

VI.

BOLAGETS INTRESSE FÖR TILLKOMSTEN AV ANSLUTNINGSBANOR

Efter banans fullbordande dröjde det icke många år, innan styrelsen började intressera sig för trafikens framtida utveckling genom att deltaga i skapandet av nya samfärdsleder. I vissa fall kunde därvid icke beräknas någon direkt större fördel för järnvägen men väl för Göteborgs stad.

En redogörelse för, vad som i detta avseende från järnvägens sida utförts, lämnas i det följande. (Jämför fig. 4.)

GÖTEBORGS—HALLANDS JÄRNVÄG (G. H. B.)

Sedan herr OSCAR DICKSON m. fl. överlämnat insamlade 5.000 kr. med anhållan, att styrelsen skulle ombestyras undersökning av bana Göteborg—Varberg, uppdrogs den 22.1 1883 åt verkst. direktören att med person, som han funne lämplig, inleda underhandling om villkoren för utförandet av undersökningen.

Den förberedande undersökningen föranledde styrelsen att i aug. 1883 besluta om fullständig undersökning, avseende sträckningar från Göteborg till Varberg, Veddige och Björketorp, de båda sistnämnda platserna stationer å Varberg—Borås järnväg.

Förstnämnda sträckningen ansågs fördelaktigast, banan byggdes och öppnades för trafik 1888. Överenskommelse hade träffats med B. J. om gemensamt användande av B:s Göteborgs station, varjämte banan skulle förvaltas av B. J. I ersättning för ingång å och användandet av stationen i Göteborg erlade G. H. B. aktier för nom. 253.000 kr.

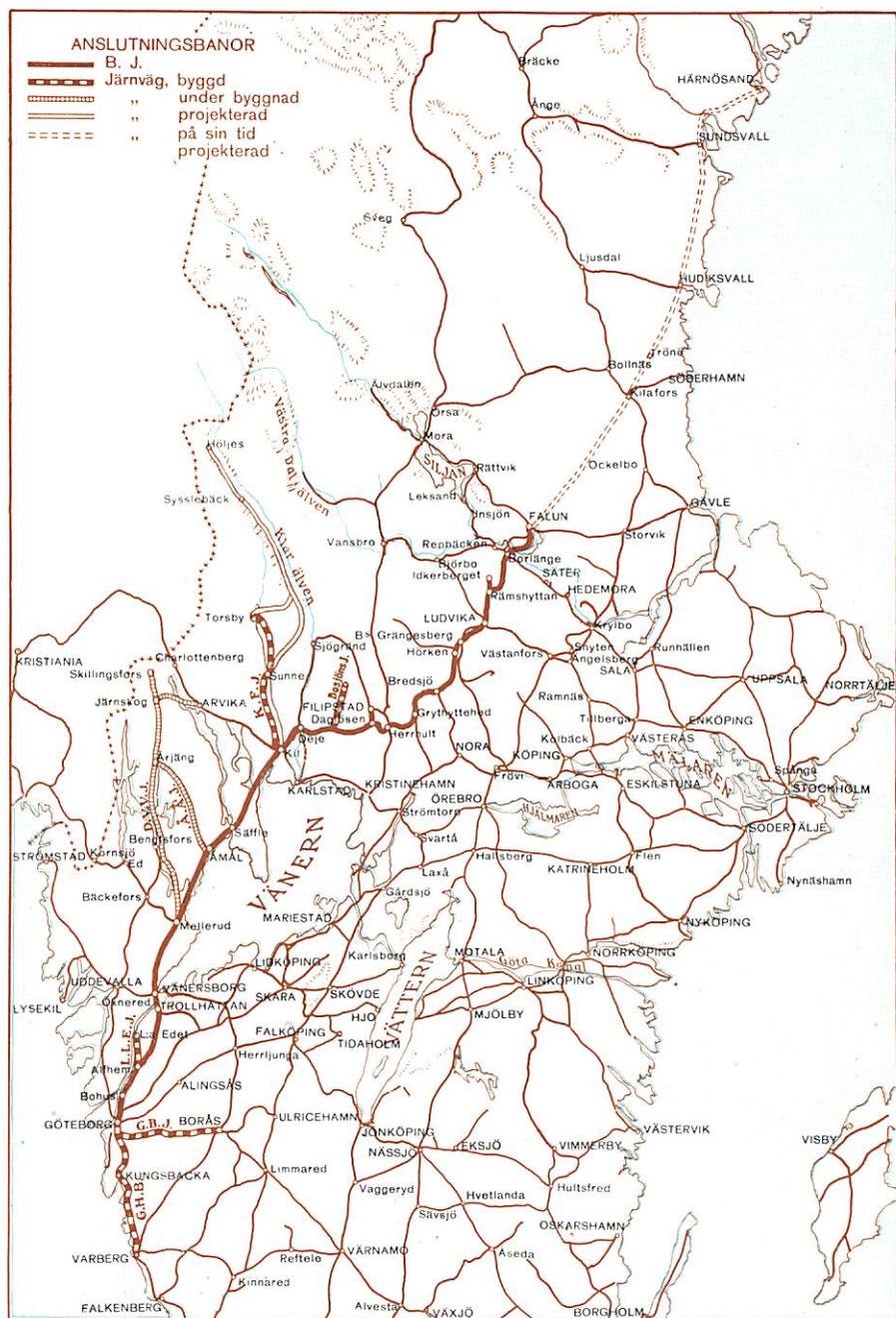


Fig. 4.

BOLAGETS INTRESSE FÖR TILLKOMSTEN AV ANSLUTNINGSBANOR

År 1896 inlöstes G. H. B. av staten, varvid Bergslagsbanan fick nämnda aktier inlösta till pari. Banan hade under den korta tid, den av B. J. administrerades, arbetats fram till god ställning och en avsevärd trafik.

G. H. B. har såsom ett led i "Västkustbanan", utom rent lokalt, haft sin stora betydelse dels för åstadkommandet av bättre förbindelser söderut från Göteborg, dels för den genomgående trafiken mellan Norge och kontinenten.

Sistnämnda trafik har för B. J. varit till fördel genom den ökade trafiken å bandelen Göteborg—Mellerud.

GÖTEBORG—BORÅS JÄRNVÄG

(G. B. J.)

"På grund av i kommunerna visat intresse för en järnväg från Göteborg till Borås" beslöt styrelsen den 29.7 1889 att förskjuta kostnaden för undersöknings verkställande och uppdrog åt verkst. direktören att träffa avtal med lämplig person om undersökning och kostnadsförslag.

Förslag utarbetades först för max. lutning 1:60 samt därefter för 1:100 å 1:80. Vid banans utförande blev sistnämnda alternativet använt.

I G. B. J. tecknade B. J. aktier för 250.000 kr., vilka skulle till B. J. erläggas för rätten att ingå å B:s Göteborgs station, och överenskomelse träffades, att B. J. skulle förvalta järnvägen.

G. B. J. öppnades för trafik 1894 och förvaltades med gott resultat av B. J. till utgången av 1903, då gemensam förvaltning för G. B. J. och Borås—Alvesta järnväg ordnades.

"Boråsbanan" har för Bergslagsbanan icke haft någon större betydelse ur synpunkten av trafikutbyte men är för Göteborgs stad en viktig förbindelseled till södra delen av Älvsborgs län samt Smålandslänen såväl vad beträffar person- som godstrafik.

LÖDÖSE—LILLA EDETS JÄRNVÄG

(L. L. E. J.)

Den 1.2 1904 behandlade styrelsen en från ingenjör C. EMIL HAEGGER m. fl. inkommen anhållan, att B. J. skulle teckna aktier i en järnväg från Lödöse till Lilla Edet. Styrelsen beslöt meddela, att den vore villig teckna lika belopp, vartill övriga aktieteckningar uppginge, förutsatt att

dessas uppginge till minst 175.000 kr. och att vissa villkor i övrigt iakttoges.

Ehuru från andra aktietecknare icke kunde uppbringas nämnda belopp, förklarade sedermera styrelsen sig villig vidhålla sin teckning av 175.000 kr. 1905 års bolagsstämma bemyndigade dessutom styrelsen att, om så skulle påfordras, teckna borgen intill högst 350.000 kr. för det lån, L. L. E. J. komme att upptaga.

Järnvägen öppnades för trafik 1906, arrenderad av B. J. på 20 år. Arrendet utgår med viss procent å bruttoinkomsten, dock med minst 18.000 kr. L. L. E. J:s ställning är god, men har utdelning ännu icke förekommit.

FALUN—KILAFORS—HÄRNÖSAND

Det kanske mest vittfamnande förslag till anslutningsbana, varmed B. J. styrelse tagit befattning, torde vara förslaget att anlägga järnväg från Falun över Svärdsjö till Kilafors vid statsbanan samt denna banas fortsättande till Trönö och vidare till Härnösand.

På grund av önskemål från skilda håll beslöt styrelsen den 31.1 1898 att låta verkställa undersökning av sträckan Falun—Kilafors. Genom anläggningen av en sådan bana skulle transportlängden för norrlandsgods förkortas, vilket särskilt ansågs vara av betydelse för träkoltransporterna till Bergslagen.

Undersökningen verkställdes, och koncession söktes.

Då sedermera förslaget om Ostkustbanan Härnösand—Gävle började taga form, beslöt styrelsen (13.5 1901) uppdraga åt verkst. direktören låta undersöka, huruvida anledning kunde förefinnas att för järnvägen välja annan anknytningspunkt till statsbanan än Kilafors. Undersökningen visade dock, att ingen fördel skulle vinnas genom sådan ändring. I stället beslöts (9.12 1901) att låta undersöka sträckningen Kilafors—Trönö, enär för Ostkustbanan ifrågasatts alternativet att via Trönö ingå till Kilafors i st. f. till Gävle.

I juni 1902 hade undersökningarna framskridit så långt, att styrelsen beslöt hos landshövdingen i Kopparbergs län anhålla, att han ville snarast möjligt till sammanträde i Falun kalla intresserade i Norrland och Dalarna för en järnväg Härnösand—Falun via Trönö och Kilafors. För mötet utsågos delegerade, som fingo i uppdrag underhandla på grundval, att B. J. skulle äga att med sin materiell trafikera hela järnvägen Falun—Härnösand, och att B. J. tillsammans med övriga intressenter söder om

BOLAGETS INTRESSE FÖR TILLKOMSTEN AV ANSLUTNINGSBANOR

Trönö skulle åtaga sig aktieteckning till belopp, motsvarande den söder om Trönö belägna delen av banan.

Vid det sedermera hållna mötet beslöts, att koncessionsansökan skulle inlämnas. I samband med dennas inlämnande återkallades villkorligt den förut gjorda ansökningen om koncession för järnväg Falun—Kilafors.

Styrelsen beslöt därefter, att ny undersökning för järnväg Trönö—Härnösand skulle på bolagets bekostnad ofördröjligen verkställas, och skulle undersökningshandlingarna ställas till förfogande för koncessions-sökandena för järnväg Härnösand—Falun. Den 28.11 1902 anmäldes, att undersökningen, som utförts av dåv. kaptenen H. BERNHARDT, var avslutad.

Det stora järnvägsföretagets realiserande var sålunda väl förberett.

I samband med förberedelserna för järnvägsbyggnaden gjorde styrelsen den 23.3 1903 ett erbjudande till Härnösand—Sollefteå Järnvägs A.-B. att, om järnvägen Härnösand—Falun komme till stånd på i övrigt angivna villkor, arrendera nämnda bolags järnväg, vilket erbjudande dock ej föranledde gynnsamt svar.

Den 12.10 1903 anmäldes i styrelsen, att koncession för Ostkustbanan (Härnösand—Gävle) beviljats, varigenom frågan om järnväg Falun—Härnösand kunde anses förfallen.

Därmed hade den storvulna planen på en av B. J. trafikerad linje *Göteborg—Falun—Härnösand—Sollefteå* strandat, och det torde blott varit en formalitet, då styrelsen den 10.6 1912 beslöt meddela Konungens befallningshavande i Kopparbergs län, att styrelsen för sin del ej hade något att erinra mot, att koncessionsansökningen för järnväg Falun—Kilafors finge förfalla.

KIL—FRYKSDALENS JÄRNVÄG

(K. F. J.)

I mars månad år 1901 ingick till styrelsen skrivelse från herr J. NILSSON i Nilsby med anhållan, att B. J. måtte bygga en järnväg från Lökene norr om Kil till Nilsbysundet (mellan Nedre Fryken och Mellanfryken). En okulärbesiktning beslöts och utfördes av baningenjör G. FACHT. Sedermera utsträcktes undersökningen att omfatta även sträckan Nilsbysundet—Sunne.

Strävandena att få järnväg upp genom Fryksdalen hade emellertid tagit fast form redan några år tidigare.

På socknarnas föranstaltande vid sammanträde den 8.1 1897 hade

KIL—FRYKSDALENS JÄRNVÄG

okulärbesiktning verkställdes av distriktschefen, major C. H. ÖHNELL å en linje Kil över Norsälven, genom Frykeruds, Västra Ämterviks och Sunne socknar till Sundsvik samt därifrån öster om Fryken genom Sunne, Lysvik och Fryksände till Torsby, varifrån man tänkt sig järnvägen sedermera fortsatt till Malung. Med hänvisning härtill anhöllso härads-hövdingen G. RUDEBECK och f. riksdagsmannen P. SAHLSTRÖM i skrivelse, som i B. J. styrelse behandlades den 2.9 1901, om bidrag till fullständig undersökning av linjen Kil—Sundsvik. Styrelsen beslöt bidraga med halva kostnaden, 1.200 kr.

Om enighet tämligen snart erhöles beträffande järnvägens sträckning söder om Sunne, så synas meningarna varit så mycket mer stridande beträffande sträckningen norr om Sunne.

Olika kommitterade arbetade för järnväg väster och öster om Övre Fryken, och ingången till Torsby från den östra sidan vållade åtskilliga bekymmer. B. J. styrelse höll sig därvid neutral och lämnade bidrag till undersökningar på båda sidorna.

Koncessionsansökan inlämnades av de båda partiernas representanter för vardera sträckningen, och den 18.10 1907 meddelade K. Maj:t koncession å sträckningen Kil—Sunne samt öster om Övre Fryken till Torsby.

B. J. bolagsstämma bemyndigade 1908 styrelsen att i Kil—Fryksdalens Järnvägsaktiebolag teckna aktier för ett belopp av 1.000.000 kronor.

Senare (8.3 1909) beslöt styrelsen att ytterligare i aktier teckna 150.000 kr., vilken summa jämte ränta skulle återbetalas till B. J., i den mån medel inflöto till K. F. J. genom den aktieteckning, som enligt överenskommelse med ägare av för järnvägen erforderlig jord skulle betalas medelst överlåtande av jord till bolaget.

K. F. J. aktiebolag konstituerades den 28.1 1909, entreprenadkontrakt om järnvägens utförande undertecknades den 12.10 1910, och i december samma år underskrevs kontrakt med B. J. om underhåll och trafikering av banan.

Bandelen Kil—Sunne öppnades för allmän trafik den 2.8 1913, Sunne—Oleby den 1.10 1914 och Oleby—Torsby den 10.2 1915.

Det överenskomna trafikeringsavtalet, som gäller 20 år, stipulerar för trafikeringen ersättning med B. J. driftprocent som utgångspunkt. Då denna kunnat hållas rel. låg, har K. F. J. ställning blivit god. Utdelning till aktieägarna har dock ej gjorts utom för 1921 med 3 %.

K. F. J. har under de år, som gått, tillfört B. J. och S. J. en icke obetydlig trafik, och kan man antaga, att den så småningom skall alltmera stegas.

Huruvida utveckling av Fryksdalens järnvägsnät är att förvänta, är tillsvidare ovisst. Förslag ha dock icke saknats. Bland sådana märkas,

BOLAGETS INTRESSE FÖR TILLKOMSTEN AV ANSLUTNINGSBANOR

utom den ursprungligen tänkta sträckningen Malung—Torsby, linjerna Kymmen—Sunne, Nordvästra stambanan—Torsby samt Övre Klarälvsbanan från Höljes resp. Slättne via Ekshärad (event. Edeback) till Torsby eller Sunne.

Den sistnämnda järnvägen, som B. J. preliminärt erbjudit sig trafikera, skulle givetvis betyda ett icke obetydligt trafiktillskott för K. F. J. och B. J.

LINDFORS—BOSJÖNS JÄRNVÄG

(L. B. J.)

För att kunna utnyttja vårt lands tillgångar kräves alltjämt förbättrade transportmöjligheter. De långa avstånden i vårt vidsträckta land åstadkomma emellertid för anläggningarna rel. stora kapitalutlägg, vilka ofta bliva svåra att nöjaktigt förränta.

För att kunna få till stånd en järnväg i en trakt utan allt för stort kapitalutlägg, har man därför i ganska stor utsträckning måst inskränka sig till byggandet av smalspårbanor med spårvidd 1,067, 0,891 eller 0,600 m.

Ju smalare och lättare banan bygges, ju billigare blir den i anläggningskostnad, men dess trafikförmåga minskas också avsevärt till men för ekonomin. I vissa fall får man därvidlag icke jämföra med de möjligheter, större banor bereda, utan med kostnaden för framförandet av varorna med landsvägsfordon.

Då styrelsen beslöt att intressera sig för en bana av lättaste typ — den föreslagna c:a 30 km långa banan från Lindfors till Bosjön (med 0,6 m. spårvidd) — gällde det ett prov av systemet med billigast möjliga tillförselbanor.

Styrelsen beslöt den 15.6 1910 att teckna 50.000 kr. i banan och länade sedermera lika mycket såsom lån.

Lindfors—Bosjöns järnväg måste emellertid den 27.11 1919 gå i likvidation, och B. J. gick, då staten innehade första säkerhet för lån, förlustig de utlagda penningarna.

Sedan staten numera för billigt pris försålt järnvägen, är den möjligheten icke utesluten, att banan kan komma att fortsätta driften och tillföra B. J. någon, om än obetydlig trafik.

Det ogynnsamma resultatet av Bosjöbanans verksamhet torde emellertid icke utan vidare få anses vara avgörande vid ställningstagande beträffande valet av medel för ordnandet av tillförsel till större banor.

DAL—VÄSTRA VÄRMLANDS JÄRNVÄG OCH ÅMÅL—ÅRJÄNGS JÄRNVÄG

(D. V. V. J. och Å. Å. J.)

Redan under hösten 1904 påbörjades undersökningar för anordnande av järnvägsförbindelse från de många fabrikerne vid Dalslands kanal söder om sjön Laxen till Mellerud. Järnvägen tänktes smalspårig, men då det vid ett sammanträde om frågan den 12.1 1906 i Mellerud upplysts, att B. J. intresse för banan skulle betydligt ökas, om järnvägen byggdes normalspårig, beslöt mötet, att ny undersökning skulle verkställas, och att hemställa till B. J. styrelse skulle göras om bidrag till kostnaden. Styrelsen beslöt den 9.5 1906 att anslå 1.000 kr. för undersökningen ifråga.

Den 8.10 s. å. framlades och redogjordes för en av major D. INSULANDER uppgjord plan jämte kostnadsförslag för en bredspårig bana mellan Mellerud och Billingsfors, beräknad kosta 2.200.000 kr. Styrelsen beslöt meddela kommitterade, att B. J. bolag vore villigt teckna aktier för c:a 500.000 kr. i företaget och anmodades ordföranden att underteckna den blivande koncessionsansökningen.

I vårt land pågick vid denna tid ett livligt arbete för utförandet av den s. k. Inlandsbanan. Beträffande dennas tillblivande i Norrland voro meningarna mindre delade, men då det gällde sträckningen genom Dalarne och Värmland ned till västkusten — alltmer i närheten av norska gränsen — blev lämplighetsfrågan starkt ifrågasatt. Man befarade allt för stor fördel för grannarna, och så småningom utkristalliserade sig såsom fördelaktigast för landet att i riktning från gränsen draga banor *inåt* redan befintliga, i svensk hamn utmynnande kommunikationsleder. Detta program vann livlig anklang, och s. k. "gränsbanor" ansågos böra erhålla större hjälp av staten än förut varit vid järnvägars anläggning vanligt.

Gränsbanetanken kom, kan man säga, först till uttryck i strävandena för en järnväg från sydvästra Värmland till Åmål, varifrån varorna skulle kunna vidaretransporteras såväl via B. J. som sjöledes från Åmåls hamn.

Detta delvis utformade förslag, som avsåg en järnväg från Arvika utefter Glafs fjorden till Åmål, övergavs emellertid, och undersökning av linjen Åmål—Årjäng—Arvika igångsattes med maskiningenjören TH. KÖHLIN som drivande kraft. Bibanor Årjäng—Sundbyn och Kopom—Skillingmark skulle även undersökas.

BOLAGETS INTRESSE FÖR TILLKOMSTEN AV ANSLUTNINGSBANOR

För möjliggörandet av undersökningarna beviljade B. J. styrelse den 26.2 1912 bidrag med högst 9.000 kr. (senare ytterligare 950 kr.).

Samma dag anmälades, att den sökta koncessionen Mellerud—Billingsfors blivit av K. Maj:t avslagen.

Så småningom hade emellertid den meningen börjat arbeta sig fram, att samma bolag borde äga hela linjen Arvika—Mellerud, och den 22.4 1912 anmälades till styrelsen, att ordföranden jämte andra personer inlämnat koncessionsansökan å en järnväg Mellerud—Billingsfors—Årjäng—Arvika med bibana Mosserud—Skillingmark. För vidare undersökningar anslogos 15.000 kr. Senare under året beslöts föreslå Göteborgs stad att i järnvägen teckna 500.000 kr. och bolagsstämman att teckna 750.000 kr.

Den 5.10 1914 anmälades, att K. Maj:t beviljat koncession för järnvägen ifråga, och beslöts uppdraga åt ordföranden att å bolagets vägnar närvara vid konstituerande bolagsstämma.

Samtidigt beviljades koncession för en järnväg Åmål—Årjäng.

Båda järnvägarna äro f. n. under byggnad.

Följande ytterligare data beträffande de båda järnvägarna kunna i detta sammanhang vara av intresse.

Dal—Västra Värmlands Järnvägsaktiebolag

har för banans utförande erhållit statslån med högst kr. 8.636.400 för linjen Arvika—Billingsfors och högst kr. 2.100.000 för linjen Mellerud—Billingsfors.

B. J. har i företaget tecknat aktier för 1.312.500 kr. (summan ökad från den ursprungligen tecknade på grund av dyrtiden).

B. J. har åtagit sig trafikera banan under 30 år.

Åmål—Årjängs Järnvägsaktiebolag

har beviljats statslån med $\frac{2}{3}$ av byggnadskostnaden.

B. J. aktiebolag har icke tecknat aktier i företaget men förklarat sig villigt träffa avtal om trafikeringen.