
ÖSTRA CENTRALBANAN

Signatur: Ö.C.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag, Linköping.

Då greve A. E. VON ROSEN 1845 uppgjorde den första planen till ett stambanenät, tänkte han sig bl. a. en huvudbana dragen från Stockholm till Ystad. Några år senare lät regeringen chefen för Topografiska kåren uppgöra ett förslag till stambanor, och i detta förslag upptogos två sådana genom södra Sverige, nämligen en Stockholm—Linköping—Vimmerby—Växjö—Karlshamn och en från Linköping över Jönköping och Värnamo till Lund och Malmö. Men 1855 års järnvägskommitté och översten N. ERICSON, som framför allt ville på kortaste väg förena Stockholm och Malmö, ägnade den östliga sträckningen intet beaktande. Vid frågans avgörande var det slutligen märkligt nog riksdagsmän från sydöstra delen av landet, som på grund av sin misstro till järnvägsnätets utvecklingsmöjligheter hade stor del i att statsjärnvägarnas linjer genom södra Sverige kommo att dragas så som skedde och att de övre delarna av vårt land ännu i dag sakna en mera östlig och direkt förbindelse över Östergötland med Karlskrona. Om det lyckliga eller olyckliga i beslutet har mycket ordats och skrivits, men därmed må vara hur som helst. Givetvis kunde man icke på 1850-talet lägga de synpunkter på saken, som senare tider gjort, sedan nya perspektiv, nya behov och nya möjligheter skapats.

Snart nog visade det sig emellertid, att Götalands trafikbehov icke var tillgodosett med endast södra stambanan och några bibanor till densamma. Längsgående banor krävdes tydligen både i öster och väster. Väster om stambanan löstes spørsmålet efterhand, huvudsakligen genom enskild företagsamhet, så att såväl utmed västkusten som

längre in i landet nya förbindelser skapades i huvudriktningen norr och söder.

Även öster om stambanan uppstod ett allt tätare nät av enskilda järnvägar. Dessas sträckning blev dock genom samverkande omständigheter eller, måhända rättare, genom divergerande, lokala intressen sådan, att någon längdbana ej erhöles. Alltmera gjorde sig dock behovet av en från norr till söder löpande förbindelseled gällande. Man kunde nämligen endast på obekväma omvägar få förbindelse med huvudstaden, mellersta och norra Sverige samt den södra kusten.

Det första förslaget till skapandet av en centralbana genom östra Sverige utgick i mitten av 1890-talet från Karlskrona. Förslagsställare var auditören W. LINDAHL, vilken medverkat vid Karlskrona—Växjöbanans tillkomst. Han påpekade vikten för Karlskrona av att de järnvägar, vilka otvivelaktigt förr eller senare komme att ansluta sig till Nässjö—Oskarshamnsbanan och bandelen Växjö—Emmaboda—Kalmar, droges i sådan riktning, att deras handelsområde tillförsäkrades Karlskrona. När Östra Centralbanan planerades, väcktes ock i Karlskrona stadsfullmäktige motion om en aktieteckning av 500 000 kr. i järnvägens södra del. Motionen bifölls 1898, men beslutet förföll, när det visade sig omöjligt att utföra mera än den norra delen av banan.

Under förra delen av 1880-talet framkom ett förslag av mindre omfattning. Häradshövdingen J. A. ÅSTRAND i Ydre arbetade vid den tiden mycket för en smalspårig järnväg från Eksjö genom Ydrebygden till Kisa, för vilken fullständig kostnadsberäkning förelåg 1887. Den slutade på en så pass avsevärd summa som 3 270 000 kr., vilket också ansågs alldeles för dyrt, varför förslaget fick falla.

Järnvägsplanerna återupptogos i mitten av följande årtionde av häradshövdingen H. HEDENSTIERNAN i Kisa, som f. ö. bör tillskrivas största äran av Östra Centralbanans tillkomst. På hans initiativ hölls den 26 sept. 1895 i Kisa ett sammanträde under ordförandeskap av landshövdingen greve R. DELA GARDIE med ombud för landskommunerna samt städerna Eksjö, Vimmerby och Västervik. Mötet följdes sedermera av flera, vid vilka olika sträckningar diskuterades. Slutligen enades man om en normalspårig järnväg från Linköping över Bjärka-Säby, Rimforsa och Kisa till Vimmerby, 101 km., jämte bibana från Bjärka-Säby till Åtvidaberg. Koncession söktes av häradshövdingen H. HEDENSTIERNAN, översten C. A. G. AHNSTRÖM, majoren FR. BRAUN, frih. TH. ADELSWÄRD och disponenten I. INSULANDER. Ritningar och kostnadsförslag hade uppgjorts av ingenjören J. DANIELSSON, slutande

å en summa av 3 285 000 kr., av vilka 600 000 kr., voro avsedda för rullande materiell. Koncession beviljades den 19 nov. 1897, dock med undantag för sträckningen 10 km. närmast Linköping och för bibanan Bjärka-Säby—Åtvidaberg, angående vilken K. M:t senare meddelade beslut, beroende på den samtidigt begärda koncessionen å en järnväg från Linköping till Ringstorp.

Under tiden hade arbetet med värvande av aktieteckningar bedrivits på ett så kraftigt sätt, att intet hindrade bolagets konstituerande, vilket skedde vid sammanträde på Linköpings slott den 29 nov. 1898. Förhandlingarna leddes av landshövdingen greve R. DELA GARDIE, som meddelade att det för bolagets bildande nödvändiga minimikapitalet tecknats och därutöver 69 100 kr. eller inalles 1 569 100 kr. Därefter beslöts enhälligt, att *Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag* skulle bildas. Vidare antogs bolagsordning, enligt vilken aktiekapitalet bestämdes till lägst 1 500 000 kr. och högst 4 milj. kr. Till styrelseledamöter valdes häradshövdingen H. HEDENSTIERNA, Kisa, direktören I. INSULANDER, Bjärka-Säby, grosshandlaren JONN O. NILSON, Linköping, handlanden R. CARLSON, Vimmerby, översten C. A. G. AHNSTRÖM, Linköping, bankdirektören B. SÖDERBAUM, Linköping, och godsägaren H. NORDSTRÖM, Ålhult. Till styrelsens ordförande utsågs översten AHNSTRÖM och till verkst. direktör grosshandlaren NILSON.

Anskaffningen av kapital fortsattes efter den konstituerande bolagsstämman, och till slut förelåg såsom resultat 1 105 000 kr. i stamaktier, ägda av kommuner och landsting, samt 726 000 kr. i övriga aktier. Bland kommunernas teckningar märktes Linköping med 520 000 kr., Kisa med 150 000 kr., Vimmerby stad 75 000 kr. och Vimmerby landsförsamling 10 000 kr.

Statslån på 1 790 000 kr. beviljades den 24 febr. 1899. På grund av en del svagare räls gjordes emellertid sedermera en avprutning på statslånet, som därigenom kom att utgöra 1 710 000 kr.

Banbyggnaden, som enligt koncessionen skulle vara påbörjad senast den 1 april 1899 och färdig så, att banan kunde upplätas för allmän trafik senast den 31 dec. 1901, utlämnades på entreprenad till civilingenjören ÅKE SJÖGREN, vilken som arbetschef anställde löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren K. A. LAGERGREN. Till kontrollerande ingenjör antog bolaget civilingenjören KARL L. ANDERSON. Entreprenadsumman var 2 182 800 kr. kontant och 100 000 kr. i aktier.

Banbygget Linköping—Vimmerby. Arbetet tog sin början i mars 1899. Flera betydande skärningsarbeten måste utföras, och

markgrundens beskaffenhet visade sig vara mycket varierande. De första svårigheterna av större omfattning mötte vid övergången vid Längdviken strax söder om Bestorp, där stora sjunkningar förekommo, i det de vid sjön gjorda utfyllningarna gång på gång försvunno i djupet. Vid utfyllningen vid Kläppviken, omkr. 2 km. längre söderut, visade det sig också vara mycket svårt att giva nödig stadga åt bankroppen. De utfyllda massorna förskötos norrut i sjön och bildade riktiga små holmar däri. Härefter vidtogo emellertid relativt fasta bottenförhållanden, tills man nådde sträckan mellan Kåtebo och Gärdala, nämligen dels vid bankutfyllningen vid Rössledalen och dels vid stränderna av såväl Kåtebosjön som Gärdalsjön. De betydande fyllnadsarbeten, som här gjordes, voro långt större än någon nu kan tro. Kontrollerande ingenjören föreslog, innan arbetena här påbörjades, att banan vid denna plats skulle framdragas med tunnel genom berget mellan sjöarna. Så skedde dock ej till följd av fruktan för ökade kostnader. De svåraste fyllningsarbetena under hela järnvägsbygget förekommo mellan Gärdala och Opphem vid övergången av den bekanta Opphems mosse. Denna visade sig vara snart sagt bottenlös. Man gick här fram utan föregående avdikning och tippade den ena gruslasten efter den andra. Alltsammans sjönk emellertid undan för undan, och då arbetet här, som inte var utan sina risker för arbetarnas liv och lem, äntligen kunde förklaras färdigt, hade över 100 000 kbm. fyllning måst användas. Det var inte för inte som Opphems mosse av rallarehumorn döptes till »Lagergrens sparbank». Opphems mossen kunde emellertid icke undvikas utan försämrade krökningsförhållanden, vilka icke tillätos av myndigheterna.

Vid övergången av en åt nordväst utskjutande vik av sjön Verveln måste både långvariga och högst krävande fyllnadsarbeten utföras och banken, som nu ser helt fredlig och jämförelsevis blygsam ut, krävde många månaders arbete under ideliga sättningar med stor risk för såväl människor som materiell. Bland de talrika konstarbetena märktes Slattefors bro och svängbron över Kinda kanal, som i sammanhang därmed omgrävdes.

Ett par missöden under byggnadstiden kunna räddas undan glömska. Vid fyllningen av viken över Verveln gav banken vika under ett lokomotiv, som jämte två personer störtade ned i sjön. Lokomotivet slungades ett 15-tal meter ut i vattnet, där det blev liggande med hjulen i vädret. De båda, som fingo följa med på resan, hade sedermera svårt att förklara, huru de togo sig därifrån med livet. Det blev sedan en högst tidsödande och besvärlig uppgift att få maskinen på det torra.

Ett annat missöde träffade ett lokomotiv, som kanalvägen förts till Risnäs bro för att användas vid gruskörning. En provisorisk brygga hade uppförts, med vars hjälp man tänkt sig kunna föra loket i land. Det bar sig emellertid ej bättre än att maskinen stälpte överända på grund av sättning i de nedslagna pålarna. Lokföraren måste befria sig från maskinen under vattnet. Det blev sedan ett drygt arbete att gräva upp loket ur dyn och sedermera att från bryggor av sliprar, som byggts under maskinen, »spela» denna upp på landbacken.

Järnvägen invigdes högtidligen den 8 juni 1902 av konung OSCAR i närvaro av kronprinsen.

Inköp av Vimmerby—Hultsfreds järnväg. Då Östra Centralbanan öppnades för trafik, utgjorde den normalspåriga sträckan Vimmerby—Hultsfred, vilken ägdes och trafikerades av Nässjö—Oskarshamns Nya järnvägsaktiebolag, den nya banans fortsättning till Oskarshamn och Nässjö. När, såsom i det följande skall omtalas, de gamla planerna på en genomgående längdbana Linköping—Karlskrona åter kommo under diskussion, blev det för Östra Centralbanan en angelägen sak att söka förvärva järnvägen Vimmerby—Hultsfred. Fastän detta sedermera genom omständigheternas makt icke kom att ske för det ursprungliga ändamålet, bragtes planen dock till verkställighet. Den 7 dec. 1905 bemyndigades styrelsen att med ägaren träffa avtal om bandelens inköp för ett pris av 620 000 kr. utan materiell och förråd samt med tillträdesrätt den 1 jan. 1907. Köpet avslutades den 11 jan. 1906, då likväl den ursprungligen avsedda köpesumman ökades med en anslutningsavgift på 28 000 kr. I skrivelse av den 26 april 1907 överlät K. M:t på Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag den inköpta järnvägens koncession.

Bandelen Åtvidaberg—Bjärka-Säby. Såsom förut omtalats, ingick i koncessionsansökningen för Östra Centralbanan bibanan Bjärka-Säby—Åtvidaberg, vilken sträcka dock undantogs i den av K. M:t år 1897 beviljade koncessionen. Efter några år bragtes frågan ånyo å bane, och i aug. 1903 beviljade K. M:t häradshövdingen H. HEDENSTIERNA m. fl. koncession på denna järnvägsanläggning. Järnvägen skulle erhålla normal spårvidd och bliva omkr. 19 km. lång.

Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag konstituerades den 21 dec. 1901. Aktiekapitalet utgjorde 303 900 kr., av vilka 175 000 kr. tecknats av kommuner. Till styrelse valdes: baronen TH. ADEL-SWÄRD, Åtvidaberg, bankdirektören B. SÖDERBAUM, Linköping, frih. J. BECK-FRIIS, Kättilstad, grosshandlaren JONN O. NILSON, Linköping, och hemmansägaren J. P. PETERSSON, Kättilstad.

Det låg ju nära till hands, att Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag skulle på något sätt bidra till förverkligandet av denna nya järnväg, av vilken ett nytt trafiktillskott kunde vinnas, och styrelsen kom till det resultatet, att lämpligaste formen skulle med hänsyn till Centralbanans ekonomiska ställning vinnas på sådant sätt, att Åtvidabergsbanan arrenderades och trafikerades av Östra Centralbanan. Kontrakt härom upprättades redan 1904 mellan Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag och Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnvägsaktiebolag. Järnvägen byggdes på entreprenad av ingenjören Ax. RÖNSTRÖM under kontroll av Östra Centralbanans aktiebolag, och den 21 jan. 1906 kunde den nya trafikleden tagas i bruk. Enligt kontraktet övertog Östra Centralbanan trafikeringen från och med dagen för öppnandet under 20 år eller t. o. m. utgången av 1926. Från och med år 1920 är emellertid Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag ägare till järnvägen.

Båttrafik på Kindasjöarna. För utvidgande av Östra Centralbanans trafikområde vid Kindasjöarna bildades år 1912 Åsundens trafikaktiebolag, i vilket järnvägen och intresserade kommuner ingingo som delägare. För ändamålet inköptes ångf. »Kind». År 1915 arrenderade järnvägsbolaget ångaren, varigenom en lämpligare form för administrationen erhöles. Arrendet och båttrafiken upphörde år 1925.

Planen på järnvägens utsträckning till Karlskrona. Vid Östra Centralbanans högtidliga invigning i juni 1902 uttalade konung OSCAR sina »välönskningar för såväl den del av banan, vilken nu blivit invigd, som ock att den måtte förlängas, till dess den hinner Östersjöns strand». Såsom förut nämnts, voro tankarna vid tiden för den nuvarande järnvägens tillkomst riktade på omedelbar fortsättning till Karlskrona, varigenom en verklig centralbana skulle erhållas. Då den övre delen var färdig, återupptogs frågan i Karlskrona. Även konung OSCAR ansåg en fortsättning av Östra Centralbanan till Karlskrona äga stor allmän betydelse, ty härigenom skulle vägen väsentligt förkortas emellan huvudstaden och landets största örlogshamn.

För planens realiserande tillsattes den 9 dec. 1902 en interimsstyrelse, bestående av landshövdingarna i Östergötlands och Blekinge län, greve L. DOUGLAS, ordf., och greve A. WACHTMEISTER, vice ordf., landssekreteraren G. ROOS, Karlskrona, bankdirektören B. SÖDERBAUM och grosshandlaren JONN O. NILSON, Linköping. Interimsstyrelsens första åtgärd var att undersöka olika alternativ för sträckningen. Man stannade slutligen för en linje Hultsfred—Målilla—Virserum—Fagerhult—Älghult—Målerås—Algutsboda—Emmaboda. Majoriten i Väg-

och vattenbyggnadskåren E. WESTERBERG och baningenjören KARL L. ANDERSON upprättade kostnadsförslag, som slutade på 5 790 000 kr. med rullande materiell, och koncession begärdes.

Under tiden pågick aktieteckningen. Karlskrona stad hade, såsom förut nämnts, tecknat 500 000 kr. och enskilda därstädes tecknade 200 000 kr., från Linköping beräknades 200 000 kr. o. s. v. Interimsstyrelsen tänkte, att aktiekapitalet skulle bli 2 500 000 kr., att statslån skulle erhållas till samma belopp och att felande 800 000 kr. skulle skaffas genom obligationslån.

Vid 1904 års riksdag motionerade landssekreteraren G. Roos, Karlskrona, om att staten skulle teckna aktier för 1 1/2 milj. kr., men motionen avsågs av båda kamrarna.

Vid ingången av år 1904 inträffade ännu en omständighet, som ej var ägnad att föra frågan framåt. Under de förberedande arbetena hade det blivit klart, att i Växjö starka krafter voro verksamma för att försvåra och om möjligt stjälpa Östra Centralbanans fullbordande. Sedan svårigheterna börjat hopa sig och en lycklig utgång stod på spel, blevo dessa krafter allt starkare. Som motagitationens ledare stod en stor intressent i Växjö—Alvesta järnvägsaktiebolag, vilken i en fortsättning av Östra Centralbanan såg en svår konkurrent för det egna företaget. Aktiemajoriteten i Karlskrona—Växjö järnväg övergick därefter genom köp till Växjö—Alvestajärnvägen, och därmed grusades allt hopp om en förut påräknad större aktieteckning från Karlskrona—Växjö järnväg. Vidare kunde man iakttaga, huru det stora arbete, som under de första åren utvecklats från Karlskrona, förbyttes i passivitet och slutligen motstånd. Motståndet grep alltmer omkring sig även i de söderut belägna landskommunerna, och det hela måste till sist gå över styr. Dödsstöten kom från Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som fann sig böra höja anläggningskostnaden för Östra Centralbanans fortsättning med i runt tal 1 milj. kr. eller till omkr. 7 milj. kr. »Aktiebolaget Östra Centralbanans sydliga sträckning» var då redan konstituerat — konstituerande bolagsstämman hölls i Karlskrona den 21 aug. 1905, — men då aktieägarna knappt ett år senare, den 23 juli 1906, sammanträdde i Karlskrona för att överlägga, huruvida arbetet skulle fortsättas eller uppgivas, var det senare så gott som en given sak, vilken nu pro forma beslutades.

Sedan denna tid hava förhållandena genom andra järnvägars tillkomst så ändrats inom sydöstra Småland, att planerna på Östra Centralbanans utsträckning till Karlskrona näppeligen kunnat väntas bli

realiserade. Större sannolikhet torde finnas för att järnvägens ändpunkt vid havet en gång i stället kan komma att bli Oskarshamn. Denna plan omtalas närmare här nedan.

Järnvägsförslaget Kisa—Österbymo. Bland de förslag, som framkommit rörande utvidgning av Östra Centralbanans trafikområde, märkes projektet om anläggande av en normalspårig tertiärbana från Kisa till Österbymo, huvudpunkten i den rika Ydrebygden. Det är med allt skäl, som en järnväg med denna sträckning måste anses som en av de naturligaste lösningarna av problemet, huru det redan befintliga järnvägsnätet skall på lämpligaste sätt vidare utvecklas inom det område, som närmast omslutes av Östra stambanan, Östra Centralbanan och Nässjö—Oskarshamns järnväg.

Genom en järnväg Österbymo—Kisa skulle orten erhålla en exporthamn i Norrköping, dit avståndet skulle bli 144 km. å bredspårig bana hela vägen, medan avståndet från Österbymo till Oskarshamn via Eksjö är 162 km. med omlastning i Eksjö.

Koncession begärdes 1914 å en 34,7 km. lång järnväg, för vilken kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren B. NYSTRÖM upprättat kostnadsförslag, slutande på en summa av 1 580 000 kr. Koncessionen beviljades den 24 mars 1916, men projektet har ännu icke kunnat realiseras.

Järnvägsförslaget Storebro—Oskarshamn. Ännu ett förslag till utvidgning av Östra Centralbanans intresseområde har tagits upp, nämligen byggandet av en järnväg från någon punkt på Centralbanan till Oskarshamn. Den ifrågasatta järnvägen skulle bli normalspårig och från Centralbanan utgå från en punkt omkr. 2 km. norr om Storebro. Därifrån skulle den föras fram över Vena och Kristdala till Oskarshamn och således korsa den smalspåriga Hultsfred—Västerviks järnväg i närheten av Vena station. Banans längd beräknas bli omkr. 55 km. och kostnaden till omkr. 5 milj. kr. Ansökan om koncession har ingivits den 6 sept. 1919 men har icke ännu avgjorts.

Elektrifiering av bandelen Linköping—Kisa. Tanken på införande av elektrisk drift vid järnvägen var uppe redan år 1907, men de utredningar, som då företogs, och de omständigheter, som förelågo, föranledde planens ställande på framtiden. Sedan nya utredningar och beräkningar verkstälts genom byråchefen i K. järnvägsstyrelsen IVAN ÖFVERHOLM, begärde styrelsen för Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag den 19 sept. 1917 koncession för elektrifieringen av bandelen Linköping—Kisa. Emellertid kommer den t. v. icke att utföras.

Bana, materiell och trafik. En mängd förbättringar ha under årens lopp vidtagits. Bl. a. ha järnvägsbankarna förstärkts, och samtliga kurvor under åren 1917—1923 erhållit rälsförhöjning och spårutvidgning i enlighet med bestämmelserna för Statens järnvägar. Förregling av ytterväxlar har utförts vid 23 stationer och hållplatser.

I början av år 1923 inköpte järnvägen en vanlig landsvägsomnibus, ombyggd provisoriskt för gång å normalspårig järnväg. Sedan den blivit godkänd för allmän trafik, insattes den på försök i reguljära turer, till en början huvudsakligen på linjen Linköping—Åtvidaberg. Resultatet av detta prov visade sig snart så tillfredsställande, att styrelsen fann lämpligt utöka motorvagnsparken. Sålunda blev en lastbil, som järnvägen under krisåren använde huvudsakligen för vedtransporter landsvägsledes, ombyggd till järnvägsfordon för passageraretrafik, vilket arbete helt utfördes å egen verkstad. Till densamma anskaffades en lätt släpvagn. Dessa sattes i trafik i slutet av 1923.

Vidare beställdes två större bensinmotorvagnar att levereras från Tyskland. Dessa vagnar sattes i reguljär trafik den 1 juni 1924.

Motorvagnstrafiken har blivit mycket populär vid järnvägen. Den vagn, som först inköptes på prov, är nu för liten och skall inom kort ombyggas att rymma 40 sittplatser. Samtidigt ändras den för drift med tråkolsgas.

År 1923 gjorde bilvagnarna 53 862 tågkm. och bruttoinkomsten av persontrafiken med dessa blev 26 244 kr. 80 öre. År 1924 gjordes 138 752 bilvagnskm., varigenom järnvägen tillfördes 72 881 kr. brutto. I vad mån denna trafik tagits från ångtågen och i vilken utsträckning den kan ha tillfört järnvägen ny trafik, kan givetvis ej exakt utrönas.

Såväl lokomotiv- som vagnparken har under årens lopp ökats med nya och moderna typer.

I lokal trafik transporteras huvudsakligen trävaror och spannmål, i samtrafik trävaror, tråkol, spannmål och gödningsämnen.

Ekonomi. Utom det belopp, som kostnadsförslaget 1896 upptog, 3 285 000 kr., ansågos vid entreprenadkontraktets uppgörande ytterligare omkr. 1 milj. kr. vara erforderliga, beroende på höjda arbetspriser och materialkostnader. Ett obligationslån å 1 100 000 kr. upplades därför att löpa med 5,5 % ränta och amorteras under 40 år. Under arbetets gång tillkommo emellertid en hel del oförutsedda utgifter, så att utöver nämnda fasta lån en löpande räkning upplades mot personlig borgen av styrelsens ledamöter. Denna låneräkning upp-

gick vid järnvägsbyggnadens avslutande till omkr. 200 000 kr. Bolaget hade således redan från början endast upplånat kapital att räkna med. Då det samtidigt visade sig, att den enligt kostnadsförslaget inköpta rullande materiellen icke motsvarade trafikens krav utan tarvade avsevärd förstärkning, var styrelsen nödsakad att fortsätta på lånevägen.

Bolagets ställning var emellertid så prekär, att leverantörerna uppställde mera betungande villkor vid försäljning direkt till bolaget än till styrelsens medlemmar personligen. Av denna anledning bildade styrelsen ett konsortium för inköp av rullande materiell. Konsortiet å sin sida överlät avslutade kontrakt på bolaget. På detta sätt skedde alla nyinköp under de första svåra åren. Summan för sålunda köpt materiell uppgår till omkr. 250 000 kr. Samtidigt med dessa nyinköp pågingo kompletterings- och utvidgningsarbeten å bana och stationer. Då de av järnvägstrafiken härflytande inkomsterna icke räckte till att bestrida såväl dessa oundgängliga utgifter som förräntning av upplånade belopp såg sig styrelsen nödsakad att med stöd av det med Riksgäldskontoret avtalade lånekontraktet låta inbetalning å statslånet anstå.

Sedan Vimmerby—Hultsfreds järnväg inköpts under år 1906, uppkommo nya skuldbelopp, vilkas förräntning och amortering icke kunde uppskjutas. Av köpeskillingen för nämnda bandel skulle 148 000 kr. gäldas kontant. Dessa medel anskaffades genom att öka låneräkningen. Denna uppgick nu till 480 000 kr.

Det allmänna tillståndet inom affärsvärlden, som i slutet av 1890-talet visade uppsving på alla områden, icke minst inom järnvägsrörelsen, började under de närmaste åren efter sekelskiftet undergå ständigt stigande försämring, som kulminerade i världskrisen 1907—1908. Trafikrörelsen i allmänhet drabbades på det kännbaraste av den stagnation i handelsutbytet, som utmärkte såväl själva krisåren som de närmast föregående. För bolaget kom detta att verka så mycket mera betungande, som just vid denna tid underhållskostnaderna för bana och materiell kommit till normal omfattning. Sammanlagt uppgingo skulder över tillgångar vid 1908 års slut till omkr. 82 000 kr.

Förlusterna voro emellertid icke helt och hållet beroende på depressionen å handelsmarknaden, ty i viss mån berodde de på den tariffpolitik, som vid denna tid fördes av Statens och flertalet enskilda järnvägar. Genom den 1909 företagna taxehöjningen lades emellertid en fast grund för bolagets ekonomi, och snart nog kunde bristen täckas.

Då ränteskulden å statslånet under tiden stigit till ett högst avsevärt belopp, vars indrivande på en gång kunde av statsmakterna påfordras,

ingick styrelsen till K. M:t med anhållan att få omlägga nämnda ränteskuld till nytt lån med fix annuitet. Sedan riksdagen härtill lämnat sin medverkan, biföll K. M:t denna ansökan. Annuitet å detta nya lån med 4,5 % ränta tog sin början år 1916.

Efter reglerandet av denna skuld kvarstod bland bolagets passiva såsom lån å kort tid endast skulden till Nässjö—Oskarshamns järnväg för köpet av linjen Vimmerby—Hultsfred. Sedan långivaren bestämt yrkat, att lånet skulle inbetalas, upptogs ett 40-årigt obligationslån, löpande med 5,5 % ränta. Härmed frigjordes bolaget från den sista svävande skulden.

Bolagets aktiekapital, som ursprungligen var 1 831 000 kr., ökades år 1920 i samband med förvärvandet av Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg med 54 000 kr.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

- BECK-FRIIS, J. G., frih., överstekammarjunkare, *ordförande* och *verkst. direktör*,
se nedan,
HULTMARK, R. A. A., förste rådman, *vice ordförande*,
LANDÉN, O. V., landskamrerare, *statens ombud*,
HULTHANDER, P. E. direktör,
ANDERSÉN, KR., godsägare,
ANDERSSON, A. J., bankdirektör,
INGESTRÖM, E., bankdirektör,
LINDMAN, G. E. O., kapten i V. V. K., *vice verkst. direktör*, se nedan.

Verkställande direktör.

- BECK-FRIIS, J. G., frih., överstekammarjunkare 1925—

Trafikchef.

- LINDMAN, G. E. O., kapten i V. V. K. 1917—

Företvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

- AHNSTRÖM, C. A. G., överste 1898—1904
HEDENSTIERNA, H., häradshövding 1905—1909

Verkställande direktör.

- NILSON, J. O., bankdirektör 1898—1925

Trafikchefer.

- RUDELIUS, A. TH., major 1901—1910
NYSTRÖM, B. G., löjtnant i V. V. K. 1910—1917

Åtvidaberg—Bjärka-Säby järnväg.

Ordförande.

ADELSWÄRD, TH., baron.....	1901—1907
BECK-FRIIS, JOH., frih.	1908—1920

Verkställande direktörer.

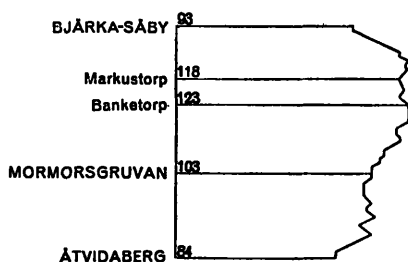
ADELSWÄRD, TH., baron	1901—1907
BECK-FRIIS, JOH., frih.	1908—1913
CARLSTRÖM, W., direktör.....	1914—1920

Östra Centralbanan, Linköping—Hultsfred, 122 km., Bjärka-Säby—Åtvidaberg, 19 km. Östra Centralbanan genomlöper några av Sveriges naturskönaste och på minnen rikaste trakter. Tillsammans med den vackra Kinda kanal och sjön Åsunden utgör järnvägen en av landskapets främsta turistleder, vars förnämsta parti torde vara att finna i bygden kring Hovetorp, Bjärka-Säby och Brokind, en trakt, som i fråga om herrgårdstyper och hundraårig parkvärd ej äger många motstycken i mellersta Sverige.

Från *Linköping*, föreningsstation med östra stambanan och Mellersta Östergötlands järnvägar, går banan på statens ståtliga järnvägsbro över Stångån och passerar därefter förstads- och industrisamhället *Tannefors*, som har ansenliga vattenfall. Sedan gammalt äger där en omfattande kvarndrift rum. Bland de olikartade industrierna bilda a.-b. Svenska järnvägsverkstäderna och Linköpings armatur- och metallfabriks a.-b. huvudgruppen.

Efter *Hjulsbro* station glider järnvägen in i den mera kuperade terräng, som den sedermera kommer att följa. Förutom industriella anläggningar och flera präktiga gårdar kan här Ekholmens egnahemsområde beses, ett av de första i Sverige. Strax söder om Landeryds kyrka går järnvägen över Kinda kanal och förbi *Slattefors* hållplats i ett leende landskap till *Sturefors* station, belägen i de vackraste omgivningar och nära Bielkeättens fideikommiss, *Sturefors* slott, ett av länets största fideikommiss, beläget på en udde i sjön Erlängen.

Sedan Kinda kanal ånyo passerats vid Risnäs strax söder om *Sturefors* station, går järnvägen fram vid sidan av Stångån och passerar *Hovetorps* hållplats i de mest förtjusande omgivningar. Här äger Östgötanaturen en av sina verkligt klassiska huvudbygder. Strax innan banan därefter tangerar den östra av sjön Stora Rengens vackra, lövskogsklädda stränder, stannar tåget vid *Bjärka-Säby*. I det närbelägna Bjärka-Säby slott är sedan 1882 förlagd den vittbekanta stats-



understödda lantbruks- och mejeriskolan, en mönsterinstitution, vilken bl. a. upptager den gamla på 1630-talet uppförda slottsbyggnaden. Nära denna har (1795) uppförts ett nytt, imponerande slott. Bjärka-Säby är en sevärighet av rang.

Från Bjärka-Säby station utgår bibana till *Åtvidaberg*, betydande municipalsamhälle



C. A. G. AHNSTRÖM,
överste.



H. HEDENSTIERNA,
häradshövding.



Frih. J. BECK-FRIIS,
överstekammarjunkare.



J. O. NILSON,
bankdirektör.



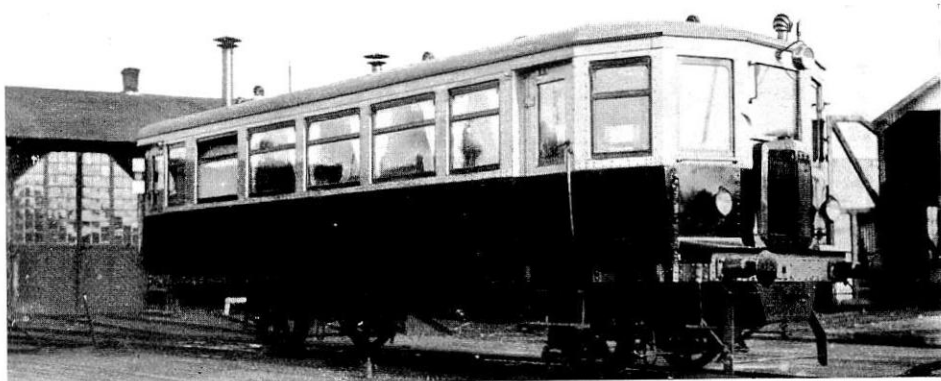
A. T. RUDELIUS,
trafikchef.



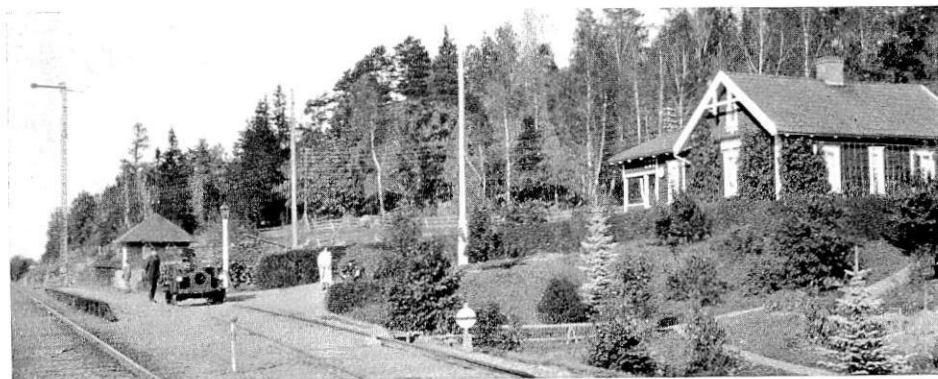
B. G. NYSTRÖM,
trafikchef.



G. E. O. LINDMAN,
trafikchef.



Bensinmotorvagn.



Håll- och lastplats vid Hovetorp.



Boställshus vid Bjärka-Säby.



Banvaktstuga vid Kläppviken.



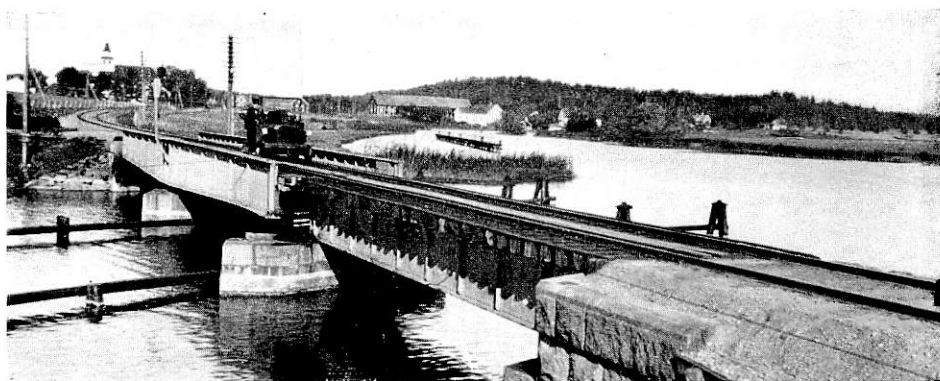
Bjärka-Säby station.



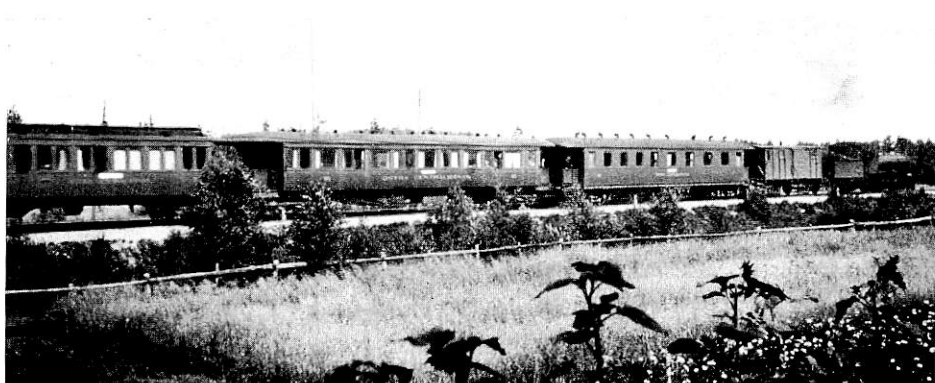
Kulvert över Stångån vid Rimforsa.



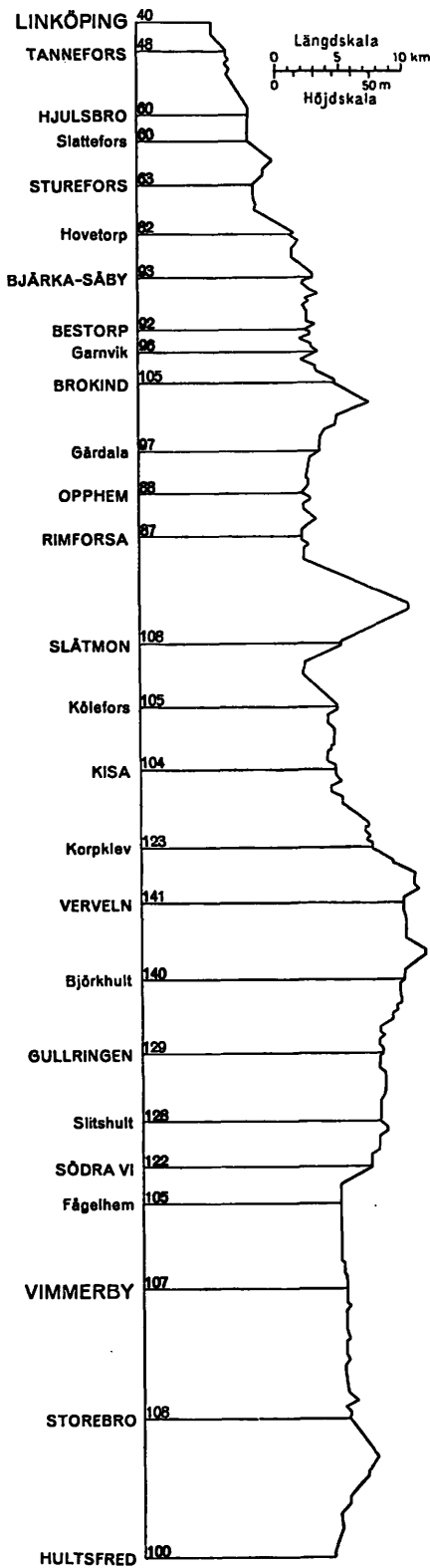
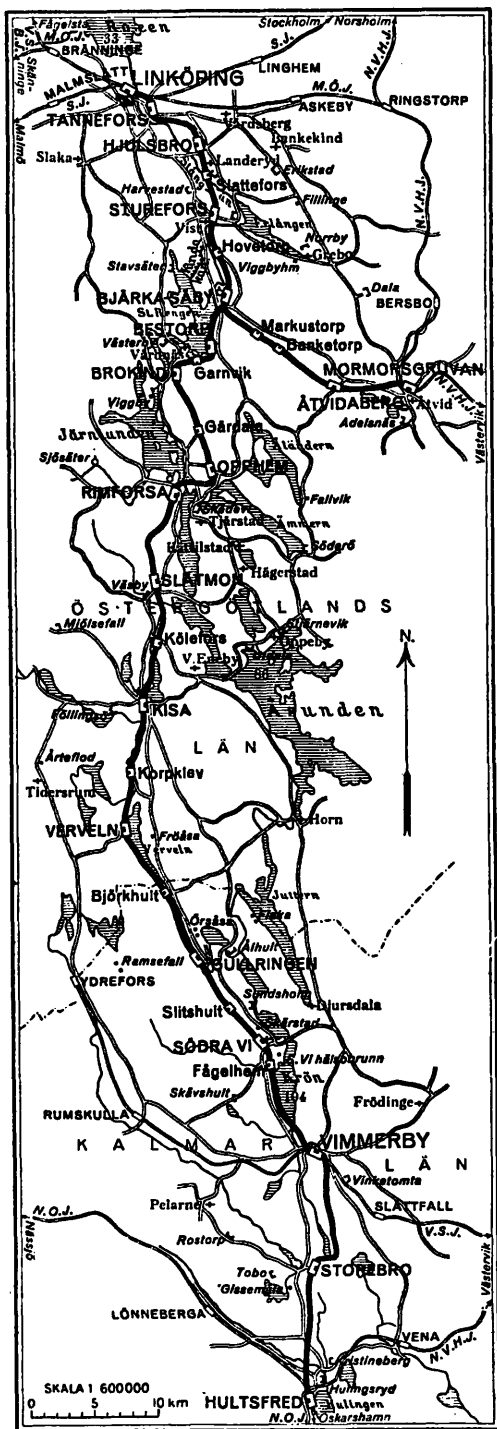
Bron över Kinda kanal vid Rimforsa.



Bron över Kinda kanal söder om Vists kyrka.



Persontåg å linjen Vimmerby—Hultsfred.



med stor industri. Fideikommisset Adelswärd är Sveriges enda baroni. Fordom fanns här ett kopparverk, som nu efterträts av snickeri- och hjulfabrik m. m.

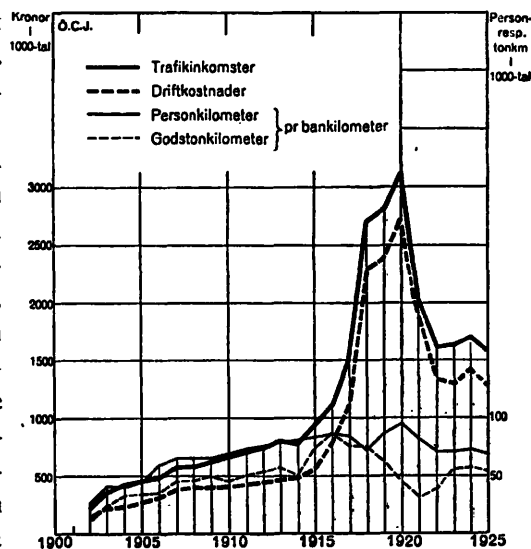
Bland följande stationer märkes *Brokind*. Omkring 2 km. från stationen ligger Brokinds slott, en gammal folkungaborg, som innehafts av Bo Jonson Grip.

Under stark stigning av omkr. 1 200 m. längd, löper härpå järnvägen söderut, och omedelbart därefter följer en ungefär lika lång och lika brant lutning ned mot Kåtebosjön, som är omgiven av ganska höga stränder. *Opphems* station är även norra ändpunkten för den ångbåtslinje, som av Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag åren 1913—1924 uppehållits med ångbåten »Kind» på de ur turist synpunkt härliga sjöarna Ämmern och Åsunden.

Från Opphem går tåget över Kinda kanal till det på fornminnen rika *Rimforsa*, där sjöarna Järnlunden, Ämmern och Åsunden närma sig varandra. Vid stationen ligger en radiumkälla med utmärkt vatten. I övrigt har platsen en gästgivaregård, som är ett gärna uppsökt mål för utflykter och utgångspunkt för utfärder i Kindabygden. Mellan Rimforsa och den därefter följande *Slätmons* station passeras en större höjdsträcka, som nödvändiggjort linjens framdragning i skarp stigning, resp. lutning med många tätt efter varandra följande kurvor. I omväxlande terräng fortsättes sedan till *Kölefors* håll- och lastplats, där några industriella anläggningar utnyttja befintliga vattenfall. Därefter når banan *Kisa* station i huvudorten för Kinda härad, Kisa, som är ett stort municipalsamhälle med utvecklat affärsliv, är beläget i en kitteldal och omgivet av höga bergformationer. Dalgången mäter sig i naturskönhet med det förnämligaste, som mellersta och södra Sverige kan erbjuda.

Söder om Kisa börjar det egentliga skogsområdet. Järnvägen följer här Vervelns västra strand och när, efter att ha passerat *Gullringens* station och ett par hållplatser, *Södra Vi* station å stranden av sjön Krön. Platsen är bekant för sin hälsobrunn och badanstalt. Sedan *Fågelhems* håll- och lastplats, belägen i de vackraste omgivningar, lämnats, framgår banan till *Vimmerby*, föreningsstation med Vimmerby—Spångenäs och Vimmerby—Ydre järnvägar. Vimmerby är en oregelbundet byggd, gammal stad. Följande station är *Storebro*. Denna plats var tidigare bekant för sin omfattande bruksdrift. Nu finnes här ett bolag för tillverkning av explosionsåoljemotorer. Från det en halv mil från Storebro belägna

Trafikdiagram.



Gisseskalle, 790 m. ö. h., har man en hänförande utsikt, som sträcker sig milsvitt åt alla håll. Vid sjön Gissen ligger järnvägsmännens vilohem Fredensborg.

Järnvägens ändstation *Hultsfred* är Östra Centralbanans föreningsstation med Nässjö—Oskarshamn, Västervik—Hultsfreds och Växjö—Åseda—Hultsfreds järnvägar. Nordost om stationen och stationssamhället ligger Hultsfreds slätt, där Kalmar regemente förr hade sin övningsplats.

Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1902	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	101	141
» i sidospår	»	8,8	17,7
Största lutning i huvudspår.....	‰	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	27,8	27,8
Största tillåtna hjultryck för lok	ton	6	6,3
» » » vagnar	»	6	7
» » tåghastighet	km/t.	45—50	50—60

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	2	2
» tenderlok	»	3	8
Motorvagnar för ång- eller annan drift.....	»	—	5
Personvagnar med 2 axlar	»	4	10
» » 4 »	»	2	6
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	137	262
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	2	2

Personal, antal.

Ordinarie.....	71	155
Extra.....	25	38
Verkstadsarbetare.....	14	29
Banarbetare	30	23

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1903.

Järnvägsanläggningen	4 388 137: 98
Rullande materiell	695 656: 56
Förrådet: inventarier	67 472: 82
» materialier	39 450: 13
Utestående fraktbelopp....	2 312: 45
Entreprenören Åke Sjögren	6 434: 13
K. järnvägsstyrelsens huvudkassa	622: 87
Ofullbordade arbeten i verkstaden	47: 80
Diverse debitorer	2 931: 68
Stationernas växelkassor..	625: —
Kontant vid huvudkassan	384: 99
Skulder över tillgångarna	20 074: 36

Skulder den 31 dec. 1903.

Aktiekapitalet	1 829 900: —
Statslånet: kapital	1 710 000: —
» anståndsränta..	1 85 074: 24
» förfallen ränta för 1903 ..	84 257: 50
Obligationslånet, återstående kapital	1 095 500: —
Obligationslånet, upplupen icke förfallen ränta	15 097: 50
Låneräkning hos Östergötl. ensk. bank	183 282: 48
Hässleholms mek. verkstad	40 000: —
Statens järnvägar	37 104: 46
Linköpings stad	29 638: 40
Diverse kreditorer	14 296: 19

S:a kr. 5 224 150: 77

S:a kr. 5 224 150: 77

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Linjen Linköping—Vimmerby	4 410 000: —	
Linjen Vimmerby—Hultsfred	675 000: —	
Linjen Åtvidaberg—Bjärke-Säby	517 000: —	
Rullande materiell	1 199 000: —	
Inventarier	40 000: —	
» för Å. B. J. ..	19 000: —	
Förrådet	114 711: 68	
Fastigheter	143 639: 72	
Växelkassor	1 450: —	
Kassa	1 757: 30	
100 st. aktier i Åsundens trafik a.-b.	1 000: —	
Utestående fraktbelopp....	24 849: 60	
Nyanskaffningar	21 587: 85	
Sågverket	49 699: 65	
Diverse debitorer.....	2 828: —	
Östergötlands ensk. bank: löp. räkning, kap.	80 000: —	
ränta	812: 46	80 812: 46

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktieägarna	1 885 000: —	
Reservfonden.....	240 000: —	
Dispositionsfonden	100 000: —	
Nya verkstadsanläggningen	200 000: —	
Riksgäldskontoret: 1901 års lån: icke förfallen skuld, kapital ..	1 399 606: 15	
förfallen skuld, 1925 års annuitet ..	21 548: 06	
anståndsränta	177 766: 74	1 598 920: 95
1916 års lån: icke förfallen skuld, kapital ..	1 187 117: 82	
förfallen skuld, 1925 års annuitet ..	18 736: 55	
förfallen ränta	31 499: 88	1 237 354: 25
lån till Å. B. J.: icke förfallen skuld	257 056: 94	
ränta, upplupen, ej förfallen	3 823: 72	
anståndsränta	35 898: 88	296 779: 54
1922 års lån: icke förfallen skuld	120 474: 37	
förfallen skuld	1 215: 51	121 689: 88
Obligationslånet av 1901: kapital	746 500: —	
upplupen, ej förf. ränta	10 264: 37	756 764: 37
Obligationslånet av 1916: kapital	273 000: —	
Obligationslånet av 1925: kapital	400 000: —	
upplupen, ej förf. ränta	2 750: —	402 750: —
Reverslån	47 719: 09	
Fordringsägare	79 912: 43	
Accepterade växlar	17 290: 95	
Sjuk- och understödskassan	10 572: 15	
Vinst- och förlustkonto: fr. föreg. år kvarst.vinst	27 325: 16	
årets vinst ..	7 257: 49	34 582: 65

S:a kr. 7 302 336: 26

S:a kr. 7 302 336: 26