
GÖTEBORG—SÄRÖ JÄRNVÄG

Signatur: G.S.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Järnvägsaktiebolaget Göteborg—Särö, Göteborg.

Särö, »Västkustens pärla», har i hundra år beskrivits såsom en av Sveriges skönaste badorter. Den har till sin åldriga ekskog och sina klipphällar lockat icke blott göteborgare utan även främlingar, av vilka många redan på 1850-talet här slog ned sina bopålar under sommarmånaderna. Främst hade kanske Särö emellertid tilldragit sig den yttre världens uppmärksamhet genom de kungliga besök, som ägt rum därstädes. Drottning DESIDERIA, OSCAR I med gemål, prins AUGUST och prinsessan EUGÉNIE äro några av de kungliga personer, som visat sig uppskatta den natursköna trakten, och vår nuvarande konung har som bekant sedan många år tillbaka utvalt Särö till uppehållsplats under ett par sommarveckor.

De flesta, som icke besökt denna egenartade trakt, kunna väl knappast förstå, varför Särö bjuder på en så rik vegetation. Västkustens skoglöshet har tillskrivits de dansk-norska kaparflottornas härjningar under de stora nordiska krigens dagar, och man har påstått, att Särö räddats därigenom att kaparen Lars Gatenhjelm skulle ha haft en del av sin flotta där förlagd. Med all skyldig aktning för den gamle kaparens minne kan historieforskaren dock knappast giva honom ensam äran av Säröskogens bevarande. Det är nog främst landets egen befolkning, som av en viss naturdyrkan ej låtit de gamla ekjättarna vandra under trankokningspannorna, vilka för knappt hundra år sedan puttrade litet varstädes på kusten.

Att öns intressanta och sydländskt rika växtlighet framalstras av ett golvströmsklimat, som är så mildt, att vindruvor och valnötter mogna på kalljord, är ganska litet känt av den större allmänheten, men

sagan om den tusenåriga eken torde väl någon gång ha nått fram till alla. »Västerskogen», den mest typiska delen av Särö, var nära att spolieras 1917, men några naturälskande göteborgare räddade den.

Den naturälskande resenären får heller icke glömma att vandra upp på bergkammarna bland vindslitna furor och blommande kaprifol. Ett storslaget panorama rullas här upp utåt havet.

Bland de platser i landet, där tennisspelare samlas om sommaren, står Särö »hors concours». Här finnas såväl allmänna som privata banor av förnämsta slag, och varje sommar anordnas av Särö tennis-klubb en större internationell turnering, vilken räknat många av världens främsta tennisspelare såsom deltagare.

Bland de mera offentliga byggnaderna på platsen får särskilt framhållas lokmännens vilohem. Detta har berett många av Sveriges lokmän minnesrika semesterdagar.

Innan Göteborg—Särö järnväg anlades och öppnades för allmän trafik, måste de hundratals sommargäster, som då bodde på platsen, färdas den 25 km. långa vägen efter skjuts eller på ett mindre ångfartyg, som gick i passageraretrafik mellan Särö och Göteborg.

Frågan om en järnväg löstes av grosshandlaren H. L. YGBERG, vilken inköpte Särö egendom 1898. De första förberedelserna äro obekanta, då YGBERG skötte dem privat. Det förefaller, som om han från början tänkte sig banan elektrifierad och med normal spårvidd. Då denna plan blev bekant, tilldrog den sig mycket stort intresse bland landets järnvägstekniker, enär den var en av de första i landet som planerades för elektrisk drift. Sannolikt på uppdrag av YGBERG personligen utarbetade framlidne distriktschefen, majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. ÖHNELL ett förslag till banans sträckning och drift. Han tänkte sig, att järnvägen skulle ha sin ändpunkt i Göteborgs centrum eller i närheten av skärningen mellan Nya Allén och Slussgatan.

Den 18 jan. 1901 stiftades *Järnvägsaktiebolaget Göteborg—Särö* av professorn AUG. WIJKANDER, konsuln C. A. KJELLBERG, grosshandlarna A. O. WILSON, EM. FISCHER, AUG. CARLSSON, AX. JONSSON och H. L. YGBERG samt jur. dr B. WIJK. Koncessionsansökan, undertecknad av landshövdingarna frih. GUSTAF LAGERBRING och C. O. C. J. NORDENFALK samt professorn AUG. WIJKANDER, grosshandlarna OLOF WIJK, AUG. CARLSSON och H. L. YGBERG, inlämnades därefter till K. M:t. K. järnvägsstyrelsen, som yttrade sig över ansökningen, uttalade sig för järnvägens nytta och lämplighet. Beträffande förbindelsespåren med Statens järnvägar ansåg styrelsen, att det icke fanns något hinder

för anslutning vid Fässbergs station men att spår från personstationen i Göteborg till Göteborgs statsbanestation ej borde medgivas.

Det Öhnellska förslaget fick emellertid förfalla. Den närmaste anledningen därtill var, att Göteborgs stad motsatte sig ändstationens förläggande till platsen vid Nya Allén samt att det hade visat sig, att ångdrift skulle medföra en besparing av omkring en milj. kr. på anläggningskostnaden. Löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren J. O. H. NYSTRÖM erhöi i uppdrag att omarbete förslaget. Han följde i huvudsak det Öhnellska projektet men ledde in järnvägen till Linnéplatsen, varigenom banans längd minskades med icke mindre än 7,5 km. Göteborgs stads myndigheter hänvisade dock stationsbyggnaden till ett område, som var beläget omkring 300 m. från spårvägslinjen invid Linnéplatsen. Där fick också stationen sin slutliga plats, då stadsfullmäktige den 5 juni 1901 beslöt att dels gratis upplåta markområde till järnvägen, dels att teckna 150 000 kr. aktier i Säröbanan. Beslutet föregicks av en av 19 ledamöter undertecknad motion, i vilken det bl. a. hette: »Huvudsyftet med järnvägen är att för stadens invånare underlätta förbindelsen med landsbygden och havet och därigenom bereda dem ökad möjlighet till den glädje, vila och hälsa, som stadsbon kan hämta från havet och landsbygden.»

Nu var allt klart för att inbjuda till allmän aktieteckning. Under hand hade landskommunerna förbundit sig att inbetala 35 000 kr. utan återbetalningsskyldighet eller rätt till aktier. Enskilda personer hade tecknat omkring 350 000 kr. Resten hoppades man erhålla genom inbjudan till aktieteckning.

Den 31 dec. 1901 meddelade K. M:t koncession för banan. Några nämnvärda ändringar hade icke gjorts i ansökningshandlingen. Denna upptog en kostnad av 1 475 000 kr., av vilka 400 000 kr. voro avsedda för rullande materiell.

Banan byggdes av de danska ingenjörerna HEIN, MÖLLER-HOLST och SCHULTZ under kontroll av löjtnanten NYSTRÖM.

Den 13 juli 1903 kunde Säröbanan öppnas för allmän trafik och i »Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning» för denna dag återfinnes en notis, som helt lakoniskt lyder: »Rätt många passagerare ha redan i dag begagnat sig av den nya trafikleden. Stationshuset har naturligtvis stått i flaggskrud.»

Järnvägen har naturligtvis haft betydelse icke enbart för Särö utan även för hela den rätt så rika bygd, som ligger utmed järnvägslinjen. Att den skulle få betydelse för Göteborgs utvidgning, insåg man kanske

icke så mycket vid densammas projekterande. Inom ett par decennier efter järnvägens öppnande för allmän trafik uppväxte emellertid vid banan ett av de största församhällena i Göteborgs yttre rayon, nämligen Askim. Flera stora villasamhällen ha bildats, såsom Frölundaborg och Hovås. Göteborgs stad har också med sin städse vakna blick för betydelsen av markförvärv i stadens periferi under de senaste åren inköpt rätt stora markområden utmed bansträckan Göteborg—Askim.

Trafiken på järnvägen består till större delen av personbefordran. Under första trafikåret uppgick antalet resande till 365 000. F. n. uppgår siffran till omkring en miljon.

Den första tidtabellen upptog tre tåg i vardera riktningen. Stationernas antal var endast 8. F. n. gå sommartid vardagar omkr. 15 tåg i vardera riktningen och stationernas eller hållplatsernas antal utgör 19.

Tanken på banans elektrifiering har vid åtskilliga tillfällen varit föremål för styrelsens behandling och står alltjämt på dagordningen. År 1920 gjordes av byråchefen i K. järnvägsstyrelsen I. ÖFVERHOLM en utredning rörande elektrisk drift å banan. Totalkostnaden beräknades 1922 till 1,25 milj. kr. Styrelsen vilar på frågan i avvaktan på lägre anläggningskostnad, men koncession har sökts för elektrisk drift. En annan fråga, som i hög grad intresserar styrelsen, är personbefordran med motortåg, men man vill avvakta resultaten på andra linjer.

Under 1916 arbetades från privat håll på åstadkommande av en järnväg Särö—Landeryd—Markaryd. Koncession begärdes för anläggningen, men nu pågå, som bekant, underhandlingar om anläggandet av andra linjer för lösandet av Landeryds och Markaryds trafikproblem.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

WIJK, B., jur. dr., *ordförande*,
ROBERG, E., konsul, *vice ordförande*,
ENGSTRÖM, G. A., ingenjör,
SPRINCHORN, C. G., major i V. V. K.,
PRYTZ, C. R., grosshandlare.

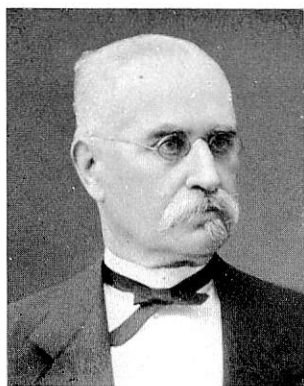
Verkställande direktör och trafikchef.

NILSSON, W. W., kapten 1919—

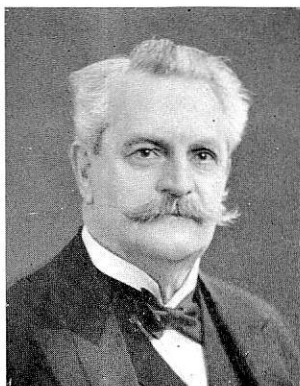
Förutvarande styrelser, ordförande och chefer.

Ordförande.

LAGERBRING, G. O. R., frih., landshövding 1901—1921



A. CARLSSON,
grosshandlare.



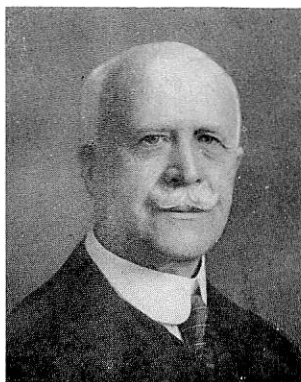
Frih. G. O. R. LAGERBRING,
landshövding.



B. WIJK,
jur. doktor.



H. L. YGBERG,
grosshandlare.



J. A. PLATEN,
verkst. direktör.



A. H. ASPLUND,
verkst. direktör.



G. R. D. DAHLIN,
trafikchef.



W. W. NILSSON,
trafikchef.



Säröbanans station i Göteborg.

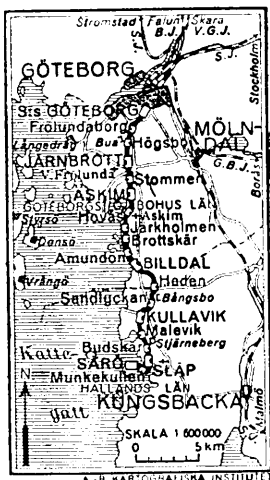


Sandlyckans hållplats.

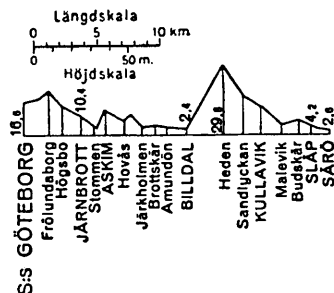
Verkställande direktörer.

(Verkställande direktörer och trafikchefer från år 1906.)

YGBERG, H. L., grosshandlare	1901—1905
PLATEN, J. A.	1906—1908
ASPLUND, A. H., major i V. V. K.	1909—1915
DAHLIN, G. R. D., maskiningenjör	1916—1918

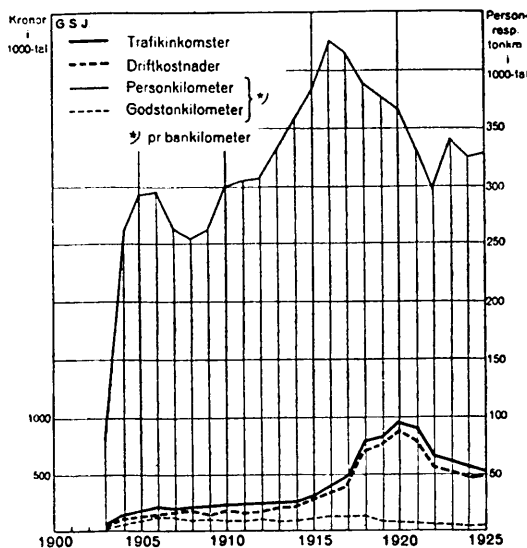


Göteborg—Särö järnväg, 24 km. Från Göteborg går linjen genom vilasamhället *Frölundaborg* till *Högsbo*, där Göteborgs stads största trädgårdskoloni (800 stugor) och Göteborgs modernaste skyttebana äro belägna. I *Askims* välordnade samhälle torde sommartid närmare 3 000 personer bo. Göteborgs kommunala barnbadsverksamhet är även förlagd hit, varvid under sommarmånaderna omkr. 6 000 barn dagligen transporteras å järnvägen mellan Göteborg—Askim. Vid *Hovås* station nära Askimsfjorden finnes ett stort friluftsbad och



Sveriges största golfbana, tillhörig Göteborgs golfklubb. Vid *Brottskärs* hållplats möter ren skärgårdsnatur. Trakten omkring *Billdals* station torde emellertid vara den plats vid banan, som näst Särö åtnjuter göteborgarnas största bevägenhet. De flesta sommargästerna ha bott där i årtionden. Av övriga stationer må nämnas *Kullavik*, även denna en omtyckt sommarvistelseort. Nästan slottslika villabyggnader finnas här uppförda. *Särö* station har en större stationsbyggnad, lokstall och vändskiva. Nära stationen på Särö södra sida ligga platsens hotell och restaurant, och härifrån gå promenadvägar, å västra sidans badstrand och genom den för sin skönhet berömda skogen.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1903	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	24,445	24,445

		År 1903	År 1925
Spårlängd i sidospår	»	3,907	3,907
Största lutning i huvudspår	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	30	30
Största tillåtna hjultryck	ton	6	6
» » tåghastighet.....	km/t.	60	60
Rullande materiell.			
Ånglokomotiv, tanklok	st.	4	6
» tenderlok	»	1	—
Motorvagnar för ång- eller annan drift	»	—	1
Personvagnar med 2 axlar.....	»	—	6
» » 3 »	»	—	—
» » 4 »	»	6	6
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	36	34
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	»	2	—
» » » » » 4 »	»	—	2
Personal, antal.			
Ordinarie		34	54
Extra		11	25
Verkstadsarbetare		—	6
Banarbetare		7	10

Balansräkningar.

<i>Tillgångar den 31 dec. 1904.</i>		<i>Skulder den 31 dec. 1904.</i>	
Järnvägsanläggningen	1 320 749: 34	Aktiekapitalet	764 800: —
Rörliga materiellen	460 179: —	Obligationslånet	800 000: —
Inventarier	20 493: 14	Löpande räkning med Gö-	
Diverse förrådsartiklar ..	6 435: 17	teborgs bank	271 813: 62
Diverse debitorer	2 093: 66	Reverskonto	40 000: —
Fastighetskonto	13 324: 40	Kommunanslag	35 000: —
Kassakonto .. 4 014: 06		Diverse kreditorer	8 927: 75
Depositions-			
konto	40 000: —		
	44 014: 06		
Vinst- och förlustkonto:			
salderad förlust	53 252: 60		
	<u>S:a kr. 1 920 541: 37</u>		<u>S:a kr. 1 920 541: 37</u>
<i>Tillgångar den 31 dec. 1925.</i>		<i>Skulder den 31 dec. 1925.</i>	
Kassa	1 756: 49	Stamaktiekapitalet	785 400: —
Fastighetskonto	24 032: 67	Obligationer	643 000: —
Rörlig materiell	514 858: 87	Preferenskapitalet	150 000: —
Järnvägsanläggningen ..	1 123 882: 57	Diverse kreditorer	13 551: 96
Diverse debitorer.....	17 628: 56	Löpande räkning med Gö-	
Husbyggnader	221 566: 19	teborgs bank.....	92 409: 06
Inventarier	39 823: 15	Reverser	300 000: —
Förrådet	40 812: 52		
	<u>S:a kr. 1 984 361: 02</u>		<u>S:a kr. 1 984 361: 02</u>