

SVENSKA JÄRNVÄGSKLUBBEN

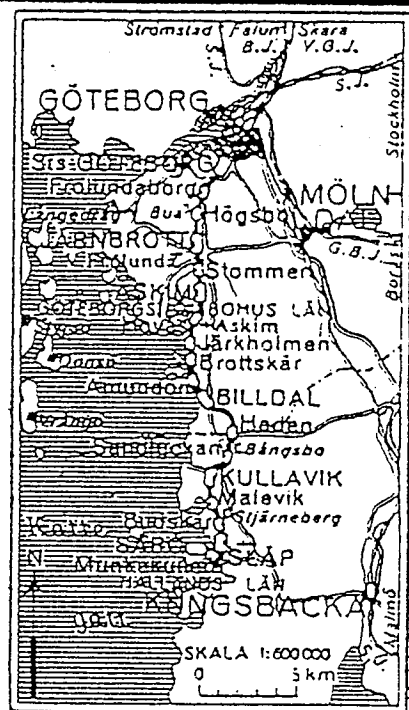


GÖTEBORG-SÄRÖ JÄRNVÄG

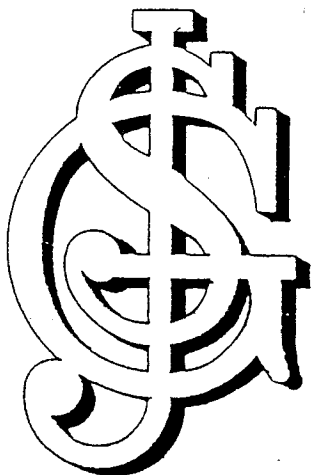
SÄRÖBANAN



Signatur: G.S.J. — Spårvidd: 1,435 m.
Ägare: Järnvägsaktiebolaget Göteborg—Särö, Göteborg.



A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET



14 September

1991

AW

Av NILS ROSENGREN

Här vill jag följa upp boken "SÄRÖBANAN" i SJK Skriftserie nr 3 angående stationer, hållplatser och linjesträckningar med vad som hänt där.

GÖTEBORG Ss

Infarten enarmad semafor, angav "Klart in" såväl för spår 2 som för spår 4. Ingen växelförregling. Omedelbart utanför yttersta växeln började stigningen mot Slottsskogen. Vattenhäst och kolgård fanns på stationen.

SLOTTSSKOGENS RANGERBANGÅRD

Stationshus med namnskylt, men ingen persontrafik förekom. Här fanns vändskiva med 15 meters diameter, lokstall med plats för 4 lok, lokverkstad, vagnverkstad, kolgård och vattengivningsanordning till att börja med från egen brunn. Från omkring 1930 anslutning till Göteborgs vattenledningsnät. Till verkstäderna fanns ett materialskjul. Till en början fanns en donkeypanna för snabbspolning av lok. Vagnverkstaden var mycket primitiv, jordgolv och väggar av enkla bräder. Reperation av godsvagnar under sommaren och personvagnar under vintern.

Latrinlastning förekom på ett kort stickspår.

Ett av spåren användes vintertid för uppställning av 4 st Cn-vagnar, 3 st C(s)-vagnar och de två Co(s) vagnarna nr 16 & 17. Ett antal övertaliga godsvagnar kunde även ställas på spåret.

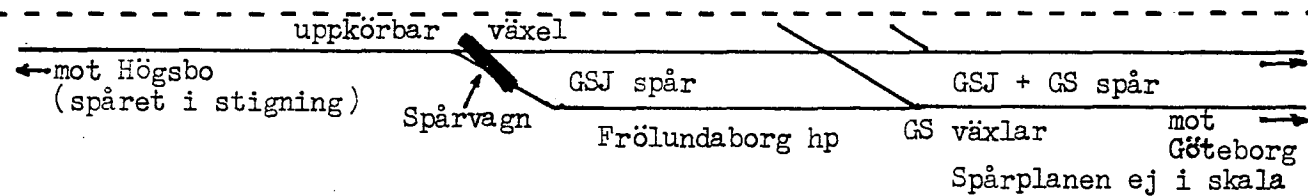
SLOTTSSKOGEN - FRÖLUNDBORG

På linjen mellan dessa båda trafikplatser urspårade lok 5² med en Co-vagn i december 1926. Orsaken att loket spårade ur var axelbrott.

FRÖLUNDBORG

Villasamhälle från omkring 1900. Hållplatsen öppnades 11/11 1906 efter framställning från villaägareföreningen. Se för övrigt i boken Säröbanan angående säkerhetsanordningar m.m. vid samtrafiken med spårvägen från den 15/3 1962.

Här en händelse efter samtrafiken: Jag stod i fönstrat och tittade ned mot samhället och fick då syn på en spårvagn som stod med bygeln rakt upp i luften på Frölundaborgs nya hållplats, där fanns ju inga luftledningar. Det var nära ankomsttid för ett rälsbusståg från Särö. Jag ringde tågklareren på Göteborgs Ss och meddelade honom min iakttagelse vid Frölundaborg. Han svarade "åh är det därför bomarna gått ned i Högsbo och folk i bilar ringer och klagar". Jag åtog mig att försöka stoppa det ingående tåget mellan Högsbo och Frölundaborg, vilket också lyckades. Spårvagnen hade haft god fart och vagnens främre boggie hade passerat den uppkörbara växeln. Den kvinnliga föraren hade försökt låta vagnen rulla tillbaka, men då växeln hade körts upp och återgått i sitt normalläge befann sig nu spårvagnen med en boggie på vardera spåret. Föraren hade vid passerandet av signalen fått ett grönt ljus istället för två gröna ljus, vilket förorsakade att hon åkte på GSJ signalbild. Vagnen fick bogseras bort från platsen.



HÖGSBO

Stor kolonibebyggelse, skjutbana. I bergspartiet åt öster fanns under andra världskriget en fältspatgruva.

Vid Högsbo anhalt fanns en banvaktstuga. Efter att hållplatsen indragits 31/5 1962 öppnades den åter i 14 dagar under juli månad 1965, då spåret skadats vid en sprängolycka under byggandet av Dag Hammarskjöldsleden.

JÄRNBROTT

Mötesstation. Långa tågspår, många möten här under sommaren på de lokstiderna. Här fanns förresten ett stort område med jordbruksmark, många små gårdar och bondgårdar. Idag är det bostadshus väster om banvallen och industrier öster om densamma.

Järnbrottsolyckan den 31/8 1920 krävde 3 dödsoffer och 16 skadades. Då saknades växelförregling, men sådan var färdig och togs i bruk 15/5 1921.

STOMMEN

Stommen låg i en svacka, på väg mot Göteborg började en stigning 1/100. De långa badtågen fick segdra uppför backen. Ett besvärligt tåg var 84-an SoH sommartid. Detta tåg framfördes så gott som alltid av lok 6² och med vagnarna CDFo + Co + Co(s) med en vagnvikt av 81.89 ton.

ASKIM

Stationsnamnet var först Hult, men kunde då förväxlas med stationen på NOJ med samma namn. Den 13/7 1903 namnändrades stationen till Askim.

ASKIMSBADET

Anlades i anslutning till Göteorgs kommunala badplats. De s.k. badbarnstågen gick från början till Askim, men när askimsbadets hållplats öppnades 1940 gick tågen dit.

HOVÅS

Nyckel badresands. Flera tåg vände i Hovås, de backades då till Järnbrott där rundgång med loket skedde.

GRUSGROPSVÄXELN

Stickspar till GSJ grusgrop. Där fanns en stub-switch-växel. Grustagningen upphörde under 1930-talet.

JÄRKHOLMEN

Hållplatsen hade ingen vägförbindelse. Eldningsoljan forslades ut med GSJ tankvagn nr 46.

BROTTKÄRR

På västra sidan om den gamla banvallen ligger fortfarande en speceriaffär med lastbrygga. Numera domineras platsen av båthamn och på vintern båtuppläggningar.

LILLA AMUNDÖN & AMUNDÖN

Hållplatser för att betjäna personal och besökande till Betaniahemmet. Ett par tåg stannade redan på 1930-talet SoH men var då inte annonserade. Infördes i tidtabellen först 1955.

En viadukt uppfördes för landsvägstrafiken, så bred att dubbelspar skulle kunna byggas vid behov.

AMUNDÖN SÖDRA

Byggs för att kunna betjäna Skinteboområdet. Namnet Skintebo var påtänkt.

BILLDAL

Största mellanstation. I övrigt hänvisas till sid. 21 i boken Säröbanan.

BILLDAL SÖDRA

Öppnad efter rälsbusstrafikens införande.

HEDEN

Banans högsta och vintertid kallaste plats. Från Billdal 2 m ö.h. upp till 29.8 m ö.h. Det var en 3 km lång stigning. SoH tåg 35 lok 6² med vagnarna CF + Co + C + Co. Vard. och SoH tåg 77 Co(s) + Co + CDFo.

Bostad för banförman. Huset finns idag fortfarande kvar.

SANDLYCKAN

Hällplatsen flyttades c:a 100 m söderut 1924. Se utförligare i boken Säröbanan sid. 22.

KULLAVIK

Stationshuset var f.d. en privatvilla. Ägaren som hette Henriksson anställdes vid järnvägen. Användes som mötesstation till 1953 då växlarna borttogs. Huset förföll mer och mer varför det brändes ned vid en brandövning omkring 1970.

MALEVIK

Banvaktstugan såldes efter nedläggningen och upprustades. Huset står kvar. Av Robergs trädgårdsodlingar och växthus återstår endast ruiner.

BUDSKÅR

Hällplatsen flyttad söderut 1926. Jag har här min sommarstuga sedan 1950. När banan skulle dras fram låg här ett sluttande berg i vägen. Bergets höjd på västersidan var 4 - $4\frac{1}{2}$ m. där även gården Skansen låg och fortfarande delvis ligger. På 1920-talet började man odla jordgubbar, vilka odlingar utökades mer och mer fram till 1970 -80-talet. Sista odlingsåret blev 1990. Boningshuset till gården Skansen var från 1700-talet och låg intill plattformen. Huset revs för några år sedan, och idag återstår endast ladugården från 1800-talet. Detta hus används idag som utställningssalong. Mitt emot gården finns en gammal dekorativ paviljong, som var med på en utställning i Göteborg 1893. Det var chokladfirman Cloetta som hade den för försäljning av sitt godis. Man kunde även köpa drickchoklad i speciella muggar som var dekorerade i blått och guld, muggarna kunde man köpa om man ville behålla dessa. Efter att utställningen stängt, flyttades paviljongen till Stora Dammen i Slottsskogen där det på vintern såldes glögg och buljong. På 1920-talet såldes den till en konduktör Peters som flyttade den till sin tomt vid Budskår. När rallarna sprängt färdigt berget och arbetet skulle avsynas visade det sig att vagnarna kom för nära bergsväggen, varför arbetet måste göras om och godkännas.

BUDSKÅR - SLÅP

Här rinner Veaån fram på sin väg till havet, i en mycket svag lutning. Här placerades en stor bryggeritunna (c:a 500 lit.) på en ställning så hög att loken 5² & 6² (ramtanklok) kunde ta vatten. Det var banvaktens uppgift att handpumpa tunnan full igen. Senare placerades tunnan tillsammans med två likadana på vagn nr 46.

SLÅP (SÄRÖ)

Se utförligare i boken Säröbanan sid. 24.

MUNKEKULLEN

Uppe på berget åt öster låg förr i tiden ett kloster och en bergsformation i parken som har namnet predikostenen. Något mer åt öster finner man Munnekullen. Under andra världskriget fick passagerarna inte följa med tåget fram till Särö, utan fick stiga av vid Munnekullen.

MUNKEKULLEN - SÄRÖ (SÄRÖ VÄSTERSKOG)

Från munkekullen jämsides med järnvägen löper den s.k. "Kärleksstigen". Där fanns två bänkar med namnen "Sanningsbänken" och "Ljugarbänken". Mitt på "Kärleksstigen" under en utskjutande klipphylla finns ett förgyllt monogram XV. Kungen hade där sökt skydd under en åskskur.

SÄRÖ (SÄRÖ VÄSTERSKOG)

Särö var åren 1252 och 1254 platsen för möten mellan Norges, Danmarks konungar och svenske riksföreståndaren Birger Jarl. Vid Särö finns en hägerkoloni och ett stort bestånd av idegranar. Stationshuset är idag restaurang.

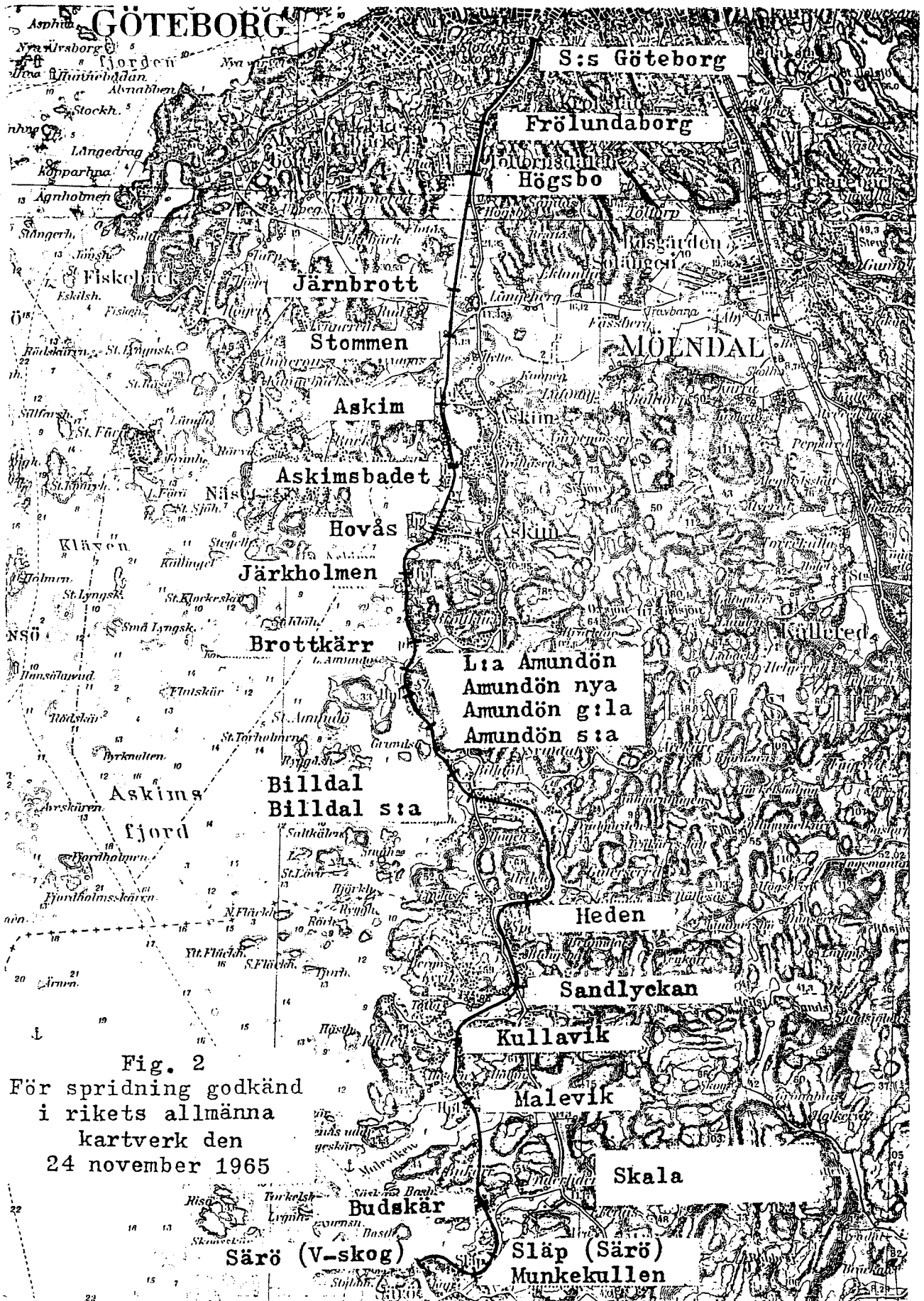


Fig. 2
 För spridning godkänd
 i rikets allmänna
 kartverk den
 24 november 1965

GÖTEBORG - SÄRÖ JÄRNVÄG (GSJ)

konc dec 1901
 öppn juli 1903 (Säröbanans stn - Släp, 22 km)
 apr 1904 (Släp - Särö Västerskog, 2 km)
 spv 1435 mm
 längd 24 km
 ägare G-S JvgsAB var ett kommunalt bolag, ägt av Göteborgs stad
 nedl årsskiftet 1965/66 (och härefter uppriven från Frölundaborg och söderut)
 anm GSJ förlängdes c:a 500 m apr 1960 genom att ändstn:en flyttades in till Linnéplatsen ; apr 1962 började Göteborgs Spårvägar trafikera GSJ:s spår mellan Linnéplatsen och Frölundaborg (vilka härvid dubblerades), varvid GSJ alltså erhöll fysisk kontakt med GS ; med annan jvg stod GSJ aldrig i kontakt



GÖTEBORG - SÄRÖ

K 31.12.1901
 P 1.2.1902
 Ö Göteborg Särö:s stn - Släp (sedermera Särö) 13.7.1903 och Släp - Särö (sedermera Särö Västerskog) 1.4.1904
 N 31.12.1965
 Anm apr 1960 förlades ändstn:en till Linnéplatsen ; på sätt och vis trafikeras norra delen (till Frölundaborg) ännu men nu som spårväg

KÄLLOR & KÄLLMATERIEL

Sveriges Järnvägars Stationer
ORBIS 1948.

Bilder.

Svenska Järnvägsföreningen 1876-1926.

Kartor och diagram.

SJK 3 / SÄRÖBANAN, Nils Rosengren,
Erik Sundström och Bertil Thulin.

Bilder, bangårdsritningar, signaturer,
faktauppgifter, linjekarta och biljetter.

Nils Rosengren.

Minnesbilder och fakta från GSJ 1903-1965

Egna uppgifter, bilder & viktort, bangårdsskisser, tågtidtabell 1964 och sammanställning.

Gun-Britt & Åke Jannesson

Då boken "SÄRÖBANAN" är slutsåld från SJK förlag föreslår jag att ni lånar den på något bibliotek, för att få ut mera av den lilla järnvägen G.S.J. Boken är mycket intressant med all fakta och ett rikt bildmaterial.

Åke Jannesson

Fr. o. m. den 11 februari 1964

T A G T I D T A B E L L

Hållplatser	Vardagar		Vfösoh		Ej vard	
	Vardagar	Vfösoh	Vard	Vfösoh	Vard	Vfösoh
GÖTEBORG	6.15	6.50	7.45	13.30	15.30	16.30
Frölundaborg	x	x	x	x	x	x
Järnbrott	x	x	x	x	x	x
Askim	x	x	x	x	x	x
Askimsbadet	x	x	x	x	x	x
Hovås	6.25	7.04	7.59	13.42	15.42	16.42
Järkholmen	x	x	x	x	x	x
Brottkärr	x	x	x	x	x	x
Amundön	x	x	x	x	x	x
Amundön s:a	x	x	x	x	x	x
BILLDAL	6.33	7.13	8.06	13.50	15.50	16.51
Billdal s:a	x	x	x	x	x	x
Heden	x	x	x	x	x	x
Sandlyckan	6.41	7.20	8.14	13.59	15.59	17.00
Kullavik	x	x	x	x	x	x
Malevik	x	x	x	x	x	x
Budskär	x	x	x	x	x	x
SARÖ	x	x	x	x	x	x
Munkekullen	x	x	x	x	x	x
SARÖ V	6.50	7.30	8.24	14.10	16.10	17.10

SARÖ VÄSTERSKOG—GÖTEBORG

Hållplatser	Vardagar		Vfösoh		Ej vard	
	Vardagar	Vfösoh	Vard	Vfösoh	Vard	Vfösoh
SARÖ V	6.55	7.45	8.40	14.30	16.30	17.30
Munkekullen	x	x	x	x	x	x
SARÖ	x	x	x	x	x	x
Budskär	x	x	x	x	x	x
Malevik	x	x	x	x	x	x
Kullavik	x	x	x	x	x	x
Sandlyckan	7.05	7.55	8.50	14.40	16.40	17.40
Heden	x	x	x	x	x	x
Billdal s:a	x	x	x	x	x	x
BILLDAL	7.13	8.06	8.58	14.50	16.50	17.51
Amundön s:a	x	x	x	x	x	x
Amundön	x	x	x	x	x	x
Brottkärr	x	x	x	x	x	x
Järkholmen	x	x	x	x	x	x
Hovås	7.21	8.14	9.06	14.58	16.58	17.58
Askimsbadet	x	x	x	x	x	x
Askim	x	x	x	x	x	x
Järnbrott	x	x	x	x	x	x
Frölundaborg	x	x	x	x	x	x
GÖTEBORG	7.38	8.35	9.21	15.10	17.10	18.10

TECKENFÖRKLARINGAR:

Vfösoh = Vardag före sön- och helgdag
x = Kort uppehåll för av- och påstigning.

(Sitt biljetts värde, ditt namn och ditt adressnummer)

851 Personlig Enkel 3

SARÖ

Den 19 Kr. öre

8069

Dubbelbiljett

SARÖ

Hovås

6908

3:e klass

från Malevik

Ser. C

Säröbanans - Göteborg

Kronor 0.60

379

86 Göteborg - Natt Järnväg

3:e Klass

ASKIM

MALEVIK

Kr. 1.55

Ankän Malevik

0761

Göteborg-Sarö Järnväg

3:e Klass

S:a GÖTEBORG

BUDESKÄR

Kr. 1.60

86410

Dubbelbiljett

3:e Klass

GÖTEBORG

HOFÅS

och åter

Kr. 1.50

Göteborg

H. 5a

och åter

5747 E

Dubbelbiljett

3:e Klass

S:a GÖTEBORG

ASKIM

och åter

Kr. 1.80

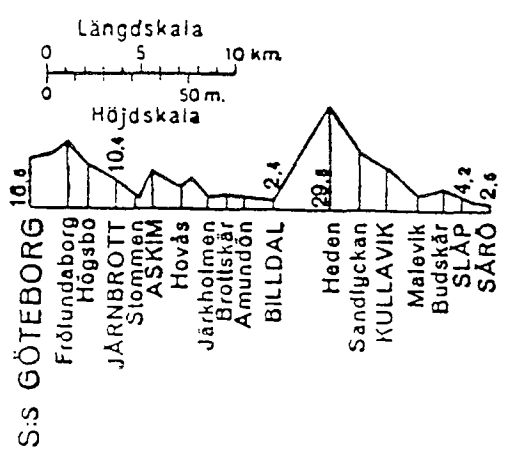
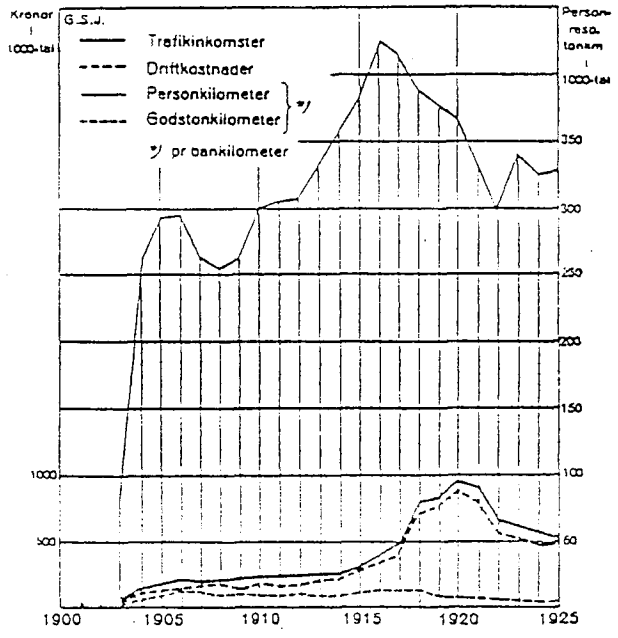
S:a Göteborg

Askim

och åter

3749

Trafikdiagram.





Aktiebref



N:o -662 -

å en preferenceaktie i



Järnvägsaktiebolaget Göteborg-Särö

Herr C. W. Persson.

som med

Kronor



Kronor

till fullo erlagt betalning för en preferenceaktie i Järnvägsaktiebolaget Göteborg-Särö tillförsäkras härigenom den andel i bolaget, som i lag och bolagsordning är föreskrivet angående preferenceaktier.

Göteborg den 1 Oktober 1909.

för Järnvägsaktiebolaget Göteborg-Särö

Den förutnämnda
Carl Sprinckhorn A. O. Wiktorin
Holger Holm *Ordförande*

Med detta aktiebref följa 10 vinetutdelningskuponger jemte talong till aktien N:o 662.

Kald. Zachrissons Boktryckeri N.-S., Göteborg 1909

Preferensaktie, tecknad år 1909.

ONSDAGEN DEN 19 JUNI 1991

Linjebuss köper Säröbussarna

Linjebuss Trafik AB köper Säröbussarna AB av Fågelträsk-koncernen, som ägs av Göteborgs Stad. Företaget omsatte 1990 37 miljoner kronor och har 90 anställda. All personal erbjuds fortsatt jobb.

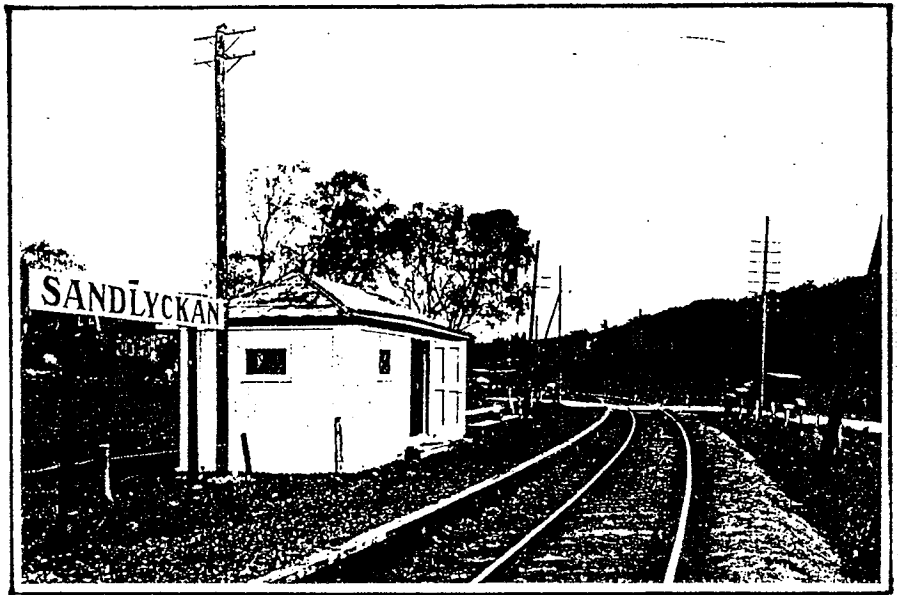
Säröbussarnas trafik omfattar 36 bussar. Det är det femte kommunala bussbolag som Linjebuss köper.

(SvD)

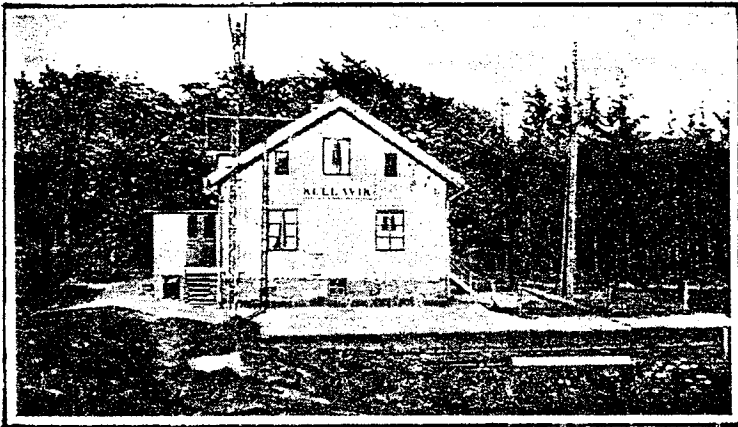
STATIONER, HÅLL- & LASTPLATSER M.M.

<u>km</u>	<u>TRAFIKPLATS</u>	<u>ÖPPNAD</u>	<u>GSJ</u> <u>Sign.</u>	<u>NEDLAGD</u>
- 0.1	GÖTEBORG SÄRÖBANAN	17/5 1960	G	31/12 1965
0.0	GÖTEBORG SÄRÖBANAN	13/7 1903	G	13/5 1960
1.0	SLOTTSSKOGEN Rangerbangård Ej persontrafik	13/7 1903	Slg	31/12 1965
1.6	Frölundaborg hp	11/11 1908	Fb	15/3 1962
1.7	Frölundaborg hp	15/3 1962	Fbg	31/12 1965
2.4	Högsbo hp	13/7 1903	Hb	31/5 1962
4.3	JÄRNBROTT Järnbrott hp från 15/9 1962 Västra Frölunda från / 1964	13/7 1903	Jb Jb	31/12 1965
5.0	Stommen hp	1/1 1923	Sm	2/9 1934
6.2	Hult hp Askim hp från 1/1 1906	13/7 1903	A sm	31/12 1965
7.3	Askimsbadet hp	/ 1940	A.smb	31/12 1965
8.3	Hovås hp	13/7 1903	Hs	31/12 1965
9.1	Grusgropsväxeln (till Grusgropens lp)	/ 1902	Gr	1930-talet
9.4	Järkholmen hp	1/5 1905	Jk	31/12 1965
10.5	Bråttkärr hp Brottkärr hp från 1/10 1924	13/7 1903	Bk Bk	31/12 1965
10.8	Lilla Amundön hp	1930-talet	LaAö	31/8 1958
11.0	Amundön hp	1/6 1958	Aö	31/12 1965
11.1	Amundön hp	1/6 1905	Aö	1/6 1958
11.9	Amundön Södra hp	1/6 1958	AmöS	31/12 1965
12.8	BILLDAL	13/7 1903	Bd	31/12 1965
13.3	Billdal Södra hp	/ 1954	BdS	31/12 1965
16.1	Heden hp	13/7 1903	Hdn	31/12 1965
17.8	Sandlyckan hp	1/5 1911	Sly	9/10 1924
17.9	Sandlyckan hp	9/10 1924	Sly	31/12 1965
19.2	Kullen hp Kullavik hp från 26/8 1911 KULLAVIK från 18/5 1918 Kullavik hp från / 1953	13/7 1903	Kv Kv Kv	31/12 1965
20.3	Malevik hp	20/10 1907	Mv	31/12 1965
22.0	Budskär hp	6/9 1903	Bs	1/5 1926
22.1	Budskär hp	1/5 1926	Bs	31/12 1965
22.9	SLÄP SÄRÖ från / 1953	13/7 1903	Sl Sö	31/12 1965
23.4	Munkekullen hp	31/3 1904	Mk	31/12 1965
24.4	SÄRÖ SÄRÖ VÄSTERSKOG från / 1953	31/3 1904	Sö Sv	31/12 1965

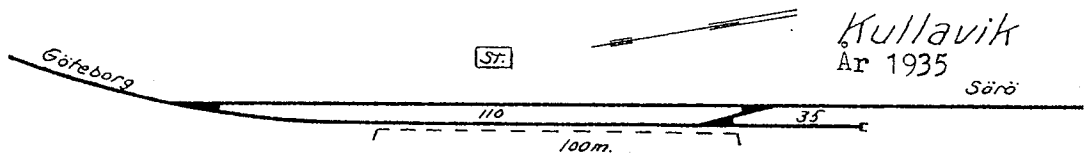
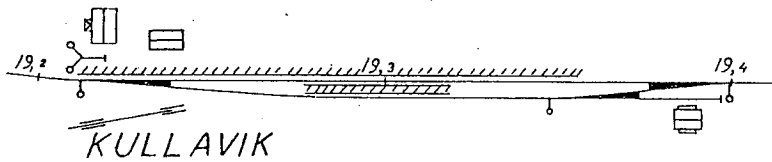
SANDLYCKAN



Sandlyckans hållplats.



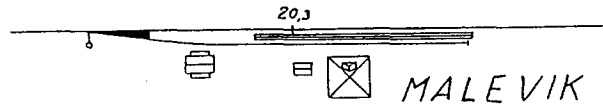
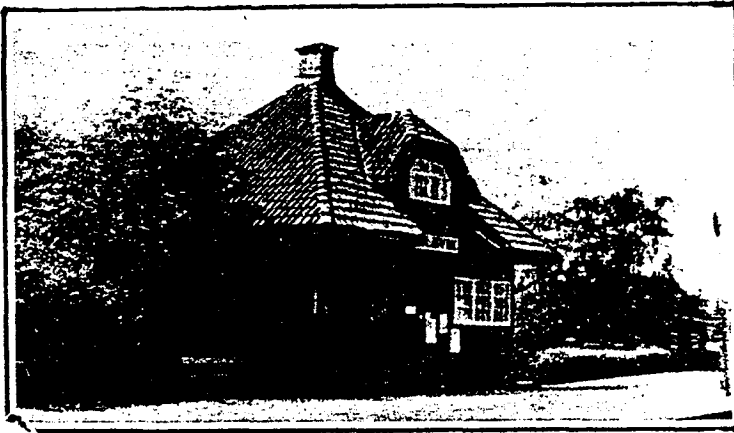
KULLAVIK



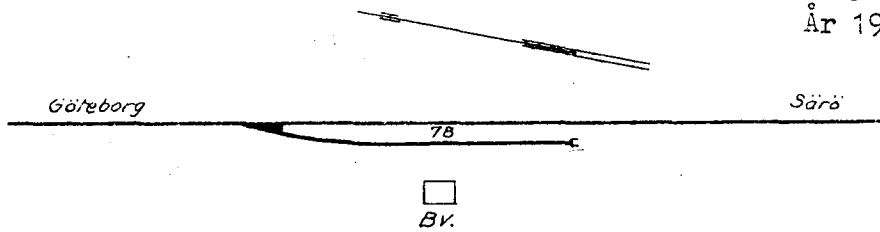
MALEVIK



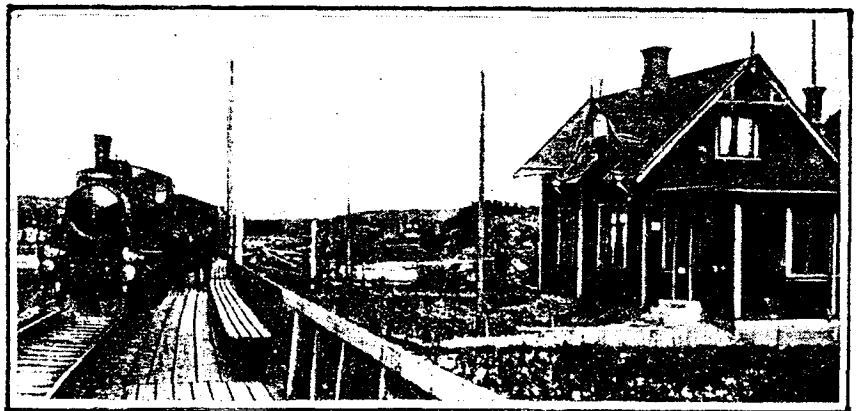
Maleviks hållplats år 1916.
Framför byggnaden banvaktsfan-
jen Malmros. Åtskilliga reklamskyl-
tar pryder som synes väggarna.



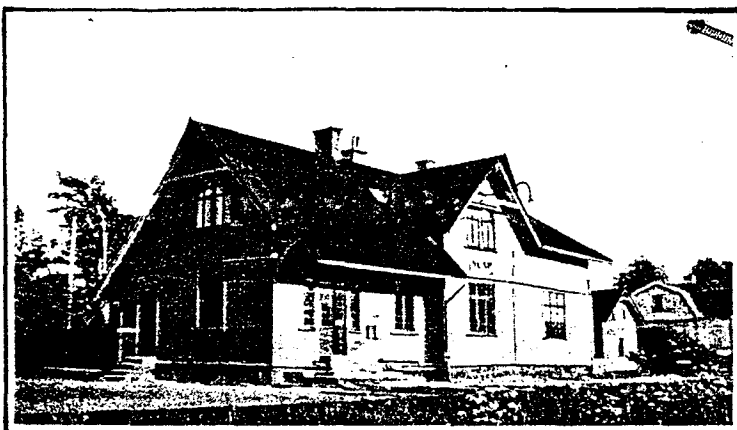
Malevik
År 1935



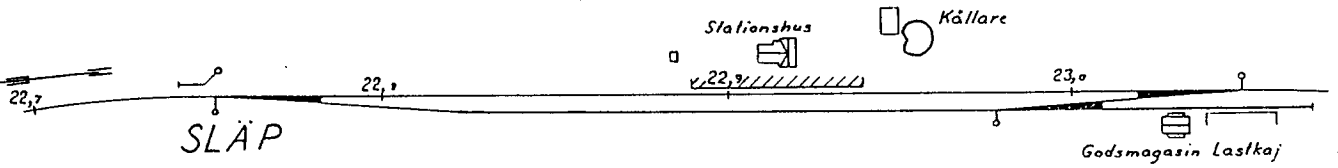
BUDSKÄR



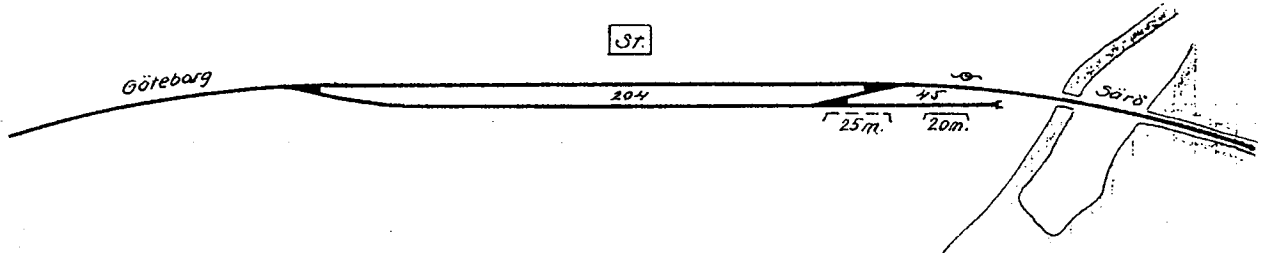
Budskärs banvaktsstuga, intill år 1926 kombinerad med hållplatsen.



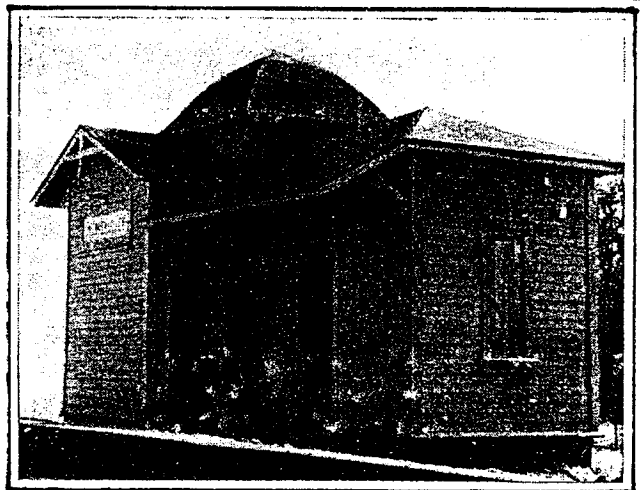
SLÄP



Släp
År 1935



MUNKEKULLEN



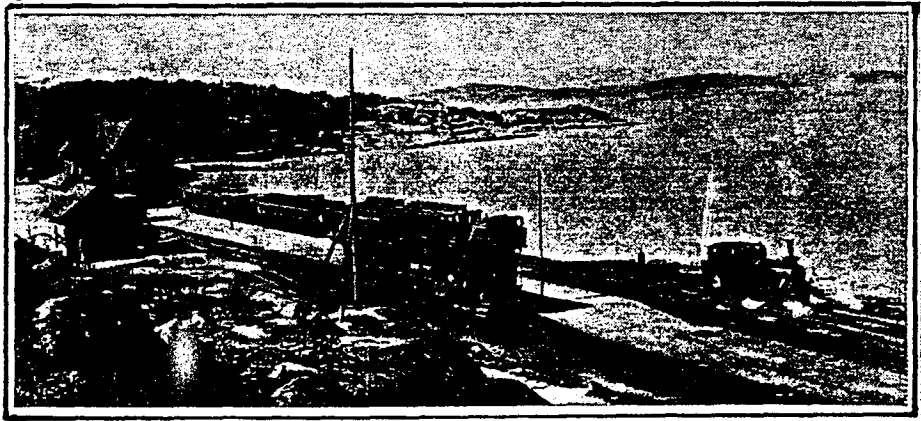
Munkekullens hållplats med sin säregna arkitektur. Foto 23.3.1964.



SÄRÖ

Särö (Västerskog) station. Foto 24.3.1964.

För egna anteckningar:



Växling vid Särö 1934. Loken är 5" och 3. I förgrunden synes en av CDFo-vagnarna 13 eller 15. I övrigt synes, mellan stationshuset och lok 5", 1 Cos, 1 Co, 1 CF samt en Co (10 eller 11). Vid magasinet står en G-vagn.

