

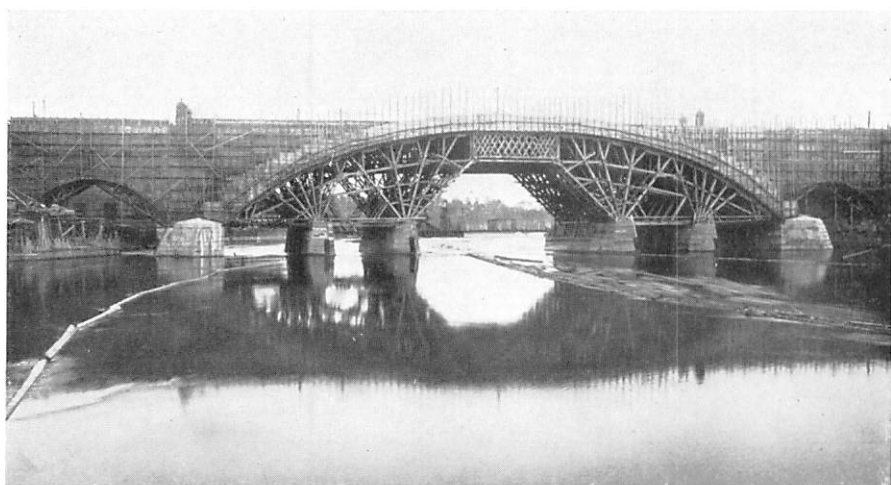


Fig. 34. Nya landsvägs- och järnvägsbroarna över Dalälven under byggnad.

STATIONER

Resumé från Historik I.

Efter förslag från styrelsen, kommuner och enskilda angående stationer, håll- och mötesplatser samt efter yttranden av K. Styrelsen för Statens järnvägstrafik, K. Generalpoststyrelsen, Konungens Befallningshavande i olika län m. fl. bestämde K. Maj:t följande

stationer:

Ornäs, Domnarvet, Borlänge, Skräcka (sedermera Ulvshyttan), Råmen (sedermera Rämshyttan), Gräsberg, Håksberg, B:s Ludvika (sedermera Ludvika), Klenshyttan, B:s Grängesberg, B:s Hörken (sedermera Hörken), B:s Ställdalen, Bredsjö, Sikfors, Hällefors, Grythyttedhed, Herrhult, Daglösen, Filipstad, Geijersdal, Lindfors, Molkom, Mölnbacka, Deje, Kil Edsvalla, Segmon, Värmlandsbro (sedermera Värmlands Bro), Säffle, Åmål, Köpmannabro (sedermera Köpmannebro), Mellerud, Erikstad, Brålanda, Öxnered, Trollhättan, Upphärad, Nol, Agnesberg och B:s Göteborg samt

mötesplatser:

Tisken, Tägt, Flacken, Skatviken, Grums, Avelsäter, Tösse, Ånimskog, Frändefors, Bjurhem, Veland, Prässebo, Nygård och Älvängen.

Vid de olika bandelarnas öppnande eller under närmaste tiden därefter

öppnades ovannämnda *stationer* med undantag av Håksberg, som ordnades till lastplats.

Av *mötesplatserna* "befordrades" följande omedelbart eller kort tid efter järnvägens öppnande till stationer: Grums, Tösse, Änimskog, Frändefors, Nygård och Älvängen (1.6 1886). Däremot borttogos mötes-spåren tillsvidare vid Flacken, Avelsäter, Bjurhem och Velandä.

*

Den vidare utvecklingen beträffande anordnandet av stationer, hållplatser, last- och mötesplatser framgår av diagr. 8—10.

Det skulle föra för långt att redogöra för alla med utvidgningarna förenade beslut liksom även för alla de förslag, som från trafikanters sida gjorts om ytterligare hållplatser och stationer. Det är sedan gammalt känt, att var och en vill ha station "vid sin dörr", och att det är svårt övertyga de sökande om, att kostnaderna för stationsanläggningar äro avsevärda, samt att varje stopp för ett tåg förorsakar tidsförlust och ökad kostnad för bränsle. Varje fråga om inrättandet av nya stationer eller hållplatser har därför måst behandlas med stor försiktighet.

Trafikens utveckling har krävt i det hela likartade utvidgningar vid resp. stationer.

Så hava bangårdarna i allmänhet måst ökas i längd. Vid järnvägens byggande var normen, att vid linjestationerna skulle spårsystemet hava en längd av 2.000 fot mellan yttersta växelspetsarna. Numera äro de förlängda, så att 600 à 700 meter hinderfri spårlängd erhållits.

Sidospåren hava allt mera utökats eller från c:a 80 km år 1880 till c:a 200 km 1922. De rel. flesta spårutvidgningarna utfördes under åren 1911—18.

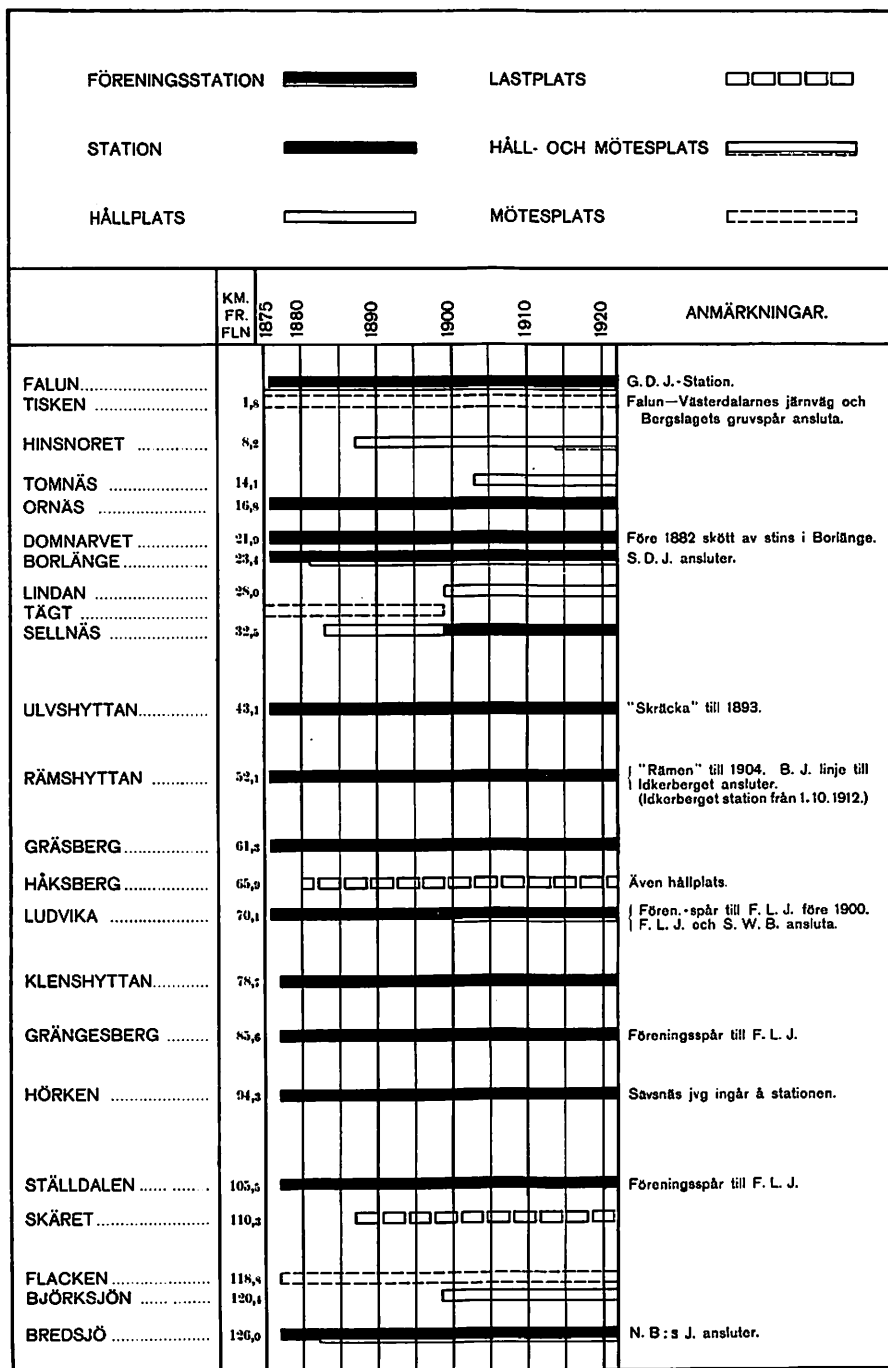
Såsom exempel på bangårdarnas utvidgning visas i fig. 35—40 tre bangårdar i ursprungligt och nuvarande skick. I figurerna är längdskalan $\frac{1}{2}$ resp. för Göteborg $\frac{1}{4}$ av breddskalan.

Stationshusen hava vid ett stort antal stationer på- eller tillbyggt (se Byggnader, trafikavdelningen).

För signal- och säkerhetsanläggningar redogöres i särskild avdelning.

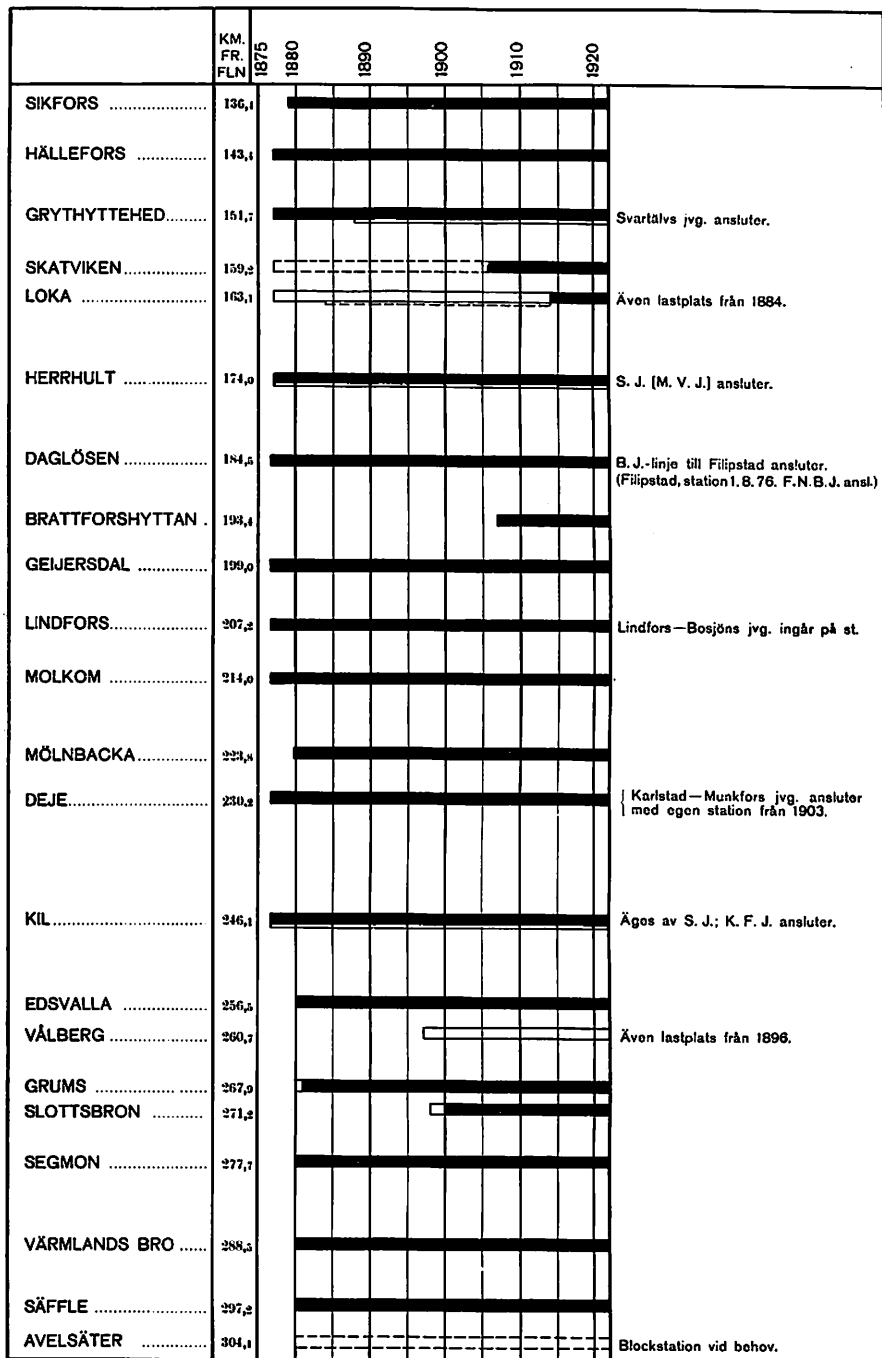
Länge fick man i allmänhet vid stationerna nöja sig med fotogénbelysning. I Öxnared infördes år 1900 belysning med acetylén från ett inom bangården ordnat acetylénigasverk. Någon ytterligare anläggning av samma slag har icke utförts. Däremot anordnades under de följande åren ytterbelysning med lux-lampor vid ett antal stationer. Elektrisk belysning fanns relativt tidigt vid en del stationer, men egentlig fart tog ej installerandet därav å stationerna, förr än det under kristiden blev omöjligt att anskaffa erforderlig kvantitet fotogén. Visserligen fanns

STATIONER



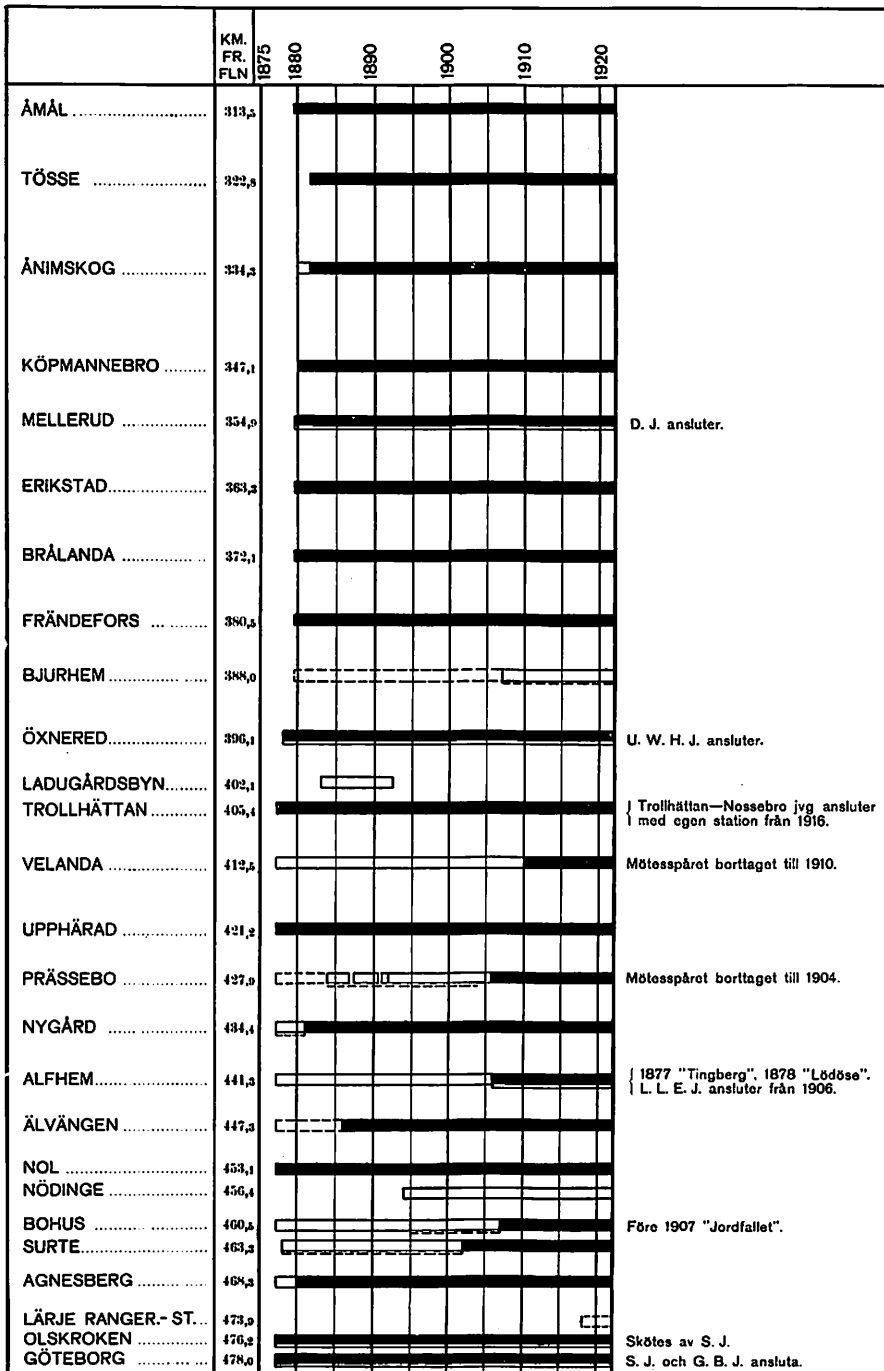
Diagr. 8.

BANA OCH BYGGNADER



Diagr. 9.

STATIONER



Diagr. 10.

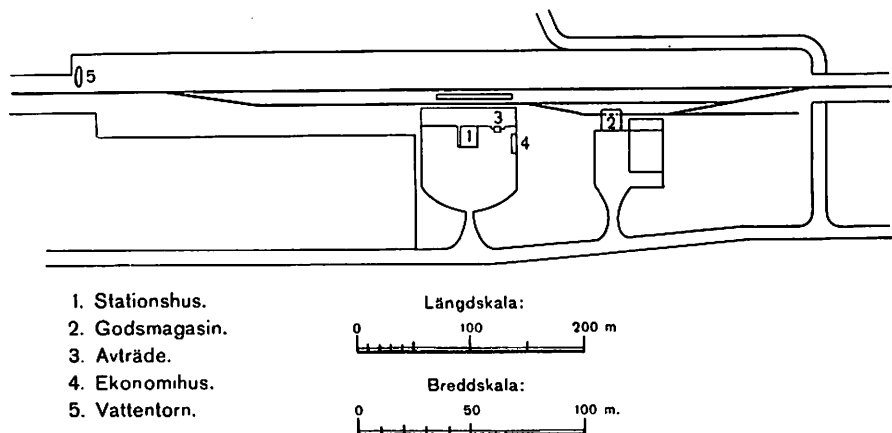


Fig. 35. Värmlands Bro station 1880.

ej möjlighet att vid alla stationer erhålla elektrisk ström, men ordnades i så fall Aga-belysning. Så småningom ha dock de elektriska belysningsnäten fått allt större utbredning.

Rörande stationer, hållplatser m. m. torde i övrigt följande böra omnämnas.

Falun. Den 12.3 1873 träffades överenskommelse med G. D. J. och Falu stad angående byggandet av en ny station i Falun i st. f. den av G. D. J. anlagda. Den nya stationen skulle vara G. D. J:s egendom men begagnas gemensamt av båda bolagen. Planläggningen skulle ske i samråd, så att densamma bleve bekväm för båda linjerna. Beträffande kostnaderna bestämdes, att B. J. skulle bekosta viss utfyllning, erlægga 5 % årlig ränta å så stor del av kostnaden för lokomotivstall och vändskiva med tillhörande spår, som svarade emot till B. J. i stallet upplåtet utrymme, samt erlægga 5 % årlig ränta å hälften av övrig anläggningskostnad. B. J. skulle dessutom anlägga en ny kaj vid Tisken av samma längd som förutvarande. Den nya kajen skulle ägas av Falu stad. Kostnaden för underhåll och skötsel av stationen skulle under 10 år framåt bestridas av de båda bolagen med hälften var. Om överenskommelse med ledning av då vunnen erfarenhet ej kunde träffas om fördelningen för följande 10 år, skulle frågan hänskjutas till kompromiss.

Anläggningskostnaden uppgick till kr. 515.763,72, och hade B. J. att å viss del därav erlægga ränta, som uppgick till kr. 14.355,25. För skötsel och underhåll erlades under åren 1876—1885 i medeltal 15.300 kr. per år. Med tanke på det förestående inledandet av Falu—Rättvik—Mora järnväg överenskoms den 15.2 1886, att B. J. från 1.1 1886 tillsvidare dock högst 2 år skulle för underhåll och skötsel betala 15.000 kr. per år.

STATIONER

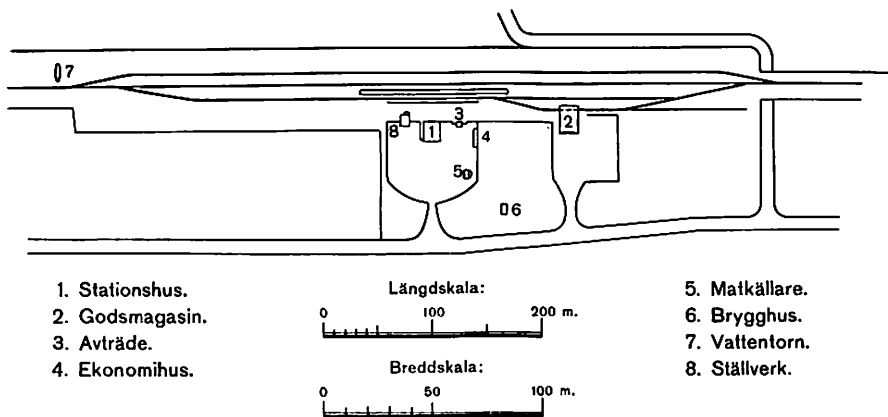


Fig. 36. Värmlands Bro station 1923.

Då vid nämnda banas inledande G. D. J:s förslag till fördelning av kostnaderna icke kunde antagas, beslöt styrelsen den 16.6 1890 att hän-skjuta saken till K. Maj:t, som uppdrog åt chefen för K. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen att söka åstadkomma förlikning, vilket även lyckades. I enlighet med grunderna för förlikningen träffades den över-enskommelsen, att B. J. åliggande ränteersättning skulle för all framtid minskas med 2.500 kr. per år. Rörande de årliga kostnaderna för under-håll och skötsel träffades först 1892 överenskommelse, enligt vilken under fem år från den 1.1 1890 kostnaderna skulle bestridas med $\frac{2}{5}$ av B. J. och $\frac{3}{5}$ av G. D. J., därav $\frac{1}{5}$ för Falun—Rättvik—Mora—Orsa.

Frammot sekelskiftet befanns det erforderligt att betydligt utvidga Falu station, varom överenskommelse träffades. Den nya järnvägen Falun—Västerdalarne skulle samtidigt å stationen inledas. För anslut-ningen erlade denna järnväg kr. 100.000, varav B. J. skulle erhållit 40.000, men träffades i stället den uppgörelsen, att B. J. åliggande ränte-ersättning skulle minskas med 2.000 kr. per år.

Ehuru B. J. enligt överenskommelsen av 1873 icke förbundit sig att för anläggningskostnader erlagga likvid i annan form än genom ränte-gottgörelse, beslöt B. J. styrelse den 6.4 1903, att så tillvida tillmötesgå från G. D. J. gjord framställning om kontant likvid, att B. J. skulle för de överenskomna nybyggnads- och utvidgningsarbetena erlagga sina två femtedelar kontant inom 30 dagar från räkningsdatum, varemot å andel i kostnaden för markförvärv skulle erläggas 5 % årlig ränta.

Den slutliga överenskommelsen, som under 1903 underskrevs, gällde från den 1.1 1903 och stadgade, att B. J. skulle, sedan en tiondel, utgörande Falun—Västerdalarne Järnvägsaktiebolags andel, avdragits, delta i återstående kostnader för nybyggnads- och utvidgningsarbeten,

BANA OCH BYGGNADER

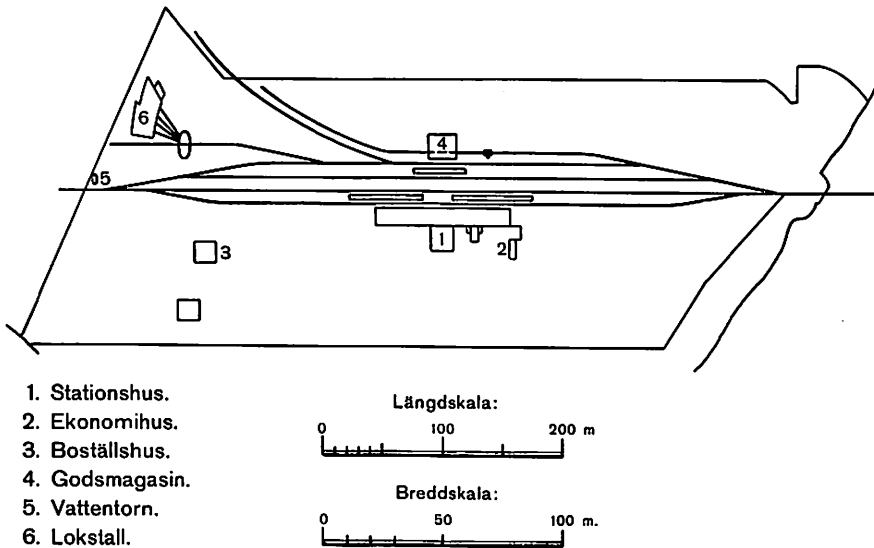


Fig. 37. Daglösens station 1880.

utförda under åren 1901—07, genom erläggandet av: 5 % ränta å $\frac{2}{5}$ av återstående kostnaden för markförvärv samt kontant likvid för $\frac{2}{5}$ av återstående kostnader för utförda arbeten.

Samtidigt började man tillämpa nya grunder för beräkningen av kostnaden för underhåll och skötsel av stationen. Det väsentliga i dessa grunder var, att gemensam kostnad skulle uppdelas i proportion till det av de resp. anslutande banorna föranledda trafikarbetet. Förvaltnings- och underhållsbidraget beräknades sålunda med hänsyn tagen till antalet ankomna och avsända tåg, antalet till- och avkopplade godsvagnar, antalet il- och fraktgodsexpeditioner samt antalet försålda personbiljetter för vardera banan.

Från år 1908 blevo enahanda grunder tillämpade beträffande bidrag till utvidgningsarbeten, d. v. s. anslutande banan skulle för sådana arbeten erlægga så stor andel, som svarade mot dess trafik i förhållande till hela trafiken å stationen, beräknat som för förvaltningsbidrag.

I förvaltningsbidrag betalas under innevarande period 75.870 kr. och i underhållsbidrag 6.200 kr. per år.

Tisken. Falun—Västerdalarnes järnvägs spår är å sträckan Falun—Tisken förlagt delvis å B. J. mark mot en årlig ersättning till B. J. av 1.000 kr.

För såväl trafikens skötsel som underhåll och möjligen behövligen utvidgning betalar F. V. J. månatligen $\frac{1}{3}$ av verkliga kostnaden.

STATIONER

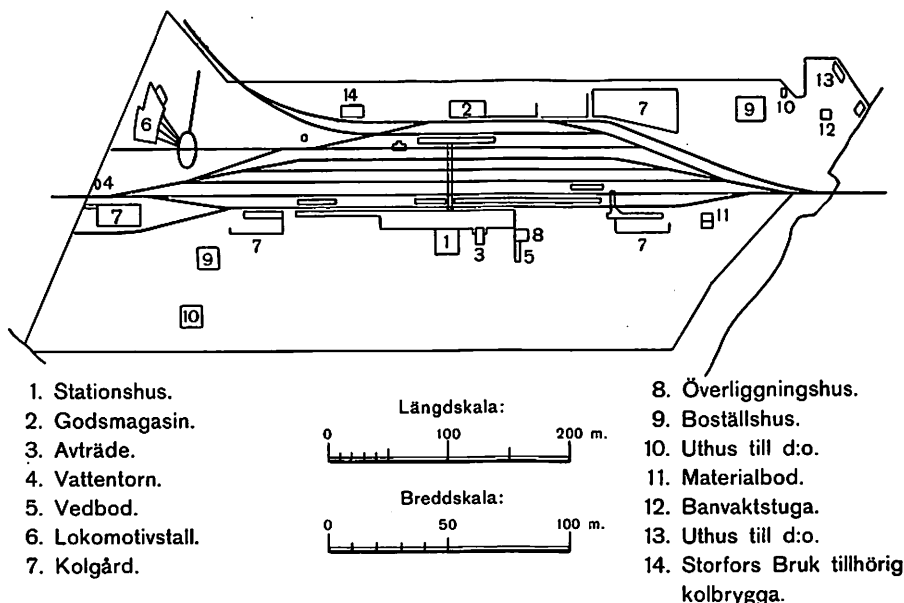


Fig. 38. Daglösens station 1923.

Från Tiskens mötesplats utgår det s. k. gruvspåret till Falu gruva, å vilket B. J. enligt överenskommelse av den 3.11 1874 ombesörjer trafiken. Den 9.9 1878 utvidgades överenskommelsen att gälla även för förlängt gruvspår. Ursprungligen gällde överenskommelsen även ett spår från Tisken till Tisksågen, vilket även anlades men sedermera borttagits. I stället har anslutning från 1899 ordnats till Vagn- och Maskinfabriks A.-B:s stora verkstäder vid Främby (numera A.-B. Svenska Järnvägsverkstäderna.)

Källviken. Vid Källviken c:a 5 km söder om Falun anordnades år 1907 genom växel i huvudspåret en spårförbindelse med den vid Runn belägna ångsågen, då tillhörig Västerdalälvens kolaktiebolag, mot det att sågens ägare betalade samtliga för växelns anordnande, underhåll och bevakning förenade kostnader.

Domnarvet. Från stationen utgår spår till Domnarvets järnverk, varjämte norr om bron anlagts stickspår till järnverkets norr om Dalälven varande anläggningar.

Borlänge. Vid anslutningen av Södra Dalarnes järnväg meddelade tillsatt kompromissrätt den 5.11 1881 utslag, enligt vilket stationen skulle nyttjas och begagnas av båda bolagen med lika rätt, mot det att S. D. J.

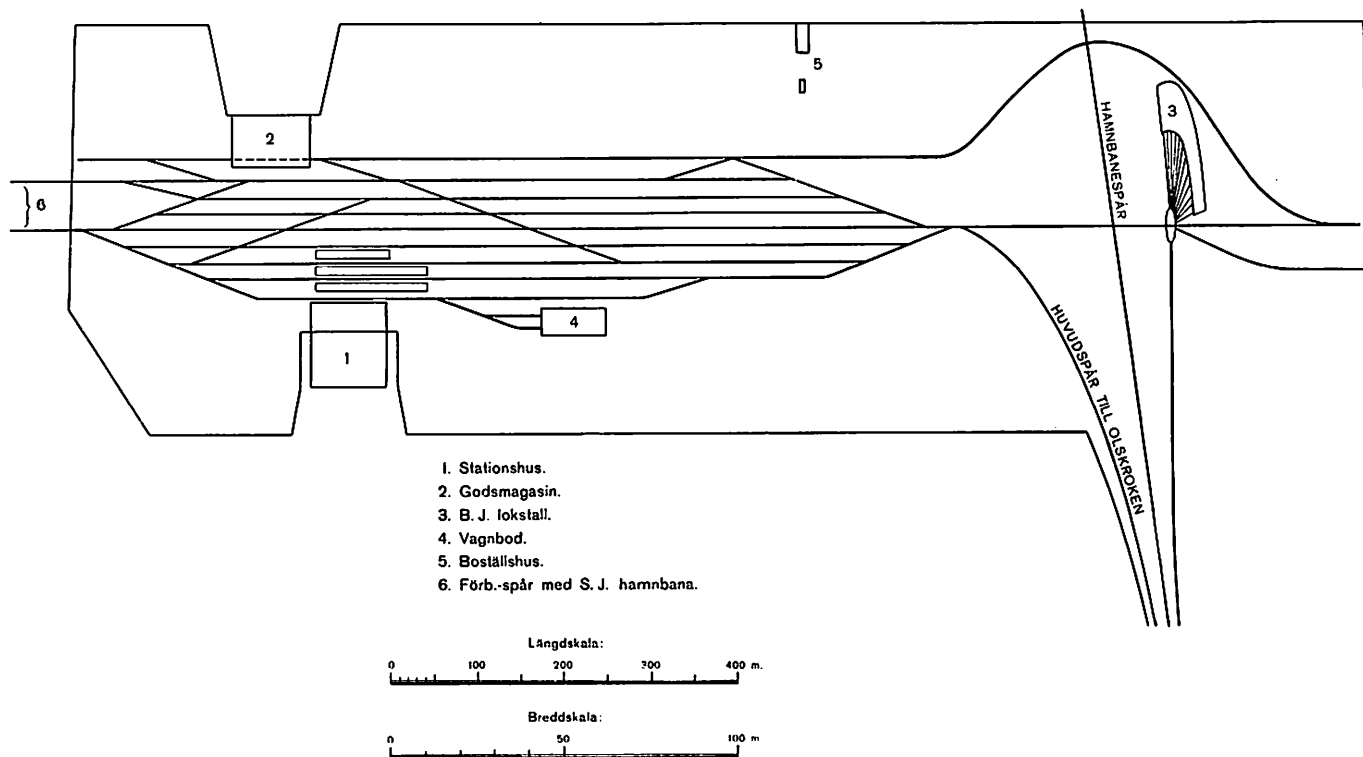


Fig. 39. B:s Göteborgs station 1880.

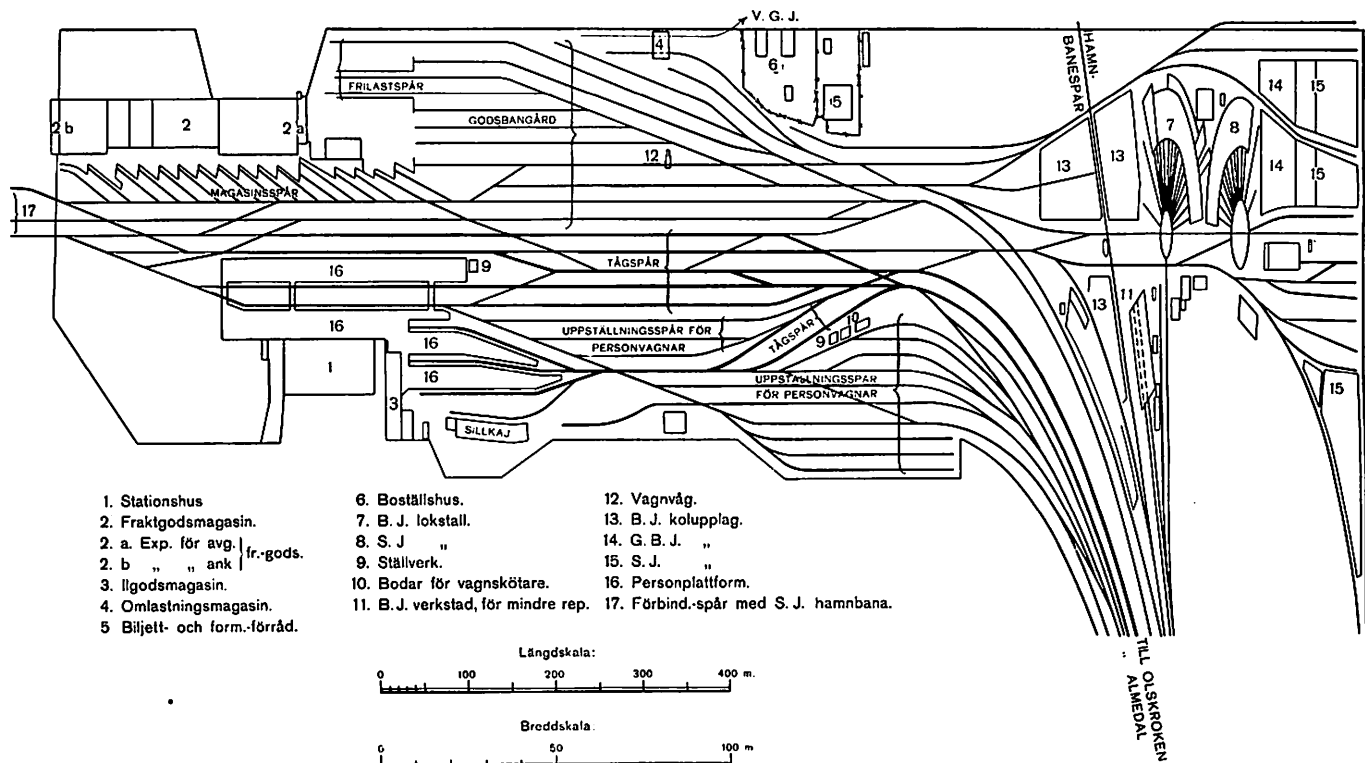


Fig. 40. B:s Göteborgs station 1923.

till B. J. årligen betalade 2.600 kr. Underhållet och förvaltningskostnaderna skulle bestridas av båda järnvägarna i förhållande till det antal bantåg, som under året expedierats för vardera bolaget. Då Siljans järnväg skulle å stationen inledas, överenskommo de tre järnvägarna, att banan ifråga skulle erhålla nyttjanderätt mot en gottgörelse på en gång av 50.000 kr., varav B. J. skulle erhålla hälften med aktier i Bergslagens Järnvägsaktiebolag till nominellt belopp. Underhålls- och förvaltningskostnaderna skulle delas efter förut angiven grund.

År 1902 överenskomms, att kostnadsfördelningen skulle ske enligt de grunder, som gällde för föreningsstation med statens järnvägar, dock utan för sådan station stadgat avdrag av 25 % å förvaltningskostnaderna i egentlig mening, innan fördelning skedde.

Från bangården leder ett stickspår till Bergslagens strax norr om bangården belägna pappersmagasin.

Rämshyttan. Vid Rämshyttan ansluter sedan 1912 banan till Idkerberget. På anhållan av Gruv-A.-B. Dalarne beslöts den 4.12 1916 anläggning av stickspår från Idkerbergsbanan till Rämshytte bruks anrikningsverk. Sistnämnda bruk erhöll den 1.3 1920 rätt att anknyta stickspår från ett sågverk till Rämshytte bruks lastplats men har hittills ej begagnat sig därav.

Håksberg. På grund av de stora malmtransporterna under krigstiden beslöt styrelsen den 4.6 1917 att utvidga lastplatsen till station. Erforderliga utvidgningsarbeten utfördes 1918, men då utlastningen sedermera nästan upphört, har med lastplatsens förändring till station tillsvidare fått bero och den 1920 utnämnde stationsmästaren ersatts med stationskarl.

Ludvika. Ursprungligen hade B. J. och F. L. J. var sin station på platsen. På grund av S. W. B:s framdragande från Ängelsberg till Vansbro överenskomms 1899 om gemensam station för B. J., S. W. B. och F. L. J. Stationen skulle tillhöra B. J., som även skulle ombesörja förvaltningen och trafikens skötsel. S. W. B. betalade för en gång till B. J. 50.000 kr. för rättigheten att ingå på och begagna stationen. Förvaltnings- och underhållskostnaderna skulle betalas av F. L. J. med $\frac{1}{6}$, av S. W. B. med $\frac{2}{6}$ och av B. J. med återstående $\frac{3}{6}$. Kontrakt härom upprättades den 5.7 1900. Enligt detsamma skulle omnämnda fördelning av förvaltnings- och underhållskostnaderna gälla under de fem första åren efter stationens öppnande för gemensam trafik. Efter nämnda tidsperiod skulle kostnaderna delas enligt de i Kungl. brevet av 31.10 1896 rörande

STATIONER

föreningsstation vid statsbanan fastställda grunder, dock utan avdrag av 25 % för förvaltningskostnader.

År 1922 voro kostnaderna fördelade med 45,28 % å B. J., 40,09 % å S. W. B. och 14,63 % å F. L. J.

Kontraktet har förblivit oförändrat ända till 1921, då styrelsen den 3.10 godkände vissa förtydliganden rörande vad som i underhållshänseende skulle räknas till den gemensamma stationen.

Stickspår från stationen hava medgivits till följande industriella anläggningar:

Ludvika Ängsågs A.-B. den 5.2 1900,

Elektr. A.-B. Magnet (numera Asea) den 3.9 1900,

Bergslagens Tegel- och Kalkstens A.-B. den 18.5 1903,

samt från huvudlinjen norr om stationen till Ludvika Bruksägare den 13.5 1901. Sistnämnda spår utgår numera från S. W. B. linje till Vansbro.

Trots den stora utsträckningen av spårsystemet i Ludvika har det samma vid högtrafik befunnits för litet, varjämte anordningarna för persontrafikens skötande visat sig kräva omfattande omläggningar. Sedan flera år tillbaka hava därför olika planer för stationens ombyggnad dryftats men ännu ej kunnat förverkligas.

Klenshyttan. Till stationen ansluter sedan 1900 ett av trafikanter bekostat lastspår från ett kolhus.

B:s Grängesberg. Med F. L. J. träffades 1891 överenskommelse om ett förbindelse-spår mellan denna järnvägs och B. J. bangårdar. År 1903 träffades överenskommelse med Trafik A.-B. Grängesberg-Oxelösund (T. G. O. J.) om upplåtelse av mark för utvidgning av F. L. J. bangård. Marken skulle upplåtas avgiftsfritt under 30 år med 5 års uppsägning. T. G. O. J. skulle bygga förbindelse-spåret till B. J., å vilket T. G. O. J. skulle mottaga tomvagnar och efter lastning återställa dem utan ersättning från trafikantens eller B. J. sida. T. G. O. J. skulle åtnjuta samma rätt beträffande vagnar, som lastades å B. J. område.

På grund av befarade ras vid gruvorna medgav styrelsen den 10.6 1912, att T. G. O. J. finge på vissa villkor å B. J. mark framdraga ett reservhuvudspår.

Till Dynamitfabriken finnes bispår från huvudlinjen söder om stationen.

Hörken. Sävsnäs Järnvägs A.-B. medgavs den 4.4 1877 avgiftsfritt begagnande av mark för utläggning av för Sävsnäs järnvägs inledande

nödiga spår m. m. ävensom för uppförande av godsmagasin. I förvaltningsbidrag skulle järnvägen erlägga 2.000 kr. per år, vilket bidrag den 1.11 1884 nedsattes till 1.000 kronor.

Den 21.12 1908 erhöll Sävsnäs järnväg på vissa villkor tillstånd att i ett av B. J. sidospår till Hörks masugn få inlägga en tredje skena, så att den smalspåriga materiellen skulle kunna dit ingå.

B:s Ställdalen. Med F. L. J. vidliggande station finnes sedan stationens anläggning förbindelsespår.

Stickspår äro inlagda till Svartviks gruvors lastplats, Ställdalens plåt-slageri och Stjärnfors—Ställdalens bruk.

Skäret. Stickspår till Skärets ångsåg (A.-B. Stjärnfors-Ställdalen) anordnades år 1887.

Bredsjö. *Bredsjö—Grängens Trafik A.-B.*, som hade till ändamål att anlägga järnväg för hästkraft mellan Bredsjö och sjön Grängen, erhöll den 26.6 1882 medgivande att kostnadsfritt å stationen begagna visst område för utläggning av spår samt till lastkaj. Nämda bolag överlät emellertid koncessionen på *Striberg—Grängens Järnvägs A.-B.*, som ombyggde banan för ångkraft. Den anlagda banan inköptes av *Nora—Karlskoga Järnvägs A.-B.*, som enligt överenskommelse av den 1.8 1894 medgavs rätt att för all framtid disponera erforderliga utrymmen för Bredsjö—Degerfors järnväg. För nyttjanderätt till stationen med byggnader samt för skötseln av trafiken bestämdes en årlig avgift av 1.200 kr. Genom överenskommelse den 18.6 1907 ändrades villkoren, i samband med linjen Bredsjö—Stribergs ombyggnad till bredspårig, på sådant sätt, att sedan *Nora—Bergslags järnväg* på egen bekostnad utfört erforderliga ändringar av stationen, skulle N. B:s J. under de tre första åren för skötseln av trafiken erlägga ett kontant belopp av 1.800 kr. per år och därefter för underhåll och skötsel betala efter fördelning i enlighet med bestämmelserna för S. J. föreningsstationer, dock utan avdrag av 25 % av förvaltningskostnaderna. Fr. o. m. 1911 har bidraget beräknats årsvis efter föregående års kostnad i st. f. efter 5-årsperiod.

Stickspår är sedan 1893 anlagt till Bredsjö bruks kolhus, masugnar och magasin.

Sikfors. Den 23.8 1880 medgavs Hällefors Bruks A.-B. rätt att mot hyra begagna plats för spår och upplag samt lastbrygga vid sjön Norre-ligen.

Hällefors. Hällefors bruks A.-B. har genom medgivande den 14.8 1876, den 1.1 1877, den 5.5 1882 och den 12.2 1894 erhållit rätt att

begagna viss plats å stationen för inledande av spår samt plats dels med, dels utan hyra för upplag och magasin.

På grund av överenskommelse av 5.6 1916 hava vissa spårordningar ytterligare utförts till underlättandet av trafiken med bruket.

De inlagda stickspåren leda dels till brukets brädgårdar, dels till dess magasin och bruksbangård.

Grythyttched. Vid styrelsesammanträde den 20.2 1888 meddelades, att överenskommelse i enlighet med tidigare beslut träffats med Svartälvs Järnvägs A.-B. om inledande av Svartälvs järnväg samt om nyttjanderätten till stationen. Svartälvs järnväg skulle för nyttjanderätten betala 2.000 kr. samt i underhålls- och förvaltningskostnader 1.600 kr. per år.

År 1910 inköptes Svartälvs järnväg av staten och förvaltas sedan dess av statens järnvägar. Villkoren för stationens skötsel blevo vid S. J:s övertagande av banan bibehållna.

Herrhult. Enligt överenskommelse den 5.3 1877 delades anläggningskostnaderna för stationen lika mellan B. J., som skulle äga stationen, och Östra Värmlands Järnvägs A.-B. (sedermera Mora—Vänerns Järnvägs A.-B.). Underhållskostnaderna skulle även delas lika. Förvaltningsbidraget bestämdes till 2.400 kr. per år.

Den 9.6 1902 beslöt styrelsen uppsäga kontraktet i ändamål att få bestämmelserna om bidrag till förvaltnings- och underhållskostnaderna ändrade. I febr. 1903 träffades ny överenskommelse, enligt vilken förvaltnings- och underhållskostnader skulle fördelas efter de grunder, som gällde för föreningsstationer vid statens järnvägar, dock utan 25 % avdrag för förvaltningskostnader.

För 5-årsperioden 1903—07 skulle 51,53 % av kostnaderna bestridas av B. J.

Genom överenskommelse den 27.4 1908 ändrades villkoren i någon mån, och B. J. betalade under åren 1908—12 56,46 % av kostnaderna. Sedermera har andelen varit något mindre.

År 1917 köptes Mora—Vänerns järnväg av staten, varvid överenskommelsen transporterades på statens järnvägar.

Filipstad Västra. Filipstads Norra Bergslags järnvägs spår är sedan år 1876 inlett å stationen. För spåren erforderlig mark löstes av B. J., som å lösningssumman kr. 10.586,81 uppbär 6 % ränta av F. N. B. J. I förvaltningsbidrag erlade samma järnväg 200 kr. per månad t. o. m. 1908. År 1909 överenskoms, att förvaltningskostnaden skulle fördelas efter trafikens storlek, dock så att F. N. B. J. andel ej skulle få överstiga 6.000 kr. per år. Nämda summa har varje år betalats.

BANA OCH BYGGNADER

Lindfors. År 1913 erhöill Blombacka A.-B. tillstånd att å B. J. område indraga smalspårig bana från Blombacka bruk. Sedan 1914 ansluter även den smalspåriga järnvägen Lindfors—Bosjön.

Deje. Vid Deje anlades redan vid järnvägens byggnad ett spår till *Mons* lastplats vid Klarälven väster om fallen vid Dejefors. År 1886 anlades genom växel i huvudspåret spår till *Gråten* öster om samma fall. Genom denna lastplats stod stationen i spårförbindelse med A.-B. Mölnbacka—Trysils pappersbruk och sulfatfabrik. Växeln borttogs 1917, då spårförbindelse till bruket anordnades från Deje bangård.

Den 9.6 1902 godkände styrelsen kontrakt med Karlstad—Munkfors Järnvägs A.-B., enligt vilket denna järnväg fick rätt att i anslutning till B. J. bangård bygga egen station. Omlastningsspår anordnades 1903.

Underhållet av det för båda järnvägarna gemensamma godsmagasinet ombesörjes av B. J. och bekostas till hälften av vardera banan. För skötseln av styckegodsrörelsen i det gemensamma magasinet betalar K. M. J. en årlig avgift av 600 kr.

För att kunna transportera vagnar av normal spårvidd å den smalspåriga banan erhöill K. M. J. år 1908 tillstånd att utföra sådan anordning å bangården, att ifrågavarande vagnar kunde föras till och från smalspåriga transporttrallor. Omlastning av gods, i synnerhet ömtåliga järnvaror och träkol, har därigenom i avsedd mån undvikits.

På begäran av Mölnbacka—Trysils A.-B. medgav styrelsen den 7.6 1915, att för underlättandet av förbindelsen med dess fabrik vissa spår finge göras treskeniga.

Kil. Stationen äges av statens järnvägar (kallades ursprungligen *Carls-lund*). Enligt överenskommelse den 31.8 1877 tillförsäkrades B. J. nyttjanderätt i stationen och berättigades att på stationens område för egen räkning uppföra ett lokomotivstall, ett vattentorn (ej uppfört), ett hotell med uthus, bostäder och uthus åt tågpersonalen, en lokomotivvändskiva med därtill hörande spår m. m. samt kolgård.

Såsom kontant bidrag till stationsanläggningen erlade B. J. kr. 100.000.

Den 12.10 1899 träffades ny överenskommelse med S. J., enligt vilken B. J. från 1.7 1896 skulle i förvaltningsbidrag årligen erlägga 6.500 kr. samt för underhåll 300 kr. Genom tillägg till överenskommelsen den 28.11 1901 och 13.1 1902 ökades dessa bidrag, räknat från den 1.7 1901, till kr. 8.100 resp. kr. 500. Andelsprocenten för B. J. var då 38,5.

Genom tillägg till överenskommelsen hava beräkningsgrunderna sedermera ändrats till överensstämmelse med bestämmelserna för statens järnvägars föreningsstationer.

STATIONER

I vilken grad kostnaderna för stationen stegrats framgår därav, att, ehuru fördelningsprocenten 1921 något sjunkit (till 37,16 %), förvaltningsbidraget nämnda år uppgick till kr. 89.500, underhållsbidraget till 14.600 och brandförsäkringsbidraget till 122,07 kronor.

Utom statsbanans linjer Laxå—Charlottenberg och Kil—Fryksta, ansluter vid Kil sedan 1913 även Kil—Fryksdalens järnväg.

Smedsta. År 1881 inlades 3 km söder om Kil sidospår på bekostnad av Utteruds bobinfabrik. Spåret borttogs sedermera.

Edsvalla. Stickspår till Edsvalla bruk anlades år 1921.

Vålberg. Sedan för denna håll- och lastplats 3-åriga tillstånd undan för undan erhållits, medgav K. Maj:t 26.3 1920, att Vålberg finge ingå i planen för järnvägen såsom lastplats.

Slottsbron. I samband med tillkomsten av sulfittfabriken, numera ägd av Billeruds A.-B., anlades stickspår till densamma år 1898.

År 1903 medgavs stickspår från huvudlinjen norr om Slottsbrosundet till A.-B. Träförädlingen (Espingska spåret).

Segmon. Sedan år 1922 ansluter ett med motorlokomotiv trafikerat spår av normal spårvidd från Kyrkebyns sulfittfabrik.

Säffle. Spår från Billeruds sulfittfabrik ansluter sedan 1894.

Åmål. Från B. J. reparationsverkstäder finnes sedan dessas anläggning spåranslutning. Stationsbangården har i förhållande till den lokala trafiken ganska betydande storlek, beroende på att stationen är slutstation för ett flertal godståg, vilka i Åmål omväxlas.

Mellerud. Enligt överenskommelse den 15.7 1878 anlade B. J. stationen, men skulle Dalslands Järnvägs A.-B. för ett kontant bidrag av kr. 68.000 äga tillsammans med B. J. "en evärdelig och orubblig bruks- och nyttjanderätt till stationen, till vilken sålunda båda bolagen äga var för sig odelbar sambruksrätt". B. J. skulle äga och för alltid ensam underhålla stationen samt tillsätta personalen. I förvaltningsbidrag betalade D. J. till en början 2.400 kr. enligt överenskommelse den 4.11 1878. Avgiften höjdes den 10.9 1883 till 3.600 kr. och den 1.1 1900 till 6.000 kr. Stationsutvidgningar bekostades enligt den ursprungliga överenskommelsen med hälften av vardera bolaget.

Genom ny överenskommelse av den 30.4 1910 hava villkoren ändrats



Fig. 41. Korsning med U. V. H. J. i Öxnered.

därhän att kostnaderna för trafikskötseln fördelas årsvis i proportion till vardera banans trafik.

Öxnered. Uddevalla—Vänernsberg—Herrljunga järnväg betalade enligt överenskommelse den 4.12 1877 för nyttjanderätten till stationen ett belopp av 20.000 kr. samt årligen i förvaltningsbidrag kr. 1.800. Enligt överenskommelsen av den 4.4 1899 ändrades villkoren därhän, att U. V. H. J. årligen erlägger $\frac{1}{3}$ av förvaltningskostnaderna samt av kostnaderna för underhållet av gemensamma spåranordningar, vilka endast utgöras av några växlar och själva korsningen mellan banorna (fig. 41). I övrigt underhåller varje bana sitt spårssystem.

Trollhättan. Nydqvist & Holm (dåv. Trollhättans Mek. Verkstad) berättigades den 3.12 1878 att via en vändskiva sätta en vid stationens norra ände uppförd uppsättningsverkstad i förbindelse med bangårdens spårssystem. Samma firma anlade sedermera egen järnväg från sina verkstäder och berättigades den 1.2 1893 att inleda densamma å stationen, varvid för all framtid nyttjanderätt till erforderligt område för huvudspåret tillförsäkrades firman.

Från stationen hade bolaget på sin tid anlagt ett hamnspår till Trollhätte kanal. Detta spår sattes sedermera i förbindelse med det av K. Vattenfallsstyrelsen anlagda spårsystemet vid Stallbacka industriområde. Ge-

STATIONER

nom överenskommelse av oktober 1916 har bolaget medgivit K. Vattenfallsstyrelsen att med eget lokomotiv besörja vagntransporterna mellan stationen och Stallbackaområdet via bolagets hamnspår.

Bolaget äger utom hamnspåret ett bispår till sitt ägande stenkrossverk, väster om stationen.

Till stationen ansluter den smalspåriga järnvägen Trollhättan—Nossebro, som dock har egen station och bangård öster om B. J:s bangård, där omlastningsspår med travers ordnats.

Alfhem. För Lödöse—Lilla Edets järnvägs anslutning till B. J. beslöts den 6.2 1905, att L. L. E. J. skulle för stationsanläggningen anskaffa erforderlig mark, som gravationsfri och med äganderätt skulle till B. J. överlämnas. I kostnaden för stationsanläggningen skulle B. J. delta med hälften eller c:a 61.000 kronor.

Enligt den 13.2 1906 träffad överenskommelse skulle kostnaderna för stationens underhåll och trafikens skötsel därstädes liksom ock för anskaffandet och underhållet av inventarierna under de fem första åren efter stationens öppnande för gemensam trafik så fördelas, att B. J. påfördes $\frac{2}{3}$ och L. L. E. J. $\frac{1}{3}$ av dessa kostnader. Efter nämnda tid skulle kostnaderna fördelas enligt de i K. brevet av 31.10 1896 rörande föreringsstation vid statsbana fastställda grunder, dock så, att däri föreskrivna avdrag med 25 % av förvaltningskostnaderna i egentlig mening före kostnadens fördelning här icke skulle äga tillämpning.

Nol. År 1910 beviljades Göteborgs Petroleum A.-B. rätt att anlägga stickspår till sitt vid stationen belägna upplag.

Dessutom har styrelsen genom beslut den 1.3 1915 och 16.4 1917 beviljat Nols Fastighets A.-B. rätt att ansluta stickspår med vändskiva till i stationens närhet liggande fabriker.

Den 17.4 1916 behandlade styrelsen en å kommunalstämmans i Romelanda vägnar inkommen anhållan, att bolaget skulle vid älven anlägga kaj med spår till stationen mot det att socknen anskaffade motorbåt för trafiken över älven samt byggde ett magasin å kajen. Stämmans anhållan var föranledd därav, att det ångfartyg, som skötte trafiken till Romelanda på grund av det höga bränslepriset endast gjorde tre turer i veckan. Styrelsen fann sig beträffande denna kristidsföreteelse icke kunna på annat sätt bifalla den gjorda ansökan, än att sökandena kunde få å bolagets mark anlägga brygga, vilken finge kvarstå tillsvidare.

Nödinge. Efter förberedande underhandlingar med Nödinge Industri A.-B. godkände styrelsen den 29.3 1920 förslag till överenskommelse med A.-B. Svenska Denofa om stationsanläggnings utförande strax söder

BANA OCH BYGGNADER

om Nödinge hållplats samt om trafikering av de blivande industrispåren. Anläggningen skulle bekostas av Denofa, men, om trafiken inom 5 år efter lastplatsens öppnande fått sådan omfattning, att nettot av trafikinkomsterna kunde beräknas överskjuta trafikutgifterna med minst 5.000 kr., skulle B. J. till Denofa betala hälften av det kapital, nämnda bolag satsat, dock högst 100.000 kr.

På grund av de ändrade ekonomiska förhållandena hava Denofas planer rubbats och byggnadsarbetena avbrutits 1921.

Bohus. Längre dröjde det, innan det ansågs lönande att utvidga den vid "Jordfallet" belägna hållplatsen, över vilken en del trafik förmedlades till norra Hisingen och Kungälv. År 1906 godkändes emellertid den 8.1 verkst. direktörens förslag att strax norr om Jordfallet anlägga en station, som skulle erhålla namnet Bohus, under förutsättning, att genom Kungälv kommun försorg å lämplig plats anlades en brygga och därifrån väg till stationen. Bolaget skulle erhålla äganderätt till vägen. Kommunikationen med Kungälv skulle upprätthållas med särskild ångbåt.

Från stationen leder sedan 1913 stickspår till A.-B. Kväveindustris anläggningar.

Agnesberg. E. Nymanssons sterbhus anhöll redan 1913 att från stationen få utlagt spår till ett tillämnat industriområde å Stekens egendom norr om stationen. Sökandens anhållan bifölls mot jordbyte och med villkor, att erforderliga formaliteter bleve klarade, vilket emellertid ännu ej blivit fallet.

Spår till Stokkebyes Kvarn A.-B. har anlagts.

Skräppekärr. År 1884 anordnades för Göteborgs Renhållningsverks räkning sidospår från huvudlinjen till verkets anläggningar vid Skräppekärr. Efter anläggningen av Lärje rangeringsstation har förbindelsen med Skräppekärr införlivats med rangeringsstationens spårnät.

Lärje rangeringsstation. Stationen anlades under åren 1914—1919 för att avlasta B:s Göteborgs godsbangård. Utom ovan nämnda förbindelse till Skräppekärr, har till stationen indragits ett från år 1905 befintligt spår till Göteborgs stads slakthus. Dessutom utgå från stationen spår till Marieholms industri- och hamnområde.

Olskroken. Ehuru icke nämnd bland de stationer, K. Maj:t vid järnvägens byggnad bestämde, hör stationen till dem, som voro med från början. Enligt bestämmelse av den 26.2 1876 skulle stationen ägas av



Fig. 42. Norra delen av Lärje rangeringsstation.

statens järnvägar och Bergslagsbanan till så stor del vardera, som fölle inom vardera banans område, och skulle terrassering, överbyggnad, signalering och hägnad samt underhåll därav bekostas av vardera banan inom dess gränser. Omkostnaderna för personal, materialförbrukning m. m. skulle delas lika mellan båda banorna, varjämte B. J. skulle erlägga 5 % årlig ränta på halva anläggningskostnaden och deltaga till hälften i underhållet av byggnaderna.

Någon föreskrift om, hur det skulle förfaras vid utvidgningar, fanns icke, men praktiserades det under tiden fram till 1907, att B. J. betalade hälften av de utvidgningar å byggnaderna, som under tiden förekommo. Spårsystemet förblev under samma tid oförändrat.

Då Bohusbanan skulle byggas, medgav styrelsen den 7.9 1903, att S. J. tillsvidare skulle få disponera erforderlig B. J. mark för inledande av ifrågavarande bana å stationen. För spårplanordningarna voro två alternativ uppgjorda, av vilka det dyrare skulle för B. J. medföra en välbehövlig spårförlängning. Styrelsen beslöt därför den 7.10 1907 att bidraga med skillnaden mellan de båda alternativens beräknade kostnad kr. 13.800, för den händelse det alternativ utfördes, som medförde nämnda spårförlängning.

Den 22.4 1912 godkände styrelsen förslag till ny överenskommelse med statens järnvägar om gemensamt begagnande av stationen. Denna

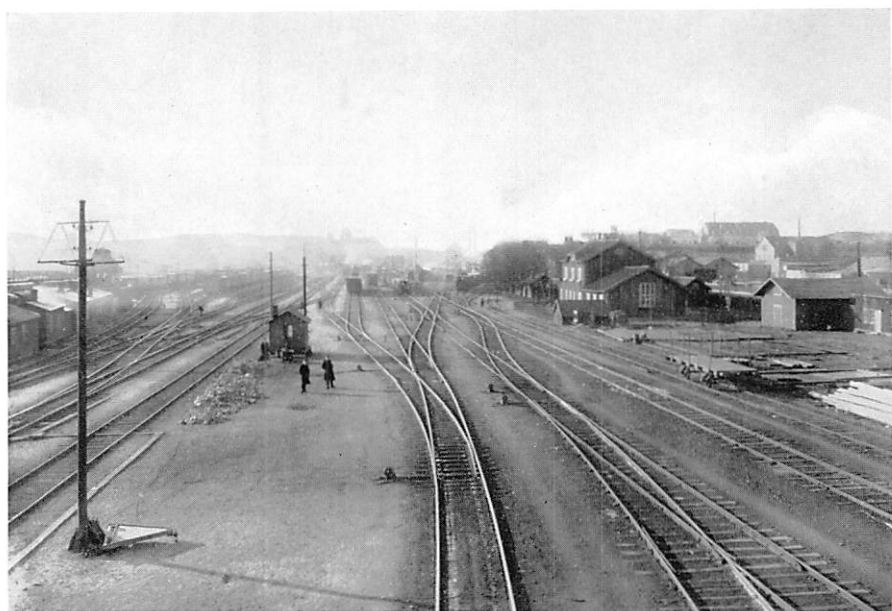


Fig. 43. Västra delen av B:s Göteborg bangård.

överenskommelse stadgar fördelning av kostnaderna efter storleken av vardera banans trafik i likhet med vid statens järnvägars övriga för-
eningsstationer. Utvidgningar för gemensamt behov skola även bekostas
i nämnda proportion.

Vid överenskommelsens ingående var B. J. kostnadsandel 46,58 %
och förvaltnings- och underhållsbidragen sammanlagt 20.300 kr.

Under åren 1920—21 voro motsvarande siffror 36,19 % resp. 63.400
kronor.

B:s Göteborg. Till stationen, som tillhör B. J., ansluter även Väst-
kustbanan (ursprungligen *Göteborgs—Hallands järnväg*, numera *Statens
järnvägar*) samt Göteborg—Borås järnväg.

Den 12.9 1887 träffades uppgörelse med Göteborgs—Hallands Järn-
vägs A.-B. om inledande av dess järnväg på stationen och om nytt-
janderätten för all framtid mot ett belopp för en gång av 250.000 kr.
samt för nyttjanderätten till behövliga stationsinventarier 3.000 kr., vilka
belopp erlades i Göteborgs—Hallands Järnvägs Aktiebolags aktier till
nominellt värde. Kostnaderna för underhåll av gamla inventarier och
anskaffandet av nya delades till hälften mellan de båda banorna. För
underhållet av stationen samt i bidrag till förvaltningskostnaderna skulle
den främmande banan årligen erlægga 14.000 kr.



Fig. 44. Personplattformerna B:s Göteborg.

Den 24.8 1892 förnyades denna uppgörelse, att gälla även för åren 1893—94 eller till dess den under byggnad varande banan Göteborg—Borås bleve öppnad för trafik, men med den förändringen, att gottgörelsen för underhåll och förvaltning höjdes till hälften av verkliga kostnaden, dock att det årliga bidraget ej finge överstiga 50.000 kr.

Göteborg—Borås Järnvägs A.-B. medgavs den 29.5 1893 nyttjanderätt för all framtid till stationen mot ett belopp av 250.000 kr. och till stationens inventarier av 2.000 kr., vilka belopp erlades i Göteborg—Borås Järnvägs A.-B:s aktier till nominellt värde.

Samtidigt ändrades överenskommelsen med Göteborgs—Hallands järnväg därhän, att var och en av de tre järnvägarna skulle betala sin tredjedel av kostnaden för nybyggnader och utvidgningar för gemensam trafik samt för underhållet av gamla inventarier eller anskaffandet av nya. Underhållet av stationen och förvaltningskostnaden skulle bestridas med $\frac{2}{5}$ av B. J., $\frac{2}{5}$ av G. H. B. och $\frac{1}{5}$ av G. B. J.

De Göteborgs—Hallands Järnvägs A.-B. tillkommande rättigheter och skyldigheter övertogs fr. o. m. den 1.1 1896 av statens järnvägar enligt överenskommelse av den 2.4 1896.

Genom överenskommelser 1906 ändrades ersättningsbestämmelserna därhän, att förvaltnings- och underhållsbidragens belopp skulle bestämmas efter det förhållande, vari statsbanans resp. Boråsbanans trafik å

BANA OCH BYGGNADER

stationen stode till hela trafiken därstädes, beräknat på sätt, som i överenskommelsen närmare anges. S. J. andel bestämdes för tiden 1.1 1906—31.12 1910 till 36,5 %. Den 29.10 1907 överenskom, att kostnaden för nya ävensom utvidgning av redan befintliga byggnader eller av stationens spårssystem — vilken kostnad förut bestritts med $\frac{1}{3}$ av vardera kontrahenten — skulle bestridas efter den fördelningsgrund, som vid senaste beräkning av förvaltningsbidraget tillämpats.

I januari 1912 överenskom, om ändring av bestämmelserna rörande förvaltnings- och underhållsbidragen, vilka skulle beräknas för varje löpande år med ledning av trafikrörelsen under näst förutgångna år.

Efter skriftväxling med Göteborgs drätselkammare underskrevs den 14.7 1879 kontrakt om anläggning och underhåll av hamnbana å Gullbergsvass. Hamnspåret utgår från linjen mellan B:s Göteborg och Olskroken, korsar spåren till lokomotivstationerna samt Västergötland—Göteborgs järnväg och övergår till en hamnbangård utmed Gullbergs strandgata, ursprungligen bestående av två, sedermera (1893) av tre parallellspår. Från B:s Göteborgs bangård utgå trenne spår till platsen framför V. G. J. stationshus i riktning mot L:a Bommen, avsedda för lossning av vissa förnödenheter samt dessutom spår till gasverket och renhållningsstationen å Hultmansholme ävensom ett omlastningsspår till V. G. J.

Sedan länge har frågan om en centralbangård för Göteborg dryftats. Efter motion i riksdagen av professor Aug. Wijkander om anordnandet i Göteborg av centralbangård för samtliga till staden ledande järnvägar hade K. Järnvägsstyrelsen åt ingenjör C. O. Gleim i Hamburg uppdragit att upprätta förslag. Vid styrelsesammanträde den 20.6 1898 utsågs bandirektören att närvara vid ett av S. J. anordnat sammanträde för granskning av och yttrande över förslaget. Detta avsåg en s. k. säckstation, förlagd ungefärligen till samma plats, där statens station ännu är belägen. Följande år beslöt styrelsen den 13.11 meddela K. Järnvägsstyrelsen, att bolaget för sin del icke önskade någon sammanslutning av banorna till en centralstation.

År 1903 utsågs bandirektören, major D. INSULANDER, till delegerad i kommittén för omgestaltning av bangårdsförhållandena i och invid Göteborg.

Under tiden fram till 1907 hade utarbetats icke mindre än sex alternativa förslag, samtliga efter den s. k. säckstationstypen. K. Järnvägsstyrelsen lät därefter utarbета ett nytt förslag med förläggning av centralbangården vid Bohustorget, varmed avsågs att underlätta den betydliga genomgångstrafiken över Göteborg, huvudsakligast mellan Västkust- och Bergslagsbanorna. Genom skrivelse den 31.12 1908 inbjöd K. Järn-

vägsstyrelsen till sammanträde för granskning av förslaget, och utsåg styrelsen den 23.1 1909 till delegerad bandirektören, kaptenen H. BERNHARDT.

Mot det nya förslaget hava så många anmärkningar framställts, att man åter börjat dryfta frågan om tillämpning av säckstationssystemet och stationens förläggning ungefärligen till den först föreslagna platsen.

Någon bestämd riktlinje för frågans ordnande har ännu ej blivit fastslagen.

BANA OCH BYGGNADER

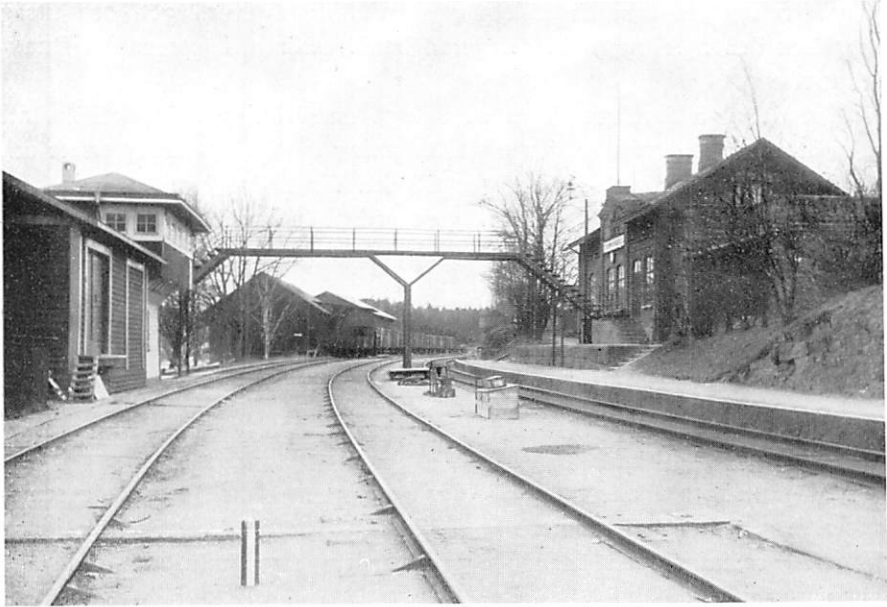


Fig. 46. Köpmannebro station.



Fig. 47. Grythyttedals stationshus, sammanbyggt med ställtverk.