

KAP. III.

MARKFÖRVÄRV.

KALMAR—EMMABODA JÄRNVÄG.

Den vid allmänt möte i Kalmar den 7 oktober 1863 tillsatta järnvägs-kommittén utsände samtidigt, med att första stakningsresultaten började framträda, den 9 april 1864 till samtliga intresserade kommuner en skrivelse, vilken här, såsom grundläggande för Kalmarbanans förhållande till Kalmar stad, införes i sin helhet.

“Fråga har, såsom bekant är, blivit väckt om anläggande av en järnbana från Växjö i riktning åt Östersjön med utgreningar åt städerna Karlskrona och Kalmar. På föranstaltande av den kommitté, som fått sig uppdraget att vidtaga förberedande åtgärder i och för en sådan järnvägsförbindelse, komma ofördröjligen att företagas fullständiga lokalundersökningar till ledning för upprättande av plan och kostnadsförslag.

Om och huru snart den ifrågasatta stora kostsamma järnvägsanläggningen sedermera kan bringas till utförande, beror naturligtvis på omständigheter, som icke nu kunna beräknas. Med säkerhet kan dock antagas, att detta företag, som hittills ej ingått i planen för rikets allmänna stambanor, under nu rådande förhållanden icke kan komma till verkställighet utan betydliga uppoffringar av innebyggarna i de orter, som därav företrädesvis hava att vänta nytta och fördel. En på förhand ådagalagd beredvillighet till dylika uppoffringar innefattar redan i och för sig ett kraftigt bevis på järnvägens behövlighet för orten och kan möjligen bliva av inflytelse på valet emellan alternativa förslag i avseende på densammas riktning. En sådan beredvillighet torde ock bliva ett av de verksamaste medlen för erhållande framdeles av statens eller det allmännas medverkan till företaget. Kommittén har därför redan nu, medan frågan om den tillämnade järnbans lämpligaste läge och riktning är oavgjord och på de blivande undersökningarna beroende, ansett sig böra genom denna framställning bereda kommunerna i de trakter, där banan möjligen kan komma att framgå, tillfälle att på utlysande kommunalstämmor överlägga och besluta, om och i vad mån dessa kommuner för att befrämja det stora gagneliga företags utförande skulle vilja tillförbinda sig att, därest järnvägen kommer att genomlöpa kommunens område, ansvara för kostnadsfri upplåtelse av därtill erforderlig jord.

Då ett sådant åtagande mångenstädes blivit givet och taget i anspråk, till och med vid anläggandet av statens stambanor, synes detsamma vara så mycket mera på sin plats i fråga om ett järnvägsföretag, vilket sannolikt aldrig kan komma till utförande, om det icke av ortens egen befolkning omfattas med ett livligt och uppoffrande intresse.

Till någon ledning vid bedömandet av kommunernas risk på det begärda åtagandet, må nämnas, att, så vidt kommittén kunnat inhämta, för varje mil järnväg med största spårvidd erfordras ett jordutmål av omkring 47 geometriska tunnland; och torde bemärkas,

huruledes sannolikt är, att den nu ifrågavarande järnbanan kommer att i sin jämförelsevis största sträckning gå över föga värderik betes- och skogsmark.

Kommittén anholder, att det kommunalstämmo-protokoll, som innehåller svar å denna framställning, måtte inom den 15 inst. maj undertecknad ordförande tillsändas.

Kalmar den 9 april 1864.

Å Järnvägskommitténs vägnar:

CARL AXEL MANNERSKANTZ."

Stadsfullmäktige i Kalmar biföllo enhälligt att utan anspråk på ersättning upplåta eller exproprieras all den jord, som för ifrågavarande järnväg erfordrades såväl för stationshus och övriga byggnader på stadens mark som till järnbanors anläggning inom stadens område. Inom övriga kommuner var tillmötesgåendet ej lika stort. Där måste separatöverenskommelser träffas med de olika jordägarna, vilket, såsom nedan angives, skedde genom jordkontrakt, upprättade först under sommaren 1873, d. v. s. sedan järnvägsanläggningen kommit i full gång.

Till expropriationslandtmätare för Kalmar—Emmaboda järnväg antogs den 2 september 1872 kommissionslandtmätaren C. M. Liander mot en ersättning av 600 rdr milen, däri inberäknad godtgörelse för mätning, kartläggning, uppgörelse med jordägare, uträkningar och resekostnader, men icke för handtlängning.

Direktionen gjorde den 10 september 1872 en specificerad framställning till stadsfullmäktige i Kalmar dels om överlåtande till bolaget utan lösen av äganderätten till de delar av stadens jordområde, som erfordrades ej mindre för bangårds inrättande med därtill hörande planer och upplagsplatser jämte utläggning av järnvägsspår till skeppsbron, än även för banans framdragande över stadens mark; dels ock, för beredande av körväg till bangården, om förordnande om genombrytning av stadsvallen vid västra ändan av Södra Långgatan samt, för bangårdens utvidgning eller hamnspårets utläggning, om medgivandet till nedrivning av den yttersta spetsen av s. v. bastionen, vilken framställning stadsfullmäktige i anslutning till sitt beslut 1864 gingo till mötes.

Med ägarinnan till lägenheten Rostad, mamsell Cecilia Fryxell, överenskoms i november 1872, att järnvägsbolaget skulle övertaga, förutom den för spårets framdragande erforderliga jord, även det triangelformiga stycket, som komme att avskäras av järnvägen, Södra Landsvägen och Spikgatan, mot en ersättning för all jorden av 6,000 rdr med skyldighet för bolaget att mot parken uppsätta sådant stängsel, som förut fanns mot landsvägen. Verkställande direktören anmälde samtidigt, att han med ett 30-tal jordägare träffat överenskommelse om markupplåtelse.

Nybro köpings invånare erbjödo sig att till bangårdsplan upplåta den inom köpingens område belägna marknadsplatsen samt att dessutom teckna aktier av ser. A. till belopp av 5,000 rdr mot villkor, att stationen förlades inom köpingen. Platsen skulle upplåtas gravationsfritt mot en årlig tomtskatt till hemmanet Göljemåla av 30 rdr rmt. Direktionen beslöt i överensstämmelse härmed.

Landtbrukaren A. Olsson på Smedby erbjöd kostnadsfri jord för stationsplan, om stationen förlades på Smedby ägor, vilket av direktionen antogs. Johan Olsson i Harby erbjöd i januari 1873 fri mark, om stationen vid Trekanten förlades intill Kristvallavägen, vilket erbjudande av styrelsen antogs. Verkställande direktören anmälde vid majsammanträdet 1873, att han med ytterligare 40 jordägare träffat överenskommelse om markuppåtelse till järnvägen.

Kalmar stadsfullmäktige meddelade i februari 1873 järnvägsbolaget till svar å en framställning från direktionen, att reglering av vedgårdarna mellan Skeppsbron och Ölandsbron skulle anstå, tills bolaget verkställt expropriation av erforderlig mark för hamnspåret, varför styrelsen beslöt utröna, huru stor del av vedgårdarna behövdes för spåret. Enär stadsfullmäktige emellertid avslagit en av vedgårdsägarne gjord framställning om en sådan reglering av de mellan Skeppsbron och Ölandsbron belägna vedgårdar, att desamma måtte flyttas längre upp mot vallen, varigenom hamnspåret skulle kunna framdragas mellan vedgårdarna och sjön, beslöt direktionen i juni samma år att, då järnvägsbolaget icke hade någon skyldighet att bereda utrymme för hamnspåret, ingå till stadsfullmäktige med begäran, att fullmäktige måtte anvisa erforderlig plats för spårets framdragande.

Till 1874 års ordinarie bolagsstämma meddelade direktionen, att genom expropriationslandtmätarens medverkan godvillig överenskommelse träffats med samtliga jordägare utom ägaren till den invid Kalmar belägna lägheten Johannisberg (Bremerlyckan), med vilken tvisten måste slitas på laglig väg. Så blev även förhållandet med fabrikören Bolander i Nybro, som ej i godo ville träffa slutuppgörelse. Efter mycket besvär hade verkställande direktören i slutet av 1875 lyckats avsluta striden med Bolander angående ägorätten till den av bolaget intagna marken mot en ersättning av 6,400 kronor.

Direktionen lät genom annons underrätta markägare, att ersättning för den jord, som blivit avträdd för järnvägsanläggningen, utbetalades å järnvägsbyrån f. o. m. den 21 t. o. m. den 30 augusti 1874.

Efter banans öppnande visade sig, att alla medel voro åtgångna, och nya sådana inflöte icke i tillräcklig mängd, varför direktionen måste anlita alla möjliga källor för penningars anskaffande. Sålunda kom det sig, att de värdefulla jordbitarna inom staden, som köpts eller exproprierats från Rostad och Bremerlyckan, måste styckas och försäljas på auktion, det förra för 4,500 kronor och det senare för 410 kronor.

I januari 1878 avhände sig direktionen åter en avsevärd del av det område, bolaget förvärvat från staden, nämligen 15,780 kv. fot intill "nya fiskhamnen", ävensom "Sellingska plantagen" utan annat vederlag, än att värdet av ifrågavarande jordområden avräknades från expropriationsbeloppet, vilket bolaget emellertid ej var skyldigt utgiva kontant, utan hade att erlägga endast i aktier. Ett tillfälle att till järnvägen återbörda något av den bortsålda dyrbara marken inom Kalmar yppade sig, då timmermannen Sjöqvist, som inköpt ett jordstycke vid Rosta grändar, i maj 1878 anhöll, att köpet skulle återgå, vilket dock av direktionen avslogs.

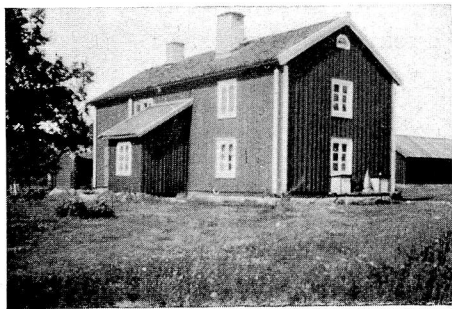
Den 9 maj 1881 beviljade rådstuvurätten i Jönköping lagfart å bolagets järnväg jämlikt nådiga förordningen av den 15 oktober 1880.

* *
*

Sedan Kalmar—Berga och Kalmar—Torsås järnvägar inledts å Kalmarbanans station i Kalmar, visade sig bangårdsutrymmet, trots genom förenämnda järnvägars tillkomst förvärvat utvidgning med 9,998 kvm., snart vara för trångt för ett rätt handhavande av trafiken, och några väsentligare utvidgningar av område eller spårssystem voro ej möjliga att åstadkomma. Styrelsen nödgades sålunda se sig om efter mark å annan närbelägen plats utefter banan för planerande av en framtida gods- och rangeringsbangård. Styrelsens blickar föllo därvid på det mellan Kalmar- och Torsåsbannorna belägna området från Västra stationen fram till viadukten vid Svaneberg, vilket område till över hälften ägdes av staten, varför åtgärder vidtogos i oktober 1912 för den erforderliga markens överlåtande till järnvägsbolaget, såsom kartläggning genom landtmätare, uppmätning och beskrivning m. m. Den 19 november 1913 beslöt styrelsen ingå till k. m:t med framställning att få förvärva den del av ifrågavarande område, som var belägen utanför det Kalmar stad tillhöriga. Vid decembersammanträdet 1914 anmäldes i styrelsen, att k. m:t lämnat bolaget tillstånd att från kungsladugården Skälby få inköpa det ifrågasatta området, 7,4260 hektar, till ett pris av 22,278 kronor. Samtidigt anmäldes, att Kalmar verkstads-

aktiebolag den 27 november 1914 till järnvägen försålt ett för samma ändamål erforderligt markområde av 0,7³⁵⁶ hektars yta för ett belopp av kronor 7,311:52. Hos Kalmar stad skulle framställning göras om förvärvande av den för rangeringsbangårdsområdets komplettering behövliga marken. Vid sammanträde den 29 mars 1915 beslöt stadsfullmäktige i Kalmar att till järnvägen överlämna denna mark, 7,3²⁵⁰ hektar till samma pris, som staden fått betala, jämte ränta, eller sammanlagt 30,858:35 kronor. Kalmarbanan ägde sålunda nu hela det långsträckta området mellan Kalmar järnvägs huvudspår och Torsåsbanan ända från tändsticksfabriken ut till viadukten vid Svaneberg.

Emellertid hade Förenade Svenska Tändsticksfabrikers avdelning i Kalmar kommit under fund med, att fabrikerna voro för trångbodda, och som en utvidgning kunde ske endast åt det håll,



MÖCKLEHULTSMÅLA, EN AV JÄRNVÄGSBOLAGETS SKOGSGÅRDAR.

där Kalmarbanan inköpt mark, överenskoms med denna bana om sådant markbyte, att fabrikerna fingo övertaga ett stort område utefter Torsåsbanan, mot det att de till Kalmarbanan överlämnade lika stor yta av den mark, som var belägen på södra sidan om Kalmarbanans huvudspår mellan detta och landsvägen. Sistnämnda område hade av staten av-

söndrats från Skälby och styckats till egnahemstomter, vilka försålles på auktion, där de samtliga inropades av diverse pålitliga ombud för tändsticksfabriken. Järnvägen fick genom detta byte, som skedde den 20 januari 1917, en för spårutläggning lämpligare mark och blev på samma gång i tillfälle förhjälpa en av Kalmars större industrier till möjligheten att utvidga sig betydligt.

De efter första krigsåret ständigt ökade kostnaderna för lokomotivbränsle samt för virke, speciellt syllar, föranledde styrelsen att med början år 1917 inköpa lämpliga arealer för avverkning av brännrot samt för skogsdrift. Sålunda inköptes sagda år ett mindre hemman jämte delar av tre andra om sammanlagt 297,3 hektar, varjämte rätten till torvtäkt arrenderades å ett fjärde med en yta av 28,5 hektar. År 1918 inköptes 4 mindre hemman eller delar därav om sammanlagt 195,2 hektar. 1919 utgjorde inköpet två hemman om tillsammans 250,5 hektar, 1920 inköptes 54,65 hektar

skog samt avverkningsrätten å den inom bolagets område belägna, förut utarrenderade Gröngölingefly mosse.

För att å platser med knapp tillgång å bostäder förhjälpa personalen till lämpliga sådana inköpte styrelsen år 1918 i Nybro två hus om sammanlagt 21 rum och 8 kök samt i Målerås ett hus om 7 rum och 3 kök.

För regleringen av gränserna för Nybro bangård till överensstämmelse med fastställd stadsplan träffades med köpingen år 1919 en överenskom-melse, varigenom Kalmarbanan avstod 5,590 kvm. mark till köpingen och erhöll i stället utan annat vederlag 12,400 kvm. av köpingens och enskildas mark.

År 1921 reglerades bangårdens gräns i Kalmar emot Ölandshamnen sålunda, att järnvägen erhöll 2,759,8 kvm. och avstod till staden 433,0 kvm. För skillnaden betalades 86,362:80. Vid en efterjustering av gränserna år 1922 tillföll järnvägen ytterligare 54,1 kvm. till en kostnad av 1,947:60 kronor.

I samband med Östra Värends järnvägs inledande å Sävsjöströms station utvidgades bangårdsområdet därstädes år 1923 med 26,950 kvm.

NYBRO—SÄVSJÖSTRÖMS JÄRNVÄG.

Vid styrelsens sammanträde den 19 oktober 1874 fick verkställande direktören i uppdrag att hos förste landtmätaren N. F. Liedbäck förhöra sig, huruvida denne vore hågad åtaga sig de för järnvägsanläggningen erforderliga expropriationer och i sammanhang därmed stående ärenden. Verkställande direktören hade den 27 oktober ännu ej varit i tillfälle vidtala Liedbeck i förestående ärenden, men styrelsen beslöt ändock antaga L. till bolagets expropriationslandtmätare, därest han ville åtaga sig befattningen mot ersättning av i ett för allt och med inberäkning jämväl av uppgörelse med jordägare åttahundra kronor för varje mil, undantagandes kostnad för erforderligt arbetsbiträde ute å marken. Verkställande direktören anmälde till styrelsen den 19 december, att förste landtmätaren Liedbeck åtagit sig expropriationsförrättningen på dessa villkor, varom kontrakt upprättades och godkändes den 5 februari 1875. Liedbeck underrättades, att de avtal, han kunde komma att träffa med jordägarne, borde så avfattas, att de vore för bolaget bindande endast för den händelse, desamma godkändes av direktionen. Härefter anmälde, att k. bfde i Kalmar län redan meddelat L. förordnande såsom expropriationslandtmätare. Sådant förordnande lämnades L. även för Kronobergs län.

Åt verkställande direktören och expropriationsingenjören uppdrogs den 8 oktober 1875 att med ägare och innehavare av mark, som erfordrats för järnvägsanläggningen, hålla sammanträden för bestämmande av den ersättning, som bolaget vore skyldigt att utgiva för jorden och för de olägenheter, vilka av järnvägsanläggningen förorsakats; och bemyndigades verkställande direktören att vid dessa sammanträden besluta och antingen bestämma ersättningsbeloppet eller hänskjuta frågan därom till kompromiss. Med ägarne till Sävsjöströms bruk, herrarna af Petersens, och till Orrefors, friherre Taube, träffades sådan uppgörelse, att åker skulle betalas med 400 kronor pr tunnland, äng med 200 kronor och betes- eller skogs- mark med 100 kronor.

Vid de sammanträden, verkställande direktören och expropriationsingenjören under hösten 1875 hållit med markägare, hade avtal om ersättning träffats med ett fåtal jordägare, och med de övriga hade överenskommits att låta ersättningen bestämmas av kompromiss av tre personer. Styrelsen beslöt i anledning härav vid sammanträde den 21 december att till ledamot i kompromissen utse godsägaren Lorentz Nilsson på Ulvsborg. Beträffande kyrkoherdeboställena i Madesjö och Hälleberga skulle hemställen göras hos resp. domkapitel att låta ersättningen bestämmas av kompromiss. Domkapitlet i Kalmar biföll framställningen, men Växjö domkapitel fann sig förhindrat att lämna sitt bifall, — varigenom expropriationsförfarande måste tillgripas för denne enda jordägare.

Lagfart beviljades vid Jönköpings rådstuvurätt den 9 maj 1881.

SÄVSJÖSTRÖM—NÄSSJÖ JÄRNVÄG.

Redan under stakningens tidigare skede, nämligen i februari och mars 1909, hade underhandlingar bedrivits mellan interimsstyrelsens ledamöter och jordägarne om erhållande av den erforderliga marken till billigt pris och mot aktier. På så sätt hade kontraherats om ungefär hälften av den behövliga jordarealen till ett pris av 800 kronor pr hektar åker, 400 för äng samt 200 för skogs- och hagmark.

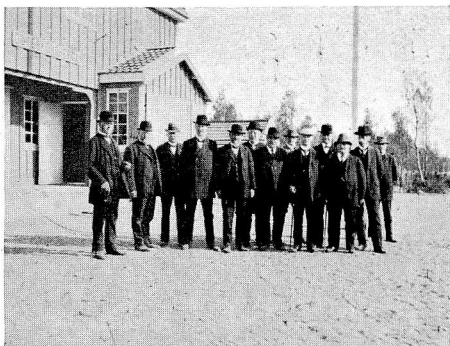
En kinkig punkt, där järnvägen skulle dragas fram, var Yxanshults-sjöns utlopp vid Liboholms kvarn. Eftersom sjöns sänkning var nödvändig för banans framdragande, måste kvarnen rivas. Efter åtskilligt besvär lyckades bolaget den 5 augusti 1910 förvärva kvarnen för det lindriga priset av 8,000 kronor.

Planläggningen av bangården i Hvetlanda vållade rätt stora besvärligheter på grund av den äldre stationens kringbyggda läge. En med två bostadshus försedd tomt inkräktade avsevärt på utrymmet. Ehuru styrelsen lyckades träffa överenskommelse med Hvetlandabanan om stationsanordning utan förvärv av ifrågavarande tomt, ansåg dock styrelsen lämpligt, att för eventuella framtida utvidgningar bolaget vore ägare av densamma. Efter långvariga underhandlingar inköptes — utan att tilläggas bangårdsområdet — den eftersträfvade tomten i kvarteret "Mekaniska Verkstaden" den 12 oktober 1914 av ingenjören C. O. Jonsson för en köpeskilling av 36,000 kronor, därav 25,000 kronor erlades kontant och resten i aktier.

Till expropriationslandtmätare antogs den 9 september 1911 kommissionslandtmätaren Edv. Ekberg, med vilken kontrakt upprättades den 15/23 samma månad. Ersättning utgick efter 80 kr. per km. i ett för allt, inklusive handtlangning. För inställelse vid domstol eller expropriationsnämnd åtnjöt E. 15 kr. i dagtraktamente samt reseersättning enligt resereglementets 4:e klass.

När tiden för expropriationen nalkades, utsågos av styrelsen herrar Cassel och Stähle att bevaka bolagets intressen i expropriationsmålen.

Till första ting 1915 hade styrelsen instämt de jordägare, med vilka bolaget ej lyckats träffa avtal på förhand om avstående av jord till järnvägen. I vart och ett av de tre härad, järnvägen genomlöper, nämligen Uppvidinge härad, Östra härad samt Tveta, Vista och Mo härad, hade man — med ett undantag — lyckats få *en* nämnd för häradets samtliga markägare, varigenom expropriationsförfarandet väsentligt förenklades. Expropriationen tog sin början i Nässjö den 1 juni på morgonen och fortgick i fem dagar. Naturligtvis hade en del jordägare många konstiga krav, men i allmänhet taget gick expropriationen för bolaget mycket lyckligt tack vare dels förståndiga nämnder, dels den energi, som hela tiden utvecklades av bolagets representant, borgmästaren Cassel. Vid nämndernas tillsättande hade, såsom nämnt, endast en mark-



EXPROPRIATIONSNÄMND.

ägare tredskats och fordrat sin egen nämnd. Han var ägare till en liten skvaltkvarn vid Vermanshult mellan Hvetlanda och Ekenässjön med därtill hörande "vändplan", från vilken järnvägen tagit ett hörn. Han lyckades också genom sin nämnd driva upp ersättningen till 3,000 kronor, — ungefär tredubbelt mot, vad han hade tänkt sig.

Lagfart å järnvägen meddelades av Jönköpings rådsturätt den 1 november 1915.