
BORÅS JÄRNVÄG

Signatur: B.H.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Borås järnvägsaktiebolag, Borås.

När västra stambanans byggande år 1854 blivit beslutat, dröjde det icke länge, innan fråga uppstod om att sammanbinda Borås med lämplig punkt å densamma. Detta var emellertid icke den första järnvägsfrågan i Borås, ty redan greve A. E. VON ROSENS första men aldrig närmare utvecklade plan till en järnväg Göteborg—Stockholm (1845) synes ha gällt en linje över Borås och Jönköping. I slutet av 1840- och början av 1850-talet var intresset för det nya kommunikationsmedlet stort i Borås, och man diskuterade olika järnvägsprojekt, dock utan att uppnå något resultat. År 1853 utarbetade greve VON ROSEN, sannolikt på grund av intresset i Borås, ett kostnadsförslag för en järnvägslinje, som dittills ej varit föreslagen, nämligen en järnväg Borås—Kullings Skövde (nuvarande Vårgårda station). Denna blev den första början till Borås—Herrljunga järnväg. Att förslaget till en järnväg i denna riktning vann anslutning berodde därpå, att västra stambanans sträckning genom denna del av Skaraborgs län vid denna tid syntes vara avgjord, vidare att Boråstraktens förbindelse med sin kornbod, Skaraborgs slättbygd, var ortens mest närliggande kommunikationsbehov samt att järnvägsfrågans enklaste lösning var att söka i den kortaste vägen till en stambanestation.

Emellertid dröjde det flera år, innan någon bananläggning påbörjades. De politiska frågorna vid tiden för Krimkrigets utbrott undanträngde alla andra, och först 1855 återupptogs järnvägsfrågan. Handlanden A. M. SALMENIUS utlyste detta år ett möte i Borås, vilket uttalade sig för en järnväg mellan Borås och lämplig punkt på västra

stambanan samt beslöt bildandet av ett aktiebolag. Man beslöt även att anmoda byggnadschefen vid statsbanorna, översten NILS ERICSON, att granska det förut omnämnda förslaget av VON ROSEN. På ERICSONS föranstaltande uppgjordes nu av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. WENNERSTRÖM flera alternativa förslag, bl. a. även en linje Borås—Herrljunga kyrkoby, vilket förslag ansågs komma att kosta 2 475 000 rdr rmt. Om detta förslag enade sig snart alla intresserade, först och främst av det skälet, att det skulle bli det billigaste.

Den första bolagsstämman med *Borås järnvägsaktiebolag*, som grundades på 12 600 aktier à 200 rdr rmt, hölls den 29 sept. 1856, därvid bl. a. kostnadsberäkningen, som höjts till 2 558 000 rdr rmt, godkändes. Till styrelse valdes häradshövdingen B. V. HESSLE, kaptenen C. L. ÅBERG, dr S. ELMLUND, handlanden A. M. SALMENIUS, fabriksidkaren Sv. ERIKSON och handlanden H. CARLING. Bolagsordningen godkändes av K. M:t först den 10 okt. 1858.

Under år 1856 hade bolagets styrelse med erkännansvärd kraft drivit arbetet för järnvägsplanens realiserande. Sålunda hade den påverkat Älvsborgs läns södra hushållningssällskap att hos K. M:t anhålla om propositions avlåtande till följande riksdag om lån till banan med $\frac{2}{3}$ av den beräknade anläggningskostnaden. Under hösten s. å. beslöt Borås stad att teckna 500 aktier och att garantera järnvägens byggande, om statslån erhöles, och vid den kort därefter sammanträdande riksdagen väckte stadens representant i borgarståndet, fabrikören C. G. RYDIN, vilken redan från järnvägsfrågans början varit en ivrig främjare av densamma, motion om beviljande av statslån till ett belopp av 1 706 000 rdr rmt. Dessutom framlade K. M:t själv proposition i ärendet, upptagande ett statslån av 1 704 000 rdr rmt. Följande år inträdde emellertid en svår penningkris; redan i början av 1858 avstyrkte statsutskottet såväl propositionen som motionen, och riksdagen följde statsutskottets mening.

Den 21 maj 1858 hölls bolagsstämma. Man diskuterade den genom riksdagens beslut uppkomna situationen och beslöt att trots motgången ej upplösa bolaget. Dock skulle de aktieägare, som önskade få ned-sätta eller taga tillbaka sina teckningar, återfå inbetalt kapital jämte ränta efter repartiserat avdrag för de utlägg som gjorts för undersökningar m. m. En stor del aktietecknare begagnade sig av erbjudandet att återtaga teckningarna.

När det nu såg ut, som om allt intresse för järnvägsfrågan skulle dö ut, inträffade en händelse, som satte nytt liv i detsamma. Hösten

1858 utnämndes till landshövding i Älvsborgs län assessorn i Svea hovrätt greve ERIC JOSIAS SPARRE, och han använde sin stora energi och talförmåga till att ånyo sätta fart i aktieteckningen. Vidare väckte han och RYDIN i riksdagen motioner om beviljandet av ett statslån av 1 700 000 rdr till järnvägen.

I motiveringen till sin motion framhöll greve SPARRE vikten av en bana till Borås, en ort, som från urminnes tider varit känd för sin näringsflit och som förtjänade namnet av fabriksdistrikt. Ett sådant krävde framför andra kommunikationer.

Efter vidlyftiga debatter beviljade ständerna i okt. 1860 ett statslån intill 2/3 av den verkliga kostnaden för järnvägsanläggningen. I maj följande år meddelade K. M:t i skrivelse till Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader, att lånet, högst 1 700 000 rdr, kunde utbetalas under åren 1861 och 1862, sedan K. M:t prövat och fastställt plan- och kostnadsberäkningar för järnvägen. Vidare uppsatte K. M:t som villkor, att den återstående tredjedelen av kostnaden skulle bestridas av aktieägarna, som tillika skulle garantera arbetets utförande med teckning av ytterligare en tredjedel av den beräknade kostnaden. Rörande ränta och amortering föreskrevs, att å årligen lyftat, ej inbetalt belopp skulle ränta erläggas med 4 % och återbetalning ske med 1 %. Räntan skulle således erläggas redan under byggnadsperioden, en bestämmelse, som ej gjorts vid förut beviljade järnvägslån.

På extra bolagsstämma den 9 jan. 1861 beslöt man att begagna sig av det erbjudna statslåneunderstödet samt valde styrelse, i vilken greve SPARRE blev ordförande och direktören AD. ALSING vice ordförande.

Nästa extra stämma hölls den 26 febr., därvid man uppdrog åt styrelsen att anmoda kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren HJ. ELLWORTH att på ett år åtaga sig överingenjörsbefattningen vid järnvägen. Aktier hade nu tecknats till ett antal av 3 800, men ytterligare 450 behövdes.

För att öka aktieteckningen hade landshövdingen dagen före bolagsstämman själv hållit allmän rådstuga i Borås och därvid förmått de skattskyldige besluta att, förutom redan tecknade 500 aktier i bolaget, ytterligare teckna 200 ävensom kostnadsfritt till bolaget upplåta inom stadens grund erforderlig mark för station, bangård och bana.

Då avtal med kaptenen ELLWORTH ej kunde träffas, antogs till överingenjör kaptenen CLAES ADELSKÖLD. Denne uppgjorde nu enligt greve SPARRES önskan tre nya kostnadsförslag. Det första av dessa förslag var beräknat efter samma spårvidd som å statsbanorna och slu-

tade på 2 685 000 rdr. Det andra med 4,1 fots spårvidd eller samma vidd som å de nyligen fullbordade Söderhamns- och Hudiksvallsbanorna slutade på 2 150 000 rdr och det tredje med 3,5 fots spårvidd uppgick till 1 875 000 rdr.

De rådande meningsskiljaktigheterna om Vårgårda och Herrljunga som slutpunkt för banan vållade inga större svårigheter, då den förra linjen, ehuru kortare, dock skulle bli dyrare i anläggningen. Försvaret för Vårgårdalinjen fördes ock mycket lamt.

Rörande spårvidden uppstod en häftigare meningsstrid. I valet mellan att antingen ytterligare få vänta på järnväg och skaffa ett större statslån och ökad aktieteckning eller att göra inskränkningar i kostnaden av anläggningen var det ej förvånande, att majoriteten snart omfattade tanken på en smalspårig järnväg.

Hur frågan först väcktes, är ej fullt känt, men ungefär samtidigt i slutet av maj gjordes två olika uttalanden, det ena i »Aftonbladet» av en anonym insändare — kanske ADELSKÖLD själv —, som kraftigt förordade, att Boråsbanan skulle byggas med 4,1 fots spårvidd, och det andra uti »Tidskrift för byggnadskonst och ingenjörsvetenskap 1861» av kaptenen G. NERMAN, som lika bestämt avrådde från den mindre spårvidden och i stället tillrådde en lättare överbyggnad på banan för att minska anläggningskostnaden. NERMAN, vilkens åsikter helt upptogs av RYDIN, förutsade, att den mindre spårvidden i längden ej kunde tillfredsställa trafikbehovet, som snart skulle fordra de bekväma förhållanden, som lika spårvidd med angränsande banor medförde.

Efter verkställda undersökningar gjorde slutligen ADELSKÖLD i denna del av frågan ett uttalande till förmån för en smalspårig bana med 4,1 fots spårvidd. Styrelsen instämde i överingenjörens mening.

Vid bolagsstämman den 28 sept. 1861 avgjordes frågorna om banriktning och spårvidd. Oppositionen mot styrelsens förslag fördes av RYDIN, som anmärkte, att ingen kunde veta, hur stort statslånet skulle bli. Det skulle visserligen utgå med $\frac{2}{3}$ av banans verkliga kostnad, men vad visste man nu om den? Den egentliga motsatsen mellan styrelsen och RYDIN rörde dock spårvidden, ty RYDIN ville ha järnvägen bredspårig. Rektorn A. G. HOLLANDER, som förde Borås stads talan, blev tveksam och begärde uppskov för att höra staden vid allmän rådstuga, varpå stämman ajournerades till den 4 okt. Samma dag hölls extra bolagsstämma. Den öppnades av landshövdingen greve SPARRE, som meddelade, att behöfligt kapital för byggandet av en bana med samma spårvidd som statens saknades, även om statens rörliga materiell

skulle få användas. Däremot fanns det tillräckliga medel för en 4-fots bana med egen rörlig materiell och 7 300 rdr utöver den beräknade kostnaden att användas för oförutsedda behov. Vidare upplyste landshövdingen, att man med egen materiell vore oberoende av de beslut, som kunde fattas för statsbanorna och som måhända kunde menligt inverka på bibanor utan egen rörelsemateriell, och att man på en smalspårig bana kunde framföra två tåg om dagen för samma pris, som ett kostade på en normalspårig. RYDIN inledde därefter överläggningen med att framhålla, att det icke visats, att medlen vore otillräckliga för den större spårvidden, att det vore ovisst om statslån, såsom styrelsen beräknat, kunde erhållas med $\frac{2}{3}$ av den beräknade kostnaden för rörlig materiell samt att arbetet mycket väl kunde påbörjas utan att spårvidden bestämdes, innan K. M:ts svar ankommit angående statens trafikering av banan. ADELSKÖLD framhöll, att, om en smalspårig järnväg beslöttes, man vid arbetets utförande skulle vidtaga nödiga åtgärder för att senare kunna övergå till samma spårvidd som vid Statens järnvägar. Vid votering om spårvidden avgavos 1 590 röster för den smalare spårvidden och blott 25, RYDINS röster, för den bredare. Därefter skreds till teckning av garantiaktier, varvid halva antalet genast tecknades.

Arbetet med järnvägen tog efter stämman omedelbart sin början under klingande musik å en kulle utom stadens norra tull, där en stor del av de församlade togo ett par spadtag jord, hävde i skottkärrorna och avlastade nedanför på en plats, som skulle fyllas, under salut av bergskott och trefaldigt hurrarop för företagets lyckliga framgång.

Den 15 nov. meddelade K. M:t sin sanktion på bolagsdirektionens anhållan om fastställelse av kaptenen ADELSKÖLDS förslag till järnvägsanläggning med beräkning av 4,1 fots (1,217 m.) spårvidd mellan Borås och Herrljunga, 42 km. På samma gång meddelades, att frågan om banans trafikering av staten förfallit, emedan bolaget återkallat denna begäran.

Beträffande låneunderstödet storlek föreskrev K. M:t, att detta skulle utgå med 1 436 666 rdr 67 öre eller $\frac{2}{3}$ av den beräknade kostnaden, inkl. erforderlig materiell, dock skulle bolaget, därest anläggningens kostnaden bleve mindre, genast återbetala, vad som för mycket utbekommit.

Under ADELSKÖLDS ledning gick allt friskt undan både med själva byggnadsarbetet och med inköpen av materiell. Som arbetsledare tjänstgjorde löjtnanten frih. ABRAHAM G:SON LEIJONHUFVUD. Den svåraste bansträckan var vägen utmed östra stranden av Öresjö. Blott

en bro, bron över Viskan, förekom, och likaledes blott en bank, nämligen den, som byggdes över Rävserys mad. Arbetet underlättades vidare genom den goda tillgången på billig arbetskraft. På grund av bomullskrisen i samband med amerikanska inbördeskriget rådde nämligen dessa år stor arbetslöshet i Boråstrakten.

Anknytningen till statsbanan ägde rum på linjen mellan Vårgårda och Fåglaviks stationer. Denna plats, där Herrljunga stora järnvägs-knut nu ligger, var då en öde hed, bevuxen med ljung och enbuskar, en fullkomlig svältmark. Först efter en lång underhandling lämnade Statens järnvägar bolaget medgivande att där bygga en liten anhaltsstation. Det lilla skjulet, som för detta ändamål uppsattes, finnes ännu i behåll.

Genom ett avtal med tre månaders uppsägningsrätt mellan Statens järnvägar och bolaget bestämdes 1863, hur trafikförhållandena skulle ordnas vid Herrljunga station. Bolaget ålades bekosta stationshus och magasin m. m., under det statsbanan mot gottgörelse skulle anställa stationspersonal, och på det sättet kom bolaget att bliva värd på stället. Överenskommelsen har sedermera upprepade gånger reviderats. Statsbanestyrelsen har nog sedermera bittert fått ångra, att den så hårt åtstramade villkoren för bolaget.

Vid den bolagsstämma, som i Borås hölls av landshövdingen greve SPARRE den 2 juli 1862, anmäldes, att teckningen av garantiaktierna i det närmaste fullbordats, sedan Borås stad dagen förut vid av landshövdingen hållen allmän rådstuga tecknat 700 »garantiaktier». Vidare upplystes, att järnvägsarbetet med betydande belopp understeg den beräknade kostnaden samt att man på rälsinköpet inbesparat 55 000 rdr, med andra ord — allt målades så rosenrött som möjligt. Av statslånet hade lyftats 286 000 rdr. Aktieteckningen, som vid sista bolagsstämman utgjort 3 850 stycken, hade nu stigit till 3 937. Inköpen av räls och lokomotiv skedde i England, medan järnvägsvagnarna inköptes från Hamburg.

Järnvägens högtidliga öppnande ägde rum den 30 juli 1863 i närvaro av konung Carl XV, vilken nämnda dag anlände till Borås och följande dag avreste därifrån. Ett vidlyftigt program för konungens mottagande och därmed förenade festligheter var uppgjort.

År 1880 inleddes Varberg—Borås järnväg på Borås övre station, och uppgörelse om gemensamt begagnande av stationen trädde i kraft genom ett kontrakt, som gäller ännu i dag. Sedan Varberg—Borås järnväg anordnat sin egen station och kallat denna Borås nedre station,

blev det snart sed att kalla den andra stationen för »Övre stationen», ehuru detta namn ej blev officiellt förrän år 1908.

Järnvägens ombyggnad till normalspårig. Olägenheterna av den mindre spårvidden visade sig till en början ej stora. Omlastningen vid Herrljunga av gods kostade bolaget obetydligt, och det förhållandet, att den 1866 fullbordade Uddevalla—Vänersborg—Herrljungabanan hade samma spårvidd som Boråsbanan, bidrog i sin mån att mildra olägenheten. Men den allmänna meningen, som sällan hämtar sina skäl ur de ekonomiska förhållandena, fann ofta anledning att klandra järnvägens spårvidd, ett klander, som blev alltmera högröstat och även berättigat, sedan den ena kommunikationsleden efter den andra med normal spårvidd öppnats från Borås till olika orter. Redan uti 1886 års styrelseberättelse polemiserades mot allmänhetens fordran på järnvägens omläggning till normal spårvidd, och man framhöll, att omlastningen icke kostade allmänheten något och obetydligt för bolaget, nämligen under år 1885 blott 924 kr. Styrelsen fortsatte därefter årligen att i sin berättelse angiva omlastningskostnaderna, som visserligen år från år stego men obetydligt. Emellertid blev det efterhand tydligt, att ett intimt samarbete mellan järnvägarna icke blott var nödvändigt från allmänhetens synpunkt utan även från bolagets. Till följd härav väcktes 1895 i stadsfullmäktige i Borås en motion av fabrikören ALFR. SANDWALL med begäran att stadsfullmäktige skulle gå i författning om att låta kalla Borås järnvägsaktiebolags delägare till extra bolagsstämma för att upptaga frågorna om banans utläggning till normal spårvidd och om inrättandet av samtrafik med Varberg—Borås järnväg. Stadsfullmäktige biföllo framställningen och gävo drätselkammaren i uppdrag att verkställa beslutet. Ärendet blev nu föremål för vidlyftiga utredningar och meningsbyten. På bolagsstämman den 27 nov. 1896 bifölls styrelsens förslag till järnvägens ombyggnad och medels anskaffande. Det beslöts, att bolaget hos K. M:t skulle begära att få utlägga Borås—Herrljunga järnväg till normal spårvidd i huvudsaklig överensstämmelse med förslag, upprättade av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. ÖHNELL och maskininspektören V. KLEMMING. Skenvikten skulle på halva banan bli 25 kg/m. och på halva 21,5 kg/m. Slutligen skulle man anhålla att få inbetala den oguldna delen av statslånet.

K. M:t biföll i huvudsak framställningen och meddelade ny koncession på järnvägens drivande efter ombyggnaden men avslög bolagets begäran att få inbetala statslånet. Dock medgavs rätt för bolaget att

döda statens inteckning i järnvägen för så stort belopp, som av statskulden redan vore gullet.

Den nya koncessionen medförde en hel del nya och delvis betungande bestämmelser.

Arbetet på ombyggnaden påbörjades omedelbart och leddes så, att trafiken ej avstannade någon enda dag. Den 31 okt. 1898 på aftonen trafikerades banan för sista gången av bantåg med smalspårig materiell och följande morgon med normalspårig. Det besvärligaste arbetet var nybyggnaden av Viskabron, som visserligen var anordnad för större spårvidd men för svag för tyngre lokomotiv. Värre än detta var dock, att kurvan vid ingången till Herrljunga station icke hade tillräckligt stor radie. Här måste hela linjen flyttas, vilket förorsakade stora kostnader med dyrbar jordlösen.

Först år 1906 kunde styrelsen meddela, att alla utgifter för ombyggnaden och den nya rullande materiellen voro betalda och att de tillsammans utgjorde 936 312 kr. 14 öre.

Vad som särskilt bidrog till att fördyra omkostnaderna, var den oväntat höga marklösen. Som ett exempel på vad en expropriationsnämnd i den vägen kunde döma till, må anföras, att den förordnade, att $2\frac{1}{2}$ tunnland av egendomen Altorp vid Herrljunga skulle lösas med 24 000 kr. Styrelsen inköpte emellertid hela Altorps egendom för 40 000 kr., varefter den för järnvägen obehövligen delen av egendomen åter försålde för 24 000 kr. Marklösen blev således endast 16 000 kr.

Bana, byggnader och trafik. Under åren 1922—1924 utlades ny räls, 34,5 kg/m., å hela sträckan Borås—Herrljunga. Vidare ha efter banans fullbordande nya hållplatser tillkommit och nya stationshus uppförts, signalsäkerhetsanläggningar anordnats m. m.

Vid Öresjö har järnvägen inköpt ett strandområde, kallat Skalle, och där anordnat bad- och hållplats (1922).

Det huvudsakligast transporterade godset utgöres av textilvaror, stenkol, bomull och manufakturvaror.

Förvaltning. 1919 års bolagsstämma beslöt att anställa förvaltningspersonal gemensamt med Varberg—Borås järnväg. Gemensam trafikchef hade funnits sedan 1918, och nu utvidgades gemensamheten till kamrer och kassör (1920), baningenjör (1921) och trafikchefsassistent (1922).

Ekonomi. Såsom redan nämnts, beviljade 1859—1860 års riksdag bolaget ett statslån av högst 1 700 000 rdr för anläggning av järnväg från Borås till västra stambanan med $\frac{2}{3}$ av den verkliga kostna-

den för järnvägsanläggningen att jämte 4 % ränta från den dag, lånemedel bekommit, återbetalas inom 40 år. Lånesumman var således ej till siffran bestämd, ty den kunde fixeras, först sedan hela anläggningen var färdig. Styrelsen utfärdade dock 1862 låneförbindelse å 1 436 666 rdr 65 öre, varå årlig ränta efter 4 % skulle erläggas till 1863, men därefter 5 %, varav 1 % vore amortering och 4 % ränta. Ett försök av landshövdingen greve SPARRE vid 1862—1863 års riksdag att få bolaget befriat från skyldigheten att förränta lånet under byggnadstiden vann ej riksdagens bifall. Då järnvägen färdigbyggts, hade staten i olika poster lämnat 1 436 000 rdr. Den verkliga byggnadskostnaden fastställdes 1862 till 2 065 582 rdr 87 öre, varefter bolaget fick till staten återbetala för mycket uppburna 58 944 rdr 76 öre. Annuiteten hade emellertid redan förut från 1864 fastställts till 71 800 rdr. Det visade sig redan vid detta första hela trafikårs slut, att det var omöjligt för bolaget att betala så stor annuitet. Revisorerna föreslogo då, att en reservfond skulle bildas, och bolaget beslöt att härtill avsätta disponibla 12 464 rdr 38 öre. Men då uppenbarligen ej heller 1865 års driftinkomster räckte till för att gälda annuiteten till staten, ingick bolaget till 1865—1866 års riksdag med begäran om lindring av lånevillkoren.

Tack vare greve SPARRES kraftiga inlägg vid ärendets behandling i riksdagen medgav denna också anstånd med såväl ränta som kapitalavbetalning mot villkor bl. a., att samtliga inkomster intill år 1870 skulle avsättas till en reservfond och särskilt förräntas utan att sammanblandas med övriga tillgångar samt, så länge statslånet var obetalt, användas till fyllandet av eventuell brist uti statslånets förräntning och amortering.

Genom den handräckning, bolaget på detta sätt erhöll under den kritiska tiden, grundlades en ekonomisk ställning, som gjorde, att bolaget allt fortfarande med iakttagande av en klok sparsamhet kan icke blott fullgöra sina förbindelser mot staten utan även från och med år 1872 kunnat årligen lämna utdelningar till aktieägarna.

I samma mån som bolagets ekonomiska ställning blev gynnsammare, ansågs statslånet vara tryckande med sin ränta å 4 % och besvärligt med den anledning till kontroll och till inblandning uti bolagets förvaltning, som lånet medförde. Vid bolagsstämma 1877 beslöts att ingå till K. M:t med begäran, att bolaget skulle befrias från skyldigheten att förränta reservfonden, då den uppginge till 300 000 kr. och så länge som överskott å järnvägens inkomster försloge att betala ränta och

amortering å statslånet. K. M:t avslög dock bolagets anhållan om proposition i riksdagen, sedan Riksgäldskontoret avstyrkt saken och härför anfört det skälet, att Varberg—Boråsbanan skulle för Boråsjärnvägen medföra en sådan konkurrens, att den senare järnvägen snart behöfde utläggas till normal spårvidd, varvid reservfonden väl behöfdes. Avslaget mottogs med förtrytelse, och styrelsen beslöt anmoda enskilda riksdagsmän väcka motioner i ärendet, vilket ock gjordes men utan framgång.

Då reservfonden vid 1890 års ingång utgjorde nära 500 000 kr., föreslog styrelsen och beslöt bolagsstämman samma år ingå med begäran att på en gång få avbetala statslånet med 300 000 kr. K. M:ts och riksdagens bifall till framställningen erhöles och Riksgäldskontoret meddelade, att därefter återstod en kapitalskuld av 500 000 kr., som skulle återgäldas under åren 1891—1906 med en annuitet av 42 910 kr.

Denna förändring uti amorteringsplanen innebar en betydlig lättnad i bolagets ekonomi, enär annuiteten å statslånet härmed minskades med omkring 26 000 kr., men då en nedgång i trafiken syntes hota med öppnandet av Göteborg—Borås järnväg och minskningen uti inkomsterna åren 1895 och 1896 var betydande nog, föreslog styrelsen och beslöt stämman att begära att få inbetala hela statslånet. K. M:t avslög emellertid även nu framställningen på Riksgäldskontorets förslag. Då kort tid härefter bolaget beslöt ombygga järnvägen, bestämdes i samband med detta beslut, att reservfondens tillgångar i första hand skulle användas till bekostandet av ombyggnaden, ett beslut, som, ehuru det stod i strid med bestämmelserna av år 1867 om reservfondens förvaltning, dock opåttalt fick äga rum. Fr. o. m. år 1911 är nämnda fond utesluten ur räkenskaperna och beloppet lagt till kontot för »järnvägsanläggningen».

De förhoppningar, man först hyst, att den ekonomiska ställningen genom inbetalning av statslånet skulle förbättras, gäckades därigenom, att omkostnaderna för den genom ombyggnaden tillkomna tillfälliga skulden redan år 1897 stego med högre belopp än den förra annuiteten till staten utgjorde. Denna stegring i omkostnaderna berodde därpå att löneförhöjningar samtidigt beviljats bolagets personal i enlighet med nya löneavtal. För att reglera skulderna beslöt bolaget 1908 att bemyndiga styrelsen att upplägga ett obligationslån å 500 000 kr. att återgäldas inom 20 år.

I närmaste samband med järnvägsbolagets ekonomi har stått det inflytande, andra järnvägars tillkomst utövat. Fastän en allmän utvidg-

ning av järnvägsnätet otvivelaktigt höjer varje enskild järnvägs bärighet, är det dock givet, att vissa nya linjer kunna medföra olägenheter för de äldre. Det ligger därför i sakens natur, att varje enskilt järnvägsbolag måste med avseende på järnvägsnätets utvidgning föra en intressepolitik, i vilken tillkomsten av nya för järnvägen gynnsamma sträckningar stödas och uppkomsten av konkurrensbanor i möjligaste mån förhindras.

I överensstämmelse med denna ekonomiska lag har bolaget på sin tid efter vart annat sökt gynna tillkomsten av vissa järnvägar, såsom t. ex. år 1866 Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg genom att i nämnda järnvägsaktiebolag teckna aktier till ett belopp av 10 200 rdr.

Sedan Varberg—Boråsbanan, som ansågs vara en konkurrensbana till Borås—Herrljunga järnväg och således ej understöddes av denna med aktieteckning, år 1880 öppnats, kastade sig greve SPARRE med sin vanliga energi på planerna att åstadkomma en järnväg genom Kinds härad. Som den ansågs komma att tillföra Borås—Herrljunga järnväg ökad trafik, väckte han år 1883 förslag, att Borås järnvägsaktiebolag skulle bevilja Kinds järnvägsaktiebolag ett lån av 150 000 kr. ur reservfonden mot in-teckning i banan näst efter ett blivande statslån. Styrelsen förordade förslaget på vissa villkor och K. M:t lämnade senare sitt bifall till lånets utbetalande. Sedan Kinds härads järnväg kommit till stånd, utbetaltes lånet 1885, men Kindsbolaget kunde aldrig fullgöra sin ränte- och amorteringsskyldighet till Boråsbolaget. Skulden ökades alltmer och mer samt såg en tid rätt hotande ut, men koncessionsvillkoren för Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag upptogo skyldighet för detta bolag att övertaga Kinds härads järnvägs affärer, och Boråsbolaget återfick år 1898 hela sin fordran.

Vid extra bolagsstämma 1898 beslöts, att Borås järnvägsaktiebolag skulle teckna aktier i Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag för 50 000 kr. mot villkor, att bolaget låte några av sina tåg gå upp till Borås övre station. Men när trafiken upphörde på Kinds härads järnväg, tillkännagav Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag 1901, att det icke ämnade uppehålla förbindelsen med Borås nedre och övre stationer. Denna tvist mellan de båda bolagen gav anledning till ganska skarpa menings-skiljaktigheter. Emellertid upptogos underhandlingar, och dessa ledde slutligen till förlikning.

Beträffande förslag till järnvägars anläggning öster om linjen Borås—Herrljunga har bolaget understött alla förslag, som gått ut på att

från Fristad eller andra punkter på banan leda järnvägar öster ut, såsom till Ulricehamn, Åsarp, Vartofta o. s. v.

1919 års bolagsstämma beslöt att med 387 000 kr. öka bolagets då till 775 600 kr. uppgående aktiekapital på sådant sätt, att av disponibla medel 387 800 kr. överfördes till aktiekapitalet. Till dåvarande aktieägare utdelades därefter utan inbetalning för vart innehav av 2 aktier en ny, från och med 1919 med de förutvarande aktierna lika berättigad aktie å nominellt 200 kr. eller tillsammans 1 939 nya aktier.

Slutligen kan nämnas, att bolaget 1913 anslog 45 000 kr. att utlämnas som lån till egnahemsbyggare.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

MUHL, C. J., f. d. överstelöjtnant, *ordförande*,
SANDWALL, J. A., fabrikör, *vice ordförande*,
NILSSON, N. M., direktör, *verkst. direktör*, se nedan,
RYDIN, G. A., direktör,
BERGEGREN, A. G., direktör.

Verkställande direktör.

NILSSON, N. M., direktör 1914—

Trafikchef.

ANDERSSON, J. K. 1914—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

SPARRE, E. J., greve, landshövding 1861—1866

FRISELL, H. E., direktör 1866—1870

BÖKMAN, C. M., major 1870—1902

Verkställande direktörer.

ALSING, A., handlande 1861—1864

UGGLA, K. K. Hj. N., auditör 1864—1866

ÅKERLUND, P. A., fabrikör 1866—1867

HEDENLUND, A., handlande 1867—1897

ÅBERG, C. FR., kapten 1897—1914

Trafikchefer.

TAUBE, A., greve 1863—1871

BÖKMAN, C. M., major 1871—1894

JANSON, C. J. 1894—1914



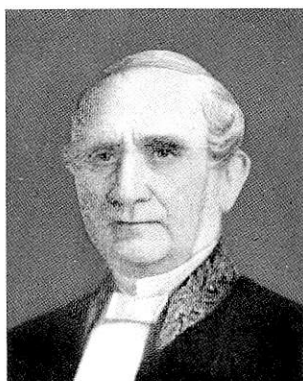
C. A. ADELSKÖLD,
major.



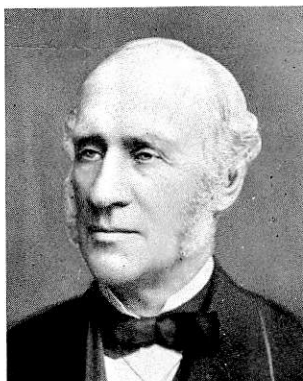
A. M. SALMENIUS,
handlande.



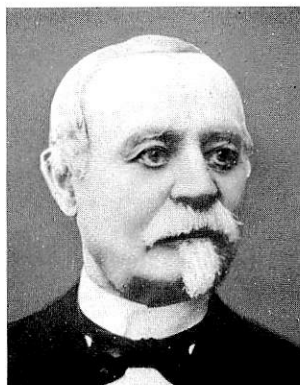
C. G. RYDIN,
fabrikör.



Greve E. J. SPARRE,
landshövding.



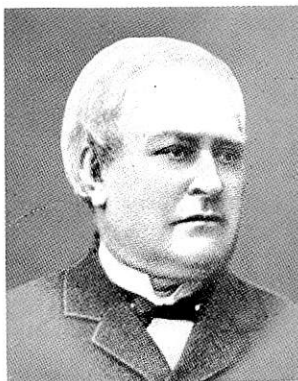
H. E. FRISELL,
grosshandlare.



C. M. BÖKMAN,
major.



C. J. MUHL,
överstelöjtnant.



K. K. H. N. UGGLA,
akademiräntmästare.



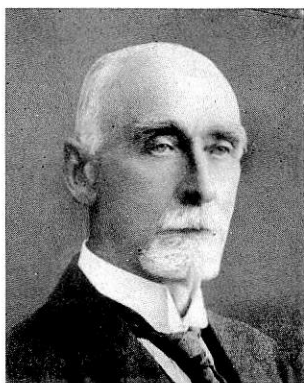
P. A. ÅKERLUND,
fabrikör.



A. HEDENLUND,
handlande.



C. F. ÅBERG,
kapten.



N. M. NILSSON,
direktör.



Greve A. Taube,
trafikchef.



C. J. JANSON,
trafikchef.



J. K. ANDERSSON,
trafikchef.

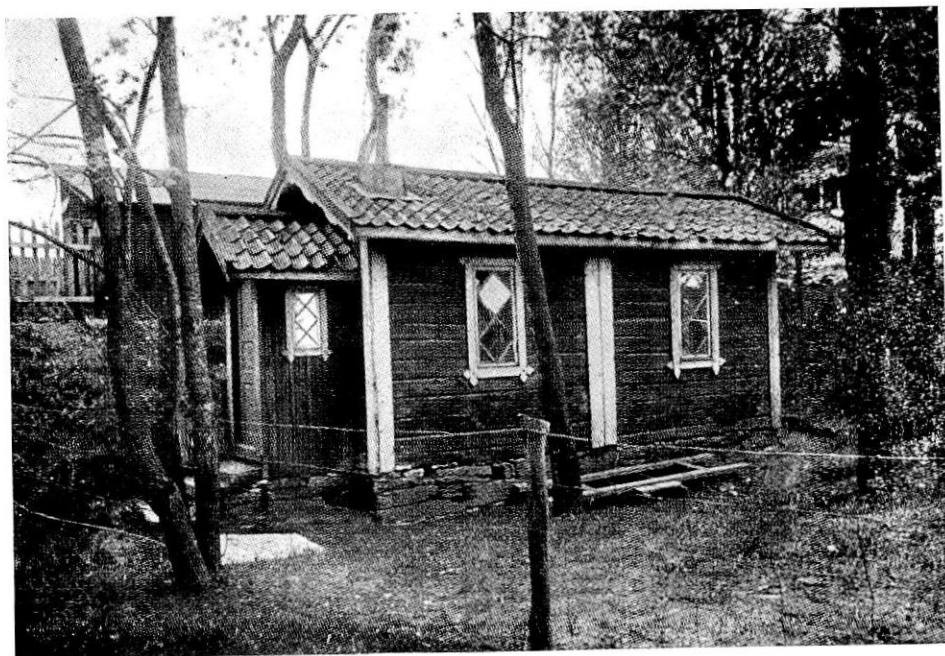


Från byggnadstiden.

Sittande från vänster: E. SANDELL, frih. K. A. F. LEIJONHUVUD, CL. ADELSKÖLD, E. G. ATTERBOM.



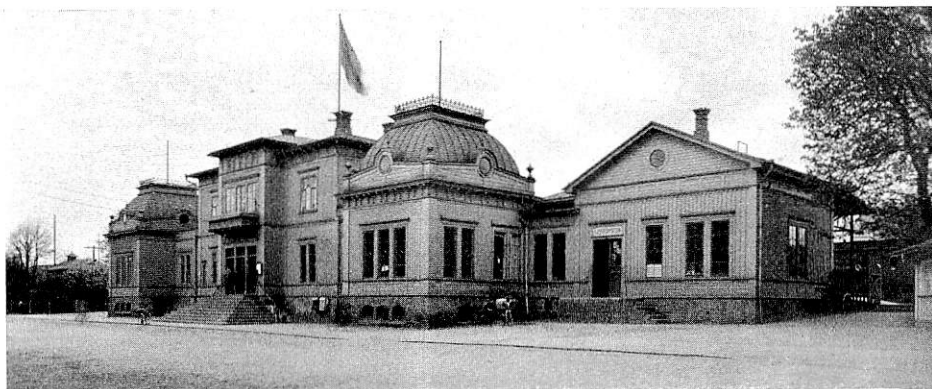
Banvaktstugan Annero.



Herrljunga första stationshus.



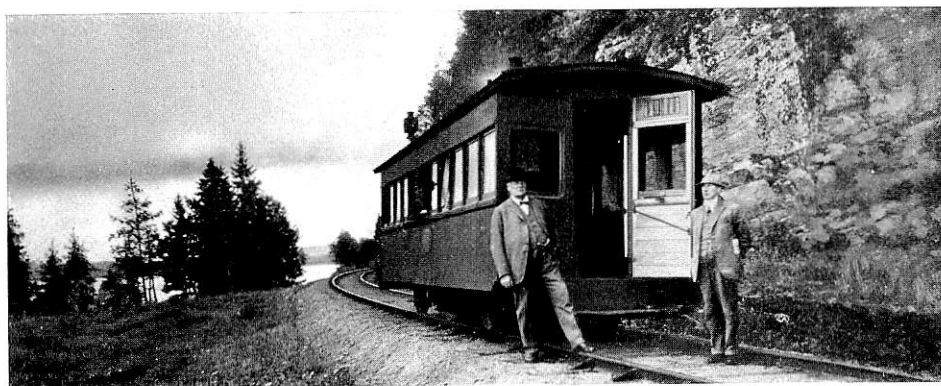
Herrljunga station 1926.



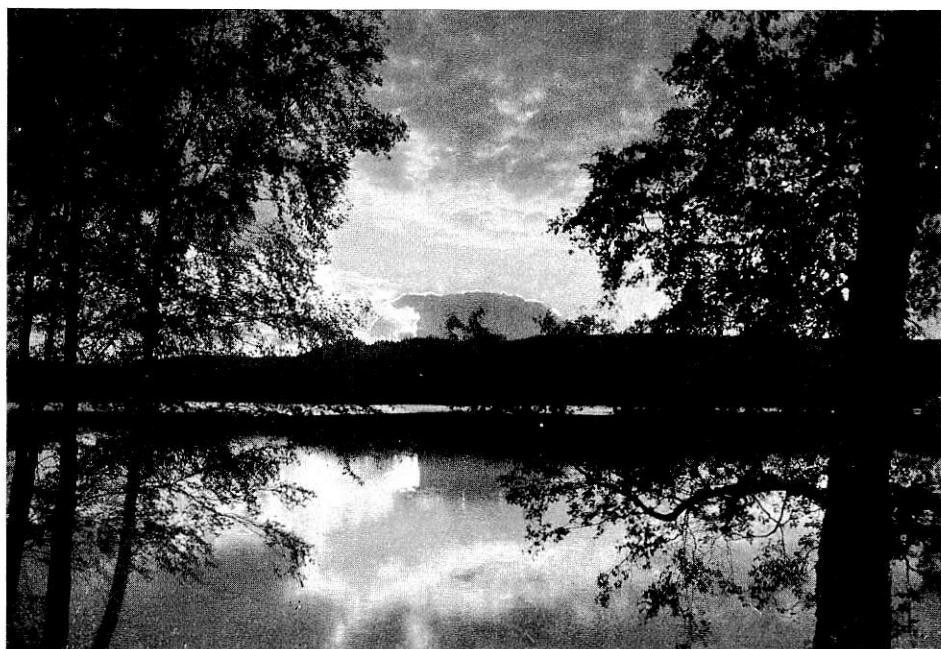
Borås Övre nuvarande stationshus.



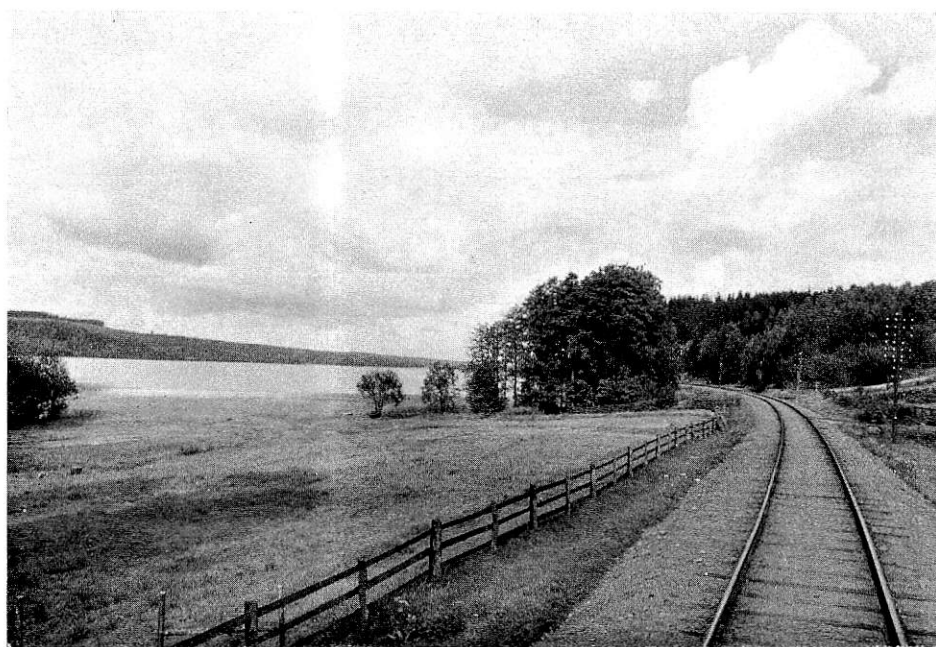
Sparsörs hållplats.



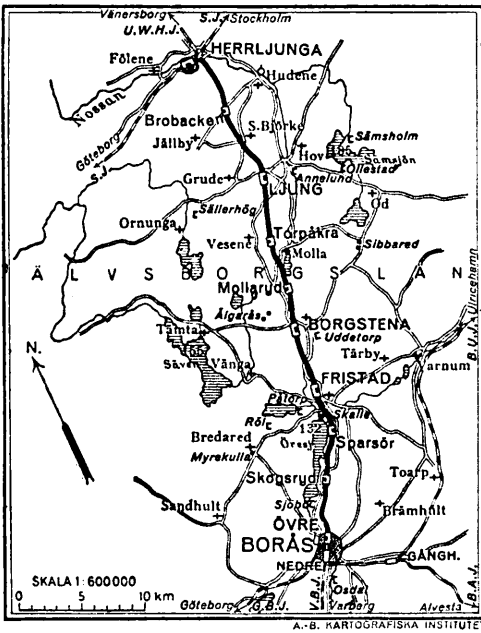
Ångvagn i lokaltrafik åren 1893—1901, numera inspektionsvagn.



Utsikt från linjen över Öresjön.



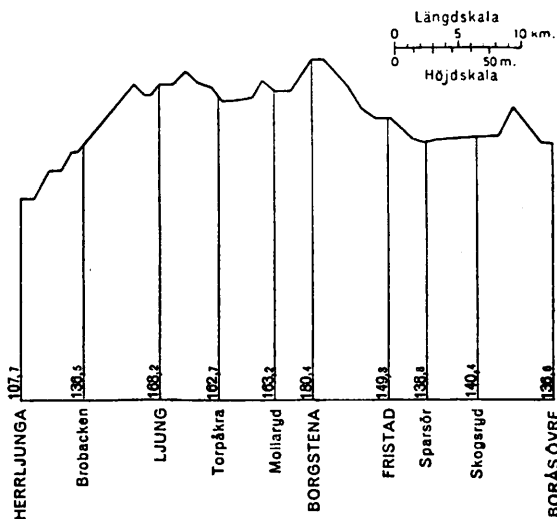
Utsikt från linjen vid Skogsryd.



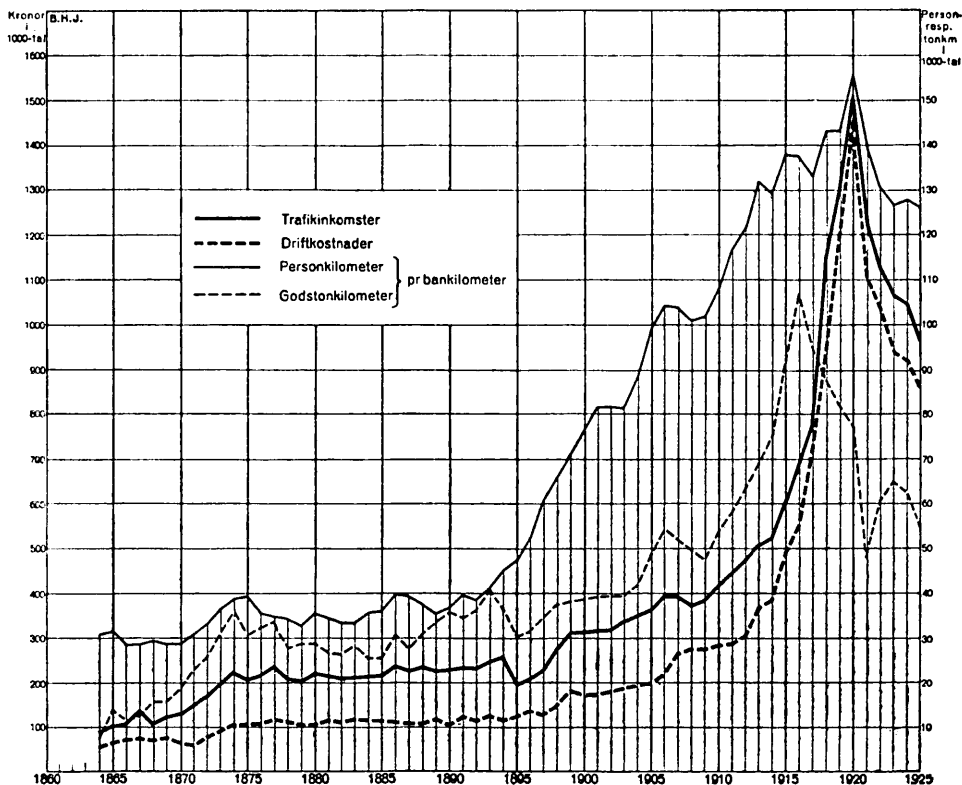
Borås—Herrljunga järnväg, 42 km. Från *Borås Övre*, föreningsstation med Varberg—Borås järnväg, går banan, sedan den lämnat det egentliga stadsområdet, huvudsakligen genom skogsmark, norrut förbi *Sjöbo* och *Öresjö* anhalter till *Skogsryds* anhalt, vid vilken en sommarrestaurant är belägen. Strax före ankomsten till denna passeras den s. k. Rävrydsbanken, den enda större järnvägsbanken på hela linjen. Banan går från Skogsryd helt nära *Öresjö*. Över sjön, som i väster begränsas av ett skogklätt berg av imponerande höjd och brant stupande ned i vattnet, har man från järnvägen en särdeles betagande utsikt. Här ligger *Öreberg* med »Gyltas grotta», bekant genom Herman Bjurstens roman med

samma namn. Efter att ha passerat *Sparsörs* anhalt går banan en sträcka helt nära sjön och huvudsakligen genom skog till *Fristads* station. Litet varstades på vägen mellan Borås och Fristad ligga sommarvillor tillhöriga familjer i Borås. Å den f. d. lägerplatsen för Älvsborgs regemente är nu en folkhögskola förlagd. Platsen har en del industrier, bland vilka må nämnas Borås spetsfabrik.

De vackraste partierna av banan ligga mellan Borås och Fristad. Genom en tämligen glest bebyggd trakt går järnvägen därefter över eller förbi sankängsmarker och hagar ända till *Borgstena* station och därifrån genom blandad furu- och lövskog till *Mollaryds* anhalt. Sedan denna lämnats, sträcker sig på högra sidan den vackra Mollasjön, vars strand banan ett stycke följer. Terrängen, som genomlöpes, är mycket stenbunden och glest bevuxen. Banan fortsätter förbi *Torpåkra* anhalt över de s. k. Långmaderna fram till *Ljungs* station, går därifrån vidare över *Ljunghedar* och moras i en utkant av de ur natursynpunkt föga tilltalande Svältorna. Anhalten *Brobacken* passeras. Genom ett flackt men dock något gästvänligare landskap når banan fram till *Herrljunga* station, föreningsstation med västra stambanan och Uddevalla—Vänerns—Herrljunga järnväg. Det första stationshuset, en helt liten stuga, finnes ännu kvar och har uppställt i närheten.



Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1863	År 1925
Spårvidd	m.	1,217	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	41,745	41,865
» i sidospår	»	—	8,769
Största lutning i huvudspår	‰	12,5	12,5
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	237,5	237,5
Rälsvikt	kg/m.	21,4	34,5
Största tillåtna hjultryck	ton	—	7,0
» » tåghastighet	km/t.	—	75

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	4	2
» tenderlok	»	—	5
Personvagnar med 2 axlar	»	10	16
» » 4 »	»	—	7
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	54	92

Personal, antal.

Ordinarie	51	89
Extra	—	26
Verkstadsarbetare	—	18
Banarbetare	—	29

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1864.

Rörliga materiellen	214 085:—
Bananläggningen	I 179 122: 85
Hus och byggnader	227 278: 47
Inventarier och materialier	96 055: 65
Bankräkning: inestående	6 009: 08
Kassabehållning	8 836: 73
Diverse debitorer	67 247: 19
Fordran av Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg	139 024: 17
Aktier i	10 200:—
Allmänna omkostnaders konto	277 544: 66
	<hr/>
	S:a rdr 2 225 403: 80

Skulder den 31 dec. 1864

Aktieägarna	776 600:—
Aktieägarnas tillskott	11 850:—
Statslånet	I 436 000:—
Diverse kreditorer	953: 80
	<hr/>
	S:a rdr 2 225 403: 80

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	2 221 081: 93
Rörliga materiellen	961 865: 35
Förrådet	92 469: 94
Inventarier	43 909: 50
102 aktier i Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägs a.-b.	200:—
250 » i Borås—Alvesta järnvägs a.-b.	20 000:—
5 » i Borås kolimport a.-b.	1 000:—
50 » i A.-b. Bostäder i Borås	5 000:—
4 » i A.-b. Westfelts signaler	1 000:—
Fordringar av:	
stationer	49 522: 11
andra järnvägar	62 097: 42
diverse personer	44 524: 10
Innestående i bank	117 789: 92
Kassabehållning	2 272: 94
	<hr/>
	S:a kr. 3 622 733: 21

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	I 163 400:—
Reservfonden	350 000:—
Avskrivningskonton:	
Järnvägsanläggningen	897 877: 12
Rörliga materiellen	711 779: 18
Inventarier	40 918: 47
Byggnadsfond	26 500:—
	(forts.)

(Skulder 1925, forts.)

Skattefond	25 000:—
Sjuk- o. understödsfonden	40 188:93
Skuld till andra järnvägar	64 808:84
Ej lyftad utdelning	1 988:—
Dispositionsfond	150 000:—
Vinst- och förlustkonto	150 272:67
	<hr/>
	S:a kr. 3 622 733:21

.....