



Järnvägsbron vid Druvefors

Den stora och sista järnvägsdelen från Borås var banan till Alvesta. (BAJ) och man invigde sträckan år 1902. Det var ett antal broar och tunnlar som man skulle bygga och spränga och det tog sin lilla tid med de verktyg som de hade då på denna tid. Det var säkert många arbetare som jobbade med detta och bara att få denna bro på plats var nog ett mödosamt arbete. Här är man klar med bron över Viskan vid Druvefors och Gässlösavägen är i underkanten av bilden. Här utför man ett belastningstest med två ånglok samt en fullastad järnvägsvagn med räls och det ser ut som att allt håller. Bilden fotograferades år 1901.

Borås-Alvesta Järnväg var det ursprungliga namnet på järnvägen och banan är 149 km lång och var den sist öppnade delen av förbindelsen tvärs över Götaland mellan Göteborg och Karlskrona/Kalmar som i dag utgör Kust till kustbanan. Den öppnades den 23 december 1902, (alltså nästan på dagen för 117 år sedan) och snart i bruk för genomgående trafik Göteborg-Alvesta-Kalmar. Samarbete om trafiken och gemensam förvaltning med banan Göteborg-Borås skedde genom GBAJ, Göteborg-Borås-Alvesta.

Göteborg hade sedan år 1894 haft järnväg till Borås (GBJ). En fortsättning mot Småland skulle ge Göteborg ett större handelsområde. Styrelsemedlemmar för den nya järnvägen från Göteborg var Theodor Mannheimer som var bankdirektör och August Wijkander som var professor. Från Borås var det Alfred Sandwall som var fabrikör och till vd och byggnadschef utsågs löjtnanten C G Springhorn.

Söder om Borås fanns redan Kinds härads järnväg eller Kindsbanan till Svenljunga. Koncessionen för Borås-Alvesta-banan innehöll att Kindsbanan skulle hållas skadeslös, vilket ordnades genom att BAJ köpte Kindsbanan, som sedan revs och därmed ersattes av den nya banan. Kvar av Kindsbanan blev Hillared-Svenljunga som en sidobana, som också förlängdes

till Axelfors (1904) vid Falkenbergs järnväg. Hillared–Alvesta byggdes på entreprenad av Carl Jehander. Stationshusen längs banan uppfördes i trä med många snickeridetaljer. Flera av dem finns kvar. Stationshuset i Hjortsberga brann 1904, och ersattes av ett nytt i sten. Av persontågen i början av 1900-talet var "Smålandsexpressen" snabbast. GBAJ satsade tidigt på reklam för persontrafiken, bland annat till rekreationsorten Hestra. 1904 utgav bolaget en resebeskrivning: En färd med Göteborg-Borås och Borås-Alvesta järnvägar med bilder, en kartsektion över linjen och även en utvikbar höjdprofil. Järnvägen övergick i statlig ägo 1 juli 1940. Den elektrifierades 1962 varigenom direkttågen Göteborg till Kalmar/Karlskrona kunde köra genomgående utan lokbyten i Borås respektive Alvesta. För järnvägslinjens vidare utveckling se Kust till kust-banan.