
VARBERG—ÄTRANS JÄRNVÄG

Signatur: Wb.Ä.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Varberg—Ätrans järnvägsaktiebolag, Varberg.

Strävandet att åstadkomma en järnväg från Varberg österut till stadens uråldriga handelsområden inom landet, började tidigt. Det dröjde emellertid flera decennier, innan planen förverkligades, och under denna tid sågo många fruktlösa förslag dagen. Redan år 1862 lär okulärundersökning blivit verkställd för en bana Varberg—Ullared—Fegen—Värnamo—Lamhult, och den 3 juli 1869 hölls ett järnvägsmöte för Hallands län i Halmstad, då bl. a. en järnväg Lamhult—Värnamo med en utgrening till Varberg och en till Halmstad föreslogs. En kommitté av 11 personer tillsattes och undersökning verkställdes. I jan. 1870 bildades bolag för järnvägsanläggningens utförande. Varbergs stad tecknade 100 000 rdr och enskilda personer i staden 55 000 rdr. Anläggningskostnaden var beräknad till 4 158 000 rdr, men det erforderliga kapitalet kunde ej anskaffas och frågan föll.

Den 21 juli 1876 beviljades koncession för järnväg Varberg—Ullared—Fegen—Kinnared. Anläggningskostnaden beräknades till 3 milj. kr., och den 5 okt. 1877 fastställdes plan- och profilritningarna. Varbergs stad hade tecknat 180 000 kr., men planen uppgavs, sedan ansökan om statslån avslagits 1879.

År 1886 verkställdes undersökning för järnväg Himle—Ätran men utan resultat, och den 8 juli 1892 beviljades koncession för Varberg—Smålands järnväg från Varberg över Ullared, Holsljunga och Tranemo till Månsarp, en sträcka av 147 km. Anläggningskostnaden beräknades till 4 370 000 kr. Ansökan om statslån avslogs 1897, och den

I juli 1898 upphörde koncessionen att gälla. Varbergs stad hade denna gång tecknat 300 000 kr. Samtliga här nämnda förslag avsågo bredspårig bana.

År 1899 verkställdes undersökning för smalspårig järnväg dels Varberg—Holsljunga, dels Horred—Holsljunga, dels Varberg—Mjöbäck. Det nödiga kapitalet kunde emellertid ej hopbringas. Tre år senare eller 1902 inlämnades koncessionsansökan för en likaledes smalspårig bana Varberg—Ullared, till vilken löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren E. SAHLÉN upprättat plan- och profiliritningar samt kostnadsförslag, gällande en bana med 0,891 m. spårvidd. Kostnaden beräknades till 757 000 kr. Ortsinvånarna hördes å ett möte i Varberg den 16 dec. 1902, och länsstyrelsen avgav ett varmt tillstyrkande utlåtande i ärendet i början av 1903, men koncessionsansökningen avslogs den 18 nov. 1904.

Järnvägsfrågan återupptogs emellertid snart. Ej mindre än 42 personer med borgmästaren E. SWENSON i spetsen begärde i början av år 1905 koncession å en linje Varberg—Ullared—Ätran på grundvalen av löjtnanten SAHLÉNS förslag. Kostnaden för denna linje beräknades till 1 196 000 kr. Länsstyrelsen höll med anledning härav möte i Varberg den 4 april 1905 med invånarna i de orter, som berördes av järnvägen. På grund härav samt efter utlåtande av länsstyrelsen och Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utarbetade löjtnanten SAHLÉN i nov. ett nytt kostnadsförslag, grundat på vissa ändringar i banans plan och profil.

I en till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ställd skrivelse yrkade emellertid Falkenbergs järnvägsaktiebolag, att den sökta koncessionen ej måtte beviljas men att, därest den beviljades, dels bandelen Varberg—Ullared ej finge öppnas för trafik, förrän bandelen Ullared—Ätran vore färdig att samtidigt upplåtas för trafik, dels Varberg—Ullared—Ätrons järnväg skulle låta Falkenbergs järnväg ostört åtnjuta den trafikinkomst, som sistnämnda järnväg dittills kunnat förskaffa sig, eller ock giva full ersättning för intrånget.

Detta föranledde skrivelser till K. M:t, först en av 484 personer underskriven, vidare en skrivelse från hemmansägaren N. J. SVENSON i Åkulla, en framställning från stadsfullmäktige i Falkenberg, en skrivelse från tre av koncessionssökandena på samtliga sökandes vägnar och slutligen en av samtliga sökande.

I denna sistnämnda gjordes hemställan om koncession å normalspårig järnväg, därest den första ansökningen ej kunde bifallas. Till

framställningen var fogad ett av löjtnanten SAHLÉN utarbetat nytt kostnadsförslag, enligt vilket järnvägen, som skulle bli 48,8 km. lång, skulle kosta 1 755 000 kr., inberäknat rullande materiell för 225 000 kr. I sitt utlåtande hade emellertid Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen höjt det förstnämnda beloppet till 2 140 000 kr.

K. M:t beviljade koncession å detta förslag den 23 nov. 1906 med undantag för sträckningen 2 km. närmast Varberg, angående vilken överenskommelse skulle träffas mellan koncessionsinnehavaren och vederbörande järnvägsförvaltningar för att därefter fastställas av K. M:t. Depositionen i Statskontoret skulle utgöra 50 000 kr. Arbetet å anläggningen skulle påbörjas senast den 1 dec. 1908 och banan öppnas för trafik senast den 1 dec 1911.

Nu kunde man skrida till järnvägens förverkligande. Stiftelseurkund till bolag och inbjudan till aktieteckning utfärdades den 12 jan. 1907 och var undertecknad av landshövdingen A. ASKER, trafikchefen ALFR. OLSSON, direktören W. LUNDQVIST, stadsläkaren J. S. ALMER, kontrollören L. O. COLLIN, lantbrukarna K. J. WIRÉN, KARL SVENSSON och N. A. BENGTSSON, grosshandlaren V. KROOK, grosshandlaren HARRY MEMSEN och godsägaren SVEN HÅKANSON.

Konstituerande bolagsstämma hölls med *Varberg—Ätrons järnvägsaktiebolag* den 27 juli 1907, då 1 010 800 kr. voro tecknade. Till styrelse valdes: landshövdingen A. ASKER, trafikchefen ALFR. OLSSON, kontrollören L. O. COLLIN, stadsläkaren J. S. ALMER, godsägaren SVEN HÅKANSON, lantbrukaren ALFR. ANDERSSON och direktören W. LUNDQVIST. Till styrelsens ordförande utsågs landshövdingen ASKER, till vice ordf. trafikchefen OLSSON och till verkst. direktör kontrollören COLLIN.

Aktiekapitalet utgjorde 1 96 900 kr., till vilket Varbergs stad bidragit med 500 000 kr.

Sedan statslån 1907 erhållits till den beräknade halva anläggningskostnaden, 1 185 000 kr., påbörjades arbetet den 31 mars 1908. Det utfördes på entreprenad av ingenjörerna J. SAABYE och O. LERCHE.

Då kapitalet icke visade sig vara tillräckligt för banans fullbordande, beviljade riksdagen år 1913 ett nytt statslån å 65 000 kr. Linjen Varberg—Ullared öppnades för allmän trafik den 1 april och linjen Ullared—Ätran den 22 juli 1911.

Sedan järnvägens öppnande ha inga ändringar av kapitalet, av banbyggnaden och i trafikens art inträtt. De förnämsta transporterade godsslagen äro lantmannaprodukter och virke.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

MÖRNER, K. A. G., greve, landshövding, *ordförande*,
 AFZELIUS, L. P., landskamrerare, *statens ombud*,
 COLLIN, L. O., trafikchef,
 HAMBERG, R., direktör,
 SJÖBERG, Hj., handlande,
 JOHANSSON, N. A., grosshandlare, *verkst. direktör*, se nedan,
 LARSSON, Sv., murare,
 ANDERSSON, C. L., redaktör,
 ANDERSSON, A., handlande,
 NILSSON, B., lantbrukare.

Verkställande direktör.

JOHANSSON, N. A., grosshandlare 1926—

Trafikchef.

BJÖRCKE, FR. 1926—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

ASKER, A., landshövding 1908—1924

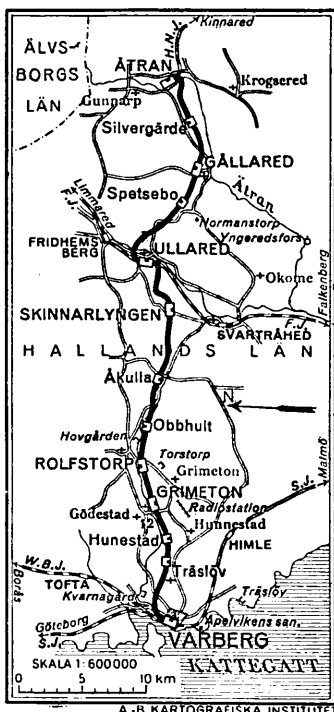
Verkställande direktörer.

COLLIN, L. O., trafikchef 1908—1913

ALMER, J. S., överläkare 1914—1926

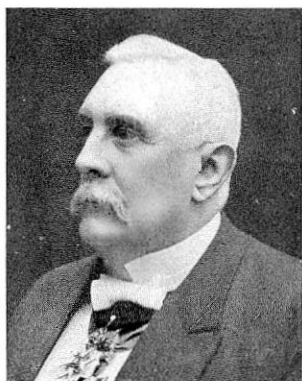
Trafikchef.

COLLIN, L. O. 1908—1926



Varberg—Ätrons järnväg, 49 km. Från *Varberg*, föreningsstation med statsbanan och *Varberg—Borås* järnväg, löper banan parallellt med dessa järnvägar en km. och svänger därefter i en kurva med stigning mot öster. I närheten av *Träslövs* hållplats finnas lämningar efter domareringar. Utsikten vidgar sig, och inom kort passeras *Hunestads* hållplats, därifrån järnvägen löper jämsides med *Himleån* flera km. *Grimetons* station är beaktant genom den stora radiostationen.

Något öster om *Rolfstorps* station börjar banan en skarp stigning, passerar *Obbhults* hållplats och stiger fortfarande mellan härliga bokskogar. Nära *Åkulla* hållplats finnas bokskogar och många fiskrika insjöar. Från *Åkulla* stiger först banan till en höjd av 104 m. ö. h. och sänker sig därefter vid övergången av *Svartån* till 75 m. Järnvägsbanken över *Svartådalen* är omkr. 11 m. hög och i sin helhet omkr. 500 m. lång; i övrigt finnas här endast skogar, mossar och moras.



A. ASKER,
landshövding.



Greve K. A. G. MÖRNER,
landshövding.



J. S. ÄLMER,
stadsläkare.



L. O. COLLIN,
verkst. direktör, trafikchef.



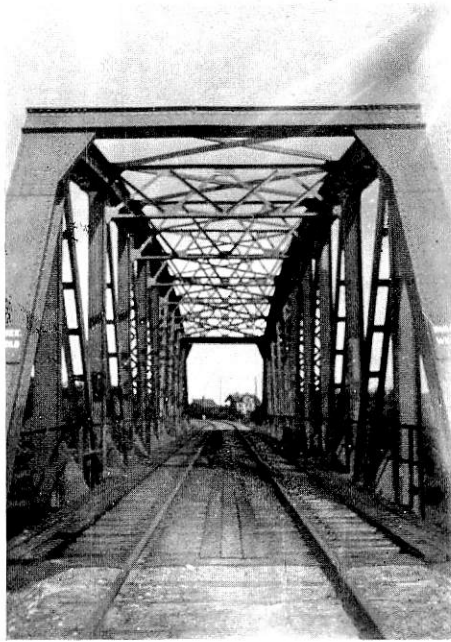
N. A. JOHANSSON,
grosshandlare.



Svarträ bank.

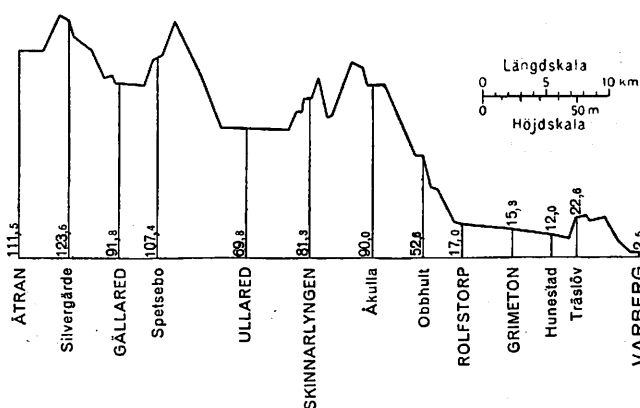


Ätran station.

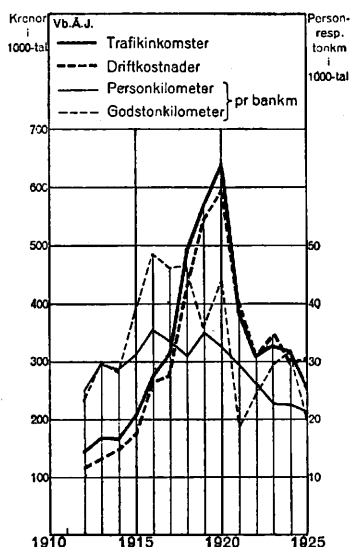


Bron över Ätran.

Sedan *Skinnarlyngens* station lämnats, passeras Hjärtaredsån på en 10 m. lång bro och därefter löper banan jämsides med Falkenbergs järnväg och Högvadsån fram till *Ullareds* station nära den härligt belägna Mossjön. Strax norr om Ullareds station korsas Falkenberg—Limmareds järn-



Trafikdiagram.



väg å en viadukt, banan svänger åt öster, passeras Högvadsån på en 16 m. lång bro, varefter en nästan oavbruten stigning förekommer till en stor mosse, 124 m. ö. h. Därefter följa *Spelsebo* hållplats och *Gällareds* station. I närheten finns vattenfallen Skogsforsen och Bellforsen. Från Gällareds station bär det ånyo uppåt och en km. öster om hållplatsen *Silvergärde* (vacker bokskog) uppnås banans högsta punkt, 127 m. ö. h. En kort stund därefter är man framme vid den stora bron över Ätraån med 45 m. spann, belägen strax invid *Ätrons* station, 112 m. ö. h., föreningsstation med Halmstad—Nässjö järnvägar, bandelen Kinnared—Ätran. Här ligga flera villabyggnader, hotell och en stor ångsåg.

Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1911	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	48,750	48,750
» i sidospår	»	2,910	2,910
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	24,8	24,8
Största tillåtna hjultryck	ton	7	7
» » tåghastighet.....	km/t.	55	55

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	4	4
» tenderlok	»	1	1
Personvagnar med 2 axlar	»	4	4
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	52	52
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	2	2

Personal, antal.	År 1911	År 1925
Ordinarie.....	34	34
Extra.....	8	8
Verkstadsarbetare.....	9	9
Banarbetare	5	5

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1912.

Järnvägsanläggningen:		
banan	2 124 818: 90	
husbyggnader	109 260: 93	
rullande materiellen	261 860: —	
uppskovsräntan å statslånet ..	<u>114: 925: 24</u>	2 610 865: 07
Förrådseffekter	33 875: 48	
Trafikinkomster, fordringar	7 272: 36	
Innestående å deposition..	10 000: —	
Kontant i kassan	705: 92	
	<u>S:a kr. 2 662 718: 83</u>	

Skulder den 31 dec. 1912.

Aktiekapitalet	1 196 900: —	
Reservfonden	<u>2 869: 36</u>	1 199 769: 36
Riksgäldskontoret:		
kapital ..	1 185 000: —	
anstånds-ränta ..	114 925: 24	
ränta	52 724: 43	
översränta	<u>787: 13</u>	1 353 436: 80
Diverse skulder.....		11 724: 92
Lån i Göteborgs bank		50 000: —
Skuld å löpande räkning..		6 000: —
Kapitalkonto		<u>41 787: 75</u>
	<u>S:a kr. 2 662 718: 83</u>	

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen:		
banan	2 362 799: 22	
husbyggnader	130 532: 36	
rullande materiellen	<u>331 044: 30</u>	2 824 375: 88
Förrådseffekter	55 262: 14	
Innestående å löp. räkning i A.-b. Göteborgs bank..	13 500: —	
Svenska järnvägarnas arbetsgivareförening	1 975: —	
Fordringar	16 559: 84	
Kassabehållning	290: 71	
Kapitalkonto	685 208: 57	
	<u>S:a kr. 3 597 172: 14</u>	

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	1 196 900: —	
Reservfonden	<u>2 869: 36</u>	1 199 769: 36
Riksgäldskontoret:		
kapital ..	1 185 000: —	
» ..	65 000: —	
anstånds-räntor..	121 241: 86	
övriga räntor	<u>1 012 495: 46</u>	2 383 737: 32
Obetalda räkningar		13 665: 46
	<u>S:a kr. 3 597 172: 14</u>	

.....