

N:o 84.

Af herr **G. W. Roos** m. fl., *angående teckning af aktier i ett bolag för anläggning af järnväg från Emmaboda till Hultsfred.*

Sydöstra Sverige eller Kalmar och Blekinge län samt de delar af Östergötlands, Jönköpings och Kronobergs län, som äro belägna öster om södra stambanan, är genomdraget af järnvägar till en sammanlagd längd af omkring 1,400 kilometer. Men den brist på planmässighet i afseende på våra järnvägars anläggning, som flerstädes blifvit anmärkt, har här gjort sig gällande mer än kanske i någon annan del af vårt land. Såsom exempel härpå torde kunna anföras, att den järnvägssträckning, som utgör sydöstra Sveriges kustbana från Norrköping till Karlskrona, fyra gånger växlar spårvidd.

Sålunda utgör spårvidden för sträckorna:

Norrköping—Norsholm . . . . .	m.	1,435
Norsholm—Västervik—Hultsfred . . . . .	»	0,891
Hultsfred—Berga . . . . .	»	1,435
Berga—Kalmar—Torsås . . . . .	»	0,891 och
Torsås—Karlskrona . . . . .	»	1,067.

Äfvenledes saknas för detta nät en densamma i hela dess vidd skärande hufvudlinie, hvilken kan förmedla trafiken mellan dess olika delar. Behofvet häraf har emellertid i orterna varit lifligt insedd, och under de 10 sista åren har ett oafåtligt arbete ägt rum för tillgodoseende häraf.

Man har då utgått från den tanken att denna hufvudlinie borde dragas från Linköping till Karlskrona, en tanke som låg desto närmare till hands som öfversten frih. Nils Ericsson och många med honom, hvilka ansågo Götalands trafikbehof kräfva två stambanor med riktning från norr till söder, yrkade, att en af dessa borde från någon station i Östergötland dragas till Karlskrona.

Under år 1902 har banan Linköping—Vimmerby, 101 kilometer lång, blifvit öppnad för trafik. Under december månad nästlidet år har nämnda banas ägare, östra centralbanans järnvägsaktiebolag, träffat villkorligt aftal om inköp af den 21 kilometer långa Vimmerby—Hultsfredsbanan. Då bägge dessa järnvägar hafva normal spårvidd och då från Emmaboda leder normalspårig järnväg till Karlskrona, återstår sålunda för förverkligande af den tänkta stambanan Linköping—Karlskrona endast sträckningen Hultsfred—Emmaboda.

Å en järnväg mellan dessa tvänne orter har koncessionsansökning i slutet af år 1903 blifvit till Kungl. Maj:t ingifven. Enligt denna ansökning och därvid fogade plan och kostnadsförslag, hvaraf transsumt bifogas, skulle samma järnväg utgå från *Emmaboda* station å Karlskrona—Växiö järnväg, därifrån gå i nordlig riktning till *Johansfors'* blifvande station och vidare delvis i närheten af Lyckeby å till *Fiskesjö* och *Muggehults* blifvande stationer samt *Målerås*, där anknytning med Nybro—Säfsjöströmsbanan är afsedd att äga rum. Därpå följande stationer skulle blifva *Älghults* vid Älghults kvarn och i närheten af Älghults sockens kyrka, *Strömman* i närheten af Strömman kvarn, *Fagerhults* i Fagerhults kyrkoby, där den blifvande Mönsterås—Asheda-järnvägen korsas, *Axebo* vid Axebo-sjön. *Ramsebo* (hållplats), *Målilla* invid Målilla by, där banan korsar den koncessionerade järnvägen Hvetlanda—Målilla samt *Ödhults* (hållplats), hvarifrån järnvägen skulle dragas till sin slutpunkt *Hultsfreds* järnvägsstation.

Kostnaden för järnvägen, hvars längd blefve 114,346 kilometer, är beräknad till 5,790,000 kronor. Däraf belöpa

å jordlösen och skadeersättningar . . . . .	kr.	112,490: —
» terrassering . . . . .	»	1,783,806: —
» vattenbyggnader . . . . .	»	245,169: 30
» öfverbyggnad . . . . .	»	1,494,271: 65
» husbyggnader . . . . .	»	374,420: —
» vägbyggnader . . . . .	»	89,000: 50

å stängsel . . . . .	kr.	88,046: 35
» telegraf och signaler . . . . .	»	45,720: —
» rullande materiel . . . . .	»	813,000: —
» anslutning till främmande järnvägar . . . . .	»	120,500: —
» administration och oförutsedda utgifter . . . . .	»	623,576: 20

Skenvikten är upptagen till 31,15 kg. per meter. Beträffande priser samt syllarnes läge och tjocklek, syllafstånd, lutningsförhållanden, krökningsradier, ballastens djup och krönbredd m. m. få vi hänvisa till bilagda transsumt.

Af förberörda kostnadssumma 5,790,000 kronor torde hälften kunna erhållas genom lån mot inteckning i järnvägen; den andra hälften eller 2,895,000 kronor måste anskaffas genom aktieteckning. Hittills har i aktieteckning erhållits följande belopp

af Karlskrona stad . . . . .	kr.	500,000: —
» intresserade landskommuner . . . . .	»	400,000: —
» enskilde . . . . .	omkring	100,000: —
		<hr/>
Summa omkring		kronor 1,000,000: —

Ytterligare torde i aktieteckning kunna erhållas mellan 3 och 4 hundratusen kronor, hvarigenom aktieteckningar möjligen skulle kunna uppbringas till kronor 1,395,000: —.

Därmed skulle man dock långt ifrån hafva vunnit målet; 1,500,000 kronor skulle fortfarande fattas.

Det kan synas som om de alldeles särskildt gynnsamma utsikterna för bärigheten af en bana från Hultsfred, därifrån järnvägar redan utgå å 4 håll — till Nässjö, Linköping, Vestervik och Oskarshamn — till en annan dylik knytpunkt, Emmaboda, med järnvägar till Växiö, Karlskrona och Kalmar skulle kunna locka till erforderlig aktieteckning. Säkerligen har denna omständighet också delvis föranledt de teckningar, som redan ägt rum, och torde komma att medföra den ökade teckning, hvarom ofvan talats; de småländska skogssocknarna äro dock för fattiga att, äfven med tillhjälp af intresserade stadssamhällen, åstadkomma en bredspårig järnväg af 114 kilometers längd, dragen genom delvis ganska svår terräng och afsedd att byggas så att snabb trafik och tung materiel därå kunna framföras.

De, som arbetat för ifrågavarande bana ha därför städse tänkt sig, att dess tillkomst borde genom statens medverkan främjas. Sålunda väcktes år 1899 i Riksdagens båda kamrar motioner i

förevarande syfte. I den motion, som väcktes i Första Kammaren, yttrades därvid bland annat: »Karlskrona är och måste alltid förblifva en viktig station för Sveriges flotta. Genom nämnda bana (Emmaboda—Norrköping) i förening med redan befintliga järnvägar, Norrköping—Nässjö—Alfvesta—Växiö—Karlskrona, bildas en ringlinie, å hvilken, i händelse af behof, trupper och krigsmateriel kunna utan störande afbrott och med största snabbhet sändas till flottstationen och kringliggande landsdel. Vägen från Karlskrona till Norrköping och norr därom belägna orter, såsom Stockholm m. fl., blir på den nya banan öfver 60 (bör vara 46) kilometer kortare än den nuvarande öfver Alfvesta. Karlskronas läge i sydöstra hörnet af Sverige med dess förträffliga hamn, som sällan stänges af is, eller om strängare vinter inträffar, icke isbelägges svårare, än att isen kan af större ångare forceras och ränna lätt öppenhållas, gör nämnda stad till en naturlig export- och importort för de delar af sydöstra Sverige, som genom järnvägar därmed sättas i bekväm förbindelse».

Motionären i Andra Kammaren citerade hvad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i underdånigt utlåtande den 20 maj 1898 rörande låneunderstöd åt enskilda järnvägar anförde om järnvägen Linköping—Vimmerby: »På sätt styrelsen i sitt underdåniga utlåtande af den 3 april 1897 framhållit är denna järnväg en af de viktigaste bland återstående behöfliga järnvägar, emedan den skulle fylla en kännbar lucka i sydöstra Sveriges järnvägsnät, som därigenom blefve utvidgadt med en i norr och söder gående förbindelseled genom östra delarne af Östergötland och Småland, en järnvägsanläggning, som i samband med dels äldre, dels nya järnvägssträckor säkerligen snart skulle komma att bilda en hittills saknad direkt och normal-spårig längdbana af den största betydelse för trafiken mellan södra Sveriges östkustprovinser från Stockholm till Karlskrona». Motionären fortsatte härefter: »Det finnes äfven en annan synpunkt, ur hvilken denna östliga längdbana, den allmänt s. k. östra centralbanan, måste skådas, nämligen den strategiska. Då man besinnar, hvilken betydande punkt i fråga om rikets försvar, Karlskrona marinstation med befästningar är och säkerligen äfven kommer att förblifva, är det ej svårt att inse, af hvilken oerhörd vikt det skulle blifva för denna station och äfven för andra orter i sydöstra Sverige att erhålla den ifrågasatta förbindelsen med hufvudstaden samt mellersta och norra Sverige».

Bägge dessa motioner, som afsågo anslag till undersökning för järnväg från Emmaboda norrut till lämplig anknytningspunkt å statsbanan inom Östergötlands län, blefvo emellertid afslagna, och samma öde vederfors en motion, som år 1900 väcktes inom Andra Kammaren, afseende åtgärder för förvärfvande åt statsverket af Linköping—Vimmerby, Karlskrona—Växiö och Växiö—Alfvesta järnvägar samt anläggande af statsbana mellan Emmaboda och Vimmerby. En underdånig framställning af stadsfullmäktige i Karlskrona om framläggande för Riksdagen af förslag, gående i samma riktning som sist berörda motion, har ej heller föranlett någon åtgärd.

Skälet hvarför dessa framställningar icke vunnit nödigt afseende, torde icke vara underkännande af ifrågavarande banas betydelse vare sig för den landsdel, den kommer att genomlöpa och för hvars ekonomiska uppblomstring den måste anses såsom ett lifsvillkor, eller för landet i sin helhet, som f. n. *icke* har tillfyllestgörande järnvägsförbindelse med en af sina i försvarshänseende viktigaste punkter; snarare torde skälet vara en uppfattning, liknande den, som tagit sig uttryck i innevarande års statsverksproposition, del III, 6:te hufvudtiteln, sid. 227, där det i referat öfver ett yttrande af väg- och vattenbyggnadsstyrelsen heter: »Det vore nämligen allmänt känt och af erfarenheten ofta bekräftadt, att drifvande af industriell rörelse — äfven järnvägsdrift — icke sällan lämnade ett ekonomiskt bättre resultat under den enskildes ledning, hufvudsakligen till följd däraf att denna ägde större frihet från främmande hänsyn och besjälades af det enskilda intressets mäktiga drifkraft i högre grad än hvad ofta vore fallet vid statsindustrien under dess mera bundna former».

Men om detta skäl också må hafva utgjort tillräcklig anledning att under nuvarande förhållanden icke inköpa förberörda järnvägar, hvilkas sammanlagda inköpspris säkerligen icke skulle understiga 15,000,000 kronor, så följer däraf icke, att sydöstra Sverige bör af det öfriga landet lämnas utan hjälp i sina sträfvanden att erhålla en järnväg, som i förhållande till öfriga järnvägar i orten, kunde få karaktär af stambana.

Som bekant hafva af länen, tillhörande Sveriges fastland, alla, utom Kalmar och Blekinge län, statsbanor, däraf vid 1902 års slut:

Norrbottnens län . . . . .	632	km. eller pr 10,000 inv.	45,589	km.
Jämtlands län . . . . .	359	» » » » »	31,837	»
Västerbottens län . . . . .	273	» » » » »	18,704	»
Västernorrlands län . . . . .	359	» » » » »	15,279	»
Gäflleborgs län . . . . .	356	» » » » »	14,746	»
Hallands län . . . . .	177	» » » » »	12,523	»
Örebro län . . . . .	221	» » » » »	11,249	»
Skaraborgs län . . . . .	227	» » » » »	9,421	»
Jönköpings län . . . . .	175	» » » » »	8,589	»
Västmanlands län . . . . .	128	» » » » »	8,572	»
Södermanlands län . . . . .	120	» » » » »	7,148	»
Östergötlands län . . . . .	194	» » » » »	6,888	»
Värmlands län . . . . .	169	» » » » »	6,628	»
Kristianstads län . . . . .	129	» » » » »	5,877	»
Kronobergs län . . . . .	82	» » » » »	5,148	»
Malmöhus län . . . . .	185	» » » » »	4,475	»
Uppsala län . . . . .	43	» » » » »	3,439	»
Älfsborgs län . . . . .	82	» » » » »	2,928	»
Stockholms stad och län .	130	» » » » »	2,710	»
Kopparbergs län . . . . .	50	» » » » »	2,272	»
Göteborgs och Bohus län .	30	» » » » »	0,881	»

Vid 1902 års slut uppgick kapitalvärdet af statens egendom af järnvägar till något öfver 441 millioner kronor. Efter fullbordande af de förbättringsarbeten, som under de senaste åren till största delen verkstälts, torde trafikrörelsen sannolikt inom en icke aflägsen framtid komma att lämna full ränta å det i statsbanorna nedlagda kapital. Så har emellertid hittills icke varit fallet, utan en betydlig del af räntan — under åren 1900—1902 närmare hälften däraf — har guldits genom skatter, hvilka drabbat den tiondel af Sveriges befolkning, som är bosatt i sydöstra Sverige lika tungt som den öfriga delen däraf.

Nu må det väl sägas, att, liksom hela landet skulle hafva nytta af en järnväg Linköping—Karlskrona, så har ock sydöstra Sverige haft väsentlig fördel af de statsbanor, som blifvit dragna genom andra landsdelar; dock synes det ingalunda vara en obillig begäran af den landsdel, som vid fördelningen af statsbanorna blifvit lottlös, som genom bristen därå otvifvelaktigt blifvit i viss mån efter i sina utvecklingssträfvanden och som genom det jämförelsevis

ringa bidraget af halfannan million — motsvarande byggnadskostnaden för ej fullt 16 kilometer statsbana — kan bota denna brist, att staten må härtill lämna nödiga medel. Vi afse dock härmed icke någon gifva från staten till det bolag, som kommer att bygga järnvägen Emmaboda—Hultsfred; vår mening är att staten för detta bidrag skulle betinga sig aktier i bolaget.

Visserligen kan häremot invändas, att detta är en ny väg, som staten hittills icke beträddt, för understödjande af järnvägsföretag, men detta bör ju icke i och för sig själf utgöra hinder för bifall till förslaget, om detta af andra grunder anses hafva fog för sig. Något för framtiden i viss mån bindande prejudikat kan det i alla händelser icke utgöra, då, såsom ofvan är nämnt, alla andra län, å fastlandet, utom Kalmar och Blekinge, redan erhållit statsbanor.

Vi hemställa alltså,

att Riksdagen ville besluta att, därest inom utgången af år 1904 ett bolag blir bildadt för anläggning i hufvudsaklig öfverensstämmelse med ofvan omförmälda planer och kostnadsförslag af normalspårig järnväg från Emmaboda station å Karlskrona—Växiö järnväg till Hultsfreds station å Nässjö—Oskarshamns järnväg och därest inom utgången af år 1905 samma järnvägsföretags fullbordande kan anses tryggadt, i det bolag, som sålunda må bildas och under de villkor, som må kunna bestämmas, teckna aktier till belopp af en million fem hundra tusen (1,500,000) kronor.

Stockholm den 28 januari 1904.

*Gustaf W. Roos.*

*J. Eriksson.*

*Axel E. Lindvall.*

*Sw. Arnoldsson.*

*P. O. Lundell.*

*Axel Bökelund.*

*Anders Sterner.*

*C. E. Johansson.*

*Conrad Vahlquist.*

*C. J. Jonsson.*

*C. A. Danielsson.*

*A. P. Risberg.*

## Bilaga I.

## Transsumt.

## Kostnadsförslag

för järnväg mellan Emmaboda och Hultsfreds järnvägsstationer i Kronobergs och Kalmar län.

Längd 114,346 km.

Spårvidd 1,485 m/m.

Allmänna bestämmelser.		Antal
Spårvidd .....	m.	1,485
Skenvikt .....	kg. pr »	31,15
Största syllafstånd (14 st. syllar på 10 meters skena) .....	»	0,75
Syllens längd .....	»	2,70
» tjocklek skrädd på två motsatta sidor .....	»	0,15
» minsta toppdiameter .....	»	0,22
Största lutning å banan .....	på 1,000 »	10
Minsta krökningsradie i hufvudspåret		
på delen Emmaboda—Strömma kvarn .....	»	300
» » Strömma kvarn—Hultsfred .....	»	400
Minsta kröningsradie i sidospår å bangård .....	»	240
Ballastens krönbredd .....	»	3,20
» djup från syllöfverkanten till balanslinien .....	»	0,45
Banvallens krönbredd .....	»	5,00
Jordskärningens bredd i balansplanet .....	»	7,40
» brantaste sidolutning .....	»	1 : 1,5
Bergsprängnings bredd i balansplanet .....	»	5,10
» brantaste sidolutning .....	»	10 : 1
Minsta dimension å afloppstrumma .....	»	0,6 × 0,6
-----		
Hufvudspårets längd .....	km.	114,346
Längd å sidospår å stationer och hållplatser .....	»	7,750
Summa km. spår		122,096



**Kostnad.**

	Antal	å kronor	Kostnad kronor	Summa kronor	Slutsumma kronor
<b>Emmaboda—Strömma kvarn</b>					
Längd 58,200 km.					
<b>A) Jordlösen och skadeersättningar.</b>					
Tomt .....	0,30	4,000	1,200		
Trädgård .....	»	0,15	4,000	600	
Åker .....	»	4,0	2,000	8,000	
Äng.....	»	1,5	1,500	2,250	
Skog, betesmark, mossar o. berg »	85,3	200	17,060	29,110	
Ersättning för skada och gröda .....			2,000		
Husflyttningar .....			1,000		
Landtmåteri och värdering .....			6,000	9,000	38,110
<b>B) Terrassering.</b>					
Skärning i linien med transp. ... kbm.	151,000	1	151,000		
» » » » » ... »	243,000	080	194,400		
» » upplag..... »	105,000	080	84,000		
Sidoskärning .....	174,000	060	104,400		
Summa kbm.	673,000	079			
Banvallens bildande, där afståndet mellan balans- och jordlinien ej öfverstiger 0,3 .....	4,350	250	10,875	544,675	
Utvidgning af stationsplanet vid: föreningsstationen Emmaboda kbm.	3,500	060	2,000		
» Målerås ... »	2,000	060	1,200		
Bergsprängning i öppet schakt ... »	86,000	350	301,000		
Ballastmurar .....	8,830	150	13,245		
Terrassering af mellanstationsplaner .....	14,000	060	8,400		
Röjning och putsning .....	58,200	050	29,100		
Torf- och matjordsbeklädnad .....	58,200	050	29,100		
Strandskoningar.....	700	3	2,100		
Grusning och putsning af stationsvägar och planer .....			3,000	389,245	933,920
<b>C) Vattenbyggnader.</b>					
N:o 1 Bro öfver Bjursbäcken (se specialförslag)			7,367	50	
» 2 » » Lyckeby å (»)			3,770	50	
» 3 » » å vid 25/295 (»)			1,401	65	

	Antal	å kronor	Kostnad kronor	Summa kronor	Slutsumma kronor
N:o 4 Bro öfver timmerrännan 27/230 (se specialförslag)			1,401 65		
» 5 Kulvert öfver Hellebergaån (»)			7,550 —		
» 6 Bro öfver Alsterån (»)			14,412 —		
» 7 » » Lillån (»)			7,270 —		
» 8 » » Grönskåraån (»)			16,627 50	59,800 80	
Trummor, dubbla 1,2 × 1,2 5 st. m.	82	100 —	8,200 —		
» enkla 1,2 × 1,2 6 » »	96	50 —	4,800 —		
» » 0,9 × 0,9 15 » »	287	45 —	12,915 —		
» » 0,6 × 0,6 94 » »	1,111	20 —	22,220 —	48,135 —	
Bäckomgrävning .....	540	0 50	270 —		
In- och utlopp för trummor .....	120	10 —	1,200 —		
Dikning vid sidan om banan, där så- dan ej ingår i terrass .....	15,000	0 25	3,750 —	5,220 —	113,155 80
<b>D) Öfverbyggnad.</b>					
a) <i>Materialier.</i>					
Skenor af stål, vägande 31,15 kg. pr m. till hufvudspåret 58,200 m.					
» sidospår 3,400 »					
» grus o. reservspår 1,700 »					
Summa spår 63,300 » vägande (126,600 × 31,15) kg.	3,943,590	0 10	394,359 —		
Skarfjärn, bult och spik 15 % af sken- kostnaden .....			59,153 85		
Syllar till 61,600 m. spår..... st.	86,240	1 50	129,360 —		
Spårväxlar till 6 stationer 28..... »					
» » grusgropar och re- serv 4 .....	32	400 —	12,800 —		
Spårstoppare till 6 stationer..... »	6	100 —	600 —		
Transportkostnad mellan leverans- och byggnadsplats .....	4,400	8 —	35,200 —	631,472 85	
b) <i>arbetskostnad.</i>					
Skenläggning .....	61,600	0 30	18,480 —		
Inläggning af spårväxlar .....	28	25 —	700 —		
» » spårstoppare .....	6	10 —	60 —		
Ballastning å linien med 1.70 kbm för meter bana 98,940 »					
å stationer (2.25 kbm pr in.)..... 7,650 »	106,590	0 75	79,942 50		
Lyftning, stoppning och putsning m.	61,600	0 25	15,400 —	114,582 50	746,055 35

	Antal	å kronor	Kostnad kronor	Summa kronor	Slutsumma kronor
<b>E) Husbyggnader.</b>					
1. <i>Emmaboda station.</i>					
Eventuell flyttning af stationshuset...			4,000 —		
Lokomotivstall af sten för två maskiner			8,000 —		
Utvidgning af godsmagasinet.....			500 —	12,500 —	
2. <i>Johansfors station.</i>					
Stationshus af trä med källare.....			8,000 —		
Godsmagasin.....			1,000 —		
Lastkaj af sten..... m.	20	20 —	400 —		
Personplattform af sten..... »	40	15 —	600 —		
Ekonomihus och afträde.....			1,000 —	11,000 —	
3. <i>Fiskesjö station.</i>					
Utföres lika med Johansfors.....				11,000 —	
4. <i>Muggehult station.</i>					
Utföres lika med Johansfors.....				11,000 —	
5. <i>Målerås station.</i>					
Utföres lika med Johansfors.....				11,000 —	
6. <i>Elghulls station.</i>					
Utföres lika med Johansfors.....				11,000 —	
b) Vattenstationer med kolboxar st.	2	6,000		12,000 —	
c) Vaktstuga med källare och uthus »	14	3,500		49,000 —	
d) Inventarier.....				25,000 —	153,500 —
<b>F) Vägbyggnader.</b>					
Vägbroar för ägovägar..... st.	2	1,500	3,000		
Vägöfvergångar i banans plan					
öfver lands- och bygdevägar ... »	9	300	2,700		
» ägovägar..... »	130	100	13,000	18,700 —	
Vägbyggnader: lands- och bygde- vägar..... m.	510	350	1,785		
» till-fartsvägar till stationer..... »	2,000	3 —	6,000		
» ägovägar..... »	2,300	150	3,450	11,235 —	29,935 —
<b>G) Stängsel.</b>					
Stängsel på båda sidor om banan be- stående af 3 slantar med 10 % till- lägg för krökar..... m.	128,040	035			44,814 —

	Antal	å kronor	Kostnad kronor	Summa kronor	Slutsumma kronor
H) Telegraf och signaler. km.	58,2	400			23,280
I) Rullande materiel.					
Lokomotiv om c:a 60 tons .....	4	50,000	200,000		
Personvagnar, komb. II och III kl. bogie .....	2	25,000	50,000		
Personvagnar, III kl. bogie.....	1	20,000			
» komb. III kl. och post, 4-hjuliga.....	2	8,500	17,000		
Bagagevagnar .....	3	5,000	15,000		
Täckta godsvagnar med trupp- och hästinredning .....	10	3,200	32,000		
Öppna godsvagnar.....	50	1,800	90,000		
Bromsanordning och inventarier för vagnarna .....			10,000		434,000
K) Anslutning till främmande järnvägar.					
Anslutning till Karlskrona—Växiö järnväg i Emmaboda .....				40,000	
» till Nybro—Säfsjöströms järnväg i Målerås .....				25,000	65,000
L) Administration och oförutsedda ut- gifter omkring 12 % af förutstående kostnad .....					308,229 85
<u>Summa Kronor</u>					2,890,000
Strömma kvarn—Hultsfred.					
Längd 56,146 km.					
A) Jordlösen och skadeersättningar.					
Åker .....	3.8	2,000	7,600		
» .....	25.9	1,000	25,900		
Äng .....	12.1	800	9,680		
Skog- och betesmark .....	66.0	200	13,200	56,380	
Ersättning för skada å gröda .....			4,500		
Husflyttningar och skadestånd .....			8,000		
Landtmäteri och värdering .....			5,500	18,000	74,380

	Antal	å kronor	Kostnad kronor	Summa kronor	Slutsumma kronor
<b>B) Terrassering.</b>					
Skärning i linien med transport kbm.	22,000	1—	22,000—		
» » » » » »	268,400	0 80	214,720—		
Sidoskärning » » »	262,100	0 60	157,260—		
Summa kbm.	552,500	0 71			
Banvallens bildande, där afståndet mellan jord- och balanslinien ej öfverstiger 0.3 m .....	10,600	2 50	26,500—	420,480—	
Bergsprängning i öppet schakt kbm.	83,860	3 50	293,510—		
Ballastmurar .....	11,500	1 50	17,250—		
Terrassering af stationsplaner ... kvm.	23,000	0 60	13,800—		
Röjning och putsning .....	56,146	0 50	28,073—		
Torf- och matjordsbeklädnad .....	56,146	0 50	28,073—		
Strandskoning af sjöbanken..... kvm.	14,900	3—	44,700—		
Grusning och putsning af stationsvägar och planer.....			4,000—	429,406—	849,886—
<b>C) Vattenbyggnader.</b>					
N:o 9, Bro öfver bäck vid 63+870 (se specialförsl.) .....			1,878 50		
N:o 10, Bro öfver bäck vid 65+370 (se specialförsl.) .....			2,154 —		
N:o 11 Bro öfver Axebosjön (se specialförslag)			2,578 50		
» 12 » » bäck vid 81 + 050 ( » )			11,124 —		
» 13 » » » » 81 + 490 ( » )			3,165 —		
» 14 » » » » 82 + 550 ( » )			1,883 —		
» 15 » » » » 85 + 710 ( » )			1,994 50		
» 16 » » å » 91 + 045 ( » )			9,867 —		
» 17 » » sund » 92 + 055 ( » )			11,110 —		
» 18 » » » » 93 + 035 ( » )			11,762 —		
» 19 » » Emmån » 100 + 185 ( » )			30,642 —	88,158 50	
Trummor, öppna 1,2 × 2,4 1 st. m.	5,0	150—	750—		
» enkla 1,2 × 1,2 3 » »	21,5	50—	1,075—		
» » 1,0 × 1,0 5 » »	53,0	45—	2,385—		
» » 0,9 × 0,9 1 » »	8,0	30—	240—		
» » 0,9 × 0,6 17 » »	223	25—	5,575—		
» » 0,6 × 0,6 78 » »	696	20—	13,920—	23,945—	
A-omgräfnig vid 86 + 750..... »	50	7—	350—		
» » 88 + 200..... »	300	8—	2,400—		
» » 91 + 070..... »	20	8—	160—		

	Antal	å kronor	Kostnad kronor	Summa kronor	Slutsumma kronor
Bäckomgrävning vid 63 + 900 ... m.	270	250	675		
» » 72 + 450 ... »	60	1	60		
» » 76 + 600 ... »	50	3	150		
» » 81 + 900 ... »	310	150	465		
» » 83 + 350 ... »	420	2	840		
» » 83 + 600 ... »	280	15	4,200		
» » 84 + 050 ... »	210	1	210		
» » 102 + 500 ... »	140	25	3,500		
» » + ... »	120	1	120		
» » 107 » 600 ... »	400	8	3,200		
» » » ... »	120	1	120		
» » 108 + 500 ... »	160	1	160		
In- och utlopp för trummor..... st.	105	10	1,050		
Dikning vid sidan af banan, där sådan ej ingår i terrasseringen... m.	9,000	0 25	2,250	19,910	132,013 50
<b>D) Öfverbyggnad.</b>					
a) <i>Materialier.</i>					
Skenor af stål vägande 31,15 kg. för meter					
till hufvudspåret ..... 56,146 m.					
» sidospår ..... 4,350 »					
» grus- och reservspår 1,504 »					
Summa spår 62,000 »					
vägande 124,000 × 31,15 ..... kg.	3,862,600	0 10	386,260		
Skarfjärn, bult och spik 15 % af sken- kostnaden .....			57,939		
Syllar till 60,496 m. spår..... st.	84,695	150	127,042 50		
Spårväxlar till 5 stationer och 3 håll- platser 29 st.					
till grusspår och reserv ..... 6 st.	35	400	14,000		
Spårstoppare till 5 stationer ..... »	5	100	500		
Vändskifva 15 m. diameter..... »	1		7,000		
Vagnvåg för 25 ton ..... »	1		3,000		
Transportkostnad mellan leverans- och arbetsplatsen ..... ton	4,500	8	36,000	631,731 50	
b) <i>Arbetskostnad.</i>					
Skenläggning ..... m.	60,496	0 30	18,148 80		
Inläggning af spårväxlar ..... st.	29	25	725		
» » spårstoppare ..... »	5	10	50		

	Antal	å kronor	Kostnad kronor	Summa kronor	Slutsumma kronor
Inläggning af vändskifvor .....	1		2,500	—	
» » vagnvåg .....	1		1,000	—	
Ballastering å linien (1,70 kbm pr m. bana) 95,448 kbm. å stationer (2,25 kbm. pr m. spår) 9,788 .....	105,236	0 75	78,927	—	
Lyftning, stoppning och putsning m.	60,496	0 25	15,124	—	116,474 80
					748,216 30
<b>E) Husbyggnader.</b>					
<b>1. Strömma kvarn station.</b>					
Stationshus af trä med källare.....			8,000	—	
Godsmagasin af trä.....			1,000	—	
Lastkaj af sten .....	20	20	400	—	
Personplattform af sten .....	40	15	600	—	
Ekonomihus och afträde .....			1,000	—	11,000
<b>2. Fagerhult station.</b>					
Utföres lika med Strömma kvarn ...					11,000
<b>3. Åxebo station.</b>					
Utföres lika med Strömma kvarn ...					11,000
<b>4. Ramsebo hållplats.</b>					
Stationshus af trä med källare.....			4,000	—	
Personplattform af trä .....	40	6	240	—	
Ekonomihus och afträde .....			1,000	—	5,240
<b>5. Vårserum station.</b>					
Stationshus af trä med källare.....			15,000	—	
Godsmagasin af trä.....			3,000	—	
Lastkaj af sten .....	40	20	800	—	
Personplattform .....	60	15	900	—	
Ekonomihus och afträde .....			1,500	—	21,200
<b>6. Flathult hållplats.</b>					
Utföres lika med Ramsebo .....					5,240
<b>7. Stensryd (Målilla) station.</b>					
Utföres lika med Strömma kvarn ...					11,000

	Antal	å kronor	Kostnad kronor	Summa kronor	Slutsumma kronor
<b>8. Ödhult hållplats.</b>					
Utföres lika med Ramsebo .....				5,240 —	
Lokomotivstall af sten för 6 lok.....				25,000 —	
b) Vattenstation med kolbox .....	1			6,000 —	
c) Vaktstuga med källare..... »	14	3,500 —		49,000 —	
d) Reparationsverkstad med inventa- rier .....				40,000 —	
e) Förrådshus .....				5,000 —	
f) Inventarier .....				15,000 —	220,920 —
<b>F) Vägbyggnader.</b>					
Vägport för ägoväg vid 70 + 200 (se specialförslag)			3,969 50		
» för bygdeväg vid 84 + 475 ( » )			4,603 50		
» » Hvetlanda—Målilla J. vid 102 + 045 ( » )			5,759 50	14,332 50	
Vägbro öfver Mönsterås—Åsheda järn- väg vid 62 + 775 (se specialförslag)			5,758 50		
Vägbro öfver bygdeväg vid 80 + 525 (se specialförslag).....			4,951 —		
Vägbro öfver bygdeväg vid 97 + 095 (se specialförslag).....			1,434 —		
Vägbro öfver landsväg vid 108 + 480 (se specialförslag).....			2,669 —	14,812 50	
Vägöfvergångar i banans plan öfver landsvägar och bygdevägar ..... st.	5	300 —	1,500 —		
öfver ägovägar .....	140	100 —	14,000 —	15,500 —	
<b>Vägbyggnader :</b>					
lands- och bygdevägar .....	1,220	3 50	4,270 —		
tillfartsvägar till stationerna..... »	1,170	3 —	3,510 —		
ägovägar .....	3,700	1 50	5,550 —		
Bro öfver å för tillfartsväg till Fager- hults station (se specialförslag).....			1,090 50	14,420 50	59,065 50
<b>G) Stängsel.</b>					
på båda sidor om banan, bestående af tre slänor 10 % tillägg för krökar m.	123,521	0 35			43,232 35



	Antal	å kronor	Kostnad kronor	Summa kronor	Slutsumma kronor
H) Telegraf och signaler km.	56,1	400			22,440
I) Rullande materiel.					
Lokomotiv om cirka 60 tons ..... st.	3	50,000	150,000		
Personvagnar, komb. II och III kl. bogie..... »	1		25,000		
Personvagnar III kl. bogie ..... »	2	20,000	40,000		
Personvagnar, komb. III kl. och post, 4-hjuliga.....	2	8,500	17,000		
Bagagevagnar ..... st.	3	5,000	15,000		
Täckta godsvagnar med trupp- och hästinredning ..... »	10	3,200	32,000		
Öppna godsvagnar..... »	50	1,800	90,000		
Bromsanordningar och inventarier ...			10,000		
K) Anslutning till främmande järnvägar.					
Anslutning till Mönsterås—Åsheda järnväg vid Fagerhult ingen kost- nad (se specialförslag sid. 34).					
Anslutning till Hvetlanda—Målilla järnväg vid Stenseryd (se special- förslag sid. 37 .....)				14,600	
Anslutning vid Hultfreds järnvägssta- tion å Nässjö—Oskarshamns järn- väg.....			40,000		
Flyttning af Nässjö—Oskarshamns spår mellan 111,05—114,05 km. m.	3,000	0 30	900	40,900	55,500
L. Administration och oförutsedda ut- gifter m. m. cirka 12 % af förestå- ende kostnad.....					315,346 35
<b>Summa Kronor</b>					<b>2,900,000</b>
<b>Sammandrag:</b>					
58,2 km. Emmaboda—Strömme kvarn					2,890,000
56,146 » Strömme kvarn—Hultsfred					2,900,000
<b>114,346 km. järnväg. Summa Kronor</b>					<b>5,790,000</b>

50,635,79 kr. för km. bana med rullande materiel.

42,672,59 » » » » utan » »

Sammanställning för hela sträckan Emmaboda—Hultsfred. Längd 114,346 km.		Kronor
A) Jordlösen och skadeersättningar.....	112,490	—
B) Terrassering .....	1,783,806	—
C) Vattenbyggnader .....	245,169	30
D) Öfverbyggnad .....	1,494,271	65
E) Husbyggnader .....	374,420	—
F) Vägbyggnader.....	89,000	50
G) Stängsel .....	88,046	35
H) Telegraf och signaler .....	45,720	—
I) Rullande materiel .....	813,000	—
K) Anslutning till främmande järnvägar .....	120,500	—
L) Administration .....	623,576	20
	<b>Summa Kronor</b>	<b>5,790,000</b> —

Linköping i oktober 1903.

*Karl L. Anderson.*

*Bil. II.***Baningeniören Karl L. Andersons betänkande angående järnvägen  
Emmaboda—Hultsfred.**

Redan då tanke uppstod att bygga den nuvarande Östra Centralbanan bredspårig och med Vimmerby som slutpunkt, var det med den säkra förvissningen, att denna bana endast skulle blifva en del af den framdeles fullbordade Östra Centralbanan, hvilken, som en direkt förbindelseled öfver Hultsfred och Emmaboda, skulle sammanbinda Linköping och Karlskrona.

Redan 1898, då arbetet med bildande af Östra Centralbanans järnvägsaktiebolag bedrefs som starkast, ombesörjde intressenter för järnvägens södra sträckning en undersökning, som äfven samma år verkställdes af dåvarande distriktschefen major Eric Westerberg. Stora intressen visade sig redan då för järnvägens byggande, hvilket dock strandade hufvudsakligen därpå, att som norra slutpunkt valts Mörlunda, hvarigenom Nässjö—Oskarshamns järnväg skulle blifvit en integrerande del af den fullbordade Östra Centralbanans, hvilket af de större intressenterna ansågs så betänkligt, att de hellre önskade hela företaget uppskjutet.

Sedan dess har bandelen Linköping—Vimmerby fullbordats och trafikerats öfver ett år samt visat goda tendenser till bärighet. Äfvenledes har den allmänna tillfredsställelsen hos de kommuner, som beröras af denna bana, än kraftigare påvisat behovet af lättare kommunikationer genom de stora, folkrika och lifskraftigare kommuner längs den nu utstakade södra delen af Östra Centralbanan, hvilka i allmänhet hafva två mil och därutöfver till närmaste järnvägsstation. Då dessutom den fullbordade Östra Centralbanan skulle blifva af allra största militära betydelse, då den på ett direkt och snabbt sätt sammanbinder Sveriges största flottstation Karlskrona

med de centralare och nordligare delarne af vårt land, så synes tiden nu vara inne att fullborda detta, icke endast för de af järnvägen berörda orterna och för nuvarande delen af Östra Centralbanan, utan äfven för hela landet så viktiga järnvägsföretag.

Af interimstyrelsen anmodad att verkställa ny utstakning af Östra Centralbanans södra sträckning, har jag nu verkställt sådan.

Ur såväl trafik- som militär synpunkt har det ansetts vara af största betydelse, att Östra Centralbanan korsar Nässjö—Oskarshamns järnväg i en punkt, hvarigenom vinnes, att båda järnvägarnes trafik blifver fullkomligt oberoende af hvarandra, äfvensom att båda järnvägarnes trafikförmåga blifver, synnerligen vid militärtransporter, fullt effektiv. Härtill kommer, att de nu rådande samtrafikslagarne icke skulle medgifva banan rätt till den för dess bärighet så viktiga transporttrafiken, med mindre den mellanliggande förvaltningen försvinner. På grund häraf har Hultsfred, där norra delen af Östra Centralbanan anknyter sig till Nässjö—Oskarshamns järnväg, ansetts som lämpligaste korsningspunkten med denna bana.

Det har fortfarande ansetts lämpligt att utgå med linien från Emmaboda station å Karlskrona—Växiö järnväg och korsa Nybro—Säfsjöströms järnväg vid Målerås, fortsätta norr ut genom Älghults och Fagerhults socknar samt vidare genom Virserum och Målilla till Hultsfred för att i minsta möjliga mån inkräkta på Nässjö—Oskarshamns järnvägs trafikområde och för att nå det lifskraftiga och industriidkande Virserum. Dessutom är denna sträckning nära nog den enda möjliga med de här använda maximum lutningarna af 10 ‰ och minimum radie i kurva af 400 meter.

Med användande af denna hufvudsträckning har det af majoren m. m. Westerberg den 14 okt. 1898 upprättade förslaget till järnväg från Emmaboda öfver Målerås till Mörlunda, hvaröfver major Westerbergs kostnadsförslag och betänkande bifogas, kunnat användas ända till den af honom inom Fagerhults socken föreslagna stationen Strömma kvarn, 58,2 km. från Emmaboda.

Enligt major Westerbergs förslag antager linien vid Strömma kvarn en starkt östlig riktning, hvaremot den nu fortsätter rakt norr ut förbi Århult och Näshult samt vidare mellan Fagerhults kyrkoby och sjön Välen. Fagerhults station har förlagts på en för denna synnerligen lämplig plats invid kyrkoby, där landsvägen korsar Välen utlopp. För detta utlopp bygges en bro om 4 meters spann. Vid Fagerhults station korsas den koncessionerade, men

ännu icke fullbordade smalspåriga järnvägen från Mönsterås till Åsheda. För att undvika korsning i plan och för erhållande af gemensam station har denna järnväg omstakats å en sträcka af tre km., hvarigenom det blifvit möjligt, på en bro å 6 meters spann föra Mönsterås—Åsheda järnväg öfver Östra Centralbanan. Från Fagerhult går linien fortfarande i nästan rakt nordlig riktning förbi Korsberga mellan Gutebo och Hinsatorp fram till Axebo, där station föreslås invid Axebosjön. Vid en stark förträngning af sjön går linien tvärs öfver denna dels på bank och dels på en bro å 4 m. spann. Vidare passerar linien efter en bugt mot väster sjön Gåpen, hvars vattenyta sänkes en meter, för att utan allt för stora arbeten möjliggöra nedgången till den strax invid liggande sjön Moren. Då det med användande af den bestämda minimumradien icke varit möjligt kringgå denna sjö, har linien föreslagits gå tvärtöfver den på en midt i sjön varande holme. För att härifrån möjliggöra nedgången till Virserumsdalen, som ligger 53 m. lägre än sjön Moren, har linien måst dragas i en stark bukt mot öster förbi Ramsebo, ned mot sjön Äsen. Vid Ramsebo strax söder om landsvägen föreslås en hållplats. Landsvägen föres öfver järnvägen på en bro med 1 spann å 7,0 m. och 4 spann å 5,0 m. Från Äsen följer linien denna sjös utlopp, som oupphörligt korsas och måste omgrävas på tre ställen till en sammanlagd längd af 1,200 m. Dessutom går den öfver samma bäck på två ställen med broar å 3 m. spann och på ett ställe med bro å 4 m. spann. Vid Virserum föreslås stationen på ett för såväl kommunen som för järnvägen synnerligen lämpligt ställe, invid landsvägskorsningen med Virserumsån och omedelbart invid själfva kyrkoby.

Härifrån går linien förbi Qvillemåla kvarn till Ålefors, där ån måste omgrävas på en sträcka af 300 m. Den tager här en starkt nordostlig riktning förbi Hvensjögle söder om sjön Skiren och norr om öfre Vrängen, går vidare mellan öfre och yttre Vrängen och så tvärs öfver den sistnämnda sjön. Linien måste sålunda här tre gånger på mindre än två km:s längd passera den genom dessa sjöar rinnande Virserumsån, på två broar å 18 m. spann och på en bro å 20 m. spann. Den går så mellan allmänna vägen från Virserum till Målilla och Flatensjöns norra strand till Medelsjön, där allmänna vägen till Gårdveda, vid vägskälet i närheten af Grönkulla, på bro föres öfver järnvägen. Vid Flathult, mellan vägen och sjön, föreslås hållplats. Då det icke varit möjligt att

med den använda maximumstigningen draga linien öfver den höga plåtå, som ligger mellan Nässjö—Oskarshamns järnväg, Emmådalen och en linie dragen från Järeda rakt i norr öfver sjön Linden, så har det varit nödvändigt från Grönkulla gå i nästan rakt östlig riktning till Målilla by. I närheten af Ljungby korsas vägen från Virserum i plan, hvarefter Emmån öfvergår på en bro à 30 m. spann. Stora landsvägen från Järeda korsas likaledes i plan strax innan den inkommer på Virserumsvägen. Vid detta vägskäl, midt för marknadsplatsen, föreslås stationen på en stor och jämn plan invid Målilla by.

Vid Målilla korsas den koncessionerade, men ännu icke byggda smalspåriga järnvägen från Hvetlanda till Målilla station å Nässjö—Oskarshamns järnväg. Dels för att erhålla gemensam station och dels för att undvika järnvägarnes korsning i plan, har denna järnväg omstakats på en sträcka af 6 km. För vinnande af dessa båda stora fördelar, har det blifvit nödvändigt något försämra den smalspåriga järnvägens plan, samt flytta dess bro öfver Emmån från Stensryd till Ljungby i närheten af den plats, där Centralbanan föreslås öfvergå samma å.

Vid Målilla gör linien åter en stark krök mot norr och återtager sin rakt nordliga sträckning, går tvärs öfver Hesjön, på västra sidan om Storgölen, fram till Ödhult och Häckebo. För undvikande af allt för stora arbeten vid uppgången från Målilla måste Hesjöns vattenyta sänkas en meter. Vid Ödhult, strax innan linien korsar landsvägen mellan Hultsfred och Målilla, föreslås hållplats. Landsvägen föres här öfver järnvägen på bro. Härifrån sänker sig linien mot sjön Hulingen och kommer mellan Läckeby och Hultåsa ner till Nässjö—Oskarshamns järnväg. Då marken på dennas östra sida är ojämförligt lättare att terrassera än på den motsatta, så föreslås, att Östra Centralbanan lägges på Nässjö—Oskarshamns-liniens nuvarande banvall och fortsätter på denna fram till Hultsfreds station, där den anknyter sig till Östra Centralbanans norra del, samt att Nässjö—Oskarshamns järnväg öfverflyttas på den östra blifvande banvallen.

Å södra delen finnas goda grustag, af major Westerberg angifna mellan Trollegärde och Johansfors, vid Fiskesjö, Alsterfors, Älghult och Strömme kvarn. Å den nu utstakade linien finnes något grus vid Axebo, samt flera synnerligen välbelägna grusåsar

omedelbart invid linien mellan Ramsebo och Virserum. Dessutom finnes grus, där linien öfvergår Emmån vid Målilla.

Den utstakade linien går igenom flera kronoegendomar såsom Åby, Stekaremåla, Borstetorp, Granelund, Älghults och Lundstors kyrkoherdeboställen m. fl. Utom de, som tillhöra ofvannämnda kronojordar, finnas flera afverkningsbara enskilda skogar, som falla inom den blifvande järnvägens trafikområde, såsom vid Johansfors, Fiskesjö, Orrefors, omkring Älgasjön och Hofgårdssjön, vid Fagerhult, kring sjöarne Gåpen, Moren, Äsen samt Vrängen och Flatensjöarne m. fl. Dessutom finnas utmed linien flera industriella verk och inrättningar samt många obegagnade vattenfall, bland hvilka märkas Johansfors' glasbruk, gjuteri och såg, Hufvudhutta, Stekaremåla, Suttaremåla, Broakulla, Åby och Getasjö kvarn och sågar, Stamphults och Målerås glasbruk, Alsterfors' glasbruk och såg: Alstermo och Bockaskrufs verk och inrättningar, Älghults kvarn och såg, Hofgårdens ångsåg, Ideboå glasbruk, Strömma kvarn, Fagerhults ångsåg och Virserums stora snickerifabriker och sågar m. fl. Då dessutom alla dessa orter, som beröras af den föreslagna järnvägen, äro tätt bebyggda, så finnas alla förutsättningar för en stark lokal trafik.

Oafsedt denna järnvägs uppgift att inom de berörda orterna fylla ett stort behof af förbättrade kommunikationer, torde den kanske dock hafva sin största betydelse såsom den sista och sammanbindande länken i den därmed fullbordade Östra Centralbanan, som efter denna bandelens tillkomst skulle utgöra en rak och själfständig förbindelseled mellan Linköping och Karlskrona. Afståndet från Karlskrona till Linköping och därmed äfven till mellersta och norra Sverige blefve 41 km. kortare än nuvarande vägen öfver Alfveta.

För den af major Westerberg uppstakade delen har, vid beräkningen af denna bandels kostnad, gjorts den förändringen, att syllafståndet minskats från 0,80 till 0,75 m., syllens längd ökats från 2,50 till 2,70 m. och i följd däraf har ballastens krönbredd ökats till 3,2 m. Bergskärningsbredden har ökats till 5,10 m. och broarnes landfästen från 4,0 till 5,0 meters bredd vid grusskiftet.

Med ofvannämnda förändringar, har kostnaden för hela banan Emmaboda—Hultsfred beräknats till 5,790,000 kronor. Då banans längd i rundt tal är 114 km. så erfordras, med en beräknad driftkostnad af 60 %, en inkomst af kr. 12:18 pr dag och bankilo-

meter, för att lämna en nettobehållning af 3 $\frac{1}{2}$  % på anläggningskapitalet. Med denna järnvägs tillfälle till stor lokaltrafik, dess naturliga läge som transitobana med ej mindre än 7 st. tillstötande gamla järnvägar och 2 koncessionerade banor, så torde med säkerhet denna inkomstsiffra redan från början kunna uppnås.

Linköping i oktober 1903.

*Karl L. Anderson.*

---

*Bil. III.*

Utdrag af det i baningeniören Karl L. Andersons betänkande  
omförmälda betänkande af majoren Erik Westerberg.

Sedan förslaget till en järnväg från Linköping till Vimmerby koncessionerats har af styrelsen för Karlskrona—Växiö järnvägsaktiebolag väckts fråga om att från Emmaboda bygga en järnväg till lämplig punkt på Nässjö—Oskarshamns järnväg, och sålunda i en framtid ernå en rak förbindelse mellan Linköping och Karlskrona.

Från ren trafiksynpunkt vore naturligen Hultsfred den lämpligaste anslutningspunkten för linien från Emmaboda, men terrängen är för en sådan anslutning högst otjänlig och en banbyggnad rakt i söder från Hultsfred med maximumlutningar af 10 % blir ganska dyrbar.

Sedan undertecknad fått i uppdrag att staka en järnväg från Emmaboda till lämplig punkt på Nässjö—Oskarshamns järnväg har detta nu verkstälts, och har därvid Mörlunda befunnits vara den lämpligaste föreningspunkten, då en järnvägsbyggnad dit från Emmaboda ej är förenad med allt för stora kostnader och den tänkta transitoleden Linköping—Karlskrona ej härigenom nämnvärdt förlänges.

Linien utgår från västra delen af Emmaboda station och antager omedelbart nordlig riktning, som med smärre afvikelser



bibehålles ända till Målerås. Efter att väster om Gantesbo hafva öfvergått Bjursbäcken medelst en bro à 6,0 m. spann, framgår linien väster om Kryssboda och Ubbemåla samt därefter på västra sidan om den mellan Dufvemåla och Räfveberg belägna bergshöjden; landsvägen skäres omkring 300 m. öster om vägskälet vid Högaberg och linien går sedan rakt mot Johansfors, där en station föreslås. Här finnas flera industriella anläggningar såsom glasbruk, gjuterier, kvarnar och sågverk, och äger dessutom platsen goda kommunikationsleder med södra och mellersta delen af Algutsboda socken. Grus finnes mellan Trollegårde och Johansfors. Lyckeby å eller rättare dammen vid Johansfors glasbruk öfvergås medelst en bro à 6,0 m. spann, hvarjämte för kanalen från den ofvanför glasbruket belägna kvarnen föreslås en dubbeltrumma 1,2 × 1,2 m. Linien följer därefter Lyckeby-å, hvarvid tämligen godt grus påträffas, går sedan öster om Stekaremåla och den norr därom belägna dammen, likaså öster om de till Hufvudhulta kvarn hörande torpen, men väster om Grefveshultstorp, hvarefter linien antager något östlig riktning och passerar öster om Fiskesjö mosse och by.

Innan linien skär byvägen mellan Fiskesjö och Algutsboda anlägges Fiskesjö station. Platsen för denna station har måst bestämmas af den därpå följande långa stigningen som erfordras för att kunna höja sig upp på den norr om Fiskesjö belägna höjdpaltån. Vid Fiskesjö finnes grus.

Efter att hafva gått i en stor kurva mellan Fiskesjö och Bälshults byar söder om Långdal återtager linien nordlig riktning, går väster om Bälshults utgård och Bullemossen samt öster om Karsahult. Linien framdrages därefter vester om Långefly fram till Muggehult, där station föreslås väster om byn strax norr om byvägen mellan Muggehult och norra Stamphult. Grus finnes vid Muggehult. Norr om Muggehult passeras ån mellan Andsjön och Derasjön medelst en bro à 4 m. spann, hvarefter linien går väster om Floahult samt öster om Frönesjön, hvarvid den från nämnda sjö ledande timmerrännan öfvergås medelst en bro à 4,0 m. spann. Fortsättande norrut öfvergår linien den i en djup dal belägna Hällebergaån, för hvilken föreslås en kulvert med 6,0 m. spann, härefter går linien fram mot Målerås, och ingår från öster på därvarande station. Å hela sträckan mellan Emmaboda och Målerås går linien såsom af profilritningen synes öfver en tämligen jämn terräng, men vid Fiskesjö höjer sig marken för att därefter åter blifva ganska jämn.

Linien utgår vidare från västra delen af Målerås station, antager genast nordlig riktning med dragning åt öster; söder om Qvarnasjön intager linien ännu mera östlig riktning, öfvergår landsvägen vid vägskälet söder om Qvarnkulla, (Björnkulla), hvarefter linien återtager nordlig riktning; omkring 1 km. söder om Alsterfors måste linien göra en kurva åt öster och söder om Nybygget passera den djupa dalsänkning, i hvilken framrinner ett af Alsteråns tillopp, hvarefter åter nordlig riktning intages, tilldess linien framkommer till nya landsvägen öster ut från Alsterfors. Landsvägen följes omkring 500 m., hvarefter den öfvergås af järnvägen. Här finnas flera kullar innehållande godt grus.

För Alsterån, som vid öfvergångsstället söder om S. Rås delar sig i tvenne grenar, föreslås för den mindre grenen en dubbel trumma  $1,2 \times 1,2$  m. och för den stora hufvudgrenen en bro med 14,0 m. spann. Linien följer därefter väster om S. Rås en bäck, tillopp till Alsterån, fortsätter sedan norrut, skär byvägen mellan Bubbetorp och Alstermo öster om Torpet, där en vägbro anlägges. Riktningen blir därefter mera västlig till dess linien omkring 1 km. söder om Älgasjön öfvergår Lillån medelst en bro à 10,0 m. spann. Före öfvergången af ån skär linien flera kullar innehållande godt grus.

Söder om vägskälet vid Älghults kvarn föreslås anläggandet af Älghults station, väster om Högalid. Linien drager sig därefter på östra sidan om Älgasjön och Hofgårdssjön, tilldess den norr om sistnämnda sjö gör en kurva åt öster för att erhålla lämplig uppgång till den egentliga höjdplatån, som måste passeras; härefter fortsätter linien i nordöstlig riktning mellan Trehörningen och Byggagölen fram mot Nyelund, väster därom, öster om Nytorpet och Blomkulla, tilldess linien vid Strömma kvarn öfvergår Grönskåraån, medelst en bro à 10,0 m. spann. Vid öfvergången af landsvägen föreslås anläggandet af en station söder om torpet Grinden. Vid Strömma kvarn finnes grus.

---

Sköfde den 14 oktober 1898.

*Eric Westerberg.*

---

*Bil. IV.*

Stiftelseurkund för Aktiebolaget Östra Centralbanans sydliga sträckning.

§ 1.

Bolaget skall grundas på aktier med begränsad ansvarighet för delägarne i öfverensstämmelse med lagen om aktiebolag den 28 juni 1895.

§ 2.

Bolaget skall hafva till ändamål att efter förvärfvad koncession *dels* anlägga en järnväg om 1,435 meters spårvidd mellan lämplig anknytningspunkt å Nässjö—Oskarshamns järnväg till *Emmaboda* station å Karlskrona-Wäxiö järnväg, *dels* anlägga eller inköpa sådana järnvägar, som bolaget kan finna fördelaktigt att sätta i förbindelse med förenämnda järnväg, *dels* ock å de af bolaget anlagda eller inköpta banor mot afgift underhålla regelbunden fart med lokomotiv eller annan motor till personers och varors fortskaffande.

§ 3.

Bolagets styrelse skall hafva sitt säte i Karlskrona.

§ 4.

Aktiekapitalet skall utgöra minst *en* och *en half million kronor* och högst *fyra* och *en half millioner kronor*, fördeladt i aktier med lika rätt, hvarje å *ett hundra (100) kronor*, och skall aktie vara mot bolaget odelbar och aktiebref endast ställas till viss person.

§ 5.

Bolagets styrelse skall utgöras af sju ledamöter, hvilka utses bland aktieägarne å ordinarie bolagsstämma för tiden intill nästa ordinarie bolagsstämma. Vid val af styrelse skola jämväl utses fem suppleanter, hvilka vid inträffande afgang eller förfall skola i styrelsen inträda efter därtill erhållen kallelse. Samtliga styrelseledamöter och suppleanter skola vara i Sverige bosatta svenska undersåtar.

Styrelsen, som inom sig utser ordförande, vice ordförande och dessutom en verkställande direktör, är beslutsmässig, då minst fem ledamöter äro tillstädes. Som styrelsens beslut gäller den mening, om hvilken vid sammanträde de flesta rösterna förenat sig, men vid lika röstetal den mening, som biträdes af ordföranden vid sammanträdet.

### § 6.

För granskning af bolagets räkenskaper och förvaltning skall bolaget årligen å ordinarie bolagsstämma utse tre revisorer jämte tre suppleanter.

### § 7.

Bolagsstämmor skola hållas i Karlskrona, däraf en ordinarie, årligen före juni månads utgång. Kallelse till bolagsstämma skall ske genom kungörelse i allmänna tidningarna samt minst en Linköpingstidning, en Smålandstidning och en Karlskronatidning två gånger, sista gången minst fjorton dagar före den för stämmans hållande utsatta dag. Andra meddelanden bringas till aktieägarnes kännedom genom minst en gång i samma tidningar infördt tillkännagifvande.

### § 8.

I afseende å grunderna för utöfvande af rösträtt och fattande af beslut å bolagsstämma skola gälla bestämmelserna i lagen om aktiebolag den 28 juni 1895, dock att icke någon delägare må utöfva rösträtt för sammanlagdt mer än *en femtedel* af hela det vid bolagsstämman antecknade röstetalet. Därest för aktier, som innehafvas af kommun eller bolag, flera ombud sändas, skall uti deras fullmakt vara utsatt, huru stor andel af det vederbörande tillkommande röstetal hvartdera ombudet skall representera. Dessa ombuds röster skola beräknas, som om endast en person förde hufvudmannens hela talan och det antal aktier, för hvilket hvartdera ombudet äger rösta, i enlighet därmed jämkas.

Skulle fråga uppstå om inköp eller anläggning af annan järnbana, erfordras för bifall till ett förslag härom minst *två tredjedelar* af de vid bolagsstämman afgifna rösterna.

§ 9.

Sist inom \* två år från bolagets bildande skall för aktie full betalning erläggas. Aktier, som utöfver minimikapitalet må komma att utsläppas, skola inbetalas inom ett år, efter det beslutet därom inregistrerats. Inbetalning af oguldet aktiebelopp verkställes å tider, som styrelsen med nyss angifna begränsning bestämmer och kungör i den ordning, som för kallelse till ordinarie bolagsstämma bestämmes.

Linköping och Karlskrona i december 1902.

*L. Douglas.*

*A. Wachtmeister.*

*B. Söderbaum.*

*Gustaf W. Roos.*

*Jonn O. Nilson.*

Att herrar landshöfdingen grefve L. Douglas, bankdirektören B. Söderbaum och grosshandlaren Jonn O. Nilson här ofvan egenhändigt tecknat sina namn, intyga:

*Alf. Th. Rudelius.*

*Verner Lundgren.*

Att landshöfdingen grefve A. Wachtmeister här ofvan egenhändigt tecknat sitt namn, intyga:

*Nils Leth.*

*Magnus Falck.*

Att herr landssekreteraren Gustaf W. Roos här ofvan egenhändigt tecknat sitt namn, intyga:

*A. Reuterskiöld.*

*J. E. Ericsson.*

År 1903 den 5 mars ingafs till Kungl. Maj:ts befallningshafvande förestående stiftelseurkund i två exemplar, däraf det ena härstädes förvaras för det ändamål, som i 12 § af lagen om aktiebolag den 28 juni 1895 omförmäles, betygar, Karlskrona å landskansliet som ofvan

Lösen 1: —

Ex officio

Stpl. afg. 0: 50

*Josef Fröberg.*

Summa 1: 50

Att här intagna stiftelseurkund med tillhörande bevis är lika lydande med hufvudskriften, intyga:

*Alf. Th. Rudelius.*

*Teodor Hellroth.*

# Karta

öfver

Östra Centralbanans

fortsättning.

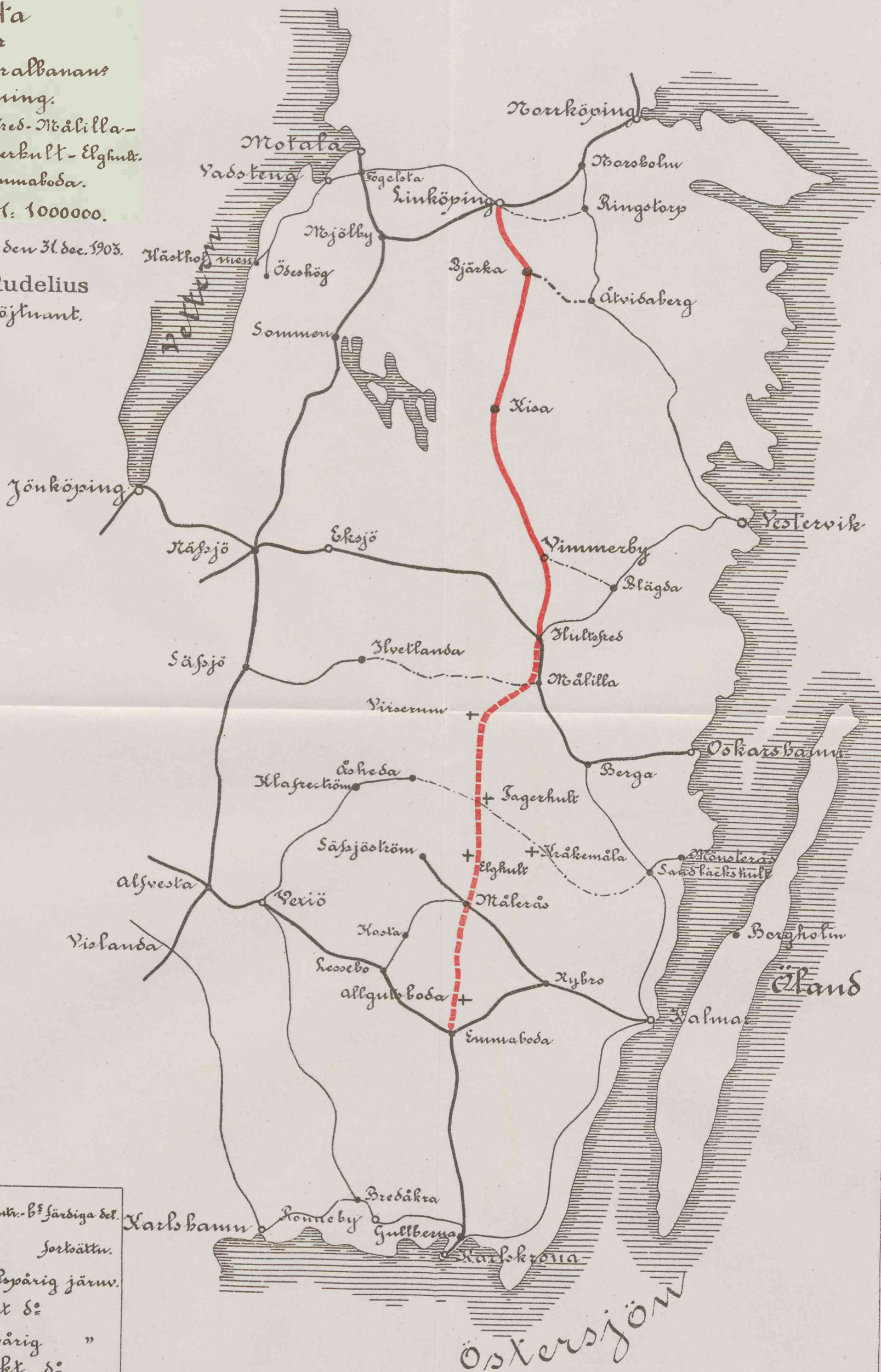
Linjen: Hultsfred-Målilla-  
 -Visserum-Fagerhult-Elghult-  
 -Målerås-Emmaboda.

Skala: 1: 100000.

Linköping den 31. dec. 1903.

Folke Rudelius

Underlöjtnant.



- Östra Centr.-b<sup>n</sup> färdiga del.
- - - - - " fortsättv.
- Normalspårig järnv.
- - - - - Tilltänkt d:
- Smalspårig "
- - - - - Tilltänkt d: