



Borås – Herrljunga Järnväg Del 1 (2)

Borås – Herrljunga järnväg invigdes år 1863 och var Borås första järnväg. På bilden sker omlastning av virke vid Fristads station under ombyggnadstiden, troligtvis år 1898. Tredje skenan har utlagts men godsvagnarna är fortfarande smalspåriga. År 1883 tillkom Varberg – Borås järnväg och Borås kommunikationer påverkades också av tillkomsten av havrejärnvägen Uddevalla - Vänersborg – Herrljunga år 1866. För Borås del betonades att den nya järnvägen möjliggjorde inköp av färsk fisk. Det var järnvägens stora förtjänster att kosten kunde förbättra genom att färskvaror ersatte saltade och torkade livsmedel. Andra år 1890 planlagda men inte anlagda linjer med anknytning till Borås var Borås – Alvesta och Göteborg – Borås. Järnvägsnätet i Borås genomgick alltså en stark expansion under Sveriges järnvägsbyggnadsepok. En järnvägs första 10 år var den kritiska perioden, då var skulderna som störst och verksamheten ännu inte inarbetad.



Fristads järnvägsstation denna bild fotograferade jag för några år sedan.

I Borås – Herrljungas fall var 1860-talet dessutom en period kännetecknad av bomullsbrist, dåliga skördeutfall och allmänt svaga konjunkturer. Företaget bedrev därför på 1860-talet en sparsam politik. Löner sänktes, nödvändiga nyanskaffningar sköts på framtiden och bolaget och bolaget fick uppskov med amorteringar under de två kritiska åren 1867 och 1868. Bland de nödvändiga investeringarna fanns anskaffningen av fler lok och godsvagnar, så att villkoren i låneuppgörelsen med staten kunde slutregleras. Andra investeringar som anläggandet av stickspår till Stora Torget i Borås och uppbyggnaden av en mekanisk verkstad fick skjutas på framtiden. Det faktum att bolaget i inbetalat aktiebolag fått in mer pengar än den 30 procent de statliga lånekraven föreskrev, förvandlades av styrelsen till en tillgång. Bolaget ansågs ha en reserv med vilken man kunde betala avskrivningar, räntor och amorteringar under några kritiska år. Styrelsen talade om bolagets "imaginära kapital". Högkonjunkturen på 1870-talet möjliggjorde en konsolidering, först år 1876 kunde ägarna få sin första utdelning på 4 ½ procent och då hade järnvägen drivits i över 10 år Borås – Herrljunga blev aldrig någon särskilt lönande investering, medan alternativräntan på sparbanken var fem procent, gav järnvägsaktier femprocent eller en något högre förräntning endast under åtta av tjugo år. Den högsta avkastningen lämnades åren 1888 och 1890, då utdelningen var sex procent.