KALMAR JÄRNVÄG

50 ÅR

1874—1924

TILL ERINRAN OM

FEMTIOÅRSMINNET

AV

KALMAR JÄRNVÄGS

INVIGNING DEN 8 AUGUSTI 1874

ÖVERLÄMNAS HÄRMED DENNA HISTORIK TILL

Herr Kamreraren J. P. Lamm

TRYCKT HOS
JOHANSSON & SVENSON, NYBRO
1 9 2 4

HURU HISTORIKEN TILLKOMMIT.

Femtio år av en järnvägs tillvaro synas ej utgöra någon anmärkningsvärdt lång tidrymd, men den storartade utveckling, nämnda kommunikationsmedel vunnit under en jämförelsevis kort existens, inbjuder, då en banas halvsekelsdag nalkas, självmant varje järnvägshistoriskt intresserad till en närmare granskning av utvecklingsförloppet vid den bana, som ligger honom närmast om hjärtat.

Sedan början av år 1918 har undertecknad på lediga aftonstunder sysslat med att ur tillgängliga handlingar: styrelse-, bolagsstämmo- och stadsfullmäktigeprotokoll, räkenskapsböcker, gamla broschyrer och tidningar, speciellt "Barometern" och "Kalmar", s. k. skillingtryck, koncessionshandlingar, brev, etc., framleta och avskriva några data rörande den nu femtioåriga Kalmar järnväg att samlade inordnas bland Kalmarbanans handlingar. För sammanhanget erforderliga uppgifter från den tidigare järnvägshistorien samt jämförande förhållanden beträffande andra järnvägar, speciellt statsbanorna, hava hämtats ur, bland annat, väg- och vattenbyggnadskårens minnesskrift år 1902 och statens järnvägars historisk-teknisk-ekonomiska beskrivning av år 1906. Texten belysande gamla fotografier o. d. hava uppspårats, och äldre porträtt hava beredvilligt ställts till förfogande.

Under utövandet av den för mig så kära sysselsättningen att rota i gamla, Kalmarbanan berörande handlingar kom snart den tanken för mig, att det vunna resultatet, ehuru av helt naturliga skäl mycket ofullständigt, dock kunde vara av intresse även för andra, i främsta rummet för dem, som bära ansvaret för företagets skötsel och utveckling, varför jag sökt att systematiskt ordna erhållna data och siffror och utarbeta dem till en anspråkslös historik, som härmed vördsamt överlämnas till kamraterna i STYRELSEN FÖR KALMAR NYA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

Kalmar den 11 mars 1922. *)

VIKTOR STÅHLE.

Den 10 augusti 1923 har Styrelsen beslutit, att ovan framlagda historik skulle tryckas till erinran om Kalmarbanans 50-åriga tillvaro.

---

*) Kompletteringar till början av år 1924 äro vidtagna.

Den trafikenhet, som benämnes KALMAR JÄRNVÄGAR, omfattar tre banenheter, Kalmar—Emmaboda, Nybro—Sävsjöström och Sävsjöström—Nässjö järnvägar, tillkomna på olika tider.

KALMAR—EMMABODA JÄRNVÄG, 57 km., koncessionerades den 5 juli 1872, byggdes av Kalmar nya järnvägsaktiebolag och öppnades för allmän trafik den 8 augusti 1874.

NYBRO—SÄVSJÖSTRÖMS JÄRNVÄG, 43 km., koncessionerades den 15 maj 1874, byggdes av Nybro—Sävsjöströms järnvägsaktiebolag och öppnades för allmän trafik den 14 oktober 1876. Bolaget kom på obestånd och ombildades 1888 till Nybro—Sävsjöströms nya järnvägsaktiebolag. Järnvägen inköptes 1909 av Kalmar nya järnvägsaktiebolag och drives tillsamman med den äldre banan under benämning Kalmar järnväg.

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG, 95 km., koncessionerades den 10 juni 1910, byggdes av Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag och öppnades för allmän trafik mellan Sävsjöström och Åseda den 16 januari 1914 samt fram till Nässjö den 12 december 1914. Banans trafikering ombesörjes av Kalmar nya järnvägsaktiebolag, men dess ekonomi är tills vidare fullständigt skild från det senare bolagets.

INNEHÅLL.

		Sid.
Kap. I.	**Första järnvägsplanerna i Småland**	9.
Kap. II.	**Kalmar järnvägars byggnadshistoria**	14.
» A.	Kalmar—Emmaboda järnväg	14.
» 1.	Förberedelser	14.
» 2.	Byggnadshistorik	45.
» a.	Egentliga byggnadsperioden	45.
» b.	Byggnadsföretag under trafikeringstiden	63.
» B.	Nybro—Sävsjöströms järnväg	78.
» 1.	Förberedelser	78.
» 2.	Byggnadshistorik	83.
» a.	Egentliga byggnadsperioden	83.
» b.	Byggnadsföretag under trafikeringstiden	91.
» C.	Sävsjöström—Nässjö järnväg	94.
» 1.	Förberedelser	94.
» 2.	Byggnadshistorik	104.
» a.	Egentliga byggnadsperioden	104.
» b.	Byggnadsföretag under trafikeringstiden	112.
Kap. III.	**Markförvärv**	116.
» A.	Kalmar—Emmaboda järnväg	116.
» B.	Nybro—Sävsjöströms järnväg	122.
» C.	Sävsjöström—Nässjö järnväg	124.
Kap. IV.	**Ekonomi**	126.
» A.	Kalmar—Emmaboda järnväg	126.
» B.	Nybro—Sävsjöströms järnväg	137.
» C.	Sävsjöström—Nässjö järnväg	143.
» D.	Ekonomiska samt drift- och amorteringstablåer	146.
Kap. V.	**Terrängförhållanden, genomlupna orter**	163.
Kap. VI.	**Tekniska utförandet**	193.
» 1.	Tekniska bestämmelser	193.
» 2.	Husbyggnader för stationer, vaktstugor	198.
» 3.	Verkstäder, lokomotivstall	210.
» 4.	Rullande materiell	213.
Kap. VII.	**Byggnadskostnader, kostnadsförslag**	229.
» A.	Kalmar—Emmaboda järnväg	229.
» B.	Nybro—Sävsjöströms järnväg	234.
» C.	Sävsjöström—Nässjö järnväg	237.
Kap. VIII.	**Ifrågasatta anslutande banor**	241.

Sid.

Kap. IX. **Anslutnings- och trafikeringskontrakt** ... 249.
» 1. Anslutningskontrakt ... 249.
» 2. Gemensamt begagnande av station ... 259.
» 3. Trafikeringskontrakt ... 263.

Kap. X. **Förvaltningsbestämmelser** ... 267.
» 1. Taxor ... 267.
» a. Lokala taxor ... 267.
» b. Samtrafik ... 272.
» c. Tariffnedsättningar ... 276.
» d. Provisoriska taxeökningar ... 278.
» e. Återgång mot normala taxor ... 279.
» f. Speciella tariffer ... 280.
» 2. Trafikreglemente, trafikstadga ... 282.
» 3. Tjänstgöringsreglemente och instruktioner ... 284.
» 4. Tidtabeller ... 286.
» a. Tågantal ... 286.
» b. Gångtider ... 291.
» c. Tidtabellernas uppgörande ... 294.
» 5. Vagnfördelning ... 298.
» a. Fördelningsarbetet ... 298.
» b. Vagnsamtrafik ... 299.
» 6. Kontroll ... 302.
» a. Kontrollens handhavande ... 302.
» b. Kontrollarbetets omfattning ... 306.

Kap. XI. **Trafik, statistik** ... 309.

Kap. XII. **Styrelse, administration, personal** ... 334.
» 1. Styrelse, revisorer ... 334.
» 2. Byråtjänstemän ... 341.
» 3. Linjepersonal ... 343.
» 4. Löneförhållanden, pensionering ... 347.
» a. Löner, fastställda av bolagsstämma eller styrelse ... 347.
» b. Löner enligt överenskommelse med personalförbunden ... 354.
» c. Dyrtidstillägg ... 358.
» d. Pensionering ... 361.

BILAGOR.

A. Bolagsordning för Kalmar nya järnvägsaktiebolag ... 362.
B. Bolagsordning för Nybro—Sävsjöströms nya järnvägsaktiebolag ... 369.
C. Bolagsordning för Sävsjöström—Nässjö järnvägsaktiebolag ... 373.
D. Kalmar nya järnvägsaktiebolags inkomster och driftkostnader 1874—1923 ... 377.
E. Kalmar järnvägars antal resor, ton, gods och vagnaxelkilometer 1875—1923 ... 379.

KALMAR JÄRNVÄG
50 ÅR
1874—1924

KAP. I.

FÖRSTA JÄRNVÄGSPLANERNA I SMÅLAND.

Då det gäller att samla historiska data över Kalmar järnväg till hugfästande av minnet av dess femtioåriga tillvaro, kommer minnesteckn aren så långt tillbaka i tiden, att han frestas utgå från järnvägarnas första tillblivelse, som inträffade knappa femtio år före Kalmarbanans öppnande för allmän trafik. Mycket har skrivits om världens första för ångdrift den 27 september 1825 öppnade bana Stockton-Darlington*) i norra England och om "lokomotivslaget vid Rainhill" den 6 oktober 1829, efter vilket järnvägsbyggandet började på allvar; och säkerligen kommer mänskligheten inom de närmaste åren, då sekelminnet av dessa tilldragelser skall firas, att detaljerat få blicka in i, vad som på järnvägsområdet timade för hundra år se'n. Vi kunna sålunda här direkt övergå till, vad berör vårt eget land och speciellt de landsändar, där Kalmar—Emmaboda järnväg drogs fram.

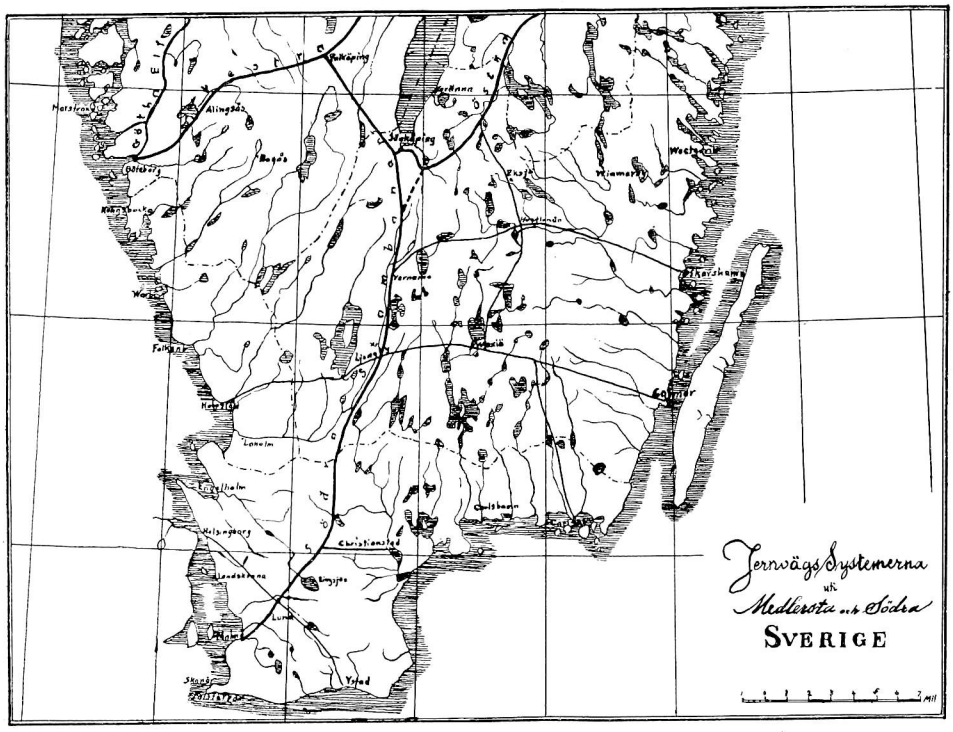
Första gången, vi i Sveriges kommunikationers historia finna järnvägar ifrågsatta för vårt land, var den 30 mars 1829, — således före kapplöp-

*) Om Stockton—Darlingtonbanan kan man med fullt fog våga påstå, att den var världens första för *allmän trafik* öppnade ångbana. I koncessionen för järnvägen förklarades nämligen utryckligen, att även andra än banans ägare under vissa tider på dagen skulle äga att begagna sig av banan "med egna hästar, oxar och åkdon". Till en början sköttes endast godstrafiken med lokomotiv, persontrafiken däremot med hästar, vilka dock sedermera utbyttes mot lokomotiv. Samma var förhållandet vid kontinentens första för allmän trafik år 1828 öppnade järnväg, Budweis—Linz i Österrike. Tysklands första järnväg för enbart ångdrift var Nürnberg—Fürth, öppnad den 7 december 1835. I Amerika började den första järnvägen, Baltimore—Ohio, byggas 1828; den första färdiga banan var Charleston—Hamburgh, öppnad för trafik i oktober 1833.

ningen vid Rainhill —, då direktören Gustaf af Uhr å riddarhuset motionerade om anläggande av järnväg för att förbinda de båda skilda vattenvägarna Göta och Hjälmare kanaler. Uppslaget hade emellertid kommit för tidigt. Ännu under riksdagen 1840—41 vann en motion om bidrag till järnvägsanläggningar föga understöd. Tanken på järnvägar i Sverige kunde emellertid ej dödas, och då greve Adolf Eugen von Rosen år 1845 hemkom från en längre utomlandsvistelse med föresats att tillgodogöra landet sina därute vunna erfarenheter, framlade han en plan för ett helt järnvägsnät för Sverige med huvudlinjer och sidolinjer, varav en linje genom östra Småland till Karlskrona. Det var första gången våra trakter kommit i åtanke med en banbyggnad. Okunnighet och betänksamhet lade emellertid under många år hinder i vägen för järnvägars tillkomst och utveckling*). Med 1850-talets början hade dock järnvägstanken trängt så igenom, att regeringen vågade taga initiativ i frågan. Generalmajoren Akrell hade i mars 1852 fått regeringens uppdrag att företaga noggranna undersökningar för utrönande av de gynnsammaste riktningarna av blivande järnbanor, och redan i december samma år var han färdig med ett utkast till stambanor, varav den åt söder skulle gå över Södertälje, Linköping, Vimmerby och Växjö till Karlshamn, — sålunda andra gången våra trakter mera officiellt hugnades av en järnvägstanke. Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader tillstyrkte det Akrellska förslaget, — med undantag för den östligaste linjen, just vår landsändas hopp!

Samtidigt med Nils Ericsons utnämning 1855 till ledare för statens blivande järnvägsbyggnader tillsattes en kommitté av tre högt betrodda män, generallöjtnant Akrell samt överstarna von Sydow och greve Rosen, att uppgöra förslag till järnvägarnas riktning, anläggningssätt och beskaffenhet. Redan påföljande år var förslaget klart att genom regeringen föreläggas riksdagen. Kommitténs av Nils Ericson justerade förslag innebar södra stambanans dragande från Falköping över Jönköping, Värnamo

*) Motståndet mot järnvägarna vid dessas första framträdande i England var även där mycket stort. Såväl genom pressen som medelst broschyrer sökte man mota detta den nya tidens påfund. Att i stället för hästar, som Gud hade skapat allenast för att brukas till körning, använda ånga vore en uppfinning av djävulen, som därigenom ville fresta människorna till det ondt och orätt vore. Hus och människor i banans närhet skulle förtäras genom eld av gnistor från lokomotiven. Genom det avgrundslarm, lokomotiven åstadkommo, skulle korna kalva för tidigt och hönsen i otid lägga sina ägg. Fåglarna i luften och blommorna på marken skulle förkvävas av lokomotivröken. Förbrukningen av järn skulle bliva så stor, att denna nyttiga metall snart skulle alldeles försvinna, o. s. v. — Liknande farhågor uttalades i vår egen riksdag ännu tjugofem à trettio år senare. I ett så bergigt land som Sverige funnes ingen möjlighet att bygga järnvägar. Även *om* de kunde byggas, så skulle ju alla gästgivare och forbönder berövas sin förtjänst och komma fattigvården till last. Det skulle bliva allt för riskabelt att åka på järnväg, ty då en smed behövde förnya sitt järnförråd, skulle han narturligtvis gå ut till närmaste järnväg och bryta loss en skena, och så skulle tåget välta i diket, etc. etc.



DEL AV NILS ERICSONS JÄRNVÄGSFÖRSLAG.

och Ljungby till Malmö, och den östra banans, med utgångspunkt i Stockholm, anslutande till den södra redan i Tenhult och Götaström, således med betydande sämre läge i förhållande till våra trakter, än det Akrellska förslaget företett. Å kartan voro emellertid angivna de sträckningar, kommittén ansåge lämpliga för anläggningar av "bibanor" på enskilt initiativ. De viktigaste av dessa voro från Värnamo över Hvetlanda till Oskarshamn och från Ljungby över Växjö till Kalmar.

Då ständerna år 1857 förkastade 1855 års kommittés förslag, uppgavs orsaken vara bristande ekonomisk utredning. Därför tillsattes i mars 1858 en ny kommitté, bestående av Nils Ericson, överstelöjtnanten Beijer och bergmästaren Troilius, som skulle anställa undersökningar av teknisk, topografisk och statistisk natur. Kommittén skulle utröna befolkningens fördelning å olika bygder, samfärdsmedel och transportkostnader, de olika näringarnas tillstånd och förutsättningar, produktionsöverskott, konsumtionsbehov, odlingslägenheter, skogs- och malmtillgångar, m. m.

Länsmannen i Madesjö, som för vår ort fått uppdraget att besvara dessa av järnvägskommittén framställda frågor "rörande landets närande krafter m. m.", kallade den 19 januari 1859 sig till biträde teol. d:r Sand-

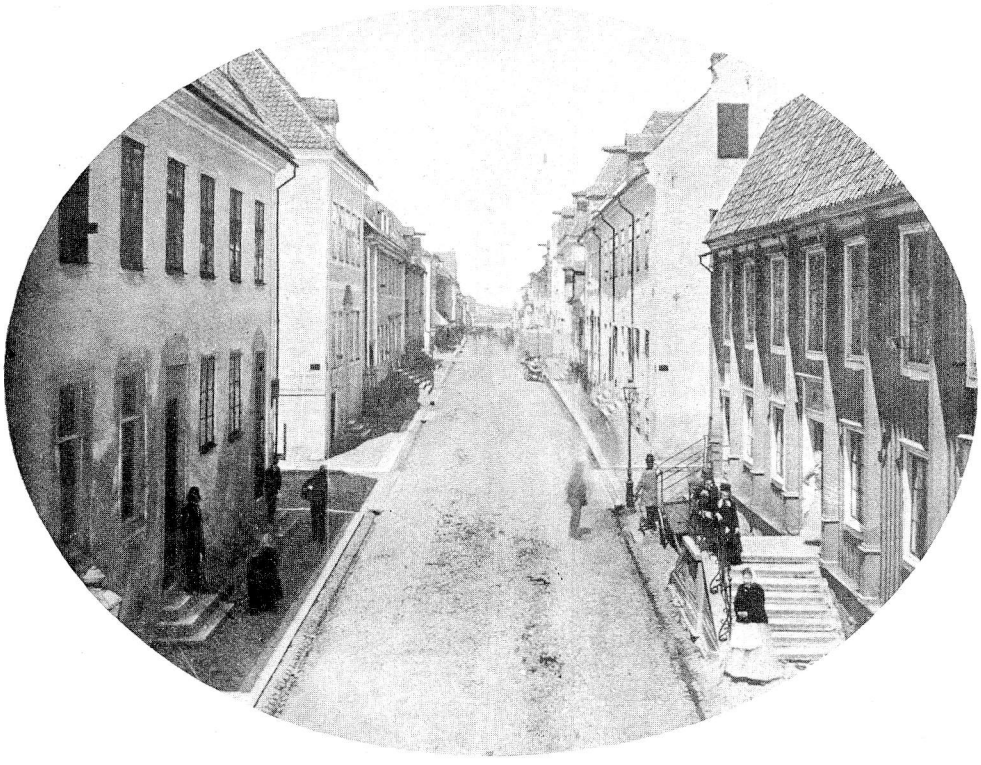
berg, en fabrikör och fyra ledamöter av bondeståndet. Ur den handling, som här av doktor Sandberg uppsattes, meddelas följande: "Vid den oftanämnda handels- och hantverksplatsen Nybro, som ligger en knapp åttondels mil från Madesjö kyrka, sammanträffa flera allmänna vägar från ovanliggande orter, ävensom stora landsvägen från Växjö till Kalmar går därigenom. Utom Flerohopp inom socknen, ligga flera större bruk i socknarna väster om Madesjö såsom Orrefors, Alsterfors, Sävsjöström, Klavreström, Böksholm samt Lessebo stora anläggningar med masugnar, smedjor av alla slag, kopparhammare, ett av rikets största pappersbruk, nysilvertillverkning, m. m., ävensom det betydliga Kosta glasbruk samt Johannistorp jämte åtskilliga större såginrättningar, som drivas dels av ånga, dels av vatten för avverkning av plank och bräder. De effekter, som forslas till och från dessa bruk, de skogsprodukter till en utomordentligt stor mängd jämte de viktualievaror av smör, ost och fläsk, m. m., vilka komma från västerom liggande trakter av Småland, taga alla vägen genom Madesjö socken åt Kalmar. All den spannmål, sill, salt och handelsvaror, som ovanliggande socknar behöva, hämtas från Kalmar genom Madesjö socken. Detta åstadkommer här en ojämförligt större trafik, än på de flesta andra orter inom landet, och kan med fullkomlig säkerhet antagas, att över *hundratusen* lass och foror av alla slag föras varje år härigenom till och från Kalmar. Under sådana förhållanden är det uppenbart, att på få ställen i riket skulle en järnväg vara av större behov och medföra större gagn samt åstadkomma en betydligare utveckling av jordbruket och andra näringar, än om en sådan ändamålsenlig väg kunde dragas tvärs igenom landet till Kalmar genom Madesjö socken, varest obetydliga naturhinder möta för en sådan anläggning". Tidningen, varur referatet är taget, tillägger: "de skäl, som här anföras för banans riktning från Kalmar genom Madesjö socken och nära dess kyrka, äro i allmänhet så talande, att de icke lämna rum för någon anmärkning".

Järnvägsdebatterna under 1859—60 års riksdag berörde på det livligaste Smålandsintresset. Södra stambanan var förut fastställd till sitt läge i söder från Malmö till Finjasjön och i norr från Falköping förbi Jönköping till Tenhult. Mellan Tenhult och Finjasjön var sträckningen ej bestämd. Två alternativ förelågo nu: det ena, den s. k. Lagalinjen, över Värnamo och Ljungby, det andra över Nässjö och Alvesta, vilket senare efter oerhörda strider segrade såsom, ehuru längre och dyrare, lämpligare med tanke på östra stambanan genom Östergötland. Det gick även närmare städerna Eksjö och Växjö, än vad Lagalinjen gjorde, och lämpade sig bättre än denna för

anknytning av bibanor. Av petitioner från Kalmar län framgick, att man ej nöjde sig ens med Nässjösträckningen, utan ville hava linjen dragen öster om sjön Sommen, vilket försök dock misslyckades.

1862—63 års riksdag greps av en sparsamhetsiver, som höll på att bliva ödesdiger för landets järnvägsnät. Man hade fått för sig, särkilt i bondeståndet, att smalspåriga banor kunde byggas för halva kostnaden av normalspåriga, och på allvar ifrågasattes att i fortsättningen bygga även statsbanorna smalspåriga, åtminstone "mellanlinjerna". Man lyckades emellertid rädda bredspårigheten vid de banor, för vilka anslag beviljats av denna riksdag.

Den 1 december 1864 öppnades södra stambanan i hela dess utsträckning, och från denna stund kunde man med allvar taga upp järnvägsfunderingarna i sydöstra Småland. Redan dessförinnan hade emellertid planerna på anläggande av privatbanor i orten börjat dryftas, då man såg sig ställd allt för långt undanskjuten från stambanenätet. 1862—63 års riksdag anslog rikliga medel till understöd och lån åt enskilta järnvägsföretag, däribland dock till endast *en* Smålandsbana, den första, nämligen Växjö—Alvesta, som sålunda redan 1863 kunde bilda bolag för järnvägens anläggande. Koncessionen erhölls 1864, och banan öppnades för allmän trafik den 3 juli 1865.



KALMARBILD FRÅN 1870-TALET, KAGGENSGATAN FRÅN SÖDER.

KAP. II.

KALMAR JÄRNVÄGARS BYGGNADSHISTORIA.

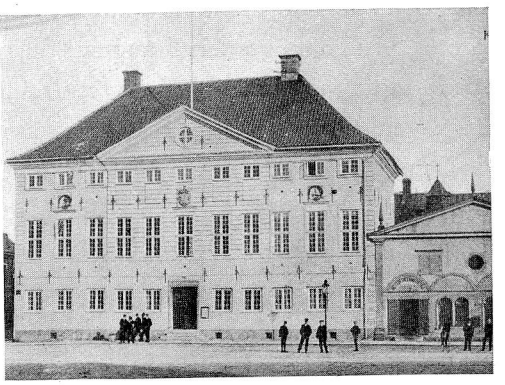
KALMAR—EMMABODA JÄRNVÄG.

FÖRBEREDELSER.

Första gången, några allvarligare järnvägsfunderingar kommo till synes i Kalmar, var samma år, Nils Ericson utnämndes att taga hand om de blivande statsbanebyggnaderna, nämligen 1855, då kaptenen friherre A. Raab på Ryssbylund, borgmästaren A. H. Frick, löjtnanten B. Wahlbom på Köhlby, handlanden M. Roosval och riksdagsmannen Anders Olsson i Smedby fingo i landskansliets kungörelser infört följande, den 5 november dagtecknade, upprop:

"Sedan fråga blivit väckt om beredande av en järnvägsanläggning, som skulle sammanbinda Östersjön med Kattegatt från Kalmar eller någon annan punkt i dess närhet

till trakten av Halmstad och således genomlöpa vissa delar av Kalmar, Kronobergs och Halmstads län, varvid i särskilt betraktande kommit lämpligaste riktningen av samma väg mellan Kalmar och Växjö, antingen genom Vissefjärda socken, över Alsterbro eller genom någon annan trakt, så få undertecknade härmed kalla dem av Kalmar stads och läns innevånare, som för berörda företag i någon mån hysa deltagande, till allmänt sammanträde å rådhuset i Kalmar lördagen den 8 nästkommande december klockan 10 f. m. för att i ämnet med vad därtill hörer gemensamt med undertecknade överlägga och besluta."



KALMAR RÅDHUS.

Kallelsen var även införd i "Kalmar-Posten" från den 24 november. I samma tidning för den 12 december meddelas, att vid järnvägsmötet upplästes ett av kommitterade uppsatt förslag till underdånig petition till h. m. konungen, "det h. m:t täcktes hos näst sammanträdande riksens ständer föreslå medels anvisande till undersökning av den lämpligaste sträckningen för den ifrågasatta järnbanan Kalmar—Växjö—Halmstad". Petitionen godkändes enhälligt och underskrevs av de församlade.

Därefter synes järnvägsfrågan vad Kalmar beträffar hava avsomnat för några år framåt. Den hade framförts i en olämplig tid: sinnena voro fullt upptagna med koleran och kannstöperierna över Sveriges deltagande i Krimkriget.

Sedan man 1863 var på det klara med, att en järnväg Växjö—Alvesta skulle kunna komma till stånd, förspordes ånyo inom Kalmarorten och angränsande trakter av Kronobergs län en allmän önskan, att någon åtgärd måtte vidtagas för åstadkommande av en järnvägsanläggning mellan städerna Växjö och Kalmar, numera med utgrening åt Karlskrona samt möjligen även åt Karlshamn. Flertalet "handlande, näringsidkare och andra" i Kalmar ingingo till stadsfullmäktige med en den 28 januari 1863 daterad skrift, vari anhölls om fullmäktiges initiativ i den för staden så viktiga frågan. Sedan från ordföranderna i Dädesjö, Gårdsby och Östra Torsås församlingars kommunalstämmor till stadsfullmäktige i Kalmar under sommaren samma år ankommit skrivelser, innefattande dels underrättelse, att nämnda kommuner utsett ombud att bevista det möte, som man hoppades komma att äga rum i Kalmar för överläggning om en blivande järnvägsförbindelse mellan Kalmar och Växjö, och dels uppmaning till stadsfullmäktige att bestämma mötesdagen inom första hälften av september må-

nad och därom meddela underrättelse genom annons i tidningarna, så företogo fullmäktige den 6 augusti till behandling frågan, om vilka åtgärder borde vidtagas med anledning av nämnda skrivelser. Fullmäktige beslöto att till en början till kommunalstyrelserna i Vissefjärda, Madesjö, Ljungby, Hossmo, S:t Sigfrid, Arby, Hagby, Söderåkra, Torsås, Halltorp, Voxtorp, Mortorp, Oskar, Kristvalla, Bäckebo, Kråksmåla, Fliseryd, Långemåla, Fagerhult, Högsby, Dörby, Kläckeberga, Kalmar, Förlösa, Åby, Ryssby, och Ålems socknar avlåta skrivelser med anmaning att utlysa kommunalstämmor för att höra, om och i vad mån socknarna kunde vara benägna deltaga i kostnaderna för en förberedande undersökning för ifrågavarande järnvägsförbindelse, samt att utse ombud att bevista det möte, varom sedermera skulle komma att annonseras. För att bereda sådant tillfälle till en allmän överläggning utfärdade stadsfullmäktige i Kalmar inbjudan till ett möte å Kalmar rådhus den 7 oktober 1863. Vid detta möte, som var talrikt besökt ej blott av Kalmar stads innevånare, utan även av kommunalombud och enskilda från Kalmar, Kronobergs och Blekinge län, fattades efter långvarig diskussion det enhälliga beslut,

att förberedande åtgärder skulle vidtagas i syfte att få en järnväg anlagd mellan städerna Växjö, Karlskrona och Kalmar;

att denna järnväg borde från Växjö få sin riktning till lämplig punkt i Vissefjärda socken, varifrån banan skulle utgrena sig till de båda andra städerna med iakttagande därav, att väglängden från utgreningspunkten till Karlskrona och Kalmar bleve i det närmaste lika;

att hänsyn borde tagas till banans ledande genom trakter, där man kunde påräkna betydlig produktion av sådana alster, vilkas forslande kunde komma att öka järnvägens trafik.

Mötet utsåg en kommitté av nio personer, tre från vartdera länet, med uppdrag att låta genom en "skicklig och pålitlig ingenjör" verkställa fullständig undersökning med plan, ritningar och kostnadsförslag, det senare alternativt upptagande järnväg med större eller mindre spårvidd samt tyngre eller lättare överbyggnad. Kommitterade för Kalmar län blevo kaptenen C. A. Mannerskantz, lagmannen C. A. Palme och landssekreteraren A. Siljeström med Mannerskantz som kommitténs ordförande.

Samma dag, mötet hållits, hade kommittén sitt första sammanträde, huvudsakligast för att överlägga, huru medel till undersökningen skulle uppbringas. Därvid meddelades, att Kronobergs läns landsting anslagit 1,500 rdr, och att därtill ett belopp av högst 1,000 rdr kunde erhållas genom enskilda sammanskott i länet, men att, då Växjö stad redan till det

yttersta ansträngt sig för åstadkommande av Växjö—Alvesta järnväg, det ej billigtvis kunde fordras, att Kronobergs län skulle bidraga med mera, än dessa 2,500 rdr. Vid detta förhållande beslöt kommittén, att vad av de blivande utgifterna överstege 2,500 rdr, borde anskaffas till hälften inom Blekinge län och till den andra hälften inom Kalmar län. I Blekinge beviljade landstinget anslag till erforderligt belopp. Anskaffandet av det på Kalmar län belöpande bidraget överlämnades åt därvarande kommitté-avdelning, som erhöll sammanskott från landskommuner, bidrag från Kalmar stads sparbank och brännvinsbolag, tillsammans 4,600 rdr, samt slutligen det resterande beloppet, 1,000 rdr, från stadsfullmäktige i Kalmar, vilka beviljade beloppet, trots herr Magnéts påstående, att banan skulle bliva "rent fördärvlig för Kalmar".

C. A. MANNERSKANTZ,
Kapten, styrelseled. 1872—1884, ordförande 1872—1884.

C. A. PALME.
Lagman, styrelseled. 1872—1889, v. ordf. 1872—1884, ordf. 1884—1889.

Kommitténs nästa bemödande avsåg att finna en lämplig undersöknings-förrättare, för vilket ändamål man vände sig till kungl. järnvägsstyrelsen med anhållan om förslag. Järnvägsstyrelsen meddelade i november 1863, att den ej förr än följande vår kunde lämna de begärda anvisningarna. Då kommittén den 8 mars 1864 sammanträdde i Vissefjärda, hade flera ingenjörer anmält sina tjänster, men kommittén var ståndaktig, och fann sig böra avbida kungl. styrelsens fingervisningar. Någon tid därefter kom också från styrelsen en skrivelse, varuti ingenjören Th. Weman såsom varandra synnerligen "skicklig, ordentlig och pålitlig" föreslogs till under-sökningsförrättare. Kommittén ställde sig därpå i förbindelse med Weman och uppdrog åt honom att till en början göra en okulär undersökning i de trakter, som kunde komma ifråga vid järnvägens framdragande. Vid

ett kommittésammanträde i Karlskrona den 13 och 14 juni 1864 var Weman tillstädes och meddelade resultatet av sin okulärbesiktning. Han framlade fyra alternativa förslag för linjens sträckning, nämligen med utgreningspunkt a) söder om sjön Törn, b) vid Vissefjärda, c) norr om Emmaboda, samt d) i trakten av Eskilsmåla.

På grund av terrängförhållandena gav Weman företräde åt det första alternativet, men kommittén ansåg sig böra antaga det tredje såsom mest överensstämmande med Kalmarbeslutet, enligt vilket väglängden från grenpunkten borde bliva i det närmaste lika till de bägge ändpunkterna. Ingenjören Weman blev omedelbart antagen till undersökningsförrättare med överenskomna avlöningsvillkor i närmaste likhet med, vad staten plägat betala för så beskaffade förrättningar. För övrigt bestämdes, att kostnadsförslagen skulle bliva alternativa och avse:

a) bana med lika spårvidd och överbyggnad som å statens stambanor,
b) samma spårvidd men lättare överbyggnad,
c) smalspårig bana med ännu lättare överbyggnad.

Den huvudsakliga undersökningen och utstakningen påbörjades omedelbart efter detta sammanträde och voro avslutade till julen 1864. Emot slutet av dessa arbeten hade kommittén den 12 december ett sammanträde i Emmaboda, därvid Weman personligen redogjorde för sitt stakningsarbete. Vad beträffar sträckningen från den på förhand beslutade utgreningspunkten i Emmaboda mot Kalmar hade terrängförhållandena hindrat stakaren att taga rakaste vägen, varför linjen dragits i nordostlig riktning förbi Örsjö gästgivaregård till närheten av Käringskruv omkring $^2/_5$ mil sydväst om Madesjö kyrka, varifrån den på ringa avstånd från Nybro köping, S:t Sigfrids kyrka samt Harby och Dörby gästgivaregårdar sträckte sig nästan rakt på Kalmar. Förslaget antogs enhälligt av kommittén, som med Weman uppgjorde ackord om en i rund summa till 2,000 rdr beräknad ersättning för renritning av alla erforderliga plan- och profilritningar jämte alternativa kostnadsförslag, vilka skulle avlämnas till kommittén i april månad 1865. Punktlig som i sina föregående åtaganden, avlämnade Weman de fullständiga ritningarna med kostnadsförslag den 20 april, varefter kommittén höll sammanträde i Karlskrona den 6 maj för att besluta om nytt allmänt möte, vilket skulle utlysas till Växjö den 16 juni.*)

*) Medan kommitténs arbete pågick, hade emellertid nya funderingar i staden framkommit, utmynnande i en annons i stadens tidningar av följande innehåll:

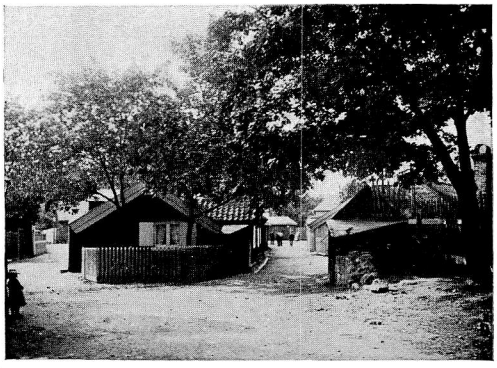
"De, som intressera sig för järnvägsanläggning mellan Kalmar och Lamhult, behagade sammanträda på Nybro i fabrikör Bolanders lokal torsdagen den 2 februari 1865 kl. 10

Genom kungörelser, som blivit upplästa i alla kyrkor inom Kalmar, Kronobergs och Blekinge län samt intagna i de tre länens tidningar, kallade järnvägskommittén till allmänt möte i Växjö den 16 juni 1865 kl. 10 f. m. De tre länens hövdingar och en mängd intresserade, bland andra ombud från landsting och socknar ävensom från Kalmar stad, voro tillstädes. Lagmannen Palme föredrog kommitténs berättelse samt ingenjören Wemans förslag och betänkande. Ur den förra må här anföras, huru kommittén tänkt sig, att järnvägsanläggningen skulle kunna bringas till stånd. "I detta avseende", säga kommitterade, "torde det först och främst böra undersökas, vilka intressen den föreslagna järnvägen är ägnad att befrämja, på det att man därav må kunna beräkna medlen för sakens bringande till verkställighet. Beträffande denna punkt har kommittén föreställt sig, att det ifrågasatta företaget förtjänade att betraktas såsom en för hela riket viktig angelägenhet, för vilken statens krafter med fog kunde tagas i anspråk." Efter en längre utveckling över Karlskronas stora betydelse i strategiskt hänseende, framhåller kommittén, hurusom det är av största vikt, att denna stad sättes i direkt förbindelse med statens järnvägsnät, varför järnvägsförslaget otvetydigt skall vinna statsmakternas uppmärksamhet och bifall. Vad Kalmar angår, framhålles den täta befolkningen i orten, Kalmar såsom uppsamlingsplats för hela Ölands produkter samt dess betydelse att vara den enda staden på en tätt befolkad kuststräcka av nära 20 mils längd. Angående banans sträckning i övrigt påvisas, med åberopande av 1858 års kungliga kommitté, den avsevärda folktät-

f. m. för att med den där tillstädeskommande järnvägsingenjören, kaptenen G. Nerman, överlägga om järnvägen och lämna de upplysningar rörande densammas läge och om möjligen mötande naturliga svårigheter, vilka kunna föranleda vägens utstakning i den riktning, som rörelsen och naturförhållanden nu bjuda", Järnvägsmötet i Nybro bevistades av c:a 70 personer, däribland kaptenen Nerman, som åtagit sig stakningen Kalmar —Lamhult för 500 rdr per mil, vilken summa skulle ökas med 70 à 80 rdr per mil, om alternativa bred- och smalspårsförslag fordrades. Ritningar och kostnadsförslag skulle avlämnas före den 1 augusti.

Agitationen för Lamhultssträckningen bedrevs energiskt, ej minst genom insändare i tidningarna. Man framhöll bland annat, att det låge i öppen dag för envar, som hade reda på ställningar och förhållanden, att förslaget om järnväg mellan Kalmar, Karlskrona och Växjö med anknytningspunkt i Emmaboda ej skulle finna varma sympatier från Kalmarsidan. "Det är endast en vacker idé av en ingenjör att söka en medelpunkt, varifrån avståndet blir lika stort till de tre städerna". Ingen trafik kunde påräknas på leden Emmaboda—Kalmar. Emellertid hade valet av Emmaboda till anknytningspunkt framkallat tanken på en järnväg från Kalmar över Lenhovda till Lamhult, vilken vore ojämförligt bättre. För att bevisa Lamhultsbanans företräde framför Växjöbanan uppradar en insändare de verk, som äro belägna inom 4 $^1/_2$ mils avstånd från linjen Kalmar—Lamhult —Värnamo—Varberg. Dessa äro: ett rödfärgverk, två pottaskefabriker, två oljeslagerier, fyra glasbruk, ett nickelverk, en kopparhammare, fyrtiotre stångjärnshärdar, aderton masugnar, femtiotvå manufakturverk, två pappersmaskiner, tio handpappersverk, tre kakelugnsfabriker, en klädesfabrik samt flera tegelbruk — förutom en mängd kvarnar och sågar. Därtill finnes "för trafikens oavbrutna gång erforderlig tillgång på torv." Kalmar—Emmaboda—Växjöbanan komme däremot att i allmänhet passera "mindre bemedlade trakter".

heten, den livliga folkökningen samt Ölands rikedomar på naturprodukter. I övrigt erinras, att lantbruket bedrives med framgång, boskapsskötseln med iver och blomstring; skogstillgången är riklig, bergsbruket däremot av mindre betydelse, men industrien har att framvisa storartade fabriksanläggningar; varuomsättningen väntar endast på det nya kommunikationsmedlet. "En utsträckning av statens järnvägsnät åt det sydöstra hållet synes således endast ur synpunkten av hela statskroppens välbefinnande och utveckling till en större livskraft vara högst viktig och välbehövlig". I betraktande av allt vad kommittén anför, vågar den hoppas, att staten själv tager anläggningen om hand, så mycket mer, som det kan anses såsom en omöjlighet för kommunerna att på egen risk sätta den storartade anläggningen i verket. Ett deltagande från kommunernas sida torde i varje fall fordras. För bestämmande av storleken av sådant bidrag bör man gå till kostnadsförslaget. Om banan bygges efter statens system, kommer den att kosta med erforderlig rörelsemateriell 10,616,800 rdr (varav för linjen Emmaboda—Kalmar 3,544,000 rdr). Enär kostnadsförslaget är högt räknat, anser kommittén, att det hela bör kunna göras för 10,000,000 rdr. Om nu de intresserade kommunerna förklarade sig villiga att därav vidkännas en tiondedel, så hade de åtagit sig en så stor uppoffring, som rimligtvis kunde begäras. Fördelningen av denna miljon tänkte sig kommittén sålunda: landsbygden och städerna påtaga sig de beräknade jordinlösenskostnaderna, 291,000 rdr, resp. 191,000 och Växjö—Alvesta-banan 80,000 rdr, varefter återstående 438,000 rdr skulle jämt fördelas på städerna Kalmar och Karlskrona.



GAMLA KALMARSTUGOR,
Österlånggatan, Gustaf-Vasagatan.

Efter en ingående diskussion fattade mötet enhälligt beslut om att med tacksamhet för det osparda nit och den utmärkta skicklighet, varmed kommitterade fullgjort sitt uppdrag, godkänna av dem vidtagna åtgärder ävensom den av ingenjören Weman föreslagna sträckningen. Vidare beslöts att hos kungl. maj:t göra framställning i syfte, att den ifrågasatta järnvägen måtte anläggas såsom stambana på statens bekostnad. Slutligen valdes en direktion, som hade att till k. m:t ingå med den beslutade fram-

ställningen samt uppgöra förslag till grunder för fördelning av ansvarigheten för jordlösen å landsbygden m. m. Till direktionsledamöter valdes 15 personer, 5 från vartdera länet, därav för Kalmar län: kaptenen Mannerskantz, lagmannen Palme, landssekreteraren Siljeström, possesionaten Malmström i Vissefjärda och förre riksdagsfullmäktigen Nils Petersson i Runtorp.

Stadsfullmäktige hade redan förut vid sammanträde den 2 juni 1865 beslutit att vid det ovan refererade järnvägsmötet i Växjö ikläda sig skyldigheten att erlägga för stadens del omkring 260,000 rdr, om riksdagen åtoge sig anläggandet av Växjö—Karlskrona—Kalmarjärnbanan. Man framhöll från motsidan, att staden därigenom bundit sig vid detta på svaga grunder uppgjorda förslag, innan den tagit någon kännedom om de statistiska beräkningarna, varken för denna eller nordvästra banan, som nu som bäst undersöktes*), vilket syntes många ganska betänkligt. Detta förslag grundade sig endast därpå, att riksdagen en gång genom flitigt bearbetande från tre hövdingedömen, om ej flera, skulle komma till insikt om, att här funnes ett stycke stambana, som den förut förbisett. Detta skulle ske mycket snart; därför talade brådskan med beslutet, innan man hunnit taga reda på allt, som därpå kunde hava inflytande. Förhandlingarna hos stadsfullmäktige företedde för åhörarna "åtskilliga järnvägsfebrila affektioner av betänklig karaktär". "Det såg visserligen så ut, som skulle stadsfullmäktiges beslut för alltid binda staden vid Emmabodalinjen, men man finge ej förmoda, att detta vore någons mening, utan att man förbehölle sig att hava fria händer, om det uppgjorda förslaget skulle falla vid nästa riksdag". Reservation mot stadsfullmäktiges beslut den 2 juni 1865 i järnvägsfrågan avläts av rektor Dahm, doktor Söderbaum, konsistoriinotarien Lagerhamn, handlandena Qveckfeldt och Theodor Jeansson samt repslagaren Sörensen på grund av förslagets outredda skick. Vid justering den 14 juni av stadsfullmäktigeprotokollet den 2 juni anmäldes reservationen, varjämte till beslutet fogades den förklaringen, att stadens åtagande vore bindande endast för den händelse, att statsmakterna vid närmast instundande riksdag ville besluta banans byggande såsom statsbana på statens bekostnad.

Ett nytt försök att föra järnvägsfrågan framåt gjordes av järn-

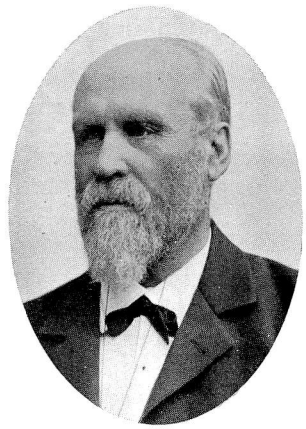
*) Undersökning och utstakning av konkurrensförslaget Kalmar—Lamhult utfördes av kaptenen Nerman och var fullbordat i juli 1865. Hela väglängden utgjorde 11 $^{9}/_{10}$ mil. Kostnaden för vägen från Lamhult till Lenhovda uppgick till 1,945,475 rdr och för hela sträckan till Kalmar icke fullt 5 miljoner eller noga räknat 4,925,552 rdr. Ett järnvägsmöte hölls i Lenhovda den 9 september 1865 och var besökt av omkring 50 personer. Härvid beslöts, att teckning omedelbart skulle göras, varje aktie bestämdes att lyda endast på 20 rdr. Man skulle börja bygga från Kalmar, så snart aktier, motsvarande kostnaden för första milen blivit tecknade. Banan ansågs böra inbringa 470,000 rdr om året, omkostnaderna beräknades uppgå till 220,000 rdr.

vägsdirektionens Kalmaravdelning, som efter ett den 19 juli 1865 hållet allmänt möte, därvid koncessionsansökan justerats och underskrivits, den 8 september ingick till kon. befh:de i Kalmar län med anhållan om sammankallande av ombud från socknarna i Södra och Norra Möre samt Ölands båda Mot för att dryfta frågan om kommunernas bidrag till anläggningen, särskilt beträffande jordlösen. Redan påföljande dag utsände landshövdingen Sköldebrand en kungörelse med kallelse till sammanträden i ovanberörda syfte i Vassmolösa den 2, i Kalmar å landskansliet den 3, å Borgholms stadshus den 4 och i Färjestaden den 5 oktober. Resultatet av dessa möten synes hava blivit skäligen klent.

Sedan förslagen, såväl kommitténs förslag med alternativ, som det i nästföregående not omnämnda Lamhultsförslaget, nu voro utarbetade, ingavs kommitténs förslag till regeringen, som remitterade det till riksdagen 1865. Därjämte framfördes båda förslagen till statsmakterna i form av motioner inom riksdagen. Flera sådana, avseende Kalmarnätet, väcktes, nämligen inom adeln av frih. K. E. Sköldebrand om anslag till en järnväg mellan Växjö och Karlskrona med utgrening till Kalmar, inom borgarståndet av herr Witt om anslag för anläggande av järnväg mellan Växjö, Karlskrona och Kalmar, av herr Siljeström om statsbidrag för anläggandet av en järnväg mellan Växjö—Kalmar —Karlskrona samt inlösen för statens räkning av Växjö—Alvesta järnväg; dessutom inom adeln: av herr Charpentier om låneunderstöd till en järnväg från Kalmar till Lamhult. Den sista ståndsriksdagen hade emellertid kommit under fund med, att statens finanser ej tillät kapitalanskaffning i så stor utsträckning, som järnvägsplanerna fordrade, varför statens eget byggande högst väsentligt inskränktes, och till enskilda företag lämnades ingenting med undantag för ett mindre kompletteringsbidrag till Köping—Hults järnväg.

Under de närmaste tre åren 1866—68 var det, sannolikt på grund av upprepad missväxt i landet, alldeles tyst omkring järnvägsfrågorna. Emellertid syntes ett uppvaknande hava skett i slutet av år 1868, då järnvägskommittén den 7 december ändtligen i Karlskrona avgav ett betänkande i järnvägsfrågan. Redan den 22 februari 1869 samlades i Kalmar ett stort järnvägsmöte för dryftande av stadens livsfråga. Därvid tillsattes för ärendets behandling och vidare förande framåt en kommitté, bestående av herrar Hasselqvist, Törnebladh, Söderbaum, Joh. Jeansson och Lorentz Nilsson. Kommitterade, som tänkte sig möjligheten av företagets finansiering med utländskt kapital, satte sig i förbindelse med en herr N. Fritzner i Stettin för att efterhöra, när en uppgiven förlagsman kunde träffas för inledande av den stora affären. Sedan underrättelse ingått, att denne var

C. HASSELQVIST,
Konsul, styrelseled. 1872—1892, v. ordf. 1884—1892, verkst. direktör 1872—1892. Vid N. S. J.: styrelseled. 1874—1888, ordf. 1887—1888, verkst. direktör 1874—1888.



R. TÖRNEBLADH,
Rektor, styrelseled. 1872—1879.

A. G. SÖDERBAUM,
Provinsialläkare, styrelseled. 1872—1875.

JOH. JEANSSON,
Grosshandlare, styrelseled. 1872—1896, ordf. 1889—1896.

LORENTZ NILSSON,
Godsägare, styrelseled. 1872—1880.

att träffa i Berlin den 13 mars, avreste tre av kommittéledamöterna dit, medtagande Lamhultsförslaget, enär Växjöförslaget ej var tillgängligt. Den nämnda förlagsmannen, juris doktor Strousberg*) i Berlin, lät sina ingenjörer granska förslaget, men förklarade sig icke kunna yttra sig om kostnaderna, förr än vissa ytterligare undersökningar blivit utförda. När så skett, vore han villig ingå överenskommelse om byggande av järnväg i ena eller andra riktningen mot erhållande av aktier, löpande med minst fyra % ränta och garanterade av kommunerna genom en solidarisk och med statens sanktion bekräftad förbindelse. Något efter kommitténs hemkomst meddelades, att Strousberg åtnöjde sig med 6 à 10 års dylik garanti. Kommittén lyckades emellertid, trots alla försök, ej uppgöra något antagligt förslag till denna garantis åstadkommande.

Genom annons i ortstidningarna kallades de personer, som intresserade sig för en järnvägsförbindelse mellan Kalmar stad och statens södra stambana till förnyat allmänt sammanträde inför landshövdingen å Kalmar rådhus onsdagen den 21 april 1869 kl. 10 f. m. för att efter erhållen del av de vid förra sammankomsten utsedda kommitterades berättelse och förslag överlägga och besluta om, vad för ifrågavarande ändamål kunde vidare finnas nyttigt och lämpligt. Enär Karlskrona—Växjö-järnvägens intressenter den 3 april haft sammanträde, varvid beslut fattats om bildande av ett separat bolag för Karlskrona—Växjöbanan samt att ingå till k. m:t

H. STROUSBERG,
Doktor, europeisk storfinansiär.

*) Om den nämnda storentreprenören doktor Strousberg, den tidens Stinnes, cirkulerade i den europeiska pressen de mest fantastiska historier. Genom hans inköp av Antwerpens citadell började han tilldraga sig uppmärksamhet. Han sades vara en av den tidens intressantaste företeelser inom den finansiella världen, särskilt i Berlin, där han då var bosatt. "Denne herres fabelaktiga lycka och egendomliga personlighet äro höljda i en hemlighetsfull slöja, och hans liv har därför givit stoff till en mängd fabler". Enligt ryktet var S. helt få år tidigare endast en okänd och anspråkslös privatlärare, som i England fann några rika kapitalister, vilka förhjälpte honom till utförande av vissa djärva och snillrika industriella planer. Efter några år uppträdde han åter i Berlin, men nu med furstlig glans, och lyckades förskaffa sig kocessioner på åtskilliga järnvägsanläggningar. Han lär då varit ägare till 6 miljoner, flera adliga gods, åtskilliga järnvägar (varar han byggt nära 400 mil), två järnbruk, Egestorffska maskinfabriken, (nuvarande Hannoversche Maschinenbau-Actien-Gesellschaft), som årligen levererade 200 lokomotiv, samt till tidningen "die Post", och var medlem av nordtyska parlamentet. Tidningarna frossade i beskrivningar över de fester, som avhöllos i hans storartade palats, inredda med pelarhallar och vinterträdgårdar, dessa utrustade med orientalisk lyx, med exotiska palmlundar och springbrunnar, allt i ett ljushav från gnistrande kristallkronor och lampetter. I dessa salar rörde sig den högre finansen, hovkretsarna och diplomatien i sina lysande uniformer med damer i de mest utsökta toaletter.

Om den mycket omtalade finansmannen och spekulanten meddelas senare, att han i oktober 1875 försattes i konkurs med passiva på över 100 miljoner. Han vistades då i Moskva, där han sökte låna pengar, men genom att i allt för hög grad söka muta bankdirektörerna blev häktad, dömd och deporterad till Sibirien. Han slutade sin skiftesrika bana 1884.

med koncessionsansökan för järnväg Karlskrona—Växjö, nödgades man uppskjuta det till den 21 april annonserade mötet till den 3 maj kl. 10 f. m., på det att kommitterade måtte få tillfälle framlägga så fullständigt förslag som möjligt.

Järnvägskommittén vände sig samtidigt i tidningarna till de intresserade och upplyste om de dåvarande utsikterna för företagets framgång samt lämnade vissa meddelanden, vilka upprepades vid mötet. Kommittén slutade med ett förslag till program för det annonserade mötet: man borde

1:o) bestämma om underhandlingarna skulle fortsättas, och i så fall
2:o) uttala sig för banans riktning, samt
3:o) taga i övervägande, huruvida ej ett bolag redan nu kunde bildas;
4:o) överlägga om sättet för anskaffande av medel till fortsatta undersökningar,
5:o) utse en kommitté, som skulle utfärda inbjudning till bolagets bildande, anskaffa erforderliga medel, ombesörja undersökningar och underhandlingar.

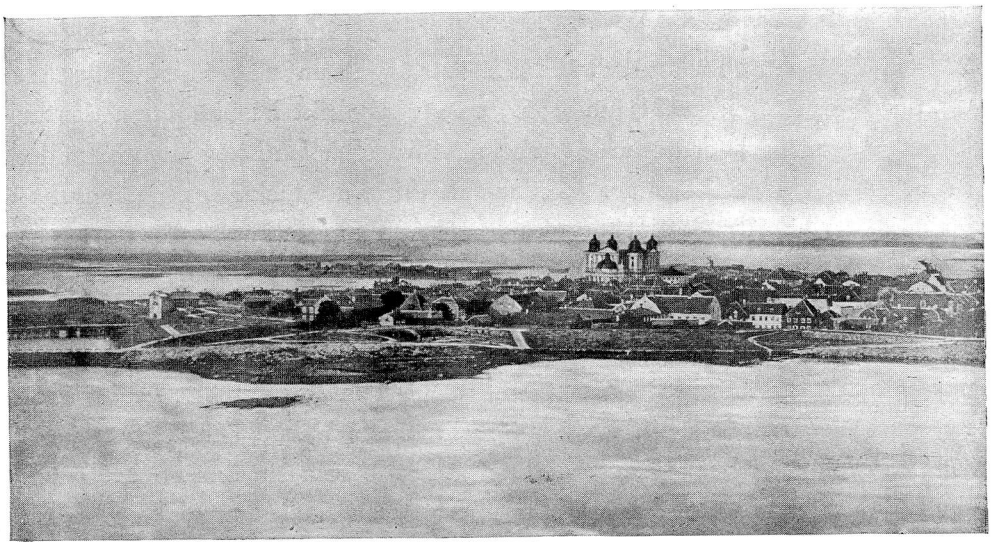
För att kunna lämna mötet klart besked avreste tvänne kommitterade för Kalmarjärnvägen, rektor Törnebladh och konsuln Hasselquist, den 22 april till Karlskrona i och för överläggning med därvarande järnvägskommitté rörande villkoren för Kalmar att få förena sig med Karlskrona om byggandet av järnbana till Växjö.

Tidningen Kalmar, som mycket ivrigt arbetat för Lamhultslinjen, märkte nu, att det började bliva allvar, och sadlade därför om försiktigt. Efter påpekande av, hurusom grannstäderna Karlskrona och Oskarshamn redan hade ett visst försprång, anmärkte tidningen helt förståndigt, att "om de olika meningarna rörande järnvägens sträckning låta förena sig, om ävlandet att bilda partier upphör och till följd därav allt enskilt rätthaveri försvinner, samt alla förena sig däruti, att opartiskt, lugnt och enigt söka utfinna bästa sättet för realiserandet av planen för en järnväg från Kalmar, så tro vi, att det försprång, våra grannstäder vunnit, icke skall lända oss till men". Stor självövervinnelse visar tidningen i följande uttalande: "Angående bansträckningen anse vi, att en förening med Karlskrona icke bör obetänksamt förkastas utan allvarligt tagas i betraktande, emedan en sådan kombination erbjuder betydligt flera utsikter att vinna målet". Tidningarna arbetade i dessa dagar ihärdigt. Bland annat refererades ett utdrag ur statsutskottets betänkande om järnvägsanläggningar inom riket: "Alla banor, som nu äro ifrågasatta eller framdeles kunna bliva föreslagna, äro naturligtvis icke av samma vikt." . . . "Utskottet anser som viktigast

en bana från Frövi till Falun med grenbana till Insjön, Utterbergsbanans förlängning till Ludvika samt bana från Ludvikatrakten till stambanan i Norbergs bergslag". . . . "Näst bergslagsbanorna torde böra ifrågakomma: 1) Köping—Hultsbanans utsträckning över Västerås till norra stambanan vid Sevalla, 2) järnväg från Växjö till Kalmar och Karlskrona, 3) järnväg från Nässjö till Västervik eller Oskarshamn". . . . Understödjande av dessas anläggning "kan ske huvudsakligen på tre sätt: genom låneunderstöd, genom räntegaranti eller genom direkt anslag".

Sålunda väl präparerat, var järnvägsmötet den 3 maj 1869 besökt av så stort antal personer, som stora rådhussalen kunde rymma. Kommitterades berättelse delgavs. Från Stockholm meddelades ett telegram, att andra kammaren bifallit anslag av en miljon kronor till Oskarshamnsbanan men avslagit Frövi—Ludvika-banans räntegaranti för 2 % under 25 år. Till bibanor skulle lämnas högst $^1/_4$ av anläggningskostnaden såsom bidrag. Under diskussionen yttrande sig mot Emmaboda-förslaget endast *en* person, nämligen konsistoriinotarien Lagerhamn. Med enhälligt ja, så när som på *ett* nej, besvarades frågan: anser mötet sig böra åstadkomma bildandet av ett bolag för anläggande av en järnbana i huvudsaklig överensstämmelse med det av ingenjören Weman uppgjorda förslaget för Växjö—Karlskrona—Kalmar-järnvägen? Mötet avslutades med val av interimsstyrelse, till vars ledamöter utsågos de hittillsvarande kommitterade, vilkas första åtgärd skulle bliva att utsända teckningslistor.

Kommitterades vid mötet upplästa berättelse innehöll först en redogörelse för försöken att i Tyskland skaffa förlagsman samt huru, då detta misslyckades, kommittén hade satt sig i förbindelse med Karlskrona-banans styrelse. Denna hade meddelat, att den omständigheten, "att petition redan inlämnats till regeringen, avseende räntegaranti för järnvägsanläggning Karlskrona—Växjö, ej förhindrade en förening med Kalmar, en förening, på vilken Karlskrona-bolaget för sin del gärna ville ingå". Kommittén, uttalade vidare den åsikten, att ingen järnväg kan åstadkommas utan någon medverkan av staten. Kommittén övergick därefter till skärskådande av de olika alternativ, som kunde uppställas: 1:o Kalmar—Lamhult, 2:o Kalmar—Växjö, 3:o Kalmar—Emmaboda—Växjö—Karlskrona. Vad den första sträckningen beträffar, torde kunna ifrågasättas, huruvida statsanslag på grund av de upprättade ritningarna kunde erhållas, emedan de aldrig undergått granskning av statens järnvägsingenjörer. Dessutom genomlöpte Lamhultsbanan flera socknar, vilka tillhörde de minst befolkade och ofruktbaraste i östra Småland. Att bygga en bana rakt på Växjö



KALMAR PÅ 1870-TALET, FRÅN SLOTTSTORNET.

torde möta svårigheter på grund av den besvärliga terrängen norr om sjön Rottnen. För det tredje alternativet torde med allt skäl kunna förväntas statens medverkan, särskilt som banan är fullständigt undersökt av kompetenta personer och av statens järnvägsstyrelse befunnen särdeles tillfredställande. Man hade emellertid befarat, att den föreslagna kombinationen skulle komma att skada Kalmar stads handel och rörelse, därigenom att den trafik, som hittills över Madesjö dragit sig åt Kalmar, skulle välja vägen över Emmaboda till Karlskrona, vilket kommittén dock för sin del betvivlade. Kommittén ansåg, att en järnväg omöjligen kunde åstadkommas på annat sätt, än genom anslutning till Karlskrona, varför kommittén till alla för ortens framtid intresserade ställde en varm uppmaning att behjärta stundens vikt.

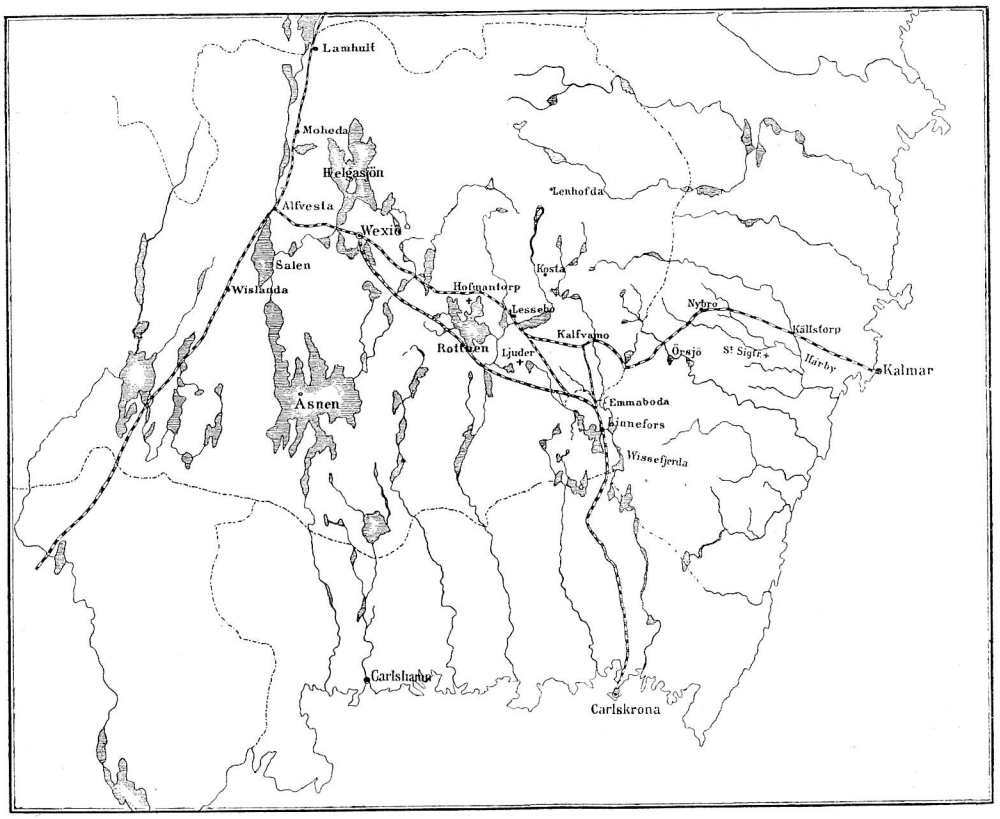
Endast en månad efter maj-mötet fick kommittén anledning att åter hänvända sig till intressenterna, nämligen ett meddelande från kon. bef:de, att riksdagen hos k. m:t anhållit, att regeringen ville pröva, vilka järnvägsanläggningar, som kunde anses av behovet påkallade under de närmaste 12—15 åren, samt den ungefärliga kostnad, vartill deras anläggande antoges uppgå, och lämpligaste sättet att befordra deras utförande. K. m:t hade anbefallt de flesta länsstyrelser, bl. a. den i Kalmar, att meddela ortens innebyggare riksdagens skrivelse samt underrätta dem, att de ägde hos k. m:t inom medlet av juli månad anmäla sina önskemål, samt senast inom augusti månads slut överlämna ritningar, kostnadsförslag och trafikutredningar. Järnvägskommittén sammankallade nu ortens aktietecknare i

Växjö—Karlskrona—Kalmar-banan till möte å rådhuset i Kalmar till den 21 juni kl. 10 f. m. för att samråda och överlägga samt välja interimsstyrelse.

Järnvägsmötet den 21 juni 1869, som var talrikt besökt, öppnades av järnvägskommitténs ordförande Hasselquist, varefter landshövdingen Sköldebrand utsågs till ordförande. Det meddelades, att teckningen redan uppgick till 305,400 rdr. Beslut fattades att tillsätta en interimsstyrelse på 5 personer, vilka fingo i uppdrag att ofördröjligen sätta sig i kommunikation med det i Karlskrona redan bildade bolaget samt med detta söka överenskomma om grunderna för bildande av ett gemensamt järnvägsbolag, upprätta förslag till bolagsordning, m. m. Till interimsstyrelse valdes konsuln Hasselquist, rektorn Törnebladh, lagmannen Palme, handl. Joh. Jeansson och kaptenen Mannerskantz. Mötet uttalade som sin önskan, att banan skulle bliva av 3,5 fots spårvidd, samt att den skulle komma att beröra Nybro. Den förutvarande kommittén hade förberett den nya styrelsens arbete genom att i förväg sätta sig i förbindelse med Karlskronabolaget för att överenskomma om dag för sammanträde med dess styrelse och hade dessutom vidtalat majoren Adelsköld för att få ytterligare behövliga undersökningar verkställda för vinnande av en lämplig ingång till Kalmar stad samt omstakning av linjen närmare Nybro.

Den vid möte den 21 juni tillsatta interimsstyrelsen satte sig omedelbart i förbindelse med Karlskronabolaget för sammanträde i och för den beramade sammanslagningen, men man svarade där, att Karlskrona-kommittén redan ingått till k. m:t med särskild ansökan om statsunderstöd för järnväg Karlskrona—Växjö. Gemensamt sammanträde skulle emellertid hållas, och utsattes det till den 9 augusti. Majoren Adelsköld uppdrag att uppgöra nytt förslag till linjens indragande i Kalmar, nämligen åt hamnsidan i st. f. såsom ursprungligen stakats å stadens norra sida, var fullgjort i juli och blev omedelbart av stadsfullmäktige godkänt. Majoren Adelsköld hade uppdragit åt ingenjören W. Lindegren att utföra undersökningarna angående linjen Kalmar—Nybro, vilka även fullgjordes i juli. Herr Lindegren avreste en av de första dagarna i augusti till Stockholm för att jämte majoren Adelsköld utarbeta detaljritningarna m. m.

Den 5 augusti hölls i Karlskrona ett förberedande sammanträde med intressenterna i därvarande järnvägsbolag, därvid hemställdes, att bolaget skulle frånträda planen på järnväg gemensamt med Kalmar och i stället ansluta sig till en föreslagen bana från Karlshamn till Vislanda, vilken hemställan emellertid avslogs. Åt kommitterade uppdrogs att inleda underhandlingar om Karlskronabolagets förening med det i Kalmar bildade.



FÖRESLAGNA STRÄCKNINGAR FÖR JÄRNVÄGEN KALMAR—KARLSKRONA—VÄXJÖ.

Vid järnvägssammanträdet i Karlskrona den 9 augusti 1869, där ledamöter av Karlskrona- och Kalmarbolagens styrelser samt 1865 års kommitterade från Kronobergs län närvoro, överenskoms enhälligt, att petition skulle av de båda bolagens styrelser samt nyssnämnda kommitterade samfällt ingivas till k. m:t angående utverkande av statsunderstöd till järnvägsförbindelse emellan städerna Växjö, Kalmar och Karlskrona med utgreningspunkt i trakten av Emmaboda. Man beslöt hemställa alternativt om understöd antingen till bredspårig bana med lättare överbyggnad eller till smalspårig bana, vilken sistnämnda ansågs kunna motsvara ortens behov.

Järnvägskommittén i Kalmar hade den 22 och 23 november sammanträden tillsammans med ett ombud från vartdera av Blekinge och Kronobergs län för sammanförande av uppgifter rörande trafikförhållandena inom de orter, som komme att beröras av Karskrona—Kalmar—Växjöjärnvägen. Dessa uppgifter voro infordrade från den av regeringen tillsatta kommitté, som skulle avgiva förslag med anledning av gjorda framställningar om understöd till järnvägsanläggningar.

Först fram i februari 1870 avhöres järnvägsfrågan genom ett meddelande, att statsutskottet avstyrkt herrar von Kocks och F. Palanders motioner i fråga om anläggande av järnväg från Karlskrona över Emmaboda till Växjö ävensom herr O. E. L. Dahms motion rörande järnväg mellan Kalmar och Emmaboda under uttalande av den åsikten, att samtliga frågor om enskilda järnvägsanläggningar borde utredas i ett sammanhang av den utav k. m:t för dessa frågor tillsatta järnvägskommittén.

De från Stockholm ankomna meddelandena gjorde det i högsta måtto sannolikt, att medverkan av staten till åstadkommande av en järnvägsförbindelse mellan städerna Växjö, Karlskrona och Kalmar ej kunde erhållas, därest den uppgjorda planen icke förändrades, så att banan komme att få minsta möjliga spårvidd, och byggnadssättet bleve det mest billiga med tillämpning av senare tiders till besparing ledande uppfinningar. I följd härav ansågs nödvändigt att föranstalta om en ny undersökning jämte nytt kostnadsförslag, varom järnvägsbolaget Karlskrona—Växjö redan för dess del fattat beslut; men innan den för järnvägsföretaget här tillsatta interimsstyrelsen kunde vidtaga någon huvudsaklig åtgärd i detta hänseende, önskade styrelsen få i ämnet överlägga och samråda med vederbörande aktietecknare, vilka därför kallades till allmänt sammanträde å Kalmar rådhus tisdagen den 15 mars 1870 kl. 4 e. m.

Vid sammanträdet utsågs lagmannen Palme att leda överläggningarna. Sedan ordföranden redogjort för de meddelanden, som från Stockholm ankommit beträffande möjligheten att erhålla statsbidrag till en järnväg, samt uppläst en skrivelse i samma syfte från kommitterade i Karlskrona, i vilken skrivelse jämväl innehölls ett meddelande, att kommitterade därstädes beslutit låta verkställa ny undersökning och därtill bidraga med halva kostnaden, beslöts efter någon överläggning enhälligt, att ny undersökning borde verkställas i ändamål att åstadkomma ett billigare förslag för järnvägsanläggningen, dock under förutsättning av möjligheten att kunna åstadkomma därtill behövliga medel. Denna undersökning skulle avse *smalspårig bana*, byggd med all möjlig besparing. Såsom villkor för bidragets lämnande bestämdes, att undersökningen skulle omfatta även en linje *norr* om sjön Rottnen, samt att den blivande ingenjören skulle erhålla i uppdrag att tillse, om ej anknytningspunkten kunde förläggas något mera i nordväst. Linjen från Kalmar skulle, i likhet med vad majoren Adelsköld förslag innefattade, i vilket fall som hälst dragas över köpingen Nybro. Vidare uppdrogs åt styrelsen att uppgöra överenskommelse såväl med vederbörande kommitté i Karlskrona som ock med någon lämplig ingenjör

beträffande undersökningens verkställande så billigt som möjligt samt att, sedan denna blivit gjord, sammankalla aktieägarna till nytt sammanträde.

Vid ett järnvägsmöte i Lessebo i mitten av juni 1870, där ingen representant från Karlskrona avhörts, hade man kommit till det resultatet, att järnvägens sträckning norr om sjön Rottnen ytterligare erkändes som den ur varje synpunkt fördelaktigaste, samt att undersökning borde företagas angående möjligheten av en ny anknytningspunkt för Karlskrona- och Kalmarbanorna, vilken skulle förläggas norr om Emmaboda i närheten av Kalvamo för att undvika en krökning åt söder, som eljest skulle uppstå.

J. M. EKSTRÖMER.
Kapten, entreprenör för K. J. och N. S. J., styrelseledamot i N. S. J. 1886—1888.

Åt kaptenen Ekströmer hade Karlskrona—Växjö-bolaget uppdragit att utföra undersökningar för anläggning av en smalspårig och möjligast billig järnväg från Växjö norr om sjön Rottnen förbi Lessebo till det ställe i trakten av Örsjö gästgivaregård, där den nästföregående år av majoren Adelsköld undersökta linjen åt Nybro och Kalmar anträffades, samt vidare till Karlskrona. Detta arbete var slutfört i juli. Inseende nödvändigheten av att för hela linjen Växjö—Kalmar kunna framlägga ett efter enhetliga grunder uppgjort förslag till järnvägsbyggnad, hade järnvägsinterimsstyrelsen i Kalmar med Ekströmer träffat avtal om ny undersökning även av linjen Örsjö—Nybro—Kalmar.

Den kungl. järnvägskommitténs underdåniga betänkande angående plan för enskilda järnvägsbyggnader, avgivet den 29 augusti 1870, hade utkommit i november. Kommittén föreslog, att av de till erhållande av statsunderstöd anmälda 33 banorna, hörande till sekundärnätet, 13 måtte komma i åtnjutande av understöd från statens sida, varav den från Växjö till Kalmar och Karlskrona, kom först i åttonde rummet. Kommittén ansåg, att denna borde anläggas med stambanans spårvidd för att vid tillfälle av större transport av trupper och krigsförnödenheter kunna sammandraga tillräcklig rörlig materiell, enär den ledde till den i militäriskt hänseende så viktiga platsen Karlskrona, varjämte den komme att sätta två residensstäder, bägge med goda hamnar, i förbindele med landets järnvägsnät. Därtill skulle denna järnväg bliva av mycken vikt för Öland och komma att genomgå bördiga och folkrika orter, isynnerhet inom Kalmar län och en del av Blekinge.

Järnvägsfrågan diskuterades den 7 november vid ett sammanträde med Karlskrona handelsförening. Under landshövdingen greve Wachtmeisters ordförandeskap antogs enhälligt följande resolution:

Den förut överenskomna och godkända linjen för Växjö—Karlskronabanan söder om Rottnen med anknytningspunkt vid Emmaboda för Kalmar vidhålles till alla delar av följande skäl: 1:o för respekterandet av det gjorda avtalet; 2:o för sannolika möjligheten, att regeringen, hos vilken en sådan bansträckning blivit av alla intresserade förordad, anser denna riktning med avseende på Karlskrona lämpligast och 3:o emedan sådant villkor är fästat vid det av Karlskrona stad utfästade bidraget. Linjen *norr* om Rottnen till Emmaboda anses eljest för den fördelaktigaste och mest önskvärda med avseende på emotsedd trafikinkomst och även tillfredställande i fråga om väglängderna mellan de trenne städerna, varföre denna linje företrädesvis förordas, så framt ovan anförda hinder kunna undanröjas och Lessebo bruksbolag till järnvägens åstadkommande tecknar ett bidrag, någorlunda motsvarande förmånen av banans förläggande i denna riktning. Frågan om 3:e alternativet eller en bana från Växjö till Kalvamo och därifrån till Karlskrona i förening med en bana från Kalvamo till Kalmar måste bliva beroende utav, om Kalmar, utöver det bidrag, som Lessebo bruksbolag och andra i Kronobergs län intresserade lämna, vill bidraga till företaget i lika förhållande som Karlskrona kommun och aktieteckningen inom Blekinge erbjuder. På sådant villkor och under förutsättning, att ovan anförda hinder kunna undanröjas, må även detta alternativ väljas.

Resultaten av de nya undersökningarna blevo i slutet av år 1870 utav länskommittéerna gemensamt anmälda hos k. m:t uti en underdånig skrift, varuti tillika begärdes, att, då ortens eget behov kunde erforderligen tillfredställas medelst smalspårig järnväg, det begärda understödet måtte proportionsvis förökas, i händelse statens intresse med avseende å Karlskronas militära vikt fordrade, att banan skulle byggas bredspårig.

Allmänheten, som ej varit i tillfälle följa järnvägskommitterades arbete i detalj och sålunda ej kände de oerhörda svårigheter, som ständigt restes mot företaget, började visa tecken till nervositet, utmynnande i beska insändare i tidningarna.*) Den 9 januari 1871 tillställdes i Kalmar ett

*) Längtan efter en järnväg tog sig även andra uttryck. Sålunda förekommer i en till Kalmar stads förhärligande författad "tävlingsskrift från 1870, visa om Calmar stad av Tore Glammer", tryckt i Uppsala, följande strof:

Snart en järnväg till vår stad
Man i ordning stökar.
Och, go' vänner, vet ni, vad
I min hjärna spökar?

En spritt ny spekulation:
Handelskommunikation
Främst med Norrland! — Dunderdon!
Det vårt välstånd ökar.

"folkmöte" i järnvägsfrågan, men då interimsstyrelsen ej visade sig på detta möte, vanns intet resultat. Emellertid hade styrelsen till den 10 februari fått ihop en längre "promemoria angående ifrågasatt järnvägsförbindelse mellan städerna Växjö, Karlskrona och Kalmar", varuti redogjordes för, vad som under den senare tiden uträttats i frågan. Promemorian utsändes med tidningarna samt med posten till alla intresserade, som kunde nås, varefter den låg till grund för förhandlingarna vid ett järnvägsmöte, som utlystes att hållas i Nybro den 24 februari 1871.

KALMARBILD FRÅN 1870-TALET,
Kaggensgatan från norr (obs. trapporna.)

Nybromötet var talrikt besökt av jordbrukare inom Kalmar och Växjö län. Däremot tycktes enligt tidningarnas uppgift "Kalmar stad leva i fullkomlig okunnighet om, att ett järnvägsmöte ägde rum". Fullt så galet synes det emellertid ej hava varit, ty lagmannen Palme utsågs till ordförande, häradshövdingen Jacobsson till sekreterare och herrar Johan Jeansson, konsuln Hasselqvist och rektor Dahm uppträdde som talare, samtliga Kalmarbor. Interimsstyrelsens promemoria upplästes. Brukspatronen Magnusson påvisade i "vältaliga och fosterländska ord", hurusom järnvägen hade även ett av interimsstyrelsen ej beaktat speciellt statsintresse, vilket måste förefinnas vid varje järnväg, som mynnar ut till en öppen plats vid Sveriges trehundramila kust, nämligen försvarsintresset. Största delen av diskussionen rörde sig om de av bönderna förlorade skogskörslorna. Av direktören Wulff, herrar Bergqvist och Bolander m. fl. förfäktades den åsikten, att "det vore en stor fördel, att det uppväxande släktet finge lära

sig vara hemma och arbeta i stället för att flacka omkring med forlass, vilket gåve dem tillfälle att lära mycket ondt och betoge dem kärleken till hemmet". Då det blev fråga om järnvägens sträckning, syntes de flesta av lantbefolkningen hålla på Kalvamo-alternativet; häradsdomaren Sven Jonsson förklarade t. o. m. kategoriskt, att "om banan icke drages över Kalvamo, skulle ingen teckning bliva av!" Interimsstyrelsens projekt till beslut i 10 punkter upplästes och antogs.

Enär besluten vid mötet kunna anses grundläggande för de senare vid konstituerande stämma fattade beslut, meddelas de här i sin helhet.

1:o) Att så fort som möjligt bör bildas ett aktiebolag för att med det understöd, som av staten kan erhållas, bygga en i möjligaste måtto billig järnväg från Kalmar till Växjö eller annan närmare Kalmar belägen punkt, där lämplig järnväg till Växjö kan anträffas.

2:o) Uttryckte mötet den önskan, att järnvägen måtte bliva bredspårig, ifall skillnaden i anläggningskostnad mellan smalspårig och bredspårig bana av staten bekostas.

3:o) Uttryckte mötet den önskan, att i inbjudningen till aktieteckning borde framställas, att banan skulle få den av kaptenen Ekströmer föreslagna riktningen och sträcka sig från Kalmar till Nybro och norr om Rottnen till Växjö eller annan lämplig anknytningspunkt med statens järnvägsnät.

4:o) Uppdrogs åt den blivande direktionen att utfärda inbjudninglistor för aktieteckning och vidtaga lämpliga förberedande åtgärder.

5:o) Varje aktie lyder å femtio riksdaler, varav 5 % vid teckningen erlägges, och resten efter direktionens beslut, ägande, när stads- eller landskommun tecknat minst 100 aktier, direktionen att lämpligen nedsätta "prenumerationsavgiften".

6:o) Om vid aktieteckning förbehålles av tecknaren rättighet att betala med naturaprestationer, skall detta i möjligaste måtto av bolaget respekteras, men få likväl ej produkterna lämnas till högre pris än det, för vilket de annorstädes i orten kunna erhållas, skolande prenumerationsmedlen i alla fall i reda pengar lämnas.

7:o) Den teckning av järnvägsaktier, som redan ägt rum å de av kommitterade i Kalmar den 3 maj 1869 utfärdade listor, må på nuvarande nya bolag överflyttas med tillgodoräknande av redan erlagd och till undersökningarna använd prenumerationsavgift.

8:o) Bolaget anses ej hava kommit till stånd, förr än minst 10,000 aktier tecknats, då bolaget utlyser stämma i Kalmar för företagets skyndsamma början, varvid särskilt förekommer till avgörande, huruvida icke järnväg må till en början byggas från Kalmar till Nybro såsom varande den del av linjen, vilken är viktigast för trafiken och dessutom alldeles oberoende av möjliga förändringar i banans vidare riktning in åt Kronobergs län.

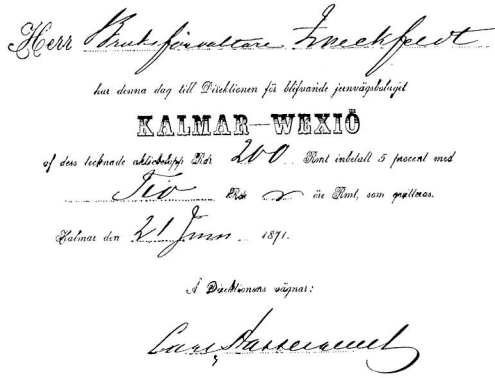
9:o) Skulle, sedan tre månader förflutit, aktieteckningen icke uppgått till nämnda minimum, skall bolagsstämma dock hållas för att besluta, vad som vidare är att göra.

10:o) Skulle direktionen få utse kommitterade antingen i varje särskild kommun eller på flera särskilda ställen inom ban-rayongen att biträda med aktieteckningen.

Till direktionsmedlemmar valdes lagmannen Palme, konsuln Hasselqvist, rektorn Törnebladh, brukspatronen Magnusson och bruksförvaltaren Qveckfeldt med herrar Bolander, Nilsson på Ulvsborg och kungl. sektern Gethe till suppleanter.

C. GETHE,
Kungl. sekter, styrelseled. 1879—1906, v. ordf. 1895—1896, ordf. 1896—1906. Vid N. S. J.: styrelseled. 1887—1888, 1899—1906, ordf. 1899—1906.

Direktionen för järnvägsbolaget anordnade den 1 april 1871 ett föredrag i järnvägsfrågan. Mötet var besökt av 150 personer. Föreläsaren, Lagmannen Palme, började med att påpeka, hurusom kommunikationernas förbättrande alltid varit föremål för "bildat folks" omtanke. "Men allt, vad alla folk i den vägen gjort, är en obetydlighet till sina resultater, jämförda med dem av järnvägar, i vilka ångan firar en av sina skönaste triumfer". Härpå följde en kort översikt över järnvägarnas historia i Sverige till dåvarande tid med särskild hänsikt till Karlskrona—Kalmar—Växjö järnväg. Föredraganden meddelade den nedslående upplysningen, att, enligt nyss anlända privata telegram, statsutskottet tillstyrkt endast Karlskrona—Växjö-järnvägen. Det gällde sålunda att spänna alla krafter för åstadkommande av en gren till Kalmar ävensom att få Karlskrona—Växjö-järnvägen så lagd, att Kalmarbanan bleve lätt att bygga. Som exempel på behövligheten och nyttan av en järnväg till Kalmar togs befolkningssiffrans och hamninkomsternas hastiga ökning i Göteborg, Hälsingborg och Malmö efter järnvägarnas tillkomst. I Kalmar var förhållandet motsatt. Inkomsterna av tolag- och tulluppbörden hade sjunkit betänkligt. "Kommer nu därtill Kalmar att sakna järnväg, medan Oskarshamn och Karlskrona å ömse sidor hava en sådan, sjunker naturligtvis staden mer och mer ned till en obetydlig ort". Även för den omgivande landsbygden vore det en livsfråga att få järnväg för att erhålla snabb kommunikation med sin naturliga nederlagsplats. Vid en jämförelse med rikets övriga banor och de områden, som sända sina



Herr Bruksförvaltare Qveckfeldt
har denna dag till Direktionen för blifvande järnvägsbolaget
KALMAR—WEXIÖ
af dess tecknade aktiebolagsp Rdr 200 Rmt inbetalt 5 procent med
Tio Rdr — öre Rmt, som gjöttras.
Kalmar den 21 Juni 1871.
Å Direktionens vägnar:
Carl Hasselqvist

BEVIS Å FÖRSTA INBETALNING I JÄRNVÄGSAKTIEBOLAGET KALMAR—VÄXJÖ.

produkter på var och en av dem, kom föredraganden till det resultat, att Kalmarjärnvägen skulle giva i sämsta fall — dock under förutsättning, att den bleve smalspårig — 6 %, "synnerligen emedan våra förhållanden mycket likna Falu—Gävle-banans". Slutligen berördes banans strategiska betydelse. Diskussionen var föga givande, utmynnande egentligen uti lektor Swahns vederläggande av hantverkarnas och de mindre handlandenas fruktan för allt för stor konkurrens genom en järnväg, som tvärtom för dem skulle bliva till stor fördel: nu måste de köpa sina råämnen dyrt ur tredje och fjärde hand, genom järnvägen kunde de hämta dem själva, "ävensom modeller, m. m. för en hantverkare nyttigt".

Under maj och juni månader hölls järnvägsfrågan vid liv genom ledare, notiser och insändare i tidningarna. Således skriver tidningen Barometern den 20 maj:

"Nu eller aldrig tyckes tiden vara inne att gripa sig an av alla krafter för att få ett järnvägsbolag till stånd här i Kalmar. Sedan riksdagen beviljat anslag till Karlskrona-banan, är det mer än sannolikt, att denna bana kommer att gå i riktningen Emmaboda och sålunda på endast fem mils avstånd från Kalmar. Att åstadkomma de nödiga medlen till en järnväg av endast fem mils längd torde väl icke vara så svårt, synnerligen då man vet, att genom raskt arbete man kan påräkna understöd i lånevägen av staten". Därefter följer en enträgen anmaning till innehavare av teckningslistor att pådriva aktieteckningen, så att "ej Kalmar stad må sjunka ned till något sämre än en skugga av sin blomstringstid".

Tecknarne i järnvägsföretaget voro kallade till möte i Kalmar den 21 juni 1871. Till ordförande utsågs kaptenen Mannerskantz, till sekreterare häradshövdingen Jacobsson. Av direktionens berättelse framgick, att teckningen gått synnerligen långsamt. Endast 1,472 aktier, motsvarande 72,000 rdr rmt, voro tecknade, varav 60,000 i staden, 12,000 på landet. Kalmar stadsfullmäktige hade dagen förut efter en längre diskussion enhälligt tecknat sig för ett belopp av 470,000 rdr i företaget. För att anskaffa de bristande 250,000 rdr föreslog lagmannen Palme att uppgöra en beräkning över, huru mycket varje kommun i förhållande till sitt närmare eller fjärmare läge till järnvägen komme att vinna, och huru stort bidrag kommunen borde giva. Riksdagsmannen Nils Pettersson påvisade orsaken till böndernas tvekan att teckna: huvudsakligen misstro och misstämning mot Kalmar stad, vars ombud försvarade staden med att den ej gerna kunnat teckna under det förra ovissa tillståndet, men att den gjort det, så snart

den kunde stå fullkomligt skild från alla andra städers förlamande biintressen.

Mötet beslöt på förslag av rektorn Törnebladh att anmoda den blivande direktionen utsända anteckningslistor efter de av lagmannen Palme föreslagna grunderna. Till direktionsledamöter utsågos herrar Mannerskantz, Palme, Törnebladh, Hasselqvist och Qveckfeldt med herrar Gethe och Nilsson på Ulvsborg till suppleanter.

Aktieteckningarna uti kommunerna började nu på allvar. Framställningarna från järnvägsdirektionen mottogos mycket olika i de skilda socknarna. Sålunda skriver en meddelare från kommunalstämman i Förlösa den 13 augusti angående aktieteckning i järnvägen, att "frågan behandlades av pluraliteten på ett lindrigast sagt besynnerligt sätt". Järnvägsstyrelsen hade föreslagit kommunen att teckna 4,250 rdr rmt, villket av stämman bifölls, — men sedan kom diskussionen om villkoren. Då framdrogs den gamla frågan om borttagandet av de s. k. bropenningarna*). Dessa hade utbetalats i 220 år, och då kunde allt Kalmar stad hava fått så mycket medel, att den kunde vara betäckt för sina broanläggningskostnader. Staden borde göra reda för de bropenningar, den erhållit. Oaktat det påpekades, att järnvägsstyrelsen ej hade avgörande makt inom Kalmar, beslöts att teckning skulle ske med förutnämnda förbehåll. Såsom ett glädjande motstycke till denna trångsynthet meddelades, att Hossmo kommun dagen därefter tecknat sig för 4,000 rdr rmt eller 800 rdr mer, än järnvägsdirektionen föreslagit.

Kommunernas livaktighet i järnvägsfrågan illustreras av följande uppgifter från stämmorna: Mörbylånga tecknade 41 $^1/_2$ aktier, Söderåkra tecknade 2,000 rdr, Torslunda 3,650 rdr, Norra Möckleby 1,000 rdr, Mortorp 3,150 rdr, Sandby 700 rdr och Kalmar landsförsamling 2,700 rdr. Torsås och Gullabo visade ingen förståelse för företaget, Algutsrum tecknade för 1,700 rdr, Glömminge för 3,000 rdr, Vickleby 1,400 rdr, Åby avslog all teckning, Gärdslösa tecknade 2,000 rdr, Gräsgård 1,100 rdr. I Smedby avslogs teckningsyrkandet, likaså i Ås och Ventlinge. Runsten tecknade 1,750 rdr. I Madesjö stod det och vägde mellan bifall och avslag, då i sista stund lantbrukaren I. A. von Schéele å Börseryd med egna röster och doktor A. Sandbergs fullmakt kom tillstädes och försökte rädda teck-

*) Det allvarligaste hindret mot att få den omkring Kalmar boende allmogen stimulerad för en järnväg tycktes hava varit de s. k. bropenningarna. För att få denna stötesten ur världen motionerade rektor Törnebladh i Stadsfullmäktige om skrivelse till k. m:t ang. bropengarnas borttagande vid 1872 års slut, vilket av stadsfullmäktige bifölls vid sammanträde den 6 september 1871. Även till 1871 års landsting ingav Törnebladh samma motion, vilken med stor majoritet antogs den 27 september 1871.

ningen av 25,000 rdr. Emellertid upptogos ej dessa röster, varför intet bidrag kom ifråga. Kläckeberga församling tecknade för 5,000 rdr och Halltorp för 3,750. Ljungby tecknade för 15,100 och S:t Sigfrid för 1,500, Repplinge tecknade för 1,000 rdr, Voxtorp för 625 rdr, Möckleby för 1,600 rdr och Löt för 1,000 rdr, Resmo, Högsrum, Egby, Oskar, Bäckebo och Långlöt intet.

Såsom vid alla järnvägsföretag är fallet, funnos även vid Kalmarbanans startande ivriga motståndare, antingen sådana, som ej fingo järnvägen "till sin knut", eller sådana, som av sparsamhet med kommunens medel ej vågade riskera något på ett så vidlyftigt företag. Ett vanligt utslag av motstånd vid dylika tillfällen är de välvilliga råd och anvisningar, som givas, att ersätta järnvägen med något bättre och billigare fortkomstmedel. Sålunda skriver en insändare följande:

Från Norge meddelas (genom N. D. A.) om en provkörning av ett "landsvägslokomotiv" på Kristiania gator, avsett att göra turer från Lillehammar över Gudbrandsdalen. Insändaren "hemställer, om ej den här pågående agitationen för en järnväg av dyraste slag, utan föregående kalkyl över dess förmåga att ens bära sina omkostnader, borde upptaga den anspråkslösa idén" att, innan något oåterkalleligt steg tages, använda landsvägsånglokomotiv och vagnar för anknytning av Kalmar med järnbanan till Karlskrona. Dessa funderingar vederlades med hänvisning till de mindre lyckade experiment, som redan föregående år utförts mellan Uppsala och Vaxala. Förra insändarens reflexioner avfärdades såsom kallprat.

Genom ett energiskt arbete hade aktieteckningen nått den höjd, att direktionen kunde kalla tecknarne till en allmän sammankomst å rådhuset i Kalmar den 8 september 1871 för att konstituera sig till bolag. Lagmannen Palme redogjorde där för det av kaptenen Ekströmer avgivna kostnadsförslaget, uppgående till kronor 2,394,215 rdr. Konsuln Hasselqvist redogjorde för aktieteckningen. Kalmar kommun hade tecknat sig för 470,000, enskilda personer i Kalmar för 90,050, fastlandskommunerna för 54,775, enskilda å fastlandet för 53,250, Ölandskommunerna för 23,100 samt enskilda på Öland för 10,500 rdr eller sammanlagt för 701,675 rdr rmt. Enär det för bolagets bildande bestämda minimibeloppet, 700,000 rdr, var övertecknat, förklarade mötet, att *Kalmar Järnvägsaktiebolag nu vore konstituerat.*

Till interimsstyrelse valdes kaptenen Mannerskantz, lagmannen Palme, rektorn Törnebladh, konsuln Hasselqvist, possesionaten Nilsson på Ulvsborg och handlanden Joh. Jeansson. Suppleanter blevo häradshövdingen J. M. Lindgren, handlanden C. G. Säfström och doktorn A. G. Söderbaum.

En del aktier voro villkorligt tecknade, varför man sökte få bort villkoren, vilket även delvis lyckades. Efter mycket diskuterande antogs bolagsordning. Frågan om fyllande av den summa, som fattades i $^1/_3$ av kostnadsförslagets belopp, tog hela eftermiddagen att dryfta. Av lagmannen Palme och rektorn Törnebladh yrkades, att direktionen omedelbart skulle ombestyra, att det bestämda beloppet 750,000 rdr för fasta aktier bleve fulltecknat, men att först då det utrönts, att denna summa jämte statslånet vore otillräcklig för banans färdigbyggande, direktionen skulle äga använda s. k. reservaktier till högst 50,000 rdr. Åt direktionen uppdrogs vidare att hos regeringen söka åstadkomma lån till $^2/_3$ av anläggningskostnaden ävensom begära koncession. Rådhussalen var under stämman stundom fylld till trängsel.

Just när man vid årsskiftet 1871—72 trodde sig stå vid målet för sina årslånga strävanden, inlöpte från Stockholm ett meddelande, att återstoden av de 10 miljoner, som av riksdagen blivit ställda till regeringens förfogande för att medelst lån understödja enskilda järnvägsanläggningar, numera i sin helhet vore disponerad. Kalmarjärnvägen hade därvid icke kommit i fråga, vilket var ett hårdt slag för vår dittills i anslags- och låneväg så styvmoderligt behandlade ort.

Ur "Några minnesblad" av lagman Palme vid Kalmar—Emmaboda järnvägs invigning 1874 lämnas angående situationen vid nyssnämnda årsskifte följande citat:

"Under dessa bekymmersamma omständigheter, och då Kalmarorten sålunda blev för utförande av ifrågavarande storartade företag hänvisat uteslutande till sina egna, efter allt utseende otillräckliga krafter, hade det i sanning icke varit underligt, om man efter åtta års fruktlösa mödor och strävanden ansett hela företaget omöjligt och därför upphört att offra tid och arbete. Men saken var alltför viktig att övergivas. Här stodo för vår ort så stora och maktpåliggande intressen på spel, att var och en, som nitälskade för denna orts framtid, måste finna sig manad att till det allra yttersta anstränga sina krafter för ett så angeläget mål. Det var här ej fråga om att bereda Kalmar och dess landsbygd en livligare rörelse och ett ökat välstånd, utan det gällde att förekomma den ruin, varmed affärsverksamheten och varuomsättningen i denna stad och landsbygd hotades, när å ena sidan Nässjö—Oskarshamns-järnvägen och å den andra sidan Karlskrona—Växjö-banan hunne framdragas dels invid och dels genom de trakter av Småland, som tillförne utgjort väsentliga delar av Kalmar stads naturliga handelsområde, och varifrån denna stapelstad förut

fått de huvudsakligaste föremålen för sin exporthandel. Det gällde att åt Kalmar rädda dess betydelse såsom stapelorten för ett vidsträckt landområde och att icke låta denna ansenliga handelsstad nedsjunka till en obetydlig strandplats, där endast den närmaste kustbefolkningen skulle ombesörja sin varuomsättning. Och denna mörka framtid målade sig avskräckande även för de tänkande inom Kalmar landsbygd, emedan de förutsågo, att stadens förfall skulle menligt inverka även på landet däromkring, och att såväl rörelsen som kapitalen skulle genom saknaden av järnväg dragas ifrån denna ort, där fastighetsvärdet i och med detsamma måste sjunka. Frågan kunde således icke falla, och den tålde icke något uppskov".

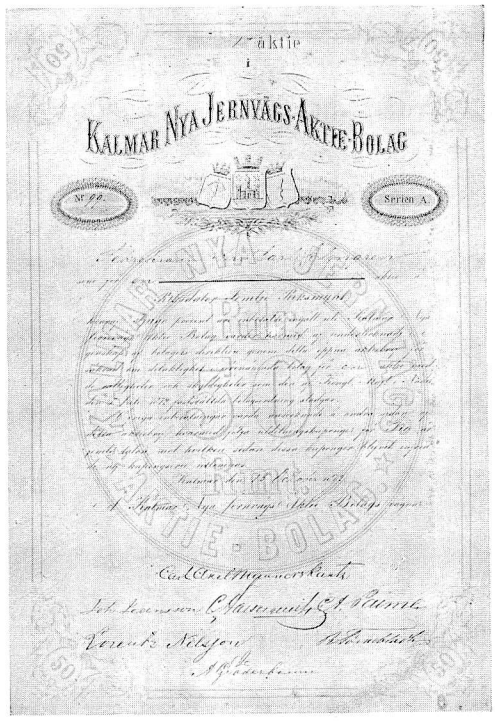
Ett stort arbete nedlades nu på att uppsöka lämpliga förläggare, som vore villiga att på antagliga amorteringsvillkor lämna ett lån, tillräckligt att tillika med aktieteckningen betrygga företagets utförande. För direktionens ansträngningar härutinnan, samt huru dessa slutligen kröntes med framgång, redogöres under kapitlet "ekonomi".

Enär det i september 1871 bildade bolagets ordning var baserad på erhållande av statslån, och utsikten härtill nu var stängd, måste detta bolag upplösas och nytt bolag bildas. I sådant syfte sammankallades bolagsmännen till extra stämma å Kalmar rådhus den 27 april 1872. Pressen började åter arbeta. En tidning beklagar livligt det öde, anslagsfrågan rönt, och skriver bland annat: "Motgången var svår men icke självförvållad, ty vi, d. v. s. orten med vår järnvägsstyrelse i spetsen, hade gjort allt, vad göras kunde". "Det förment konservativa intressets svagsinne", som framträdt i form av besvär över åtagna förbindelser, m. m., får sig en särskild gliring. "Motgången manar till nya ansträngningar för ett ändamål, som är ett livsintresse". Tidningen antyder, att räddningen skulle kunna ligga i en smalspårig bana, som ju visserligen har sina olägenheter, men dock är fortare realiserbar.

Vid stämman, som var talrikt besökt, var meningsutbytet livligt och varade över fyra timmar. De närvarande direktionsmedlemmarna meddelade, att de den 8 september 1871 antagna "bolagsreglorna" den 21 därpå följande oktober blivit fastställda av k. m:t, att ansökan om statslån blivit gjord, men att k. m:t därvid icke fästat något avseende, att ortens riksdagsmän motionerat om statslån, men att motionen blivit avslagen, samt att direktionen lyckats finna inländska kapitalister, vilka voro villiga lämna 60 % av byggnadssumman såsom lån under vissa garantier. Enär bolaget vore grundat på förutsättningen av statslån, men sådant icke kunnat erhållas, förklarade stämman, att bolaget ej ville eller kunde träda i funktion,

varefter beslöts, att inbjudning till bildande av nytt bolag skulle utfärdas av gamla bolagets direktion, förstärkt med två personer av stämman.

Vid teckningen till det nya bolaget, vilken sköttes mycket raskt, visade det sig, att så godt som alla gamla bolagets aktieägare överflyttade sina teckningar till det nya. Smärre höjningar vidtogos även, — men Madesjö kommun var ståndaktig och tecknade fortfarande inte ett öre. En motion 1872 i Kalmar läns södra hushållningssällskap om aktieteckning i Kalmar—Emmaboda järnväg för 50,000 rdr blev avslagen.



ÄLDRE AKTIEBREV I KALMAR NYA JÄRNVÄGSAKTIEBOLAG.

Det nya bolagets konstituerande stämma kunde hållas redan den 28 maj 1872. Under ordförandeskap av kaptenen C. A. Mannerskantz beviljades gamla bolagets styrelse decharge och kassabehållningen, 1,230 rdr 34 öre, överlämnades till det under bildning varande bolaget, varefter det gamla bolaget förklarades upplöst, och delägarna överlämnade rätten till järnvägsanläggningen till nya bolaget. Konsuln Hasselqvist meddelade, att nya aktieteckningen uppgick till 694,850 rdr, som under mötet ökades med ytterligare 1,500: —. Ordföranden förordade utsläppande av preferensaktier för fyllande till erforderligt belopp av teckningssumman. En vidlyftig diskussion uppstod. Nils Petersson i Runtorp förmenade, att bättre teckning vore att förvänta från kommunerna, om de finge mera tid på sig. Rektor Dahm ville ej tillgripa preferensaktier, förr än i yttersta nödfall. Lagmannen Palme erinrade om nödvändigheten att snarast framlägga förslag om järnvägslånet: priset å räler vore i stigande, varför kaptenen Ekströmers anbud att utföra järnvägsarbetet för kostnadsförslaget endast gällde kort tid. Herr Bergqvist i Flerohopp uttalade sin ledsnad över att tillhöra en kommun (Madesjö), som i denna för hela orten så viktiga fråga visat sådan avoghet, men upplyste, att stämningen nu förbättrats. Herr Joh. Jeansson

betvivlade, att man nu kunde få ihop mer än 10,000 rdr på hela orten. Herr J. Andersson ansåg varje uppskov med bolagets konstituerande vara vådligt. Herr Stenmark ville, att man skulle lämna direktionen så fria händer som möjligt. Efter diskussionens slut beslöts att, i händelse det ansågs nödigt för erhållande av den erforderliga teckningssumman, utfärda aktier av en ny serie B, å vilka, sedan de blivande långivarne av banans nettoinkomst erhållit ränta och amortering, skulle med förmånsrätt utgå 6 %. Härefter antogs bolagsordningen. På ordförandens framställning *förklarades nu Kalmar nya järnvägsaktiebolag vara konstituerat;* och upp-

P. E. KREUGER,
Konsul, styrelseled. 1872.

J. ROOSVAL,
Konsul, styrelseled. 1875—1886. Vid N. S. J.: styrelseled. 1874—1886.

drogs åt den blivande direktionen att begära k. m:ts sanktion på bolagsreglerna, varjämte beslöts, att preferensaktierna icke skulle få överstiga $^1/_5$ av hela tecknade beloppet i ser. A. Ävenså överlämnades åt direktionen att bestämma tiden för teckning i ser. A. samt tid och form för teckning i ser. B. Vidare beslöts, att blivande direktionen skulle kvarstå, tills banan bleve färdig. Till direktion utsågos herrar konsuln C. Hasselqvist, kaptenen C. A. Mannerskantz, godsägaren Lor. Nilsson, lagmannen Palme, rektorn Törnebladh, konsuln P. E. Kreuger och doktorn A. G. Söderbaum. Till suppleanter utsågos herrar Joh. Jeansson, Roosval och Gethe.

Direktionen satte sig omedelbart i förbindelse med entreprenören för Karlskronabanan, kaptenen J. M. Ekströmer, med förfrågan, om han ville åtaga sig byggandet även av Kalmarbanan. Vid direktionens sammanträde den 2 juni anmäldes, att kaptenen Ekströmer föregående dag förklarat sig villig utföra järnvägsbyggnaden för det belopp, som det av honom uppgjorda kostnadsförslaget upptog.

Enär det vore av vikt att så fort som möjligt komma till avgörande beslut i fråga om den punkt, där Kalmarbanan skulle förenas med Karlskrona—Växjöbanan, beslöt styrelsen den 28 juni att avlåta en skrivelse till den senare banan med hemställan om sammanträde för frågans ordnande, och utsågos till ombud herrar Palme och Hasselqvist.

Sammanträdet kom till stånd i Karlskrona den 16 juli, och meddelade därvid Karlskronabolagets direktion, att den för vinnande av en kortare väg beslutat undersöka en ny linje förbi Brunamåla, varigenom Karlskronabanan icke skulle komma att beröra Emmaboda och Kalmarbanan att förlängas med omkring $^1/_4$ mil. Karlskronabolagets direktion ville icke frånträda denna plan och ville icke heller ingå på framställt förslag om banans dragande till Kalvamo mot det, att Kalmarbolaget tecknade för 100,000 rdr aktier i Karlskronabolaget. Någon överenskommelse om anknytningspunkt kunde således ej denna gången träffas. Direktionen uppdrog i anledning härav åt kaptenen Ekströmer att undersöka en linje till Brunamåla.

Kungl. maj:ts *fastställelse av bolagsordning* (se bilaga A) för *"Kalmar nya järnvägsaktiebolag"* erhölls den 5 juli 1872, varjämte bolaget s. d. meddelades *koncession*)* för järnvägsanläggning mellan Kalmar och Emmaboda på Karlskrona—Växjö järnväg ävensom *expropriationsrätt* och tillstånd

*) Enär koncessionen är för den tidens anspråk på koncessionssökande karakteristisk och efter nuvarande uppfattning mycket kortfattad, meddelas den här i sin helhet.

"CARL etc . . . .

Wår ynnest, etc. Uti en till Oss ingifwen skrift hafwa Kaptenen m. m. C. A. Mannerskantz, Lagmannen m. m. C. A. Palme, Godsegaren Lorentz Nilsson, Prowincial Läkaren m. m. Doktor A. G. Söderbaum, Konsuln C. Hasselqwist, Rektorn R. Törnebladh och Konsuln J. Rooswal, i egenskap af ledamöter i Direktionen för det bolag, som under benämning Kalmar Jernwägs aktiebolag bildats i ändamål att anlägga en bredspårig jernwäg från Kalmar stad förbi köpingen Nybro till tjenlig anknytningspunkt på Wexiö—Carlskronabanan, med bifogande af en utaf Kaptenen wid Wår Wäg- och Wattenbyggnads Corps m. m. J. M. Ekströmer för jernwägsanläggningen uppgjord plan med dertill hörande kostnadsförslag, i underdånighet anhållit, det Wi måtte, med fastställande av nämnde plan, tillåta bolaget att anlägga samt för person- och godsbefodran med lokomotiv trafikera en bredspårig jernwäg i ofwangifna sträckning samt derjemte förklara bolaget berättigadt att, genom författningsenlig expropriation, der öfwerenskommelse ej kunde träffas, till sig lösa den mark, som i och för jernwägsanläggningen erfordrades, äfwensom att, i fråga om upplåtelse för ändamålet af jord och andra förnödenheter från Wåre och Kronans fastigheter inom orten, åtnjuta samma förmåner, som blifwit andra enskilda jernwägsbolag i Riket bewiljade.

Efter inhemtande af Edert den 18:de nästlidne Juni häröfwer afgifna underdåniga utlåtande, hafwa Wi, som under denna dag fastställt ordning för ofwannämde bolag, under benämning "Kalmar Nya Jernwägs Aktiebolag", funnit godt ej mindre berättiga bolaget att anlägga och för allmän trafik begagna jernwäg mellan Kalmar samt Emmaboda station å Carlskrona—Wexiö jernwäg, än äfwen fastställa ofwanberörda af Kaptenen J. M. Ekströmer för jernwägsarbetets utförande uppgjorda plan, med Nådigt förklarande, dels att fastställelse å planen icke utgör hinder för pröfning i laga ordning af framdeles under arbetets fortgång möjligen uppkommande frågor om wattenuppdämning å egor och hinder i farled i följd af brobyggnader, dels att bolaget må ega att wid jernwägsanläggningens utförande inom ett afstånd af 1,000 fot från den fastställda sträckningen göra smärre afwikelser i afseende å banans läge samt i banans balanslinie och i planens detaljer i öfrigt widtaga sådana smärre förändringar, som kunna finnas nödiga eller ändamålsenliga, under willkor att derigenom icke uppstår någon kurwa, hwars radie

att utfärda obligationer. Enär koncession meddelats för järnväg till Emmaboda på Karlskrona—Växjöbanan, blev denna senare järnvägs framställning till k. m:t om den förändrade riktningen, varöver Kalmarbolagets styrelse blivit satt i tillfälle yttra sig, helt naturligt av k. m:t avslagen, varigenom detta Karlskronabanans krokben för Kalmarjärnvägen var totalt förgäves. Undersökningen till Brunamåla kunde numera inhiberas.

Direktionens sammanträden hade hittills hållits på konsuln Hasselqvists kontor, men den 7 augusti 1872 beslöts att till järnvägsbyrå förhyra en lokal i nedra våningen av "magister Almqvists vid Larmtorget belägna gård" (n:r 225 i västra kvarteret, numera n:r 4 i kv. Remslagaren med adressnummer 7 Larmtorget) för tiden från den 1 september 1872 till den 1 oktober 1873 för 400 rdr. Till lokalen anskaffades "erforderliga möbler av tarvlig beskaffenhet".

Den 9 augusti 1872 hölls en extra bolagsstämma, besökt av omkring 70 personer, varjämte kommuner och enskilda aktieägare voro representerade genom fullmakter. Där framlades ovan relaterade, av k. m:t meddelade bolagsordningsfastställelse, koncession, expropriationsrätt m. m.

Kaptenen Ekströmer inlämnade i mitten av augusti anbud å övertagande på entreprenad av en del av järnvägsarbetet för en summa av 940,000 rdr. Entreprenaden skulle omfatta linjens utstakning och nödiga förarbeten, terrasseringsarbeten, inkl. stationsplaner, broar, trummor, väg-

---

understiger 1,000 fot eller någon stigning, brantare än den i nämnde plan förekommande brantaste, samt att, innan dylika afwikelser eller förändringar widtagas, de anmälas hos och godkännas af Distrikt-Chefen i Östra Wäg- och Wattenbyggnadsdistriktet, hvilken å Statens wägnar bör i wanlig ordning utöfwa tillsyn å jernwägsarbetet samt kontrollera, att detsamma blifwer enligt fastställd plan och med anwändande af fullgoda materialier utfördt; egande I att förse planen och dertill hörande ritningar med påskrift derom, att de blifwit af oss fastställda att wid arbetets utförande tjena till efterrättelse.

Derjemte hafwa Wi funnit godt ej mindre tillåta bolaget att i öfwerensstämmelse med gällande föreskrifter om jords eller lägenhets afstående för allmänt behof, till sig lösa den enskilda personer eller korporationer tillhöriga mark, som för järnwägsanläggningen erfordras, än äfwen bewilja bolaget rättighet att dels erhålla upplåtelse af den för ifrågawarande jernwägs anläggning erforderliga, Kronan tillhöriga jord, utan annan kostnad, än att, hwad angår boställsjord eller annan åt enskild person med åborätt eller annorledes upplåten kronojord, ersättning derför lemnas i enlighet med hwad Wår Nådiga förordning den 14 april 1866 derom stadgar, dels ock för anläggningen kostnadsfritt begagna sådana å Kronans egor belägna kalk och stenbrott jemte grustägter, som kunna wara disponibla.

Slutligen hafwa Wi förordnat, att ifrågavarande jernwägsanläggning skall åtnjuta lika skydd, som enligt 19 kapitlet 11, 12 och 13 §§ Strafflagen tillkommer dylika af Staten utförda anläggningar.

Meddelande Eder detta till swar och efterrättelse i hwad på Eder beror samt till Wår Befallningshavandes och öfriga wederbörandes förständigande, låte Wi ofwanberörda plan och kostnadsförslag med tillhörande ritningar härjämte bifogas. Wi befalle etc.

Ulriksdals Slott den 5 Juli 1872.

CARL

C. J. Oscar Alströmer.

Angående anläggning af jernwäg mellan Kalmar och Emmaboda.

korsningar med övergångar och omläggningar, bäckomgrävningar, ballastering, nedläggning av syllar, skenor, växlar och vändskiva samt lyftning och stoppning. Efter någon telegramväxling med entreprenören antogs den 26 augusti anbudet, dock med den reduktion, att entreprenören avstod 5,000 rdr per år att av direktionen användas till kontrollantarvode. Ekströmer antogs tillika till överingenjör för järnvägsbyggnaden, varjämte kaptenen Knös engagerades såsom bolagets kontrollerande ingenjör.*)

Sedan stadsfullmäktige vid sammanträde den 1 augusti beslutit teckna 200,000 rdr i preferensaktier, ett lån om 1,650,000 rdr den 14 augusti avslutats med bankirfirman Cervin i Stockholm samt Göteborgs handelsbank och överenskommelse om entreprenaden träffats den 29 augusti, var frågan om Kalmar järnväg bragt till den punkt, att företaget kunde anses fullkomligt betryggat och järnvägsarbetet omedelbart påbörjas.

BYGGNADSHISTORIK.

EGENTLIGA BYGGNADSPERIODEN.

Järnvägsarbetets högtidliga invigning ägde rum den 16 september 1872 enligt förut uppgjord ordning. Efter samling å Larmtorget avtågade festprocessionen, företrädd av en musikkår, till den s. k. Rosénska lyckan, där kaptenen Mannerskantz höll ett lyckönsknings- och välgångstal för Kalmarjärnvägen, varefter han under fanfarer grävde det första spadtaget. Flera direktionsledamöter och aktieägare grävde ävenledes några spadtag. Så hurrades för Kalmarjärnvägen av de närvarande cirka 3,000 personerna. Därefter musiknummer och så promenad till teaterfoyern, varest intogs en subskriberad supé till det för nutiden ofattligt billiga priset av 2 rdr 50 öre per kuvert, — och festerna voro på den tiden inga nykterhetsfester! Många tal höllos: för Kalmarortens framtid, för kaptenen Ekströmer, för kaptenen Mannerskantz, för lagman Palme och konsuln Hasselqvist samt slutligen för landsorten och dess representanter. Efter referat av tilldragelsen fortsätter tidningen: "Väl må man glädjas, då man nu slutligen hunnit till den tidpunkt, som utgjort föremålet för så mångas strävanden och för allas vår längtan. Kalmar stad och dess omkringliggande nejd

*) Ekströmer dog den 20 april 1923 vid 88 års ålder på sin tidigt förvärvade egendom Fågelfors, varifrån han sålunda under många år kunde följa den storartade utvecklingen av det av honom påbörjade järnvägsnätet i sydöstra Småland.

har visat sig kunna självständigt, oberoende av staten, lägga grunden till den så ivrigt efterlängtade järnvägen".

Såsom vid järnvägsarbeten brukar vara fallet, särskilt i trakter, där bana ej förut framdragits, togo sig okynnet och skadegörelsen de vanliga uttrycken: upprivande och bortförande av stakar, pålar och mätstickor. K. bfde måste därför erinra allmänheten därom, att, ehuru genom nåd. brev den 5 juli 1872, som den 8 augusti blivit intaget i länskungörelserna, k. m:t med fastställande av plan för järnvägsanläggningen förordnat, att densamma må åtnjuta lika skydd, som enligt 19 kap. §§ 11—13 av strafflagen tillkommer statens anläggningar, och åverkan likväl skett å de för järnvägen verkställda arbetena, synnerligast därigenom, att de i och för järnvägslinjens utstakning nedsatta pålar och riktstörar blivit borttagna, den, som beträdes med att uppsåtligen borttaga, rubba eller flytta i jorden nedsatta pålar, störar eller märken eller göra åverkan å färdigterrasserade eller under arbete varande delar av banvallen, därigenom gör sig saker till fängelse eller straffarbete i högst två år. Frånsett dessa mindre störningar fortskred järnvägsarbetet jämnt och säkert med så stor skyndsamhet, som den hinderliga väderleken tillät. Arbetsstyrkan uppgick vid november månads slut till 400 man, sysselsatta på en sträcka av 1 $^1/_2$ mil. Färdigterrasserade banan var då 22,000 fot, 969 kubikstänger jord voro uttransporterade och 7 trummor lagda.

Bland styrelsens första åtgärder efter arbetets igångsättande var att hos stadsfullmäktige skaffa besked om lämplig förläggning av stationen i Kalmar samt spårens framdragande till hamnen. Stadsfullmäktige förehade den 22 november denna fråga till behandling. Sedan verkställande direktören Hasselqvist upplyst, att han anmodat kaptenen Ekströmer uppgöra ett nytt förslag till hamnspårens framdragande, och därå erhållit det svar, att E. därtill vore villig, men ej kunde gå i författning därmed förrän han återkomme hit till staden och finge ytterligare granska terrängen, tillkännagavs vidare, att herr E. f. n. blott önskade, att stadsfullmäktige vid detta sammanträde skulle godkänna den av honom föreslagna platsen för stationens läge samt riktningen av de därinom å kartan utmärkta spåren, vilket vore nödigt för de förestående arbetena i Rostad och över Möllerska egendomen, ävensom att herr E. gärna såge, att stadsfullmäktige nu godkände vallgenombrytningarna. Efter en särdeles lång och livlig diskussion uppsköts sistnämnda fråga, varemot väckt förslag att låta anstå även med avgörandet i övriga punkter föll vid anställd votering med 11 röster mot 10. Därefter antogo stadsfullmäktige E:s förslag rörande läget av stationen samt spåren

därstädes, vilket beslut jämväl fattades med 11 röster mot 10, som önskade spåren förlagda närmare åt slottssidan till.

Före protokolljusteringen inlämnades två reservationer, den förra undertecknad av herrar Dahm, Schönbeck, Ljunggren, A. Petersson, Ekegrén, Lagerhamn, Chytræus och Sörensen, gående ut på att i huvudsak påvisa det oberättigade uti att onödigtvis tillintetgöra anläggningar, som avse prydnad och trevnad för ett stadssamhälle. "Holmbergska trädgårdsvallen" borde lämnas oförstörd. Den andra var undertecknad av K. A. Stenmark, som instämde i de föregående och dessutom anförde, att stadsfullmäktige genom att förvägra frågans uppskjutande otvetydigt ådagalagt, att stadsfullmäktige *icke velat veta av* något annat förslag, om än ett sådant efter samråd med kaptenen E. kunnat erhållas. Med anledning av stadsfullmäktiges beslut den 22 november hölls den 27 ett möte, varvid åtskilliga för Holmbergska bastionens bibehållande nitälskande personer närvoro. En petition i bevekande ordalag uppsattes och överlämnades till stadsfullmäktige, vilka vid sammanträde den 29 november beslöto överlämna densamma till kaptenen Ekströmer. Beslutet fattades med 11 ja mot 11 nej. Ordförandens röst gav utslaget. Större var ej intresset på denna tid för bibehållande av en av den åldriga stadens största prydnader, dess ståtliga vallar.

Vid stadsfullmäktiges sammanträde den 13 december behandlades bl. a. följanden ärenden: Kaptenen Ekströmers meddelande angående stationsspårens läge, frågan om hamnspårets framdragande samt om utfartsvägen till stationen m. m., där besluten gingo i den riktning, E. föreslagit.

I slutet av februari meddelas angående arbetena, att dessa oavbrutet fortgått och bedrivits med en sammanräknad styrka av 600 man, som med april månad skulle betydligt ökas. Den terrasserade sträckan var 1 $^{5}/_{12}$ mil, den utschaktade jordmassan utgjorde 2273 kubikstänger. Murningsarbetet å bron vid Törneby var fullbordat och två andra broar under arbete, varjämte järnöverbyggnad beställts till 4 broar med 30 à 40 fots spann. 24 st. avloppstrummor voro färdiga. Vid Kalmar, Smedby, Trekanten och Nybro arbetades på stationsplanerna.

Under hösten 1872 hade direktionen beställt följande materiell: 1500 ton räler med tillbehör av Tidén Nordenfelt & C:o i London à 12 £ 15 sh per ton för rälerna och skarvjärnen, 21 £ 10 sh för bult med mutter; 40 öppna lastvagnar av Göteborgs mek. verkstad; 3 lokomotiv av R. Stephenson i Newcastle; 1200 centner rälsspik från Charlottenbergs bruk till 16 rdr pr centner; axlar och hjul till de 40 godsvagnarna samt 2 vändskivor från England för 420 £; 20 "crossingswinkels" från Ankarsrum samt sliprar

för linjen Kalmar—Nybro. Komplettering av rälerna och bulten kontraherades även med Tidén Nordenfelt & C:o, nämligen 900 ton à 13 £ 5 sh, resp. 23 £. Av den sålunda kontraherade materiellen voro i början av juni 1873 levererade 15 godsvagnar, halva partiet rälsspik, alla växelkorsningar samt större delen syllar. Leveransen av rälerna uppehölls något av de dock snart bilagda arbetarstrejkerna i södra England. Komplettering av skenspiksbehovet kontraherades med Sävsjöströms bruk i november 1873, nämligen 450 centner till ett pris av 19 rdr 75 öre.

Stationshusen i Kalmar, Smedby, Trekanten och Nybro uppfördes efter ritningar av arkitekten Kumlien, de tre första utan entreprenad av direktionen under ledning av handlanden Sjöström, Nybrohuset av Blomdell under Sjöströms kontroll. Stängseluppsättningen leddes av Sjöström.

Kaptenen Ekströmers till 1873 års bolagsstämma avgivna rapport angav bland annat följande:

"Arbetena äro numera utsträckta till den punkt, där järnvägen korsar landsvägen mellan Eriksmåla och Emmaboda. Något över 3 mil bana äro färdigterrasserade. Tvänne broar vid Törneby, en vid Gräsmo och en vid Börseryd äro, vad grund och murverk vidkommer, fullbordade. Broarna vid Källstorp och Kalmar äro under arbete. 52 st. avloppstrummor av kilad sten äro färdigmurade. 2,400 längdfot bana hava blivit underballastade. Arbetsstyrkan har under årets fyra första månader i medeltal utgjort 823 man och uppgår för närvarande till 1,120 man".

Beträffande arbetena i Kalmar torde en av de största svårigheterna hava varit att anskaffa tillräcklig fyllningsmassa för banken över Cellviken och för stationsplanen utan att behöva hämta materialierna allt för långt ifrån. I stadens vallar, som endast ett fåtal innebyggare syntes sätta något värde på, hade man godt om fyllningsämne, varför man även vände sig till stadsfullmäktige. Vid dessas sammanträde den 3 juni förekom entreprenörens skrivelse angående anvisande av platser för hämtning av fyllnadsämnen i och för järnvägens räkning. Skrivelsen hade av särskilda kommitterade blivit tillstyrkt på så sätt, att fyllnadsgrus borde få tagas å den s. k. Oxbacken, belägen i närheten av balkplanerna, samt till någon del i den s. k. Holmbergska trädgården, "på det ställe där oxeln står", vilken del av vallen ändock måste utschaktas för erhållande av nödiga dosseringar, — allt detta mot att staden erhölle i utbyte 75 % rent grus till sina gatuarbeten. Skrivelsen remitterades till järnvägens direktion för inhämtande av dess utlåtande i samråd med överingenjören. Vid stadsfullmäktiges sammanträde den 13 juni bifölls framställningen om sidoschakt mot

det av direktionen modifierade villkoret, att järnvägsbolaget lämnade 50 % rent grus såsom ersättning för det fyllnadsmaterial, som staden avhände sig.

Nästa åtgärd beträffande staden var att hos fullmäktige begära, att staden ville bereda nödig plats för hamnspårets utläggande över storbron, enär för fullgörande av teckningsvillkoret om spårs framdragande till hamnen fordrades, att staden för spåret upplåte mark. Det uppdrogs åt drätselkammaren att ombestyra expropriering av mark för hamnspåret.

I slutet på juli hade man hunnit så långt, att utläggningen av syllar och skenor kunde börja och fullföljas med all skyndsamhet.

Att allmänheten var intresserad av banbygget och även begagnade den terrasserade banan för sina promenader var ju ej att undra på. Det hjälpte föga, att k. bfde på styrelsens för Kalmar nya järnvägsaktiebolag därom gjorda framställning stadgat ett vite av 5 rdr rmt för den, som olovligen beträdde färdigterrasserad del av banvallen. Flera personer blevo den 5 augusti instämda för överträdelse av förbudet och åtskilliga blevo pliktfällda. En av stadens poliskonstaplar var av järnvägsstyrelsen antagen för att tillse, det förbudet ej lämnades obeaktat, men man var naturligtvis obenägen att finna sig i påbudet och ville insinuera, att väktaren ej handhade sin befattning så, som humanitet och billighet fordrade.

Arbetet på järnvägen inspekterades den 4 och 5 augusti av statens kontrollerande ingenjör, majoren Grafström, vilken, åtföljd av åtskilliga utav direktionens medlemmar jämte bolagets kontrollingenjör, kaptenen Knös, passerade utefter hela den terrasserade linjen. Arbetet, som befanns vara utfört till fullkomlig belåtenhet, hade framskridit så långt, att hela banvallen från Kalmar till föreningspunkten vid Emmaboda var färdigterrasserad med undantag av åtskilliga smärre mellansträckor, där större fyllningar, sprängningar och andra mera omfattande arbeten måst utföras, såsom t. ex. vid Alsjö; emellertid uppgingo de oterrasserade bitarna sammanlagt icke till mer än omkring 20,000 fot. Utläggningen av skenor hade fortgått raskt: omkring 10,000 st. voro redan utlagda och omkring 6,000 sådana lades varje vecka.

En stor dag var den 16 augusti 1873, då ångfartyget E. T. Killman anlände från Newcastle, medförande de tre lokomotiven "Kalmar", "Mannerskantz" och "Union". Fartyget innehade dessutom ett parti stenkol till järnvägen. För att till stationen framforsla de å "nya kajen" ilandförda lokomotiven utlades syllar med skenor därifrån och vidare Södra Vallgatan framåt till stationsplanen. Den 25 september vid kl. 4-tiden hade man den glädjande anblicken att se *det första lokomotivet i gång på vår järnväg.* Lokomotivet, bärande namnet "Kalmar", avgick till Trekanten vid Harby,

KALMAR BANGÅRDS SLUT VID HAMNEN ENLIGT URSPRUNGLIGA UTBYGGNADEN.
(Obs! de små vagnvändskivorna.)

varifrån hemresan gjordes efter en halvtimmes uppehåll. Den 8 oktober kl. 2 e. m. provkördes loket "Mannerskantz", som då för första gången avgick från Kalmar till Trekanten. Det tredje lokomotivet, "Union", började befara banan omkring den 20 oktober. Samtliga lokomotiven fingo omedelbart börja tjänstgöra vid skenläggning och grusning. Något lokomotivstall hade man ännu ej hunnit uppföra. Placeringen av detta bestämdes vid stadsfullmäktiges sammanträde i slutet av oktober. En kommitté för arbeten, som stodo i sammanhang med järnvägen, hade i skrivelse rörande lokomotivstallets förläggande tillstyrkt järnvägsstyrelsens begäran om dess placering å Oxbacken vid balkplanen, dock med iakttagande, att kyrkogårdsvägen icke härigenom inkräktades, samt att en gångväg bleve anlagd till gamla staden. På dessa villkor beslöto stadsfullmäktige att upplåta den begärda platsen, varjämte, på rektor Dahms förslag, beslöts en hemställan till järnvägsstyrelsen, att, om så kunde ske, lokstallet skulle förläggas så nära sjön, att man kunde plantera ett par rader träd för att undanskymma byggnaderna.

Stadsfullmäktige hade många andra bekymmer för järnvägens framdragande inom staden. Sålunda förekom vid sammanträdet den 7 november fråga om flyttning av brädgårdarna å storbron, ordnande av yttre Vedgårdsholmen, m. m. Härutinnan beslöts, att de magasin, som brädgårdsägarne å storbron där enligt överenskommelse ägt att uppföra, skulle placeras i rät linje parallellt med järnvägsspåret och 50 fot ovanom detta med 16 fots rum mellan varje magasin, att bakom dessa magasin en körbana skulle anläggas av 40 fots bredd, vid vars andra sida en gångbana, omgiven av allé, skulle ordnas och platsen där innanför prydas med träd- och buskgrupper, att stadsfullmäktige så fort ske kunde, efter det alla erforderliga överenskommelser träffats, skulle ingå till k. m:t med begäran om tillåtelse till och kungl. fastställelse av alla de ändringar i bestämmelserna uti kungl. brevet av den 21 augusti 1862, vilka antingen direkt eller indirekt blivit en följd av järnvägens framdragande till staden och genom en del av densamma. Frågan om gasledningens utdragande över järnvägsstationen till vägövergången vid Rostad behandlades vid samma tillfälle, och beslöts därvid att utleda gas till vägövergången vid Rostad med huvudrör av så vid kaliber, att gasledningen efter behov sedermera kunde utsträckas, men att, om, för den sena årstidens skull, hela arbetet icke skulle under året kunna medhinnas, det dock skulle fortsättas så långt ske kunde, och gasledning i alla händelser samma höst framföras till stationshuset.

Sedan järnbanan mellan Kalmar och Nybro börjat befaras med lokomotiv och arbetståg, hade det flera gånger hänt, att stenar eller andra hinder för trafiken blivit utlagda på banan, i synnerhet i närheten av Smedby station samt vid vägövergången vid Ebbetorp, och då sådant upprepades i en allt mer oroväckande grad, utfäste järnvägsdirektionen i mars 1874 en belöning av 300 rdr till den eller dem, som kunde upptäcka gärningsmannen och framlägga sådana bevis, att den brottslige kunde fällas till ansvar. Visserligen lyckades man ej få någon fast, men ofoget upphörde med några få återfall.

Arbetet på järnvägen närmast staden var på våren 1874 fullbordat, och stadsfullmäktige började vidtaga åtgärder för ordnandet av järnvägens och hamnspårets närmaste omgivningar. Vid fullmäktiges sammanträde den 8 maj 1874 förekom bl. a. frågan om de arbeten, som stodo i samband med järnvägsanläggningen. De särskilt utsedda kommitterades förslag härutinnan godkändes, nämligen plantering och ordnande av planen mellan vallen och järnvägsstationen, anordnandet av den s. k. Holmbergska bastionen, allt med 10 fot breda gångar och däremellan öppna gräsplaner

med busk- och trädgrupper, häckar av alm och lönn. Därjämte gillades en mindre ändring av kyrkogårdsvägen, varigenom järnvägsgrindarna uppflyttades 11 fot västerut.

Ett säkert tecken på, att järnvägen nalkades sin fullbordan, var underrättelsen om, att "sista skenan" skulle spikas den 13 maj 1874. Tidningarna jublade över, att "vår järnväg" nu var sammanknuten med landets järnbanenät. Tilldragelsen ägde rum i närvaro av direktionen, banans ingenjörer m. fl., vilka med lokomotiv beforo Kalmarjärnvägen i hela dess sträckning ända till det då under byggnad varande stationshuset i Emmaboda, där spåren från Karlskrona och Växjö redan voro inledda. Större delen av banan var då grusad, stationshusen vid Smedby, Trekanten och Nybro voro i det närmaste färdigmålade, och det vid Örsjö var nära upptimrat. Telegrafen var under uppsättning och banan i det närmaste inhägnad. "Så äro vi då så nära vårt länge eftersträvade mål: järnvägsförbindelse med det övriga landet!" utropar tidningsreferenten.

En stor del av sommaren 1874 användes i Kalmar till att utspekulera, huru man på ett värdigt sätt skulle kunna begå den högtid, som järnvägens öppnande för trafik innebar. Järnvägsdirektionen hade sammanträde den 1 juni och stadsfullmäktige samma dag. Bolagsstämma hölls dagen därpå, och vid dessa tre möten utlades riktlinjerna för högtidlighetens firande. Direktionen beslöt, att under förutsättning, att bolagsstämman och stadsfullmäktige i Kalmar komme att anslå nödiga medel till festligheter vid järnvägens invigning, en festkommitté av 11 personer skulle utses för vidtagande av erforderliga anordningar, att denna kommitté skulle bestå av landshövdingen Edelstam jämte järnvägsdirektionens och stadsfullmäktiges ordförande såsom självskrivna ledamöter samt 4 av direktionen och 4 av fullmäktige utsedda medlemmar. Till kommittéledamöter utsåg direktionen för sin del herrar Palme, Törnebladh, Gethe och Ludv. Sjöström. För att å järnvägsbolagets vägnar inbjuda d. d. m. m. konungen och drottningen att övervara järnvägens invigning utsågos ordföranden och verkställande direktören med vice ordföranden till ersättare för ordföranden, om denne skulle bliva förhindrad. Bolagsstämman beviljade på direktionens framställning ett anslag av 4,000 rdr att i mån av behov och mot redovisningsskyldighet användas av den av direktionen utsedda kommittén till stationernas smyckande, anskaffande av varjehanda dekorationer samt övriga festanordningar till ett värdigt firande av den stora dagen, då h. m. konungen i egen hög person ämnade inviga den nya järnvägen. En festmiddag skulle anordnas, till villken en hel del personer — förutom

de kungligas svit — skulle inbjudas. Alla i festmiddagen deltagande skulle få medfölja festtåget. Även aktieägare, som företedde bevis om fullgjord aktieinbetalning, skulle få medfölja, men mot en avgift av 3 rdr. Stadsfullmäktige behandlade järnvägsstyrelsens skrivelse angående stadens deltagande i festligheterna och om anslag av medel därtill i anledning därav, att det var första gången, konungaparet komme att gästa staden efter konung Oskars tronbestigning. Fullmäktige beslöto att för bestridande av kostnaderna för yttre anordningar vid konungaparets mottagande och musiks anskaffande anslå 3,000 rdr, att åt landshövdingen och stadsfullmäktiges ordförande uppdraga inbjuda d. d. m. m. att vid järnvägsinvigningen gästa Kalmar stad, samt att till medlemmar för staden i festkommittén utse herrar Sundberg, Rosberg, Roosval och J. Andersson. Festen skulle avhållas å Kalmar slott. Medel till reparationer i de mycket förfallna slottssalarna erhölls genom uthyrning av slottkällrarna.

Den 10 juni hade inbjudningsdeputationen audiens hos d. d. m. m. konungen och drottningen, vilka båda antogo inbjudningen.

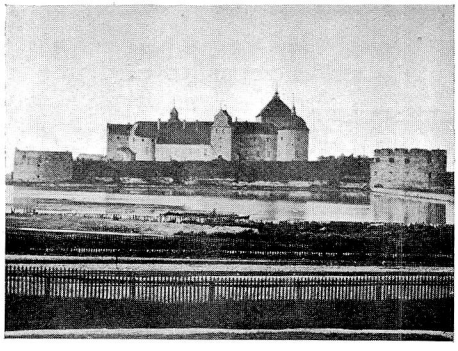
Festkommittén delade sig i tre avdelningar. Första avdelningen fick sig anförtrodda alla bestyr med dekorering, anskaffande av fyrverkeri och musik m. m. och bestod av herrar Gethe, Sundberg, Sjöström, Andersson och Rosberg, samt såsom adjungerade landskamreraren Södermark och kaptenen Livijn. Andra avdelningen, som skulle anordna serveringen med allt, vad dit hörde, utgjordes av herrar Hasselqvist, Törnebladh och Roosval med direktören Morén såsom adjungerad. Tredje avdelningen hade på sin del fått den ceremoniella anordningen, inbjudningars utfärdande, inkvartering av gästerna m. m., och utgjordes av landshövdingen Edelstam, herrar Mannerskantz, Palme, Törnebladh och Gethe. Bland viktigare beslut, som fattades, var, att priset för deltagande i festen på Kalmar slott skulle utgöra 30 kronor för herre och 20 kronor för dam.*)

Till allmänhetens vägledning var den 6 augusti i tidningarna infört ett fullständigt program över invigningsfestligheterna, varav bl. a. framgick, att kungabesöket skulle räcka in på följande dag. Dessutom hade lagmannen Palme författat en broschyr om 40 sidor, som innehöll en kortfattad

*) Såsom ett pikant inslag i de stort anlagda tillrustningarna kom grannarnas i norr varningar, råd och anvisningar. Att de goda Oskarshamnarna med en viss avund sågo Kalmarbanans så snabba färdigblivande, framgår bland annat av en artikel i Oskarshamnsposten för den 25 juli, där det talas mycket förståndiga ord om "de överdådiga festerna vid järnvägarnas invigning i Södra Sverige", men därjämte kastas åtskilliga sidoblickar på de "storståtliga tillrustningarna," som för liknande ändamål pågingo i Kalmar. Tidningen Kalmar parerar med följande mothugg: "Slutligen bör det icke förglömmas, att Kalmar stad och ort förskaffat sig en välbyggd järnväg utan aktieskoj, utan humbug och utan engelsmän, vilket icke torde gälla om alla enskilda järnvägar i Sverige."

historik över järnvägens tillkomst, en beskrivning över den genomlupna landsändan samt några statistiska uppgifter. Tidningarna meddelade invigningsdagen en detaljerad beskrivning över de dekorativa anordningarna, vilka voro följande:

Stationshusets i Kalmar perrong var dekorerad med draperier i blått och gult samt i stadens vapenfärger rödt och vitt. Över perrongen syntes en vapensköld med konungens och drottningens namnchiffer samt omgiven av flaggdraperier. Å stationshusets åt staden vettande sida var anbringad en gasdekoration samt riksvapnet. Från taket vajade svenska flaggan, liksom från fyra större flaggstänger framför fonden. Mittemot stationshuset vid infarten till staden genom Södra Långgatan var anbringad en äreport, sträckande sig med sina avdelningar utefter hela första kvarteret, anordnad i form av klippta trädgårdshäckar och slutande med två stora pyramider, det hela prydt med en mängd flaggor. Riksvapnet, omgivet på ena sidan av Sveriges, Ölands och Kalmars flaggor samt på den andra av Norges, Blekinges och Smålands, var jämte konungens och drottningens krönta namnchiffer fästat på portens framsida. På den åt staden vettande sidan voro Kalmar stads, Norra och södra Möre, Stranda, Handbörds samt Ölands norra och Södra mots vapensköldar fästade. Husen i staden voro festligt dekorerade med grönt och blommor, vapensköldar och flaggor samt landshövdingeresidenset med girlander och gasdekorationer. Mellan teatern och Sundgrenska huset var uppförd en äreport, tillika apterad för gas och försedd med transparenta vapensköldar. Vägen från Tullslätten till slottet var prydd med höga flaggstänger, sammanbundna med girlander och delvis försedda med flaggdekorerade vapensköldar. Utefter vägen voro anbragta marschaller.

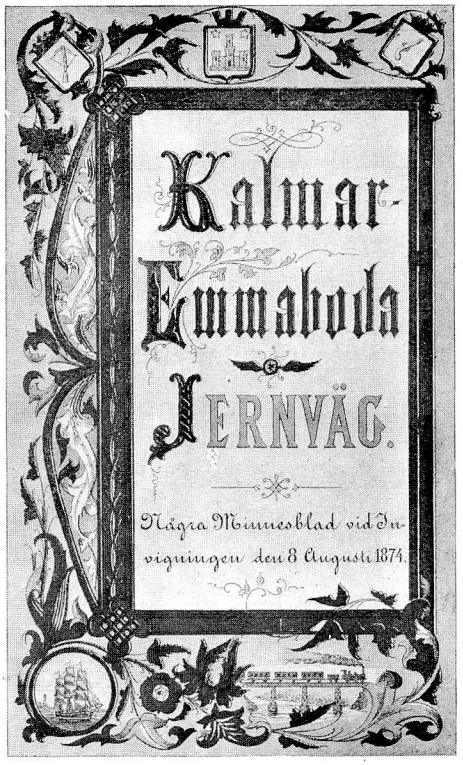


KALMAR SLOTT 1875.

På slottet, där den stora festmåltiden skulle avätas, var uppgången genom trappan strax till höger om inkörsporten mattbelagd och rikt prydd med grönt och orangeriväxter. Första salen, "gyllene salen", var anordnad till modern salong. I de tre angränsande salarna serverades middagen, i den första, "grå salen", för majestäterna och 25 av de förnämligaste deltagarne med järnvägsbolagets ordförande och verkställande direktör såsom värdar. Salarna voro rikt dekorerade med kungaporträtt och vapensköldar.

Middagen serverades vid ljus, dels från kronor, varav en var lånad från Ljungby kyrka, dels från stakar på borden och dels från ljus anbragta på panellisterna.

Slutligen var anordnat så, att vid konungaparets återresa från slottet alla gaslyktor, marschaller och ljusramper skulle brinna, varförutom alla våningar i staden skulle vara upplysta.



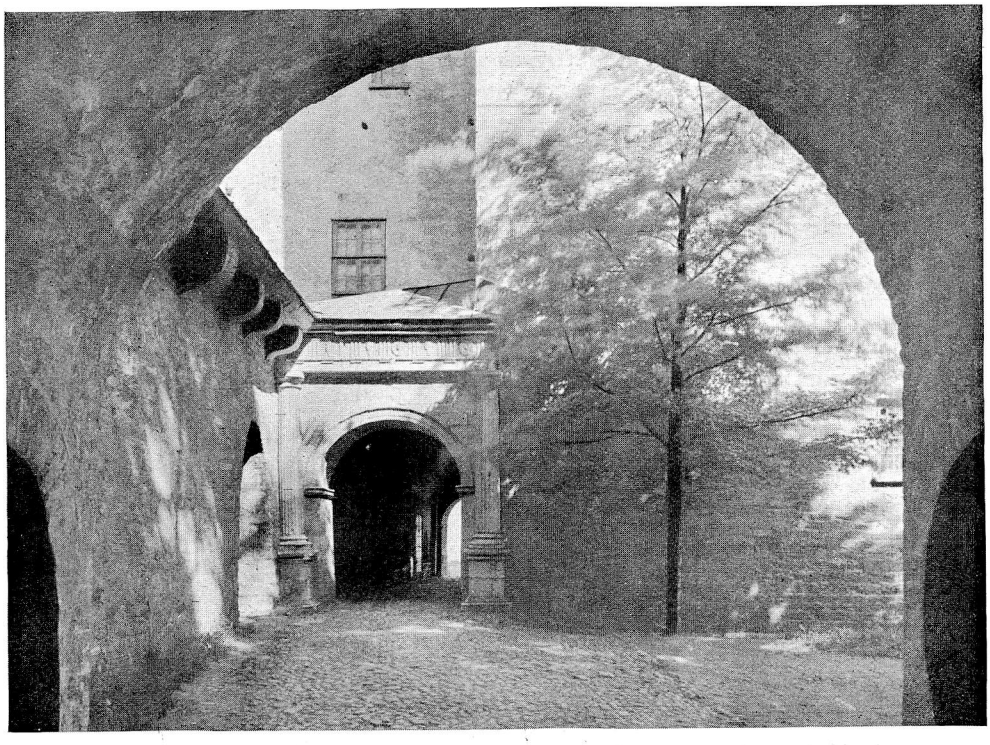
INVIGNINGSBROSCHYRENS OMSLAG.

Äntligen hade man nått den stora dagen, då invigningen skulle gå av stapeln! *Järnvägsinvigningsfesten* lördagen den 8 augusti 1874 beskrives på följande sätt:

"Den vackraste morgon med klart strålande sol och svalkande vindfläktar utgjorde den förhoppingsfulla begynnelsen till denna dag, så rik på glädje och högtidlighet. Redan strax efter kl. 8 voro vallarna och de kring järnvägsstationen närmast liggande platserna klädda med den vackraste av alla dekorationer, en glad och festligt stämd människomassa från stad och landsbygd, i vilken alla åldrar och stånd voro representerade. Kl. 8,45 satte sig det långa tåget med det av fanor, blommor och löv prydda lokomotivet i rörelse under musik, livliga hurrarop och ömsesidiga hälsningar från mängden och de av glada aktieägare, inbjudna gäster och övriga resande fylda järnvägsvagnarna. Vid Smedby station, som i likhet med övriga stationer på bästa sätt var utstyrd dagen till ära, upptogos nya skaror av resande, och under den angenämaste stämning fortsatte nu tåget till Nybro, varest frukost intogs under en halvtimmes uppehåll. Köpingen, Kalmars blivande förstad, gjorde ett särdeles godt intryck, och något var kunde ej undgå att tänka på, huru denna plats, där redan nu en så vacker början till liv, rörelse och god samhällsanda gjort sig gällande, skall komma att gestalta sig om några tiotal år.

Leve Nybro! Och så bar det åter av förbi Madesjö kyrka, som skymtade till höger, förbi Skruvemåla och Käringskruv och vad allt dessa hederliga

Madesjöskruvar heta, som i dag voro lösa eller hade släppt ut sin befolkning från 80-åringar till spenabarnet för att fira den märkliga dagen, för att "se på tåget" och se på kungen och drottningen, för att möta de starka, friska fläktarna från Europa, som nu icke vill lämna ens själva Madesjö i fred att leva, tänka och arbeta precis som för 300 år tillbaka! Vilken hårdför och duktig befolkning äro dock icke dessa skogsbor! Icke äro de vackra att skåda utvärtes, men här äro senor, äkta, gammal och småländsk märg i benbyggnaden och svenskt järn i ådrorna, materialier, av vilka måhända i en framtid mer än ett mästerstycke i svenska färger och gammalt godkänt mönster kan förfärdigas. Vid anblicken av den magra, men dock i sommarsolen leende trakten kunde icke en eller annan från den "feta Dörbydalen" undgå att utropa: "Lite skog och ingen säd! Varav leva människorna i dessa bygder?" Och härpå svarades: "Sätt smålänningen mitt emellan Nybro och Örsjö, och han föder sig ändock!" Nu nalkas tåget det täcka Örsjö och susar under den enkla men pittoreska bron, som en och annan påstår egentligen varit ämnad att sammanbinda den genombrutna stadsvallen vid Södra Långgatan, men som av vissa ännu ej förklarade naturhinder i stället kommit att stanna vid Örsjö. Här är emellertid tillfälle för en och annan, som aldrig sett någon dylik bro förut, att taga i skärskådande huru en sådan inrättning tar sig ut för ögat. Tiden räcker dock ej till för vidlyftiga undersökningar. "Dagen är glad" och nu äro vi vid banornas sammanbindningspunkt, Emmaboda, där vi köra in på ett spår, som ligger närmast stationshuset och vilket blivit överlåtet åt Kalmartåget, ehuru, som bekant, Kalmarbolaget äger endast en tredjedel i stationen; men Karlskronaborna äro nu en gång för alla kända för sin artighet och sina fina seder. Resans första mål är uppnått. Vagnarna tömmas och perrongen vimlar av svart- och vitklädda herrar, av damer i ljusa, lätta sommardräkter och av guldsmidda, med eller utan kammarherrenycklar skönt prydda uniformer, bland vilka de himmelsblå, stjärnbeströdda hovstallmästareuniformerna, på ett ståtligt sätt uppburna, icke minst torde hava tjusat den beundrande mängden att döma av uttrycken vid åsynen av den ena: "där ä' han, där ä' kongen!", ehuru hurraropen kvävdes vid åsynen av en till. Att vi nu skulle ha två kungar i landet, var något, som ej riktigt ville stämma med de historiska föreställningarna. Hurraropen sparades alltså, men kommo så mycket kraftigare den *rätte* till godo. Ty nu ljuder signalen. Kalmartåget har makat sig in på ett annat spår, och nu susar kungståget fram. I den öppna vagnen står han själv, klädd i en enkel uniform, men huvudet högre än allt folket, med strålande blickar hälsande åt alla sidor, och



KALMAR SLOTTS INKÖRSPORT.
(Foto C. G. Rosenberg.)

bredvid honom drottningen, som synes ej mindre vänlig och glad. I den kungliga vagnen sågos bland andra statsrådet Bergström, generaldirektören Troilius och landshövdingen i Blekinge Wachtmeister, förutom de uppvaktande, överstekammarherren Cronstedt, kammarherrarna Arbin och v. Otter o. s. v. samt drottningens damer fröknarna v. Rosen och Eketrä. Med tåget från Kalmar befunno sig landshövdingarne Edelstam, Munthe och Horn, hovstallmästarne Beijer och Posse, kammarherrarne Ulfsparre och Harmens, bankirerna Cervin och Francke m. fl. Med en raskhet och livlighet, som starkt erinrade om konung Carl XV, hoppade konungen ur vagnen, hälsade och språkade till höger och vänster med kända och okända, herremän och allmoge. I väntsalen voro några enkla förfriskningar att tillgå, vilka dock ej kunde egnas mycken uppmärksamhet, ty konungakronan är tung: h. m:t måste regera. En deputation av traktens bönder hade nämligen begärt företräde. Ärendet gällde en väg till stationen, för vilken bönderna ämnade begära statsanslag och h. m:ts hjälp och bistånd, vilket också konungen lovade, mot att de uppläte fri mark. I söndags, när konungen kom tillbaka, var detta ärendet ordnat enligt överenskommelse och en ansökan färdig att lämnas i konungens händer. Huru Madesjö-

gubbarna dock hålla i sig. "Nå nu ären I väl glada över järnvägen?" frågade konungen. "Nej", lär en hederlig skogsbo svarat, "den kommer att göra ondt både för oss och våra ök". På en dylik fråga till en skånsk storbonde någon tid förut lär konungen fått följande civiliserade svar: "Ja, ers maj:t, men vi äro ännu gladare över att se kungen ibland oss". Men från Madesjö och till hovet är väl mycket längre väg än från Skåne. Sedan denna regeringshandling blivit för öppna dörrar undanstökad, sätter sig tåget med sina tre lokomotiv i rörelse. Något längre uppehåll göres icke utan vid Nybro, där ståten är stor och bland annat små vitklädda flickor strö blommor för majestäterna, vilket tycktes göra ett särdeles angenämt intryck, isynnerhet på drottningen, — och nu kl. 3 äro vi i Kalmar. Kanonerna dundra, musiken spelar, folkmassorna jubla. Kapten Mannerskantz anhåller, att konungen täcktes förklara banan öppnad, vilket h. m:t gör med klar och kraftig stämma, berömmande samhällets offervillighet och ledarnas arbete. Därefter föreställdes kårer och stater, av vilka isynnerhet officerskåren var talrikt representerad.

Vid d. d. m. m:s utträde på stationshusets trappa hälsades de med jubel av en ofantlig människomassa, samlad på vallsluttningarna däromkring samt uppfyllande alla gator och öppna platser, där konungaparet färdades fram.*) I mannaminne torde så mycket människor icke hava varit samlade i Kalmar, som denna dag. Utom den mängd resande, som från mera avlägsna orter anländt hit, hade allmogen särdeles talrikt infunnit sig från de kringliggande socknarna.

Utanför residenset gjordes vakt av kommenderingen från Kalmar regemente, och voro dessutom som uppvaktande kaptener kommenderade hos h. m:t konungen kaptenen Karl Liljenstolpe och hos h. m:t drottningen kaptenen Thiodolf Nordström.

Till slottet anlände d. d. m. m. klockan omkring 5 $^1/_2$ och middagen tog strax därefter sin början. De förut beskrivna dekorationerna togo sig präktigt ut, och det hela erbjöd en anblick, som ingen av deltagarna snart torde förgäta.

Den första skålen vid middagen**) föreslogs för d. d. m. m. i ett kort men

*) Man räknade ej så noga med avstånden denna tiden. För att d. d. m. m. skulle kunna på ett värdigt sätt färdas fram i staden, hade kammarherre Harmens på Berga, en sann hippoman, kört ned sitt helvita fyrspann de åtta milen till Kalmar och ställt det till d. d. m. m:s disposition.

**) Matsedeln, särdeles elegant litograferad i Jönköping, lydde jämte musikprogrammet sålunda:

Julienne-soppa ..... Pichon Longueville Sherry.
Karp med hollänsk sås ..... Haut Sauternes.

kraftigt och anslående föredrag av landshövdingen Edelstam, varefter folksången sjöngs, och lagman Palme uppläste av honom författade verser. På denna skål svarade konungen i ordalag, vilka vi skola försöka att så vitt, det varit oss möjligt, återgiva, beklagande att det dock icke kan ske med stenografisk noggrannhet.

Konungen yttrade ungefärligen: Sexhundra år blicka ned från dessa murar och viska med sina minnen genom dessa salar; många hugstora och ärorika förfäder hava här vandrat, stridt, lidit och dött för vad de ansågo vara stort, ädelt och eftersträvansvärdt, men över deras och följande generationers gravar reser än detta slott sina stolta tinnar invid Östersjöns vågor. På den ort, där vi nu befinna oss, har timat den händelse, om vilken en av nordens främsta hävdatecknare yttrat, att den såg ut som en tanke, och man vill så gärna förlägga den just inom dessa murar. Här stiftade Margareta, en ny fridkulla, unionen mellan nordens folk, men i stället för frid och enhet födde den strid och söndring. I hennes handling låg blott en aning om något då outförbart. Ur dessa striders natt uppgick dock morgonen till Sveriges storhets dag. Vid foten av slottet landsteg Gustav Vasa, och det nya, det lutherska tidsskiftet inträdde och blev den katolska Kalmarunionens grav. Vårt fädernesland gick nu till mötes sin storhetsglans, men dignade slutligen under tyngden därav, och jämväl detta slott, den väldiga kämpen, som trotsat så många strider, hotades slutligen att grusas av tidens hand; fogarna lossnade och murarna började remna. Då kom en ny tid; en ny union slöts av en stor man mellan tvenne fria, nu förbrödrade folk. Från den stunden blev Margareta Fridkullas tanke en mening; sedan dess har friden rådt och den gamla

Hammelsadel Rådjur Salt tunga	med legymer	Champagne Gladiateur.
Gåsleverpastej		Clos de Vougeot.
Kalkon med sallader		Chateau Lafitte.
Kronsärtskocka		Johannisberger, Selters.
Orangepudding med vaniljsås		Champagne, Cabinet.
Glace med bakelser		Malvoisir Madeira.
Ost och cakes		Gammalt portvin.
Dessert		Champagne, Cliquot, Vitt portvin.

MUSIK-PROGRAM.

1.	Jubel-marsch	Krein.
2.	Fest-ouverture	Leutner.
3.	Concert-duett	Streck.
4.	Potpourri ur op. Zigenerskan	Balfe.
5.	Ert hjärta och Er hand, vals	Faust.
6.	Potpourri ur op. Vita Frun	Boildieu.
7.	Fantasi ur op. Faust	Gounod.
8.	Fågelns visa av Söderberg, varierad	Fogelberg.
9.	Potpourri över motiver ur operor	Verdi.
10.	Fantasi ur op. Drottningen av Saba	Gounod.
11.	Ouverture till op. Semiramis	Rossini.

borgens murar, som höllo på att ramla, åter fogats, så att Sveriges konung och folk nu kunna med kärlek och ömsesidigt förtroende mötas inom dessa murar, emedan de hava gemensamma känslor och gemensamma föremål för deras dyrbaraste omsorger. I dag är denna borg, denna kust förenad med det inre av landet, och Sveriges kung har en helig plikt att tacka de svenske män, vilka med fri vilja och med medveten uppoffring genomfört denna förening; de hava beträdt den bana, som tillhör det nittonde århundradet, och vilken skall bliva lika ärorik som stormaktstiden, ehuru säkerligen lyckligare. Måtte Sverige alltid beträda sådana banor, där lycka och ära oskiljaktigt äro förenade. Ära och lycka åt den ort, som i dag tagit ett så viktigt steg! Ära och lycka åt hela vårt älskade fosterland!

Ehuru mycket fragmentariskt och ofullständigt återgivet torde förestående vara huvuddragen av h. m:ts tal, vilket, med spänd uppmärksamhet åhört, besvarades med kraftiga leverop för d. d. majestäter.

Sedermera föreslog kapten Mannerskantz i ett längre anförande skålen för fosterlandet, vilken jämväl åtföljdes av fanfarer och hurrarop, varefter av kungl. sekr. Gethe upplästes de till skålen hörande verserna.

Vid middagen utfördes taffelmusik av Kronobergs regementes musikkår under anförande av dir. Fogelberg.

Sedan kaffe intagits i kungl. sängkammaren och konungen och drottningen tagit samtliga rummen i betraktande, skedde återresan till staden, som var illuminerad och även nu företedde en ståtlig anblick synnerligast genom den kollosala äreporten vid teaterhuset, strålande av gaslister och transparanger.

Ett mycket både rikt och vackert fyrverkeri, tillverkat av skådespelaren Nyman, avbrändes senare på aftonen och åsågs av konungen, som jämte sin uppvaktning till fots beråg anordningarna. Just då konungen vid början av denna tur hunnit till stora torget, möttes han av Kalmar arbetareförening, vilken, företrädd av sin fana och sångkör, var på väg att utanför residenset uppvakta d. d. m. m. Konungen stannade och emottog nu på stående fot och tätt omsluten av den böljande människomassan, arbetarnas hyllningsgärd. Sedan "Hell dig, du höga nord," sjungits och föreningen höjt ett kraftigt leve för d. d. m. m., avsjöngs O. Lindblads hymn, den s. k. nya folksången, varefter konungen i några hjärtliga ordalag tackade föreningen för dess uppmärksamhet".

Det säkerligen av mången ivrigt motsedda ordensregnet i anledning av de storartade ansträngningarna inskränkte sig därtill, att kaptenen Manner-

skantz utnämndes till kommendör av Nordstjärneordens I kl. och konsuln Hasselqvist till riddare av samma orden.

På söndagen bevistade konungaparet högmässogudstjänsten. Predikan hölls av lektorn Z. Ahlin*); från altaret utfördes mässan av kyrkoherde Carlsson i Kråksmåla; varjämte sång av amatörer utfördes från orgelläktaren. Då konungen lämnade kyrkan, gjorde han ett besök i länsstyrelsens ämbetslokaler, där han lät förevisa sig diarierna och gjorde sig underrättad om ett och annat mål. En ofantlig människomassa var även denna dag samlad på gatorna. Vid d. d. m. m. avresa kl. $^1/_2$ 3 e. m. syntes de omgivande platserna lika uppfyllda som vid ankomsten.

På aftonen var konserten å vallen till trängsel besökt, likasom teatersalongen alldeles fullsatt. Under dessa dagar hade varken vid järnvägsstationerna eller i staden några uppträden timat, som på ringaste sätt störde ordningen, något som väl förtjänar omnämnas, då man besinnar det ofantliga tilloppet av människor överallt.**)

Att vid det tillfälle, då Kalmar stad blev med järnväg förenad med det övriga landet och därtill i närvaro av kungaparet, envar, som kände sig hava "gnistan", skulle skalda något vackert, var ju givet. Tidningarna för dessa dagar hava hela spalter med versifierade hyllningar för kungaparet och för den nya järnvägen. T. o. m. en rebus häntyder på järnvägens skapande och en charad hänsyftade med "mitt hela" (lokomotiv) på dagens stora händelse! Såsom för den tidens diktning särdeles karakteristisk återgives här lektor Törnebladhs hyllning vid Kalmarjärnvägens invigning.

Var hälsad av jublande sinnen
du dag, som i kransen av minnen
skall fläta ditt härliga blad!
Vad länge vi drömde, omsider
blev verkligt, och lyckliga tider
i hoppet sig målar vår stad.

Vad skiften! När svärdet förbytes
till idoga spaden, då brytes
de stängande murarnas rund,
och ändrade tiderna dana
för fredens bedrifter en bana
på grusade vallarnas grund.

*) Lektor A., som hade namn om sig att "hava lika lätt för att tala, som svårt för att tiga", hade av biskopen Genberg anmodats hålla festpredikan med särskild anmaning att göra den kort, vilket A. lovade. Han infriade löftet och höll en kort och utmärkt predikan, — men efter denna kom en bön, så lång, att drottningen lär hava slumrat till och konungen — i likhet med övriga åhörare — blivit förargad, villket hade den för A. obehagliga påföljden, att hans utnämning till hovpredikant, som han ej utan fog lär hava väntat sig, totalt torkade in. Då A. ett par år senare sökte den lediga domprostbefattningen i Kalmar, kom han på första förslagsrummet, men vid tillsättandet gick kungen utom förslaget.

**) Bland efterdyningar till festen kan omnämnas, hurusom den 11 september stadsfullmäktige hade att bestämma om utanordning till drätselkammaren av 37 rdr för två räkningar, varav den ena var för vita handskar till stadens poliskonstaplar vid järnvägsinvigningsfesten, och borde denna betalas av festkommittén, varemot den andra, upptagande kostnaden för Stortorgets befriande från gräs, ej kunde av stadens medel gäldas!

Ej nu i förfäran man skådar
mot väster; signalen bebådar
de kommandes vänliga håg.
Se, skarorna strömmat tillsamman
att möta med glädje och gamman
de fredliga segrarnas tåg.

Och åldriga borgen upplåter
de frejdade salarna åter.
Ur dvalan uppvaknat den har
att hälsa med kärlek därinne
i skuggan av stridernas minne
det fridsälla konungapar.

Nu fanornas svajande bjuder
till fester, och fredligt den ljuder,
kanonernas hälsning från sjön.
Vad blickarna möter, ses bära
en prägel av glädje till ära
för dag, som är mödornas lön.

Ty vunnen är segern, fullbordat
är önskade verket, och jordat
är tvivlet på framtidens lott.
Det mål, som oss vinkade fjärran,
ha enade krafter, av Herran
med lycka välsignade, nått.

Och dock, vad är målet, det hunna?
den framgång, som gladt vi förkunna,
vad båtar den stundande år,
om makligt på mödan vi somna?
Det gäller att segern fullkomna;
av bruket sitt värde den får.

Framåt skall den föra, vår bana,
att ärad må fladdra vår fana
vid tävlan i odlingens värld.
Vidöppen är jorden: bevingat
far skeppet på våg, och betvingat
är landet som hämmat vår färd.

Så vidge sig blicken att finna
de ådror, som ymniga rinna,
i bygden med närande makt.
Och kraft må med kraft sig förstärka
att trogen i arbetet verka
förädlingens verk i vår trakt.

Må plöjarens rastlösa möda
framlocka en gyllene gröda,
där kärren sitt rike ha haft.
Till hjärtat av skogen, den öde,
föryngrande, livande flöde
den mänskliga odlingens kraft.

Men bort att vi endast må söka
de timliga håvor; föröka
må anden sin segrande makt.
Där ila med lokomotivet
ideér, som människolivet
tillropa ett kraftigt "giv akt!".

Samverkan till ljus och till lyftning
går genom som innersta syftning
järnlänkarnas vidgade rund;
och tidens förklarade mening
är landens och folkens förening
i fredliga brödraförbund.

Så skyndom med glädje att taga
vår plats uti ledet och draga
i härnad för sanning och dygd.
Härförarn är funnen: vi känne
den Furste som skänker de tvänne
förbrödrade folken sitt skygd.

Dock mänskliga kraften är ringa.
Blott Herren till mognad kan bringa
det säde, som smeker vårt hopp.
Må honom vi prisa och dyrka
och bedja, att han må oss styrka
och hägna i tidernas lopp.

BYGGNADSFÖRETAG UNDER TRAFIKERINGSTIDEN.

Såsom i regel är förhållandet vid järnvägsbyggnader, återstodo en hel del kompletteringsarbeten att utföra vid banan efter dess öppnande för trafik. Bolagets dåliga ekonomi tillät ej arbetets bedrivande i någon hastigare takt. Först i juli 1876 utfördes avsyningen av distriktschefen A. Grafström, bandirektören H. Nathorst och maskindirektören G. F. Brodin.

J. A. BRUNSKOG,
Löjtnant, trafikchef, 1874—1876.

A. H. FORSELIUS,
Löjtnant, trafikchef 1877—1879.

Närvarande voro för järnvägsbolaget verkställande direktören Hasselqvist, styrelseledamoten Törnebladh, trafikchefen Forselius och bolagets kontrollant Öhnell. De handlingar, som företeddes, voro koncessionen av den 5 juli 1872, fastställd plan och profil, en kungl. resolution den 14 mars 1873 angående förändrad riktning av banan samt besiktningsprotokollet den 7 augusti 1874 av distriktschefen A. Grafström och överdirektörsassistenten F. Anrep, av vilket senare dokument framgick, att maximihastigheten vid banans öppnande bestämdes till 2 $^1/_2$ mil (27 km.) i timmen för persontåg och 2 mil (22 km.) för godståg. Vid avsyningen iakttogs, att alla arbeten voro väl utförda. Skenorna voro av järn och vägde 14,4 ℔ per fot (= 20 kg./m.), syllarna voro 8 fot (= 2,4 m.) långa, 10 st. under var skena om 24 fot (7,3 m.), ballasten 1,5 fot djup (0,45 m.) Enligt synemännens utlåtande var Kalmar—Emmaboda järnväg så utförd och befanns i det goda skick, att besiktningsmännen tillstyrkte fullt godkännande av densamma

med en maximihastighet av 3 1/2 mil (38 km.) i timmen för tänderlokomotiv och 2 1/2 mil (27 km.) för tanklokomotiv. Styrelsens för allmänna väg- och vattenbyggnader avsyningsbetyg var av den 25 september 1876, inlämnades genom k. bfde i Kalmar län den 2 oktober och anmäldes i styrelsen vid dess sammanträde den 14 oktober 1876.

På därom gjord framställning beslöt direktionen i april 1875 anordna "anhaltsstationer" vid Törneby och Börseryd med villkor, att vederbörande jordägare uppförde plattform och nödiga hus, samt att såväl plan som hus överlämnades till bolaget med full äganderätt.

Enligt direktionsbeslutet i maj 1875 skulle vid Björstorp (numera Eskilsryd) anläggas en hållplats med sidospår för en kostnad av 2,320 kronor med villkor, att intressenterna tecknade aktier i järnvägen till 2,000 kronor. Med kronolänsmannen Lindvall träffades samma månad överenskommelse om anläggande av en mindre station vid Lindås.*) Arbetet utfördes av järnvägsbolaget mot det, att de intresserade tecknade aktier i bolaget för 6,000 kronor.

Fem år efter järnvägens öppnande för trafik, eller närmare bestämt år 1879, inträdde i bolagets tjänst såsom trafikchef löjtnanten Wilh. Jung, redan vid banbygget åren 1873—74 anställd såsom avdelningsingenjör, i vilken befattning han sistnämnda år övergått till byggnaden av Nybro—Sävsjöströms järnväg. Här blev han 1877 trafikchef och behöll denna syssla samtidigt med motsvarande tjänst vid Kalmarbanan. Under den tid av närmare 40 år, Jung egnade företaget hela sitt intresse, bidrog i högsta grad hans omutliga rättrådighet, stora sparsamhet och enastående arbetsförmåga till att järnvägen, trots den genom ekonomiska svårigheter föreliggande oförmågan av utveckling, städse åtnjöt ett högt anseende såsom ett mönster för en välskött bana.

Vid sitt septembersammanträde 1885 beslöt direktionen anlägga en lastplast vid Börseryd för en kostnad av 1,240 kronor mot det, att fri mark lämnades jämte 500 kronor kontant.

I brist på penningmedel att bekosta anläggningen av hamnspår till Barlastholmen, hade direktionen redan i februari 1877 medgivit de enskilda personer, som därtill kunde befinnas villiga, rätt att anlägga detta spår, dock så, att järnvägsbolaget inom två år kunde inlösa anläggningen mot kostnaderna jämte 6 % ränta. Den 10 april 1877 träffades av herrar

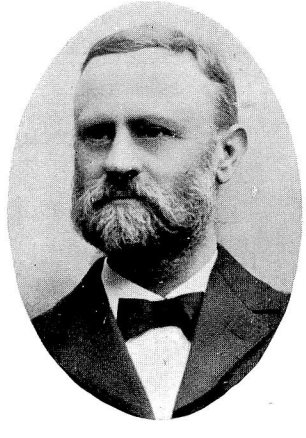
*) Ett lika ovanligt som olämpligt villkor för överlåtelse av nödigt markområde var, att, förutom kontant ersättning, markägaren skulle erhålla stående fribiljett å Kalmar—Emmabodabanan för sig och sin hustru under varderas livstid. Hustrun lever fortfarande och njuter sin fribiljett.

W. JUNG,
Major, styrelseled. 1892—1914, v. ordf. 1897—1906, ordf. 1906—1914, verkst. direktör 1892—1910, trafikchef 1879—1910. Vid N. S. J.: styrelseled. 1899—1909, v. ordf. 1903—1906, ordf. 1906—1909, likvidator 1909—1914, verkst. direktör 1899—1909, trafikchef 1877—1909. Vid Sä. N. J.: Styrelseled. 1909—1915.

GUSTAF SUNDBERG,
Fabrikör, styrelseled. 1880—1891.

A. J. JOHANSSON,
Domkyrkosyssloman, styrelseled. 1884—1892.

SVEN SÖDERBERGH,
Konsul, styrelseled. 1886—1887.



EDVARD BERGH,
Handlande, styrelseled. 1887—1896.

Hasselqvist, Kreuger, Roosval, Jeansson, Säfström och Öhnell en överenskommelse att bilda bolag för ändamålet. Ej förrän år 1888 kom bolaget till stånd, under namn av "Spårvägsbolaget till Barlastholmen". I december månad 1893 erbjöds bolaget att överlämna sin egendom till Kalmarbanan till ett pris av 18,000 kronor, motsvarande aktiekapitalet. Man lyckades emellertid ej träffa någon överenskommelse, men aktierna inköptes under hand, från Hasselqvists konkursmassa i februari 1895, från övriga delägare under förra hälften av samma år. Hela inköpssumman uppgick till det först erbjudna beloppet 18,000 kronor. Spårvägsbolaget upplöstes i januari 1896, varom behörig anmälan gjordes.

Aktie
uti
Spårvägsbolaget till Barlastholmen.
№ 5.
Herr Consuln m. m. Carl Hasselquist
som med
Ett Tusen (1,000) Kronor
inlagt fulla beloppet för en aktie uti "Spårvägsbolaget till Barlastholmen" tillförsäkras härmed delaktighet i all bolagets egendom enligt nu gällande och framdeles blifvande bolagsregler och bolagsstämmobeslut.
Kalmar i December 1888.

AKTIEBREV I SPÅRVÄGSBOLAGET TILL BARLASTHOLMEN.

Först år 1894 hade bolaget kommit i den situation, att direktionen kunde besluta om utbytande av de träbjälkar, som lågo i en del mindre broar, mot järnbalkar. Utbytet fortgick under de närmast följande åren och avslutades 1897. Till decembersammanträdet 1896 anmälde verkställande direktören, att vid årets brorevision kommit i dagen, att det i de gamla plåtbroarna använda järnet var av mycket dålig beskaffenhet, varför broarna måste "ansenligt förstärkas", åtminstone så mycket, att de kunde bära 6 tons hjultryck. Direktionen beslöt, att om man för en kostnadsökning därutöver av högst 2,000 kronor kunde erhålla en bärighet, som motsvarade statens järnvägars fordringar, finge beräkningarna utarbetas härefter. Sådana utfördes av byråingenjören Uggla och kontraherades broleveransen med Bergsunds mekaniska verkstad till ett pris av 11,300 kronor för samtliga plåtbroarna, d. v. s. vid Bjurbäcken, Lindås, Örsjö, Madesjö och Källstorp.

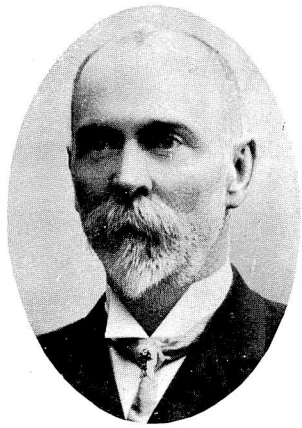
Kalmar—Torsås järnvägs indragande till Kalmar på fri höjd över Kalmar järnväg vid Svaneberg nödvändiggjorde en omläggning av Kalmarbanan på en sträcka av 800 meter, varom Torsåsbanan gjorde framställning, som av Kalmarbanans direktion bifölls 1897.

Bolaget hade under årens lopp haft stora utgifter för utbyte av de ursprungliga järnskenorna mot stålskenor. Med år 1897 hade banan till hela sin längd belagts med stålskenor i huvudspåret.

P. A. MAIJSTRÖM,
Kapten, navigationsskoleföreståndare, styrelseled. 1889—1897, v. ordf. 1896—1897.

J. A. JOHANSSON,
Konsistoriinotarie, styrelseled. 1891—1892.

A. MEURLING,
Löjtnant, styrelseled. 1892.



VIKTOR ELFVERSON,
Konsul, styrelseled. 1892—1921, v. ordf. 1914—1921.
Vid N. S. J.: styrelseled. 1899—1909, v. ordf. 1906—1909, likvidator 1909—1921.

FR. HALLBERG,
Bankdirektör, styrelseled. 1892—1895, v. ordf. 1892—1895.
Vid N. S. J.: styrelseled. 1888—1899, verkst. direktör 1888—1899.

CARL JOHANSSON,
Fabrikör, styrelseled. 1895—1910. Vid N. S. J.: styrelseled. 1907—1909.

EMIL SCHEDIN,
Bankdirektör, styrelseled. 1896—1911.

V. F. GULLBRANDSSON,
Grosshandlare, styrelseled. 1896—1914.

O. MELIN,
Rådman, styrelseled. 1897—1912, v. ordf. 1906—1912. Vid Sä. N. J.: styrelseled. 1909—1912.

AXEL BÖKELUND,
Landskamrerare, styrelseled. 1907—, v. ordf. 1912—1914, ordf. 1914—. Vid N. S. J.: likvidator 1914—. Vid Sä. N. J.: styrelseled. 1923—, ordf. 1923—.

Besiktning för ökad hastighet förrättades den 29 oktober 1901 och 5 februari 1902, varefter maximihastigheten av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 24 april 1902 sattes till 50 km. i timmen. Sedan järnvägen under år 1905 apterat vacuumbroms till lok och vagnar för persontågen, medgav väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 28 april 1905 en maximihastighet av 55 km/t för tåg, bromsade med kontinuerlig bromsinrättning. Angående ytterligare hastighetsökning år 1922, se nedan!

VIKTOR STÅHLE,

Major, styrelseled. 1910—, verkst. direktör o. chef 1910—. Vid N. S. J.: likvidator 1921—. Vid Sä. N. J.: styrelseled. 1915—.

ADOLF ANDERSON,

Grosshandlande, styrelseled. 1911—, v. ordf. 1921—. Vid Sä. N. J.: styrelseled. 1918—.

Björstorps lastplats utvidgades 1906 för en kostnad av 9,000 kronor. Mellan Björstorp och Lindås anlades på sökandens bekostnad år 1908 vid Alsjö torvströfabrik en håll- och lastplats, beslutad av direktionen redan den 29 mars 1906. Vid Sandås intill Kalmar anlades 1908 det s. k. industrispåret med växel in till det nyanlagda gasverket.

Sedan åtskilliga hemmansägare i trakten av Västrakulla mellan Trekanten och Börseryd erbjudit sig tillsläppa 4,000 kronor och fri mark, om station anlades vid den förstnämnda platsen, beslöt styrelsen i januari 1910 anläggande av en mindre station därstädes, och skulle samtidigt framställning göras hos k. m:t om indragning av hållplatsen Börseryd nedre. Stationen öppnades den 1 oktober 1912. Börseryd nedre hade redan föregående år indragits och dess väntsalshus flyttats till Börseryd övre.

Enligt k. m:ts resolution den 31 mars 1911 ändrades namnet Björstorp fr. o. m. den 1 maj samma år till Eskilsryd.

För att vinna reda i hamnspårens i Kalmar byggande och trafikering träffades år 1910 med Kalmar stad en överenskommelse, enligt vilken

hamnspåren skulle i mån av hamntrafikens behov utläggas efter en på förhand bestämd plan och med trafikeringen ombestyrd efter vissa fastställda grunder. Överenskommelsen förnyades med några smärre ändringar i juni 1922.

Med tanke på det inom få år förestående färdigbyggandet av Sävsjöström—Nässjö järnväg beslöt direktionen i september 1911 att träffa uppgörelse om leverans av det parti 34-kilogramsskenor, 1,500 ton, som var erforderligt för komplettering av skenutbytet å bandelen Kalmar—Nybro, ditintills belagd med endast 500 ton av denna skenvikt, d. v. s. å 7 kilometer. Leveransen skulle ske med 375 ton under vartdera av åren 1911—1914 och betalas med 104—106 kronor per ton jämte 35 kronor per ton i överpris för skarvjärn.

KJELLSTORPSBRON, OMBYGGD I ARMERAD BETONG.

Bantelefon började uppsättas 1911, då samtliga banvaktsstugor, som ej lågo intill station, erhöllo telefonförbindelse med närmaste station.

Med ingången av år 1913 upphöjdes Brånahults håll- och lastplats till värdighet av självständig station.

Under år 1914 påbörjades broförstärkningarna å linjen Kalmar—Sävsjöström för att bedrivas samtidigt med övriga kompletteringsarbeten å linjen i och för ernående av en högre tillåten tåghastighet. 1917 voro samtliga broar å nämnda sträcka utförda i armerad betong, så att ballaststrängen går obruten mellan Kalmar och Sävsjöström. På sträckan Nybro—Sävsjöström, där ballasten redan från början var undermålig, har från år 1916 påförts ej mindre än 63,064 kubm. grus, motsvarande 1,5 kubm. per meter spår. Till bankbreddning har under samma tid åtgått 7,226 kubm. fyllningsmassa. Å linjen Kalmar—Nybro hava sedan 1920 utförts 22,404 kubm. grus och 954 kubm. bankfyllning. Större delen av ballasten är tagen från en välbelägen grusgrop, som med tillmötesgående av Orrefors bruk mot lindrig ersättning ställts till järnvägens förfogande.

LUDVIG JOHANSSON,
Grosshandlande, styrelseled. 1913—1914.

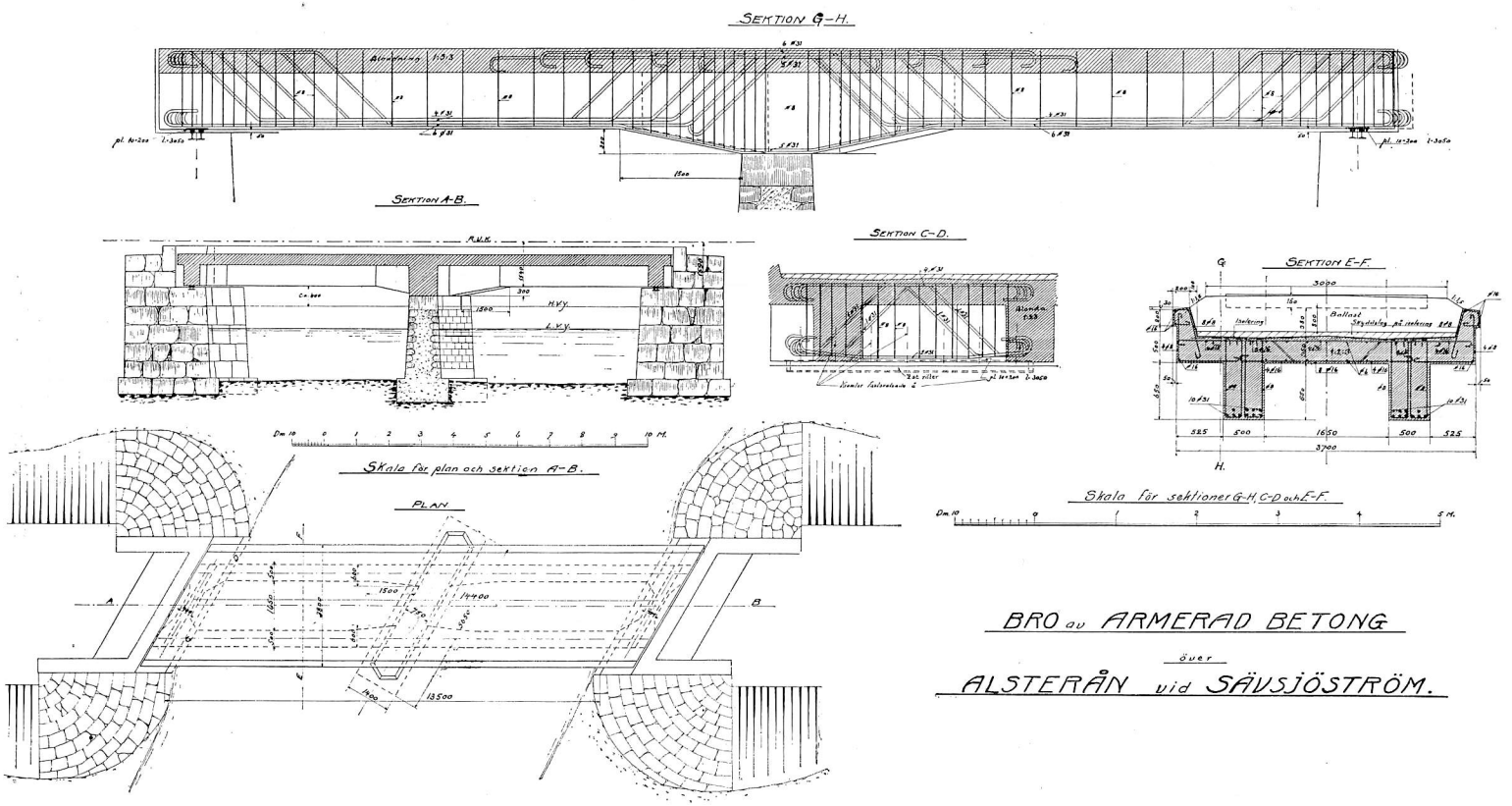
OSCAR CASSEL,
Borgmästare, styrelseled. 1914—. Vid Sä. N. J.: styrelseled. 1912—, v. ordf. 1918—.

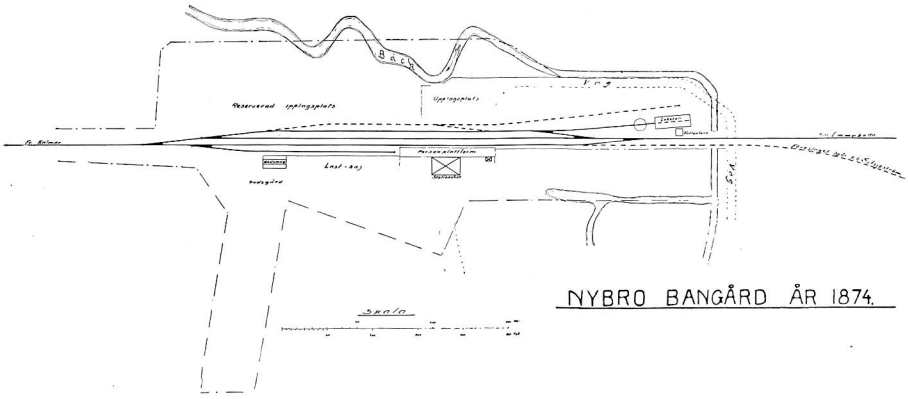
K. G. JOHANSSON,
Häradsskrivare, styrelseled. 1914—1918.

S. G. SJÖQVIST,
Grosshandlare, styrelseled. 1914—.

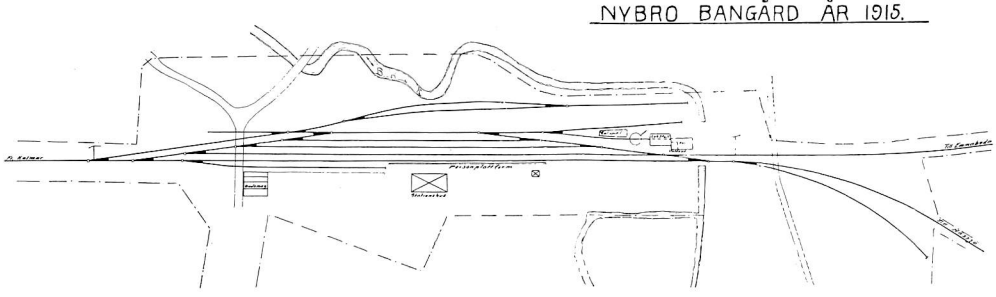
JOHN ZETTERSTEDT,
Häradshövding, styrelseled. 1918—.

HERMAN NORRBY,
Bankdirektör, styrelseled. 1922—.


SEKTION G–H.
SEKTION A-B.
SEKTION C–D.
SEKTION E–F.
PLAN
Skala för plan och sektion A–B.
Skala för sektioner G-H, C-D och E-F.
BRO av ARMERAD BETONG
över
ALSTERÅN vid SÄVSJÖSTRÖM.



NYBRO BANGÅRD ÅR 1874.

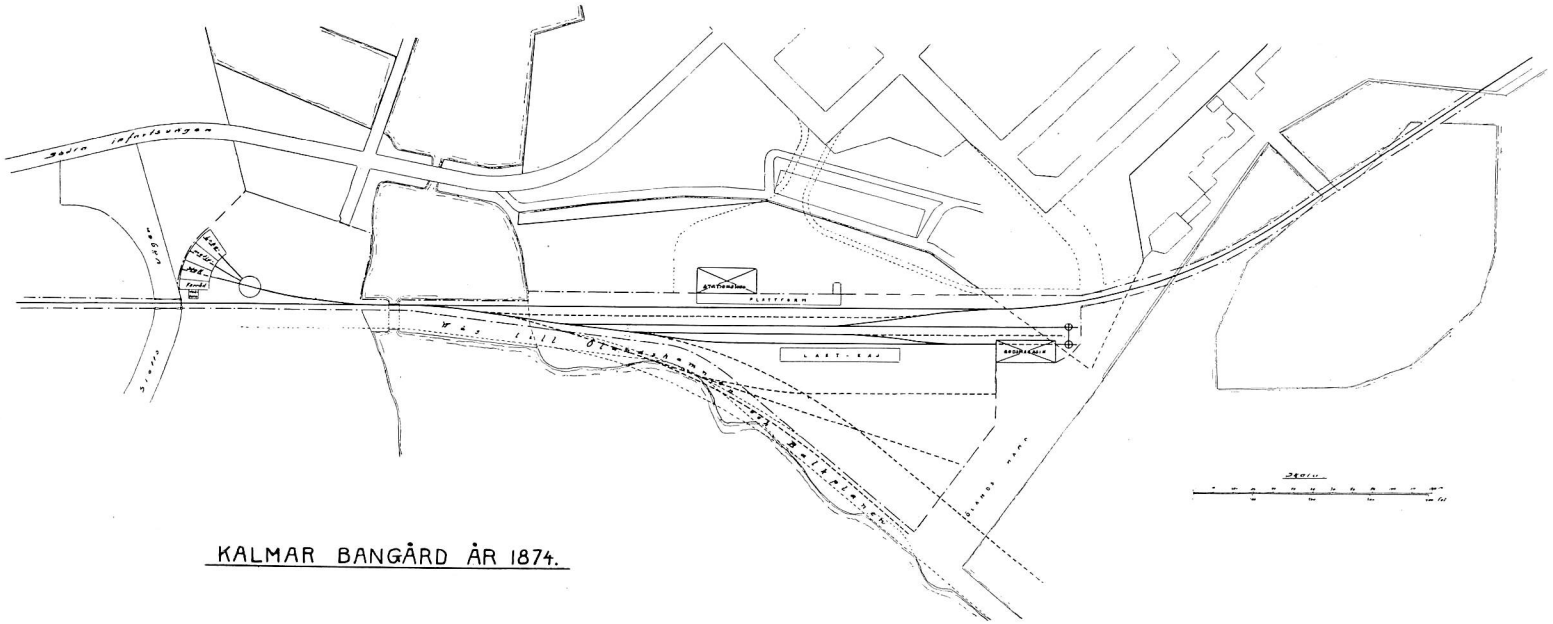


NYBRO BANGÅRD ÅR 1915.

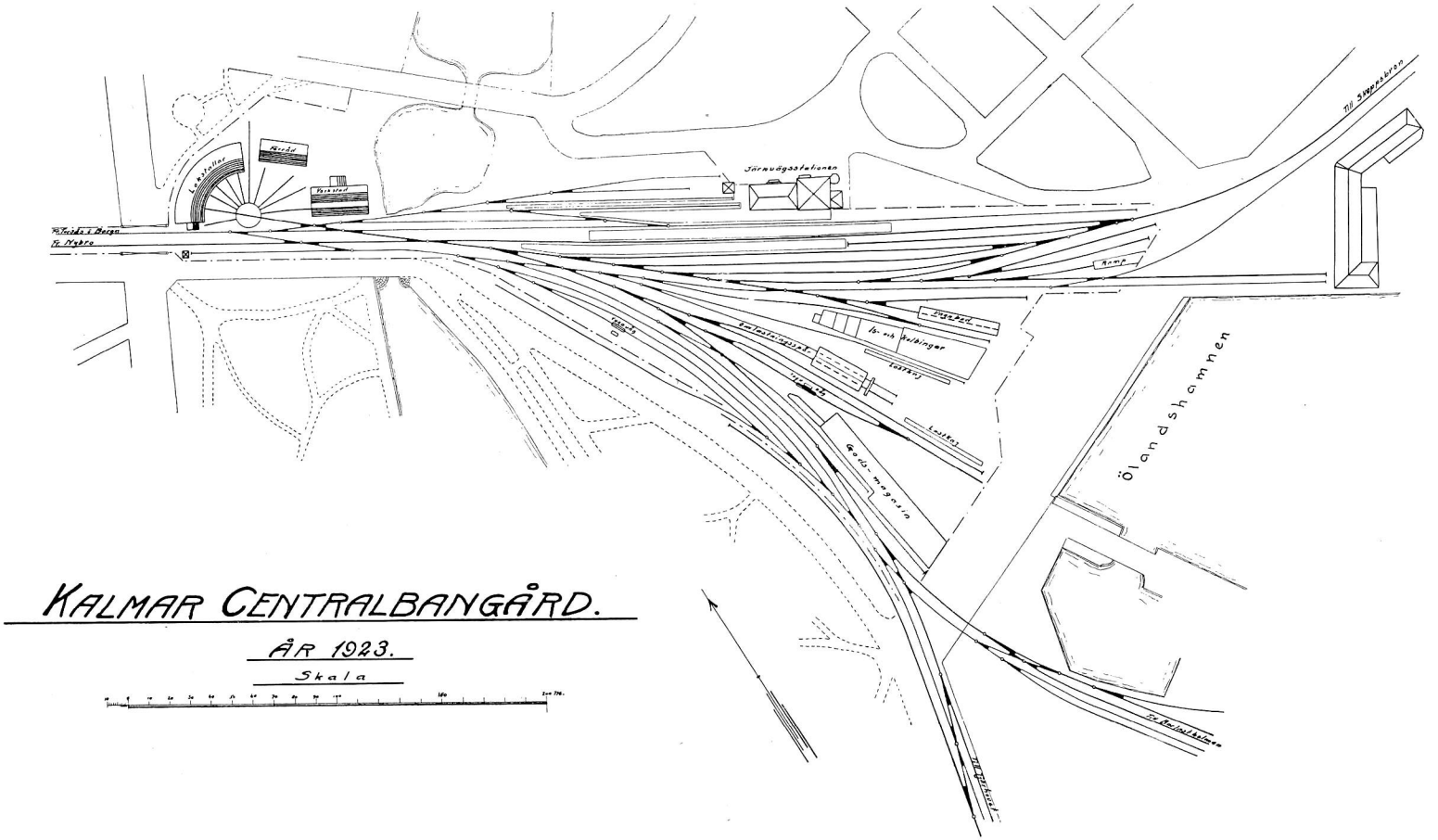
Växlarnas förregling med signalerna påbörjades år 1915 vid stationerna närmast Kalmar. År 1921 var förreglingen fullt genomförd vid alla stationer och nya semaforer uppsatta. Därjämte anordnades försignaler, där så erfordrades. I dessa infördes Aga-blinkljus år 1917, elektriskt blinkljus, där sådant kunde anordnas, från år 1921.

Med trafikens tillväxt och i samband med inläggning av grövre skenor erfordrades även kraftigare växlar än de förutvarande. År 1911 inlades de första växlarna på hel bottenplåt med tungor av särskilda tungämnen m. m.; 1914 voro tågspårsväxlarna å bandelen Kalmar—Emmaboda helt utbytta mot nya sådana och 1918 även å banan Nybro—Sävsjöström. Samtliga växlar i huvudspår hava ballasterats i makadam, vartill åtgått 2,050 kubm.

Trafikökningen tarvade även åtskilliga nya spår jämte förlängning av äldre. År 1910 utlades i Kalmar 35 m.; 1911 i Kalmar hamn 407 m., i Västrakulla 300 m., i Börseryd 225 m., Alsjö 77 m.; 1912 i Kalmar hamn 1185 m., Börseryd 134 m., Hultamålen (prov.) 136 m.; 1913 i Kalmar hamn 336 m., Västrakulla 74 m., Måleräs 29 m., Skogstorp 88 m.; 1914 i Örsjö 135 m., Lindås 70 m., Orrefors 290 m., Gullaskruv 228 m.; 1915 i Kalmar 23 m., hamnen 398 m., Nybro 528 m., Alsjö 22 m., Emmaboda 196 m., Sävjöström 29 m.; 1916 i Sävsjöström 500 m.; 1917 i Kalmar hamn 630 m., Nybro 152 m., Sävsjöström 40 m.; 1918 i Nybro 67 m., Lindås 117 m., Orrefors



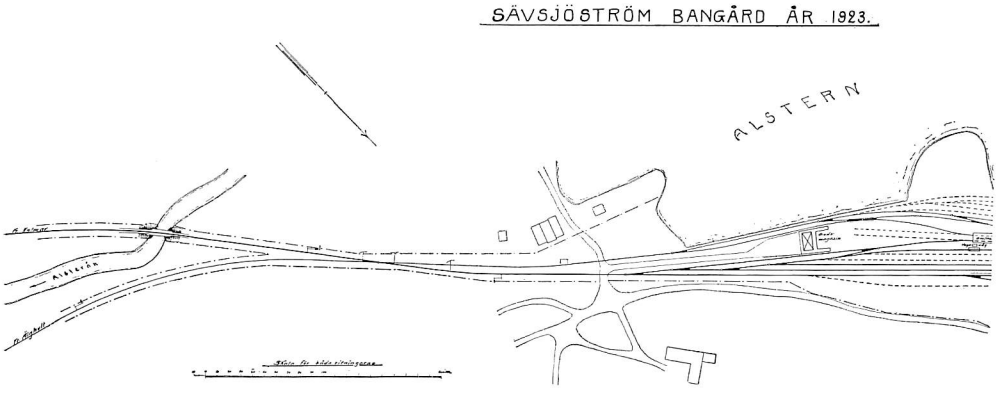
KALMAR BANGÅRD ÅR 1874.



KALMAR CENTRALBANGÅRD.

ÅR 1923.

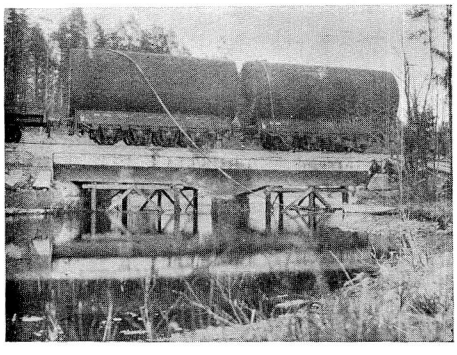
Skala



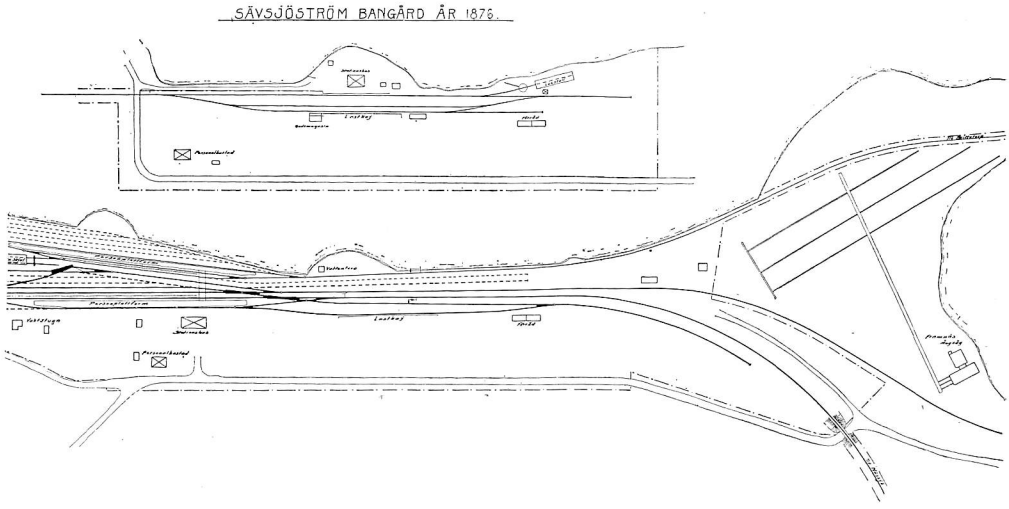
75 m., Måleråsen 125 m., Silverekemåla (torvmossespår) 2,500 m.; 1919 i Lindås 215 m.; 1920 i Kalmar hamn 562 m.; 1922 i Kalmar hamn 622 m., i Brånahult 135 m., Sävsjöström 540 m.; 1923 å Kalmar bangård 50 m., hamnen 184 m., Måleråsen 154 m. och Sävsjöström 758 m.

Efter den å annat ställe omnämnda godsmagasinsbranden i Kalmar den 19 maj 1921 ändrades Kalmar bangårds spårsystem, därvid större utrymme bereddes mellan persontågsspåren, så att 4.0 m. breda stenplattformar av 100 meters längd där kunde uppföras.

Efter avslutande hösten 1921 av samtliga här ovan angivna förstärkningsarbeten å bansträckan Kalmar—Sävsjöström ingick bolaget till väg- och vattenbyggnadsstyrelsen med framställning om ökad hastighet. Besiktning härför förrättades den 25 november, och erhölls då det betyg, att överbyggnaden var "synnerligen väl utförd", varför tillstyrktes en maximihastighet å sträckan Kalmar—Nybro av 80 km/t samt å linjen Nybro—Sävsjöström av 75 km/t. Emellertid fordrades för 75-km.-hastigheten komplettering av försignalerna vid vissa stationer samt för 80-km.-hastigheten ytterligare förreglingsanordningar, och då dessa arbeten ej lämpligen kunde utföras under vintern utan först under påföljande sommar, erhölls tillstånd till ökad hastighet först den 19 augusti 1922. Bolaget avstod därvid från rätten till användande av 80-km.-hastigheten och nöjde sig med 75 km. över hela linjen, enär den obetydliga ökningen av 5 km/t med en högsta tidsvinst av 1 $^1/_2$



SÄVSJÖSTRÖMSBRON, PROVNING EFTER OMBYGGNAD.



minut på sträckan Kalmar—Nybro förutsatte förreglingskostnader till något över 60,000 kronor.

I anledning av Östra Värends järnvägs korsning med Kalmarbanan i Sävsjöström utfördes där under åren 1922—23 en del utvidgningsarbeten såsom ökning av spår, flyttning och ökning av godsmagasin, uppförande av omlastningsskjul och omlastningskran (12 ton), ny mellanplattform av sten (105 m.), förreglingsanordningens komplettering, nya vägar m. m. — allt på förstnämnda järnvägs bekostnad.