
VARBERG—BORÅS JÄRNVÄG

Signatur: W.B.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Varberg—Borås järnvägsaktiebolag, Borås.

Viskadalen har sedan urminnes tider varit en viktig samfärdsled mellan kusten och det inre av landet. Under den senare medeltiden voro vägarna i Mark livligt trafikerade, och deras betydelse växte alltmera. Under den nyare tiden utvecklades vägväsendet i Sjuhäradsbygden ytterligare, och i mitten av 1700-talet voro alla Sjuhäradsbygdens huvudlandsvägar färdiga. Borås utgjorde ett centrum, från vilket vägar åt olika håll utstrålade: västerut till Göteborg, norrut till Skaraborgsslätten, österut till Ulricehamn och söderut till Varberg. Under 1800-talet ägde slutligen en mängd vägförbättringar och nybyggnader av vägar rum.

Det livliga intresset för landsvägarna måste ses mot bakgrunden av bygdens, här närmast Marks härads, snabba ekonomiska utveckling under 1800-talet. Denna i sin ordning sammanhänger på det intimaste sätt med vävnadsindustriens uppblomstring i Mark. Hemvävnadsarbetet, som i Mark har gamla anor, tog ett större uppsving, sedan man börjat tillverka bomullstyger, en fabrikation, som i hög grad gynnades av 1816 års tulltaxa, i vilken import av dylika tyger var förbjuden. I snart sagt varje stuga i Mark vävdes bomullstyger för s. k. förläggare, som tillhandahöllo garn. Genom gårdfarihandlare, s. k. »västgötar» eller »knallar», sålde sedan förläggarna tillverkningen i olika delar av landet.

Ur hemvävnadstillverkningen växte en verklig fabriksindustri fram. Föregångsmannen blev den bekante SVEN ERIKSON, som i förening

med två andra personer år 1834 grundade Rydboholms fabrik, Sveriges första mekaniska bomullsväveri, ett företag av största betydelse för ortens ekonomiska utveckling. Till den första fabriken knöt sedan nya: 1853 Svaneholms väveri, 1856 Viskafors. År 1852 anlades ett spinneri vid Rydal, som ekonomiskt var nära förbundet med Rydboholm, vars fabriker lång tid intogo en dominerande ställning inom den svenska bomullsvävnadsindustrien. Sålunda utgjorde deras tillverkning år 1850 ej mindre än omkr. 87 % av hela rikets.

Denna utveckling i Mark såväl ifråga om hemvävnadstillverkningen som den rent fabriksmässiga industrien gjorde behovet av förbättrade kommunikationer i allmänhet och med västkusten i synnerhet större än någonsin. Bättre förbindelser voro av nöden, för att Marks industriidkande befolkning på billigare och bekvämare sätt skulle erhålla råvaror och för att varornas avsättning skulle underlättas. Det vid vävnadstillverkningen behövlige garnet erhöles i början uteslutande genom import, och även sedan, när svenska spinnerier kommit till stånd, var garnimporten betydande. Därtill kom en växande import av bomull, maskiner och utensilier av olika slag för vävnadstillverkningen. Landsvägarna undergingo visserligen, såsom ovan nämnts, förbättringar, men det oaktat voro de vid 1800-talets mitt långt ifrån idealiska utan backiga och krokiga, till följd varav godstransporterna voro både besvärliga och dyrbara. Redan tidigt insågo de mera klarsynta inom Mark, att endast en järnväg genom bygden kunde utgöra en tillfredsställande lösning av ortens kommunikationsproblem.

I det stora anförande på riddarhuset, som greve A. E. VON ROSEN år 1847 höll om järnvägarna, betonade han dessas betydelse bl. a. för landets olika näringsgrenar. Såsom exempel anförde han härvid bl. a. vävnadsarbetet i Mark. »Det är bekant», yttrade han, »att inom detta härad tillverkas största delen av de 10 milj. alnar diverse bomullsvävnader, som ifrån länet till andra orter avyttras. Bomullsgarnet, som därtill användes, hämtas från Göteborg och kostar i forlön för en väglängd av 6 mil till Kinna by, varest de största förläggarna för denna industri äro boende, 16 sk. rgds per lispund och under svårt väglag ännu mera. Funnes järnväg, varå denna forsling kunde ske, skulle följande förhållanden uppstå. Frakten för en ton eller 120 lispund v. v. kostar under nuvarande förhållanden 40 rdr rgds. Konsumtionen av garn av olika finhet kan sannolikt beräknas till mer än en milj. skålpund eller omkring 60 000 lispund, för vilka frakten således uppgår till 20 000 rdr rgds. Transporten av en ton kan å järnväg verkställas för

24 sk. milen och därunder. Varje ton, som nu i transport kostar 40 rdr, skall forslas för 3 rdr, och hela den förbrukade kvantiteten, som nu i transportkostnad fordrar 20 000 rdr, skulle komma i rekvirenternas magasiner för 1 500 rdr, varav den ögonskenliga följden är, att förläggarna skulle kunna använda de besparade 18 500 rdr till utvidgning av sin rörelse och således till sysselsättande och underhåll av ännu flera idoga familjer.»

Greve VON ROSEN kom ock att spela en ingalunda betydelslös roll för lösningen av Viskadalens järnvägsfråga, då han genom sitt arbete väckte ett starkt intresse för järnvägsfrågor i de trakter, som berördes eller lågo i närheten av de av honom projekterade järnvägarna.

Så var fallet i Sjuhäradsbygden, där särskilt under åren 1846—1847 järnvägsdiskussionen var livlig, icke minst tack vare det intresse, som utgivaren av »Borås Tidning», C. G. RYDIN, visade för saken. Det var staden Borås' förbindelse med Göteborg, som då var närmaste föremålet för meningsutbytet. Gentemot ett förslag, utarbetat av den av VON ROSEN ledda Svenska järnvägsbyrån och gående ut på, att huvudbanan från Göteborg skulle dragas över Alingsås och Lidköping till Karlsborg med grenbanor till Borås och Jönköping, ställde RYDIN två andra, enligt hans mening vida fördelaktigare alternativ: huvudlinjens framdragande över Borås och Stråkens södra ände till Jönköping med grenbanor till Lidköping och Karlsborg eller också huvudlinjens dragande över Borås—Falköping—Karlsborg med grenbanor Borås—Lidköping och Falköping—Jönköping. De mer eller mindre oroliga förhållanden, som i alla Europas länder följde på februarirevolutionen, medförde emellertid, att järnvägsdiskussionen i vårt land och även i Sjuhäradsbygden under ett par år framåt kom att i det närmaste avstanna.

Ett uppsving inom textilbranschen efter 1851 års kris gjorde, att järnvägsfrågorna i Sjuhäradsbygden ånyo kunde bli föremål för en livlig diskussion. Liksom tidigare rörde den sig till väsentlig del om hur Borås på bästa sätt skulle förbindas med Göteborg, men nu framkommo också Marks härads önskningsar och behov.

Det är påtagligt, att VON ROSENS agitation för järnvägars byggande vunnit stor resonans i Mark, särskilt bland vissa av förläggarna där. För dessa behövdes näppeligen någon vidlyftig argumentering beträffande nyttan av en dylik — de många och besvärliga landsvägstransporterna, av vilka man hade en daglig erfarenhet, utgjorde en tillräcklig motivering för införande av bättre kommunikationsmedel. För

mången hade helt visst nyttan av en järnväg länge stått klar, ehuru man ej sett någon möjlighet för tankens realiserande. Så torde säkerligen ha varit fallet med skaparen av Rydboholmsfabrikerna, SVEN ERIKSON, en tid säkerligen också den, som drev den största förläggarrörelsen i bygden. Det lider knappt något tvivel, att det intresse för järnvägsfrågor, som kännetecknade SVEN ERIKSON under hela hans levnad, var av gammalt datum och i varje fall gick tillbaka till tiden före VON ROSENS hemkomst. Ehuru man ej kan prestera några dokumentariska bevis, kan man med stor sannolikhet antaga, att detta intresse hos honom väckts och uppammats genom vad som berättades av de många vid Rydboholms fabriker anställda engelsmännen om järnvägarnas utveckling i England och om deras betydelse därstädes. Våren och försommaren år 1844 företog SVEN ERIKSON själv en längre resa över Tyskland och Belgien till England, där han besökte åtskilliga platser. Han var då i tillfälle att personligen pröva det nya kommunikationsmedlet och erfara, vilken utomordentlig betydelse detta hade både för gods- och personbefordran och för den ekonomiska utvecklingen i allmänhet.

Med all säkerhet kunna vi i SVEN ERIKSON se den förste upphovsmannen till planen på en järnväg genom Mark, ehuru han i denna sak ej kom att så mycket framträda för det offentliga som en annan bemärkt person i orten, nämligen översten LUDVIG WESTFELT på Öresten. Vad här sagts om SVEN ERIKSONS roll som initiativtagare bestyrkes, synes det, till fullo av vad översten WESTFELT berättade vid Hallands läns hushållningssällskaps sammanträde i Varberg den 15 juli 1852. WESTFELT meddelade där de erfarenheter, som SVEN ERIKSON gjort vid import över Göteborg och Varberg. Under år 1851 hade ERIKSON infört från England 200 vävstolar över Varberg och vid kalkyl över frakt, tolag, hamnumgälder, lastningskostnad, kommissionsarvode och forlön funnit, att han skulle ha inbesparat ej mindre än 4 000 rdr rgds, om han tagit vävstolarna över Varberg i stället för över Göteborg. Med andra varor förhöll sig på liknande sätt. Garn exempelvis kunde han över Varberg bekomma hemma hos sig till samma pris, som det kostade honom i Göteborg. Då SVEN ERIKSON sålunda fått klart för sig, att såväl fabrikanterna som hela sydvästra delen av Älvsborgs län hade mycket att vinna genom en frigörelse från förbindelserna med Göteborg och importens ledande över Varberg, infann han sig jämte några andra Markbor på Öresten, där man tillsammans uppgjorde en approximativ beräkning av den årliga forlönen från Göte-

borg. Man kom därvid till det resultatet, att denna ensamt för Marks härad utgjorde mellan 40- à 50 000 rdr bko om året, en summa, som motsvarade räntan av ett kapital, tillräckligt stort att bygga en järnväg om 4 1/2 mils längd för en kostnad av 200 000 rdr bko per mil. Antagligen ägde detta möte rum i slutet av år 1851 eller i början av år 1852.

Nästa åtgärd blev tydligen att sätta sig i förbindelse med greve VON ROSEN och inhämta hans mening. Den 21 febr. 1852 anlände VON ROSEN till Öresten på resa till Stockholm. Där hölls följande dag ett sammanträde, i vilket deltog förutom WESTFELT och ROSEN, SVEN ERIKSON samt vävnadsförläggaren SVEN ANDERSON å Kinna Sanden och M. JOHANSSON på Källäng. Som ett resultat av sammanträdet måste utlysandet av ett järnvägsmöte i Varberg den 5 mars betraktas.

Till detta, som hölls under WESTFELTS ordförandeskap, hade infunnit sig ett hundratal ombud från de olika kommunerna, som hade intresse av en järnväg genom Viskadalen till Varberg. Förslaget om en järnväg från Varberg genom Mark till Borås omfattades med stor entusiasm av de närvarande. Så gott som alla ansågo järnvägen vara möjlig att åstadkomma, och man trodde, att detta skulle kunna ske genom från privat håll anskaffade medel. Statens biträde trodde man sig endast behöva för täckande av en del av undersökningskostnaden, som beräknades uppgå till 3 000 rdr bko. Av de närvarande tecknades 1 000 rdr bko för undersökningens påbörjande, och man beslöt att sätta denna igång fortast möjligt.

Intresset för saken var påfallande stort hos samtliga deltagare. Flera av de närvarande från Marks härad erbjödo sig att kostnadsfritt avstå den jord, som vore behöflig för banan, dock under förutsättning, att denna lades över deras ägor, andra erbjödo sig att tillskjuta kapital till banans anläggning eller att till avsevärda belopp garantera räntan å anläggningssumman, ifall så vore erforderligt för låns bekommande. En person erbjöd sig exempelvis att ensam garantera räntan å 50 000 rdr rgds, och Varbergs stad, som insåg betydelsen av järnvägsförbindelse med sitt gamla uppland, erbjöd sig att utan någon ersättning avstå all den för järnbanan nödvändiga marken — det var den första men icke sista uppoffringen från stadens sida för att få järnvägen till stånd. På mötet valdes en direktion med översten L. WESTFELT som ordförande för järnvägsfrågans vidare behandling, varvid man tillsåg, att olika delar av den trakt järnvägen skulle genomlöpa, blevo representerade.

Det säger sig självt, att direktionen skulle anförtro undersökningen av den projekterade järnvägen åt greve VON ROSEN, som också åtog sig uppdraget mot en ersättning av 3 000 rdr bko. Den för fastställandet av banans utsträckning nödvändiga undersökningen av terrängen ägde rum på våren av en av VON ROSENS medhjälpare och utföll mycket gynnsamt.

I avvaktan på VON ROSENS utlåtande och kostnadsförslag diskuterades frågan livligt såväl man och man emellan som i pressen. I Borås Tidning anställdes exempelvis en jämförelse mellan de båda järnvägsprojekt, som då voro å bane i Sjuhäradsbygden: Borås—Göteborg och Borås—Varberg. Att få båda banorna till stånd, vågade man nämligen icke hoppas. Om man lade huvudvikten på vinsten åt aktieägarna, så trodde tidningen, att Göteborgsbanan, åtminstone i början, skulle få ett avgjort företräde. Såge man saken åter från synpunkten av största fördel för Borås och orten däromkring, ansågs Varbergsbanan ha företräde. Om denna komme till stånd, skulle det ej, menade tidningen, dröja lång tid, innan i Varberg uppstode flera betydande handelshus, så att man därifrån kunde erhålla olika slags importvaror till lika pris, om icke rent av till billigare än i Göteborg, livsmedelspriserna skulle sjunka o. s. v.

Borås stad beslöt också att kostnadsfritt till järnvägen avstå nödig mark å stadens grund.

Efter en för de intresserade lång väntan erhöll direktionen i nov. från greve VON ROSEN hans kostnadsförslag, daterat Örebro i okt. 1852, jämte kartor och ritningar. Enligt förslaget skulle järnvägen norr om Fritsla ha kommit att gå betydligt östligare än den nuvarande, och den nuvarande sträckningen förbi Viskafors och Rydboholm var icke medtagen, ehuru på det sistnämnda stället vid denna tid låg Sveriges största företag i sin bransch. Saken synes ju ännu egendomligare, då man vet, att Rydboholmsfabrikens ägare var en av de ledande krafterna vid detta järnvägsföretag. Förklaringen torde dock vara enkel nog. Med de tämligen begränsade tekniska resurser man ännu vid denna tid förfogade över — dynamit fanns ju ännu icke — har man säkerligen icke sett sig i stånd, i varje fall icke utan en mycket stor kostnadsökning, att utföra de betydande sprängningar, som voro nödvändiga för banans framdragande denna väg.

Greve VON ROSENS kostnadsförslag slutade på en summa av 2 030 000 rdr bko. Om järnvägen icke utsträcktes längre från Varberg än till Kinna, skulle kostnaden bli 1 383 000 rdr bko; en sträcka

Varberg—Fritsla skulle kosta 1 508 000 rdr bko. I särskild skrivelse meddelade VON ROSEN, att han icke haft fullt tillförlitliga uppgifter till sitt förfogande rörande de i Mark rådande arbetslönerna, priset å trävirke och körslor, och att han därför upptagit dessa utgifter till samma belopp som vid Köping—Hultbanan.

För dryftande av de med järnvägsprojektets realiserande sammanhängande, olika spörsmålen hölls ett sammanträde å Rydboholm med de vid Varbergsmötet utsedda deputerade jämte några andra personer, som anmodats att infinna sig. Man diskuterade kalkyler rörande de årliga trafikinkomster banan kunde lämna, och man kom därvid till det resultatet, att banan skulle giva ungefär 10 % av den beräknade anläggningskostnaden med ett årligt överskott av 1 %. Dessa beräkningar synas ha varit mycket försiktiga. De nödiga medlen tänkte man sig erhålla genom ett utländskt lån. Greve VON ROSEN hade ock givit löfte om att i England efterhöra möjligheterna att där erhålla penningar. Emellertid började man inom kommittén komma underfund med vanskligheten att finansiera företaget enbart genom utländskt lån.

Den 20 april 1853 ägde ett järnvägsmöte rum i Borås. Vid detta meddelades, att man gjort förfrågan hos ett engelskt bankirhus, om detta skulle vara hågat att tillsläppa medel för järnvägens anläggande, som i sin helhet beräknades kosta 3 milj. rdr rgds och om det skulle nöja sig med att garanti ställdes för en tredjedel, d. v. s. en miljon, på det sättet, att för denna summa garanterades 4 % ränta och 1 % amortering årligen, tills hela detta belopp blivit inlöst, och att för återstående 2 milj. rdr rgds det engelska huset finge stå sin egen risk, ifall inkomsten av trafiken ej skulle uppgå till den summa, som påräknats. Den engelska firmans svar gav rätt till förhoppning om att det framställda förslaget skulle bli antaget, då man kommit så långt, att den nämnda garantien kunde erbjudas. I denna ansågs Varbergs stad böra delta med $\frac{1}{4}$ eller med 12 500 rdr rgds om året, Marks härad med hälften eller 25 000 rdr och Borås med $\frac{1}{4}$ eller 12 500 rdr eller tillsammans 50 000 rdr rgds. Varbergs stad hade redan påtagit sig garanti i den önskade utsträckningen, i Hallands län och i Mark hade en del socknar åtagit sig den på dem ankommande delen, andra åter hade vägrat, och Borås stad hade ställt sig avvaktande.

Mötet utsåg samma direktion som förut och beslöt, att listor till aktieteckning för järnvägen skulle utfärdas, att priset å varje aktie skulle vara 60 rdr bko (5 eng. pund) och att som säkerhet för aktie-

teckningen skulle deponeras reda penningar, in-teckningar eller andra dokument. Vidare beslöt man, att spårvidden skulle vara densamma som för Köping—Hultbanan. Arbetet skulle påbörjas så fort sig göra lät i Varberg och sedan fortgå så långt som de tecknade medlen tilläte. Man hoppades nämligen, att det erforderliga kapitalet till arbetets fort-sättande skulle kunna anskaffas, om det väl kommit i gång.

En del av dessa mötets beslut måste nog från nutida synpunkt te sig såsom särdeles egendomliga. Så till exempel bestämmelserna rörande aktieteckningen. Man önskade å ena sidan en vidsträckt teckning men försvarade eller rent av omöjliggjorde en sådan för mången eller för de flesta genom de rigorösa krav, som uppställdes på säkerhet för det tecknade beloppets inbetalande. Så övertygad var dock icke den stora allmänheten vid den tiden om fördelen av att placera sina besparingar i järnvägsaktier! Och beslutet om järnvägsbyggets påbörjande, innan man på långt när hade den ekonomiska grunden tryggad, vittnar väl om optimism men av ett slag, som icke kan anses tillåten, när det gäller sunda företag.

Huruvida de å mötet i Borås fattade besluten hos de mera kritiskt lagda alstrat misstro eller icke till företaget, är ej bekant, men man skulle kunna misstänka, att så varit förhållandet. Påtagligt är nämligen, att intresset för saken sedan minskats. Aktieteckningen utföll otillfredsställande, och samtidigt minskades utsikterna att erhålla kapital från England. Till följd av Krimkriget, som utbröt 1853, blevo de engelska kapitalisterna obenägna att placera kapital å kontinenten, då större möjligheter nu funnos inom eget land. Man fick nu nöja sig med vad översten WESTFELT kunde uträtta i Stockholm, och det var ej mycket. Han lyckades förmå VON ROSEN att i den stora motion denne väckte om åstadkommandet genom engelska entreprenörer och engelskt kapital av ett fullständigt järnvägssystem i Sverige upptaga en järnväg till Varberg från den stora banan genom Västergötland. Riksdagen följde som bekant andra principer än dem VON ROSEN i sin motion förfäktade, och motionen föll.

I och med det otillfredsställande resultatet av aktieteckningen samt genom uteblivandet av det engelska lånet hade frågan om en järnväg Varberg—Borås tydligen kommit i dödvatten, ur vilket det ej skulle bli så lätt att bringa den.

Järnvägsintresset i Sjuhäradsbygden under den följande delen av 1850-talet och början av 1860-talet koncentrerade sig på åstadkommandet av en förbindelse mellan västra stambanan och Borås. Därvid

voro flera av de personer, som arbetat på Varberg—Boråsjärnvägen, till exempel SVEN ERIKSON, mycket verksamma. Endast tack vare ett betydande statslån kunde emellertid Borås—Herrljungabanan komma till stånd. Densammas öppnande 1863 betydde givetvis mycket även för de söder om Borås liggande orterna.

Man kunde möjligen ha väntat sig, att denna banas tillkomst skulle ha lett till ett omedelbart upptagande av arbetet på en naturlig fortsättning av densamma till Varberg, men därav blev på många år intet — fullt förklarligt, om man känner de rådande ekonomiska förhållandena. Knappt hade nämligen verkningarna av 1857 års våldsamma kris någorlunda övervunnits, förrän en ny bröt in, som på det allvarsamaste kom att drabba Sjuhäradsbygden och i särskilt hög grad Marks härad. På grund av det under åren 1861—1865 pågående inbördeskriget i Förenta staterna upphörde nämligen praktiskt taget all bomullsexport därifrån, varför överallt en ofantlig brist på denna vara blev rådande med därav följande kolossal prisstegring. Bomullsbristen ledde till en högst betydande nedgång i tillverkningen av bomullstyger, både den rent fabriksmässiga och hemvävnaden, och detta drog med sig stor arbetslöshet och svår nöd.

När inbördeskriget väl var till ända, inträdde givetvis så småningom större tillgång på bomull och därmed också bättre ekonomiska förhållanden för den av vävnadstillverkningen beroende befolkningen i bygden. De ekonomiska konjunkturerna voro dock under ett par år framåt långt ifrån goda eller ens normala, och åren 1867 och 1868 voro som bekant svåra missväxt- och nödår, då all ekonomisk verksamhet var så gott som förlamad. Med dessa abnorma förhållanden under 1860-talet för ögonen kan man icke förvånas över, att en Varberg—Boråsbana ej hörde till de ämnen, som ansågos aktuella.

Under år 1869 inträdde emellertid början till en högkonjunktur, som blev särskilt utpräglad efter fransk-tyska krigets slut och som sträckte sig ungefär till decenniets mitt. Med högkonjunkturen följde bl. a., att järnvägsfrågorna, som under de föregående dåliga åren blivit skjutna åt sidan, ånyo blevo föremål för livliga och intresserade diskussioner, vilka i många fall ledde till praktiska resultat. Det var också under denna period, som den gamla planen på en järnväg mellan Borås och Varberg icke blott togs upp till förnyad behandling utan också visade sig möjlig att realisera.

Man torde kunna anse, att landshövdingen i Älvsborgs län greve ERIC JOSIAS SPARRE särskilt bidragit till att sätta den avstannade järn-

vägsdiskussionen åter i gång genom sin märkliga motion vid 1869 års riksdag. SPARRES motion blev visserligen, såsom man kunde vänta, avslagen, men den hade dock den praktiska betydelsen, att den animerade järnvägsintresset i bygderna och ledde till att riksdagen i en skrivelse av den 12 maj till K. M:t framhöll behovet av en undersökning om vilka projekterade enskilda banor framför allt borde komma i åtnjutande av statsunderstöd i en eller annan form. Till följd av denna skrivelse tillsatte K. M:t 1869 en kommitté och anbefalldes länsstyrelserna att hålla sammanträden å de orter, som voro intresserade av järnvägsanläggningar och önskade statsbidrag. Ett dylikt sammanträde hölls också i Halmstad den 1 juli 1869 under ordförandeskap av landshövdingen frih. J. O. ALSTRÖMER. Under den livliga och långvariga diskussionen framhölls provinsens behov av ett flertal järnvägslinjer: Göteborg—Hälsingborg, en bana som dock snarast ansågs som en framtidsstanke, Jönköping—Halmstad, Halmstad—Osby, Lamhult—Värnamo med en utgrening till Varberg, en annan till Halmstad, men också Varberg—Borås. Ombuden från Varberg gingo särskilt i elden för denna bana, och ombuden från Himle härad instämde. Denna banas förespråkare hade också den stora förmånen framför andra banor, att de kunde förete fullständiga kartor och kostnadsförslag.

En kommitté tillsattes, bestående av två representanter för vardera av de föreslagna banorna och landshövdingen frih. ALSTRÖMER såsom ordförande.

I detta sammanhang må omtalas, att den ovannämnda järnvägsdiskussionen med anledning av SPARRES motion omfattade bl. a. frågan om transitohandel med Ryssland och Västeuropa övcr Sverige. En tidning i Varberg framhöll med anledning härav, att Varberg och Nynäs vore de vinterhamnar, som västra stambanan behövde för en sådan transitotrafik.

En motsvarighet till Halmstadsmötet var det järnvägsmöte, som hölls i Skene den 24 juli, utlyst av landshövdingen greve SPARRE och gällande Boråsjärnvägens utsträckande till Varberg. Varbergs ombud hade rätt att å stadens vägnar erbjuda kostnadsfri mark. Man ville dessutom göra alla de uppoffringar för banan, som staden maktade åstadkomma.

Mötesdeltagarna voro ense om önskvärdheten av en bana Varberg—Borås och om den stora nyttan därav. Den ansågs rent av kunna bli ett slags stambana för dessa trakter med bibanor till Jönköping, Svenljunga, Värnamo och södra stambanan. Delade voro åter meningarna,

när det gällde sättet för planens realiserande. En del yrkade på, att man skulle begära statslån till $\frac{2}{3}$ av kostnaden — det var ju tack vare ett så stort lån, som Borås järnväg kunnat komma till stånd. Andra åter föreslog, att man borde söka erhålla $\frac{1}{4}$ av anläggningskostnaden såsom rent statsanslag utan återbetalningsskyldighet och att man skulle anskaffa de övriga $\frac{3}{4}$ genom aktieteckning eller ock genom lån med räntegaranti. Större klarhet bragte diskussionen i den livligt debatterade frågan om spårvidden. De flesta förordade nämligen, såsom man kunde vänta, samma spårvidd som Boråsbanans ($4,1$ fot eller $1,217$ m.) Några få talade för en bana med ännu mindre spårvidd eller 3 fot. Något avgörande om spårvidden träffade mötet icke. Man beslöt att för närmare utredning överlämna hela frågan till en kommitté, till vars medlemmar utsågos landshövdingen greve E. J. SPARRE, fabrikören och riksdagsmannen P. A. ÅKERLUND i Fritsla, disponenten O. P. HALLIN på Rydboholm, fabriksidkaren SVEN ANDERSSON i Kinna Sanden, fabriksidkaren E. ANDERSSON i Basterås, handlanden A. HEDENLUND i Borås, kronolänsmannen C. J. RYLANDER i Berghem, possessionaten C. G. SANDBERG på Lindhof, kronofogden A. DE MARÉ, v. häradshövdingen J. JOHNSON, apotekaren B. T. SANTESSON och handlanden A. G. FAGERSTEDT i Varberg. Kommittén beslöt omedelbart att uppdraga åt löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren J. E. HAGDAHL att upprätta ett nytt kostnadsförslag. Enligt detta skulle banans längd bli 8 mil och tarva en byggnadskostnad av 2 857 000 rdr med en spårvidd av $4,1$ fot.

I augusti 1870 förelåg den förut omnämnda kungl. kommitténs utlåtande om de enskilda banor, som ansågos böra komma i åtnjutande av statsunderstöd. På nionde plats bland sekundärbanorna hade kommittén upptagit en bana Varberg—Borås. Som motivering för denna framhöll kommittén, att banan, som bygges med en spårvidd av $4,1$ fot, komme att utgöra en naturlig fortsättning på Boråsbanan, att den skulle komma att gå genom det industriidkande Mark och att den skulle få sin slutpunkt i Varberg, som hade en ganska god hamn, under vanliga vintrar endast kort tid tillfrusen. Som man ser, höll sig kommittén till ortens behov av järnväg. Om transitotrafiken nämndes intet.

I december 1870 ingick den på järnvägsrådet i Skene utsedda kommittén med en ansökan till K. M:t om proposition till nästkommande riksdag om understöd för anläggande av en järnväg från Borås till Varberg samt ett statslån till $\frac{2}{3}$ av anläggningskostnaden, men framställningen vann icke bifall.

Ungefär samtidigt utfärdade kommittén ett uttåg om bildandet av ett aktiebolag för järnvägens byggande, och den 10 jan. 1871 hölls ett järnvägsmöte i Varberg under ordförandeskap av t. f. landshövdingen F. W. LEIJONANCKER i Halmstad, vilken visade mycket stort intresse för järnvägen och måste betraktas som en av dem, som mest främjade arbetet för densamma.

Av teckningslistorna framgick, att i Varberg och Hallands landsbygd inalles tecknats 3 606 aktier à 100 rdr, därav Varbergs stad ensamt enligt stadsfullmäktiges beslut den 4 jan. 1871 2 500 aktier (alternativt 3 000, om så skulle visa sig erforderligt). Under sådana förhållanden var det givetvis icke möjligt att skrida till beslut om bolagets bildande. Ett nytt möte i Skene hölls den 13 mars. Det visade sig nu, att 5 262 aktier voro tecknade. Ehuru teckningen ej inbringat mera, beslöt man nu att bilda bolag under namn Varberg—Borås järnvägsaktiebolag och antog bolagsordning. Kommittén skulle t. v. tjänstgöra som styrelse och till K. M:t ingå med anhållan om sanktion å bolagsordningen. Denna stadfästes av K. M:t den 12 maj 1871. Bolagets minimikapital skulle vara 715 000 rdr rmt.

Trots bolagets bildande var järnvägens tillkomst långt ifrån tryggad, och under flera år framåt voro utsikterna för planens realiserande allt annat än ljusa. Även om man möjligen kunde erhålla ett statslån till 2/3 av den beräknade byggnadskostnaden, fanns det alltjämt en brist på ungefär 425 000 rdr, som det skulle visa sig synnerligen svårt att anskaffa trots den rådande högkonjunkturen.

Till icke oväsentlig del berodde detta på det ringa intresse, som staden Borås och densammans invånare visade för företaget. Påtagligt är, att man betraktade en järnväg Varberg—Borås såsom en konkurrentbana till Borås—Herrljungabanan, i vilken staden var stor aktieägare. Särskilt synes man ha hållit före, att Borås skulle bli lidande därigenom att »Marksrörelsen», som dittills varit koncentrerad till Borås, skulle genom en järnväg till Varberg dragas från staden och ledas åt annat håll. Att den planerade järnvägen skulle främja näringarnas utveckling i Sjuhäradsbygden, icke minst i Mark, och att Borås såväl med hänsyn till läget som till gammal tradition hade de största utsikter att alltjämt förbli ortens ekonomiska centrum, insåg man ej. Erfarenheterna efter Varbergs-järnvägens tillkomst ha emellertid till fullo ådagalagt detta. Även voro starka krafter i rörelse för att få Mark genom en järnväg ekonomiskt knutet till Göteborg, vartill kom att meningarna inom Mark voro delade om banans sträckning.

Den 27 juli 1871 hölls i Skene bolagsstämma under landshövdingen greve E. J. SPARRES ordförandeskap. Det framgick, att aktieteckningen visserligen ökats — sålunda hade Varbergs stad höjt sin teckning med 50 000 rdr — men också att ytterligare omkr. 3 700 aktier behövdes, innan tredjedelen av de beräknade anläggningskostnaderna vore tecknad. Man beslöt då bl. a. att såväl i Hallands som Älvsborgs läns landsting väcka motioner om anslag till banan och att ansökan om statslån till $\frac{2}{3}$ av kostnadsförslagets summa ofördröjligen skulle till K. M:t insändas.

Emellertid hade betydande teckningar gjorts endast villkorligt. Fritslaborna hade sålunda tecknat aktier med det förbehållet, att järnvägen skulle dragas genom Fritsla; »Rydals-intressenterna» åter hade uppsatt villkoret, att banan skulle gå förbi Rydal. En skiljenämnd tillsattes, och beslutet utföll till förmån för Fritslalinjen. Denna strid verkade i viss mån förlamande på arbetet.

Utsikterna för förslaget blevo under årets lopp icke ljusare utan tvärtom. Varberg—Borås järnvägsaktiebolag hörde ej till dem, som kommo med vid fördelningen av det låneunderstöd på 10 milj., som 1871 års riksdag beviljade för femårsperioden 1872—76, och bolaget hade alltså att vänta minst fem år, innan det kunde göra sig förhoppning om statslån. Skulle man under denna tid få järnvägsbyggandet i gång, måste man skaffa medel å privat väg, något som nog de flesta ansågo ligga utanför möjligheternas gräns. Järnvägsfrågan hade i själva verket åter kommit in i dödvatten. Man får under sådana förhållanden ej förvåna sig över att många av dem, som verkat för banans tillkomst, nu blevo passiva och att andra mera intresserade av saken sågo sig om efter nya möjligheter till järnvägsplanens realiserande.

Den 12 okt. 1872 utfärdade fabrikören I. WALLBERG i Halmstad upprop om aktieteckning i »Sveriges Väst kustjärnvägsaktiebolag», till vilket förberedelserna synas ha bedrivits med rätt stor hemlighetsfullhet. Bolagsordning hade av K. M:t stadfäst den 11 okt., varjämte koncession beviljats bolaget för anläggande dels av en kustbana Göteborg—Hälsingborg, dels också, utan att Varberg—Borås järnvägsbolag därom blivit tillsport, av en bana Varberg—Borås.

En av dem, som erhållit koncessionen, var possessionaten och styrelseledamoten i Varberg—Borås järnvägsbolag C. G. SANDBERG på Lindhof, något som synes tyda på att den sammankoppling, som här ägt rum, av Varberg—Borås järnvägen med en halländsk kustbana skett med nämnda styrelses goda minne.

Till en början syntes dock detta företag omfattas med rätt stort intresse, och många av dem, som voro intresserade för en järnväg Varberg—Borås men misströstad om att få en dylik till stånd genom det för detta ändamål bildade bolaget, sågo i detta nya bolag en möjlighet för tankens realiserande. Hallands läns landsting tecknade i bolaget 200 000 rdr — dess intresse gällde givetvis i främsta rummet västkustbanan — och Varberg stad ett belopp av 250 000 rdr. Även Borås stad tecknade aktier, dock endast för 18 000 rdr, vilket belopp skulle utbetalas först då banbyggnadsarbetet hunnit inom stadens område.

Det visade sig emellertid snart nog, att projektet ej så lätt skulle kunna realiseras. Genom kustbaneprojektet splittrades nämligen intresset för en Varberg—Boråsjärnväg, särskilt i Halland, och banans tillkomst försinkades därigenom. Samma negativa roll som kustbaneprojektet spelade f. ö. ett annat projekt. Upphovsmannen till detta var, egendomligt nog, ordföranden i Varberg—Borås järnvägsbolags styrelse, landshövdingen greve E. J. SPARRE. Redan tidigt synes han ha kommit till den uppfattningen, att det var med Göteborg, som det industriidkande Mark borde sättas i förbindelse genom en järnväg.

Detta program släppte SPARRE icke ur sikte. Det skymtade också fram i den förut omnämnda stora järnvägsmotion, som han väckte vid 1869 års riksdag, och om han också under ett par år på grund av det såväl i Mark som Halland livliga intresset för en järnväg till Varberg, ej ansåg tidpunkten lämplig för utvecklandet av sitt program, hade han dock därför ingalunda glömt det. När det visade sig, att en järnväg mellan Varberg och Borås, på grund av otillräckliga medel, ej skulle kunna byggas av det för ändamålet bildade bolaget och denna järnvägsfråga sammanbands med en projekterad västkustbana, ansåg SPARRE tiden inne att taga upp den gamla planen utan att bekymra sig om att han därigenom splittrade intresset för Varberg—Boråsbanan, vars tillkomst han dock såsom ordförande i bolagets styrelse framför allt borde ha sökt främja.

Vid stadsfullmäktiges i Varberg sammanträde den 24 okt. 1872, då frågan om tecknande av aktier i västkustbanebolaget första gången förekom, var även SPARRE närvarande. Han påstod visserligen, att hans intresse för en järnbana Varberg—Borås alltjämt var detsamma, men icke desto mindre ansåg han sig föranlåten att arbeta för en annan järnvägslinje, från Göteborg till Tenhult, vilken bana skulle genomskära Kinds, Marks och Bollebygds härad av Älvsborgs län. För detta projekt gick han under de följande åren i elden med all sin energi.

Att en Varberg—Boråsbana dock till sist kom till stånd efter en mängd svårigheter och hinder, kan därför ej i någon högre grad anses vara SPARRES förtjänst.

Under halvtannat år var det nu så gott som tyst med Varberg—Boråsjärnvägen, men teckningslistor synas ha cirkulerat, och Älvsborgs läns landsting beslöt att teckna 50 000 rdr. I Mark räknade man under denna tid med en bana mellan Borås och Fritsla, eventuellt utsträckt till Kinna eller Skene. Möten och teckningar ägde ock rum för en sådan järnväg, varjämte kostnadsförslag uppgjordes och stakningar företogos.

Emellertid synes man å flera håll ha börjat bli tveksam om lämpligheten av att på detta sätt bryta sönder det ursprungliga förslaget till en järnväg från Borås ända till Varberg. I själva verket ljusnade läget betydligt under de följande månaderna. Detta berodde till icke ringa del därpå, att det blev klart, att den projekterade Göteborg—Tenhultbanan ej skulle motsvara de förväntningar man i Mark ställt på densamma, och på ett möte under senare delen av oktober 1874 beslöto tecknarna i Borås—Kinnabanan att överflytta sina teckningar på Varberg—Borås järnvägsaktiebolag, med villkor, att bolagets verksamhet vore ordnad till den 1 april 1875 och arbetet å järnvägen påbörjat senast den 1 aug. samma år.

Denna glädjande nyhet tillkännagavs på den järnvägsstämma, som hölls i Skene den 27 okt. 1872 under landshövdingen greve E. J. SPARRES ordförandeskap. Antalet tecknade aktier uppgick nu till 11 448 st. och den i 1871 års bolagsordning föreskrivna minimisiffran hade således överskridits med omkring 60 %. På grund därav konstituerades *Varberg—Borås järnvägsaktiebolag*. Till styrelse valdes landshövdingen greve E. J. SPARRE, landshövdingen F. W. LEIJONANCKER, fabrikören ERIC ANDERSSON, Basterås, direktören JOH. ERIKSON, Rydboholm, bankdirektören AD. ZWEIGBERGK, Borås, possessionaten C. G. SANDBERG, Lindhof, och handlanden FR. DYBERG i Varberg. En månad senare överlät västkustbolaget sin koncession till Varberg—Borås järnvägsaktiebolag.

Vid de låneunderhandlingar, som styrelsen öppnade, visade det sig nödvändigt för erhållande av ett större lån, att garanti lämnades av en stadskommun. Styrelsen beslöt därför att vända sig till stadsfullmäktige i Varberg med anhållan om en sådan för ett lån å högst 2 1/2 milj. kr. En sådan garanti blev ock lämnad av staden. Trots detta värdefulla handtag från Varbergs stads sida måste konstateras, att järn-

vägsfrågan under år 1875 egentligen ej rörde sig framåt. I vad mån skulden till detta förhållande låg hos bolagets ledning, särskilt styrelsens ordförande, greve SPARRE, som fortfarande ivrade för Tenhultsförslaget, är icke lätt att nu utreda. Säkert är emellertid, att greve SPARRES sätt att leda detta företag ådrog honom mycken kritik, särskilt från halländskt håll.

Under den följande tiden framlades alternativa förslag, upptagande olika spårvidder. Av ekonomiska skäl stannade man vid förslag till en bana med 3 fots spårvidd, och på extra bolagsstämma bemyndigades styrelsen att upptaga lån tillräckligt stort för att jämte aktieteckningarna möjliggöra anläggningen av en sådan bana. Bland nytillkomna aktieteckningar märktes 50 000 kr. tecknade av Hallands läns landsting. Det oaktat voro utsikterna alltjämt mörka. Det visade sig nämligen mycket svårt att på moderata villkor erhålla det stora lån, som var behövt. Lågkonjunkturen gjorde sig nämligen under 1875 års senare del mycket starkt kännbar. Styrelsen beslöt då att hos K. M:t göra hemställan om proposition till 1876 års riksdag om låneunderstöd och att genom kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren J. W. KULLBERG låta utarbета ett nytt förslag, denna gång endast för en bana med 4,83 fots spårvidd. Kostnaden för hela järnvägsanläggningen belöpte sig enligt detta till 4 500 000 kr. Styrelsen anhöll om ett lån av 3 milj. kr.

Orsaken till att styrelsen frångick tanken på en bana med 3 fots spårvidd var säkerligen insikten om, att en bana med 3 fots spårvidd i längden ej skulle motsvara ortens behov och att en kostsam ombyggnad snart nog skulle bli erforderlig.

Någon proposition vare sig till förmån för Varberg—Borås järnvägsbolag eller något av de andra, som sökte statslån, avlät regeringen icke, men genom motioner vid 1876 års riksdag var sört för att olika järnvägsbolags önskemål ifråga om statshjälp skulle komma under riksdagens omprövning. Icke mindre än 13 motioner väcktes om anslag eller lån till enskilda järnvägsföretag, bl. a. till Varberg—Borås järnvägsbolag, väckt i Andra kammaren av riksdagsmannen AUG. BÖRJE-SON i Kattunga. Samtidigt motionerade greve E. J. SPARRE om ett statslån på ej mindre än 12 milj. kr. till det av honom projekterade företaget Göteborg—Tenhultbanan. Statsutskottet föreslog, att riksdagen för åren 1877—1881 skulle bevilja en summa av 15 milj. kr., vilka av K. M:t skulle till enskilda järnvägsföretag utdelas såsom lån med högst 2/3 av anläggningskostnaden enligt av utskottet närmare an-

givna villkor. Samtliga motioner blevo under sådana förhållanden avstyrkta. Kamrarna följde i sitt beslut den 1 maj i stort sett utskottet, dock med den viktiga ändringen, att endast 10 milj. ställdes till K. M:ts disposition, vilket givetvis avsevärt försämrade låneutsikterna.

Strax efter riksdagsbeslutets fattande uppvaktade hela styrelsen i Varberg—Borås järnvägsbolag jämte riksdagsmännen från Marks och Himle härader dels konungen, dels chefen för civildepartementet.

Den 24 nov. 1876 beviljade K. M:t Varberg—Borås järnvägsaktiebolag dels koncession, dels ock ett låneunderstöd av 2 600 000 kr. För lånet voro en mängd villkor stipulerade. Bl. a. skulle banbyggnaden och den rullande materiellen stå i överensstämmelse med fordringarna å statsbanorna. Vid arbetets utförande skulle för sträckningen mellan Varberg och Fritsla följas plan och profilritningar, som uppgjorts av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren J. E. HAGDAHL, för sträckan Fritsla—Borås dylika av löjtnanten C. NORDENADLER uppgjorda samt därjämte de sektioner och detaljritningar för hela banan och därtill hörande betänkande, som utarbetats av kaptenen J. W. KULLBERG. Kostnaden beräknades till 4 426 000 kr. Arbetet skulle vara påbörjat senast den 1 april 1878 och slutfört före den 31 dec. 1882.

Ehuru det beviljade statslånet icke uppgick till den begärda summan, var dock glädjen över detsamma i hela den trakt, banan skulle genomgå, stor och allmän, detta helt visst på goda grunder. Hade lån icke beviljats, skulle efter allt att döma realiserandet av järnvägsplanen ha måst uppskjutas på rätt obestämd tid, då de sista åren av 1870-talet höra till de svåraste i vår ekonomiska historia.

Byggnadstiden. Visserligen var det beviljade statslånet 400 000 kr. mindre än man begärt, men prisfall hade skett och arbetslönerna hade fallit.

Det egna kapitalet bragtes genom ökad teckning upp till något över 1 600 000 kr. Av nytillkomna teckningar må särskilt nämnas en på 450 000 kr., som verkställdes av entreprenörerna i samband med arbetskontraktets underskrivande, samt en teckning på 30 000 kr. av Borås stad, bl. a. på villkor att järnvägen på bolagets bekostnad sammanbands med Borås—Herrljungabanan och att arbetet vore påbörjat före utgången av år 1879.

Av större aktietecknare i bolaget må f. ö. nämnas Varbergs stad med 3 000 aktier, Rydboholms bolag 1 500, Rydals bolag 500, Älvsborgs läns landsting 500, Hallands läns landsting 500, SVEN ANDERSSON, Kinna Sanden, 300, och L. J. WINGQVIST i Fritsla 250.

Emellertid förelåg fortfarande en brist på något över 200 000 kr. Styrelsen vädjade nu till allmänheten i den ort, banan skulle genomlöpa, och anhöll om penningförsträckning till ett belopp av högst 276 000 kr. mot 6 % ränta av trafikinkomsterna och årlig amortering med minst 5 % av det ursprungliga beloppet näst efter betalningarna å statslånet. Sammanlagt tecknades 273 500 kr.

Om statslånet med hänsyn till storleken icke alldeles motsvarade förhoppningarna, var detta även fallet med tiden för utfäendet av det samma. Det var nämligen bestämt, att först under år 1879 en första summa av 600 000 kr. skulle utgå och därefter en milj. kr. under vart och ett av åren 1880 och 1881. Till följd av dessa förhållanden stod bolagets styrelse inför ett val: antingen att uppskjuta arbetet eller upptaga stora lån och således få vidkännas betydande ränteutgifter. Styrelsen beslöt att söka upptaga lån med statslånet som säkerhet.

Flera entreprenadanbud förelågo. Efter förhandlingar antog styrelsen preliminärt kaptenen KULLBERGS erbjudande att utföra järnvägsanläggningen till ett belopp av 2 300 000 kr., varvid bolaget hade att anskaffa sliprar, samt av summan teckna 400 000 kr. i aktier. Arbetet skulle påbörjas strax efter nyåret och slutföras före 1879 års utgång.

Emellertid förblev lånefrågan olöst. I januari 1877 uppdrog styrelsen åt fabrikören JOH. ERIKSON, vid denna tid bolagets verkst. direktör även till namnet, sedan han länge varit det till gagnet, att avresa till England och där underhandla om ett lån å högst 2 600 000 kr., men ännu i slutet av februari voro utsikterna för lån icke särdeles ljusa. Då erbjödo sig ingenjören frih. KNUT FÄGERSKÖLD och hans kompanjon, ingenjören HERM. ÖSTRAND, att, med undantag av anskaffning av sliprar, utföra arbetet till ett pris av 2 300 000 kr., därav 450 000 kr. i aktier i järnvägen. I detta anbud ingick också, i motsats till det Kullbergiska förslaget, skyldighet för entreprenören att lägga grund till alla husbyggnader och att bygga erforderliga lastkajer.

Efter underhandlingar med konsuln P. OLSSON i Hälsingborg (ÖSTRANDS svärfader) förklarade sig denne villig att, ifall hrr FÄGERSKÖLD och ÖSTRAND antoges till entreprenörer, hos styrelsen såsom säkerhet för arbetets utförande deponera 300 000 kr. kontant. Denna summa skulle under byggnadstiden få av järnvägsbolaget användas till arbetets utförande, varigenom detta skulle kunna fullbordas under år 1880 i stället för år 1881. Styrelsen antog detta anbud.

De uppgörelser, som styrelsen träffade med entreprenörer och leve-

rantörer av räls, sliprar etc., kunde över huvud taget anses såsom mycket förmånliga och bådade gott för framtiden. Det egentliga järnvägsarbetet tog sin början i sept. 1877.

Utom de nämnda entreprenörerna tillkom under år 1878 en ny, nämligen ingenjören C. JEHANDER för brobyggnaderna. Som bolagets kontrollant tjänstgjorde ingenjören J. G. DANIELSON, vilken under byggnadstiden och även sedermera gjorde järnvägsbolaget stora tjänster, tack vare sin betydande erfarenhet och sina goda förbindelser.

Huru stationsförhållandena bäst skulle ordnas i Borås, var föremål för åtskilliga överläggningar inom styrelsen. Naturligast syntes, att Varbergsbanan, som skulle anknytas till Herrljungabanan, också finge en gemensam station med denna. Betydande hinder lågo emellertid i vägen för realiserandet av denna plan. Dessa sammanhängande förnämligast med den omständigheten, att Herrljungabanan hade mindre spårvidd än Varbergsbanan. Man insåg emellertid snart, att planen på en i allo gemensam station för de båda järnvägarna ej låte sig realisera, och med entreprenörerna uppgjordes 1880 kontrakt rörande anläggande av omlastningsstation i Borås samt godsstation vid Karlsberg. Den förra skulle benämnas *Borås Övre* och den senare *Borås Nedre*.

Den 10 april 1880 fastspikades den sista skenan, och den 17 april anlände till Varberg det första tåget från Borås, men ännu återstodo betydande kompletteringsarbeten.

Trots banans ofullbordade skick hade greve SPARRE på eget bevåg inbjudit konungen att inviga banan den 3 aug. 1880 i samband med öppnandet av ett lantbruksmöte i Borås. Ett slags halvofficiell invigning ägde ock rum denna dag, i det att konungen företog en färd till Kinna. I sin helhet var banan fullbordad den 11 okt. och öppnades för allmän trafik den 25 okt. Den officiella invigningen ägde rum den 1 nov. s. å. under stora högtidligheter.

Att på ett fullt rättvist sätt fördela förtjänsten av banans tillkomst mellan de drivande krafterna, är givetvis icke lätt, men man torde icke kunna fränkänna Varbergs stad den främsta platsen. Det stora och levande intresse, som där fanns för järnvägssaken ända sedan tankens framkomst och den villighet, som både kommun och enskilda visade att göra betydande uppoffringar för planens realiserande, synes fullt motivera denna placering. Men vid sidan om Varbergs stad måste Rydboholms bolag och dettas ledare nämnas. SVEN ERIKSON får betraktas som järnvägens upphovsman. De av honom grundade före-

tagen ha genom en betydande aktieteckning främjat saken, och fabrikören JOH. ERIKSON fortsatte faderns arbete.

Järnvägsanläggningen kostade vid öppnandet 4 224 242 kr. 80 öre, inkl. rullande materiell för 447 007 kr. 74 öre.

Bana, materiell och byggnader. Betydande ändrings- och ombyggnadsarbeten ha givetvis måst äga rum under den tid av nära femtio år, som järnvägen varit i verksamhet.

Vad banbyggnaden angår, ha alla broar förstärkts, för att högre hastighet skulle tillåtas. Banan i hela sin längd har erhållit ny, tyngre räls (25 kg/m. mellan Varberg och Horred, 32 kg/m. mellan Horred och Borås). Den rullande materielen har helt naturligt allteftersom trafiken tillväxt blivit utökad. Samtliga stationshus å linjen ha sålunda blivit om- och tillbyggda, och övriga byggnader å stationerna ha underkastats genomgripande förändringar. Stationsområdena ha utvidgats vid ett flertal stationer. Särskilt må nämnas de under de senaste åren utförda, omfattande utvidgnings- och moderniseringsarbetena å bangårdarna i Borås och Varberg. Vid båda dessa stationer har till trafiksäkerhetens ökande införts fullständig elektrisk växel- och signalsäkerhetsanläggning, den första i sitt slag vid någon enskild järnväg i landet.

Trafik. Sedan Göteborg—Borås järnväg, som går in till Borås Nedre station, i dec. 1894 öppnats för allmän trafik, blev Borås Nedre station Varbergsbanans huvudstation även för persontrafiken.

Sedan Borås—Herrljungabanan ombyggts till normalspårig, träffades mellan denna bana och Varbergsbanan en överenskommelse gällande från år 1898, om anordnande av s. k. genomgångståg mellan Varberg och Herrljunga. De väsentligaste godsslag, som forslas å banan, äro stenkol och bomull, garn och vävnader samt skogsprodukter.

Förvaltning. År 1919 beslöts införandet av gemensam förvaltning mellan Varberg—Borås och Borås järnvägar.

Ekonomi. År 1885 ägde den första kapitalavbetalningen av statslånet rum, och sedan dess har årlig amortering alltjämt fortgått.

1886 års riksdag beviljade järnvägen jämte en del andra en nedläggning av räntan å statslånet från 5 till 4 1/2 %, dock med villkor, att bolaget underkastade sig vissa jämkningar i koncessionsvillkoren, närmast gällande statens rätt till järnvägens inlösen.

Trafikinkomsterna torde redan första året ha motsvarat beräkningarna, och proportionen mellan dessa och utgifterna för banans drift och underhåll såväl då som senare måste betecknas såsom fördel-

aktig. Trafikinkomsterna ha också i stort sett varit i stadigt stigande för varje år.

Under de åtta första åren kunde emellertid ingen utdelning till aktieägarna äga rum, men fr. o. m. år 1889 har bolaget varje år (med undantag för år 1891) kunnat lämna utdelning, till att börja med 2 % och sedermera med stegring upp till 10 %.

Till järnvägsbolagets lyckliga ekonomiska utveckling har givetvis i hög grad bidragit, att den långvariga lågkonjunkturen från 1870-talet vid mitten av 1890-talet gav vika och bättre konjunkturen då inträdde. Särskilt har mellanrikslagens upphävande (1897) betytt mycket för utvecklingen av textilindustrin i den trakt banan genomlöper. Av betydelse för järnvägens utveckling har även varit, att till densamma flera andra banor kommit att anslutas. Erfarenheten har nämligen givit vid handen, att för varje ny banas anknötning en ökning skett i Varberg—Boråsbanans trafik, detta även i fall, där man kunde ha anledning att befara motsatsen. Även har Varbergbanan haft fördelen av att omkostnaderna nedbringats genom anslutningarna.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

NILSSON, N. M., direktör, *ordförande*,
 HERRLIN, M. C. N., landssekreterare, *statens ombud*,
 ERIKSON, C., direktör, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
 LEFFLER, J. E., disponent,
 JANSSEN, J. H. L., rådmän,
 NORDBLOM, O., grosshandlare.

Verkställande direktör.

ERIKSON, C., direktör 1918—

Trafikchef.

ANDERSSON, J. K. 1918—

Företvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

SPARRE, E. J., greve, landshövding 1877—1886
 DYBERG, F., handlande 1887—1894
 ERIKSON, J., fabrikör 1895—1907
 EVERS, A., disponent 1908—1909
 ERIKSON, J., fabrikör 1910—1911
 EVERS, A., disponent 1912
 OLSSON, A., trafikchef 1913—1922

Verkställande direktörer.

ERIKSON, J., fabrikör.....	1877—1907
HÅKANSON, A. E., ingenjör	1908—1909
OLSSON, A., trafikchef	1910—1917

Trafikchefer.

MONTÉN, G. A.	1880
OLSSON, A.	1880—1917

Varberg—Borås järnväg, 85 km. Från *Varbergs* station, föreningsstation med Statens järnvägar och Varberg—Ätrons järnväg samt tillhörig Varberg—Borås järnväg, går banan ungefär 1 km. utmed statsbanan och rätt nära havsstranden, fortsätter norrut över bördiga fält och når *Tofta* station. På banans västra sida utbreder sig nu en rik och bördig dalbotten, på östra sidan en bergshöjd. Genom en välbebyggd jordbrukstrakt fortsättes till *Derome* station, efter vilken banan övergår den lilla Skuttran och på en ganska lång bro Viskan, som den sedan, med större eller mindre avvikelser, följer ända fram till Borås. Intet särskilt anmärkningsvärt är att anteckna, förrän man kommer närmare *Veddige* station, då t. h. synes den av Viskan kringflutna, i lummig grönska inbäddade egendomen Kullagården. Mitt för densamma är ett gammalt vad över Viskan, till vars försvaret Karl XI år 1676 lät anlägga en skans med väldiga jordvallar, av vilka lämningar ännu finnas kvar. Strax efter avfärden från stationen passeras Vabränna, en liten gård av intresse bl. a. därför, att det var här de första spadtagen togos vid järnvägens byggande. Ett långt stycke löper nu banan utefter en hög bergås. T. h. passeras den lilla sjön Dran, varefter banan går genom en utsprängning i berget. Därpå synes t. h. den långa sjön Veselången, som fordom haft betydligt större ytvidd men genom stora kanaliseringsarbeten betydligt sänkts, varigenom stora vidder vunnits åt jordbruket, särskilt inom Istorps socken. Invid *Jonsjö* anhalt passeras gränsen mellan Hallands och Älvsborgs län, och efter ytterligare en stunds färd över vackra åkerfält når man *Horreds* station. Ungefär 7 km. väster om stationen ligger i en trakt med härlig natur den för sin hälsobringande gyttja sedan lång tid tillbaka berömda Helsjön med mycket besökt badanstalt. Efter Horred följer *Sundholmens* station, därifrån järnvägen går mellan en skogig sluttning och en hög bergås, Gallåsen, över den i Viskan utfallande Surteån till *Björketorps* station. I närheten av denna ligger Björketorps by med marknadsplats. Terrängen, som hittills varit i det stora hela mycket jämn, börjar nu bli mera kuperad. Efter *Berghems* station passeras Hulda tegelbruk, vid vilket den Borås stad tillhöriga Hulda kraftstation är belägen.

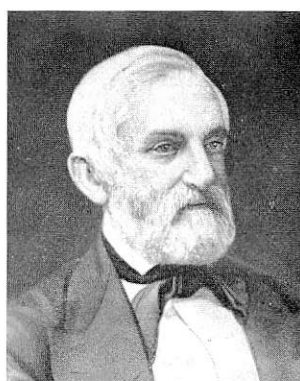
Vid *Skene* station ligger ett ganska betydande samhälle med tingsställe o. s. v. I Skene kan det Markska textilindustridistriktet sägas taga sin början. Vid stationen ligger Kungsfors stora spinneri, tillhörigt Borås väveri a.-b. Efter att med sig ha förenat Häggån bildar Viskan vid Kungsfors ett ansenligt vattenfall, som dock ej synes från banan.



S. ERIKSON,
fabriksidkare.



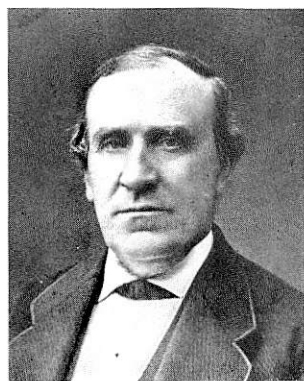
S. ANDERSON,
vävnadsförläggare.



F. W. LEJONANCKER,
landshövding.



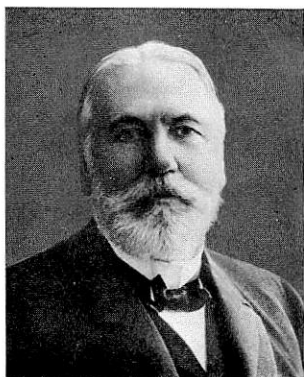
Greve E. J. SPARRE,
landshövding.



F. DYBERG,
handlande.



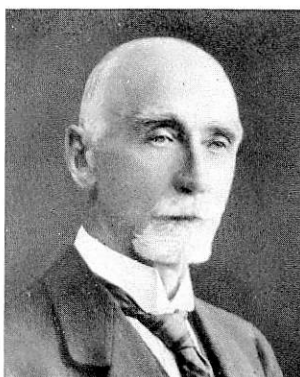
J. ERIKSON,
fabrikör.



A. EVERS,
disponent.



A. OLSSON,
trafikchef.



N. M. NILSSON,
direktör.



A. E. HÅKANSON,
verkst. direktör.



C. ERIKSON,
verkst. direktör.



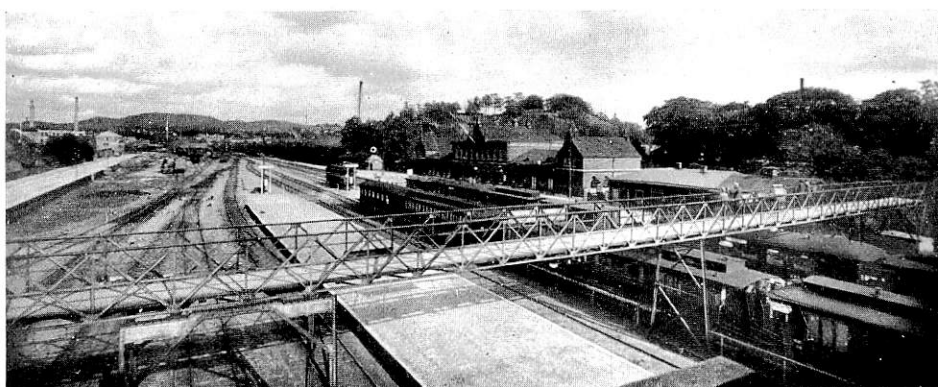
G. A. MONTÉN,
trafikchef.



J. K. ANDERSSON,
trafikchef.



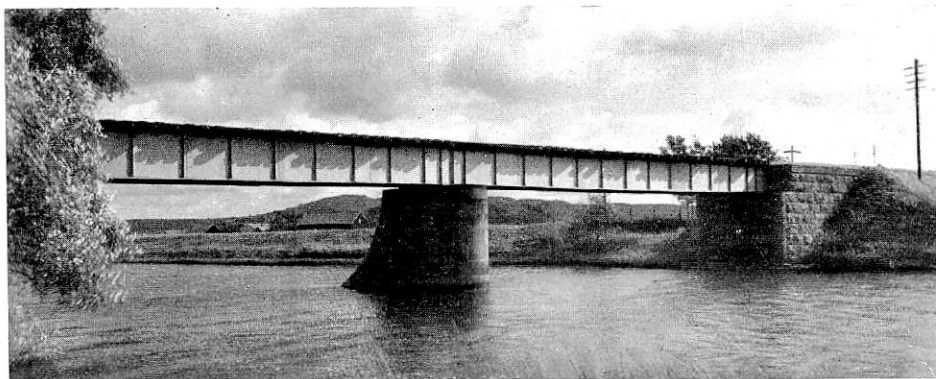
»Villa Särila», järnvägens byggnad (trafikchefens bostad).



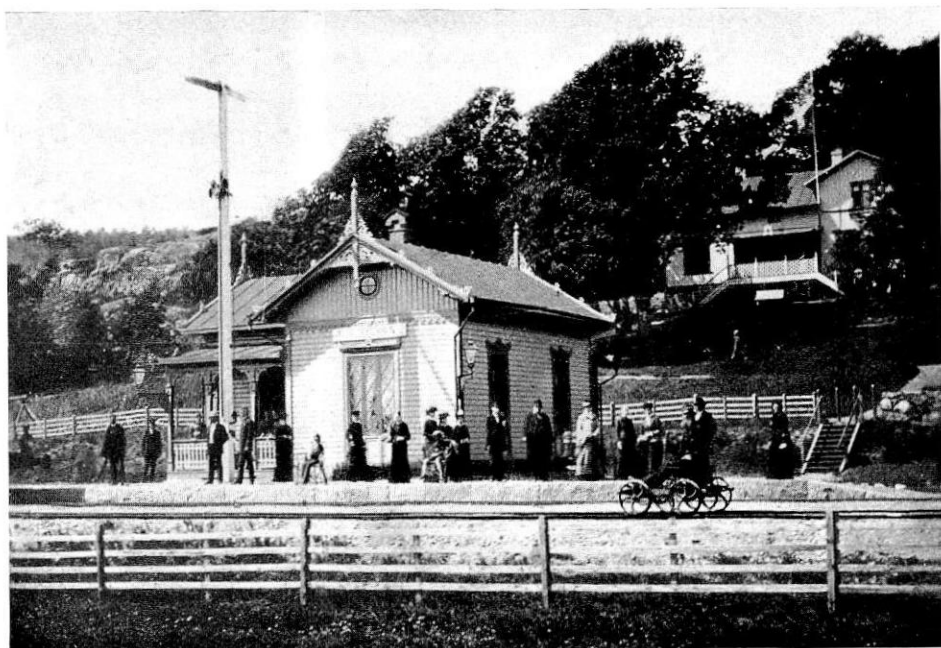
Borås Nedre, bangården sedd från ställverk I.



Bron över Häggån vid Fritsla.



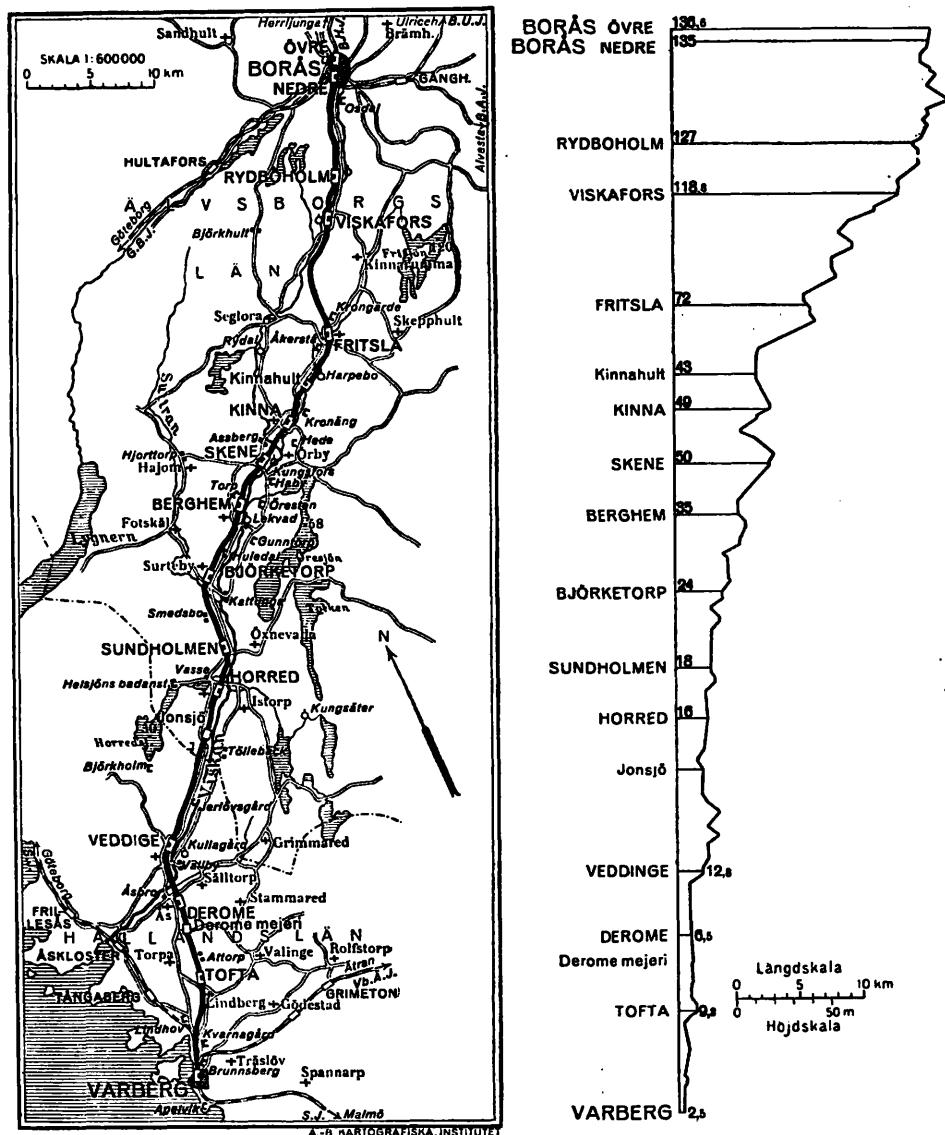
Bron över Viskan vid Derome.



Sundholmens stationshus år 1880.



Sundholmens station år 1926.



Norr om Skene passerar järnvägen ånyo Viskan vid Assberg på en bro med 9 m. höga landfästen och går i en kurva fram till Kinna station. Kinna är ett betydande fabriksamhälle och ett av huvudcentra för den betydande vävnadstillverkningen i Mark. En rad större fabriker inom denna bransch finnas där, av vilka de förnämsta torde vara Rydals manufaktur a.-b., Kinnaströms, Häggådalens och Kinnasands väverier. Strax efter avfärden från Kinna ligga på höger sida lämningarna av Kinna skans, där senast 1613 en strid utkämpades mellan svenskar och danskar. Ett minnesmärke uppsattes 1913.

Vägen från Kinna till Fritsla är ägnad att fångsla genom den vackra naturen och genom de många välbyggda gårdarna. Vävnadstillverkning (förläggarverksamhet) i förening med jordbruk har här skapat ett påtagligt välstånd. I Fritsla

stationssamhälle och trakten däromkring flera fabriker. Av dessa må nämnas L. J. Wingqvists spinneri och väveri.

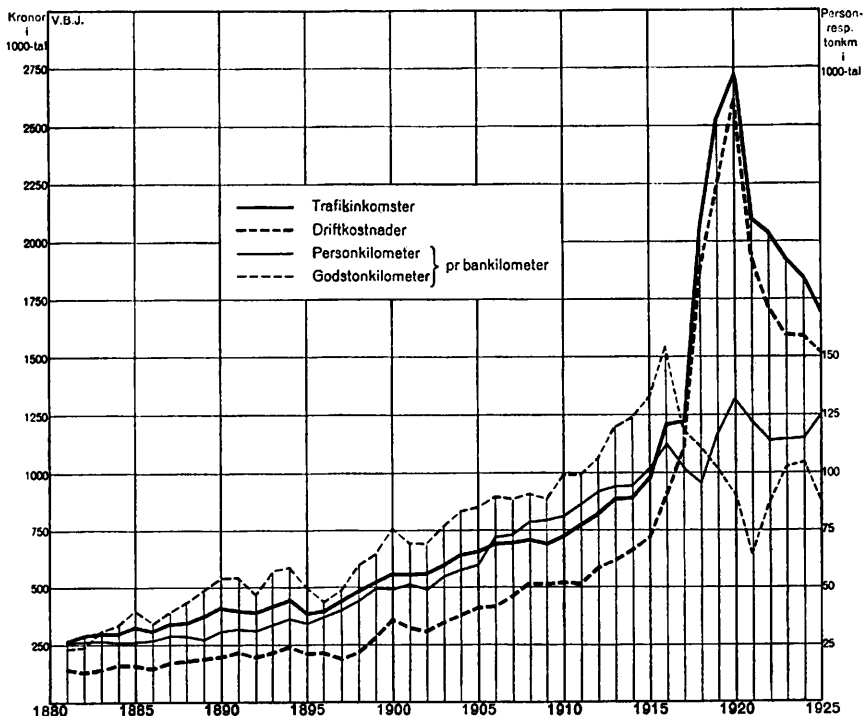
Norr om Fritsla lämnar banan den rätt bebyggda och väl odlade ådalen och tränger in i en ödlig terräng med skog, mossar och berg. Ända till Viskafors är denna vilda natur rådande. Sedan tåget passerat Sävsjön och den lilla Bogrydssjön, återser man Viskan, flytande i den djupt nedanför banan liggande dalen, över vilken man har en betagande utsikt. Därnere varnar man först Viskafors stora gummifabriker jämte tillhörande arbetarebostäder. Större och mindre villor skymta fram nere i dalen. Därpå följa Viskafors fabriker (spinneri och väveri, tillhöriga Rydboholms bolag), och strax därpå är man framme vid *Viskafors* station.

Därifrån fortsätter linjen huvudsakligen genom skogsmark till *Rydboholms* station vid Rydboholms bolags stora anläggningar. Här grundade Sven Erikson 1834 Sveriges äldsta mekaniska bomullsväveri. Väveriet är numera förlagt till Viskafors, men vid Rydboholm finnas alltjämt färgeri, tryckeri, appreturverk m. m. Rydboholms bolag är fortfarande ett av landets största företag i sin bransch.

Till väsentlig del genom vacker skog går banan slutligen in på Borås stads område, förbi Älvsborgs regementets kaserner, till *Borås Nedre* station, föreningsstation med Göteborg—Borås och Borås—Alvesta järnvägar, samt fortsätter till *Borås Övre* station, föreningsstation med Borås järnväg.

Direkta vagnar framförs Varberg—Herrljunga och omvänt.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1880	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	85,022	85,033
» i sidospår	»	—	33,847
Största lutning i huvudspår	°/oo	12,5	12,5
Minsta krökningsradie	m.	356	356
Rälsvikt	kg/m.	24,3	24,8 och 32
Största tillåtna hjultryck	ton	—	6,5
» » tåghastighet.....	km/t.	—	55

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tenderlok	st.	5	12
Vagnar för ångdrift.....	»	—	1
Personvagnar med 2 axlar	»	15	23
» » 4 »	»	—	5
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	89	253
Postvagnar, komb., med 2 axlar	»	3	3
» » » 4 »	»	—	1

Personal, antal.

Ordinarie	75	203
Extra.....	2	107
Verkstadsarbetare.....	3	25
Banarbetare	—	80

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1881.

Bananläggningen	3 537 182: 14
Hus och byggnader	240 052: 92
Rullande materiell	447 007: 74
Förråd och inventarier.....	41 573: 30
Fordringar enl. revers	12 861: 42
Kassabehållning	2 009: 03
Diverse debitorer	16 572: 73
Fordringar av stationer	8 844: 35
Förlust å rörelse	17 237: 98

S:a kr. 4 323 341: 61

Skulder den 31 dec. 1881.

Aktiekapitalet	1 604 408: 60
Statslån	2 600 000: —
Skuld enl. reverser	107 479: 30
Diverse kreditorer	8 138: 60
Skuld till stationer	3 106: 71
Pensionskonto	208: 40

S:a kr. 4 323 341: 61

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Bananläggningen, banan	4 331 019: 26	
» husbyggnader	479 249: 75	
» rullande materiell	<u>1 625 295: 91</u>	6 435 564: 92
Förrådsmaterialier		116 941: 31
Inventarier		158 031: 60
Aktier:		
150 st. i Borås—Alvesta järnvägs a.-b.	15 000: —	
500 » » Varberg—Ätrons järnvägs a.-b.	1 000: —	
500 » » Borås—Ulricehamns järnvägs a.-b.	5 000: —	
55 » » Borås kolimport a.-b.	11 000: —	
50 » » a.-b. Egna hem i Borås	1: —	
100 » » a.-b. Bostäder i Borås	<u>10 000: —</u>	42 001: —
Fordringar av andra järnvägar		16 311: 05
» » stationer		93 650: 97
Diverse debitorer		19 124: 21
Mot revers utlånade medel		279 512: 72
Innestående i bank		127 224: 11
Kassabehållning		<u>4 381: 10</u>
		S:a kr. 7 292 742: 99

Skulder den 31 dec. 1925.

Statslånet	1 132 631: 18	
Framskjuten räntefordran	<u>367 638: 89</u>	1 500 270: 07
Aktiekapitalet		1 610 000: —
Reservfonden		1 060 604: 70
Dispositionsfonden		600 000: —
Rullande materiellens och inventariers avskrivningsfond.....	1 047 567: 51	
Bananläggningens avskrivningsfond	939 403: 18	
Järnvägens understödsfond.....	22 952: 68	
Skatteregleringskonto	100 000: —	
Skuld till andra järnvägar	163 269: 84	
Diverse kreditorer	6 377: 18	
Ej lyftad utdelning		3 907: 50
Disponibla medel från föregående år	75 520: 38	
Årets vinst	<u>162 869: 95</u>	238 390: 33
		S:a kr. 7 292 742: 99