

Svenske Jernbaner 1 Nättraby-Alnaryd-Almeboda Järnväg

Når man før krigen skulle her fra København over til sommerhuset i Blåningsmåla, var det er mere kompliceret historie end i dag, hvor man enten tager færgen til Malmø og videre fra "Centralen" med rälsbussen direkte til Nättraby og derfra videre med S1's store hvide busser eller tager bilen derover, noget der begge dele tager godt fire timer. Nej dengang måtte vi afsted med 'færgen fra Frihavnen kl. 5.47 om morgenen for at nå persontoget fra Malmö 7.45, Eslöv an 8.21, hvor vi kom over i det første privatbanetog: Östra Skånes Järnvägers, 2.-3. kl. persontog, Eslöv af 8.35, an Kristiansstad, 67 km længere fremme, kl. 10.02. Her begyndte smalsporsturen, idet vi fra den fjerneste nordlige perron på den store station kom over i Blekinge Kustbanors gennemgående persontog, der over 1,067 m spor førte en de godt 120 km til Nättraby på knap fire timer. Tog turen lang tid, var befordringen til gengæld god, velaffjedrede boggievogne med kurvesofaer og store spejlglasvinduer. Og så holdt vi endelig på Nättraby Norra station, tæt op til BKB stationen, Nättraby-Alnaryd-Älmeboda Järnvägs daglige blandettog nordpå, tog 4, afgang Nättraby N kl. 14.30, an Blåningsmåla, 22 km, kl. 15.39, damplokomotiv 1C1 "Axel E. Lindvall", en 2.-3. klasses boggievogn med plads til hele 24 passagerer, en lige så stor rejsegodsvogn, 12 2-akslede tomme tømmervogne, og det altsammen på et så diminutivt spor, at man troede, man stod i et af barndommens eventyrlande.

Ja, nu er det længe siden, at det sidste persontog dampede op ad Nättrabyåens dal mellem de klippehøjder, der tårnede sig op på begge sider, over sletten ved Björkeryd, langs den smilende sø til Bråstorp, langs små vandfald mellem Alnaryd og Milhallarna, mellem mægtige rullestensblokke på plateauet mellem Blåningsmåla og Svarthövden og i skarpe kurver op ad de-stærke stigninger til Smålands højland og ind i de endeløse skove nord om Eringsboda for til sidst at ende i den smilende kirkeby Älmeboda, 49,1 km nord for det sydlige endepunkt ved Nättrabyhamn.

Er der noget sted i Danmarks nærhed, hvor der endnu eksisterer en afvekslende og uberørt natur, er det i Blekinge og de tilgrænsende dele af Syd- og Østsmåland. Det store smålandske højdeplateau sænker sig ved grænsen til Blekinge brat ned mod kystsletten, og på grænsen, hvor isen har stået og skuret, er der snese efter snese af småsøer, flade lyse løvtræskransede søer blandet med dybe mørke klippesøer kranset af fyr og gran. Fra højlandet baner den ene å efter den anden sig vej i småfald mellem klippeblokke og skovklædte højder ned mod Østersøkysten, fra vest mod øst, Helgeån, Holjeån, Morrumsån, Mieån, Bräckneån, Ronnebyån og Lyckebyån og mellem dem den smukkeste og vildeste af dem alle, Nättrabyån. Op gennem disse ådale strækker sig den ene sidebane ved siden af den anden, Kristiansstad-Hästveda, Kristiansstad-Älmhult, Sölvesborg-Olofström-Älmhult, Karlshamn-Vislanda-Bolmen, Bredåkra-Tingryd, Karlskrona-Växjö og sidst, men ikke mindst NM]. På samme måde som åløbene og vejene langs disse siden oldtiden havde forbundet havnene og byerne i kystbygden Karlskrona, Rönneby, Karlshamn og Sölvesborg med den nordlige del af kystsletten og skovbygderne i nord, på samme måde blev det fra forrige århundredes slutning banerne, der formidlede forbindelsen mellem byerne og deres opland i nord. På tværs af landet fandtes kun kystbanen og nogle dårlige stenede og bakkede skovveje.

Initiativtageren til banen op gennem Nättrabydalen var godsejer Axel E. Linvall på Havsgården, der i 1889 havde set Decauvillebanen på verdensudstillingen i Paris, hvor den berømte franske ingeniør havde vist en bane med 600 mm sporvidde udelukkende forsynet med boggievogne, således at boggieerne til samtlige vogne var ens, og der på disse kunne anbringes forskellige vognkurve enten lavet på fabrikken eller banens egne værksteder lige fra åbne godsvogne til postvogne og personvogne. Han havde klart set denne jernbanetypes muligheder, og efter at disponent Hummel på Kosta Glasbruk havde åbnet en sådan bane mellem Kosta og Lessebo, kun et halvt hundrede km nordligere, lykkedes det hurtigt Linvall at opnå gehør for gennemførelsen af en sådan bane fra Nättrabyhamn nordpå til Alnaryd. Et alvorligt problem opstod imidlertid under forarbejderne, idet Linvall gik ind for, at banen skulle have sin hovedforbindelse med Karlskrona ved hjælp af dampbådene fra Nättrabyhamn til Karlskrona, da Blekinge Kystbanor havde forlangt et helt urimeligt årligt tilskud for at optage banen på Nättraby station, medens banens formand, der tillige var bestyrelsesmedlem i den større bane, gik ind for, at hovedforbindelsen skulle etableres med kystbanen. Til sidst endte det med, at banen, som foreslået af Linvall, kom til at krydse kystbanen i en underføring tæt øst om Nättraby station, men at der dog byggedes et stikspor op til denne, således at NAJ opførte en særlig lille station tæt op til BKB's, idet togene, når de kom nede fra havnen, kørte under kystbanen og så bakkede op til Nättraby Norra. For at få togene ind i nærheden af stationsbygningen, der lå for enden af sporene øst for terrænet, måtte man køre forlæns ind til den lille jord perron. Når man så skulle videre, måtte toget igen bakke ud til rangerhovedet for så at køre fremad, nedad den skrånende bane til hovedsporet og fortsætte mod nord, en manøvre der, når der tillige skulle rangeres, kunne tage både 10, 15 og 20 minutter og unægtelig gjorde sit til, at det blev lidt af en dagsrejse at drage op gennem Nättrabydalen. I de senere år af banens levetid, da bilkonkurrencen dukkede op, fik man dog opholdet helt ned på 2 minutter, idet man blev holdende ved rangerhovedet, der lå lige så godt som Nättraby N for BKB stationen, og der næsten aldrig var lokale rejsende. Udvekslingen af vogne mellem NAJ og BKB skete så gennem et rangertræk fra havnestationen op til Nättraby Norra. Nättrabyhamns station var noget for sig, ligesom havnen, der ikke var en havn i almindelig forstand, men blot to brygger på hver sin side af den her dovent fremglidende brede å. På østsiden var en stensat kaj bag kirken, hvor mindre sejlere og motorskibe kunne losse eller laste tømmer og grus og andet gods, medens der på den modsatte side var en træbrygge langs bredden med en lav pavillon, hvor dampbåden fra Karlskrona lagde til tre gange om dagen. Stationen kom til at ligge på østsiden, således at der kunne føres spor ned tillastkajen, og de rejsende måtte så gå på en smal bro over åen for at komme over til dampbåden.

Terrænet lå malerisk med åen på den ene side og bjergskråningerne isprængt klippestykker på den anden. Den oprindelige stationsbygning var et lille træskur, men efter få års forløb byggedes en elegant bygning, der mere lignede en villa for velhavende folk end en jernbanestation, med sit høje mansardtag og store altan, hvor der i sommertiden altid var trukket en stribet baldakin hen over trafikchefens kaffebord. Der var ingen perroner, men til gengæld var der over stationspladsen spredt et tykt lag grus, der altid er fint jævnet og revet. Værksteder og remiser lå i nordenden af stationen tæt ved udkørslen på hvis østside var et spor op til en diminutiv

drejeskive. Ved remisen fandtes nogle enkelte, ved banens senere udbygning helt utilstrækkelige, opstillingsspor. I Nättraby Norra fandtes hovedsageligt kun sporplads for vogne, der skulle omlastes. Stationsbygningen var som nævnt ganske lille af en ejendommelig type med gavlen ud mod terrænet og bygget således, at taget gik så langt ud over væggen, at der blev en overdækket loggia båret af to bjælker foran bygningen. Foruden fire holdepladser fandtes kun tre yderligere stationer, Björkeryd ved en lille sø kort efter at banen var gået over åen på en 20 m lang bro af svære jerndragere, Tving på et sted hvor ådalen åbner sig til en smilende slette, hvor der findes savværk, skole, kirke og småindustrier, og endelig endestationen Alnaryd med et nu nedlagt jernværk, der oprindeligt udnyttede de rige fund af myremalm i omegnen og senere blev omdannet til sømfabrik. At beskrive stationsbygningen er umuligt, den skal ses, to gavle vendt mod banen og forbundet med et tilbagetrukket andet stokværk med en mindre tilbygning midtpå med et kæmpevindue og et rundt, stærkt overskydende tag. Jo, i halvfemserne kunne man lave slotte i træ i Sverige. Det første driftsmateriel bestod af to damplokomotiver af typen 1E1, bygget hos Motalas Mekaniska Verkstad, svarende til lokomotiver bygget i de samme år til bl.a. Munkedals Jv. og Stavsjö Jv.

Personvognsmateriellet bestod af to boggievogne, indeholdende 2. og 3. kl., mest lignende cigarkasser med indsatte diminutive ruder og for enderne en lige så diminutiv platform, der ikke strakte sig ud til vognens sider. Den sidste af disse vogne eksisterede lige til banens nedlæggelse, men anvendtes ikke meget i de senere år. Herudover fandtes 2 boggietømmervogne og 12 2-akslede godsvogne, hvoraf 2 lukkede.

Banen til Alnaryd, hvis anlæg var påbegyndt t 1893, åbnedes den 25. maj 1895, men allerede på dette tidspunkt var det klart, at Alnaryd ikke var et naturligt endepunkt, og kræfter var i gang for at drage den yderligere nordpå. Allerede i 1899 fik man koncession på forlængelsen, og i 1905 åbnedes denne til Eringsboda, 31 km fra Nättrabyhamn, med to mellemstationer Blåningsmåla og Svarthovden, begge liggende midt i vildt og kuperet terræn, hvor små græsklædte stykker mellem bjerghøjderne giver næring for et fattigt landbrugs få kreaturer. I dag vil næppe nogen kunne forstå, at der blev lagt jernbanestationer på disse steder, men man må heller ikke glemme, at i skovsognene her er befolkningen mellem 1900 og 1964 sunket til under det halve og al landbrugsdrift praktisk talt ophørt. Eringsboda er den øvre Nättrabydals største kirkeby med handlende; håndværkere, småindustrier, flere savværker, læge, skole, hotel m.m. og var i hele banens levetid dennes hovedleverandør af rejsende og stykgods.

Medens banens persontrafik ikke var helt ringe, var man imidlertid stærkt interesseret i at forøge godstrafikken, hvilket var en af hovedårsagerne til, at man dannede Eringsboda-Älmeboda Jarnvagsaktiebolag, der i årene 1906-1910 udbyggede banen videre til 49,1 km, Älmeboda kirkeby i Småland beliggende ved et vigtigt vejknudepunkt. En anden årsag var, at man allerede fra begyndelsen havde håbet at få forlænget banen så langt, at man fik skabt en jernbaneforbindelse til Växjö, hvilket imidlertid aldrig lykkedes, trods at der i 1911 meddeltes koncession på en jernbane fra Älmeboda til Ingelstads station på Växjö-Tingsryds Jv. Ved anlæggelsen af Eringsbodabanen anskaffedes kun 13 godsvogne, men med forlængelsen til Älmeboda blev de gamle lok for små, idet der nu dels tilkom transporter af tømmer fra de store skovstrækninger mellem Eringsboda og Älmeboda, dels af trævarer fra de småindustrier, der voksede op

om stationerne i Yxnäs og Rävemåla, og endelig blev afstandene nu så lange, at de små lokomotiver ikke kunne fremføre togene på rimelig tid. Der anskaffedes derfor nu yderligere fra Motala to svære lokomotiver af typen 1C1 med overheder, hvortil efterhånden yderligere kom 5 personvogne og 2 lukkede gods- og rejsegodsvogne, der alle var boggievogne samt 25 2-akslede åbne godsvogne. Herudover anskaffedes ikke yderligere materiel, førend man i foråret 1938, 1 år før banen lukkedes for offentlig trafik, anskaffedes 1 diesellokomotiv på 150 HK.

I de første år var trafikken ringe, der løb kun 1 tog om vinteren i hver retning og to om sommeren, men efterhånden steg trafikken, så man f. eks. i 1925 havde 95.500 togkm svarende til 3 plantog om dagen i hver retning. Der foretoges 3.630 rejser på 2. klasse, som alle tog medførte, lige til banens nedlæggelse, og 57.540 rejser på 3. kl. samt transporteredes 25.820 t gods svarende til mere end 6.000 lastede vogne, en ganske god præstation på 600 mm spor. Toghastigheden var forbavsende god, 24 km i gennemsnit for persontogene, eller ikke meget langsommere end hvad der f. eks. præsteredes på Kalvehavebanen eller Ålborg Privatbaner. Hovedtransporterne var dels træ og møbler, dels grus fra en større grusgrav ved Berg, syd for Tving.

Med bilernes gennembrud som transportmiddel var det imidlertid slut med en bane af denne art. Da det var en ren privatbane uden kommunal eller statsstøtte, måtte man klare sig, så godt man kunne, togantallet svandt fra tre til to tog om dagen og senere til 1 i hver retning på hverdage, personalet indskrænke des til det rent usandsynlige, og det lykkedes virkelig at holde udgifterne stangen, både i 1938 og 1939 var der overskud på mellem 1000 og 2000 kr., skønt driftsindtægterne for den 49,1 km lange bane kun udgjorde ca. 50.000 kr., men dette var også på bekostning af, at materiel og bane kun vedligeholdtes i nødtørftigt mål.

Man var klar over, at dette ikke kunne fortsætte, da antallet af rejser var svundet til 3.860 årligt, mest fra et par stationer og holdepladser, der havde langt til hovedvejen, og godstrafikken til 9.800 t, hovedsageligt grus fra Berg. Samtidig havde banen anskaffet både busser og lastbiler og klarede trafikken godt med disse. Man besluttede derfor, omend med sorg i sindet, at indstille trafikken mellem grusgraven ved Berg og Ålmeboda den 1. december 1939, hvorefter sporet hurtigt blev taget op, medens der dannedes et nyt aktieselskab "Nättrabydalens Trafikaktiebolag, der dels overtog busruterne, dels banen mellem Nättrabyhamn og Berg. Selskabet klarede sig gennem krigen, men måtte pr. 1. januar 1946 indstille grustransporterne, der ikke længere var rentable, hvorefter resten af banen blev revet op. Den 1. juli 1948 overtog SJ busruterne, og dermed var Nättrabydalens private transportselskab for altid borte. Da jeg i 1948 besøgte dalen igen, var stationen i Blåningsmåla brændt og sporet væk. En ny hovedvej fra Karlskrona til Växjö var ved at blive draget frem gennem dalen, og de gamle stationer lå forladte langs denne, men endnu med en gul postkasse til vidne om deres tidligere anvendelse.

Stationen i Nättraby Norra var revet ned, og i Nättrebyhamn var det eneste tydelige minde om, at en jernbane havde gået her, et spor, der lå i vejen over til lastkajen. Materiellet var borte, men det ene af de store lok var solgt til Aspa bruk i Närke, hvorfra det kom til museumsparken i Nassjö, medens to boggievogne og en af de toakslede Tømmervogne nu findes på SJK's museumsbane i Lina.

Gennem 43 år kørte Nättrabytoget turister fra Blekinges industribyer

op i skovene, og banen blev døbt til "Krösabanen", tyttebærsbanen, fordi forældre med børn og svigermødre hver sommer og efterår fyldte de lange personvogne med store spånkurve, når de drog på bær- og svampetur til skovene ved Svarthövden, Yxnanäs og Rävemåla. Tyttebærsturene er et folkelivsbillede, der er forsvundet, og vi andre savner tyttebærtoget, når vi skal på ferie, for at komme op til ødegården eller for at gå på vandring på Boasjöåsen, i ådalen ved Loppetorp eller på klipperne ved Kumlehallar, men vi må trøste os med, at Smålands og Blekinges natur har vi dog tilbage og endda i modsætning til Danmark mere og mere uberørt år for år, eftersom affolkningen af skovsognene fortsætter, medens både bebyggelsen og turistlivet koncentrerer sig nede langs kystvejen i tätorterne omkring de store industriforetagender.

Birger Wilcke.