
HJO—STENSTORPS JÄRNVÄG

Signatur: H. S. J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag, Hjo.

Sedan västra stambanan under 1850-talet dragits genom Skaraborgs län utan att beröra hamnstäderna vid Väneren eller Vättern, var det givet, att dessa städer måste söka att närmaste väg komma i förbindelse med det moderna trafikmedel, som järnvägen utgjorde. Hjo, som i trafikhänseende fästade stora förhoppningar vid sin i början av 1850-talet nybyggda och tidsenliga hamn, den bästa vid Vättern, insåg, att sjöfarten ej tillnärmelsevis kunde inrymma sådana trafikmöjligheter som järnvägen.

I slutet av år 1859 hade stambanan nått Skövde, vars transitofrakter av ålder gått över Hjo. Skövde blev nu oberoende av denna hamn och började blomstra på bekostnad av Hjo, som därtills tävlat med länets städer såväl i handel som invånareantal. Under 1860-talet sysselsatte man sig därför i Hjo ganska mycket med planer på en järnvägsförbindelse till stambanan. Närmaste plats vid denna var Skövde, men då man ansåg att detta bleve en omväg till Göteborg, där man i främsta rummet hade att söka storkommersens och handelsförbindelserna, gingo planerna ut på en anslutning till stambanan längre i söder. Man började även räkna med, att en eventuell järnväg från Lidköping över Skara gott kunde uppsöka stambanan söder om Skövde på en punkt, dit även Hjobanan kunde dragas. I första hand tänkte man härvid på Stenstorp, dit det från Hjo var omkring 4 mil.

I trakten av Hjo funnos några representativa män, som med framgång kunde föra den påtänkta järnvägens talan, nämligen ägarna till de stora godsen, greve G. SPARRE, Almnäs, greve G. POSSE, Vreten,

och frih. FR. VON ESSEN, Kavlás. Dessa godsägare jämte intresserade personer i Hjo och i orten bragte saken så långt, att i slutet av 1860-talet närmare undersökningar av terrängen och de ekonomiska möjligheterna företogs.

Under år 1870 uppgjorde majoren CL. ADELSKÖLD plan och profil för en smalspårig järnväg Hjo—Stenstorp. Förslaget underställdes kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren A. DJURSSON, vilken rekommenderade vissa förändringar. Kostnadsförslag ingavs av järnvägsbyggaren A. TH. WALLENIUS i Tidavad å själva banbyggnaden samt fem stationshus, belöpande sig till 320 000 rdr. Kostnaden för hela anläggningen, inkl. rullande materiell, beräknades till 575 000 rdr.

Sedan intresserade utlovat bidrag av över 200 000 rdr, sammankallades ett möte i Hjo den 12 jan. 1871. Härvid enades man om att järnvägsförslaget skulle framdrivas med all iver, ett interimsbolag konstituerades och inbjudan till teckning av aktier utfärdades. I nämnda inbjudan jämfördes den påtänkta Hjobanan med Borås—Herrljunga järnväg. »Det förefinnes», hette det, »all sannolikhet, att banan Hjo—Stenstorp, långt ifrån att understiga, tvärtom skall överstiga inkomsten på Boråsbanan, emedan den kommer dels att löpa genom en trakt, som är vida bördigare än den, genom vilken Boråsbanan går, dels ock utgöra en naturlig utfartsväg för den del av Östergötlands rika sädesprovins åt västerhavet, jämväl under vintermånader, då, som nu, Vättern är isfri och segelbar, under det Öresund befares med häst och släde. Särskilt torde böra anmärkas, att Hjobanan dels genomlöper, dels begränsar Skaraborgs läns förnämsta skogar, av vilka en stor del skötes i ordnad cirkulation med skogens framtida bestånd.»

I den första aktieteckningen tecknades $3\ 600\ \frac{3}{4}$ aktier eller 360 675 rdr. Bland tecknarna märktes Hjo stad med 50 000 rdr och bolaget Vulcan i Tidaholm med 15 000 rdr.

Den 28 juni 1871 konstituerades *Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag*. Härvid utsågos till styrelseledamöter: greve G. POSSE, ordförande, greve G. SPARRE, frih. FR. VON ESSEN, borgmästaren G. RHODIN, handlanden G. SJÖSTEDT, hr C. J. FOGELIN, överstelöjtnanten N. G. SILFVERSWÄRD, hr J. C. VON STROKIRK, jägmästaren C. W. MUHR och hr JOH. ANDERSSON i Karthagen.

Enligt bolagsordningen, som fastställdes den 5 april 1871, var aktiekapitalet bestämt till lägst 200 000 och högst 600 000 rdr. Koncession erhöles den 19 jan. 1872. Sedan ett statslån av 240 000 rdr beviljats att utgå från Handels- och sjöfartsfonden, antogs den nämnde WAL-

LENIUS att mot en summa av 270 000 rdr och 30 000 rdr i aktier, vilka skulle inlösas när banan var färdig, utföra banbyggnaden. Till kontrollant vid järnvägsbygget antogs kaptenen DJURSSON.

Man hade först beräknat en spårvidd av 2 fot 7 decimaltum men ändrade denna till 3 fot eller 0,891 m. Banan skulle enligt kontraktet vara färdig till den 10 okt. 1873. Enligt förbehåll av frih. FR. VON ESSEN å Kavlás och bolaget Vulcan, som utlovat större aktieteckningar för en eventuell bibana till Ekedalen och Tidaholm, skulle arbetet börjas från Stenstorp, vilket ock skedde. Terrängen var ej av någon svårare beskaffenhet.

Medan järnvägsbygget pågick, gjordes ansträngningar att åstadkomma medel till en ångbåt på Vättern, vilken var avsedd att tillföra järnvägen frakter från Östergötland. Detta första försök röntej framgång, men en egen ångare vid namn »Hjo» hade dock bolaget under senare delen av 1870-talet. Den betalade sig dock ej utan måste säljas. För den närmaste tiden träffade man i stället avtal med vissa ångbåtsägare att samverka med järnvägen. Över hamnen i Hjo hade bolaget redan 1872 fått kontrollen, och från 1874 blev hamnen överlåten till bolaget på en tid av 50 år.

Järnvägsbygget forcerades men blev ej färdigt till den överenskomna tiden. Först den 12 nov. 1873 erhöles trafikillståndet, och dagen därpå, den 13 nov., försiggick den högtidliga invigningen. Banan hade då kostat 570 675 kr.

Härmed var den första länken i det nät av smalspåriga banor, som sedan tillkommit i Skaraborgs län och Västergötland, realiserad. Lidköping—Skara—Stenstorps järnväg, vanligen Skarabanan kallad och med vilken överenskommelse träffades om gemensamma stationsanordningar vid Stenstorp, blev först ett år senare färdig för trafik.

Planen på en bibana till *Ekedalen*, vilken i första hand skulle tillgodose transportbehovet vid de kalkbrott, som sorterade under Kavlás och andra gods, fullföljdes omedelbart. Aktieteckningen resulterade i en nyteckning i bolaget av 83 450 kr. Koncession å denna bandel beviljades den 6 febr. 1874. Arbetet utfördes ej genom entreprenad utan under ledning av Hjobanans trafikchef, A. W. FRICK, med kaptenen DJURSSON som kontrollant. Sträckan var 8 km. och arbetet snart fullbordat. Trafikillstånd beviljades den 20 nov. s. å. Gemenligen kallades denna bandel »kalkbanan». Nästa steg blev att från Ekedalen draga fram banan till det 7 km. härifrån belägna *Tidaholm*. Ny aktieteckning företogs, vilken gav ett rundligare resultat än den näst föregående.

Koncession beviljades för denna bandel den 22 juli 1875, och med kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren H. KULLBERG som entreprenör för terrasserings- och brobyggnadsarbetet mot en summa av 37 500 kr. fullbordades banan, så att trafiktillstånd beviljades den 30 juni 1876. Kostnaderna för hela banbygget från Svensbro till Tidaholm belöpte sig till 210 000 kr.

Trots de ljusa förhoppningarna att järnvägen skulle bära sig, visade det sig snart, att inkomster och utgifter ej ville gå ihop. Redan 1877 på en bolagsstämma, då den svävande skulden var uppe i 440 000 kr., fördes konkurs på tal, men man föreslog teckning av preferensaktier som hjälpmedel. Lån upptogs fortfarande och omsattes. År 1882 föreslogs ett obligationslån, förslagsvis å 360 000 kr. Man hade också talat om försäljning av järnvägen eller delar av den, om rekonstruktion av bolaget o. s. v. Ortsbefolkningen insåg väl fördelen av järnvägen, varjämte industrien och godsägarna voro måna om järnvägens bestånd, men att ekonomiskt komma till undsättning var en annan sak. Några väsentliga förbättringar av spår och rullande materiell hade bolaget ej råd att göra. Huru klen man första tiden var rustad även mot naturhinder, åskådliggöres av följande beslut på styrelsemöte i jan. 1875: »Då ihållande svårt snöfall med yrväder inträffar, så att järnvägen icke utan alltför stora uppoffringar kan hållas klar, så må tågen för någon dag inställas, men posten skall vid dylika tillfällen med skjuts fortskaffas.»

Bland ansträngningarna att hålla banans ekonomi uppe må nämnas, att man även sökte minska personal och löner. Ingenting syntes emellertid vilja hjälpa. Aktierna stodo lågt i kurs och betraktades av många innehavare som en börda, emedan man befarade, att de endast kunde leda till nya utgifter. De många olika intressena i den av skulder hårt belastade järnvägen voro ej heller ägnade att ställa den på bättre underlag, varken vad skötseln eller ekonomin beträffade.

Ordförandeskapet i bolaget hade hittills innehafts av den gamle greve GÖSTA POSSE. Greve GUST. SPARRE hade omväxlat med frih. FR. VON ESSEN å Kavlás som bolagets verkst. direktör. Det var dessa förmögna män, som givetvis fingo stå i bräschen vid lånebehoven, men de två sistnämnda kunde ej odelat ägna sin tid åt järnvägsföretaget. Greve SPARRE var designerad till politiker och blev sedermera Första kammarens talman. Frih. FR. VON ESSEN var diplomat och hovman och blev i sinom tid riksmarskalk. Men greve GÖSTA POSSE å Vreten hade en son, NILS POSSE, som var av synnerligen praktisk läggning.

Han invaldes år 1881 i järnvägens styrelse och utsågs till vice verkst. direktör. Hans första schackdrag var att giva en stöt åt mångintresset genom att försäkra sig om ett större antal aktier. Dessa, som registrerades år 1884, förskaffade honom visserligen icke aktiemajoriteten, men han blev i alla fall den ledande intressenten i Hjo—Stenstorps järnvägsaktiebolag.

Greve NILS POSSE blev snart järnvägens verkst. direktör. Det dröjde dock en lång period, innan han hunnit åstadkomma reda i järnvägens trafikförhållanden och ekonomi. Ännu 1893, då järnvägen existerat i 20 år, var det många av de återstående aktieinnehavarna, som ansågo det hopplöst att tänka på någon förbättring. Man ville gärna uppmuntra den troget tjänande personalen med någon festlighet, men med farhåga för att ekonomin vid ett stundande 25-årsjubileum skulle mindre än vid 20-årsjubileet tillåta någon utgift, beslöt man sig för en 20-årsfest. Något jubileum har sedan dess ej firats.

Även några av lantkommunerna hade avhänt sig sina aktier. De kommuner, som kvarstodo som aktieinnehavare, Hjo stad och Hjo landsförsamling samt Norra Fågelås och Grevbäck, behövde ej ångra sig. Järnvägen började under 1890-talet gå med allt bättre förtjänst, aktierna stego över pari, och skulderna kunde både balanseras och avbetalas. T. o. m. det statslån, som erhållits vid byggandet, blev 1905 till fullo inbetalt. Behållningen växte, och under perioden 1911—1917 utdelades regelbundet 7 % till aktieägarna, medan ansenliga belopp kunde överföras till reservfonden. Förlust, som åsamkades under krigsåren, kunde gott täckas. Ställningen var under alla omständigheter utmärkt, då järnvägens främste styresman, greve NILS POSSE, nyåret 1920 avled.

Bana, materiell och trafik. Stora förbättringar å banbyggnaden och av materiellen vidtogos, så snart ekonomin tillät detta. Den första 11 kg.-rälsen med nitskarvar utbyttes mot 15 kg.-räls med skruvskarvar, ett arbete som var fullbordat till 1893. Tillkomsten av tyngre vagnar och lokomotiv gjorde, att man ännu en gång förbättrade rälsen genom att utbyta 15 kg.-rälsen mot stålräls om 20 kg./m. Detta arbete utfördes under åren 1912—1913.

Tåghastigheten kunde genom dessa olika förbättringar avsevärt ökas. Under banans första period behövde de två tågen i vardera riktningen från 3 till 6 timmar för sträckan Hjo—Stenstorp, men nu kunde man låta persontågen göra sträckan på 1 t. 30 min. Efter de därpå följande krisårens inskränkningar har järnvägen ånyo kunnat

inrikta sig på snabbare trafik. Av de nu i vardera riktningen gående fyra tågen kan sträckan av persontågen tillryggaläggas på 1 t. 10 min.

År 1904 insattes de två första boggielvagnarna i persontågen. Sedermera ha flera dylika vagnar inköpts, varför persontrafiken numera kan ombesörjas på ett fullt tillfredsställande sätt.

Den tilltagande tyngre godstrafiken har också krävt mera bärkraftiga vagnar, såväl täckta som öppna. En avsevärd virkestransport har pågått för Vulcans tändsticksfabrik i Tidaholm, bl. a. stora transporter av aspvirke från Hjo hamn till Tidaholm. Kalktransporten från de stora kalkbrotten vid Ekedalen, Kavlös och Dala är också avsevärd och fordra en stor uppsättning ändamålsenliga, täckta kalkvagnar. Som en jämförelse mellan äldre och nyare godsvagnar kan nämnas, att medan dessa att börja med ej hade mera än omkr. 3 tons bärighet, ha de nu vuxit till en bärighet av 12 ton.

Lokomotiven ha under järnvägens tillvaro vuxit från en storlek av 8 ton till 35 ton. Flera av de första lokomotiven ha för länge sedan utbytts, sålts till kalkbruk eller dylika anläggningar, och de senare inköpta ha ombyggts, medan de nyinköpta äro av modernaste konstruktion.

Järnvägen har i Hjo verkstäder, som nybyggdes 1922—1923.

Transitotrafiken. Under järnvägens tillvaro har helt naturligt samtrafik med övriga järnvägar efter hand tillkommit och transitotrafiken över Vättern och järnvägsnäten i Östergötland alltmera utvecklats. Det 1892 tillkomna ångfartygsaktiebolaget i Hjo har med sin ångare »Trafik» stått i intimaste beröring med järnvägen, och ångaren har uppehållit reguljära turer Hjo—Hästholmen i överensstämmelse med järnvägstiderna å Hjo—Stenstorps järnväg såväl som med järnvägarna öster om sjön. Härigenom tillföres järnvägen transitogods.

Allmänheten har alltmera lärt sig beakta, att den närmaste vägen mellan Öster- och Västergötland går över Vättern och Hjo. En framtidsförhoppning är, att en ångfärjeförbindelse skall kunna upprättas mellan Hjo och Hästholmen. Härigenom skulle godsvagnar kunna föras direkt mellan Västergötlands och Östergötlands stora smalspåriga järnvägsnät, liksom direkta personvagnar kunde framgå mellan lämpliga knutpunkter. På detta sätt skulle routen kunna bli en allmän stråkväg för såväl gods som resande mellan de västra och östra landsdelarna av Sverige.

I samband härmed kan nämnas, att tändsticksvirke fraktas med båtar till Hjo och sändes med järnväg till Tidaholm, liksom kalk från kalkbrotten utmed järnvägen utskeppas från Hjo.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

SJÖSTEDT, M. H., direktör, *ordförande*,
 POSSE, G. M., greve, godsägare, *verkst. direktör*, se nedan,
 NOBEL, HJ., ingenjör,
 MELLGREN, G. E., disponent,
 ÖBERG, AX., järnhandlare.

Verkställande direktör.

POSSE, G. M., greve 1920—

Trafikchef.

HOLMQUIST, G. 1922—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

POSSE, G. M., greve 1872—1888
 ESSEN, VON, R. J., frih. 1888—1899
 POSSE, N., greve 1899—1919
 NOBEL, HJ., ingenjör 1920—1921

Verkställande direktörer.

SPARRE, G., greve 1872—1879
 ESSEN, VON, FR., frih. 1879—1888
 WENNBERG, C., godsägare 1888—1897
 SJÖSTEDT, M. H., direktör 1897—1900; 1920
 POSSE, N., greve 1900—1919

Trafikchefer.

FRICK, A. W. 1873—1903
 GÖRANSSON, G., 1903—1907
 ANDERSSON, J. A. 1907—1909
 FRICK, G. 1909—1922

Hjo—Stenstorps järnväg, linjen Hjo—Stenstorp, 39 km., och linjen Svensbro—Tidaholm, 15 km.

Hjo—Stenstorp, 39 km. Från Hjo stad, där inga större fabriker utan blott en del smärre företag finnas, såsom vagnaxelfabrik, fjäderfabriker,

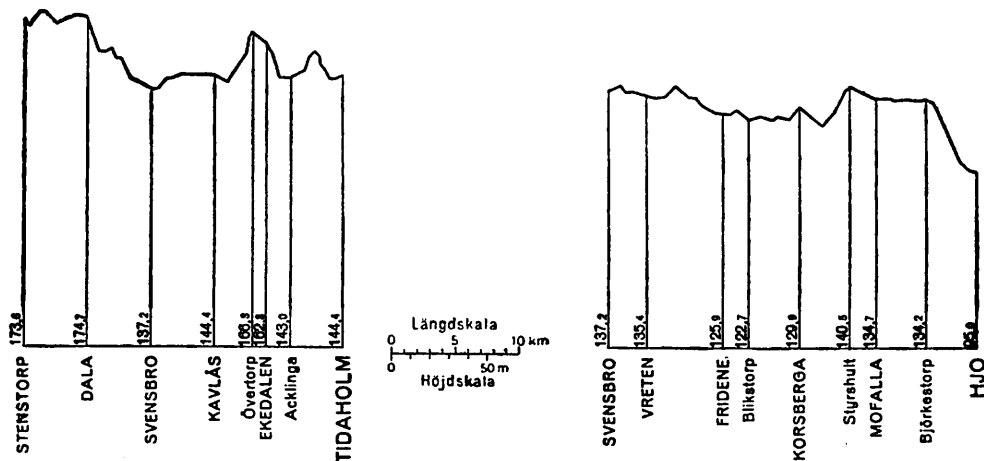
snickerifabrik och möbelverkstäder, går banan huvudsakligen i västlig riktning uppför en stigning av 16 ‰ till *Björkestorps* hållplats, fortsätter därefter till *Mofalla* station vid Mullsjön och förbi *Styrshults* hållplats till *Korsberga* station, i vars närhet ett tegelbruk är beläget. Därefter uppnår banan *Blikstorps* hållplats vid ån Tidån. På platsen finnes industriell verksamhet, bl. a. en lyxmöbelfabrik. I närheten av *Fridene* station ligger *Annefors* bruk, som driver tegelbruk, sågverk m. m. Även en torvströfabrik är här anlagd.



Banan fortsätter genom skogrika trakter till stationerna *Vreten*, där *Vretens* herrgård med sågverk är belägen, och *Svensbro* samt vidare uppför en stark stigning (17 ‰) till *Dala* station, i vars närhet *Stenåsens* kalkbrott och en elektrisk valsquvarn äro belägna. Nästa station är *Stenstorp*, som äges av *Statens* järnvägar och över vilken större delen av *Hjo—Stenstorps* järnvägs såväl person- som godstrafik går.

Svensbro—Tidaholm, 15 km. Första stationen å denna linje är *Kavlås* vid *Kavlås* egendom och *Bredegårdens* och *Smedsgårdens* kalkbrott, av vilka det förstnämnda äges av *Värmlands läns* lantmannaföreningars centralförening och det senare av *Västergötlands* förenade kalkindustrier. *Övertorps* lastplats är därefter att anteckna. Här tillföres banan de betydande kvantiteter kalk, som brytas i *Kavlås* kalkbrott. *Övertorp* ligger på en höjdsplatå. Nästa station är *Ekedalen*, varest *Gestilrens* kalkbrott är beläget. Från *Ekedalen* går banan förbi *Acklinga* hållplats nästan rakt österut till *Tidaholm*. Stationen äges av *Hjo—Stenstorps* järnväg men trafikeras jämväl av *Tidaholms* järnväg, som går mellan *Tidaholm* och *Vartofta* å statsbanelinjen *Jönköping—Falköping Ranten*.

Det största industriföretaget i *Tidaholms* stad är *Vulcans* tändsticksfabrik,





Greve G. M. POSSE,
fil. doktor.



Frih. R. J. VON ESSEN,
godsägare.



Greve N. F. POSSE,
godsägare.



H. NOBEL,
ingenjör.



M. H. SJÖSTEDT,
direktör.



Greve N. G. A. SPARRE,
kammarherre.



Frih. F. VON ESSEN,
kammarherre.



C. WENNBERG,
direktör.



Greve G. M. POSSE,
godsägare.



A. V. FRICK,
trafikchef.



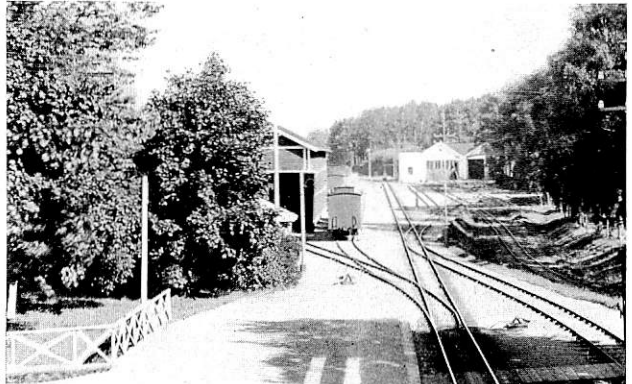
G. GÖRANSSON,
trafikchef.



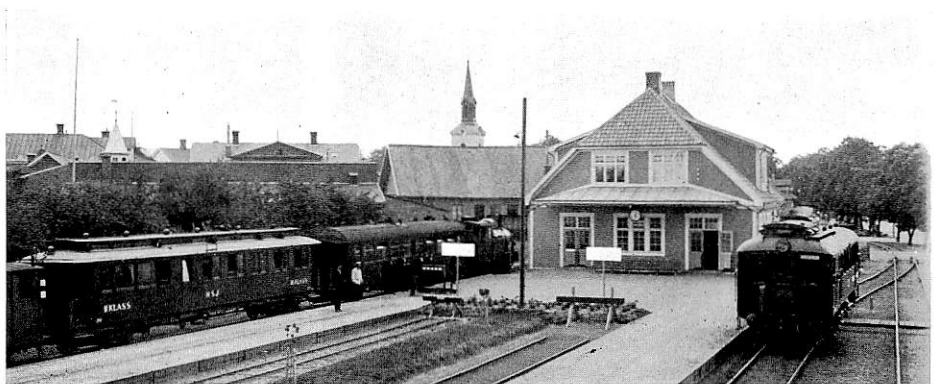
A. G. FRICK,
trafikchef.



G. HOLMQUIST,
trafikchef.



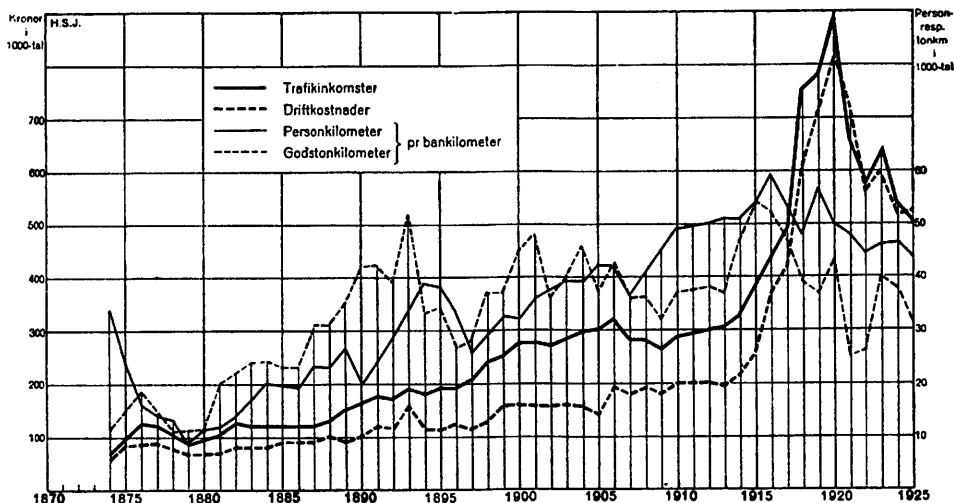
Bangården i Hjo.



Tidaholms station.

avnämare till bl. a. det tändsticksvirke, som över Hjo hamn transporteras å Hjo—Stenstorps järnväg. Dessutom må nämnas Tidaholms bruk, som driver en betydande industri. Huvudsakligen tillverkas automobiler, åkdon och möbler.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1873	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	38,9	54,5
» i sidospår	»	8,5	10,1
Största lutning i huvudspår	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	11,5	17,5—20
Största tillåtna hjultryck	ton	—	4,25
» » tåg hastighet	km/t.	15	50

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	3	7
Personvagnar med 2 axlar	»	9	7
» » 4 »	»	—	5
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	65	263
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	»	1	4

Personal, antal.

Ordinarie	35	50
Extra	2	18
Verkstadsarbetare	3	13
Banarbetare	—	omkr. 15

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1875.

Järnvägsbyggnaden	1 036 236: 64
Rullande materiellen	207 937: 60
Fastigheter	27 341: 22
Ångbåten »Hjo»	20 871: 21
Inventarier	20 436: 40
Div. fordringar	30 737: 98
Årets förlust	2 851: 52

S:a kr. 1 346 412: 57

Skulder den 31 dec. 1875.

Aktiekapitalet	576 525: —
Handels- o. sjöfartsfonden	240 000: —
Obligationslån	128 000: —
Bankskulder	247 506: 58
Div. skulder	154 380: 99

S:a kr. 1 346 412: 57

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsbyggnaden	882 848: 26
Rullande materiellen	247 201: 29
Inventarier	18 251: 23
49 aktier i Ångbåts a.-b. Hjo—Hästhöjden	49: —
100 aktier i Mellersta Östergötlands järnvägs a.-b.	5 000: —
Förbrukningsartiklar	14 520: —
Fastigheter	108 682: 64
Fordran av stationerna ..	18 335: 34
Diverse fordringar	1 140: 11
Kassabehållning	317: 80
För Hjo hamn oreglerat belopp	46 859: 48

S:a kr. 1 343 205: 15

Skulder den 31 dec. 1925.

Obligationslånet	178 327: 50
Statens m. fl. järnvägar för icke förfallna samtra- fiksfrakter	62 404: 45
Hjo stad	58 348: 60
Bankskulder	152 022: 39
Skuld till stationerna	3 391: 54
Div. skulder	12 177: 07
Aktiekapitalet	572 225: —
Reservfonden	215 671: 64
Ej utdelade vinstmedel ..	1 725: —
Förnyelsefonden	86 911: 96

S:a kr. 1 343 205: 15

.....