



SEKTIONEN FÖR
LÄRARUTBILDNING

Falkenbergs Järnväg och Holsljunga

*Påverkansfaktorer och beroendeförhållanden
rörande järnvägsetableringen*

C-opsats inom Historia 61-90
Författare: Oskar Lennermo
Höstterminen 2010
Handledare: Åsa Bengtsson

Abstrakt

Syftet med denna studie är att utröna hur sambandsförhållandet mellan olika påverkansfaktorer sett ut vid järnvägsetableringen kring Falkenberg-Limmaredsbanan, och mer specifikt i byn Holsljunga som låg utmed denna sträckning. Teoretiskt utgår uppsatsen från en problemställning gjord av Torbjörn Mårtensson, rörande påverkansförhållanden för godstransporter för järnväg. Här uppträder den dock till stor del i reviderad form, beroende på skiftande förutsättningar och undersökningsmaterial. Resultatet påvisar en stark optimism gentemot järnvägsetablering från i stort sett samtliga inblandade. Rörande påverkansförhållandena framträder en starkare påverkan från järnvägsbolag och trafikstruktur i riktning mot samhället Holsljunga än tvärtom. Detta medan förhållandet mellan bolag och trafikstruktur förefaller jämbördigt.

Nyckelord

Järnväg

Påverkansfaktorer

Holsljunga

Falkenberg Järnvägs AB

INNEHÅLLSFÖRTECKNING	sid.
1. Inledning	4
1.1. Disposition	5
1.2 Avgränsningar och begrepp	5
2. Forskningsläge	6
3. Syfte	8
4. Teori och metod	8
5. Källmaterial	10
6. Holsljunga innan järnvägen – en kort historik	12
7. Holsljunga och järnvägen	14
7.1 Infrastrukturella behov	14
7.2 Befolkningsutveckling	24
8. Järnvägsbolaget och trafikstrukturen	26
9. Slutdiskussion och förslag på vidare forskning	31
9.1 Slutdiskussion	31
9.2 Förslag på vidare forskning	38
10. Käll- och litteraturförteckning	39
10.1 Elektroniska källor	39
10.2 Otryckta källor	39
10.3 Tryckta källor	39
10.4 Litteratur	39

1. Inledning

”Holsljunga – mitt i världen”. Ja, med en sådan slogan har byn länge marknadsfört sig. Huruvida Holsljunga verkligen ligger mitt i världen, torde vara en perspektivfråga. I många år befann sig byn helt klart mitt i min egen värld, då detta är den plats som stod som miljö för min egen barndom. En inte fullt så tendentiös beskrivning av Holsljunga, skulle kunna avslöja att byn ligger vackert belägen vid Holsjön i södra Västergötland, knappa fem mil söder om Borås, längs väg 154 mot Falkenberg – dit sträckan är ungefär sju mil.

Att i dagens kommunikationsbaserade samhälle leva på en landsort likt Holsljunga innebär ett obönhörligt behov av transport. I takt med att jordbrukssamhället luckrats upp, kan det exempelvis vara fråga om arbetspendling till närbelägna större orter. Det kan även handla om rent konsumtionsinriktade resor till handelsmöjligheter bostadsorten helt enkelt inte kan erbjuda, för att nämna några exempel. Om vi istället för att konstatera nutidstendenser, vänder våra blickar mot det Holsljunga vi skulle finna om vi färdades 100 år tillbaka i tiden, finner vi ett samhälle som skiljer sig från det nutida på en rad punkter. Den största och viktigaste skillnaden (trots att man till viss del skulle kunna hävda att väg 154 idag till viss del fyller dess funktion), är naturligtvis den järnväg som gick rakt igenom det som sedermera skulle bli byn Holsljungas centrala delar. Mellan åren 1900 och 1961, då Holsljungas tid som stationssamhälle slutligen var till ända, passerade dagligen tåg genom samhället. Det krävs inga mängder fantasi för att än idag se spår (även om det inte handlar om rälsvarianten) från den tid då stinsen stod posterad utanför stationshuset och lokens visslor tjöt. Jag är själv uppväxt längs den gata som idag bär namnet Gamla Järnvägen, endast ett tiotal meter från den gamla järnvägsbankens numera asfalterade bana och endast ett femtiotal meter från det stationshus, vilket än idag står som monument över en svunnen tid.

Även om Gamla Järnvägen idag kantas av villor och lägenhetslängor uppförda under 70- och 80-talet, ger den långa och raka gatan en tydlig bild av sitt ursprung. Beger man sig dessutom en kilometer eller två utanför byns kärna, ligger banvallen än idag som den lämnades vid sextiotalets början, då spåren slutligen revs upp och forslades bort.

Som avslöjats, är det inte särskilt svårt att fortfarande se spår av den rent rumsliga inverkan järnvägen haft på Holsljunga som samhälle. Kanske skulle det till och med gå att hävda att Holsljunga inte blev just ett samhälle förrän järnvägen kom. I

vilket fall som helst finns anledning att tro att järnvägen som sådan, haft en betydande inverkan på det som idag är Holsljunga. Denna uppsats förflyttar oss därför tillbaka till den tid då planerna för järnväg etablerades och förverkligades. Vad som är intressant är vilka aktörer som verkade för att järnvägen skulle dras förbi Holsljunga, hur förhållandena mellan dessa aktörer såg ut, samt hur dessa påverkade varandra.

1.1 Disposition

Efter en presentation av det aktuella forskningsläget och uppsatsens förhållande till detta, följer det syfte och den frågeställning som varit utgångspunkter för arbetet. I det därpå följande kapitlet redogörs för den teoretiska inramningen och forskningsmetoden, vilket leder vidare in i en presentation av det källmaterial som använts.

Sedan följer ett bakgrundskapitel där Holsljungas historia presenteras i korta ordalag. Det därpå följande kapitlet är att betrakta som den egna undersökningens resultat. Här presenteras den information som framkommit i forskningsprocessen. Denna information diskuteras i det efterföljande nionde kapitlet, där en återknytning till den teoretiska ansatsen och uppsatsens slutsatser framträder. Det avslutande kapitlet ger förslag på vidare forskning i ämnet, följt av en fullständig käll- och litteraturförteckning.

1.2 Avgränsningar och begrepp

Då tids- och utrymmesmässiga begränsningar alltid finns i ett uppsatsarbete likt detta, ligger fokus i denna uppsats på åren för järnvägsetableringen i Holsljunga med viss omnejd. Det tidnings- och protokollmaterial som studerats, rör perioden 1894-1900. Anledningen till denna avgränsning är naturlig, då det är år 1894 som järnvägen omnämns för första gången i kommunstyrelseprotokoll. Detta samtidigt som slutpunkten för studerat protokoll- och tidningsmaterial är satt till år 1900 – då järnvägen slutligen kommit till byn.

Den befolkningsstatistik som i det sjätte kapitlet lyfts fram, berör utöver Holsljunga, dels byarna Östra Frölunda, Mårdaklev, Kalv och Håcksvik – men också Älvsered, Mjöback och Örsås. Mer om detta urval då siffrorna presenteras.

För att undvika missförstånd, är det viktigt att redan i detta skede göra skillnad på Falkenbergs Järnväg och Falkenberg Järnvägs AB. Med det förstnämnda avses bansträckningen Falkenberg-Limmared, det vill säga den fysiska banan, medan det senare åsyftar till aktiebolaget som ansvarade för nämnda sträcka.

2. Forskningsläge

Att järnvägsbyggnation i mångt och mycket handlar om ekonomi, torde det knappast råda några tvivel kring. Eli F. Heckscher, nationalekonom och ekonomisk historiker, författade den år 1907 utgivna avhandlingen *Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*. Denna sammanställdes med ambitionen att utröna vilka ekonomiska konsekvenser järnvägsdragning fått för Sverige fram till och med åren kring författandet av nämnda avhandling. Genom att studera såväl statistik av ekonomisk karaktär, som statistik över befolkningsutveckling kan han – inte helt förvånande – fastslå att järnvägsdragning, befolkningsutveckling och ekonomisk utveckling vid tiden stod i nära förhållande till varandra. Men, som redan påpekats, uppmärksammar Heckscher också det problematiska i att peka på järnvägen som enskild faktor för utveckling. Utan att kunna ge ett klart svar, ställer sig Heckscher frågan huruvida järnvägen är att betrakta som en fristående utvecklingsfaktor, eller om en kombination med andra företeelser krävs.¹

Utöver kostnader för material, anläggande och underhåll, rör de ekonomiska aspekterna av en järnvägsetablering exempelvis beräknad ekonomisk vinst för järnvägsbolaget och övriga, av järnvägsbygget påverkade aktörer – för att bara nämna några angreppspunkter. I denna studie är just aktörskapet intressant. Det vill säga hur Holsljunga, Falkenberg Järnvägs AB och banan detta bolag trafikerade stod i relation till varandra och påverkade varandra.

Efter otaliga timmars tillägnande av litteratur rörande svensk järnvägshistoria, står det klart att fenomenen järnväg och ekonomi står i så starkt samband till varandra att det nästintill tycks omöjligt att på vetenskapligt vis skildra järnvägspolitik och järnvägsanläggande utan att beröra de ekonomiska faktorerna. Särskilt när det handlar om perioden innan SJ:s monopol blev totalt, och marknaden fortfarande till stor del var beroende av externt kapital för att de olika järnvägsprojekten runt om i landet skulle bli förverkligade. Inom denna tidsperiod, det vill säga innan SJ:s statliga monopol blev totalt, rör sig Leif Elghs forskning. Han konstaterar att den samhällsekonomiska vinsten kopplad till järnvägen är omöjlig att i full skala mäta, åtminstone om det är explicita siffror man söker. Han beskriver hur Falkenberg-Limmaredbanans drift i slutändan var

¹ Heckscher, E. F. *Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*. 1907. s.11

en förlustaffär, men att den ur ett lokalt perspektiv ändå hade ett existensberättigande.² Vad Elgh här menar, är att även om järnvägsbolaget periodvis blödde ekonomiskt, tycktes ändå samhällena längs banan i stor utsträckning ha dragit nytta av denna. Även Heckscher ger redan i 1900-talets inledning en bild av samma problematik, då han redan i detta skede konstaterar det problematiska i att isolera faktorer för samhällsutveckling, däribland järnvägsanläggande, från varandra.³

I *Bantågens gång*, författad av Torbjörn Mårtensson, med undertiteln *Järnvägens godstrafik och dess anpassning till näringslivets rumslighet, branschstruktur och transportefterfrågan 1890-1985*, studeras järnvägen ur ett ekonomihistoriskt perspektiv. Fokus ligger på godstransporter och näringslivet kring järnvägar, där påverkansförhållanden mellan olika faktorer som inverkar på dessa som helhet också diskuteras.⁴ Ur Mårtenssons forskning har en anpassad variant av hans påverkansmodell använts för att beskriva sambanden mellan Holsljunga, Falkenberg Järnvägs AB och den järnvägssträckning detta bolag trafikerade.

Till redan presenterade verk, kan ett antal andra även läggas till. Dessa har inte samma tydliga ekonomiska inriktning, utan ger mer en bild av svensk järnvägshistoria och hur järnvägen utvecklats i Sverige. Detta belyses i Arne Kaisers *I fädrens spår...*⁵ och Leif Enarssons *Järnvägens utveckling*⁶. Samma Kaiser har dessutom tillsammans med Jan Af Geijerstam författat kapitlet "En spårbunden historia" i samlingsverket *Järnvägen 150 år*, där svensk järnvägshistorik presenteras. Det avsnitt som Af Geijerstam och Kaiser författat rör järnvägen som infrastrukturellt system, samt dess tekniska utveckling.⁷

Peter Aronsson har till antologin *Stationssamhällen* författat ett kapitel som rör perspektiv på stationssamhällen i nordisk forskning. Bland annat berör Aronsson hur järnvägssatsningar under 1800-talet många gånger var omotiverat optimistiska projekt baserade på glädjekalkyler och hur dåtidens graderade rösträtt fick inverkan på beslutsfattande rörande järnvägsetablering.⁸

² Elgh, L. *Falkenbergs Järnväg*. 1988. s.109

³ Heckscher, E. F. 1907. s.1

⁴ Mårtensson, T. *Bantågens gång*. 1994.

⁵ Kaiser, A. *I fädrens spår...* 1994.

⁶ Enarsson, L. *Järnvägens utveckling*. 2003.

⁷ Af Geijerstam, J. & Kaiser, A. "En spårbunden historia". 2005.

⁸ Aronsson, P. "Perspektiv på stationssamhällen i nordisk forskning". 1999.

På angränsande tema är Fredrik Anderssons avhandling *Mot framtiden på gamla spår?* skriven. I denna påvisar Andersson tydligt vikten av lobbyarbete, i avsikt att få till stånd järnvägsdragning.⁹ Visserligen är järnvägsdragningarna Andersson studerar belägna vid Norrlandskusten och naturligtvis flera gånger större projekt än den dragning denna uppsats huvudsakligen rör, men han lyfter fram en del aspekter som är intressanta även för en mindre omfattande studie. Kanske främst då man frågar sig vilka aktörer som är mest angelägna om att ett järnvägsprojekt kommer till stånd.

3. Syfte

Det huvudsakliga syftet med denna uppsats är att påvisa hur påverkansförhållandena mellan järnvägsbolaget, trafikstrukturen och samhället Holsljunga såg ut åren kring järnvägsetableringen i Södra Kind. Det vill säga hur och i vilken grad dessa faktorer påverkade varandra under tidsperioden då järnvägen etablerades i bygden.

4. Teori och metod

För att kunna undersöka hur relationerna sett ut mellan järnvägsbolag, trafikstruktur och Holsljunga, har en teoretisk modell, konstruerad av Torbjörn Mårtensson, använts. Det är också ur denna modell idén med uppdelning i de tre faktorerna är hämtad.

Modellen konstruerar Mårtensson i sin avhandling för att synliggöra anpassning av samverkansfaktorer för järnvägstrafikens förutsättningar mellan åren 1890 och 1985. Kortfattat kan sägas att Mårtensson urskiljer tre företeelser – järnvägssystem, produktionssystem, samt övriga trafikslag. Utifrån dessa och parametrar såsom varusammansättning, fraktintäkter och fraktavstånd, diskuterar han hur förhållandena mellan dessa företeelser generellt sett fungerar.

Då Mårtensson diskuterar järnvägen som trafiksystem och nätverk, lyfts bland annat frågeställningen huruvida det är marknadsprincipen eller trafikprincipen som styr anpassningen mellan järnvägstrafik och produktionslokalisering. Det vill säga huruvida det är transportmöjligheterna som styr produktionslokaliseringen eller tvärtom. Något entydigt svar på detta kan emellertid inte delges.¹⁰

Nedan syns problemställningen i förenklad och illustrerad form, där de heldragna pilarna kan ses som påverkansriktningar. Den streckade pilen från nätboxen

⁹ Andersson, F. *Mot framtiden på gamla spår?* 2004.

¹⁰ Mårtensson, T. 1994. s.28

till näringslivsboxen är streckad av den anledning att denna påverkan tycks svagare än de övriga. Boxarna som är namngivna *Nät*, respektive *Trafikstruktur* kan ses som järnvägssystemet, medan *Näringslivsstruktur* kan ses som produktionssystemet. Den tredje samverkansfaktorn är *Övriga trafikslag*.¹¹

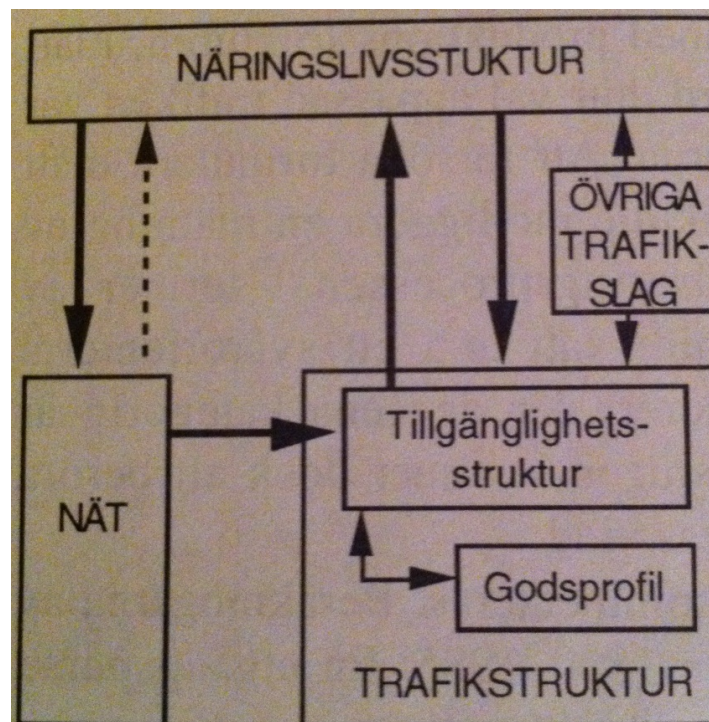


Fig. 1. Mårtenssons problemställning¹²

Då Mårtenssons problemmodell lägger stort tonvikt vid näringslivet och undersökningen som sådan främst fokuserar på godstransport, har en modifiering av denna krävts för optimal anpassning till denna uppsats. Som framgår i modellen på nästkommande sida, är den tydligaste skillnaden att boxarna *Tillgänglighetsstruktur* och *Godsprofil* inte tillägnats egna boxar inom *Trafikstruktur*, samt att *Övriga trafikslag* av förklarliga skäl utelämnats. För en mer utförlig studie av sträckans godsprofil och samband med det Mårtensson kallar tillgänglighetsstruktur har det helt enkelt inte funnits tillräckliga resurser för att en studie i detta skede skulle vara möjlig. Jag ser ändå att modellens huvuddrag och sättet på vilket denna tydligt illustrerar påverkansförhållanden, är användbar även i mindre skala, såsom i detta fall. Framför allt eftersom den möjliggör ett förtydligande av ett relativt komplicerat händelseförlopp

¹¹ Ibid. s.30

¹² Ibid. s.30

på ett sätt som gör det möjligt att enklare få en överblick av samma förlopp. Den egenhändigt komponerade problemmodellen kan därför illustreras på följande sätt.

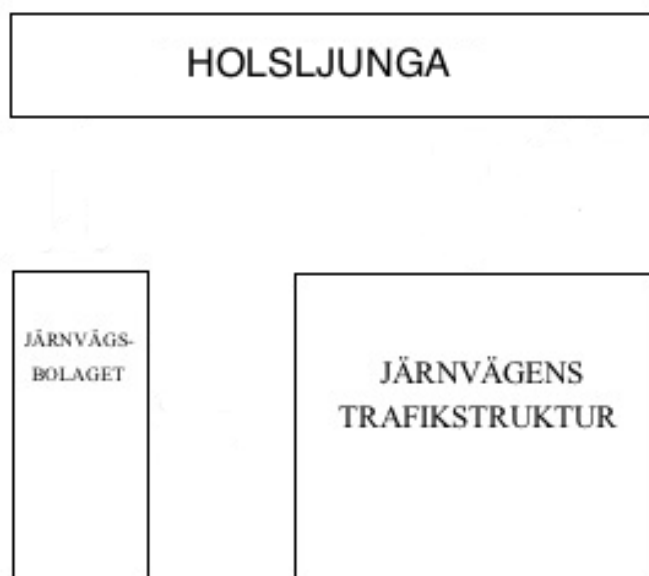


Fig. 2. Modell rörande järnvägsbolag, järnvägens trafikstruktur och orten Holsljunga under åren för järnvägsetablering vid orten.

På ett tydligt sätt åskådliggörs här de aktörer, vars inbördes påverkansförhållanden uppsatsen är tänkt att reda ut. I uppsatsens avslutande diskussion skall jag, likt Mårtensson, diskutera påverkansförhållandena mellan de olika aktörerna.

5. Källmaterial

Det källmaterial som kan benämnas förstahandskällor, består av protokollmaterial, tidningsmaterial och befolkningsstatistik från Statistiska Centralbyrån.

De protokoll som använts är sådana från kommunalstämmor i Holsljunga, och detta för åren som föregick ett anläggande av järnvägen. Det handlar om stämmor förda vid datumen 28 mars och 15 april år 1895, 19 maj och 20 augusti 1896, 13 juni och 2 augusti 1897, samt 21 november 1899. Vid dessa tillfällen har alltså järnvägsfrågan stått som en av punkterna på dagordningen, och det som nedtecknats rör i princip uteslutande beslut om aktieteckningar i Falkenbergs järnväg. Utöver dessa nyckeldatum, dyker järnvägsfrågan upp vid fler stämmor, men rör i dessa sammanhang andra, vid tiden potentiella järnvägslinjer. Detta poängteras dock tydligt då det omnämns.

Det tidningsmaterial som använts, har sitt ursprung i *Borås Tidning*. Här dyker en handfull datum mellan 1894 och 1900 upp, som tydligare presenteras då de framträder och på så sätt bidrar. Det handlar mestadels om renodlad nyhetsrapportering rörande järnvägsbyggnationen och dess konsekvenser, men också några få röster från allmänheten.

I resultatavdelningen framträder befolkningsstatistik rörande byarna Holsljunga, Östra Frölunda, Mårdaklev, Kalv, Håcksvik, Älvsered, Mjöbäck och Örsås. Dessa siffror är hämtade från Statistiska Centralbyråns öppna webbaserade arkiv, baserade på Bidrag till Sveriges officiella statistik (BISOS).¹³ Noterbart är även att stavningen av ortsnamnen genom hela uppsatsen, så när som på direkta citat, justerats till de nuvarande för att undvika missförstånd. Elfsered blir således Älvsered och Mårdaklef förvandlas till Mårdaklev, och så vidare. Vidare dyker samlingsnamnet *Sydvästra Kind* upp vid ett par tillfällen, och med detta avses då de undersökta orterna. Hembygdslitteratur författad av Ingemar Herngren¹⁴ och Svante Eliasson¹⁵ i samarbete med traktens hembygdsföreningar har också bidragit, även om denna litteratur mer är att betrakta som andrahandskällor. Dessutom används det Leif Elgh skrivit om Falkenbergs Järnväg, som underlag för uppsatsens analys. Denna källa kan även den betraktas som en andrahandskälla.

Som framgått, har såväl första- som andrahandskällor bidragit med bitar till denna undersökning. Självklart är det på det viset att de senare inte har samma vetenskapliga tyngd som de förstnämnda (exempelvis för att risken finns att ett verk signerat en hembygdsförening möjligen kan förhållande den egna bygden en aning), men det är också viktigt att ha i åtanke vad de respektive källorna använts till. Medan andrahandskällor såsom Herngren, Eliasson och Elgh främst fungerar för att bygga en kontext och ett sammanhang, har protokollmaterial, text ur *Borås Tidning* och befolkningsstatistiken på ett tydligare sätt lyft fram det som kan anses vara uppsatsens kärna. Undantaget är dock delar av Elghs forskning, då järnvägsbolaget står i fokus. Här har jag vänt mig till en andrahandskälla för att kunna diskutera förhållandena.

På kartbilden på nästkommande sida ges en tydligare överblick av hur orterna i Södra Kind ligger i förhållande till varandra. Undantaget är Älvsered, som numera tillhör Falkenbergs kommun och kan sägas ligga strax sydväst om det område kartan

¹³ Statistiska Centralbyrån, <http://www.scb.se/>, hämtat 2010-12-15.

¹⁴ Herngren, I. (red.) *Holsljunga. Boken om dess historia, gårdar, människor*. 1995.

¹⁵ Eliasson, S. *Något om gårdfarihandeln i Holsljunga*. 1961.

illustrerar. Örsås skrivs inte fetstilt, men återfinns nästan rakt österut från Holsljunga räknat. Det blir även på kartbilden tydligt hur Falkenbergs Järnväg i stora drag följde den sträckning länsvägarna 154 och 156 sedermera har tagit.



Fig. 3. Nuvarande Svenljunga kommuns södra delar¹⁶

6. Holsljunga innan järnvägen – en kort historik

Historien om Holsljunga börjar naturligtvis inte i och med järnvägen, även om samhället i mångt och mycket fick sin nuvarande form som en direkt följd av denna infrastrukturella hävstång.

För att göra en potentiellt oändlig historia mer överskådlig, kan man konstatera att det alltsedan stenåldern troligtvis bott människor i trakten kring Holsljunga. Om

¹⁶ Svenljunga Kommun, *Kommunkarta*, <http://www.svenljunga.se>

detta vittnar fornlämningar av olika slag. Så skriver Herngren i *Holsljunga. Boken om dess historia, gårdar, människor*, som han i samarbete med Holsljunga Hembygdsförening författat. Under de otaliga svensk-danska konflikterna mellan 1200 och 1600-tal, förefaller Holsljunga hela tiden ha befunnit sig i ett gränslandskap mellan det svenska och danska rikena. Sannolikt är detta en starkt bidragande faktor till en ökad gårdfarihandel i trakten. Knalleväsendet skulle ju sedermera också bli någonting tätt förknippat med trakten kring Holsljunga och övriga Sjuhäradsbygden. Dessutom tror man att Ätradalen, till vilken Holsljunga angränsar, alltsedan vikingatid varit en viktig handelsled.¹⁷

Även om det direkta danska hotet inte var så nära förestående som innan, konstaterar Herngren ändå att ”Hållskjutsar, böndernas skyldighet att ställa upp med hästar och inkvarteringar med mera under militära marscher, vid riksdagsmäns resor och så vidare (...)”, finns beskrivna i flera tingshandlingar från 1700-talets början och att dessa vittnar om vilken stor belastning detta medförde för allmogen i Holsljunga.¹⁸ Herngren uppmärksammar en annan detalj i sin studie av tingsprotokollen; nämligen ett förhållandevis stort antal klagomål rörande skjutslag i bygden. Det handlar dels om gästgivare som klagat på bönders ovilja att hålla med hästar, samt ställa upp vid kallelse, men också från böndernas håll klagomål på de uppoffringar dessa tvingas till i och med skjutslagsplikten.¹⁹ Transportbehov fanns således flera hundra år innan järnvägen kom till bygden, även om dess klientel må ha förändrats en del under resans gång.

Då full näringsfrihet inte infördes i Sverige förrän på 1860-talet, var handeln under 1700-talet reglerad och förlagd till städernas marknadsplatser. Gårdfarihandeln och saluförandet av egna produkter blev därför problematisk. Häradena i södra Västergötland kunde dock åtnjuta vissa privilegier i sammanhanget. Sannolikt på grund av den djupt rotade traditionen rörande detta handelsmönster. Det innebar dock inte att marknadsplatser i bygden inte existerade. Närliggande, centralt sanktionerade marknadsplatser i Ullasjö, Svenljunga och Östra Frölunda besöktes troligen även av människor från Holsljunga.²⁰ Dessutom berättas det om hur man på 1800-talet från bygden arrangerade resor till Göteborg, där varor såsom smör, kalvskinn, skogsfågel

¹⁷ Herngren, I. 1995. s.31ff

¹⁸ Ibid. s.50

¹⁹ Ibid. s.69

²⁰ Ibid. s.72

och hare medfördes för försäljning. På vagnen tillbaka fanns inköpta varor av karaktär som inte kunde frambringas på hembygden. Kaffe, salt, socker och snus är exempel på dessa.²¹

Det är dock viktigt att tydligt understryka gårdfarihandelns betydelse som näringsgren för Holsljunga. I en tidig studie, framställs hur 1800-talet blev den Holsljungabördiga gårdfarihandelns guldålder. De varor som salufördes på knallefärderna handlade mycket om textilartade sådana, såsom lokalt producerade hel- och halvylletyger, vadmal och så vidare. Även mer dyrbara importerade tyger medfördes emellanåt. En lång rad framgångsrika knallar omnämns i Eliassons bok, och särskilt bör kanske Anders Jönsson, ursprungligen från gården Fällhult, noteras av dessa.²² Jönssons verksamhet som vävnadsförläggare expanderade kraftigt under den senare delen av 1800-talet, och han var vid en period till och med ensamägare till det sedermera även nationellt bekanta Borås Wäfveri.²³

7. Holsljunga och järnvägen

I detta kapitel ligger fokus på Holsljunga som aktör. Här presenteras de krafter som verkade för järnvägsetablering och hur arbetet för en bansträckning förbi Holsljunga förflöt ur ett lokalt perspektiv. Kapitlet avslutas också med att presentera befolkningsstatistik för Holsljunga och närbelägna byar för perioden 1894-1910, för att kunna uppmärksamma huruvida eventuella samband finns mellan befolkningsförändringar och järnvägsetablering i trakten kring Holsljunga för denna period.

7.1 Infrastrukturella behov

Under 1800-talet hade behovet av kommunikationer ökat på bygden.²⁴ Detta var många år innan järnvägens tillkomst och länsväg 154²⁵ låg i en än mer avlägsen framtid. Klart tycks, att Holsljunga låg litet vid sidan av de större stråkvägarna och att bättre anslutningar till dessa, samt till närliggande större orter var efterlängtade.

Att järnväg var framtidens melodi, omvittnar de många planerade dragningarna som Holsljunga kommunstyrelse tar ställning till under det sena 1800-talet. Ur

²¹ Eliasson, S. 1961. s.220

²² Ibid. s.218

²³ Herngren, I. 1994. s.236

²⁴ Ibid. s.96

²⁵ Wikipedia, http://sv.wikipedia.org/wiki/Länsväg_154, hämtat 2010-12-20

protokollsboken, fördd vid kommunalstämmorna i Holsljunga kommun mellan åren 1888-1903, omnämns exempelvis den andra april 1890 förslag om aktieteckning i järnvägsprojekt mellan Fritsla och Axelfors.²⁶ Huruvida man beslutar om detta framgår inte, men det faktum att någon järnvägssträckning mellan orterna aldrig blev verklighet, kan ge en klar indikation på vilken väg projektet tog. Även en påtänkt järnvägsträckning mellan Varberg och en icke namngiven småländsk ort förefaller ha diskuterats.²⁷

Den 30 mars 1894 förefaller frågan återigen varit uppe för diskussion vid kommunalstämman. Visserligen i ett sammanhang som rör ett potentiellt landsvägsbygge, men ”den möjligen blifwande järnvägen” omnämns även den (även om det inte poängteras vilken sträckning detta skulle vara).²⁸ Ett annat hastigt berörande sker den 15 april året därpå. Det är också vid detta tillfälle Falkenbergs Järnväg för första gången finns omnämnt i protokollmaterialet.²⁹

Tisdagen den 11 december 1894 beskrivs i *Borås Tidning* att det

För Falkenbergs Järnvägs utsträckning från dess nuvarande slutstation Fridhemsberg i Ullared socken i halländska skogsbygden till Elfsered kyrkoby i södra Kind, hvilken bygd genom den nya bandelen skulle få den genaste vägen till kusten och till utskeppningshamn för sina produkter, uttalade sig stadsfullmäktige i Falkenberg enhälligt vid fredags afton i anledning av denna fråga hållet extra sammanträde.³⁰

Att järnvägen närmade sig bygden stod alltmer klart. Frågan var bara från vilket håll den skulle komma, samt hur nära Holsljunga den skulle dras. Rörande Falkenbergsalternativets expansion inåt landet beskriver *Borås Tidning* bara en vecka efter föregående notis att ”Samtliga (21) kommuner, utom en, uttalat sig tillstyrkande under framhållande att den bandelens stora betydelse för de bygder den kommer att beröra (...).”³¹ Det framgår inte vilken av de berörda kommunerna som ställer sig tveksam till Falkenbergsbanans närvaro, men klart tycks ändå att det generella intresset är stort på det kommunala planet, runt om i bygden.

²⁶ Svenljunga kommunarkiv, *Protokollbok Holsljunga kommun 1888-1903*, Protokoll fört 1890-04-02

²⁷ Eliasson, S. 1961. s.150

²⁸ Svenljunga kommunarkiv, *Protokollbok Holsljunga kommun 1888-1903*, Protokoll fört 1894-03-30

²⁹ Ibid. 1895-04-15

³⁰ *Borås Tidning*, publicerat 1894-12-11

³¹ Ibid. publicerat 1894-12-18

På Holsljunga kommunalstämma den tredje december 1895 dyker så ännu ett påtänkt järnvägsprojekt upp i materialet. Det handlar om en järnväg ”från Göteborg öfwer Räflanda och Kinna”, med sträckning norr om Holsjön. Efter diskussion beslutas att kommunen ”bör anstränga sig till det yttersta för att möjligt skaffa företaget framgång”. Dessutom konstaterar man att ”ett bättre anbud aldrig kan göras kommunen med avseende på förbättrade kommunikationer”. Man åtager sig även från kommunens håll att teckna aktieposter på 20 000 kronor, under förutsättning att:

1. En station anläggs på slätten i närheten av Holsljunga kyrka
2. Att byggnation är påbörjad före 1 januari 1900
3. Att kommunen blir löst från täckning i förut tilltänkt järnväg Warberg-Småland
4. Att länen blir så fördelaktiga att kommunen som aktieägare inte skall behöva skjuta till mer pengar senare.³²

De kommande åren intensifieras järnvägsdiskussionen på kommunalstämmorna. Den 22 mars 1896 förklaras intresse i en bansträckning rörande orterna ”Räflanda-Kinna-Gislaved-Alfvesta”.³³ En kravlista liknande den nyss citerade bifogas återigen. Knappa två månader senare, den 19 maj, framgår det dock av mötesprotokollet att: ”Sedan det av herr Tharin i Örby blifwit upplyst att enligt stakningen af närmaste station, för kommunen skulle blifva Haga i Redslared, förklarade sig enhälligt icke kunna hafva något egentligt gagn af den föreslagna banan [...]”.³⁴ Man anser sig alltså inte vinna tillräckligt mycket på att gynna en sådan bansträckning, då denna, rent geografiskt, inte rör Holsljunga i tillräcklig utsträckning eftersom avståndet (omkring en mil) är för stort.

Hoppet förefaller dock vara vid liv, och den 15 augusti samma år avslöjar ett mötesprotokoll att den tidigare nämnda bansträckningen mellan Varberg och Småland ännu inte är helt ute ur bilden. Återigen författas en lista med villkor för en eventuell aktieteckning.³⁵ Detta skall också bli sista gången något annat bolag än Falkenberg Järnvägs AB nämns i protokollen.

Lördagen den 29 augusti 1896 rapporteras det i *Borås Tidning* om att ett järnvägsmöte har hållits i Svenljunga, rörande de eventuella järnvägsalternativ som

³² Svenljunga kommunarkiv, *Protokollbok Holsljunga kommun 1888-1903*, Protokoll fört 1895-12-03

³³ Ibid. 1896-03-22

³⁴ Ibid. 1896-05-02

³⁵ Ibid. 1896-08-15

skulle kunna komma att beröra trakterna kring orten. Landshövdingensämbetet har funnits närvarande och Falkenberg Järnvägs AB har på mötet representerats av verkställande direktör August Henrikson. Det skrivs bland annat att jämfört med ett alternativ med utgångspunkt i Varberg (mer om detta under punkt 8) ansåg Landshövdingensämbetet att ”Falkenbergsbanan hade arbetat ej endast i ord utan äfven i handling. Så ej den andra.”³⁶ Det vill säga att man i Falkenberg hållit sina löften att arbetet här förflutit i tillfredsställande takt. Dessutom diskuterades under en andra sittning två alternativa bansträckningar mellan Borås och Alvesta i Småland, som vid tidpunkten också befann sig på planeringsstadiet. Rörande den södra sträckningen av de två alternativen, skulle såväl Örsås, Östra Frölunda som Kalv beröras. Det rapporteras om livliga diskussioner mellan förespråkare för de båda sträckningarna, och att mötesdeltagarna kunde räknas i hundratal.³⁷

Det sistnämnda alternativet, som alltså skulle involvera de byar som ur befolkningssynpunkt studerats i denna uppsats, skulle det sedermera inte bli verklighet av. I *Borås Tidning* står den 29 januari 1898 skrivet under rubriken *Järnvägsfrågorna* att det ”I södra Kind råder sorg, i norra glädje, med anledning af nyheten om regeringens koncessionsbeviljan för Länghem-Alfvesta-delen af Borås-Alfvestabanan”.³⁸ Det vill säga det norra alternativet.

Den andra augusti 1897 fattar kommunalstämman i Holsljunga kommun beslut om att teckna aktier till ett värde av 15000 kronor i Falkenberg Järnvägs AB.³⁹ Den tionde januari 1898 beslutar man om att skjuta till ytterligare 5000 kronor för aktieteckning i bolaget.⁴⁰

Att dessa investeringar innebar enorma summor för små landsortskommuner, förstår man inte minst då den avsevärt större orten Svenljungas hela kommunbudget tio år senare (1908) låg på 11 445 kronor.⁴¹ Därför fick man via ansökningar så högt adresserade som den svenska kungen, be om penninglån för aktietecknandet. Intressant nog publiceras i *Borås Tidning* den 1 november 1898 sammanfattande siffror rörande Holsljunga kommuns utgifter och inkomster för innevarande år. Av dessa framgår att

³⁶ *Borås Tidning*, publicerat 1896-08-29

³⁷ Ibid. 1896-08-29

³⁸ Ibid. 1898-01-29

³⁹ Svenljunga kommunarkiv, *Protokollbok Holsljunga kommun 1888-1903*, Protokoll fört 1897-08-02

⁴⁰ Ibid. 1898-01-10

⁴¹ Losman, B. *Hur var det då? Arkiven berättar om Svenljunga och trakten däromkring under 150 år*. 1998. s.14

posten *Amortering och ränta å järnvägslån* stått för en minuspost på 1010 kronor. Det framgår också att detta motsvarat nära nog en tredjedel av kommunens totala utgifter, eftersom de sistnämnda beräknats till 3069 kronor och 93 öre för räkenskapsåret 1898.⁴²

Rörande nyss nämnda penninglån hos kungen, finns uppgifter om ett bakslag i form av ett icke beviljat lån från Stockholm. Detta dyker upp i kommunalstämmeprotokoll fört i mars 1898.⁴³ Denna smärre tillbakagång visar sig dock inte ha några större effekter för bansträckningen i stort, då projekteringen redan befann i ett så pass sent stadium.

På vilket sätt kan det då sägas att Holsljunga med omnejd drog vinst av järnvägens intåg? Här har det varit svårt att ur forskningshänseende sätta fingret på definitiva förändringsfaktorer i positiv riktning. I regel har andrahandskonstruerat material, såsom strax citerade brev, signerat en Falkenbergsbaserad korrespondent till *Borås Tidning*, varit det enda material som stått att finna. Korrespondenten skriver 28/7 1898, bland annat att:

I hvilken grad tidsenliga kommunikationer kunna inom en förut undangömd och stagnerande bygd verka ett uppsving å snart sagt alla områden men i synnerhet det industriella, därpå är den till hela sin utsträckning ännu ej färdiga Falkenbergs järnväg ett talande bevis.⁴⁴

Han fortsätter:

De förut hardt när ingen inkomstgifvande skogarna, med 5 å 6 mils usel landsväg till närmaste stad, ha mångdubblats i värde och äro eftersökta af ett flertal spekulanter, jordbrukarne få tillgång till nödvändig jordförbättringsmedel som de förr till följd af den långväga transporten på hjuldon varit omöjlig att anskaffa, tillfällen till god arbetsförtjänst skapas till följd af den ökade pänningetillgången allorstädes, naturligtvis mest genom skogarnes afverkning, beredning och transport.⁴⁵

Korrespondenten inleder sedan sitt avslutningsanförande med följande ord:

⁴² *Borås Tidning*, publicerat 1898-11-01

⁴³ Svenljunga kommunarkiv, *Protokollbok Holsljunga kommun 1888-1903*, Protokoll fört 1898-03-26

⁴⁴ *Borås Tidning*, publicerat 1898-07-28

⁴⁵ *Ibid.* publicerat 1898-07-28

Äfven på det rent industriella området verkar banan direkt väckande, och ett par bevis därpå kunna omtalas nämligen att endast i Mjöbäcks socken, dit järnvägen ännu ej ens är färdig, komma tvänne ångsågar att anläggas, en af dem efter ganska stor måttstock. I Elfsered har Västgöta Väfnadsaktiebolag slagit ner sina bopålar, andra exempel att förtiga.⁴⁶

Här förmedlar korrespondenten en bild av järnvägen som någonting som inverkat, och kommer att inverka, odelat positivt på den bygd den genomlöper och är tänkt att genomlöpa. Det tycks därmed ha funnits en optimism bland företagen i bygden till förmån för järnvägen.

Rörande kopplingen mellan järnvägen och företagsklimatet i just Holsljunga, finns vissa noterbara detaljer. Bland annat skall den stockholmsbördige sågverksintressenten C A Fahlgren ha varit en drivande faktor bakom järnvägens förlängning till Holsljunga. Han anlade 1898 en ångsåg vid nuvarande idrottsplatsen i Holsljunga – endast några hundra meter från den plats på vilken stationshuset sedan uppfördes. Under 1900-talets början skall dessutom högkonjunktur för sågverken ha varit gällande.⁴⁷ Leif Elgh menar dessutom att Holsljunga vid tiden sågs som ett viktigt centrum för trähanteringen i denna del av södra Kind.⁴⁸ Vad järnvägen bidrog med till denna näring, var naturligtvis den jämförelsevis enorma transportvolymen i förhållande till övriga transportalternativ. Sannolikt är detta också vad den tidigare citerade Falkenbergskorrespondenten åsyftar då han menar att skogarna kring järnvägen flerdubblats i värde för dess ägare. Nu var de i en helt annan utsträckning möjliga att avverka och sälja.

Vid åren för järnvägsetablering tycks det framförallt vara skogsindustrin som dragit de primära vinstlotterna i Holsljungatrakten. En annan verksamhet som ur järnvägssynpunkt kan vara värd att nämna, är driften vid Gräne gruva. Gruvan, belägen några kilometer sydväst om Holsljunga i närheten av stationen Brunarp, togs i drift under senare delen av 1800-talet och i och med järnvägsetableringen anlades även ett mindre stickspår från gruvan upp till järnvägsbanken. Herngren skriver att det finns uppgifter på att man i Gräne 1904 bröt nära 621 ton fältspat, som betalades med 2 kr per ton och dessutom drygt 837 ton kvarts å 55 öre per ton. Dessa leveranser gav ägaren till gruvan, Klas Andersson, 1752 kronor i inkomst – vilket var en ansevärd summa pengar

⁴⁶ Ibid. publicerat 1898-07-28

⁴⁷ Herngren, I. 1995. s.100ff

⁴⁸ Elgh, L. 1988. s.62

på den tiden.⁴⁹ Det fanns också en framväxande textilindustri på orten längre fram på 1900-talet.⁵⁰ Möjligen kan järnvägen även ha inverkat positivt på denna etablering.

Den hitintills förmedlade bilden ger lätt sken av att bara de producerande näringsgrenarna blev påverkade av järnvägens framdragning. Så var dock inte det sannolika fallet. I och med anläggande av stationshus, blev handeln alltmer koncentrerad till det som idag kan sägas vara samhällets kärna. Från att det i bygden funnits ett flertal mindre handelsbodas utspridda i anslutning till de olika gårdarna, blev nu – som sagts – dagligvaruhandeln mer centraliserad till områdena kring stationen.⁵¹ Källmaterialet kring handeln på orten av ytterst begränsad art, och det är främst information kring denna från 1930-tal och framåt som kunnat tillgodogöras – varför det, i viss likhet med detaljerna kring textilindustrin på orten, inte blir alldeles oproblematiskt att dra några definitiva slutsatser kring eventuella samband mellan näringen och järnvägen.

Vad som naturligtvis också blir intressant i sammanhanget, är hur människorna i Holsljunga såg på en (eventuell) järnvägssträckning förbi samhället och vilka motiv som i så fall fanns för denna inställning. Direkta vittnesmål har varit svåra att finna, men det är dock möjligt är att exempelvis närmare studera vilka som satt i Holsljunga kommunalstämma under de möten då järnvägsfrågan diskuterats. Möjligen kan man då också få någon slags idé huruvida dessa haft egenintressen i ett förverkligande av järnvägsplanerna.

Protokollen från kommunalstämmorna visar att Anders Johansson varit mötesordförande vid samtliga tillfällen. Denne Johansson, ursprungligen från hemmanet Håkanhult, var en känd knalle på bygden.⁵² Möjligheten kan därmed inte uteslutas att Johansson såg järnvägen som en potentiellt gynnande faktor för sin verksamhet.

En annan styrelseledamot som flitigt närvarat vid mötena är signaturen H. P. Hedin, vilket med stor sannolikhet är ”resehandlaren” Peter Hedin, som verkade inom samma gebit som nämnda Johansson.⁵³ Därför får man förmoda att de eventuella egenintressena som nämndes för denne, också delades av Hedin.

Ytterligare ett namn som figurerat på de flesta av mötena, är J. A. Pettersson. Om denne återfinns ingen information i hembygdsboken, men i *Borås Tidning* den 25

⁴⁹ Herngren, I. 1995. s.177

⁵⁰ Ibid. s.184

⁵¹ Ibid. s.183

⁵² Ibid. s.182

⁵³ Ibid. s.182

februari 1898 rapporteras från Holsljunga bevillningsberedning om olika taxeringsvärden på orten. Här återfinns J. A. Pettersson återigen, och tituleras även han *handlare*. I samma beredning har även H. P. Hedin suttit, och då även denne beskrivs som just handlare, får man anta att dessa män hade, om inte samma så åtminstone liknande yrken (och därmed intressen av en bansträckning förbi Holsljunga).⁵⁴

Vid flera av styrelsemötena finns även namnet J. A. Johansson bland deltagarna. Dessutom förefaller han även ha suttit med i den nyss nämnda bevillningsberedningen, då även detta namn dyker upp i rapporten i *Borås Tidning*. Med stor sannolikhet åsyftas här Johan August Johansson, hemmansägare från godset Bethestra.⁵⁵ Bland de mötesdeltagare som förekommer vid endast en eller par tillfällen, märks exempelvis August Andersson, vicekorpral vid armén fram till avsked 1898 och fram till dess också hemmahörande i soldattorp 1044 Fäxhult Ågärdet.⁵⁶ En annan person värd att nämna är signaturen K. Nilsson, sannolikt tillhörande Knut Nilsson och vid tidpunkten skollärare på bygden.⁵⁷

Här har större delen av kommunalstämmans deltagare presenterats. Några av de namn som framträdde i protokollmaterialet har inte varit möjliga att följa upp, då deras namn inte framträder i hembygdsberättelser eller dylikt. Men det är viktigt att poängtera att det i dessa fall har handlat om personer som endast medverkat vid enstaka möten. De mest frekvent förekommande mötesdeltagarna – Johansson, Hedin, Pettersson, J.A. Johansson – har här presenterats. Men var de som enskilda personer stod i järnvägsfrågan är dock ganska oklart, och detsamma måste nog även gälla den genomsnittlige Holsljungabon (om ett sådant uttryck tillåts). I hopp om att finna tecken på att en diskussion åtminstone ägt rum, har *Borås Tidning* mellan åren 1894 och 1900, som sagt, studerats. Någon egentlig skepsis gentemot järnvägen kunde inte konstateras i detta material. Några intressanta detaljer dök emellertid upp.

Den sjunde december 1897 publiceras ett brev som tillsänts redaktionen på *Borås Tidning*. Med rubriken ”Från Södra Kind”, låter signaturen *Kindbo* läsaren förstå att hon/han är hemmahörande i Älvsered, dit Falkenbergs Järnväg sedan en tid tillbaka är dragen. De inledande meningarna i brevet förklarar situationen med den nytillkomna

⁵⁴ *Borås Tidning*, publicerat 1898-02-25

⁵⁵ Herngren, I. 1995. s.214

⁵⁶ *Ibid.* s.167

⁵⁷ *Ibid.* s.136

järnvägen och dessutom påpekas det tydliga i hur tiderna skulle bli bättre om bara kommunikationerna förbättras. Sedan fortsätter skribenten:

Vårt goda Elfsered var och har varit en obetydlighet i Kindsregionen, men har nu på grund af järnvägen stigit på ärans trappa, och lyser nu med eget sken som en riktig glansstjärna på vår horisont, och vi själfva ha arbetat fram den lilla gohällia varelsen genom vår själfuppoffring. Ännu ha vi icke haft vår nya gäst länge nog för att direkt få någon gengåfva, men det må sägas, att vi äro mycket goda vänner och som sådana gå vi hand i hand och tjäna hvarandra, och nog skall det med tiden visa sig, att vi gjort ett godt parti, detta är vårt hopp.⁵⁸

Kindbo fortsätter sedan sitt brev med att konstatera att ”våra vänner” i Mjögäck och Mårdaklev även de förstår nyttan av att få järnväg. Det framgår att Älvsered nu är ändstation på linjen, men att Mjögäck snart också skall upptas i järnväggemenskapen. Brevskrivaren beskriver detta som ett bröllop mellan byarna, och betonar att det inte finns någon missunnsamhet från Älvseredshåll inför det faktum att Mjögäck nu blir ändstation. Till Mårdaklev, åt vilka det förefaller klart att det inte blir någon järnväg, adresserar *Kindbo* de inledande raderna på det som blir brevets avslutning:

Gråt icke, ty vi öfvergifva Er aldrig utan närpå oafbrutet och de ställföreträdande gå många steg på alla de backar för att få en passande terräng, och nog vittnat detta om allvar. Så ungefär ter sig vårt arbete i järnvägsfrågor här nere i Knalledonien och när frågan blir löst och järnvägen kommer allt längre in i bygden, knalla vi fram ur gömslena och hälsa den hjärtligt välkommen.⁵⁹

Trots att det är okänt vem som gömmer sig bakom signaturen *Kindbo*, och trots att denne inte är hemmahörande i Holsljunga – säger den ändå någonting om inställningen till en sådan nymodighet som järnväg i trakterna. Visst finns det detaljer rörande brevet som kan diskuteras, men då detta kan sägas vara ganska ensamt i sitt slag bland det undersökta materialet måste det ändå anses värt att uppmärksamma. Det diskutabla ligger bland annat i att personen inte är hemmahörande i Holsljunga och att det på grund av personens oklara identitet är okänt huruvida en agenda för att framhålla järnvägens fördelar kan tänkas ha funnits hos denne. Trots allt illustrerar brevet en uppfattning som ändå tycks härröra från ”den lilla människan”, och blir på det viset intressant eftersom

⁵⁸ *Borås Tidning*, publicerat 1897-12-07

⁵⁹ *Ibid.* publicerat 1897-12-07

likartat källmaterial i väldigt liten utsträckning stått att finna i arbetet med denna uppsats.

Som bekant blev Limmared slutstation för Falkenbergs Järnväg efter att anslutningen hit färdigställdes 1904. Att det lokala önskemålet till en början var en sträckning så långt upp som till Ulricehamn är också känt, liksom att detta också var planen från bolagets håll.⁶⁰ Detaljer kring en utvidgad sträckning från Holsljunga till Ulricehamn, berörs i *Borås Tidning* den 29 september 1898. Man skriver bland annat att intresset för den utvidgade sträckningen sannolikt vore mycket starkt överallt i Kindsbygden och menar angående trakterna: ”Förut afstägd från andra trakter har häradet – naturligt nog för resten – i ett och annat hänseende stått efter de bygder, som haft tidsenliga kommunikationer.”⁶¹ Vidare, beklagar man sig något över att anläggandet troligen skulle innebära vissa skogsavverkningar, men menar i samma mening att ett uppdrivet jordbruk och betydligt utvidgad industri skulle kompensera detta. Vad som också blir intressant (trots att det faktiskt rör sig om en annan järnvägsdragning), är följande rader ett stycke längre ner i samma rapport, då Borås-Alvestasträckningen diskuteras:

Det har sagts oss från flera håll, att landtkommunerna hysa den något egendomliga med dock särdeles karaktäristiska uppfattningen, att ”Göteborgarne nog bygga banan”, hvadan det icke är så nödvändigt att teckna något, då banan i alla fall kommer till stånd. Blir detta resonemang allmänt, eller hade det varit det, så är det tämligen säkert, att banan aldrig kommer till stånd. Och det är mer än tarfligt att glädja sig åt en ny kommunikationsled och af densamma vänta mycken ekonomisk fördel men ändå inte vilja bidra med ett öre till kommunikationsledens tillkomst.⁶²

Återigen är det en aning oklart vems åsikt som här åskådliggörs. Det vill säga vem som uttryckt den omvittnade oron inför ett potentiellt uteblivande av aktieteckning i järnvägsbolaget. Det tycks ändå klart att det från järnvägsförespråkare hystes viss oro inför kommunernas investeringsvilja i projektet. Trots att det, som påpekats, inte rör sig om Falkenbergs Järnväg, åsyftar sannolikt ”landsortskommunerna” på kommuner som fanns nära Holsljunga.

⁶⁰ Ibid. s.23 ff

⁶¹ *Borås Tidning*, publicerat 1898-09-29

⁶² Ibid. publicerat 1898-09-29

7.2 Befolkningsutveckling

Eli F Heckscher skrev redan vid förra seklets inledning hur det bästa hjälpmedlet för att reda ut i vilken utsträckning järnvägsnätet inverkat på ett områdes ekonomiska läge, är att studera befolkningsstatistiken. Han menar också att om man jämför olika områdens befolkningsutveckling under järnvägens inverkan, skall detta leda till att man får en huvudsakligt riktig bild av förändringen och hur den ekonomiska tyngdpunkten förflyttats.⁶³

Med Heckschers ord i åtanke, är det värt att ägna befolkningsutvecklingen i byarna kring Holsljunga och Falkenberg-Limmaredsbanan uppmärksamhet. Det är visserligen svårt att dra slutsatser utifrån statistiska uppgifter, men det kan ändå vara av intresse att närmare syna hur befolkningsutvecklingen såg ut i de byar som berördes och inte berördes av järnvägen. Som ett diskussionsunderlag presenteras därför här befolkningsutveckling för byarna Östra Frölunda, Mårdaklev, Kalv och Håcksvik mellan åren 1894 och 1910. Dessutom görs en jämförelse mellan Holsljunga och tre närliggande orter vid samma bansträckning. I de tabeller och det diagram som här följer, framträder några noterbara detaljer.

Tabell 1

I tabellen nedan presenteras befolkningssiffror rörande byarna järnvägen genomlöpte för åren 1894 och 1910. Dessutom presenteras den procentuella förändringen för perioden.

Befolkningsförändring för undersökta byar vid FJ 1894-1910			
	Bef. 1894	Bef. 1910	Förändr. i procent
Holsljunga	878	935	+6,5%
Älvsered	551	708	+28,5%
Mjöbäck	760	841	+10,6%
Örsås	1042	1065	+2,1%

Tabell 2

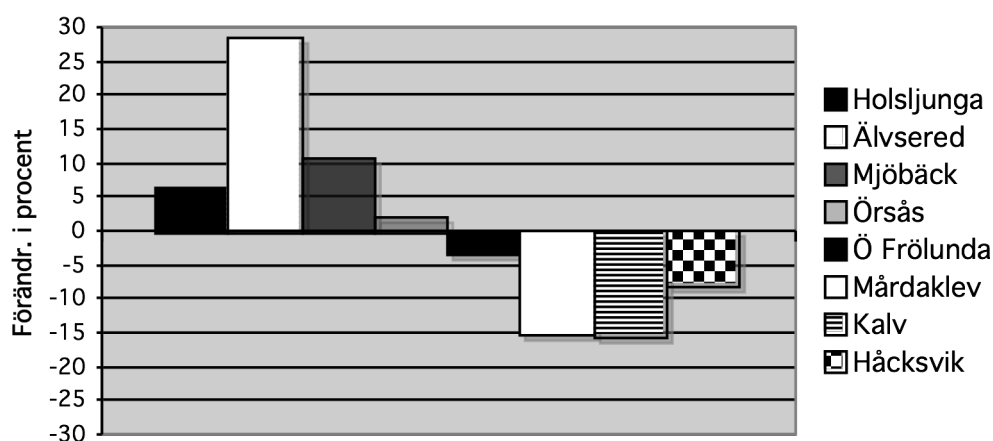
I tabellen nedan presenteras befolkningssiffror rörande de närliggande byarna järnvägen *inte* genomlöpte för åren 1894 och 1910. Dessutom presenteras den procentuella förändringen för perioden.

⁶³ Heckscher, E. F. 1907. s.12

Befolkningsförändring för undersökta byar vid sidan av FJ 1894-1910			
	Bef. 1894	Bef. 1910	Förändr. i procent
Ö Frölunda	1110	1072	-3,3%
Mårdaklev	836	711	-14,9%
Kalv	1250	1056	-15,5%
Håcksvik	893	822	-7,9%

Diagram 1

I diagrammet presenteras befolkningsförändringar i procent mellan åren 1894-1901, för samtliga orter i studien. Det framgår att alla orter, direkt berörda av järnvägen, ökat procentuellt – medan övriga, utan samma järnvägsnärvaro, utvecklats i motsatt riktning.



Vad som är anmärkningsvärt och tydligt, rörande folkbokförda människor i de olika byarna för den studerade perioden, är att folkmängden i byarna som direkt berördes av järnvägen mellan Falkenberg och Limmared ökade i olika omfattning. Detta medan folkmängden i de byar som inte på samma sätt var direkt berörda, minskat av varierad grad. I Holsljunga konstateras en ökning mellan åren 1894-1910 med 6,5%, i Älvsered med hela 28%, i Mjögäck med 10,6% och i Örsås med 2,1%. Här kan det vara värt att nämna att järnvägen nådde Älvsered redan 1896⁶⁴, medan man i Mjögäck och Holsljunga fick vänta ännu ett par år⁶⁵. Till Örsås kom järnvägen först ytterligare ett par år senare, in på 1900-talet.⁶⁶ I Ätradalssamhällena som hamnade vid sidan av

⁶⁴ Elgh, L. 1988. s.18

⁶⁵ Ibid. s.20f

⁶⁶ Ibid. s.26

järnvägsdragningen är befolkningsciffrorna av negativ art för perioden. Minskningarna är i tur och ordning: Östra Frölunda med 3,3%, Mårdaklev med 14,9%, Kalv med 15,5% och Håcksvik med 7,9%.

Heckscher skriver att det mest allmängiltiga och undantagslösa resultatet är att samhällsutvecklingen över en hel järnvägssträcka, för alla slags socknar och banor, är starkast under banans byggperiod. Detta oavsett om man jämför dessa med tiden före anläggande eller trafikperioden.⁶⁷ Samtidigt påpekar han, precis som berördes i samband med avsnittet rörande forskningsläge, att det är problematiskt att isolera faktorer då någonting så komplext som samhällsutveckling skall undersökas.⁶⁸

Därför är det inte heller möjligt att isolera just järnvägen (eller dess trafikstruktur) som enskild faktor för påverkan på Holsljunga eller dess folkmängd. Vad vi i detta skede dock tydligt kan se, är hur de byar i trakten som låg invid Falkenberg-Limmaredbanan ökade i folkmängd under den undersökta perioden, samtidigt som de närliggande orter, vilka blev utan järnväg, minskat befolkningsmässigt mellan samma årtal.

8. Järnvägsbolaget och trafikstrukturen

I detta kapitel redogörs för Falkenberg Järnvägs AB som aktör, samt hur trafikstrukturen utvecklades. Jag tar hjälp av hembygdslitteratur från Holsljungatrakten och Elghs studie av Falkenbergs järnväg, som visar hur järnvägsprojektet växte fram.

Ätran var länge en viktig far- och handelsled. Samma förhållande tycks också ha varit rådande på och vid Nissan och Viskan. Naturligtvis var detta också en bidragande orsak till att järnvägssatsningar under den senare halvan av 1800-talet förlades till dessa redan etablerade handelsstråk. Redan 1877 öppnades linjen Halmstad-Värnamo, och åtföljdes bara några år senare av en linje genom Viskadalen, mellan Varberg och Borås.⁶⁹

Järnvägssatsningen i Falkenberg kan med facit i hand ses som en naturlig del i en industrialiserings- och moderniseringsprocess. En stor och bidragande orsak var anläggandet av en hamn i Falkenberg. Detta skedde etappvis med start under sent 1850-tal, och innebar att man så småningom också från kungligt håll fick stapelrättigheter – det vill säga tillstånd att bedriva handel och sjöfart på utlandet. Hamntillkomsten och så

⁶⁷ Heckscher, E. F. 1907. s.18

⁶⁸ Ibid. s.1

⁶⁹ Elgh, L. 1988. s.10

småningom också järnvägen kan naturligtvis också ses som åtgärder för att kunna konkurrera med övriga halländska kuststäder, samtidigt som den begynnande industrin också började ställa krav på effektiva transporter.⁷⁰ Elgh beskriver hur planerna på en järnväg från Falkenberg upp längs Ätradalen tog fart på allvar sedan Mölneby sågverksbolag år 1889 börjat bygga en trämassefabrik i Ätrafors, ett par mil nordost om Falkenberg. Här var tanken i första hand en rälsförbindelse med fabriken intressant, då kalkyler om betydande trafik stod att påräkna.⁷¹

Som så ofta när det gäller projekt av så betydande storlek som järnvägsanläggande, finns nyckelpersoner i arbetet. För Falkenberg var bankkamrer August Henrikson en sådan person. I sitt yrke som bankman hade han ett omfattande kontaktnät, och vad som kanske var än mer betydelsefullt – hans roll som ordförande i Falkenbergs stadsfullmäktige kring åren för järnvägsförverkligandet.⁷² En annan drivande person som även han spelade en betydande roll för Falkenberg Järnvägs AB var apotekaren J C Brag. Brag hade även varit en drivande kraft i ett annat järnvägsbolag med Falkenbergsanknytning, Mellersta Hallands Järnvägsaktiebolag, och var dessutom en inflytelserik person i staden. Dessutom satt han, likt Henrikson, i stadsfullmäktige och var även periodvis dess ordförande.

I januari 1891 hölls ett möte på Ljungby gästgivaregård utanför Falkenberg. Här offentliggjordes planer på en smalspårig järnväg med spårvidden 600 mm från Falkenberg upp längs Ätran till Ätrafors, och därefter vidare genom Gällared till Fegen. Ytterligare ett alternativ presenterades, i form av en sträckning som efter Ätrafors istället skulle gå via Köinge och Svartrå till Ullared. Det sistnämnda alternativet blev särskilt väl emottaget från bygderna kring Köinge och Ullared, och blev efter aktietecknande också den sträckning man beslutade sig för att satsa på. Fram emot sommaren 1891 stod det klart att aktieteckningen i projektet uppgått till 350 000 kronor, och vid ytterligare ett möte beslöts att ett bolag nu skulle bildas. I bolagets första styrelse, vilken valdes vid bolagsstämman den 2 juni 1892 satt sju ledamöter. Till ordförande i Falkenberg Järnvägsaktiebolag valdes landshövding Carl Nordenfalk, medan August Henrikson blev bolagets första verkställande direktör. Övriga ledamöter blev handlare Oscar Rörbeck, landstingsmannen J A Ankar, hovpredikanten E D

⁷⁰ Ibid. s.8ff.

⁷¹ Ibid. s.12

⁷² Ibid. s.13

Heumann, C J Öhrwall, samt J A Johansson.⁷³ Av dessa kan det konstateras att såväl Henrikson, Rörbeck, Heumann som Öhrwall alla satt eller hade ett förflutet som sittande ledamöter i Falkenberg stadsfullmäktige. Dessutom var det mellan åren 1888 och 1899, Henrikson som satt på ordförandeposten, så när som på en period under 1895 då handlare Rörbeck innehade samma position.⁷⁴

Det skulle dock visa sig att konkurrens fanns. Från Varbergshåll fanns planer på en normalspårig järnväg med planerad sträckning Varberg-Ullared-Älvsered. Det faktum att denna var av något mer bredspårig art (891 mm = tre svenska fot) var till dess fördel, vilket gjorde att den i detta skede sannolikt låg bättre till jämfört med det smalspåriga Falkenbergsalternativet. Att båda två sträckningarna skulle bli verklighet, emotsatte sig den nationella Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen (motsvarigheten till nuvarande Vägverket) som i ett utlåtande hösten 1891 gav sitt stöd för Varbergssträckningen. Vad som dock återstod i processen var ett utlåtande från Hans Kungliga Majestät. Efter en viss korrigerings av bansträckningen (mot Fridhem istället för Ullared) kunde dock här även Falkenbergsalternativet beviljas koncession, vilket också beviljades Varberg-Ullared-Älvsered. Dessutom beslöts att även den förstnämnda skulle satsa på trefots spårvidd.⁷⁵

Spårvidden var naturligtvis en viktig fråga i sammanhanget, eftersom den påverkade transportvolymen på så vis att en bredare spårvidd möjliggjorde större transportkapacitet. Samtidigt inverkar naturligtvis det faktum att bredspårig räls kostade mer att anlägga. Under 1800-talet debatterades det flitigt på nationell nivå kring just detta, och vid 1874 års riksdag beslutades att de statliga järnvägarna skulle ha en spårvidd på 1435 mm. Dessa mått gäller än idag som standard vid såväl de svenska som de flesta andra järnvägarna i världen. Men i detta skede gällde måtten fortfarande inte de privata banorna, dit bland annat Falkenberg-Limmaredbanan kunde räknas.⁷⁶

För att återvända till just denna bana, kan det konstateras att en viss brådska fanns, då koncessionerna krävde av Falkenbergsprojektet att anläggande skulle påbörjas innan 1892 års utgång och av konkurrenterna i Varbergs att detta skulle ske innan 1893 års utgång. Trots att man i Falkenberg hade kortare tid på sig, lyckades man till skillnad

⁷³ Ibid. s.13

⁷⁴ Hägge, E. *Kommunalt sekel. Falkenbergs stadsfullmäktige 1866-1965*. 1966. s.258ff

⁷⁵ Elgh, L. 1988. s.15f

⁷⁶ Af Geijerstam, J. & Kaiser, A. 2005. s.32f

från i Varberg påbörja projektet inom stipulerad tid.⁷⁷ Detta medförde i förlängningen också att Falkenbergsalternativet tillslut blev ”ensamma på spelplanen” och att en dragning över Ullared också blev verklighet från detta håll.

Den ursprungliga koncessionen medgav rätten att dra räls mellan Falkenberg och Fridhemsberg, nordost om Ullared. På ett tidigt stadium stod det dock klart att planerna inte stannade här. På några få år förlängdes banan också genom Älvsered och Mjölback.⁷⁸ Än var man dock inte färdiga. 1898 presenterades ett förslag till förlängning av banan av aktiebolagets byggnadschef Alfred Möller. Detta skulle innebära att linjen nu också sträckte sig upp till Holsljunga. Samma år föll också Varbergsprojektets stöd för den tidigare sträckan upp till och med Älvsered, vilket sannolikt också bidrog till att järnvägens förlängning till Holsljunga kunde godkännas av Stockholm. Detta innebar att den ursprungligen så småskaliga lokalbanan på sju år snabbt vuxit och nu sträckte sig hela sju mil in i landet. Den 25 november samma år kunde så hela sträckan Älvsered-Holsljunga öppnas för trafik.⁷⁹ Villkoret för denna sista utbyggnad var att Holsljunga skulle bli sista stationen på sträckan. Från centralt håll och ur ett nationellt perspektiv såg man helst inte att fler och längre smalspåriga järnvägar anlades i riket.⁸⁰ Detta, framförallt eftersom det ställde till problem vid växling mellan olika järnvägssystem med olika spårvidd. I många fall innebar ett spårbyte mellan två olika spårvidder att allt gods var tvunget att lastas om för att kunna fraktas vidare. Något som var både tidsödande och resurskrävande.⁸¹

Från bolagets håll var den ursprungliga planen att få till stånd en anslutning så långt som upp till Ulricehamn. Problemet var bara att det fanns fler som var intresserade av järnvägsdragning uppåt dessa trakter, och som dessutom hade en spårvidd som översteg Falkenbergsbanans. I en skrivelse till Hans Majestät Konungen i maj 1899, ansöker Falkenberg Järnvägs AB istället om koncession till att få sträcka banan till Limmared. Denna beviljades i maj år 1900 och innebar att banan skulle få sin slutgiltiga form.⁸² Lösningen för den sista bandelen var, ur bolagets perspektiv, att betrakta som ekonomiskt kreativ. Detta eftersom man på grund av nämnda skepsis mot huruvida sträckningen skulle bära sig, beslöt sig för att placera sträckan Holsljunga-Limmared

⁷⁷ Elgh, L. 1988. s.17ff

⁷⁸ Ibid. s.18

⁷⁹ Ibid. s.21

⁸⁰ Ibid. s.23

⁸¹ Af Geijerstam, J. & Kaiser, A. 2005. s.32

⁸² Elgh, L. 1988. s.23f

9. Slutdiskussion och förslag på vidare forskning

9.1 Slutdiskussion

För att inleda denna avslutande diskussion, skall jag återgå till den egenkonstruerade påverkansmodell som presenterades under *Teori och metod*. Nu framträder den dock med pilar som illustrerar påverkansriktningar för fallet Holsljunga och Falkenbergs Järnväg. Aktörernas roll kommer en efter en beskrivas, tillsammans med deras påverkan gentemot övriga aktörer. En efter en kommer därefter denna påverkan förklaras, för att sedan knytas samman till en summerande slutsats.

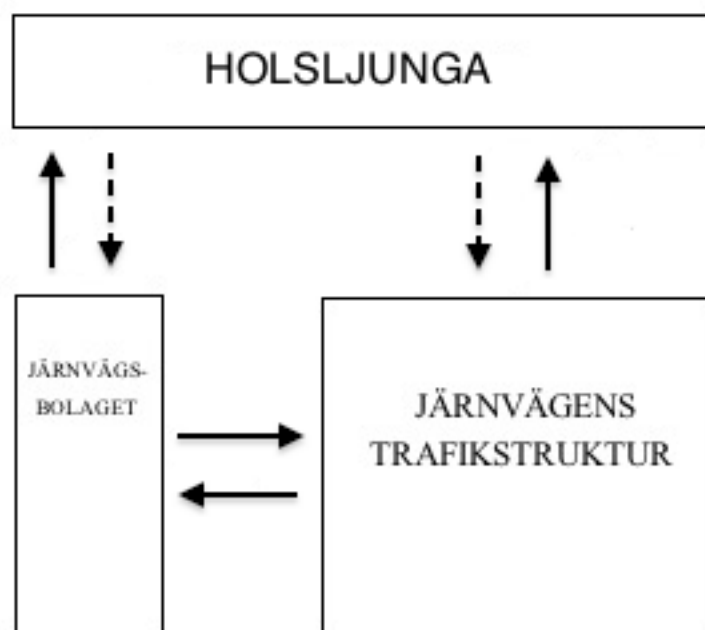


Fig. 5. Påverkansmodell rörande järnvägsbolag, järnvägens trafikstruktur och orten Holsljunga under åren för järnvägsetablering vid orten.

Som figuren visar, tycks det uppenbart att en samverkan mellan faktorerna varit en nödvändighet för ett förverkligande av bansträckningen. Eller enkelt uttryckt; samverkan mellan de linjeansvariga, det vill säga Falkenberg Järnvägs AB, och de lokala aktörerna, i detta fall Holsljunga (vars påverkan senare skall diskuteras), för förverkligande av en trafikstruktur.

Det kan bitvis vara svårt att förklara påverkansrörelserna isolerade från varandra, eftersom det många gånger varit fråga om ett givande och tagande mellan de olika aktörerna. För att mönstret dock skall kunna bli tydligare, känns det naturligt att

följa modellens rörelse enligt kronologi. Det vill säga i den takt järnvägen kom till Holsljunga och i vilken utsträckning man kan se att denna påverkat byn. Vad som naturligtvis är viktigt att ta med sig för att förstå modellen, är också att pilarna förvisso illustreras med två olika ”styrkor” och därmed inte står för samma grad av påverkan. Däremot är det på ett lika naturligt vis självklart att pilarna inte kan ses som någon form av kvantitativt instrument, där två heldragna pilar signalerar exakt samma grad av påverkan. Enkelt uttryckt, handlar det istället om påverkansförhållanden av tydlig eller otydlig art, utan gradjämförelser dessa emellan.

Låt oss därför inleda denna slutdiskussion med att syna förhållandet mellan Holsljunga och Falkenberg Järnvägs AB (boxen *Järnvägsbolaget*). Såsom presenterats tidigare, fanns ett beroende från bolagets håll. Detta i form av investeringar i aktieposter, eftersom man utan externt kapital knappast skulle kunna ta sig an ett så kostsamt projekt. Som redan nämnts, beslutade Holsljunga Kommunalstämman, under den studerade tidsperioden, om ett aktietecknande i Falkenberg Järnvägs AB för ett belopp av sammanlagt 20 000 kronor.⁸⁵

Ytterligare belystes detta beroendeförhållande i det presenterade utdraget från *Borås Tidning*, som visserligen rörde Borås-Alvestasträckningen och därmed inte kunde adresseras just Holsljunga (även om det sannolikt inte kunde skilja särskilt många kilometer). Denna text, där en oro för utebliven aktieteckning i Borås-Alvestabolaget, synliggjordes – påvisar ändå att beroendet av de pengar aktieteckningen genererade fanns där. Ett resonemang värt att lyfta med Falkenberg Järnvägs AB och Holsljunga i åtanke, är det faktum att beslut om anläggande av järnväg vid byn inte togs särskilt långt efter att man i Holsljunga kommunalstämman beslutat om aktieteckning i järnvägsbolaget. Kommunalstämman beslutade om en första aktieteckning den 2 augusti 1897, och redan på våren året därpå påbörjades arbetet från Falkenberg Järnvägs AB:s håll. Således skulle detta kunna utläsas som att denna påverkan i form av aktiekapital var viktig för bolaget. Detta eftersom man ganska snart efter tillskottet skred till verket och började lägga räls mellan Mjöbäck och Holsljunga.

Motiven för aktieteckning ur ett Holsljungaperspektiv har till stor del redan berörts. Men det kan ändå vara värt att även i detta skede kommentera att eventuella privata intressen kan ha inverkat på den starka viljan att få järnväg till bygden. Främst skulle det, om fallet vore sådant, sannolikt ha handlat om så kallade knallar och

⁸⁵ Se fotnot 44 och 45.

handelsmän som satt i kommunalstämman och såg möjligheter till personligt ekonomiskt gagn.⁸⁶ Här är det dock svårt att utesluta att de sittande ledamöterna inte handlade utifrån motivet att en järnvägssträckning skulle gynna inte bara deras egna verksamheter, utan bygden i stort.

Peter Aronsson menar att det många gånger var omröstning efter fyrk (det vill säga en graderad rösträtt som gav förmögna större röstkraft) som gjorde sig gällande i kommunala beslut under andra hälften av 1800-talet. Detta skall i sin tur ha medfört odemokratiska beslut och förekomst av renodlat maktmissbruk i samband med kommunala satsningar rörande aktieteckning i järnvägsbolag. Samma Aronsson menar också att forskning även påvisar hur krafterna bakom järnvägsetablering kunde variera högst avsevärt, och hur dessa inte alltid entydigt kunde kopplas till en rationellt beräknad ekonomisk vinst. Istället handlade det många gånger om chansartade satsningar som inte sällan gick över styr.⁸⁷

Värt att anmärka i sammanhanget, är också den för perioden rådande optimistiska sinnesstämningen hos beslutsfattare, då järnvägsprojekt kommit på tal under 18- och tidigt 1900-tal. Ett exempel på nationell nivå finns att hämta från 1856, då överste Nils Ericson presenterade en utredning rörande de svenska stambanornas eventuella tillkomst. Trots att den beräknade slutnotan för anläggandet var på drygt 115 miljoner riksdaler, vilket då motsvarade tre gånger statens totala årliga utgifter, fick förslaget stort stöd i regeringen. Visserligen röstades förslaget sedermera ned i riksdagen, men ger ändå en indikation på hur stark järnvägsoptimismen var på sina håll.⁸⁸ Dessutom blev ju stambanorna så småningom förverkligade.

Fredrik Anderssons konstaterar i sin studie av beslutsprocesser vid anläggande av norrländsk järnväg, att rörande lobbyarbete för Ostkustbanans räkning så hade de aktörer som valde att engagera sig i någon form av kommittéarbete, i allmänhet ett tydligt egenintresse i ett förverkligande av projektet. Samtliga ledande ledamöter ledde företag eller andra organ som direkt skulle gynnas av järnvägen. Samtidigt påpekar Andersson också att det fanns fler bevekelsegrunder än det direkta egenintresset – ofta i form av att peka på regional utveckling som konsekvens av järnvägsdragning.⁸⁹

⁸⁶ Se fotnoterna 57-62.

⁸⁷ Aronsson, P. 1999. s.35f

⁸⁸ Kaiser, A. 1994. s.140

⁸⁹ Andersson, F. 2004. s.36

Sannolikt fungerade det på ett liknande sätt bland ledamöterna i Holsljunga kommunalstämma under åren som föregick järnvägsetableringen.

Här har påverkan från Holsljunga som aktör i riktning mot Järnvägsbolag illustrerats. I modellen illustreras påverkansriktningen i en streckad pil, vilket antyder ett något svagare beroendeförhållande. Anledningen till detta är att Holsljunga ”bara” var en av många aktietecknare och ingenting tyder på att projektet stod och föll med just de pengar Holsljunga Kommun investerade i bolagsaktier. Hade studien på ett mer uttalat sätt rört samtliga orter längs linjen (och dessa illustrerats som en gemensam faktor) är det självklart mer troligt att denna påverkan varit starkare. Med detta sagt, får det inte glömmas bort att stort intresse på bygden faktiskt kunde fälla avgörandet, såsom det presenterade exemplet med trakterna kring Köinge och Ullared.⁹⁰

Beträffande den andra påverkanspilen parterna emellan, det vill säga den heldragna från *Järnvägsbolaget* till *Holsljunga*, blir dess innebörd ganska uppenbar. Holsljunga eller dess kommun som enskilda aktörer var naturligtvis inte kapabla att på egen hand genomdriva ett järnvägsprojekt. Visst hade det möjligen kunnat etableras ett järnvägsbolag med säte i Holsljunga – trots uppenbara hinder i form av bristfälliga kommunikationer och avstånd till beslutsfattare på högre ort – men det är ändå uppenbart att man ur ortens synvinkel påverkats av järnvägsplaner födda i aktiebolaget Falkenberg Järnvägs. Att bolagets planer påverkade Holsljunga mer än Holsljunga påverkade bolagets planer känns därför också naturligt, vilket motiverar graden av påverkan med figurens pilar i åtanke.

Rörande förhållandet mellan dessa parter finns även fler aspekter som i tidigare kapitel berörts. Optimismen och intresset från Holsljunga kommunalstämma gentemot järnvägen illustreras inte bara i beslut om aktieteckning, utan också i de flera andra projekt som diskuterats vid mötena under 1890-talets mitt. Det gjorde säkerligen heller ingen skada att man i *Borås Tidning* dessutom kunde läsa hur en brevskrivare från Älvsered hälsar järnvägen hjärtligt välkommen och sörjer med sina grannar i Mårdaklev som skulle bli utan densamma.

Därmed förflyttar vi fokus mot påverkansriktningarna mellan boxarna *Järnvägsbolaget* och *Järnvägens trafikstruktur*. Här råder ett intressant, närmast symbiotiskt förhållande. Från bolagets håll blir påverkan ganska uppenbar. Med maximal ekonomisk vinst i åtanke, var det såklart Falkenberg Järnvägs som i slutändan

⁹⁰ Elgh, L. 1988. s.13

bestämde hur trafikstrukturen såg ut. Även om de tog hänsyn till många faktorer innan anläggande av banans olika etapper och många utomstående röster sannolikt hade åsikter om banans sträckning, låg trots allt de avgörande besluten för banans trafikstruktur hos bolaget. Detta förhållande påvisas av pilen i riktning mot boxen namngiven *Järnvägens trafikstruktur*.

Pilen i den motsatta riktningen går naturligtvis också den att härleda till ekonomiska faktorer. Det känns självklart att trafikstrukturen påverkar bolaget på så vis att beroende på sträckningens rumslighet, det vill säga var den finns eller löper, påverkar hur bolaget som driver sträckan utvecklas. Man kan, enkelt uttryckt, säga att bolaget inte är starkare än den sträcka det trafikerar. Med detta i åtanke, är det inte svårt att återknyta förhållandet till det symbiosliknande förhållande som tidigare omtalats och varför påverkanspilarna ser likadana ut i båda riktningarna.

Vad man i mer specifika ordalag bör uppmärksamma i förhållandet mellan *Järnvägsbolaget* och *Järnvägens trafikstruktur*, är exempelvis hur den relativt nyanlagda hamnen möjliggjorde ut- och inskeppning och därmed ökade export- och importmöjligheterna. Visst fanns redan en kustbana, men det inlandet hade att erbjuda lockade bevisligen också. Vidare bör betydelsen av personerna i bolagsstyrelsen inte underskattas. Deras ihärdiga arbete låg sannolikt till grund för att projektet ”vann” kampen mot Varbergsalternativet och på så vis fick större spelrum.

Vidare kan det också påpekas att en rent konkret påverkan på trafikstrukturen från bolagets håll, på så vis att den först påtänkta spårvidden 600mm ändrades till 891mm, och att större transportvolym därmed möjliggjordes.⁹¹

Med detta sagt, förflyttas så fokus mot det förhållande som ännu inte retts ut; det mellan boxarna *Holsljunga* och *Järnvägens trafikstruktur*. Resonemanget inleds med hur Holsljunga påverkat järnvägens trafikstruktur. Även om det kan vara en aning problematiskt att skilja på trafikstruktur och bolag i detta fall, eftersom (eventuell) påverkan från Holsljungas håll gentemot trafikstrukturen sannolikt gick via järnvägsbolaget. Utifrån detta konstaterande, bör det understrykas att påverkansmodellen naturligtvis är en förenklad bild av verkligheten.

Att Holsljunga till viss del påverkade trafikstrukturen, skulle det faktum att järnvägen drogs via byn kunna ses som. Visst var bolagets mål redan i ett tidigt skede

⁹¹ Elgh, L. 1988. s.15f

att ta sig längre in i landet,⁹² men att det helt och hållet var en slump att rälsen lades förbi just denna by, det upplevs inte troligt. Det har tidigare beskrivits hur Holsljunga hade rika skogstillgångar och hur man inom trähantering var något av ett centrum i denna del av Västergötland. Dessutom har det också berörts, hur stockholmsbördige brukspatron C A Fahlgren, ägare till en ångsåg vid Bredgården i Holsljunga, var en stark förespråkare för att en sträckning förbi Holsljunga skulle bli verklighet.⁹³

Utöver detta, är det möjligt att återknyta resonemanget till det brev som tillsändes *Borås Tidning* och publicerades den sjunde december 1897, signerat *Kindbo*. Visserligen bör det återigen understrykas att det rör sig om en författare hemmahörande i Älvsered och inte i Holsljunga, men som tidigare också påpekats finns uppenbara paralleller mellan byarna i detta avseende. Signaturen *Kindbo* skriver i sitt brev att byinvånarna ”självva ha arbetat fram den lilla gohällia varelsen genom vår själfuppoffring”. Dessutom inleder skribenten en mening i slutskedet av brevet med: ”Så ungefär ter sig vårt arbete i järnvägsfrågor här nere i Knalledonien”, vilket indikerar att ett järnvägseftersträvande arbete utförts på bygden. Att resonemanget inte enbart kan innefatta bolaget i detta fall, indikerar *Knalledonien*, då knallebygden (nuv. Sjuhäradsbygden) inte sträckte sig så långt ned som Falkenberg.

Enarsson skriver redan i sin avhandlings första mening att ”Ett väl fungerande transportsystem är en grundförutsättning för en regions utveckling.”⁹⁴ Med dessa ord i åtanke, blir det såklart intressant att iaktta närmre hur trafikstrukturen (eller transportsystemet som Enarsson kallar det) på sträckan inverkade på Holsljunga som samhälle.

Mårtensson menar att det är svårt att urskilja huruvida den demografiska utvecklingen påverkades enbart av järnvägen vid tidsperioden för svensk järnvägs barndom. Även industrialiseringsprocessen och samhällets genomgripande förändring vid tiden påverkade befolkningsutvecklingen.⁹⁵ Jag kan emellertid konstatera att befolkningen ökade på de av järnvägen berörda orterna, medan den sjönk på de orter som inte berördes av järnvägen. Även om befolkningsstatistik och dess förändringar är problematisk att angripa och svår att härleda till enskilda faktorer, såsom en järnvägsetablering, är siffrorna ändå anmärkningsvärda. Vi kan inte definitivt säga att

⁹² Ibid. s.23f

⁹³ Ibid. s.62

⁹⁴ Enarsson, L. 2003. s.11

⁹⁵ Mårtensson, T. 1994. s.24

järnvägen stått som enskild påverkansfaktor i detta sammanhang, men vi kan heller inte utesluta att den inverkat.

Utöver den möjliga inverkan järnvägen haft på befolkningskurvan, kan dess på hur byn idag ser ut. Vid sekelskiftet 1900 var det ett renodlat jordbrukssamhälle med spridda gårdar. Visserligen finns många av dessa gårdar än idag kvar, och flertalet brukas dessutom fortfarande – men en förskjutning av den s.k. ”byn” är enkel att urskilja. Från att denna ursprungligen haft sitt centrum kring kyrkan och den gamla byskolan, har en intressant förflyttning skett uppemot järnvägsstationen, som av Falkenberg Järnvägs AB placerades ett par kilometer söder om kyrkbyn. Denna ursprungliga kyrkby kan sedan dess inte sägas ha växt i särskilt stor omfattning, medan samhället vid järnvägen, stationen och sedermera väg 154 växt sig flera gånger större. Under 1900-talet var det här kommunalhus anlades, bankverksamhet återfanns och det var också här lanthandeln överlevde. Sammantaget kan man därför också säga att trafikstrukturen haft en tydlig och synbar inverkan på Holsljunga som samhälle.

För att slutligen sammanfatta uppsatsens resultat, kan man koncist säga att Holsljunga påverkades mer av järnvägen än tvärtom. Detta eftersom Holsljunga var en av ett flertal enskilda faktorer längs sträckan Falkenberg-Limmared. Men vad som är viktigt att komma ihåg i sammanhanget, är att intresset för järnväg likväl som på central nivå, var stort även lokalt och att en påverkan av betydelse härifrån fanns. Det uppvisade forskningsmaterialet omvittnar detta. Något egentligt motstånd mot järnvägen står egentligen inte att finna på lokal nivå, utan en det förefaller ha funnits en samstämmighet. Inte heller står att finna några tydliga bevis för att de beslutsfattande aktörerna agerade utifrån egenintressen i järnvägsprojektet, även om det inte kan uteslutas att det befann sig på detta vis. Att järnvägen var framtidens melodi, tycks såväl bolag som berörda orter var eniga om. Den tillsynes allmänt rådande optimismen är därför återigen viktig att uppmärksamma.

Beträffande järnvägens (*trafikstrukturen* i den teoretiska modellen) direkta påverkan på Holsljunga som samhälle är det, som omnämnts tidigare, svårt att isolera enskilda faktorer då det handlar om något så komplext som samhällsutveckling. Studien visar tydligt att järnvägen var viktig och kan ses som en betydelsebärande faktor för Holsljungas utveckling som samhälle. Men huruvida den var ensam om denna påverkan, är inte möjligt att besvara i detta skede. Därvidlag kan intresset och engagemanget för järnvägen på lokal nivå kanske ses som befogad så här i efterhand. Inte minst eftersom en betydande skogsindustri, men även gruvnäring och jordbruk

skulle kunna komma att dra nytta av rälstransporter. Inte heller får privatpersonen glömmas bort. Den faktiska möjligheten att kunna göra snabbare personresor från hemorten lockade säkerligen också.

Det är också värt att poängtera att Falkenberg Järnvägs AB också blev någon form av vinnare. Åtminstone till en början. De ”vann” ju kapplöpningen med Varbergsalternativet och fick således tillstånd att anlägga och trafikera bansträckningen som slutligen sträckte sig så långt upp som till Limmared. Detta var naturligtvis också viktigt för Falkenberg som stad, med tanke på potentiella arbetstillfällen vid spår, hamn och övriga kringverksamheter – vid sidan av ökade transportmöjligheter för näringsidkare, där transportvolymerna kunde mångdubbleras och förflyttning av gods därmed bli än mer effektiv. Steget mellan stadsfullmäktige i Falkenberg och bolagsstyrelsen för Falkenbergs Järnväg AB var bevisligen inte heller långt, med tanke på inflytandet och rollerna hos ledamöter såsom August Henrikson och Oscar Rörbeck.

9.2 Förslag på vidare forskning

Som med de flesta andra forskningsprojekt, hade även detta gått att utöka i ett oräkneligt antal riktningar. Både när det gäller det tidsbundna och det mer rumsliga. För att kunna förmedla en klarare bild av Falkenbergs Järnvägs inverkan på Holsljunga och kringliggande byar, hade det exempelvis varit intressant att närmre studera näringsliv och dessutom ta hjälp av de godstabeller som fortfarande finns bevarade vid Falkenbergs kommunarkiv. Av tids- och omfattningsskäl har detta inte varit möjligt i arbetet med denna uppsats. Vad som sannolikt också varit fruktbart, vore att studera in- och utflyttningslängder för perioden 1894-1910 för att på så sätt få en klarare bild av var folk verkligen tog vägen och i vilken utsträckning detta vore möjligt att koppla till järnvägens vara eller icke vara. Antalet födda och döda i byarna hade även varit behjälpligt, för att kunna få klarhet i huruvida en högre andel ”naturlig avgång” var fallet i de byar som uppvisade negativ befolkningstrend under den undersökta perioden.

Vidare, hade det gått att utvidga perspektivet genom att röra sig framåt i tiden. Dessutom hade det gått att studera skillnader och likheter med länsväg 154 som på 60-talet kom att ersätta många av de tjänster järnvägen tidigare hade erbjudit. En sådan studie hade även den kunnat involvera beslutsprocesser, då den tilltänkta sträckningen istället för den nuvarande över Holsljunga, Mjögäck och Älvsered ursprungligen var planerad att på ett annat sätt löpa längs Ätradalen och de byar som också varit

järnvägslösa. En sådan undersökning hade naturligtvis varit intressant med detta uppsatsresultat i åtanke.

10. Käll- och litteraturförteckning

10.1 Elektroniska källor

Statistiska Centralbyrån, *Befolkning 1851-1910 (BISOS A)*,
http://www.scb.se/Pages/List___257387.aspx, hämtat 2010-12-16.

Wikipedia, *Länsväg 154*, http://sv.wikipedia.org/wiki/Länsväg_154, hämtat 2010-12-20.

Svenljunga Kommun, *Kommunkarta*,
<http://www.svenljunga.se/download/18.1feb3a6109afde1c06800043072/Kommunkarta.pdf>, hämtat 2011-02-16.

10.2 Otryckta källor

Svenljunga kommunarkiv, Holsljunga kommun, *Protokollbok Holsljunga kommun 1888-1903*.

10.3 Tryckta källor

Borås Tidning, upplagor mellan åren 1894-1900.

10.4 Litteratur

Af Geijerstam, J. & Kaiser, A. ”En spårbunden historia”, i *Järnvägen 150 år*. (red.) Rosander m.fl. Stockholm 2005.

Andersson, F., *Mot framtiden på gamla spår? Regionala intressegrupper och beslutsprocesser kring kustjärnvägarna i Norrland under 1900-talet*. Umeå 2004.

Aronsson, P. "Perspektiv på stationssamhällen i nordisk forskning", i *Stationssamhällen. Nordiska perspektiv på landsbygdens modernisering*. (red.) Aronsson, P. & Johansson, L., Malmö 1999.

Elgh, L., *Falkenbergs Järnväg*. Malmö 1988.

Eliasson, S. "Något om gårdfarihandeln i Holsljunga", i *Boken om Mjöbäck, Älvsered och Holsljunga* (red.) Eliasson, S., Varberg 1961.

Enarsson, L. *Järnvägens utveckling*. Växjö 2003.

Heckscher, E. F., *Till belysning af järnvägarnas betydelse för Sveriges ekonomiska utveckling*. Stockholm 1907.

Herngren, I. (red.) *Holsljunga. Boken om dess historia, gårdar, människor*. Uddevalla/Borås 1995.

Hägge, E., *Kommunalt sekel. Falkenbergs stadsfullmäktige 1866-1965*. Falkenberg 1966.

Kaiser, A. *I fädrens spår... Den svenska infrastrukturens historiska utveckling och framtida utmaningar*. Stockholm 1994.

Losman, B. *Hur var det då? Arkiven berättar om Svenljunga och trakten däromkring under 150 år*. Svenljunga 1998.

Mårtensson, T. *Bantågens gång. Järnvägens godstrafik och dess anpassning till näringslivets rumslighet branschstruktur och transportefterfrågan 1890-1985*. Göteborg 1994.