
BORÅS—ULRICEHAMNS JÄRNVÄG

Signatur: B.U.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag, Göteborg.

En av Sveriges allra första järnvägsfrågor gällde en järnväg Göteborg—Borås—Jönköping. Redan år 1845 upptogs nämligen frågan av greve A. E. VON ROSEN i hans järnvägsplan för Sverige. En av greve VON ROSEN år 1847 företagen undersökning av järnvägsförslaget Borås—Jönköping ansågs emellertid lämna mindre gynnsamt resultat, varför frågan då fick falla. År 1853 blev frågan åter aktuell i samband med förslagen till byggandet av linjerna Göteborg—Alingsås och Floda—Borås—Varberg men föranledde ej, så vitt man vet, några meningsyttringar. Desto större blev intresset längre fram, då ortsbefolkningen själv började arbeta för en järnväg. I slutet av 1860-talet uppkom tanken på en järnväg med sträckning i öster och väster genom Ås härad, och år 1873 väcktes i landstinget förslag om aktie-teckning i en järnväg Fristad—Ulricehamn. År 1894 ingavs kon-cessionsansökan å en smalspårig bana Borås—Ulricehamn av fabriks-
idkaren ALFR. SANDWALL och borgmästaren J. F. BOBERG i Borås, borg-
mästaren C. WALLENQVIST i Ulricehamn m. fl. Förslagsställare var
civilingenjören E. M. LINDGREN, som upptagit en spårvidd av 0,891 m.
eller densamma som å den dåv. järnvägen Ulricehamn—Vartofta. Ba-
nans längd skulle bli 44,1 km. med sträckningen i huvudsak samman-
fallande med den sedermera byggda normalspåriga banan. Anlägg-
ningskostnaden beräknades till 1 017 000 kr.

Förslaget avstyrktes 1895 av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under motivering, att denna järnväg skulle förhindra en för orten och det allmänna vida fördelaktigare normalspårig bana mellan Borås och

Jönköping, och koncessionsansökningen avlogs av K. M:t den 13 juni 1902. Under tiden hade framkommit förslag till en normalspårig bana dels Sparsör—Ulricehamn, förslagsställare majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren E. J. A. WESTERBERG och löjtnanten i samma kår J. O. H. NYSTRÖM, dels Borås—Ulricehamn—Jönköping, förslagsställare civilingenjören V. ENGSTRÖM. Båda förslagen hade tillkommit på initiativ av framstående män i orten och tillstyrkts av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. De avsgos dock av K. M:t likaledes den 13 juni 1902. Samma år i dec. ingavs ansökan om koncession å en normalspårig järnväg Dalum—Fristad, till vilken förslag upprättats av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren H. G. TORULF, vidare i maj 1903 ansökan om koncession å en normalspårig järnväg Fristad—Ulricehamn enligt förslag av majoren E. WESTERBERG samt den 11 mars 1905 ansökan om koncession å normalspårig bana Borås—Ulricehamn—Jönköping enligt förslag av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren A. ASPLUND och efter sin upphovsman, direktören P. HERNE, benämnt det Herneska förslaget.

Dessa tre förslag behandlades av K. M:t den 13 juni 1908, därvid koncession beviljades å linjen Fristad—Ulricehamn, varemot de båda övriga ansökningarna avsgos. Om det Herneska förslaget må sägas, att det hade varit värt ett bättre öde.

Emellertid fortlevde tanken på att söka åstadkomma direkt järnväg från Borås över Ulricehamn till Jönköping, men då det syntes omöjligt att genomföra byggandet av hela sträckan på en gång, inriktade man sig på att som första led i densamma söka åstadkomma en normalspårig linje Borås—Ulricehamn.

Under år 1910 inlämnades sålunda ansökan om koncession å järnväg från Gånghesters station på Borås—Alvesta järnväg till Ulricehamn, undertecknad av rektorn P. A. BENGSSON, fabriksidkarna AX. VANNERSTEN, C. EISERMAN, V. SVENSSON och L. GUSTAFSON i Borås, borgmästaren greve C. V. SPENS och stadsläkaren C. EKLUNDH i Ulricehamn, fabriksidkaren H. WENANDER, Dalsjöfors, och fjorton andra personer. Förslaget var uppgjort av kaptenen A. ASPLUND. Ansökningen bifölls av K. M:t den 24 maj 1912, sedan den förut beviljade koncessionen Ulricehamn—Fristad förverkats på grund av koncessionsinnehavarnas uraktlåtenhet att inom bestämd tid börja järnvägsarbetet. Inbjudan utfärdades den 7 okt. 1913 till bildandet av ett bolag för att bygga och trafikera en järnväg Gånghester—Ulricehamn, och den 18 dec. 1913 konstituerades bolaget vid sammanträde i Göte-

borg under namn av *Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag* med ett aktiekapital av minst 850 000 kr. och högst 2 milj. kr.

Vid stämman valdes till medlemmar av styrelsen fabriksidkaren, sederm. statsrådet AX. VANNERSTEN, Borås, borgmästaren greve C. V. SPENS, Ulricehamn, fabriksidkaren H. WENANDER, Dalsjöfors, fabriksidkaren L. GUSTAFSON, Borås, godsägaren S. BENGTSSON, Fenneslunda, konsuln E. ROBERG, Göteborg, och stadsnotarien JOH. J:SON BORRIE, Göteborg. Inom sig utsåg styrelsen hr VANNERSTEN till ordf., greve SPENS till vice ordf. och hr WENANDER till verkst. direktör.

Vid bolagets bildande uppgick aktiekapitalet till ett belopp av 931 350 kr. Genom nyteckningar uppnådde aktiekapitalet år 1922 en summa av 1 276 400 kr., därvid städer, kommuner och landsting bidragit med 653 000 kr., diverse bolag och större enskilda tecknare med 341 000 kr. och övriga med 282 400 kr. Göteborgs stad tecknade 150 000 kr., Borås 125 000 och Ulricehamn 75 000 kr.

Den å konstituerande bolagsstämman antagna bolagsordningen blev stadfäst av K. M:t den 2 april 1914. Enligt bolagsordningen skall styrelsen ha sitt säte i Göteborg.

Den 19 febr. 1914 ingav bolaget ansökan om statslån till halva byggnadskostnadens belopp. Då världskriget utbröt den 1 aug. s. å., såg det mörkt ut för företagens realiserande, och många voro de, som avrådde styrelsen från att påbörja järnvägsanläggningen. Trots detta fattade styrelsen det djärva, och såsom det senare visade sig, för företagets tillkomst nödvändiga beslutet att omedelbart igångsätta järnvägens byggande. Kontrakt tecknades i nov. med firman J. SAABYE & O. LERCHE i Köpenhamn angående järnvägens anläggning, och järnvägsarbetet påbörjades några få dagar därefter.

Emellertid hade det begärda statslånet icke kunnat erhållas, emedan de av riksdagen för lånefonden anslagna medlen förbrukats. För att under sådana förhållanden säkerställa järnvägens slutliga fullbordande hade bolaget gjort ansökan om att den omständigheten, att arbetet å järnvägen vore påbörjat, icke måtte utgöra hinder för erhållande av statslån. K. M:t och riksdagen biföllo denna ansökan. År 1916 beviljades statslån till ett belopp av 1 165 000 kr., och år 1918 erhöll bolaget ytterligare ett statslån å 150 000 kr.

I sept. 1916 beslutades, att järnvägen skulle ha egen förvaltning och egen rullande materiell.

Arbetet med järnvägsanläggningen pågick trots krigstiden och stigande svårigheter oavbrutet, och den 15 dec. 1917 invigdes järnvägen

under högtidliga former av landshövdingen K. HUSBURG och under stor tillslutning av befolkningen. Följande dag öppnades järnvägen för allmän trafik.

Sedan år 1919 bankras inträffat, utfördes av geotekniskt sakkunniga å hela järnvägen borrhningar och undersökningar å 420 sektioner och de arbeten, såsom nedskjutning av bankar till fast botten, utläggning av tryckbankar m. m., som i anledning härav föreskrevos, verkställdes ofördröjligen. De sakkunniga ha därefter uttalat, att banan med avseende å grundförhållandena får betraktas som fullt trafiksäker för en trafik av upp till 18 tons axeltryck och en hastighet av 70 å 80 km./t.

Att den nya järnvägen var efterlängtd, framgår bl. a. av det livliga intresset för aktieteckningen. Särskilt visades i fråga om aktieteckning för jordlösen stor offervillighet från lantmännens sida, i det att ej mindre än 3/4 av jordlösen fingo likvideras med aktier. Beträffande livsmedels- och trätransporterna väntades banan bli av stor betydelse liksom också för de industrier, som redan funnos, särskilt i Dalsjöfors, kvarnarna i Viskan och dess bifloder samt de i dessa trakter talrika sågverken.

Sedan gammalt har den ort, banan genomlöper, varit en av huvudorterna för den hemslöjd, som i form av handstickning och dussin-sömnad av varjehanda konfektionsartiklar bedrivits inom »de sju häradena». Från orten sändas alster av denna tillverkning ut över hela landet, men huvudavsättningsorten är dock Borås. För Göteborg väntades banan bli av betydelse genom den export av virke som skulle tillföras Göteborgs hamn och den ökade trafik i övrigt som skulle uppstå mellan staden och dess uppland i öster. Dessa förväntningar ha också infriats. Redan från början utvecklades sålunda å banan en livlig såväl person- som godstrafik.

Banan genomskär bördiga och skogrika bygder och har därför, såsom man även väntade, blivit till stort gagn för städerna genom tillförseln av livsförnödenheter och ved. Virkestransporterna såväl till Borås som Göteborg utgöra en stor del av det å banan framforslade godset.

Utom trävaror utgöres det huvudsakligast transporterade godset av lin, gödningsämnen och livsförnödenheter.

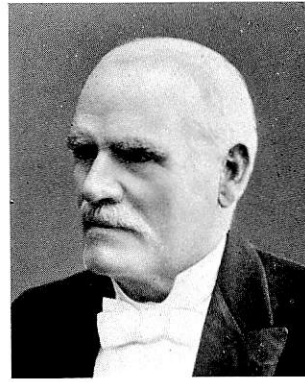
För trakten har tillkomsten av järnvägen betytt ett stort uppsving, vilket bl. a. framgår därav, att byggnadsverksamheten varit livlig vid lantstationerna, där en mängd boningshus och affärshus tillkommit. Den jämna trafiken och det jämförelsevis goda ekonomiska resultatet synas peka på att järnvägen kommer att nå en god ekonomisk ut-



A. F. VANNERSTEN,
direktör.



C. T. EISERMAN,
fabriksidkare.



L. I. GUSTAFSON,
fabriksidkare.



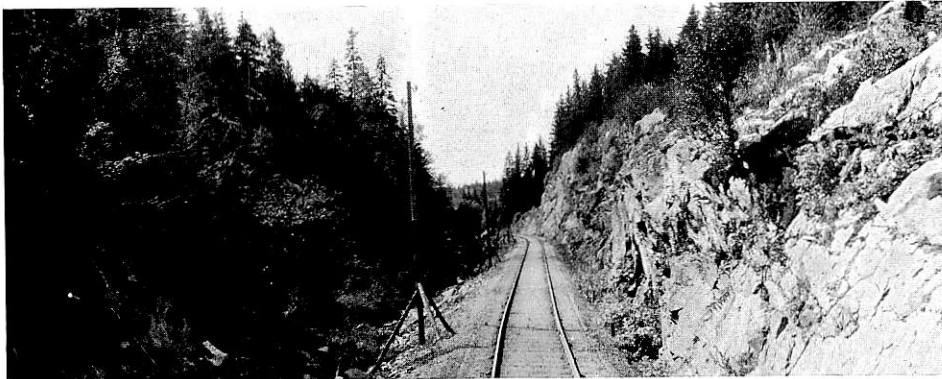
Greve C. W. SPENS,
borgmästare.



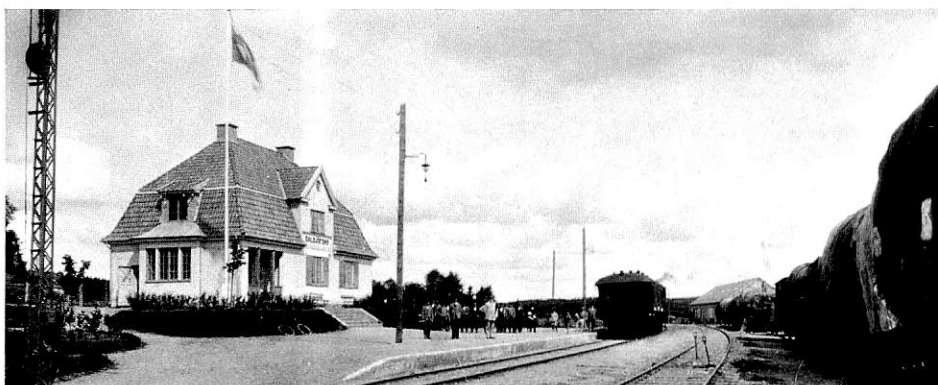
J. H. WENANDER,
[disponent.



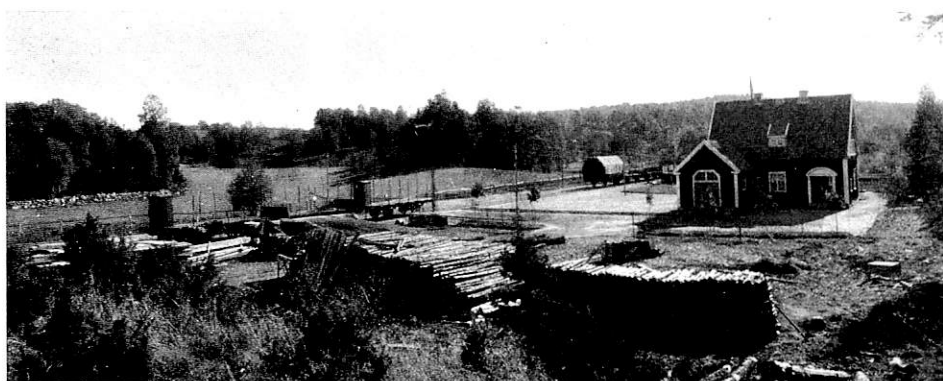
J. T. HELLROTH,
trafikchef.



Klämmadalen.



Dalsjöfors station.



Toarpsdals station.



Banken över sjön Mogden.

veckling. Säkerligen blir detta i än högre grad fallet, då järnvägens fortsättning kommer till stånd genom byggande av bandelen Ulricehamn—Jönköping. Arbetet på tillkomsten av denna bandel, som erhöi koncession den 15 dec. 1922, har oförtrutet pågått.

Borås—Ulricehamns järnvägsaktiebolag har å bolagsstämman beslutat, att bolaget skall omfatta även den nya linjen, och att bolagets namn i samband därmed skall ändras till *Borås—Jönköpings järnvägsaktiebolag*.

Ritningar och kostnadsberäkningar för den omkr. 60 km. långa linjen, ha uppgjorts av chefen för Västra Väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren A. ASPLUND. Anläggningen beräknas med rullande materiell kosta 6 300 000 kr., av vilka 4/7 eller 3 600 000 kr. skola anskaffas genom aktieteckning och resterande genom upplåning.

När denna järnväg blir färdig, förverkligas, såsom av inledningen till denna historik framgår, en över 80 år gammal plan, planen på en direkt järnvägsförbindelse Göteborg—Borås—Jönköping, ett exempel på, huru ett i och för sig väl motiverat förslag kan förryckas och försenas av mellankommande omständigheter. I stället får man hoppas, att den nya linjen snabbt går en gynnsam utveckling till mötes.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

SPENS, C. W., greve, borgmästare, *ordförande*,
 HENDEBERG, B. AX. N., landskamrerare, *statens ombud*,
 EISERMAN, C. TH., fabriksidkare, *vice ordförande*,
 WENANDER, J. H., disponent, *verkst. direktör*, se nedan,
 ROBERG, E., konsul,
 Tre vakanta genom dödsfall.

Verkställande direktör.

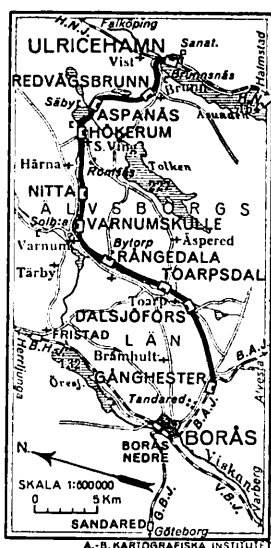
WENANDER, J. H., disponent 1917—

Trafikchef.

HELLROTH, J. TH. 1917—

Förutvarande styrelseordförande.

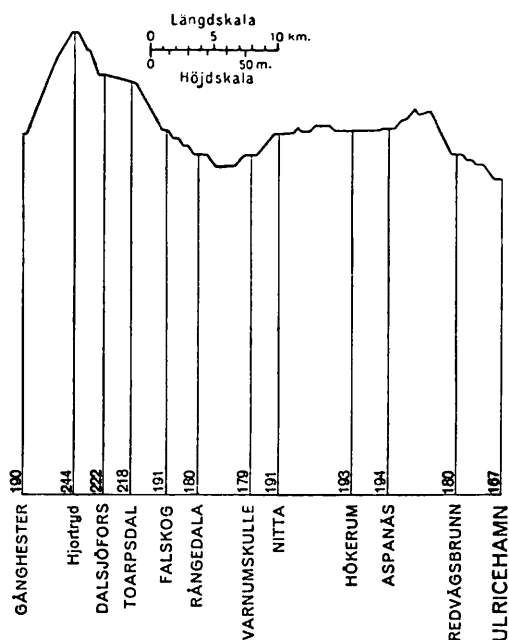
VENNERSTEN, AX., direktör 1917—1921



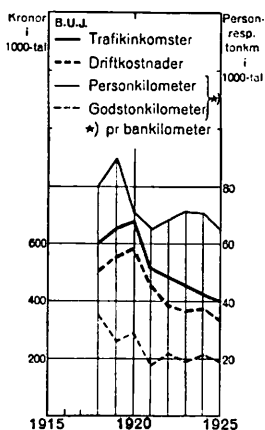
Borås—Ulricehamns järnväg, 45 km., utgår från *Borås Nedre*, föreningsstation med Göteborg—Borås, Borås—Alvesta och Varberg—Borås järnvägar. Banan använder till *Gånghester*, 7 km., Borås—Alvesta järnvägs spår. Banan genomlöper huvudsakligast Ås härad, som tillhör »de sju häradena», där befolkningen sysselsätter sig med tillverkning av färdigsydda kläder. Från *Gånghester* går den genom den trånga Klämmadal i oavbruten stigning till *Hjortryd*, där järnvägens högsta punkt, 244 m. ö. h., passeras samt vidare i svag lutning till *Dalsjöfors* station, den största stationen å linjen. Här ligger Dalsjöfors samhälle med mycket betydande linneväveri och spinneri, där linet förädlas alltifrån skörden till alla slag av vävna-

der i de finaste kvaliteter. Härifrån fortsätter järnvägen över mossar och genom skogar förbi *Toarpsdals* station nära den bekanta sjön Tolken med ruiner efter Sundholmens slott samt vidare genom ett idylliskt landskap till *Rångedala* och *Varnumskulles* stationer i en leende och naturskön nejd, omkransad av höga skogsberg.

Järnvägen inkommer här i Viskans dalgång, som följes förbi *Nitta* station, en urgammal handelsplats och kulturbygd. Följande station är *Hökerum* vid Viskans utlopp ur sjön Mogden.



Trafikdiagram.



Sedan järnvägen övergått Viskan, passeras *Aspanås* hållplats inom Säby kronopark och *Redvägsbrunn*s hållplats. Därefter svänger linjen runt sjön Åsundens norra strand med synnerligt vacker utsikt över sjön, som omgives av bergssträckor. Den vackraste utsikten erbjudes, när linjen går runt sjöns nordligaste ände, över Åtran och in till den terrassformigt uppstigande staden *Ulricehamn*, belägen i en urgammal kulturbygd.

Stationen är föreningsstation med Halmstad—Nässjö järnvägar, bandelen Limmared—Falköping.

Borås—Ulricehamns järnväg kommer att fortsättas till Jönköping. Trakten mellan de båda städerna är delvis starkt kuperad. Omkr. 25 km. från Ulricehamn ligger på betydande höjd hälsobrunnen Torhult.

Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1917	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	45	45
» i sidospår	»	3	3
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	31	31
Största tillåtna hjultryck	ton	7	7
» » tåghastighet.....	km/t.	60	60

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	3	3
Personvagnar med 2 axlar	»	2	2
» » 4 »	»	1	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	33	63
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	1	1

Personal, antal.

Ordinarie	20	34
Extra	38	19
Verkstadsarbetare.....	—	2

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1918.

Järnvägsanläggningen	2 350 408: 33	
Rullande materiell ..	339 127: 81	
Inventarier ..	44 987: 83	2 734 523: 97
Förrådet	73 237: —	
Fraktfordringar	10 088: 04	
Fastigheten Erikshill	45 000: —	
Kalmar verkstad	27 702: 50	
Diverse personer	5 792: 65	
Depositioner	50 000: —	
I bank och kassa	1 414: 50	51 414: 50
		S:a kr. 2 947 758: 66

Skulder den 31 dec. 1918.

Aktiekapitalet	1 276 400: —	
Statslån	1 396 404: 49	
Bank a.-b. Södra Sverige..	91 740: 62	
Ulricehamns sparbank....	61 304: —	
Lån mot int. i fastigheten Erikshill	34 314: 71	
Kungl. järnvägsstyrelsen..	37 922: 51	
Diverse personer	23 573: 04	
Reservfonden	23: 40	
Behållning från föregående år	210: 56	
Behållning från 1918	25 865: 33	26 075: 89
		S:a kr. 2 947 758: 66

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	2 501 289: 17
Rullande materiell	472 298: 86
Inventarier	58 044: 91
Fastigheten Erikshill	55 000: —
	(forts.)

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	1 276 400: —
Statslån	1 630 983: 24
Svenska handelsbanken ..	97 402: 81
Ulricehamns sparbank	125 000: —
	(forts.)

(Tillgångar 1925, forts.)		(Skulder 1925, forts.)	
Förrådet	13 914: 09	Älvsborgs läns stadshypo-	
Fraktfordringar	10 462: 26	teksförening	6 683: 40
Diverse räkningar.....	15 836: 45	Fraktavräkningar	27 579: 31
Kassa	675: 07	Diverse räkningar.....	9 087: 83
Vinst- och förlustkonto ..	87 092: 74	Avskrivningsfonden	37 329: 26
		Reservfonden	4 147: 70
	<hr/>		<hr/>
	S:a kr. 3 214 613: 55		S:a kr. 3 214 613: 55

.....