

---

# FALKENBERGS JÄRNVÄG

Signatur: F.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Falkenbergs järnvägsaktiebolag, Falkenberg.

De moderna kommunikationerna gjorde ganska sent sitt inträde i Halland. Länets första för allmän trafik öppnade järnväg, Halmstad—Nässjöbanan, började sålunda trafikeras först 1877. Förklaringen härtill torde kunna sökas dels i de jämförelsevis goda ångbåtsförbindelser, som uppehölls av Hallands ångbåtsbolag, vars båtar på sina turer mellan Göteborg och Lübeck regelbundet anlöpte städerna Varberg, Falkenberg och Halmstad, dels i en livlig kustfart med småskutor och slutligen i de goda flottleder, som anordnats i de halländska älvarna. Genom dessa fylldes kusttrakternas trävarubehov och en betydande mängd trävaror för export nedforslades.

Falkenbergssorten erhöll sin första järnväg 1886, då Mellersta Hallands järnväg öppnades för trafik. Stadens gamla uppland, den bördiga Ätradalen och de skogrika trakterna uppåt Faurås och södra delen av Kinds härad, saknade emellertid fortfarande järnvägsförbindelser. Det var då helt naturligt att frågan om bevarandet av detta goda handelsområde snart uppstod i Falkenberg.

Första uppslaget till järnvägsanläggningen från Falkenberg österut lämnades, så vitt nu är känt, omkring år 1890, då trafikchefen vid Mellersta Hallands järnväg ALB. SIMONSSON, apotekaren J. C. BRAG och bankdirektören AUG. HENREKSON företogo en resa till Kosta för att studera den då under byggnad varande Kostabanan, och därefter beslöto göra en förundersökning för en »decauvillebana». Denna ansågs böra tangera de stora vattenfallen i Ätran, nämligen vid Fors,

Ätrafors, Yngeredsfors och Berg i Gällareds socken, omkr. 3 mil från Falkenberg.

Arbetet med anskaffande av aktieteckning i det tillämnade järnvägsbolaget bedrevs från första början med den största energi. Plan- och profilritningar samt kostnadsförslag för en järnväg med 0,60 m. spårvidd upprättades av ingenjören greve FR. ARV:SON POSSE, som beräknade banans längd till 49,98 km., skenvikten till 9,5 kg. pr m., största lutningen till 25 ‰ och minsta krökningsradien i huvudspår till 150 m. Endast telefon skulle anläggas. Kostnaden beräknades till 823 000 kr.

Planerna blevo emellertid snart ändrade. Vid ett sammanträde å Ljungby gästgivaregård den 16 april 1891 »med aktietecknarna uti en föreslagen järnväg från Falkenberg uppåt Ätran och Högvasån» beslöts bilda ett bolag för åstadkommande av en järnväg från Falkenberg till Fridhem i Ullareds socken och vidare till trakten av Älvsereds kyrka. Vid samma tillfälle antogs bolagsordning, vilken fastställdes av K. M:t den 21 aug. 1891, och valdes interimsstyrelse. Till ledamöter av denna valdes bankdirektören AUG. HENREKSON och trafikchefen ALB. SIMONSSON i Falkenberg, kyrkoherden C. E. HAGSTEDT, Vessige, löjtnanten G. S. ÖHRVALL, Vinberg, landstingsmannen J. A. ANKAR, Köinge, kronolänsmannen A. T. AHL, Okome, agronomen G. B. HELLMAN, Fors, skolläraren L. A. ANDERSSON, Ullared, och lantbrukaren AUG. JOHANSSON, Lysseback.

Konstituerande bolagsstämma med *Falkenbergs järnvägsaktiebolag* hölls i Falkenberg den 2 juni 1892. Vid denna voro aktier för ett kapital av 247 200 kr. representerade och i sept. var minimikapitalet, 400 000 kr., fulltecknat. Av detta belopp utgjorde 32 000 kr. teckningar för till järnvägen avstådd mark. I allmänhet tecknade jordägarna aktier för dem tillhörig jord, som togs i anspråk för banan. I skogsbygden, där marklösen i allmänhet representerade mindre värden än å slättbygden, tecknades jämväl ofta aktier mot likvid i slipers och stängselvirke. Största aktietecknaren var Falkenbergs stad, som tecknade 206 000 kr., av vilka 200 000 kr. inbetalades kontant och resten utgjorde likvid för upplåten mark.

Vid konstituerande stämman valdes följande styrelse: landshövdingen C. NORDENFALK, bankdirektören A. HENREKSON, löjtnanten C. A. ÖHRVALL, landstingsmannen J. A. ANKAR, handlanden O. RÖRBECK, hovpredikanten E. D. HEÜMAN och lantbrukaren AUG. JOHANSSON. Inom styrelsen utsågs till ordf. landshövdingen frih. C. NORDENFALK och till verkst. direktör bankdirektören A. HENREKSON.

Koncession å bandelen Falkenberg—Fridhem beviljades den 8 juli 1892.

Samtidigt härmed förelåg emellertid en ansökan om koncession å en normalspårig bana från Varberg över Mjöbäck till Månsarp, vilken bana från närheten av Ullared på en sträcka av 19 km. löpte parallellt med banan från Falkenberg. Även banan från Varberg beviljades koncession den 8 juli 1892. Detta var anledningen till att K. M:t beviljade koncession åt Falkenbergsbanan endast för sträckningen Falkenberg—Fridhem. Bananläggningen Varberg—Månsarp kom emellertid aldrig till utförande, utan projektet avsomnade så småningom, sedan det berett Falkenbergsbanans styrelse många svårigheter.

På ansökan av Falkenbergs järnvägs styrelse medgav K. M:t den 16 dec. 1892, att järnvägens spårvidd skulle få ökas till 0,891 m., rälsvikten höjas till 11,5 kg/m., största lutningen i huvudspår minskas till 20 ‰ och minsta krökningsradien i huvudspår ökas till 200 m. Byggnadskostnaden med rullande materiell beräknades nu till 705 000 kr. för en banlängd av 38 km.

Genom K. M:ts föregående resolutioner var järnvägsanläggningen sålunda begränsad till sträckan Falkenberg—Fridhem, vilken öppnades för allmän trafik den 28 sept. 1894. Under tiden arbetades emellertid med all kraft på järnvägens fortsättning. Den 17 maj 1895 meddelade också K. M:t koncession å sträckan från Fridhem till Älvsered, omkr. 11,5 km. Rälsvikten bestämdes nu till 21,5 kg/m. eller samma rälsvikt som använts för den färdiga bandelen. Minsta krökningsradie i huvudspår fastställdes till 300 m. och största lutning till 16,67 ‰. Intressenterna i Varbergsbanan sökte emellertid på alla sätt hindra beviljandet av koncessionen å Falkenbergsbanans fortsättning, bl. a. på den grund »att den dalgång, genom vilken järnvägarna voro utstakade, vore så trång, att en där anlagd järnväg lade hinder i vägen för den andras framdragande». Detta påstående gendrevs av bl. a. distriktschefen, majoren W. GAGNER, som förklarade, »att nämnda dalgång vore så bred, att den överallt lämnade utrymme för många flera banor utan att dessa på något sätt behövde beröra eller vara i beroende av varandra». Emellertid framhöll majoren GAGNER i ett avgivet utlåtande, att båda banorna skulle på ett billigare och i tekniskt avseende förmanligt sätt kunna löpa på samma bank mellan Fridhem, sedermera Fridhemsberg, och Älvsered. I koncessionen stadgas också, »att därest K. M:t finner, att Varberg—Smålands järnväg bör utläggas på samma bank som Fridhem—Älvsereds järnväg, koncessionshavarna av sist-

nämnda järnväg skola vara skyldiga underkasta sig detta». Bandelen Fridhemsberg—Älvsered öppnades för allmän trafik den 21 dec. 1896.

Under tiden arbetades rastlöst på järnvägens ytterligare fortsättning inåt Kinds härad. Den 16 juli 1897 beviljade K. M:t koncession å bandelen Älvsered—Mjöbäck och den 13 jan. 1899 å bandelen Mjöbäck—Holsljunga. Under tiden hade koncessionen för Varberg—Smålands järnväg fått förfalla.

Arbetet å banan mellan Älvsered och Holsljunga bedrevs så raskt, att hela sträckan kunde öppnas för allmän trafik den 26 nov. 1899.

Den 27 april 1900 beviljade K. M:t, mot Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens avstyrkande yttrande, på ansökan av, förutom representanter från Falkenbergssorten, landshövdingen L. W. LOTHIGIUS i Vänersborg och representanter för Ulricehamn och Kinds härad, koncession å bandelen Holsljunga—Limmared. Ansökningen avsåg från början en järnväg från Holsljunga till Ulricehamn, men under tiden hade intressenter från Halmstad ingivit ansökan om koncession å en järnväg från Landeryd till Falköping över Limmared. Sökandena för Falkenbergssbanans fortsättning hade därför anhållit, att K. M:t t. v. måtte bevilja koncession å delen Holsljunga—Limmared, vilken sistnämnda station å Borås—Alvesta järnväg är järnvägens slutpunkt. För bandelen Holsljunga—Limmared erhöles koncession den 8 sept. 1900, varjämte ett 4 1/2 % statslån å 505 000 kr., motsvarande halva anläggningskostnaden för denna bandel, beviljades.

Övriga delar av banan mellan Falkenberg och Holsljunga byggdes utan understöd av vare sig stat eller landsting. Bandelen Holsljunga—Limmared öppnades för allmän trafik den 2 april 1904.

För vinnande av besparing i anläggningskostnaderna utfördes hela järnvägsanläggningen av bolaget självt under verkst. direktören AUG. HENREKSONS energiska ledning. Såsom byggnadschefer fungerade: för bandelen Falkenberg—Fridhemsberg trafikchefen vid Halmstad—Bolmens järnväg ingenjören J. JÖNSSON, för bandelen Fridhemsberg—Holsljunga trafikchefen, ingenjören A. MÖLLER och för bandelen Holsljunga—Limmared ingenjören A. RÖNSTRÖM. Arbetet bedrevs också med osedvanlig fart och raskhet. Till belysande härav kan det förtjäna att omnämnas, att styrelsen i ett protokoll av den 24 febr. 1898 »godkände den vidtagna åtgärden att i anseende till den förhandenvarande lämpliga väderleken påbörja byggnadsarbetet å linjen Älvsered—Lida (Överlida) samt beslutade att detsamma skulle fortgå». För-

klaringen till att så kunde ske ligger i det förhållandet, att marken på förhand av ägarna upplåtits för banbyggnaden och att i allmänhet aktier tecknats som likvid för marken. Koncession å bandelen Mjöbäck—Holsljunga erhöles, såsom förut omtalats, först den 13 jan. 1899.

Såsom den ovan lämnade historiken visar, ha mäktiga intressen under hela järnvägens tillblivelse motarbetat densamma. Utom de nämnda konkurrerande banlinjerna förelåg även ett förslag till en bredspårig bana från Ätran till Ulricehamn och Falköping, vilken till stor del skulle framdragas genom samma orter som bandelen Holsljunga—Limmared.

Sedan koncession beviljats å banan från Landeryd till Falköping, voro planerna på förbindelse med den smalspåriga Ulricehamn—Vartoftabanan och vidare med det övriga smalspåriga Västgötabanenätet grusade. Istället uppstod tanken att åstadkomma en fortsättning österut för att erhålla förbindelse med Smålands och Östergötlands smalspåriga järnvägsnät. Förslag uppgjordes ock till järnvägens fortsättning över Röksberg till Jönköping, därifrån järnvägen tänktes fortsatt mot Ödeshög. Koncessionsansökan, undertecknad av Falkenbergs järnvägs styrelse och en del ledande män i Jönköping, inlämnades därefter till K. M:t år 1909. Denna ansökan har emellertid på begäran av sökandena förklarats vilande och sedan andra, mer storslagna järnvägsprojekt avseende samma trafikområde framkommit, torde utsikterna för Falkenbergs järnvägs ytterligare fortsättning för närvarande te sig synnerligen små. Trafikområdet mellan Borås—Alvesta järnväg och den koncessionerade linjen Ulricehamn—Jönköping är emellertid så stort, att behovet av en bana genom detta område snart torde göra sig gällande.

*Bana och byggnader.* Under de gångna åren ha åtskilliga förbättringar av banan och husbyggnaderna vidtagits. Sålunda ha samtliga stationshus å bandelen Vinberg—Älvsered tillbyggt, alla broar ha förstärkts och stängsel, som från början ej var anordnat vid bandelen Falkenberg—Fridhemsberg, har under åren närmast efter järnvägens öppnande för trafik uppsatts. Å samtliga stationer har telegraf anordnats i st. f. den först anlagda telefonen.

*Trafik.* Under senare år har trafiken nedgått på grund av depressionen, bilkonkurrensen etc. Den huvudsakligaste delen av järnvägens lokala godstrafik utgöres av trävaror, spannmål, foderämnen och stycke gods. I samtrafik utgöras de största transportartiklarna av kalk, trävaror och stycke gods.

*Ekonomi.* För åren 1899—1908 lämnades till aktieägare en utdelning av 4 % å det aktiekapital som tecknats för byggande av bandelen Falkenberg—Holsljunga. Å det aktiekapital, 505 000 kr., som tecknats för byggande av bandelen Holsljunga—Limmared, har ingen utdelning kunnat lämnas.

---

### Styrelse och chefer år 1926.

#### *Styrelse.*

NYLANDER, J. D. S., ingenjör, *ordförande*,  
 HUSBERG, K. S., f. d. landshövding, *statens ombud*,  
 BENGTSEN, B. W., borgmästare, *vice ordförande*,  
 CLAESON, P. R., fabriksidkare, *verkst. direktör*, se nedan,  
 SKANTZE, J. L., direktör,  
 ERICSON, A., bankdirektör,  
 GUSTAFSSON, G. A., disponent.

#### *Verkställande direktör.*

CLAESON, P. R., fabriksidkare ..... 1925—

#### *Trafikchef.*

KARLBERG, A. .... 1925—

### Företvarande styrelseordförande och chefer.

#### *Ordförande.*

NORDENFALK, C. O. C. J., landshövding ..... 1892—1896  
 HENREKSON, A., direktör ..... 1896—1908  
 NYLANDER, S. O., ingenjör ..... 1908—1920  
 HELLMAN, G. B., domänintendent ..... 1921—1922

#### *Verkställande direktörer.*

HENREKSON, A., direktör ..... 1892—1908  
 HELLMAN, G. B., domänintendent ..... 1908—1922  
 MÖLLER, A., trafikchef ..... 1922—1925

#### *Trafikchefer.*

SIMONSSON, A. N. .... 1894—1895  
 CARLSSON, J. .... 1896—1897  
 MÖLLER, A. .... 1898—1925

---



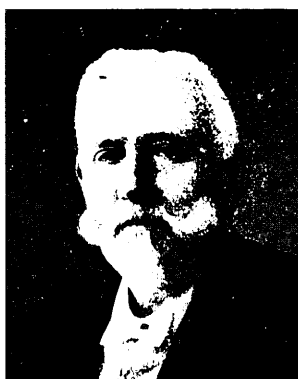
Frih. C. O. C. J. NORDEN-  
FALK, landshövding.



A. HENREKSON,  
bankdirektör.



S. O. NYLANDER,  
ingenjör.



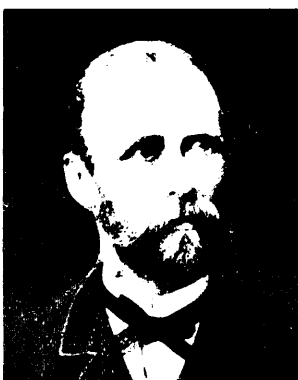
G. B. HELLMAN,  
domänintendent.



J. D. S. NYLANDER,  
ingenjör.



R. CLAESEN,  
fabrikör.



A. N. SIMONSSON,  
trafikchef.



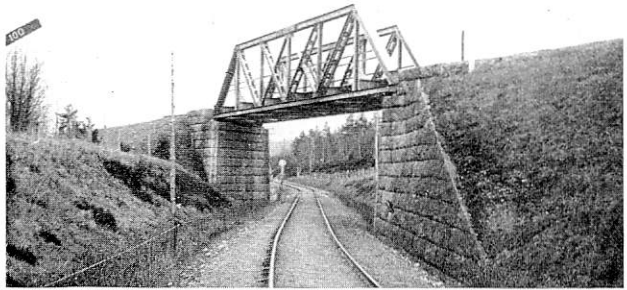
J. CARLSSON,  
trafikchef.



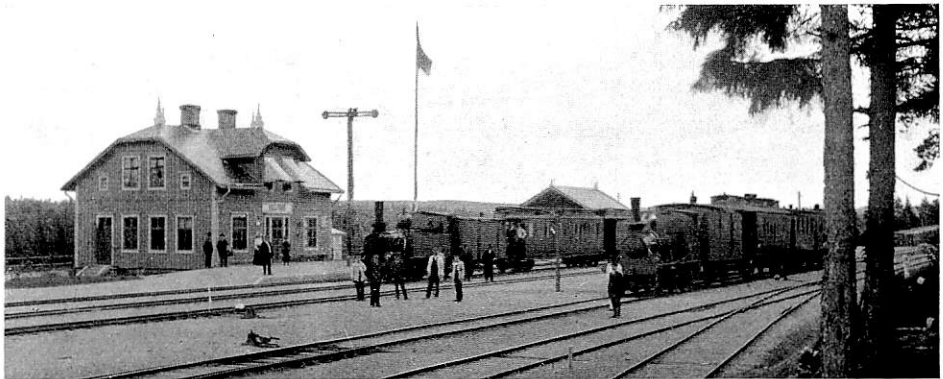
A. MÖLLER,  
trafikchef.



A. KARLBERG,  
trafikchef.



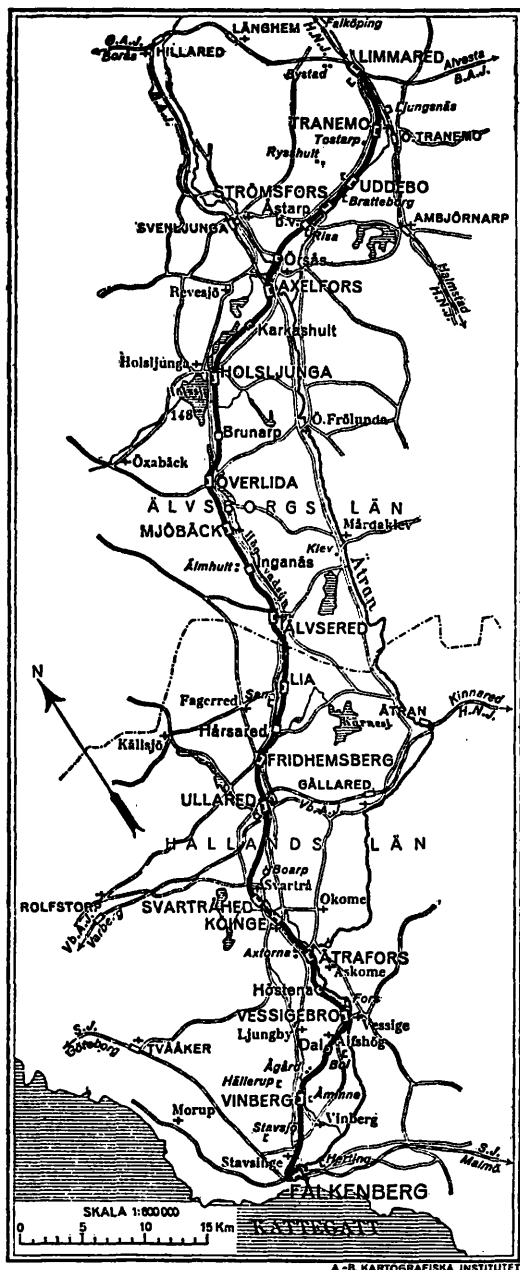
Viadukt vid Ullared.



Axelfors station.



Vy från linjen vid Strömsfors.



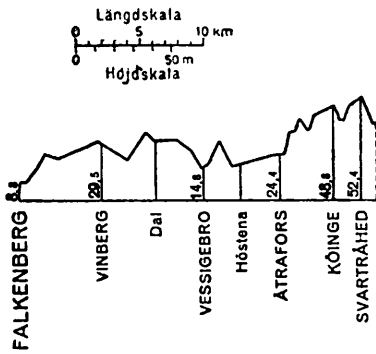
Falkenbergs järnväg, 102 km. Järnvägslinjen utgår från *Falkenberg* i nordostlig riktning, vilken riktning i huvudsak bibehålles i järnvägens hela sträckning.

Över bördiga fält går banan förbi *Vinbergs* station ned i Ätrans dalgång och följer detta vattendrag och detsamma biflod Högvadsån till grannskapet av *Holsljunga*, där vattendelaren mellan *Viskans* tillflöden och Ätran passeras. Fornminnena i trakten äro talrika.

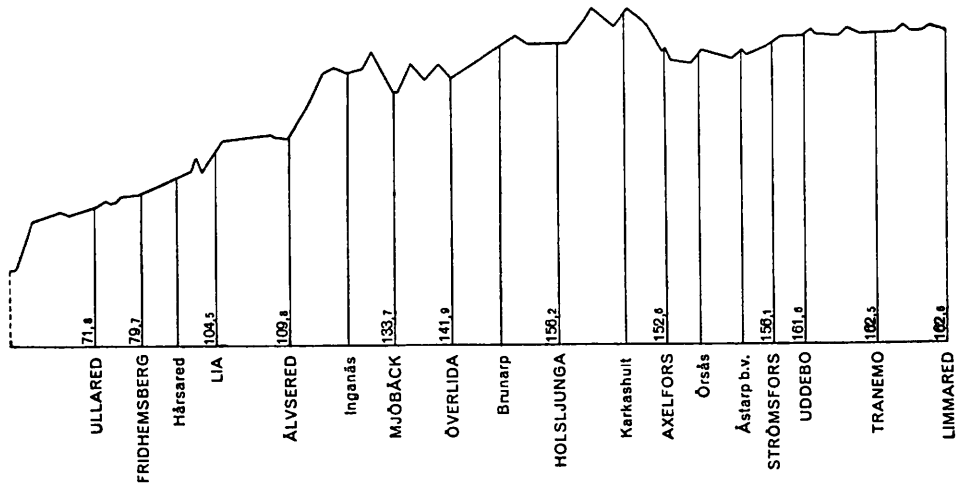
Efter *Vinbergs* station följer *Vessigebro*, varifrån banan framdragits utefter en vacker, långsluttande fors till *Höstena* hållpl., som är ganska vackert belägen i den ännu bördiga Ätradalen. Vid *Ätrafors* förenar sig Högvadsån med Ätran, i vilken tidtals ett lönnande laxfiske bedrivs. Elektrostålanläggning med smältugnar, valsverk m. m.

Banan lämnar den halländska slättbygden vid *Köinge*, varefter småkuperad terräng, skogbevuxen mark och mossar genomskäras. *Ullareds* station är föreningsstation med *Varberg*—Ätrans järnväg och belägen i ett framåtgående samhälle. Banan fortsätter utefter Högvadsån i vacker nejd med bokskog och bergsslutningar förbi *Fridhemsbergs* station, i vars omgivningar många kvarnar och

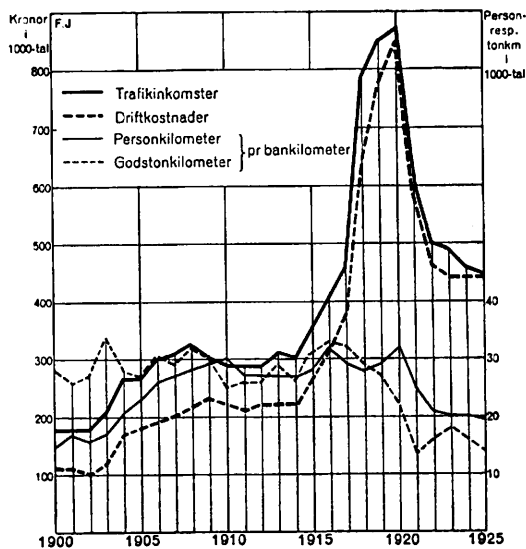
sågar finnas. Naturen blir därefter allvarligare med begynnande barrskogar. Invid *Lia* station passeras Hallands läns tuberkulossanatorium. *Älvsred*s station är belägen i ett livligt affärssamhälle med vävnadsindustri, och även följande station, *Mjöback*, ligger i ett framåtgående samhälle. Sedan *Holsljunga* station passerats, uppnås banans högsta punkt, 174 m. ö. h., och därefter *Axelfors*, föreningsstation med linjen *Axelfors*—*Hillared* och med några industriella anläggningar i närheten. Järnvägen övergår därefter Ätran å en hög bro med vacker utsikt samt når *Strömsfors* station nära *Strömsfors* betydande bruk med



gjuteri och mek. verkstad. Genom ett trångt pass går linjen vidare till *Uddebo* station i livligt fabrikkssamhälle med storartade textilfabriker och därefter till *Tranemo* station. Kring Tranemosjön har ett livligt samhälle växt upp med station även vid Västra centralbanan. Ett par km. längre fram följa de båda järnvägarna varandra till *Limmareds* station, föreningsstation med även Borås—Alvesta järnväg och belägen nära Limmareds glasbruk.



### Trafikdiagram.



## Tekniska uppgifter.

Byggnads sätt.		År 1894	År 1925
Spårvidd .....	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår .....	km.	39	102
» i sidospår .....	»	3,55	11,65
Största lutning i huvudspår .....	‰	20	20
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	200	200
Rälsvikt .....	kg/m.	21,5	21,5
Största tillåtna hjultryck .....	ton	4,1	4,25
» » tåg hastighet .....	km/t.	35	40,45

## Rullande materiell.

Ånglokomotiv .....	st.	2	7
Motorvagnar för ång- eller annan drift .....	»	—	1
Personvagnar med 2 axlar .....	»	4	6
» » 4 » .....	»	—	6
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar .....	»	48	152
» » » » 4 » .....	»	—	1
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar .....	»	—	3

## Personal, antal.

Ordinarie .....	20	67
Extra .....	3	8
Verkstadsarbetare .....	—	6
Banarbetare .....	—	3

## Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1906.

Järnvägen	
Falkenberg	
—Limma-	
red ....	1 966 960: 69
Hamnspår	
i Falken-	
berg ....	18 877: 99
Rullande ma-	
teriell ..	379 601: 83
Fastighets	2 365 440: 51
konto .....	3 481: 25
Inventariers	18 330: 45
» .....	25 971: 58
Skogars	7 707: 05
» .....	16 334: 89
Förrådets	144 635: 24
» .....	
Materialiers	
» .....	2 493: 77
Värdepappers	143: 36
» .....	1,038: 72
Diverse tillfälliga	
räkningar .....	
Stationernas balanser	
....	
Kassabehållning	
.....	

Skulder den 31 dec. 1906.

Inbetalt aktiekapital ....	1 153 400: —
Obligationslån .....	636 000: —
Statslånet:	
kapitalskuld	505 000: —
anstånds-	
ränta ..	44 300: —
upplupen,	
ej förfal-	
len ränta	14 203: 12
Övriga lån .....	563 503: 12
Kassakreditiv .....	40 000: —
Reserverade räntemedel ..	41 533: 83
Oinlösta aktieutdelningsku-	5 100: 82
ponger .....	4 048: —
Reservfonden för bandelen	
Falkenberg—Holsljunga	42 000: —
Reservfonden för bandelen	
Holsljunga—Limmared	5 250: —
Slitnings- och reparations-	
fonden för bandelen Fal-	
kenberg—Holsljunga ..	21 265: 38

(forts.)

(forts.)

(Tillgångar 1906, forts.)

<i>Tillgångar den 31 dec. 1925.</i>	
Järnvägen Falkenberg—Limmared....	1 951 315: 87
Hamnspår i Falkenberg	19 600: —
Rullande materiell ..	428 413: 96
Motorvagn N:o 1 ..	28 914: 65
Inventarier .....	13 592: 50
Fastigheter .....	3 481: 25
Materialier .....	21 471: 67
Värdepapper .....	1: —
Aktier i Borås—Alvesta järnv. (75 st. å nom. 200 kr.) .....	13 500: —
Aktier i A.-b. Södra Kinds biltrafik (35 st. å nom. 100 kr.) .....	3 500: —
Diverse tillfäll. räkningar	582: 59
Stationernas balanser ....	175: 23
Falkenbergs sparbank ....	40 788: 36
Kassabehållning .....	1 596: 14
Från 1924 kvarstående förlust .....	12 124: 74
<hr/>	
S:a kr. 2 539 057: 96	

(Skulder 1906, forts.)

Slitnings- och reparationsfonden för bandelen Holsljunga—Limmared ....	4 484: 62
Dispositionsfonden .....	10 733: 15
Donationsfonden .....	6 218: 75
Diverse fordringsägare ..	6 022: 66
Överskottsmedel å fastighetskontot (reserveras för jordköp) .....	5 932: 87
Vinst av årets trafikrörelse	40 083: 62
<hr/>	
S:a kr. 2 585 576: 82	

<i>Skulder den 31 dec. 1925.</i>	
Aktiekapitalet .....	1 151 800: —
Obligationslån:	
Kapital .....	448 000: —
Upplupen, ej förfallen	
ränta ....	3 360: —
	<hr/>
	451 360: —
Statslån:	
Kapital ....	452 520: 26
Anst.-ränta	44 300: —
Upplupen, ej förf. ränta	12 139: 16
Förf. ränta..	80 094: 24
Överränta..	4 991: 25
	<hr/>
	594 044: 91
Reservfonden f. bandelarna:	
Falkenberg—	
Holsljunga	77 000: —
Holsljunga—	
Limmared	20 500: —
	<hr/>
	97 500: —
Slitnings- och reparationsfonderna för bandelarna:	
Falkenberg—	
Holsljunga	106 000: —
Holsljunga—	
Limmared	41 000: —
	<hr/>
	147 000: —
Donationsfonden .....	4 650: 31
Falkenbergs sparbank ....	60 000: —
Diverse fordringsägare ..	16 138: 97
Vinst å årsrörelsen .....	16 563: 77
<hr/>	
S:a kr. 2 539 057: 96	

