

---

# JÖNKÖPING—GRIPENBERGS JÄRNVÄG

Signatur: J.G.J. — Spårvidd: 0,600

Ägare: Jönköping—Gripenbergs järnvägsaktiebolag, Jönköping.

**D**en betydande omfattning, som industrien i Jönköping uppnådde vid 1890-talets början, och invånareantalets därmed följande tillväxt, framkallade helt naturligt ett starkt behov av förbättrade järnvägsförbindelser såväl för industriens eget behov som för befolkningens livsmedelsförsörjning.

En blick på kartan över trakten omkring Jönköping visar oförtydligt, att de kommunikationsleder, som främst borde ifrågakomma för nya järnvägsanläggningar, sedan förbindelse genom statsbanan erhållits åt öster och väster, voro söderut i Tabergsåns dalgång med anslutning till Halmstad—Nässjö järnväg samt mot norr och nordost med anslutning till lämplig punkt vid östra stambanan. Planer på åstadkommande av järnvägar med dessa sträckningar framträdde också nära nog samtidigt. Sålunda söktes och erhöles 1890 koncession å järnvägen Jönköping—Vaggeryd, vilken påbörjades i april 1892 och redan den 9 nov. 1894 kunde öppnas för allmän trafik. Under tiden hade även planerna på en järnvägsförbindelse mellan Jönköping och de nordliga delarna av länet tagit fast form. Med stadens intresse förenades härvidlag de berörda landsdelarnas åstundan att komma i bekvämare och livligare förbindelse med residensstaden och det behov av järnvägsförbindelse, som de i livlig utveckling stadda Huskvarnaverken och det omkring dem hastigt uppväxande arbetaresamhället hade.

Visserligen kunde det synas, som om de ekonomiska förutsättningarna för bärigheten av en järnväg genom nämnda trakter skulle

vara ganska gynnsamma med hänsyn till de för småländska förhållanden bördiga och produktiva bygder, som den skulle genomgå, och de betydande skogstillgångar, vilka skulle falla inom banans trafikområde. Farhågor för finansiella svårigheter gjorde emellertid, att man ansåg sig nödsakad att välja enklast möjliga bantyp, den smalspåriga med 0,60 m. spårvidd. Anslutningen till östra stambanan skulle ske vid Gripenbergs station, 42 km. norr om Nässjö.

Sedan man i enlighet med dessa förutsättningar låtit AXEL HUMMELS järnvägsbyrå upprätta plan- och profilritningar samt kostnadsberäkningar, ingavs koncessionsansökan, undertecknad av domänintendenten GUST. ALMQVIST, apotekaren CARL FALK, godsägaren greve JAMES HAMILTON, handlanden S. LINDMAN, godsägaren frih. AXEL VON OTTER och bruksdisponenten WILHELM THAM. Den sökta koncessionen beviljades den 22 okt. 1892.

Redan dessförinnan hade inbjudan utfärdats till bildande av ett aktiebolag, på vilket den väntade koncessionen kunde överlätas. Bland inbjudarna märktes, utom de nämnda koncessionssökandena, landshövdingen ROB. DICKSON, bruksägaren C. LJUNGQVIST, handlanden SVEN RYDBERG, riksdagsmannen P. M. SÖDERBERG samt ett flertal representanter för de socknar, järnvägen skulle komma att beröra. I inbjudningen till aktieteckning angavs den beräknade anläggningskostnaden, inbegripet jordlösen och rullande materiell, till 1 200 000 kr. Ifråga om räntabiliteten anfördes en av sakkunniga uppgjord tablå, i vilken driftkostnaderna beräknades till 80 220 kr. och bruttoinkomsten till 168 460 kr., vadan alltså överskottet till räntor och avskrivningar skulle utgöra 88 240 kr. eller 7,35 % på det beräknade anläggningskapitalet. Aktieteckningen ansågs böra uppbibringas till 500- à 600 000 kr., ett, såsom det snart skulle visa sig, alldeles otillräckligt belopp.

Emellertid bedrevs arbetet med aktieteckningen energiskt, och redan den 20 dec. 1892 kunde konstituerande bolagsstämma med *Jönköping—Gripenbergs järnvägsaktiebolag* hållas. Härvid företeddes teckningslistor, upptagande 5 006 aktier å tillsammans 500 600 kr. De största aktietecknarna voro Jönköpings stad med 1 600 aktier, Huskvarna Vapenfabriks a.-b. med 1 030 aktier samt de intresserade landskommunerna med sammanlagt 493 aktier. Bland enskilda personer voro de största aktietecknarna greve JAMES HAMILTON å Lyckås och grevinnan STEPHANIE HAMILTON med 350 st. samt friherrinnan LOUISE VON OTTER å Östanå med 170 st. Av enskilda personer i Jönköping hade tecknats omkring 500 aktier. Icke få aktietecknare hade som vill-

kor begärt att få betala med exproprierad mark, stängselvirke, arbete m. m.

Bolagets första styrelse, som enligt den antagna bolagsordningen skulle fungera intill dess järnvägsbyggnaden fullbordats, utgjordes av: landshövdingen frih. HJ. PALMSTIERNNA, godsägaren greve JAMES HAMILTON, bruksdisponenten WILH. THAM, godsägaren frih. AXEL VON OTTER, apotekaren CARL FALK, handlanden S. LINDMAN och godsägaren EMIL EKSTRAND. Till styrelsens ordförande utsågs landshövdingen PALMSTIERNNA och till vice ordförande och verkst. direktör greve J. HAMILTON.

Den vid konstituerande bolagsstämman antagna bolagsordningen blev av K. M:t stadfäst redan den 31 dec. 1892, varefter K. M:t den 24 febr. 1893 godkände koncessionens överlåtande på bolaget.

Den 11 febr. 1893 beslöt styrelsen, att arbetet med banbyggnaden omedelbart skulle påbörjas. Med hänsyn till byggnadens beskaffenhet och andra omständigheter beslöt styrelsen vidare att utan anlitande av entreprenör utföra linjen Jönköping—Huskvarna samt att samtidigt igångsätta de betydande bergsprängningar, som erfordrades för banans framdragande förbi Vista kulle. Med den erfarenhet, som kunde vinnas av kostnaden för Huskvarnalinjen, ansåg sig styrelsen bliva i stånd att lättare kunna kontrollera entreprenörers anbud å övriga delar av järnvägen. Dessutom ansågs det angeläget, att Huskvarnalinjen färdigställdes fortast möjligt, emedan man hoppades, att den skulle inbringa goda trafikinkomster och därigenom underlätta de låneoperationer, som i fortsättningen bleve erforderliga för anskaffande av anläggningskapital. Ett annat skäl för påbörjandet av bergskärningarna vid Vista kulle var, att dessa arbeten vore tidskrävande och att sten behövdes till den utfyllnad längs Vättern, som erfordrades för banans framdragande till statsbanestationen i Jönköping. Det senare motivet förföll emellertid, enär styrelsen på grund av mångahanda svårigheter nödgades uppgiva tanken på järnvägens anknytning till statsbanan på det sätt man beräknat.

Till arbetschef för banbyggnaden utsåg styrelsen löjtnanten i Fortifikationen J. G:SON CRAFOORD, varefter arbetena påbörjades under april månad 1893. Den 22 april 1894 kunde den 6,7 km. långa bandelen Jönköpings östra järnvägsstation—Rosendala—Huskvarna öppnas för allmän trafik och under påföljande augusti linjen Rosendala—Lyckås, som hade en längd av 13,4 km. Även denna senare bandel hade utförts utan entreprenör under löjtnanten CRAFOORDS ledning.

Kostnaderna för de nu nämnda bandelarna uppgingo vid 1894 års slut till 477 000 kr., vilket belopp med ej mindre än 129 000 kr. översteg det ursprungliga kostnadsförslaget. Dock böra omkring 25 000 kr. avräknas, som utgivits för förberedande arbeten på linjen norr om Lyckås. Återstående kompletteringsarbeten drogo en kostnad av 67 000 kr. Totala anläggningskostnaden för bandelarna Jönköping—Rosendala—Huskvarna och Lyckås uppgick alltså till 519 000 kr. eller pr bankm. 25 500 kr., varvid dock bör anmärkas, att i anläggningssumman ingick kostnaden för åtskilliga bispår till industriella anläggningar, som ej upptagits i den ursprungliga planen. För inköp av rullande materiell och andra inventarier hade vid slutet av 1894 utgivits 179 000 kr., varjämte i Statskontoret som säkerhet deponerats 40 000 kr.

Under år 1894 förde styrelsen åtskilliga underhandlingar om den återstående bansträckans byggande genom entreprenad, men underhandlingarna ledde ej till något resultat. Småningom hade man ock inom styrelsen kommit till den uppfattningen, att det icke skulle bliva bolaget möjligt att fullborda järnvägen ända till Gripenberg. Denna uppfattning delades även av bolagsstämman, och med densammas bemyndigande ingavs 1898 till K. M:t framställning om att bandelen Förnäs—Gripenberg skulle få utgå ur byggnadsplanen samt att tiden för järnvägens färdigblivande finge framflyttas.

Den sistnämnda delen av framställningen bifölls i så måtto, att tiden för järnvägens fullbordande utsträcktes till den 1 juni 1899, den förstnämnda åter blev på formella grunder avslagen. För bifall erfordrades nämligen ändring av bolagsordningen. Sedan denna i erforderlig del ändrats, ingavs ny framställning, vilken emellertid återtogs, innan den hunnit bifallas, enär under tiden nya omständigheter tillkommit, som föranledde bolagsstämman att frångå planen på Förnäs såsom ändpunkt för banan. Orsaken härtill var, att Vireda kommun kring sjön Ören i den ursprungliga aktieteckningen deltagit med ett belopp av 100 000 kr., varjämte ett flertal enskilda inom kommunen tecknat sig för ett ej obetydligt belopp. Icke utan fog fann man sig här kränkt i sin rätt genom Förnäsförslaget, enligt vilket järnvägen skulle avslutas, innan den nått kommunen. Efter åtskilliga underhandlingar, varvid ytterligare teckningar ställdes i utsikt, därest järnvägen fortsattes till Vireda, samt vederbörliga utredningar beslöt styrelsen att till 1899 års ordinarie bolagsstämma ingå med förslag om banans utbyggande från Förnäs till Vireda. Detta förslag vann bolagsstämmans bifall och den ovannämnda framställningen om ändpunktens förläggande till Förnäs

återtogs. I stället gjordes ansökan hos K. M:t, att bandelen Vireda—Gripenberg måtte få utgå ur byggnadsplanen, vilken framställning bifölls den 20 okt. 1899.

Under tiden hade arbetet med bandelen Lyckås—Förnäs fortskridit och fullbordades i okt. 1899, varefter denna linje omedelbart öppnades för allmän trafik. Den svårlösta frågan om förbindelse med statsbanan i Jönköping vann samtidigt sin lösning. Den ursprungliga planen på järnvägens framdragande utmed Vättern till statsbanestationen måste därvid uppgivas, och man fick inskränka sig till ett endast för godsutväxling avsett förbindelsespår till en omlastningstation, benämnd Jönköpings strand å Statens järnvägars område. Förbindelsespåret öppnades för allmän trafik den 15 juni 1900. Den 18 dec. s. å. kunde även bandelen Förnäs—Vireda öppnas för allmän trafik, varmed alltså järnvägsanläggningen i sin helhet enligt den av K. M:t godkända, reducerade planen bragts till fullbordan.

Den totala anläggningskostnaden uppgick till 1 065 000 kr., av vilka 42 000 kr. använts för den nämnda omlastningsstationen och dit ledande spår. Då banans längd utgjorde 44,1 km., uppgick alltså anläggningskostnaden till 23 200 kr. pr km.

*Trafik.* Bland de transporterade godsslagen intagas de främsta rummen av ved, trävirke, gjutgods och maskiner, tackjärn, stenkol och koks. Samtrafiksgodset uppgår i genomsnitt till nära hälften av hela den transporterade godsvikten.

Persontrafiken har ända från banans öppnande varit relativt betydande. Resandeantalet var sålunda år 1896 157 000, år 1910 328 000 och år 1924 352 000. Under år 1925 har persontrafiken undergått en avsevärd stegring.

En stark påfrestning har även denna järnvägs såväl gods- som persontrafik rönt genom konkurrensen med landsvägsbilarna. Av lätt förklarliga skäl har detta varit fallet särskilt med trafiken mellan de båda städerna Jönköping och Huskvarna. Sålunda visade resandeantalet å denna linje under bilkonkurrensens första år en nedgång med mer än 60 %. Genom insättande av motorvagnar i tät trafik, särskiljande av gods- och persontrafiken samt den senares framledande till en möjligast central plats i Huskvarna å ett år 1923 nyanlagt sidospår har det emellertid lyckats ej blott återvinna det tidigare resandeantalet utan även utöka detsamma.

För att även å den egentliga landsbygdslinjen upprätthålla resandefrekvensen ha kraftiga ansträngningar likaledes gjorts under de senare

åren. I syfte att leda resandeströmmen mellan Jönköping och Gränna över järnvägen har denna sålunda ingått som delägare i det omnibusbolag, som upprätthåller förbindelse mellan Brötjemarks station och Gränna samt därifrån vidare till Ödeshög med anslutning till Mellersta Östergötlands järnväg.

*Ekonomi.* Då järnvägen 1894 fullbordats till Lyckås, var den finansiella ställningen synnerligen bekymmersam. Visserligen hade av aktieägarna inbetalts 487 340 kr. och av länets landsting ett bidrag av 22 995 kr. erhållits eller tillsammans 510 335 kr., men då utgifterna för järnvägsanläggningen, inventariers inköp och depositionen i Statskontoret samtidigt belöpte sig till 695 687 kr., hade bolaget en svävande skuld på omkr. 185 000 kr., varav ej mindre än 180 000 kr. till styrelsens ordförande, greve JAMES HAMILTON. Underhandlingar om lån ledde icke till något resultat. Därjämte sjönko inkomsterna, som under de första åren varit hoppgivande, och vid 1900 års slut utgjorde bolagets svävande skuld ej mindre än 740 000 kr. Detta belopp hade till stor del anskaffats mot styrelsens personliga borgen, och det ringa trafiköverskottet räckte långt ifrån till räntan.

Styrelsen gav emellertid icke tappt, och genom densamma energiska bemödanden lyckades man omsider bemästra även de ekonomiska svårigheterna.

Sedan banan vid slutbesiktning godkänts och lagfart å anläggningen vunnits den 6 april 1903, varigenom inteckningar i densamma kunde erhållas, upplade styrelsen i april 1905 ett 25-årigt 5 % obligationslån mot säkerhet av första inteckning i järnvägen, varjämte järnvägsbolaget tillförsäkrades ett ytterligare lån på 250 000 kr., därest järnvägen inom viss tid komme att fortsättas fram till stambanan. Genom denna låneoperation samt utgivande av preferensaktier till ett belopp av 200 000 kr., av vilket en stor del likvisst fick övertagas av styrelsens egna ledamöter, genomfördes företagets finansiering på ett betryggande sätt. Fr. o. m. 1902 förbättrades även driftsresultatet väsentligt, och man kunde således med större tillförsikt se framtiden an. Med undantag för de kritiska åren 1921 och 1922 har sedermera det ekonomiska resultatet av driften varit ganska tillfredsställande och möjliggjort ej blott fullgörandet av vederbörliga låneavbetalningar utan även förräntning av preferensaktiekapitalet med 6 %, varjämte till reservfond avsatts 71 000 kr., till en s. k. rälsköpsfond 101 500 kr. samt till pensions- och understödsfond 82 750 kr. Den senare, till vilken även personalen bidrager, är avsedd för de befattningshavare, vilka vid

tiden för järnvägens anslutning till Enskilda järnvägarnas pensionskassa på grund av för hög ålder ej kunde vinna inträde i denna.

Å stamaktierna har vinstutdelning icke ägt rum med undantag för 1914, då 2 % utdelades.

### Styrelse och chefer år 1926.

#### Styrelse.

LINDMAN, G. A., vice häradshövding, sparbanksdirektör, *ordförande*,  
 ANDRÉN, G. A., kronofogde,  
 THAM, A. G. S., direktör, *vice ordförande*,  
 GRANELI, W., civilingenjör, *verkst. direktör*, se nedan,  
 LÖNEGREN, J. W., civilingenjör,  
 SCHÜLLERKVIST, T. V., direktör.

#### Verkställande direktör.

GRANELI, W., civilingenjör ..... 1916—

#### Trafikchef.

FAGERSTRÖM, J. E., järnvägskamrer ..... 1924—

### Förutvarande styrelseordförande och chefer.

#### Ordförande.

PALMSTIERNA, H., frih., landshövding ..... 1892—1894  
 THAM, G. W. S., bruksdisponent ..... 1894—1910  
 HÅRD AF SEGERSTAD, K. W. K., direktör ..... 1910—1916

#### Verkställande direktörer.

HAMILTON, J. S. F. J., greve, godsägare ..... 1892—1897  
 FOCK, A. I. C., frih., civilingenjör ..... 1897—1899  
 GRANSTRÖM, HJ., ingenjör ..... 1899—1901  
 HAMILTON, J. S. F. J., se ovan ..... 1901—1916

#### Trafikchefer.

CRAFOORD, J. G:SON, löjtnant ..... 1894  
 VIKANDER, H., stationsskrivare vid S. J. .... 1895—1898  
 STERNER, E., f. d. stationsinspektör ..... 1899—1901  
 DE GEER, G., frih., ingenjör ..... 1901—1904  
 HANSEN, G., ingenjör ..... 1904—1910  
 ROOS, R., civilingenjör ..... 1910  
 NILSSON, V. V., ingenjör ..... 1910—1918  
 HOLMQUIST, G., ingenjör ..... 1919—1921  
 ANDERSSON, I., ingenjör ..... 1922—1923



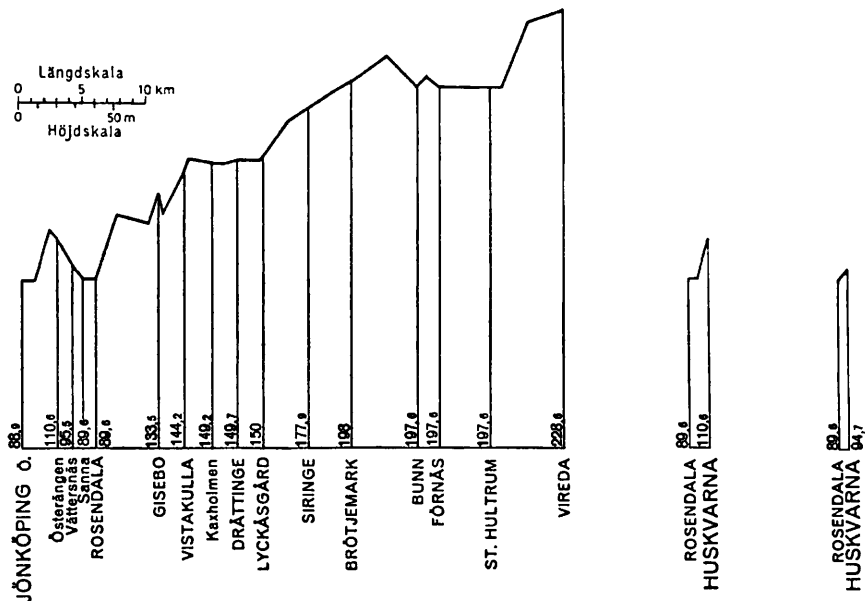
**Jönköping—Gripenbergs järnväg** (Jönköping—Vireda), 43 km. Från Jönköping Ö. går banan till *Rosendala*, där ett bispår leder till *Huskvarna* stad, berömd genom sin vapenfabrik, som dessutom tillverkar symaskiner, cyklar, kaminer o. d. Staden har ett mycket vackert läge och genomflytes av Huskvarnaån, som bildar fall om tillsammans 110 m. höjd och erbjuder många sevärda scenerier.

Från Rosendala fortsätter järnvägen i starka stigningar till *Gisebo* samt genom ett romantiskt landskap och genom djupa bergsskärningar till *Vista kulle*, vida bekant för sin naturskönhet. Här har järnvägen uppfört ett mindre turisthotell. Sommartid äro täta förbindelser anordnade, vilka också locka stadsborna i tusenhövdade skaror att här ute njuta av den storslagna naturen och av Landsjöns idylliska friluftsbad, behagligare än Vätterns oftast alltför kalla vågor. Från Vista kulle går banan vidare förbi *Drättinge* och *Lyckås gård* vid den gamla

herrgården med samma namn samt förbi *Siringe* med tegelbruk och såg till *Brötjemark*. Här finnes reguljär bilförbindelse med Gränna och Ödeshög.

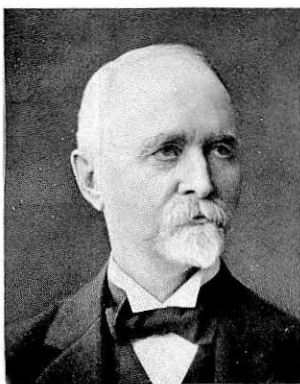
Även i sin översta del genomgår järnvägen sällsynt vackra trakter (Ingerydalen, sjöarna Bunn, de tusen holmarnas sjö, och Ören) med stationerna *Bunn*, *Förnäs* och *Hultbrunn*, och dessa trakter locka sommartid talrika skaror av turister och lustresande, liksom många stadsbor hit förlägga sin sommarvistelse. Ändstationen *Vireda* har en gammal kyrka, beklädd med träfjäll. Vidare finnas här såg, hyvleri, kvarn m. m.

Mellan Vireda och Tranås å statsbanan uppehålls reguljär bilförbindelse, och järnvägens framdragande till Gripenberg torde därför vara ovisst.

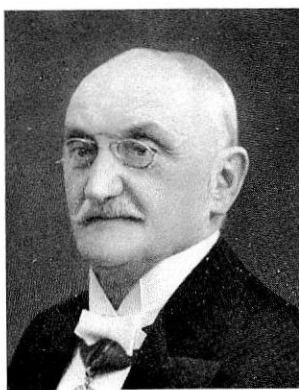




Frih. H. PALMSTIERNA,  
landshövding.



G. W. S. THAM,  
bruksägare.



K. W. K. HÅRD AF SEGER-  
STAD,  
direktör.



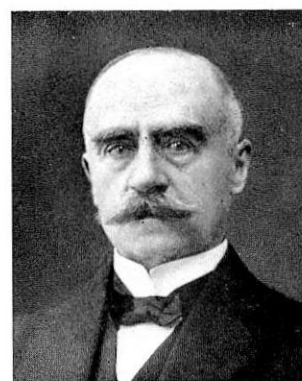
G. A. LINDMAN,  
vice häradshövding.



Greve J. S. F. J. HAMILTON,  
godsägare.



Frih. A. I. C. FOCK,  
civilingenjör.



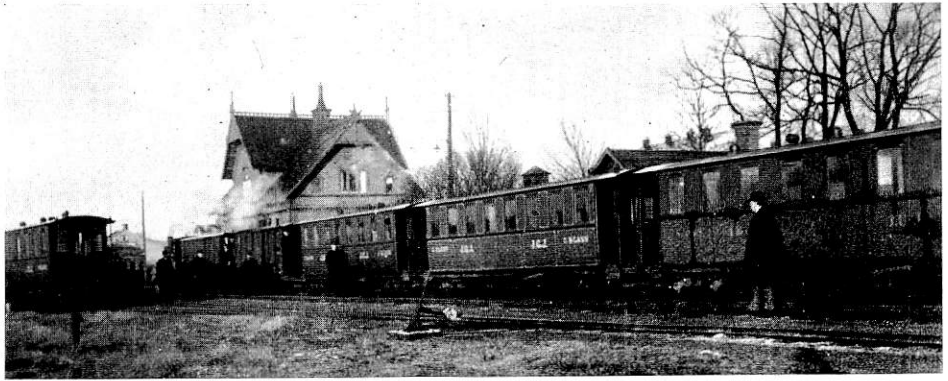
H. GRANSTRÖM,  
ingenjör.



W. GRANELL,  
civilingenjör.



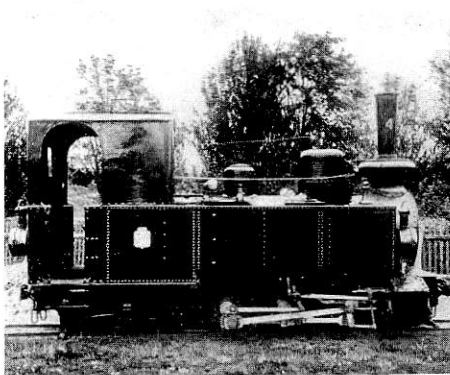
J. E. FAGERSTRÖM,  
trafikchef.



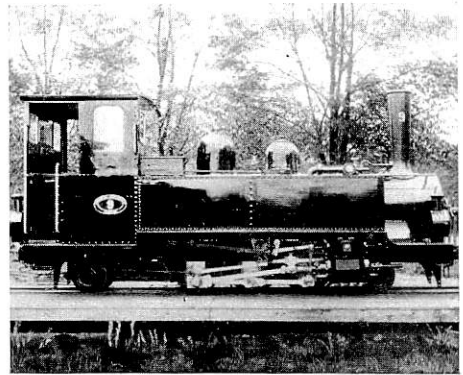
Jönköpings Östra station.



Utsikt från Vista kulle över Landsjön.



Lokomotiv av år 1899.



Lokomotiv av år 1915.



Motorvagn med släpvagn vid Jönköpings Östra station.



Ingerydalen mellan Brötjemark och Bunn.

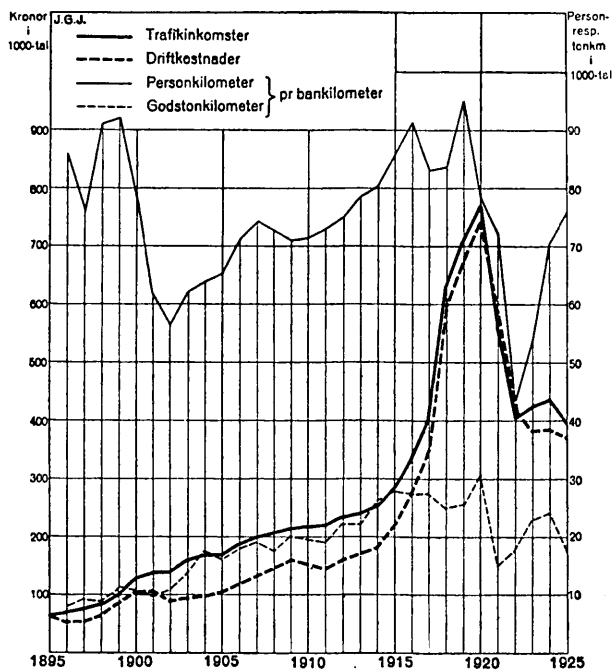


Vistakulle station.



Vistakulle station med järnvägens turisthotell.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1894	År 1925
Spårvidd .....	m.	0,600	0,600
Spårlängd i huvudspår .....	km.	20,1	45,1
» i sidospår .....	»	2,3	3,4
Största lutning i huvudspår .....	‰	25	25
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	150	150
Rälsvikt .....	kg/m.	10	10, 14,3 o. 17,5
Största tillåtna hjultryck .....	ton	2	2
» » tåg-hastighet .....	km/t.	20	25

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok .....	st.	—	6
» tenderlok .....	»	3	—
Motorvagnar för ång- eller annan drift.....	»	—	2
Personvagnar med 4 axlar .....	»	4	11
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	6	6
» » » » 4 » .....	»	14	93
Postvagnar, hela eller komb. med 4 axlar...	»	1	—

Personal, antal.

Ordinarie .....	—	62
Extra .....	—	11
Verkstadsarbetare .....	—	7
Banarbetare .....	—	1

## Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1895.

Järnvägsanläggningen	....	510 928: 17
Rullande materiellen	.....	154 041: 22
Inventarier	.....	55 450: 69
Förrådets konto	.....	6 544: 08
Deponerat i statskontoret	..	40 000: —
Intressekonto	.....	12 914: 23
Kassakonto	.....	9: 76

S:a kr. 779 888: 15

Skulder den 31 dec. 1895.

Aktiekapitalets konto	.....	495 161: 37
Bidrag av landstinget	.....	22 995: —
Diverse debitorer	.....	237 574: 25
Intressekonto	.....	6 908: 11
Vinst- och förlustkonto 1895		17 249: 42

S:a kr. 779 888: 15

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	....	1 101 705: 08
Rullande materiellen	....	235 566: 17
Inventarier	.....	13 754: 69
Räls- och skarvjärn	.....	1 193: 84
Trafikmedel, ej inlevererade	.....	14 221: 84
A.-b. Jordbrukarbanken	..	8 452: 26
Aktier	.....	5 000: —
Förrådet	.....	16 400: 66
Förskotterade pensionsavgifter	.....	5 048: 13
Kassa	.....	2 960: 17

S:a kr. 1 404 302: 84

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	.....	710 000: —
Obligationslån	.....	185 000: —
Sveriges statsbanor	.....	107 216: 93
Intresse	.....	1 927: 08
Reservfonden	.....	71 000: —
Pensionsfonden	.....	94 903: 66
Rälsköpsfonden	.....	101 502: 10
Jönköpings stads och läns sparbank	.....	95 000: —
Vinstutdelning	.....	4 556: —
Vinst- och förlust:		
1924	.....	6 154: 65
1925	.....	27 042: 42

S:a kr. 1 404 302: 84