

I.

ALLMÄN ÖVERSIKT

I all sin enkelhet ger diagr. 1 en överskådlig bild av trafikens utveckling vid Bergslagsbanan från år 1876 till 1922. Den visade kurvan angiver av person- och godsvagnsaxlar tillryggalagda antalet kilometer för Bergslagsbanan och de av denna på senare åren trafikerade Lödöse—Lilla Edets och Kil—Fryksdalens järnvägar.

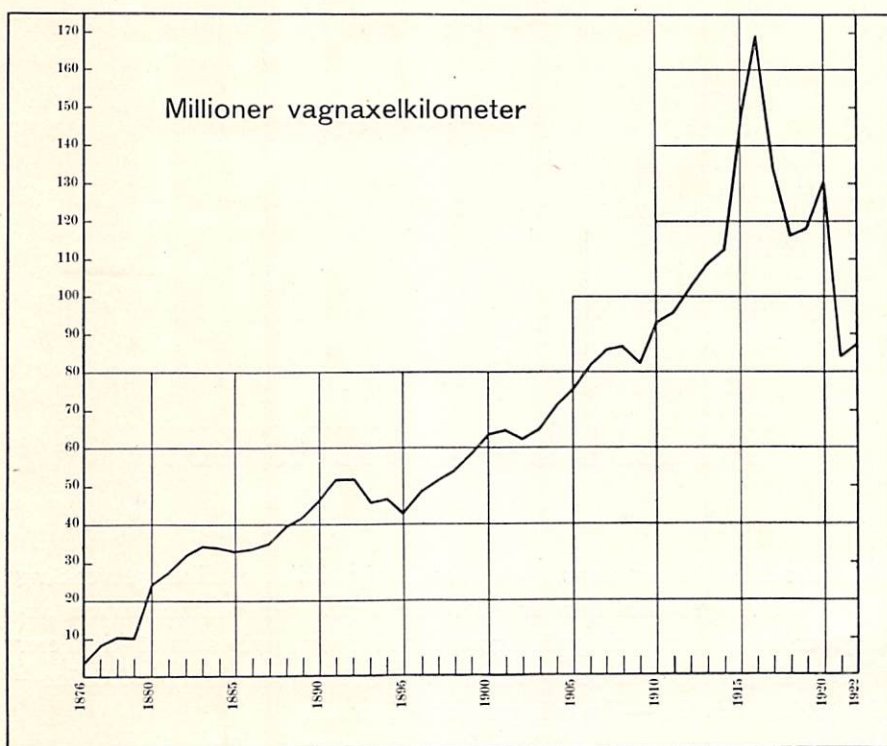
Kurvan visar på en i det hela jämn utveckling fram till 1914. Man återfinner dock tämligen tydliga konjunkturvägar med vågtoppar 1883, 1891 och 1901. Tillfälliga depressioner äro särskilt anmärkningsvärda år 1895 och 1909, i sistnämnda fallet beroende påorstrejk inom industrien.

Efter 1914 följer krigstidens oproportionerligt stora belastningsspets med efterföljande nedgång till ett ungefärligt normalläge (1918—19). Det på gynnsammare förhållanden tydande året 1920 följdes av två markerade depressionsår, 1921—1922.

Från 1880, då järnvägen i sin helhet var öpnad för trafik, till 1910 ökades trafiken ungefär till det 4-dubbla. Om denna stegring måste anses betydande och krävde en ständig ökning av personal, materiell och anläggningar, så är det påtagligt, vilken påfrestning de följande åren fram till 1916 skulle åstadkomma, då trafiken på 6 år steg med ytterligare c:a 80 % i förhållande till 1910 års trafik.

Till de mera ingripande företeelser, som sedan Bergslagsbanans tillkomst satt sin prägel på utvecklingen i vårt land, kan räknas arbetsgivarnas resp. arbetarnas sammanslutning i organisationer. Även vid järnvägarna har denna rörelse vunnit insteg och kommer i det följande att närmare omnämnas.

ALLMÄN ÖVERSIKT



Diagr. 1.

I viss mån bottnar omnämnda rörelse i det glädjande faktum, att landets industri i hög grad utvecklats. För att få industrien bärkraftig gent emot utländsk konkurrens, har det varit nödvändigt att i stor utsträckning sammanslå mindre företag till ett färre antal större.

Samma tankegång har lett till försök med samarbete mellan olika järnvägar, och Bergslagsbanan har i detta avseende varit själen i de två största sammanslutningarna mellan järnvägar i vårt land, som förekommit, nämligen Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gäfle och, efter dennas upphörande, Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gäfle.

Ovanstående korta antydningar hava förutskickats för att redan från början giva en föreställning om det betydande arbete, som på olika områden måst utföras för att möjliggöra för Bergslagsbanan att fylla sin uppgift.

II.

JÄRNVÄGENS TILLKOMST

Resumé från Historik I.

Uppslaget till en järnvägsförbindelse från Dalarnes och Värmlands bergslager till västkusten gavs i slutet av 1860-talet av domhuvuden i Norrvikens domsaga, häradshövding L. NORIN.

Den först undersökta sträckningen hade sin västliga slutpunkt i Krosseskär. Göteborgsintresset var dock allt för starkt för att med lugn finna sig i tillkomsten av en ny hamn vid västkusten. Arbetet för banans dragande till Göteborg igångsattes därför med all kraft. I konkurrens om koncession för linjen Falun—Ludvika med utländska undersåtarne GOSLING, SMITH och STANLEY enades intressena, banans slutpunkt bestämdes skola bli Göteborg, och den 26.9 1871 beviljade Kungl. Maj:t koncession för järnväg Falun till Göteborg med bibanor.

Den beviljade koncessionen avsåg följande linjer:

- 1:o. Falun—Ludvika,
- 2:o. Ludvika eller annan tjänlig punkt å Frövi—Ludvika banan—Kil,
- 3:o. Kil—Göteborg,
- 4:o. Lämplig punkt å linje 2 till Nora—Karlskoga järnväg,
- 5:o. Domnarvet—Insjön.

Bland bestämmelserna i koncessionen må särskilt framhållas följande.

Avgifterna för trafiken skola utgå enligt den taxa, som Kungl. Maj:t efter därtill av järnvägarnes ägare avgivet förslag, i nåder prövar och fastställer. Taxan skall i allmänhet vart femte år lämpas efter sig då företeende förhållanden. Varje gång sådan taxa fastställs, skola däri förekommande avgifter icke sättas lägre än de vid samma tid för trafiken å statens järnvägar gällande avgifter, grundade på generella bestämmelser av beskaffenhet att kunna å ifrågavarande järnvägar tillämpas.

JÄRNVÄGENS TILLKOMST

Svenska statsverket äger att, om särskilda omständigheter därtill föranleda, inlösa järnvägen i sin helhet med allt tillbehör, dock ej förr än 20 år förflutit från det samtliga järnvägssektionerna blivit för allmän trafik öppnade. Under förutsättning att banorna med tillbehör befinnas vara väl underhållna och i fullt försvarligt skick, skall i löseskilling då erläggas ett belopp, som efter 5 % giver en ränta, motsvarande, om lösningsanspråket väckes tidigare än 40 år efter det banorna för trafik öppnats, två gånger, men, om lösningsanspråket väckes senare, en och en halv gång beloppet av den nettoinkomst, banorna enligt vad dess ägare kunna tillförlitligen ådagalägga årligen i medeltal under de näst förutgående 10 åren lämnat. Om ägarne ej vilja eller kunna tillförlitligen styrka beloppet av den nettoinkomst, varefter löseskillingen bör beräknas, skall densamma bestämmas på det sätt, att, sedan egendomen blivit värderad av 5 gode män, av vilka Kungl. Maj:t utser två och järnbanornas ägare två samt de fyra sålunda valde tillkalla den femte, det av dessa gode män fastställda värde, om lösningsanspråket är väckt inom 40 år efter det järnbanorna för trafik öppnats, fördubblas, men, om lösningsanspråket är senare väckt, förhöjes med 50 %. Av ägarne bildad reservfond skall utan särskilt vederlag åtfölja banorna.

Sedan koncessionen beviljats, tillsattes en interimsstyrelse på 13 personer, vartill kom av Kungl. Maj:t förordnat ombud.

Enligt första bolagsordningen (26.1 1872) skulle interimsstyrelsen jämte kronans ombud utgöra bolagets styrelse till slutet av året näst efter det, då hela järnvägen från Ludvika till Kil blivit till allmän trafik upplåten, samt under påföljande året till ordinarie bolagsstämma, då ny styrelse skulle utses.

Interimsstyrelsens kanske besvärligaste uppgift var att anskaffa penningar för byggnadsarbetets genomförande, varom närmare under "Peningeanskaffning".

Byggnadsarbetet bedrevs under byggnadschefens Baron ABR. G:SON LEIJONHUFVUD insiktsfulla ledning med all kraft. Linjen var indelad i åtta distrikt, vartdera utgörande en enhet såväl ur teknisk som ur förvaltningspunkt under befäl av en distriktsingenjör.

Av de koncessionerade banorna blevo linjen till Nora—Karlskoga järnväg samt linjen Domnarvet—Insjön icke utförda. Däremot byggdes den från början icke påtänkta linjen Filipstad—Daglösen samt ett kortare sidospår från Deje dels till Mons lastageplats vid Klarälven och dels till plats söder om fallet.

Ehuru banan i sin helhet öppnades för trafik i slutet av år 1879, blev densamma icke fullt färdig förr än under 1881. En jämförelse mellan kostnadsförslaget och de effektiva kostnaderna ställer sig på följande sätt:

JÄRNVÄGENS TILLKOMST

	Kostnadsförslaget 3.2 1873	Byggnads- och anläggningskostnader 31.12 1881
a. Byggnadskostnad	30.367.391	37.723.433,23
b. Kostnader för penningars anskaffande		
m. m.	4.374.690	8.689.102,98
c. Rörlig materiell	8.480.593	4.329.084,62
Summa Kr.	43.222.674	50.741.620,83

De olika bandelarna öppnades för allmän trafik på följande tider:

linjen Falun—Ludvika	31.12 1875
,, Kil—Molkom	1.3 1876
,, Molkom—Daglösen—Filipstad ..	1.8 1876
,, Ludvika—Daglösen	3.1 1877
,, Göteborg—Trollhättan	31.5 1877
,, Trollhättan—Öxnered	26.2 1878
,, Öxnered—Mellerud	21.6 1879
,, Mellerud—Kil	1.12 1879

Kungl. Maj:t medgav den 23.12 1880, att linjen Falun—Göteborg med bibanan Daglösen—Filipstad finge anses som *en järnvägsenhet* samt den 30.12 1881, att dit även finge räknas de båda grustagen vid Edsvalla och Sutterkärn med tillhörande sidospår ävensom spåret från Deje till Mons lastageplats.

*

Till sin utsträckning har järnvägen sedermera icke förändrats annat än genom tillkomsten av *Idkerbergsbanan*.

Ägarna av Idkerbergets malmfält hade för transporten av sin malm anlagt en linbana till Ulvshyttans station. På denna framforslades vissa år betydande kvantiteter malm, men då brytningen översteg 50.000 ton per år, blev linbanan otillräcklig, och underhandlingar kommo till stånd angående en bana från Idkerberget till Rämshyttans station.

År 1906 verkställdes en okulär besiktning, som visade, att den 10 km långa linjen utan svårighet skulle kunna framföras. Byggnadskostnaden beräknades till c:a 500.000 kronor.

Samtidigt undersöktes en ifrågasatt sidolinje, utgående från banan i närheten av Rämshytte bruk och slutande vid Laxsjö bruk eller eventuellt Kyrkfallet. Tillräckliga skäl för denna 6 à 7 km långa sidolinjes anläggning ansågos icke föreligga.

Däremot söktes, sedan Gruvaktiebolaget Dalarne förbundit sig frakta viss kvantitet malm per år på överenskomna fraktvillkor, på våren 1909

JÄRNVÄGENS TILLKOMST

koncession å anläggning och trafikering av linjen Rämshyttan—Idkerberget. Den 4.3 1910 beviljade Kungl. Maj:t koncessionen, och beslöt styrelsen, att linjens utförande skulle utbjudas på entreprenad.

Den sedermera antagne entreprenören kunde icke fullgöra sitt åtagande, varför järnvägen själv övertog fullbordandet av linjen. Byggnadskostnaden uppgick till sammanlagt kronor 481.333,87. Banan öppnades för godstrafik den 1.10 1912.
