

---

# GÖTEBORG—BORÅS OCH BORÅS—ALVESTA JÄRNVÄGAR

Signaturer och ägare se resp. järnvägar. — Spårvidd: 1,435 m.

Tanken på en järnväg mellan Göteborg och Borås är, såsom i det följande närmare skall omtalas, lika gammal som de första järnvägsplanerna i Sverige. Det dröjde dock 50 år eller till 1894, innan *Göteborg—Borås* järnväg kunde öppnas för trafik. När detta skett, var det helt naturligt, att en fortsättning till Alvesta skulle bli önskemålet med hänsyn till behovet av en direkt förbindelseled mellan Göteborg och sydöstra Sverige. Önskemålet förverkligades, och år 1902 öppnades *Borås—Alvesta* järnväg för trafik. Denna järnväg har två bilinjer, *Hillared—Axelfors* och *Hestra—Gislaved*. De båda huvudlinjerna ägas av olika bolag men utgöra i förvaltningshänseende en enhet. Den trafikerade banlängden utgör 261 km.

## Göteborg—Borås järnväg.

Signatur: G.B.J.

Ägare: Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag, Göteborg.

Då greve A. E. VON ROSEN 1845 framlade planen till järnväg mellan Göteborg och Stockholm, synes han till en början ha ansett, att sträckningen över Borås—Jönköping var den naturligaste, men inflytanden i Stockholm, som åsyftade en nordligare linje, gjorde sig med framgång gällande. Samma år offentliggjorde regeringen ett uttalande om sin

ställning till ett blivande järnvägsnät och upptog som lämpliga huvudlinjer de nuvarande västra, östra och södra stambanorna jämte några bibanor, bland vilka märktes en från Göteborg till Borås. Greve VON ROSENS kommitté erhöll därefter rättighet att utföra undersökningar rörande de ifrågasatta stambanornas riktning och inbjöd allmänheten att lämna förslag. På grund därav inlämnade »Borås stads äldste», vars ordförande var den initiativrike fabrikören C. G. RYDIN, 1847 ett utförligt memorial, som påvisade vägande skäl för att huvudlinjen Göteborg—Stockholm borde dragas över Borås och upptog ett förslag till järnväg Göteborg—Borås—Jönköping. Det förtjänar erinras om att detta förslag bl. a. lät tanken på en transitotrafik med Ryssland över Västervik framskymta.

På grund av inre och yttre politiska förhållanden avmattades emellertid järnvägsintresset under några år, och när det 1851 åter gjorde sig märkbart i Boråstrakten, tog det en annan riktning. Förslag framkommo nu att bygga järnvägar Göteborg—Alingsås och Borås—Varberg. Fabrikören RYDIN ivrade dock fortfarande för linjen Göteborg—Borås och lyckades även förmå greve VON ROSEN att 1853 utarbete ett förslag till en sådan. Då ej heller detta ledde till något resultat, och det blev klart, att stambanan skulle komma att passera Skövde, inriktade sig Boråsintresset på erhållandet av förbindelse med densamma vid någon plats å Skaraborgs läns slättbygd. Därmed blev planen på en direkt järnväg mellan Göteborg och Borås skrinlagd under trettio år, och när den återupptogs var det på initiativ från Göteborg.

År 1889 läto nämligen inflytelserika personer i Göteborg, av vilka flera voro medlemmar av Bergslagens järnvägars styrelse, genom denna styrelses försorg verkställa undersökning av en järnväg till Borås, vars station i Göteborg skulle bli gemensam med Bergslagsbanans.

Året förut hade Göteborg—Hallands järnväg öppnats för trafik och med sin ändpunkt i Göteborg anslutit till Bergslagens järnvägar. Då Göteborg—Borås järnvägs inledning på grund av terrängförhållandena måste ske parallellt med förstnämnda bana, valdes Almedal som lämplig anslutningspunkt med Göteborg—Hallands järnväg. Därifrån skulle Boråsbanan använda Göteborg—Hallands järnvägs spår fram till Bergslagens järnvägars station i Göteborg, en längd av 5 km. Denna plan följdes vid de undersökningar, som utfördes av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren E. WESTERBERG, vilken i början av år 1890 avlämnade sina utredningar och kostnadsförslag. Ehuru dessa voro uppgjorda under förutsättning av maximilutningar

av 16,67 ‰, vilka icke ansågos fullt lämpliga för den väntade stora trafiken, begärdes för tids vinnande koncession, vilken beviljades den 22 maj 1891. Redan den 28 påföljande juli hölls konstituerande bolagsstämma med Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag. Det tecknade aktiekapitalet var 2 351 200 kr.

Till styrelse, vilken skulle fungera till dess järnvägen bleve öppnad för trafik, valdes följande personer: grosshandlarna J. J. EKMAN, OLOF WIJK och AUG. RÖHSS, bankdirektören THEOD. MANNHEIMER och vice häradshövdingen C. W. DRAKENBERG, alla dessa tillhörande styrelsen för Bergslagernas järnvägar, och dessutom direktören för Borås ensk. bank, AD. VON ZWEIGBERGK, samt disponenten för Mölnlycke fabriker, ARTHUR WENDEL. Styrelsen utsåg inom sig till ordförande hr EKMAN, till vice ordförande hr WIJK samt antog verkst. direktören i Bergslagernas järnvägar, majoren HJ. VIRGIN, till verkst. direktör. Till vice verkst. direktör utsågs bandirektören vid samma järnväg, kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren DENIS INSULANDER.

Aktiekapitalet, vilket skulle utgöra minst 2 350 000 kr. och högst 4 700 000 kr., utgjorde efter avslutad teckning 2 626 600 kr., vilket belopp uppnåtts tack vare det energiska arbete, som nedlagts särskilt av bankdirektören MANNHEIMER i Göteborg och disponenten WENDEL i Mölnlycke. Göteborgs stads teckning utgjorde 500 000 kr. och Borås stads 100 000 kr. Efter bolagets bildande fick kaptenen WESTERBERG i uppdrag att omstaka linjen, så att lutningarna nedbringades till högst 10 ‰ utom mellan Almedal—Möln dal, där lutningen blev 12,5 ‰. Nya ritningar och nytt kostnadsförslag upprättades, vilket sistnämnda slutade på 4 820 000 kr., inkl. rullande materiell. Det utöver aktiekapitalet erforderliga beloppet anskaffades genom obligationslån.

Byggandet av järnvägen började på våren 1892 och utfördes på entreprenad av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. G. BORGSTRÖM. Kontrollerande ingenjör var kaptenen E. WESTERBERG.

Byggnadsarbetet fortgick så, att järnvägen, som enligt koncessionen skulle öppnas för trafik senast den 1 okt. 1895, öppnades redan den 15 dec. 1894. Konungen var inbjuden att inviga banan och hade förklarat sig villig därtill men blev förhindrad. Till 1895 års slut hade järnvägen dragit en anläggningskostnad av 4 993 683 kr. inberäknat rullande materiell för 610 316 kr.

*Banbyggnaden.* För järnvägens framdragande mötte rätt stora naturhinder på grund av de betydande höjdskillnader, som järnvägen

måste passera. Uppgången från Almedal till Mölndal med en höjdskillnad av 43 m. på knappa 4 km. längd nödvändiggjorde banans läggande mellan dessa båda stationer i så skarp stigning som 12,5 ‰. Från Mölndal stiger banan ytterligare på 17 km. längd till 66 m. ö. h. vid Härryda station för att därifrån på 9 km. längd uppnå 133 m. ö. h. vid Hindås. Hit följer banan den dalgång, genom vilken Mölndalsån framrinner och överkorsar detta vattendrag flera gånger samt genomskär branta bergväggar, som begränsa den serie sjöar, som äro utvidgningar av Mölndalsån. Från Hindås sänker sig banan i en genomgående 7 km. lång lutning av 10 ‰ till Rävlanda med samma höjdläge som Härryda. Banan, som vid Hindås lämnar Mölndalsåns dalgång, går nu genom andra dalgångar, och sedan den vid Forssa lastplats övergått Nolån på ett höjdläge av 61 m. ö. h., stiger den ånyo mellan Forssa och Hultafors, 14 km. längd, till 153 m. ö. h., samt uppnår vid Sandared 158 m. ö. h., den högst belägna stationen på linjen. Därefter sänker sig banan till Borås, övergår inom stadens område Viskan och uppnår, 72 km. från Göteborg, ändstationen, Borås Nedre, på ett höjdläge av 135 m. ö. h. Banans framdragande i en terräng med så varierande höjdförhållanden och med en mängd vattendrag och berg krävde givetvis betydande arbeten. Sålunda måste 3 tunnlar sprängas med en sammanlagd längd av 617 m. Antalet broar, viadukter och vägportar uppgick till 31 st. med spännvidder från 5 till 30 m. Schaktningar och bergsprängningar uppgingo till över en milj. kbm.

*Utveckling efter järnvägens öppnande.* För järnvägens tekniska utveckling från öppnandet för trafik till nuvarande tid ha två faktorer varit bestämmande, nämligen Borås stads tillväxt från 8 000 inv. 1891 till över 30 000 år 1925 samt Borås—Alvesta järnvägs tillkomst och öppnande för trafik år 1902. Det successiva tillskott av trafik, som på grund härav tillförts Göteborg—Borås järnväg, har medfört, att banan praktiskt taget stått under ombyggnad de två senaste decennierna. Den har därför också undergått en väsentlig förbättring från att ursprungligen vara lagd efter mera enkla linjer fram till vad man brukar kalla statsbanemässigt skick.

Det huvudsakligaste av denna ombyggnad är följande. Omläggning av linjen har skett på flera ställen, där krökningsförhållandena varit mest ogynnsamma; 3 nya tunnlar ha därigenom tillkommit av sammanlagt 159 m. längd. Stationernas spårlängder ha utvidgats för att bereda möte med långa godståg. Förstärkning av banans överbyggnad genom utbyte av räls och växlar mot grövre typ (rälsvikt=41,18 kg/m.),

bättre syllfördelning, införande av underläggsplattor av järn i kurvorna, förbättring av signal- och säkerhetsanordningarna vid stationerna samt ombyggnad av en del broar eller förstärkning av broreglarna har ägt rum. Vidare har Borås nedre station för betydande kostnader utvidgats och ombyggt efter moderna principer. Särskilt intresse för fackmannen torde de elektriska ställverken och övriga växel-anordningar erbjuda.

Järnvägsbolaget har även funnit med sin fördel förenat att anlägga nya stationer och hållplatser, två av det förra och två av det senare slaget. Mycken omsorg har ägnats stationerna Hindås, Hultafors och Sjömarken, vilka blivit omtyckta rekreationsorter.

Den rullande materiellens tillväxt har givetvis tagit jämna steg med banlinjens förbättring. Sålunda har lokomotivparken och vagnarnas antal ökats i betydande grad. Tågbelysningen sker elektriskt från ackumulatorer, uppställda i resgodsvagnarna.

Bland märkliga händelser under banans 30-åriga tillvaro må antecknas, att den 15 juni—den 27 juli 1913 Statens järnvägars personförande tåg å linjen Göteborg—Stockholm måste föras över Göteborg—Borås järnväg på grund av bankraset vid Jonsered den 14 juni s. å.

Bland transporterade godsslag må främst nämnas trävaror, stenkol, vävnader och vävnadsämnen, tegel, cement o. d., frukt, spannmål, mjöl samt snickeriarbeten och is.

*Förvaltning.* Förvaltningen omhänderhades t. o. m. 1903 av Bergslagernas järnvägar på sådant sätt, att dessas verkst. direktör, avdelningschefer och olika kontor innehade motsvarande funktioner inom Göteborg—Borås järnväg. Från 1904 ha Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar gemensam förvaltning, dock har vardera bolaget sin egen styrelse. Chef för förvaltningen är verkst. direktören. Föreståndarna för järnvägens avdelningar och tjänstemännen inom förvaltningen äro gemensamma för båda banorna.

*Ekonomi.* Såsom förut omtalats, uppgick aktieteckningen vid järnvägsbolagets konstituerande till 2 351 200 kr. Ytterligare kapital var dock behövt för järnvägens anläggning, varför bolaget ingick till K. M:t med anhållan om ett statslån å 2 140 000 kr. motsvarande halva beräknade anläggningskostnaden, vilket emellertid ej beviljades. Behövt kapital erhöles genom ett obligationslån å 2 400 000 kr.

För betalning av tecknade aktier i Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag till ett belopp av 600 000 kr. inbjöd bolagets styrelse år 1899 till tecknande av 3 000 nya aktier à 240 kr. pr st., därvid 3 160 aktier teck-

nades. Det genom överkursen à 40 kr. pr aktie influtna beloppet, 120 000 kr., tillfördes reservfonden. Genom denna emission ökades aktiekapitalet till 3 226 600 kr. och har sedermera ytterligare ökats genom överförande av besparade vinstmedel, år 1920 med 1 075 400 kr. och år 1924 med 1 434 000 kr., varefter det utgör 5 736 000 kr. Aktie-teckning har, utom ovannämnda teckning av 600 000 kr. i Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag, gjorts i Borås—Ulricehamns järnväg med 112 500 kr., varjämte ett bidrag av 150 000 kr. lämnats till anläggning av Borås—Alvesta järnvägs bilinje Hestra—Gislaved.

Betydande avskrivningar ha sedan 1909 företagits.

Järnvägen har haft att glädja sig åt en god trafik och en god ekonomi. Utdelning å aktierna har kunnat göras alltifrån första trafik-året, i början mera blygsamt men senare upp till 7 %.

### Borås—Alvesta järnväg.

Signatur: B.A.J.

Ä g a r e: Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag, Göteborg.

Sedan Göteborg—Borås järnväg 1894 öppnats för allmän trafik, började man snart i Göteborg att intressera sig för en fortsättning av linjen österut. Ett betydande område mellan järnvägarna Varberg—Borås—Herrljunga och Halmstad—Jönköping saknade järnvägs-kommunikationer och kunde genom en tvärbana indragas i Göteborgs handelsområde, på samma gång som en stor del av sydöstra Sverige skulle komma i direktare och snabbare förbindelse med rikets andra stad.

Undersökningar för en järnvägsanläggning Borås—Värnamo—Alvesta utfördes av bandirektören majoren D. INSULANDER, och på ansökan av landshövdingarna frih. HJ. PALMSTIERN, L. W. LOTHIGIUS, greve G. H. SPENS, C. A. FAGERLUND och greve GOTTH. WACHTMEISTER m. fl. beviljade K. M:t den 31 dec. 1897 koncession. Den 18 mars 1898 fastställdes bolagsordningen.

Inbjudan till aktieteckning utfärdades av grosshandlarna W. RÖHSS och OLOF WIJK, professorn AUG. WIJKANDER, rådmannen E. TRANA och bankdirektören THEOD. MANNHEIMER. Minimikapitalet skulle utgöra 4 500 000 kr. Teckningen omfattades med stort intresse. Sålunda tecknade Göteborgs stad 1 500 000 kr., enskilda i Göteborg 1 503 000 kr., Göteborg—Borås järnvägsaktiebolag 600 000 kr., Borås stad 360 000 kr., Borås—Herrljunga järnvägsaktiebolag 50 000 kr. och Varberg—Borås järnvägsaktiebolag 30 000 kr. Redan den 29 på-

följande nov. hölls konstituerande bolagsstämma med *Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag*. Vid denna meddelades, att aktieteckningen uppgick till 4 631 000 kr., vadan minimikapitalet övertecknats.

Till bolagets första styrelse valdes: bankdirektören THEOD. MANNHEIMER, professorn AUG. WIJKANDER, överstelöjtnanten HJ. VIRGIN, majoren D. INSULANDER, grosshandlaren C. CARLANDER, rådmannen E. TRANA — alla dessa från Göteborg — och fabrikören A. SANDWALL från Borås. Till verkst. direktör och byggnadschef för hela linjen antogs löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. G. SPRINCHORN.

I koncessionen var tiden för banans färdigbyggande bestämd till den 1 okt. 1901 men förlängdes sedermera till den 1 juli 1903. Kostnaden beräknades till 9 790 000 kr.

Bandelen Hillared—Alvesta utfördes på entreprenad av ingenjören C. JEHANDER för ett belopp av 3 070 000 kr., och arbetet påbörjades den 20 juni 1899. Byggandet av delen Borås—Hillared utfördes av bolaget självt med ingenjören C. H. WALLGREN som arbetschef och påbörjades i slutet av mars 1900. Arbetet bedrevs så, att järnvägen i sin helhet kunde öppnas för allmän trafik den 23 dec. 1902. Å linjen märkas tre tunnlrar samt större broar över Viskan, Ätran, Nissan och Lagan.

I Borås—Alvesta järnvägs koncession ingick bl. a. det villkoret, att överenskommelse skulle träffas med Kinds härads järnväg, med vilken Borås—Alvesta järnväg skulle komma att löpa parallellt från Borås till Hillared, 22 km. Ersättning skulle lämnas för den förlust nämnda järnväg, 39 km. lång, skulle komma att lida genom intrång på sitt trafikområde, och denna fråga ordnades så, att Kinds härads järnväg inköptes för 1 milj. kr., i vilken summa skulle inräknas Kinds härads järnvägs statslån å 469 279 kr., för vilket Borås—Alvesta järnväg övertog betalningsskyldigheten. Samtidigt medgav K. M:t Borås—Alvesta järnväg rätt att efter nybyggnaden av bandelen Borås—Hillared uppriva motsvarande del av Kinds härads järnväg.

Den återstående delen av Kinds härads järnväg utgör den nuvarande linjen *Hillared—Svenljunga*, 18 km. Sedan Falkenbergs järnväg år 1904 framdragit sin linje från Holsljunga till Limmared, utsträcktes Hillared—Svenljunga linjen till *Axelfors* station å Falkenbergs järnväg. Bandelen Svenljunga—Axelfors, 6 km. lång och å vilken koncession erhöles den 1 maj 1903, började byggas hösten s. å., öppnades för trafik den 12 aug. 1904 och kostade 166 810 kr.

Borås—Alvesta huvudlinje utfördes under så gynnsamma förhållanden, att större besparingar kunde göras. Bandelen Svenljunga—

Axelfors kunde sålunda åstadkommas utan ökat kapital. Detta var även fallet med järnvägens stora reparationsverkstad, Åhaga, belägen 2 km. från Borås nedre station utmed f. d. Kinds härads järnvägs gamla linje, av vilken delen Åhaga—Borås Nedre bibehållits som förbindelsespår med verkstaden. Denna utför alla reparationsarbeten även för Göteborg—Borås järnväg.

I samband med järnvägsbyggnaden anlades ett 1 km. långt bispår från Nissafors station till Nissan, för att järnvägen skulle erhålla direkt förbindelse med flottleden i ån. Detta spår betjänar dessutom ett större sågverk invid Nissan. År 1908 anlades ett bispår från Hillerstorps station till Marieholms kanal för upptagande av trafiken från Marieholms bruk och kringliggande trakt och år 1911 ett bispår från Svenljunga station till Ljungafors trämassesfabrik.

Borås—Alvesta järnvägsaktiebolag erhöll år 1921 koncession å en järnväg *Hestra—Gislaved*, 16,3 km. lång. Denna järnväg började byggas år 1923 och öppnades för trafik den 1 nov. 1925. Anläggningskostnaden, omkr. 750 000 kr., täcktes dels av orsintressenternas bidrag, 130 000 kr. kontant samt fri mark och diverse byggnadsmaterialier, dels av bidrag från Göteborg—Borås järnväg mot 150 000 kr. och av Borås—Alvesta järnvägs till disposition avsatta medel.

För att bereda järnvägen tillgång till hållbara sliprar har på initiativ av verkst. direktören, majoren SPRINCHORN, med början år 1912 utförts plantering av huvudsakligast sibiriska lärkträd å för ändamålet inköpta skogsområden i närheten av Nissafors och Gnosjö stationer, tillsammans över 80 hektar. Plantering sker nu årligen med plantor från järnvägens egen plantskola.

Tillsammans med Göteborg—Borås järnväg äger Borås—Alvesta järnväg omkr. 50 ha bränntorvmosse inom Hädinge station med tillhörande maskinell utrustning.

Godstrafiken utgöres till väsentligaste del av trävaror och trämassa samt en rätt stor transitotrafik.

*Förvaltning.* Att Borås—Alvesta och Göteborg—Borås järnvägar på grund av sina många sammanfallande intressen skulle bilda gemensam förvaltning, var naturligt. År 1902 träffades ock överenskommelse härom att gälla från år 1904. Se Göteborg—Borås järnväg.

*Ekonomi.* Såsom av det föregående framgår, tecknades det för Borås—Alvesta järnväg erforderliga aktiekapitalet på den korta tiden av knappt fem månader. Det utgjorde vid konstituerande bolagsstämman 1898 4 631 000 kr. Då anläggningskostnaden beräknats till



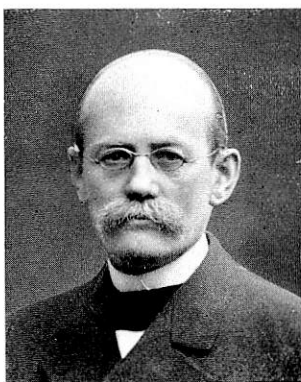
J. J. EKMAN,  
grosshandlare.



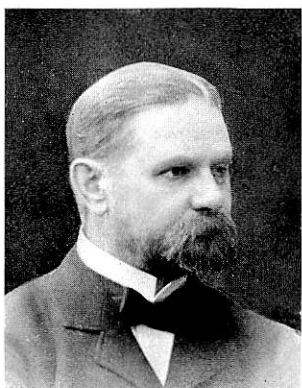
T. MANNHEIMER,  
bankdirektör.



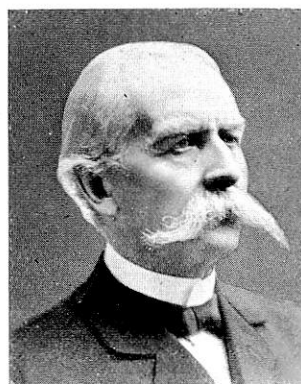
O. WIJK,  
grosshandlare.



A. WIJKANDER,  
professor.



E. A. TRANA,  
justitieborgmästare.



H. WIRGIN,  
verkst. direktör.



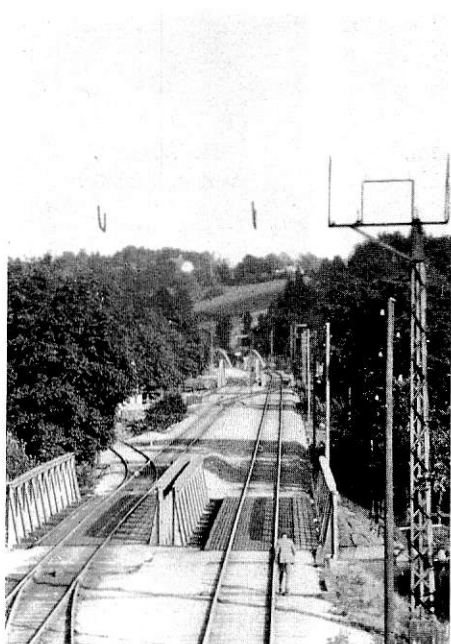
J. D. SIMONSSON,  
verkst. direktör.



C. G. SPRINCHORN,  
verkst. direktör och chef.



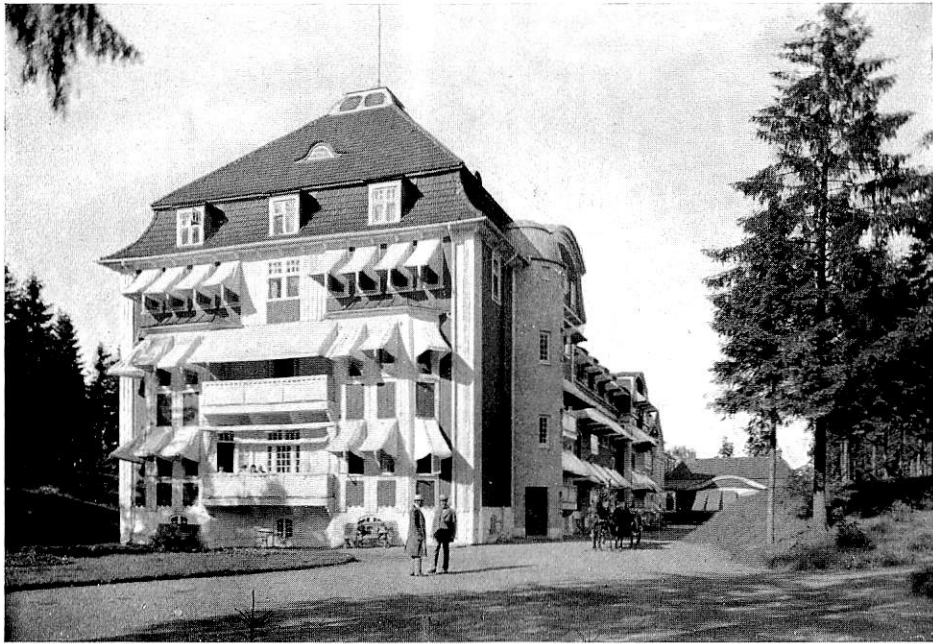
Järnvägsbank vid Mölndal.



Mölndals fem broar.



Tunnelmynningen vid Landvetter.



Hindås turisthotell.



Utsikt över Landvetter.



Hindås station.



Mellan tunnlarna vid Landvetter.



Hultafors.

9 790 000 kr., måste alltså omkr. 5 milj. kr. anskaffas. Ehuru det var styrelsens avsikt att söka erhålla ytterligare aktieteckning, vilket ock lyckades, i det att det slutliga aktiekapitalet utgör 4 960 400 kr., ansåg sig styrelsen med hänsyn till de stora uppoftningar kommuner och enskilda redan underkastat sig ej genom aktieteckning kunna anskaffa det behöfliga beloppet, utan måste styrelsen anskaffa ett lån. På grund av då rådande förhållanden å penningmarknaden inom landet kunde emellertid ett så stort lån som omkr. 5 milj. kr. ej erhållas genom privata institutioner annat än på mycket betungande villkor, och då det ej heller ansågs lämpligt att söka lån i utlandet, beslöt styrelsen att söka statslån, vilket ock i enlighet med K. M:ts proposition beviljades av 1900 års riksdag med ett belopp av 4 795 000 kr.

Järnvägen har tecknat aktier i Falkenbergs järnväg för nom. 77 000 kr. Den ekonomiska ställningen har undergått en lugn och säker förbättring, avsevärda avskrivningar äro gjorda å rullande materiellen, och bolagets fonder uppgå till åtskilligt över 2 milj. kr.

Utdelning å aktierna kunde börja först år 1915 med 2 %, har sedermera varierat och uppgick till sitt högsta belopp, 5 %, åren 1919 och 1920.

### Styrelser och chefer år 1926.

#### Göteborg—Borås järnväg.

##### Styrelse.

TRANA, E. A., f. d. justitieborgmästare, *ordförande*,  
MANNHEIMER, H., bankdirektör, *vice ordförande*,  
SANDWALL, J. A., fabriksidkare,  
MARK, K. J:SON, grosshandlare,  
ROBERG, E., konsul.

##### Verkställande direktör och chef.

SPRINCHORN, C. G., major i V. V. K. .... 1904—

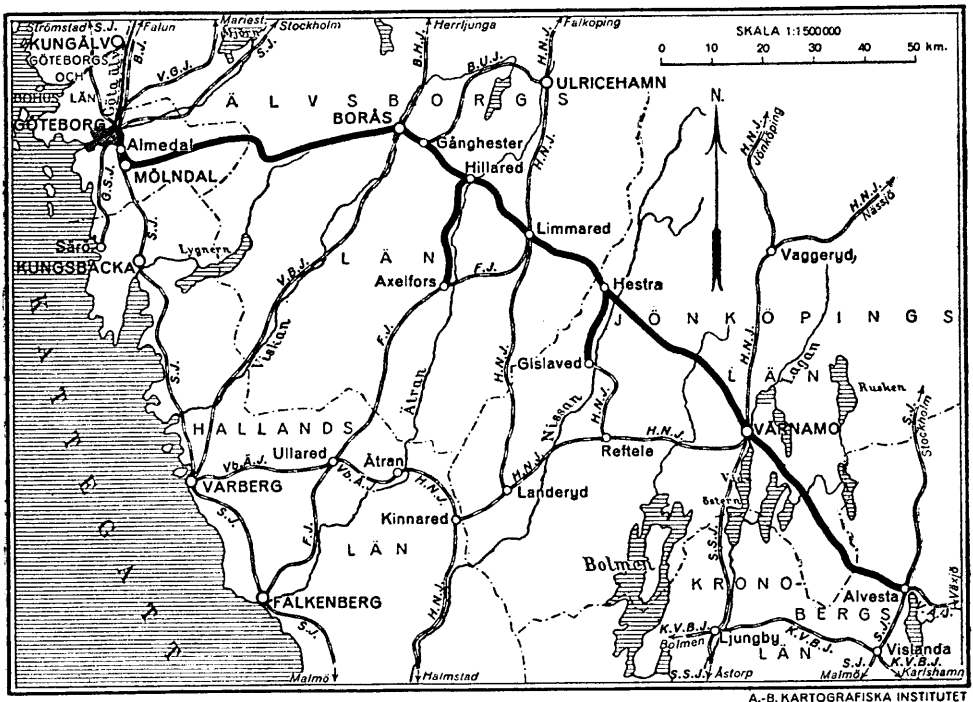
#### Borås—Alvesta järnväg.

##### Styrelse.

TRANA, E. A., f. d. justitieborgmästare, *ordförande*,  
HUSBERG, K. S., f. d. landshövding, *statens ombud*,  
MANNHEIMER, H., bankdirektör, *vice ordförande*,  
SANDWALL, J. A., fabriksidkare,  
PETRI, HJ. A., vice konsul,  
MARK, K. J:SON, grosshandlare.

##### Verkställande direktör och chef.

SPRINCHORN, C. G., major i V. V. K. .... 1902—



Översiktskarta av Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar.

## Förutvarande styrelseordförande och chefer.

## Göteborg—Borås järnväg.

## Ordförande.

EKMAN, J. J., grosshandlare .....	1891—1895
MANNHEIMER, TH., bankdirektör .....	1896—1899
WIJK, O., grosshandlare .....	1900—1901
WIJKANDER, A., professor .....	1902—1913

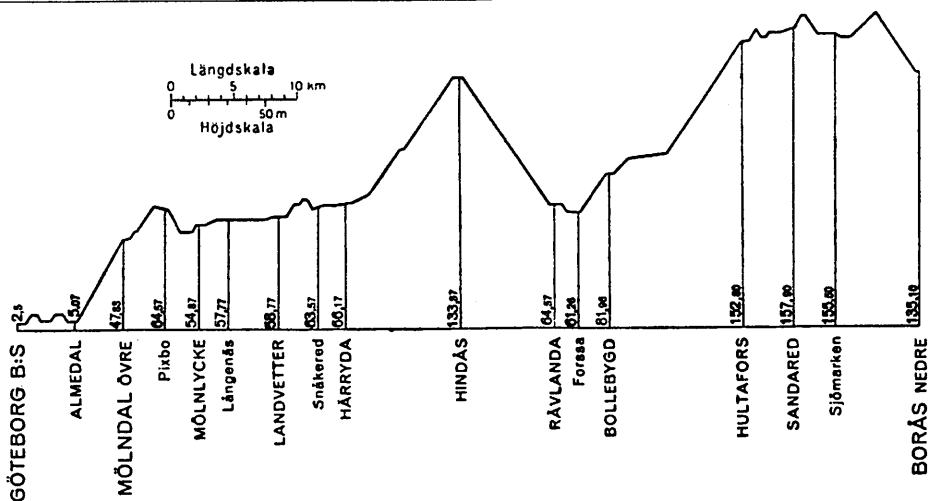
## Verkställande direktörer.

WIRGIN, HJ., överstelöjtnant .....	1891—1901
SIMONSSON, J. D., direktör .....	1902—1903

## Borås—Alvesta järnväg.

## Ordförande.

MANNHEIMER, TH., bankdirektör .....	1898—1899
WIJKANDER, A., professor .....	1900—1913



**Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar**, den sistnämnda med grenbanorna Hillared—Axelfors och Hestra—Gislaved; Göteborg—Borås, 72 km., Borås—Alvesta, 149 km., Hillared—Axelfors, 24 km., Hestra—Gislaved, 16 km.

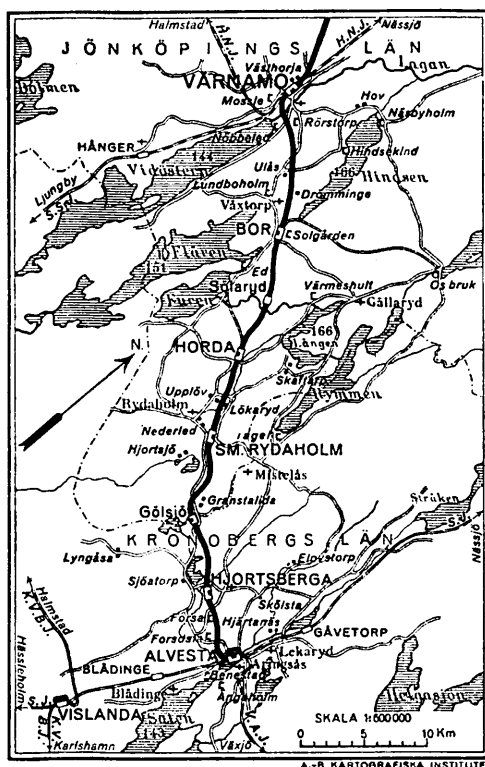
I Göteborg utgå tågen från Bergslagens järnvägars station och köra å statsbanans spår 5 km. till grenstationen *Almedal*, där Göteborg—Borås järnväg vidtager. Banan genomlöper en trakt av Västergötland, som är bekant för sin vackra och omväxlande natur med starkt kuiperad och sjörik terräng. Från Almedal stiger linjen med ståtlig utsikt över Fässbergsdalen till *Möln dal*, stad med ett stort antal industriella anläggningar, såsom oljeslagerier, spinnerier, pappersbruk m. m. På tre broar över Mölndalsströmmen går linjen vidare utmed Stensjön förbi Gunnebo egendom, anlagd på 1780-talet av den bekante John Hall d. ä., vidare förbi *Pixbo* hållplats vid Rådasjön, inbäddad i vacker lövskog, till *Mölnlycke* med väverier, färgerier, Vendelbergs folkhögskola m. m. Mellan *Längenås* hållplats och *Landvetters* station passeras sjön Gröen med vacker utsikt mellan fyra tunnlar om resp. 56, 51, 160 och 332 m.



A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET



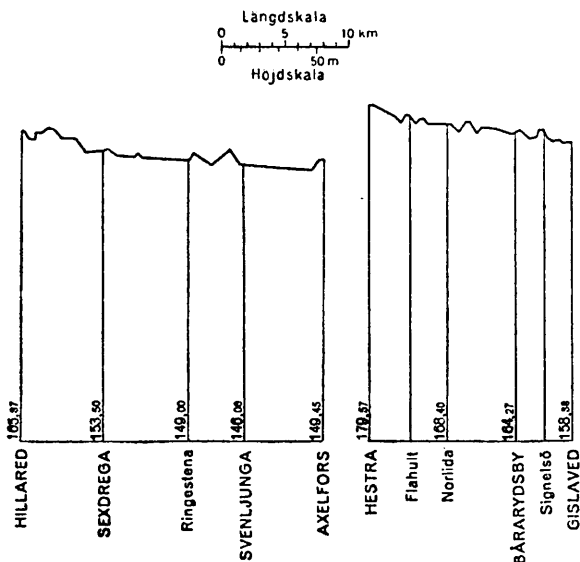
Borås—Alvesta järnväg vidtager nu. Viskans dalgång passeras på en hög bro, 2 km. från Borås. Vid *Gånghester* utgår Borås—Ulricehamns järnväg. Mellan *Målsryds* och *Aplareds* stationer går banan på höga bankar, genom en 290 m. lång tunnel och stora bergskärningar. Vid *Hillared* utgår bibanan till *Axelfors*. Den banas största station är den gamla handelsplatsen *Svenljunga* med trämasse- och yllefabrik m. m. Ej långt från Hillared övergår huvudbanan Ätran, och skog växlar med odlade vidder, sjö och mossmarker. Nästa större station är *Limmared*, föreningsstation med Halmstad—Nässjö och Falkenbergs järnvägar, med glasbruk. Här har järnvägen uppfört hotell. De vidsträckta mossarna och skogstrakterna vid och efter *Grimsås* låta icke den resande ana, att synnerligt vackra nejder finnas inom några km. avstånd

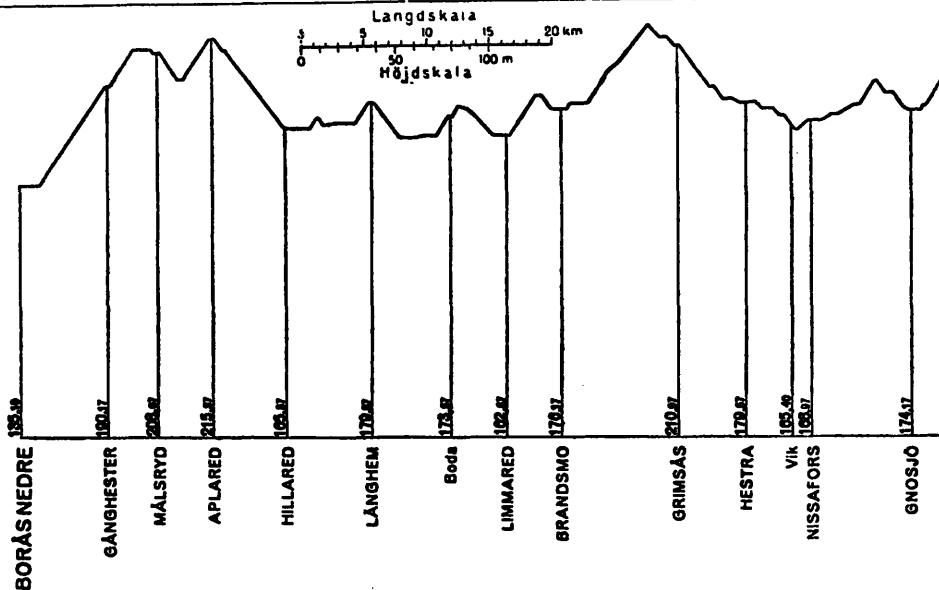


från banan. Gränsen mellan Västergötland och Småland överskrides nära *Hestra* station med sin storslagna natur. Från utsiktstornet vid *Isaberg*, 309 m. ö. h., ser man milsvitt över det småländska höglandet. Från *Hestra* utgår bibanan till *Gislaved*, stor industriort och föreningsstation med Halmstad—Nässjö järnvägar.

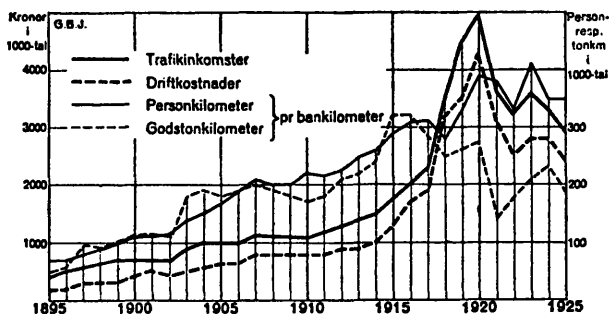
Tre km. från *Hestra* övergår huvudbanan *Nissan* och når därefter *Nissafors*

station. Vidare genom skogar och mossmarker till *Gnosjö* station. Trakten här är bekant för sin urgamla hemindustri, trädtragerier. Dessa äro numera endast museiföremål, men den idoga befolkningen sysslar fortfarande med mässings-, koppar-, järn- och träarbeten m. m. På 6 km. avstånd från stationen ligger *Götarps* brunns- och badanstalt. I dessa trakter äro järnvägens lärkträdsplanteringar för erhållande av hållbara sliprar belägna. Kort efter *Gnosjö* station passeras en 414 m. lång tunnel och längre fram den väl-

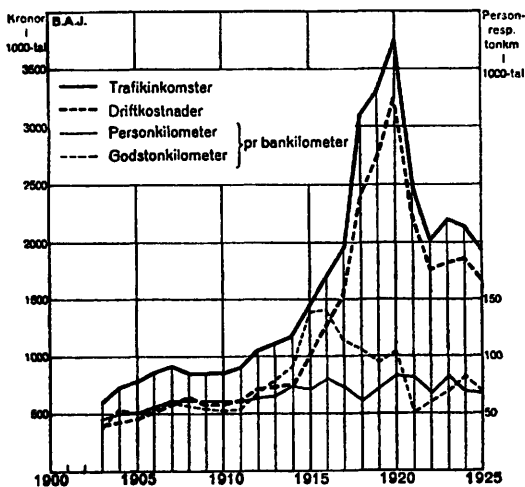




**Trafikdiagram.**  
Göteborg—Borås järnväg.



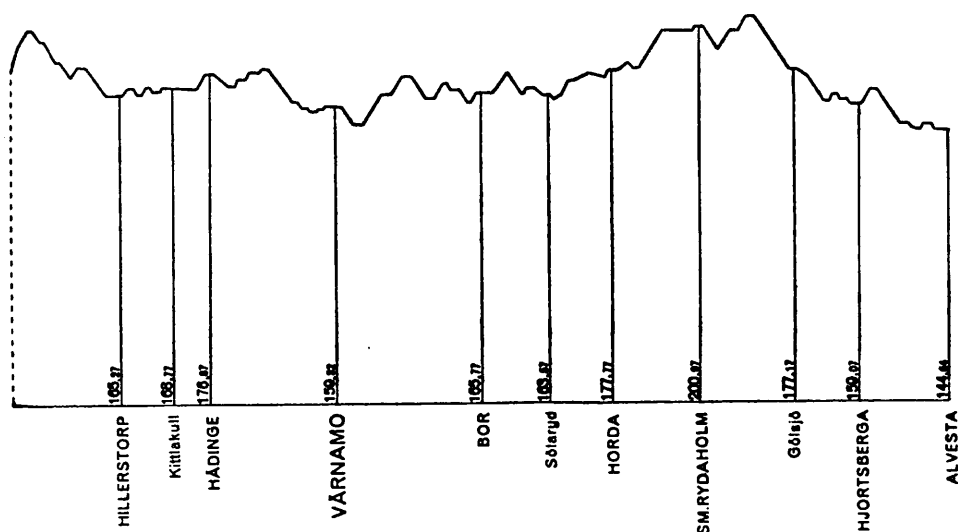
**Borås—Alvesta järnväg.**



diga mossmarken, »Store mosse», 20 km. lång och 7 km. bred. Järnvägens sträckning över mossen är 4 km.

Värnamo är föreningsstation med Skåne—Smålands och Halmstad—Näs-sjö järnvägar. Värnamo stad är en betydande ort, sedan urgammalt känd som handels- och marknadsplats, hästarnas, oxarnas och träskornas Värnamo. Lagan genomskär staden och passeras av järnvägen 2 km. från stationen. Bland följande stationer märkas *Smålands Rydaholms* och *Hjortsberga* stationer, vid vilka den sällsynta svarta graniten brytes och exporteras till Tyskland, England och Amerika. Slutligen når linjen den stora järnvägsknuten *Alvesta*, föreningsstation med statsbanan och Växjö—Alvesta järnväg.

Fyra genomgående persontåg äro insatta å linjen Göteborg—Alvesta. Av tågen är »Smålandsexpressen» det snabbaste.



### Tekniska uppgifter.

#### Göteborg—Borås järnväg.

Byggnadssätt.		År 1894	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår (ägende banlängd).....	km.	66,810	66,810
» i sidospår .....	»	8,600	17,715
Största lutning i huvudspår.....	‰	12,5 ‰	12,5 ‰
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	31,15	41,18
Största tillåtna hjultryck.....	ton	6,1	7
» » tåghastighet .....	km/t.	60	60

#### Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok .....	st.	—	6
» tenderlok .....	»	5	12
Personvagnar med 2 axlar .....	»	2	17
» » 4 » .....	»	6	20
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	109	466
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	3	2
» » » » » 4 » .....	»	—	1

#### Personal, antal.

Ordinarie.....		62	145
Extra .....		—	38

#### Borås—Alvesta järnväg.

Byggnadssätt.		År 1902	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår (ägende banlängd).....	km.	164,572	186,153
» i sidospår .....	»	20,775	25,235

		År 1902	År 1925
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	$\left\{ \begin{array}{l} 32 \\ 25 \end{array} \right.$	32 <sup>1</sup>
Största tillåtna hjultryck .....	ton		6,5
» » tåg hastighet.....	km/t.	60	60

## Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok .....	st.	3	4
» tenderlok .....	»	9	10
Motorvagnar för ång- eller annan drift .....	»	—	2
Personvagnar med 2 axlar .....	»	9	14
» » 3 » .....	»	—	1
» » 4 » .....	»	8	8
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar .....	»	344	443
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	4	2
» » » » » 4 » .....	»	2	2

Personal, antal.<sup>2</sup>

Ordinarie.....	150	197
Extra.....	—	49
Verkstadsarbetare.....	70	113

<sup>1</sup> I tunnlar och kurvor med R = 300 m. rälsvikt kg. 41,18, Hillared—Axelfors 25, Hestra—Gislaved 31 och 32.

<sup>2</sup> I personalantalet ingår den med Göteborg—Borås järnväg gemensamma förvaltnings- och verkstadspersonalen.

## Balansräkningar.

## Göteborg—Borås järnväg.

## Tillgångar den 31 dec. 1895.

Järnvägsanläggningen ....	4 383 366: 53
Rullande materiellen ....	610 316: 09
Bankräkning .....	50 500: —
Förrådet .....	91 299: 37
Trafikinkomster, ej influtna	10 091: 74
Kassa .....	24 366: 26

S:a kr. 5 169 939: 99

## Skulder den 31 dec. 1895.

Obligationslån .....	2 440 000: —
Div. skulder .....	6 142: 50
Aktiekapitalet .....	2 626 600: —
Behållning .....	97 197: 49

S:a kr. 5 169 939: 99

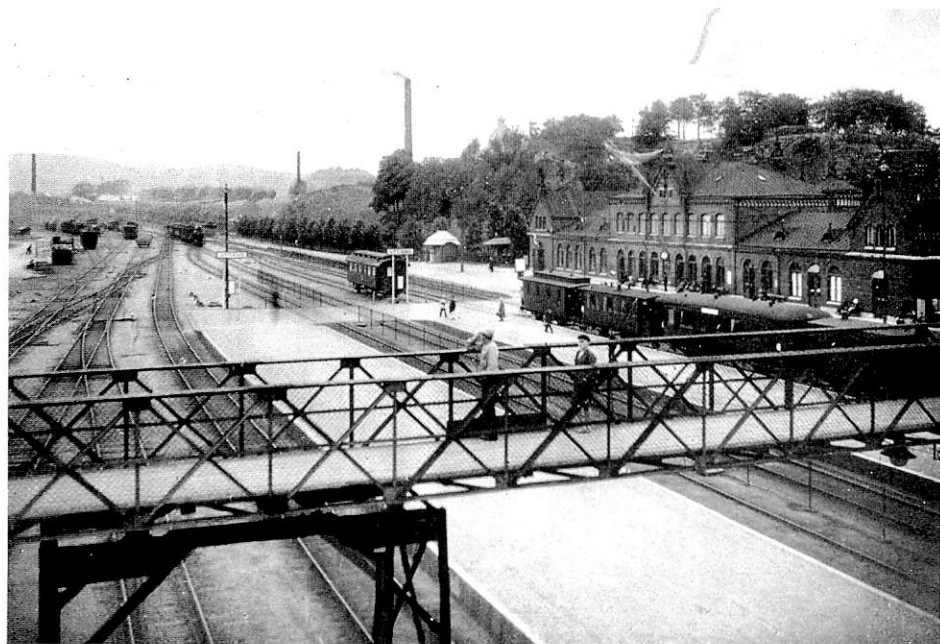
## Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	5 632 203: 05
Rullande materiell ..	1 487 116: 29
Inventarier	112 347: 07
Automobillinjen .....	7 231 666: 41
	23 015: 94
	(forts.)

## Skulder den 31 dec. 1925.

Obligationslånet:	
Kapital ..	2 396 000: —
Upplupen ränta.....	35 940: —
	2 431 940: —
Oinlösta aktieutdeln.-kuponger	4 909: —

(forts.)



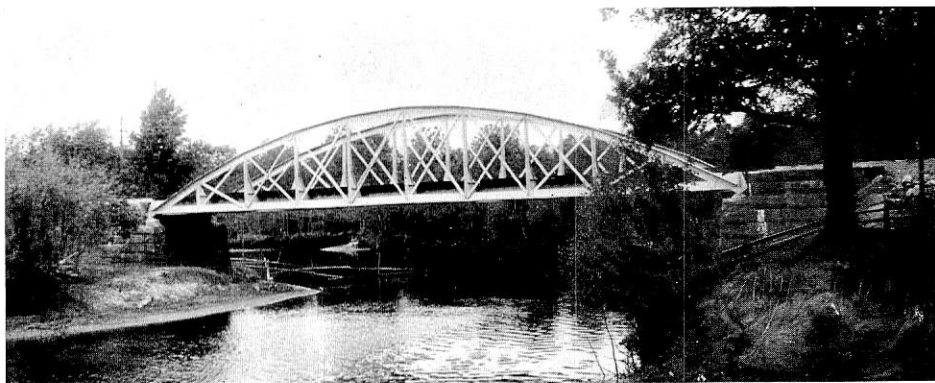
Borås Nedre station.



Bron över Nissan.



Hestra station.



Bron över Lagan.



Hädinge mosse.

(Tillgångar 1925, forts.)

Aktier i andra företag:		
Borås—Alvesta järnv. a.-b. å nom.		
200: —, 3 792 st. ....	668 436: —	
Borås—Ulriceh:s järnvägs a.-b. å nom. 50: —, 2 250 st. ..	56 250: —	
A.-b. Frölunda biltrafik å nom. 100: —, 10 st. 1 000: —		
Obligationer:		
Stockholms stads 5 % 1925 å nom. ....	200 000: —	
Skand. kredit a.-b. 5½ % förlagsbevis å nom. ....	300 000: —	
Göteborgs idr.-förbund ..	5 000: —	1 230 686: —
Kassa ....	33 137: 22	
Bankräkning	793 883: 28	
Trafikinkomster, ej in- flutna....	129 166: 13	
Diverse fordringar ....	25 567: 90	
Förråd .....	195 399: 58	1 177 154: 11
Deposition för förfallna aktieutdelningskuponger ..	4 782: —	
Deposition för förfallna obligationsrättekuponger	67: 50	
<hr/>		
S:a kr. 9 667 371: 96		

(Skulder 1925, forts.)

Oinlösta obligationsrättekuponger ....	67: 50	
Obetalda trafikavräkningar	35 563: 81	
Div. skulder..	205 602: 29	246 142: 60
4 st. garantiförbindelser till Sv. järnv:s arbetsgivarförening å 5 250: — =	21 000: —	
Aktiekapitalet .....	5 736 000: —	
Reservfond ..	800 000: —	
Vinst och förlust .....	453 289: 36	1 253 289: 36
<hr/>		
S:a kr. 9 667 371: 96		

Borås—Alvesta järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1904.

Järnvägsanläggningen ....	8 875 911: 06	
Rullande materiellen.....	1 762 535: 23	
Förrådet .....	443 254: 87	
Linj. Svenljunga—Axelfors	161 053: 80	
Aktier i Falkenbergs järnv.-a.-b., 770 st. å nom. 100: —	77 000: —	
Kassa .....	9 940: 37	
Dep. medel i statskontoret	5 157: 50	
Trafikinkomster, ej in- flutna	16 703: 31	
Diverse fordringar .....	6 655: 07	
<hr/>		
S:a kr. 11 358 211: 21		

Skulder den 31 dec. 1904.

Borås—Alvesta järnvägs statslån .....	5 191 686: 35	
Kinds härads järnvägsstatslån .....	505 417: 25	
Obetalda fraktrestititioner	687: 69	
Bankräkning .....	212 487: 93	
Aktiekapitalet .....	4 960 400: —	
Reservfond .....	202 900: 55	
Vinst och förlust .....	284 631: 44	
<hr/>		
S:a kr. 11 358 211: 21		

<i>Tillgångar den 31 dec. 1925.</i>		<i>Skulder den 31 dec. 1925.</i>	
Järnvägsanläggningen ..	9 378 378: 57	Borås—Alvesta järnvägs statslån:	
Rullandemateriell ..	1 226 229: 53	kapital ....	3 985 049: 30
Inventarier	197 819: 47	ränta ....	44 333: 67
Hestra—Gislaveds järnvägsbyggnad .....	500 000: —	anstånds-ränta....	343 341: 98
Aktier i andra företag:		Kinds härads järnvägs statslån:	4 372 724: 95
770 st. i Falkenbergs järnv. a.-b. à nom.		kapital ....	284 590: 03
100: — ..	30 800: —	ränta ....	6 367: 70
600 st. i Göteborg.—Borås järnv. a.-b. à nom.		anstånds-ränta....	47 352: 50
200: — ..	105 000: —	Oinlösta aktieutdelningskuponger ..	6 498: —
10 st. i A.-b. Frölunda biltrafik à nom.		Obetalda trafikavräkn.	8 060: 81
100: — .	1 000: —	Diverse skulder ..	108 265: 78
Kassa ....	3 664: 58	Aktiekapitalet .....	122 824: 59
Bankräkningar ..	302 774: 67	Reservfond	4 960 400: —
Deposition i Statskontoret för Hestra—Gislaveds järnvägsbyggnad	40 000: —	Reserverade medel ..	1 040 000: —
Trafikink., ej inlutna	85 812: 34	Reparations- och slitningsfond	690 000: —
Diverse fordringar	177 492: 64	Vinst och förlust	279 946: 15
Förråd....	249 776: 12		2 505 986: 15
Deposition för förfallna aktieutdelningskuponger	1 498: —		
	S:a kr. 12 300 245: 92		S:a kr. 12 300 245: 92

.....