



SJK

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

GÖTEBORGSÄVDELNINGEN

UTFÄRD  
den 17 november 1974.

GÖTEBORG - BORÅS JÄRNVÄG  
VARBERG - BORÅS JÄRNVÄG  
VÄSTKUSTBANAN

VI BE ATT FÅ HÄLSA DIG VÄLKOMMEN TILL DENNA RUNDTUR  
I VÄSTERGÖTLAND OCH HALLAND, VILKEN VI HOPPAS, SKALL  
BLIVA TILL NYTTA OCH NÖJE FÖR ENVAR, TROTS, ELLER  
TACK VARE, ATT FÖREMÅLET FÖR EXKURSIONEN ÄR SVERIGES  
MODERNASTE MUSEILÖK.

SJK Göteborg

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN - GÖTEBORGSAVDELNINGEN

TIDTABELL FÖR UTFÄRDEN DEN 17 NOVEMBER 1974 (S).

Göteborg C		10.00	Borås C		13.15	Varberg		16.25
Almedal	10.07	12	Km 144+700	Fotokörning		Kungsbacka	17.03	17.10
Hölnadals Ö	17	20	Viskafors	13.50	54	Göteborg C		35
Mölnlycke	25	28	Svanholm	57	14.00			
Längenäs		31	Fritsla	14.06	10			
(Stn på höger sida sth 30)			Km 159+000	Fotokörning				
Landvetter	34	37	Kinnahult	29	33			
Härryda	42	45	Kinna	36	44			
Hindås	53	58	Skene	48	53			
Km 41+200	Fotokörning		Berghem	57	15.00			
Rävlanda	11.14	11.18	Björketorp	15.07	09			
Bollebygd	22	27	Horred	18	21			
Hultafors	35	38	Veddige	33	38			
Sandared	41	44	Varberg	58				
Borås C		54						

GBJ

WBJ

VKB

För noteringar

.....

.....

.....

.....

.....

## ALLMÄNT

### Servering på tåget

I kafévagnen serveras kaffe, thé, bullar e.t.c. till låga priser.

### Lunch i Borås

Vi har träffat avtal med Järnvägsrestaurangen i Borås, för att i närheten av stationen kunna servera så många som möjligt. Här kan dock max. ca. sextio personer beredas plats. Serveringen sker i två omgångar, kl. 12.00 och 12.35. Matkuponger härför säljes på tåget så långt platserna räcker till ett pris av Kr. 8,- för varmrätt med mjölk eller vatten. Eventuell annan förtäring får beställas separat. Röd kupong = 12.00, grön kupong = 12.35.

De som inte får plats på Järnvägsrestaurangen kan äta inne i staden. Vägvisning önskas för de som så vill varvid samling sker utanför stationsentrén mot torget.

### Fotokörningar

#### 1. Hindås - Rävlanda

Gruppering utmed vägen till vänster om tåget, vilket backar och åter framkör till korsningen.

#### 2. Borås - Viskafors

Dubbelfotokörning på bro över Viskan. Två lika stora grupper.

Alla som sitter på tågets vänstersida avstiger till vänster och följer vägen tillbaka till brinken bortom pumphuset.

Alla som sitter på höger sida avstiger till höger och grupperar på platsen invid banan. Fotokörning. Därefter byte av plats och ny fotokörning.

#### 3. Fritsla - Kinnahult

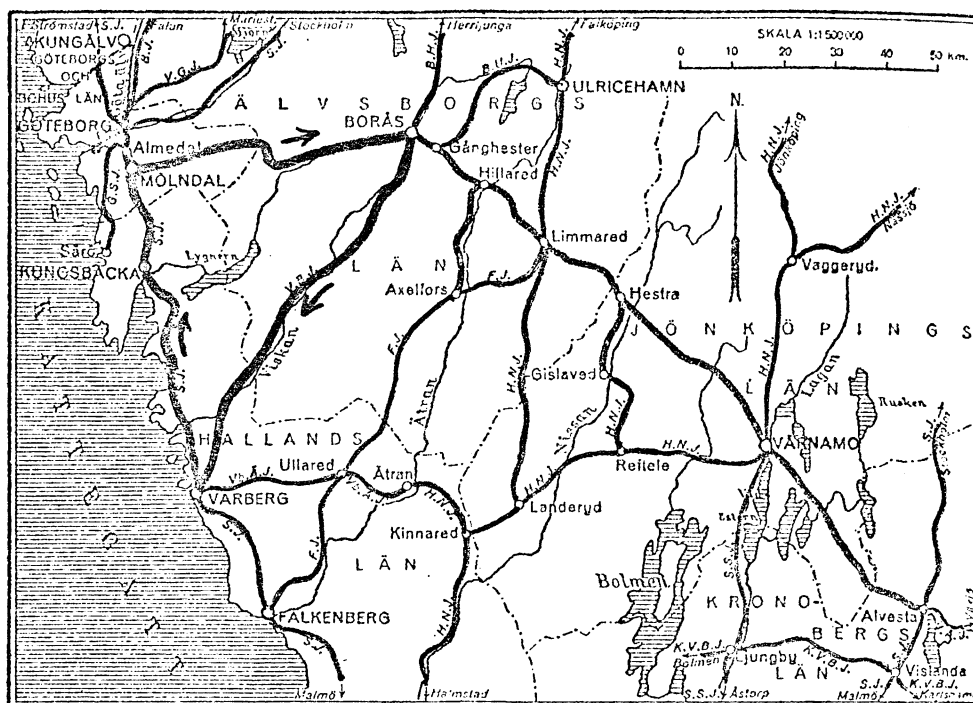
Tåget stannar vid vägkorsningen. Gruppering på vägen och planen till vänster om tåget. Tåget backar och framkör åter till korsningen.

VAR FÖRSIKTIGA VID AV- OCH PÅSTIGNING -- ALLA FÅR PLATS !

### Museilok

I Borås står ångloket BAJ 3 (SJ KA3 1551) uppställt. Gå ut genom stationen, följ därefter gatan utmed bangården ned mot Viskan, t.v. Promenaden tar ca. 5 min.

## KORTFATTAD PRESENTATION AV BANORNA



Översiktskarta

Dagens utfärd berör tre före detta privatbanor:

### GBJ

Göteborg - Borås Järnväg, i Göteborg gemenligen benämnd "Boråsbanan", öppnades för trafik den 15 december 1894 och blev därmed den tredje järnväg som kom att inledas till Bergslagsbanans station i Göteborg. Mölndalsåns dalgång, vilken banan följer till Hindås, har sedan urminnes tider varit en transportled för det inre Västergötland och Småland till Göteborg och dess föregångare, som förbindelsepunkt med sjöfarten över haven i väster. Borås, med sina vid byggnadsarbetets påbörjande år 1892 ca. 8000 invånare, var centrum i en dynamisk bygd och banan fick omedelbart en god start med stabil trafik och ekonomi. Sedan Borås-Alvesta Järnväg färdigställdes år 1902 drevs de båda banorna under gemensam trafikförvaltning. Trafiken har till stor del bestått av genomgångsgods från och till Småland samt en betydande lokal persontrafik vid Göteborg. Den 18 juni 1936 upptogs elektrisk drift på banan med 10 styck boggielok av ny konstruktion, inledande en ny epok för eldriften i Sverige. Bolaget förstatligades den 1 juli 1940.

## WBJ

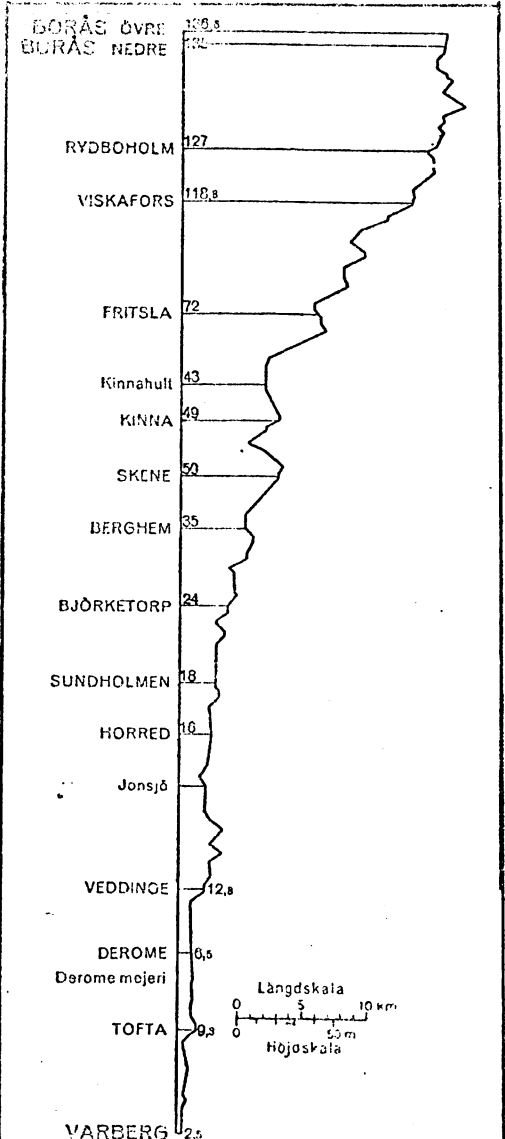
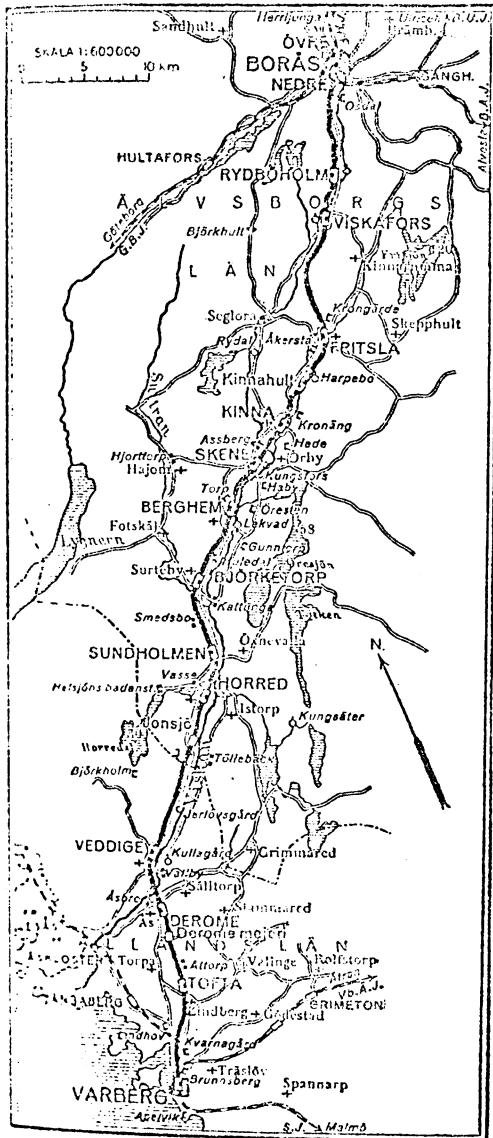
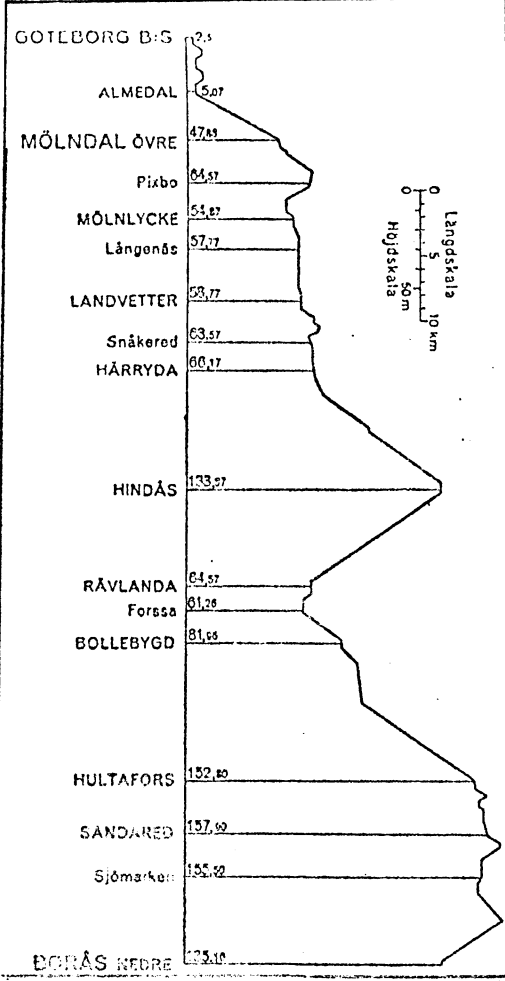
Varberg - Borås Järnväg öppnades, efter många besvärigheter och trettio års ansatser, för allmän trafik den 25 oktober år 1880. Viskadalen genom Sjuhäradsbygden har länge varit känd för sin textilindustri, vars produktion spreds av "Knallarna" över hela landet. Tillverkningen bedrevs till en början i hemmen genom det s.k. förlagssystemet, men koncentrerades med tiden till fabriker. Det första mekaniska bomullsväveriet i landet anlades 1834 i Rydboholm. Flera anläggningar följde och 1850 stod bolaget för hela 87 % av rikets bomullsvävnadsproduktion.

Textilindustrin var järnvägens grundpelare vid tillkomsten, men är inte längre, sedan textilkrisen blev akut under 1950-talet. Då banan ej har någon större genomgångstrafik har dess betydelse minskat, men elektrifieringen som SJ utförde till den 1 januari 1949 har sannolikt räddat linjen från nedläggning. WBJ inlöstes av staten den 1 juli 1940.

## VKB

Den andra till Bergslagsbanans station i Göteborg indragna linjen var Väst kustbanan, år 1888, av vår utfärd egentligen bara berörd som transportsträcka. "Väst kustbanan" bestod egentligen till en början av Göteborg - Hallands Järnväg (till Varberg), Mellersta Hallands Järnväg (Varberg - Halmstad), Skåne-Hallands Järnväg (Halmstad - Helsingborg, Åstorp - Höganäs) samt Landskrona - Ängelholms Järnväg. Hela detta bankomplex införlivades den 1 januari 1896 med SJ sedan staten utnyttjat sin i koncessionerna inskrivna rätt till inlösen, på grund av att linjen hade "stambanekaraktär". Rygggraden i denna linjes tunga och snabba trafik har alltid varit transitotrafiken Norge - Kontinenten samt förbindelsen Göteborg - Malmö. Eldriften öppnades den 6 oktober 1936.

DETALJKARTOR OCH BANPROFILER ÖVER GBJ OCH WBJ



## LOKBESKRIVNINGAR

### Bergslagernas Järnvägar litt. O (SJ Bk)

Utfärdsloket fordrar utseendemässigt ingen närmare presentation. Det är ett godstågslök för högst 80 km/tim, konstruerat av ASEA till BJ elektrifiering år 1939. Loket har fyra motorer om sammanlagt 2.500 hk timeffekt, kortvarigt avsevärt högre. Startdragkraften är ca. 23 Mp vid omkring 71 tons tjänstevikt.

Loket är lågspänningsreglerat (d.v.s. på transformatorns sekundärsida) och försett med automatiskt finregleringssystem med ävenledes automatisk elektrisk ombalansering (lastfördelning) mellan drivmotorerna på grund av axeltrycksförändringen inom boggierna vid hög dragkraft. Därtill finns automatiskt verkande elektrisk slirningsupphävande utrustning. Motorer med s.k. tasslagerupphängning, d.v.s. motorernas ena sida är lagrad direkt på hjulaxeln och överför motorkraften med i detta fall dubbla kuggväxlar.

Korgen är av viktskäl byggd i aluminium och vad konstruktion och utformning i allmänhet beträffar så var denna loktyp mycket lämpad för sin tjänst. Utrustningen fordrar emellertid mycket manuellt underhåll, varför driftkostnaderna under senare tid blivit mycket höga.

Sälunda kom det sig att O-loket på sin tid var Sveriges kraftigaste enkellok och länge dess mest avancerade. Konstruktionen var tvivelsutan det avgörande steget till en ny tid inom den svenska lokutvecklingen, från de "elektrifierade ångloken" till dagens ännu förhärskande typer - ett lämpligt objekt för Järnvägmuseum.

Maskinen byggdes i tjugoen exemplar för BJ och GDJ, litt. O nr 210-224, 401 - 406. Idag finns förutom O 214 endast Bk 730 kvar som driftlok, sedan huvudparten av loken slopats under 1970 - talet.

### Göteborg - Borås Järnväg litt. Bg, Bs. (SJ Bg, Bs)

Till Boråsbanans elektrifiering levererades 1935 de första loken i en serie om tio boggielok litt Bg och Bs, nr. 9-10, 1-8. Sedemera införlivades loken med SJ som nr 575 - 576, 567 - 574.

Maskinerna var Sveriges första större boggielok, timeffekt 1.600 hk samt största hastighet respektive dragkraft i persontågs- och godstågsversion 100 km/tim - 13 Mp respektive 67 km/tim - 16 Mp. Konstruktionen var en nyhet vad boggi och kraftöverföring beträffar med bl.a. hålaxelsystem (en av motorn via kuggväxel driven ihålig axel som omger hjulaxeln och i sin tur driver denna via fjäderelement i hjulen). Loken var härigenom mycket lämpade för den kurviga Boråsbanan, så även på grund av sin relativt låga vikt om totalt 68 ton. Elsystemet var dock högst konventionellt med lågspänningsreglering enligt i princip samma system som D-loken med 16 körlägen.

Loktypen utskrotades snabbt under 1960-talet och tyvärr finns inget exemplar bevarat.