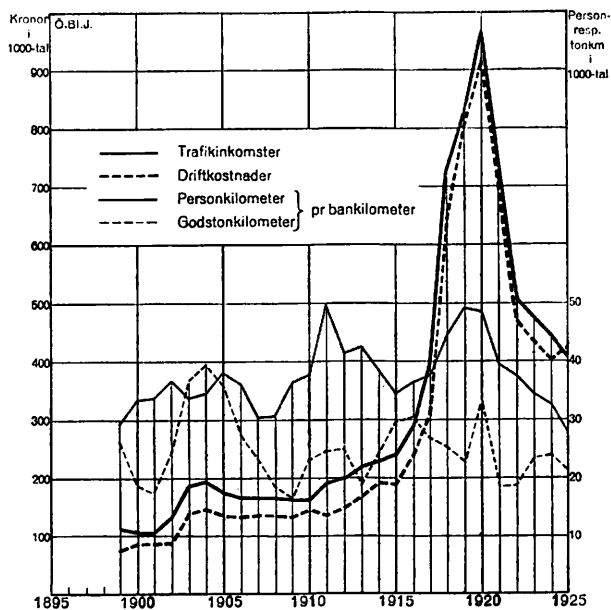


Torsås station.



Gullaboby station.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1899	År 1925
Spårvidd	m.	1,067	1,067
Spårlängd i huvudspår	km.	43,220	65,315
» i sidospår	»	3,667	8,943
Största lutning i huvudspår.....	‰	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	17,2	17,2 0. 2 I
Största tillåtna hjultryck	ton	3,75	3,75
» » tåghastighet.....	km/t.	30	40

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	4	6
Motorvagnar för ång- eller annan drift	»	—	3
Personvagnar med 2 axlar	»	3	5
» » 4 »	»	2	3
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	55	143
Person- och postvagnar, komb., med 2 axlar.....	»	1	2

Personal, antal.

Ordinarie	30	62
Extra	2	8
Verkstadsarbetare	5	13
Banarbetare.....	3	12

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1899.

Järnvägsanläggningen ..	783 673: 30
Expropriationskonto	63 121: 87
Gullberna station	6 102: 37
Rörliga materiellen	205 770: 39
Förråd	43 521: 48
Sandtaget	4 820: —
Intressekonto	23 771: 03
Aktiebolaget Blekinge bank, giro	2 304: 91
deposition ..	31 466: 67
Växelkassor	325: —
Diverse fordringar	2 417: 66
Kassa	6 237: 36

S:a kr. 1 173 532: 04

Skulder den 31 dec. 1899.

Aktiekapitalet	547 205: —
Statslånet, varav lyftats 537 500: — anståndsrenta 38 681: 77	576 181: 77
Sveriges riksbank, växellån	15 000: —
Mellersta Blekinge järn- väg, Ronneby	2 001: 78
Grosshandlare Gustaf Ohls- son i Karlskrona	380: 91
Vinst- och förlustkonto, tillgång över skuld	32 762: 58

S:a kr. 1 173 532: 04

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	1 657 443: 49
Rörliga materiellen	280 742: 91
Inventarier	33 845: 36
Materialier	25 255: 01
Sandhemmanen	3 121: 62
Utestående fraktbelopp ..	2 227: 66
Stationernas växelkassor..	365: —
Svenska järnv. arbetsgivare- för. garantifond	3 010: —
Torvmossarna	300: —
Omnibusarnas växelkassor	50: —
Kassabehållning	2 276: 32
Vinst- och förlustkonto ..	12 605: 17

S:a kr. 2 021 242: 54

Skulder den 31 dec. 1925.

Statslånet:	
å 1897 års lån:	
förfallet kapital.....	36 167: 51
icke förfallet d:o	425 460: 28
anståndsrenta	50 842: 71
övrig ränta.....	31 212: 81
å 1910 års lån:	
förfallet kapital.....	10 780: 49
icke förfallet d:o	85 553: 22
ränta	6 473: 78
å 1916 års lån:	
förfallet kapital	5 492: 48
icke förfallet d:o	243 007: 52
anståndsrenta	22 803: 69
övrig ränta	16 406: 30
Aktieägarna	898 300: —
Obet. aktieutdelningar....	2 529: —
Diverse kreditorer för Gul- labobanans jordlösen....	1 654: 38
K. järnvägsstyrelsen, Stock- holm	8 559: 49
A.-b. Jordbrukarbanken, lö- pande räkning	28 100: 73
Blekinge kustbanor, Ronne- by	14 933: 40
Reversers konto (förbindel- se till Sv. järnv. arbets- givareför. garantifond)	3 000: —
Tillgångar utöver skulder:	
Reservfonden 93 552: 34	
Förnyelsefon- den	36 412: 41
	129 964: 75

S:a kr. 2 021 242: 54