



#### Kinds Järnväg Del 4

Exakt 22 km från Borås låg Hillareds "gamla" station, slutavsningsprotokollet beskriver stationen så här: "Stationshus inrymmande väntsal, damrum, expedition samt 2 rum och kök för föreståndaren, ett mindre, fristående godsmagasin lika med Roppereds, ett afträde, ett uthus, en källare, personplattform av sten 44 meter lång, lastkaj av sten 15 meter lång, 2 sidospår med 160 meter afstånd mellan fripålarna å ena och 94 meter å det andra, 4 spårvexlar, en semafor." Om de ursprungliga optimistiska planerna hade realiserats kunde Hillareds "gamla" station ha blivit en betydande grenstation med trafik även till Månstad och kanske ända bort till småländska Taberg. Så blev det som bekant inte. Ungefär 1 km efter Hillareds gamla station når man fram till denna punkt, där spåret till Hillareds "nya" station ansluter. Härifrån går banan ännu idag på Kindsbanans banvall ända till Svenljunga.

Där landsvägen Borås-Svenljunga korsar järnvägen strax sydväst om Läckeryds gård, låg Kindsbanans nästa banvaktstuga, Bränningen. Den ligger där fortfarande men är nu i privat ägo. Strax därefter kommer banan fram till Ätran vid Buttorps kvarn. Vid norra infarten vid Sexdrega ligger Stålabo banvakstuga, där vägen korsar järnvägen. I protokollet från 1885 skriver man: Stationshus lika med Roppereds, ett godsmagasin, ett afträde, ett uthus, en källare. Personplattform av sten 49 m. lång, lastkaj av sten 15 m. lång, 1 sidospår med 162 m. afstånd mellan fripålarna enligt den fastställda ritningen 192 m., ett till godsmagasinet ledande sidospår med 84 m. mellan fripålarna (den fastställda ritningen 70m.), 4 spårväxlar, 1 semafor." Ringestena hållplats fick två växlar med ett 42 meter långt sidospår inlagt år 1886. Vissa förändringar i spårsystemet gjorde också 1898 genom att ett 54 meter långt stickspår leddes in till en privat lastplats. I samband med detta förlängdes sidospåret med 33 meter i norra änden av bangården.



Svenljunga har sedan gammalt varit den mest betydande platsen inom Kinds Härad, som där har sitt tingsställe. Vid årligen återkommande marknader och kreatursmöten råder här ett rörigt liv och uppgöres många affärer. Byn har läkare, sjukstuga, epidemisjukstuga och apotek, folkskola, bank, hotell och flera affärslokaler. Av industriella anläggningar fanns endast ett garveri, ett färgeri och ett sågverk. Vid de fall som Ätran bildar vid det nära intilliggande Svenljunga Kvarnar, finns en större fabriksbyggnad, ämnad till gummifabrik men någon fabrikation har ännu ej blivit av och byggnaden har fått stått öde i flera år. Svenljunga var Kinds härads järnvägs huvudstation. En ligt avsyningsmannen så stationen ut så här: "Stationshus inrymmande på nedre botten 2 väntsalar, 1 expeditions-, 1 bagage- och 1 vikarierum samt 1 trappa upp 2 rum och kök för föreståndaren, ett godsmagasin med genomgående spår, ett afträde, en källare, ett lokomotivstall av sten. Alla stickspår på stationen avslutades med vagnstoppare av räls och buffersplankor.



Ursprungligen hade bestämts att Borås-Alvesta Järnväg skulle vara färdig senast den 1 oktober 1901 men tidpunkten flyttades fram till den 1 juli 1903. Så lång respittid hade alltså Kindsbanan. Arbetena på BAJ drevs emellertid så raskt framåt att banan blev klar redan i december 1902. Invigningen skedde den 23 december. I skuggan av de festligheterna inträffade samtidigt landets första normalspåriga järnvägsnedläggelse. Kindsbanan upphörde att finnas till. Kvar fanns bara den stympade biten Hillared-Svenljunga, vilken därefter ingick som bibana i Borås-Alvesta järnväg. Sista tåget på Kindsbanan gick den 23 december, alltså samma dag som BAJ öppnades. Det var allt annat än en triumffärd för det sista tåget. Tysta skaror av människor stod samlade på en del stationer, det var mörkt och stängt på stationerna, personalen hade redan flyttat över till sina nya arbetsplatser. En insändare i Borås Tidning beskrev hur det kändes att bli av med sin järnväg. "Roppereds station står öde och en saknadens tomhet vilar över den slopade banan, vilket bland ortsbefolkningen verkade nedslående och förstämmande i själva julglädjen." En del virkeskunder hade inte hunnit lasta färdigt och för dem kördes en tid därefter ett antal "tåg". Den 1 mars 1903 var det dock definitivt slut med all trafik. I början av juni satte man igång med rivningen. Ett arbetståg gick varje morgon ut klockan 6 från Borås nedre station. Allt togs tillvara. Rälsen kördes till Limmared för att användas på banan Holsljunga-Limmared. Slipers, grindstolpar, grindar och stängsel användes dels till reparationer på banan Hillared-Svenljunga, dels på den nya sträckan Svenljunga-Axelfors. Den 3 augusti var allt arbete klart. Kindsbanan fanns inte längre.