



Kinds Järnväg Del 2

En annan, besvärlig passage var mossen söder om Hillareds station. Här tvingades man påla för att få fast underlag for banvallen. Trots detta sjönk hela banunderbyggnaden och spåret på en 60 meter lång sträcka. I Borås Tidning den 11 augusti 1885 beskrivs malören så här:

"Orsaken till raset är den, att vid pålningen för banvallen blefvo pålarne blott neddrifne trettio fot i stället för femtio, då de skulle nått fast botten, och det felande har nu af sig sje! ft sjunkit efter, så säges det." I själva verket sjönk spåret så kraftigt att en 3,6 meter djup vattenpöl uppstod, där spåret förut legat. Det gällde nu att snabbt reparera skadorna, eftersom järnvägen var planerad att öppnas i september. Våldiga fyllnadsmassor kördes ut och vräktes ned i vattenhållet och till sist verkade det som om banken hade satt sig till rätta. Då sjönk banan återigen, denna gång 1,6 meter. Man hade nu hunnit fram till mitten av september och det var bara att konstatera att invigningen skulle komma att bli försenad. Slutligen lyckades man komma tillrätta med den besvärliga mossen och det kunde göras klart for besiktning. Denna ägde rum i slutet av oktober och utfördes av major Atterbom, kapten A. Djursson och maskiningenjör V. Klemming. Den 27 oktober 1885 kom så kungl. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens godkännande att Kindsbanan kunde öppnas för trafik. Tillståndet föreskrev inte oväntat vissa försiktighetsåtgärder vid passerandet av Kovrabanken. Tågen fick inte framföras med högre hastighet än 20 km/tim. och banan skulle avsynas av banvakt på denna punkt, innan något tåg fick passera. Alla ansträngningar som gjorts för att få en järnväg till Svenljunga, hade alltså slutligen krönts med framgång.



Banans längd, enligt koncessionen afsedd att utgöra 37,750 kilometer, befinnes nu i stället uppgå till 38,020 kilometer, räknade från anknytningspunkten med Borås-Varbergs järnvägs nedre station i Borås och till Svenljunga station vid huvudspåret uppförda vagnstopparen. Detta konstaterade besiktningskommittén, sammansatt av major Atterbom, maskininspektör Klemming och ingenjör Danielsson, när de slutbesiktigade Kinds härads järnväg i oktober 1885. Protokollet säger vidare: "Å Varberg-Boråsbanans station äro på Svenljungabanans bekostnad utlagda 1 spår på övre och 1 spår på nedre, jämte några mindre förändringar i de äldre spårsystemen." Stationsfrågan var besvärlig i Borås. Den första järnvägen i staden, Borås-Herrljunga järnväg (BHJ), byggdes nämligen smalspårig 1,217 meter. Varberg-Borås järnväg (VBJ) var däremot normalspårig och kunde inte ha samtrafik med genomgående vagnar till BHJ. Det naturligaste hade varit att VBJ anslutit sig till BHJ station och där anlagt lokstall, omlastningsskjul m.m. Utrymmet vid Borås station, som var det officiella namnet på BHJ station, tillät inte detta. Man fick istället lösa stationsfrågan på annat sätt. VBJ byggde därför en rangerbangård med godsmagasin, lokstall och en mindre träplattform för resenärer vid Karlsberg i Borås, sedermera Borås Nedre. Alla persontåg och godsvagnar, vars last skulle lastas om fortsatte till Borås Övre som stationen kom att kallas. Namnet blev inte officiellt förrän år 1908.

Till denna stationsordning fick alltså Kinds härads järnväg anpassa sig. Kindsbanans tåg gick också till och från Borås Övre, medan godstrafiken sköttes vid Borås Nedre, där man också hade egen kolgård. Något stationshus vid nedre stationen blev inte byggt förrän år 1894 då Göteborg-Borås (GBJ) anslöts sig till nedre stationen. Denna järnväg gick inte upp till övre stationen med sina tåg och därför fick man behov av ett nytt stationshus för persontrafiken. Kindsbanan anslöt sig till VBJ omedelbart norr om nuvarande lokstallet i Borås, den fortsatte

förbi Petersberg och gick sedan i Spårgatan (nuvarande stadsmotorväg). Från huvudspåret gick en del stickspår, den första växeln träffade man på redan vid Petersberg, varifrån ett spår ledde till Helins destilleringsverk. Ett annat spår ledde till Annebergs spinneri och bägge dessa sidospår lades in år 1886. Efterträdaren Borås-Alvesta järnväg (BAJ) behöll Kindsbanans spår som förbindelse till sin nyuppförda revisionsverkstad Åhaga. Banan fortsatte sedan ut på nuvarande Kråkeredsvägen, som är byggd på den gamla järnvägsbanken förbi Transåssjöarna fram till Kråkereds hållplats, 6,2 km från Borås nedre.

Del 3 kommer på fredag.