



Borås – Herrljunga Järnväg Del 2

Fortsättning från gårdagens blogg och här ser vi lok nr 6 vid Borås Övre lokstall den 14 april år 1914 och stallarna finns kvar i dag renoverade och delvis lite ombyggda men klart igenkännbara. Spannmål transportades i stora volymer år 1876 men havreexporten befann sig i nedgång som en följd av att Sverige fick nya konkurrenter på världsmarknaden. Jämfört med de stora exportvarorna kan bomullsprodukterna synas små men vikt säger inte så mycket när det gäller bomull. Införsel var naturligt nog mycket mer diversifierad än utförsel. Bomull och stenkol var de viktiga industriråvarorna, men de stora volymerna gav spannmål och gödningsämnen. Transportstatistiken visar att järnvägen var starkt konjunkturberoende. 1885 års låga siffror kan bero på att järnvägen Varberg – Borås invigdes 1883, därmed föll mycket av transportunderlaget från Rydboholm och det industrialiserade Mark bort. En gammal tumregel sade emellertid att en ytterligare påbyggnad av järnvägssystemet brukade resultera i stigande volymer också för de redan befintliga järnvägarna. Avståndet mellan Varberg och Borås var dubbelt så långt som det var mellan Borås och Herrljunga. Kostnaderna blev också avsevärt större. Det blev svårt att mobilisera det behövliga kapitalet också av andra skäl. Två läns intressen och därmed två landshövdingar var inblandade, dessutom fanns intressen i Halland för att bygga en kustjärnväg. Tidvis sökte man dessa bygga dessa två järnvägar i samma bolag, vilken komplicerade ett förverkligande. Sträckningen av järnvägen mellan Göteborg och Borås påverkade också Varberg – Borås möjligheter att skaffa kapital. Det stod emellertid till slut klart att järnvägen mellan Göteborg och Borås inte skulle lösa Marks problem. De stora intressenterna och tecknarna i den nya järnvägen var därför Varbergs stad, socknar och privatpersoner i Mark samt Rydboholms fabriker. En av fabriken ägare, Johannes Erikson blev verkställande direktör i det nya järnvägsföretaget. Samtidigt satsade anläggarna kapital i banan för att få entreprenaden. Borås däremot hade löst sina järnvägsproblem och satsade små belopp i det nya järnvägsbolaget.

Varberg – Borås anknöt till Borås – Herrljunga och linjerna hade stationer gemensamt. Ett problem var emellertid att den nya järnvägen var normalspårig och den gamla smalspårig. Lösningen blev omfattande omlastningar i Fristad. Med stabiliseringen av Borås – Herrljungas ekonomi och uppbyggnaden av nya järnvägar med slutstation i eller genom Borås kom staden att allt mer integreras i det nya svenska transportsystemet. Järnvägarna var samtliga privatägda men finansierade med statlig hjälp.