
D A L S L A N D S J Ä R N V Ä G

Signatur: D.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Dalslands järnvägsaktiebolag, Ed.

Sedan järnvägen från Uddevalla över Vänersborg till Herrljunga år 1867 blivit fullbordad, uppstodo planer på en järnväg mellan Vänersborg och Fredrikshald. Landshövdingen i Älvsborgs län, greve ERIK JOSIAS SPARRE, som förut varit initiativtagaren och den drivande kraften vid tillkomsten av såväl Uddevalla—Vänersborg—Herrljungabanan som den ännu tidigare byggda Borås—Herrljungabanan, framkastade första förslaget till en Dalslands järnväg, vilket skedde vid ett besök i Fredrikshald den 28 okt. 1867, dit greve SPARRE, åtföljd av majoren CL. ADELSKÖLD, begav sig efter att hava genomkorsat de trakter av länet, där den nya järnvägen tänktes bliva framdragen. Greve SPARRE uppsökte amtmannen SIBBERN samt dryftade med honom och andra intresserade det nya järnvägsförslaget, som skulle bliva av stor betydelse för Norge och Fredrikshalds stad i synnerhet.

Enligt den första planen skulle banan utgå från en punkt mitt emellan Vänersborg och Uddevalla å den färdigbyggda Uddevalla—Vänersborg—Herrljungajärnvägen, fortlöpa efter västra stranden av den urtappade sjön Hästefjorden å Dal, genomskära Stigsfjällen samt vid Stigen ingå i den jämna dalgång, som fortlöper efter Hällemo, Röds-hult och Högsätersdalarna samt vidare genom Rennelanda, Råggård och Rölanda socknar till Ed vid södra ändan av sjön Stora Le, varifrån man tänkte sig en fortsättning över Töftedal och Högen till Fredrikshald.

Förhoppningarna på behövtligt understöd från statsmakternas sida för den nya banan strandade emellertid, då de båda rikenas inskränkta

tillgångar förbjödo alla större företag. Ej nöjd med det uppskov, som härigenom uppstod, sökte greve SPARRE, som vid följande års riksdag talat i saken med konungen och norske statsministern STANG, föra frågan framåt genom att förorda banans partiella utbyggande. Den under året 1868 färdigbyggda och den 18—20 sept. s. å. invigda Dalslands kanal skulle tagas till utgångspunkt, och järnvägen från Ed till Fredrikshald skulle betraktas såsom fortsättning till havet av denna kommunikationsled. Till detta projekt lovade såväl konungen som statsrådet STANG sitt understöd.

Fredrikshaldsborna, som förut umgåtts med planer att fortsätta den i Dalsland genomförda kanaliseringen till vattendragen vid Fredrikshald för att på detta sätt nå havet, insågo frågans stora betydelse och grepo sig an med undersökning av en järnvägslinje från riksgränsen till Fredrikshald. Kanaliseringen, som var förbunden med enormt stora kostnader och svårigheter, kunde nämligen nu lämnas åsido.

Trots det stora intresse för järnvägen, som förefanns å såväl svensk som norsk sida, dröjde det länge, innan förslaget tog fastare form, och de orsaker, som påskyndade lösningen av järnvägsfrågan, utmynnade i andra och med den nya mellanriksbanan helt eller delvis konkurrerande järnvägsprojekt.

De mot järnvägsförslaget Vänersborg—Fredrikshald mest stridande intressena voro knutna till en av häradshövdingen L. NORIN, bosatt nära Strömstad, föreslagen järnväg från Fredrikshald genom Bohuslän till Uddevalla i förbindelse med en linje från Kristiania genom Smaalenene till Fredrikshald, vilket senare projekt, framfört av stortingsmannen ingenjören BRANDT, dock ej kunde annat än befordra Dalslandsjärnvägens intresse. Bohuslänsbaneprojektet möttes emellertid i Fredrikshald ej med några som helst sympatier, vilka däremot odelat kommo Dalslandsjärnvägen till del.

Utom Bohuslänsbaneprojektet började, likaledes på tillskyndan av häradshövdingen NORIN, i slutet av 1860-talet, en kraftig agitation göras för en bana från Falun till Krossekärr å bohuslänska kusten, vilken beräknades bliva en viktig trafikled från Dalarna och Värmland genom Dalsland och Bohuslän till Västerhavet. Man hade nämligen tillträde till detta endast genom banan Falun—Gävle, och Gävle hamn var på grund av isförhållandena i Bottniska viken under en stor del av året spärrad. F. ö. var denna hamn så avlägsen, att sjöfrakterna under seglationstiden blevo mycket tidsödande.

Krossekärnsbanans närmaste uppgift var därför att bringa bergs-

lagernas rika produkter av järn och koppar till bekväma exportplatser, varjämte banan på den långa sträcka den genomlöpte kunde upptaga ett rikligt överskott av jordbrukets och skogsavverkningens alster.

När planerna på denna järnväg framlagts, stegrades emellertid intresset för Dalslandsjärnvägen i Fredrikshald, vars driftiga affärsmän insågo fördelen av en förbindelse mellan Falun—Krossekärrens och Vänersborg—Fredrikshaldsjärnvägarna, varigenom deras förut inom Sverige närmast gränserna belägna uppland skulle kunna utsträckas till Värmland och Dalarna. Skogsprodukter och järn från sistnämnda provinser skulle nämligen vinna en livligare och bättre avsättning i Fredrikshald eller Fredriksstad, vilka städer fördelaktigare skulle kunna mottaga, avyttra och exportera dessa produkter än en uthamn som Krossekärr eller det närbelägna lilla Strömstad, båda oförmögna att konkurrera med de nämnda norska städerna. Dessa planer torde ha utgjort första upprinnelsen till en Dalsland—Fredrikshaldsbana med anslutning till en Krossekärrens bana,

De svårigheter, som fortfarande funnos för banans finansiering, skulle dock ytterligare fördröja densammas tillkomst. I Norge rådde vid denna tid lågkonjunktur på grund av krigstillståndet i Frankrike, vilket land utgjorde norrmännens dåvarande förnämsta trävarumarknad, och därigenom hämmades den privata aktieteckningen i Fredrikshald. Vidare avtog Älvsborgs läns landsting såväl år 1871 som följande år greve SPARRES motion om ett anslag av 200 000 rdr för teckning av aktier i järnvägen Vänersborg—riksgränsen över västra Ed, och samtidigt avlivades planen på Krossekärrensbanan genom ett Göteborgsintresse, som representerades av bergmästaren G. A. LUNDH-QVIST, frih. S. FLEETWOOD samt disponenten E. W. DANIELSSON, vilka arbetade för en järnvägsförbindelse mellan Falun och Göteborg. Utsikterna till ett snart förverkligande av järnvägsförbindelsen mellan Fredrikshald och Sverige voro således försämrade.

Den slutgiltiga planen för järnvägen Falun—Göteborg, vilken skulle dragas över Ludvika till Kil eller Karlstad med anknytning därstädes med stambanan och vidare från Kil till Göteborg, väckte emellertid intresset för en Fredrikshald—Dalslandsbana ånyo till liv, i synnerhet som linjen från Kils station skulle gå förbi Åmål och Köpmannebro och därifrån till Trollhättan. Om nu Dalsland—Fredrikshaldsbanan droges från en lämplig punkt på Kil—Göteborgsbanan över Västra Ed och riksgränsen vid Högen, skulle den bliva flera mil kortare än en linje från Vänersborg till Västra Ed och Fredrikshald.

På andra sidan Kölen insåg man till fullo, att man på allt sätt borde stödja Kil—Göteborgslinjen genom att ägna den samma intresse, som förut kommit järnvägen Falun—Krossekärr till del och tillsatte i Fredrikshald en järnvägskommitté, bestående av stortingsmannen J. L. RASCH, konsuln A. M. WIEL och grosserer CHR. GEDDE.

På norskt håll ansåg man, att den blivande mellanriksbanan med sin norska del från Fredrikshald till gränsen och därifrån med sin svenska del genom Dalsland till den projekterade Kil—Göteborgsbanan icke blott hade till mål att befordra de lokala intressena på båda sidor om gränsen, därvid det norska intresset att komma norrut till Klarälvens område och Dalarna utgjorde en viktig faktor, utan även att den hade den större uppgiften som *en förbindelseled mellan Norge-Sverige och utlandet*, betydligt kortare och bekvämare än järnvägen över Kongsvinger och Karlstad.

Ehuru norrmännens intresse för Dalsland—Fredrikshaldsbanan ej i fullt samma grad delades å den svenska sidan, voro helt naturligt kommunerna utefter den projekterade banan mycket angelägna att få den till stånd. Dock var det otvivelaktigt landshövdingen greve E. J. SPARRE, som med sin okuvliga energi och sitt arbete hade förtjänsten av att banan blev verklighet. Många äro också de anekdoter, som ännu fortleva i Dalsland om huru greve SPARRE visste sättet att omstämman gensträviga bondgubbars fruktan för höga debetsedlar och annat »sat-tyg», som den tilltänkta stålvägen med de frustande odjuren skulle medföra.

Att banans uppgift först och främst var att utgöra en *mellanriks-bana* mellan det norska järnvägsnätet och järnvägarna i mellersta och södra Sverige samt kontinenten, framgår tydligt av det ovan sagda, men att den även hade sin mycket stora betydelse för de efterblivna och på kommunikationer vanlottade trakter, genom vilka den skulle dragas, visar den utveckling, som norra och västra Dalsland fått efter banans tillkomst.

Den 25 aug. 1873 utfärdades inbjudningen till aktieteckning för en järnväg från Högen vid riksgränsen till Melleruds blivande station å Bergslagernas järnvägar och vidare till Sunnanå hamn vid Väneren, och den 9 påföljande dec. hölls i Bäckefors under greve SPARRES ordförandeskap möte med aktietecknarna, därvid bolagsordningen antogs och *Dalslands järnvägsaktiebolag* konstituerades, enär aktieteckningen uppgått till 500 000 rdr. Styrelsen skulle ha sitt säte i Vänersborg, och till medlemmar valdes landshövdingen greve E. J. SPARRE, bruksäga-

ren A. W. WÆRN, hemmansägaren AND. OLSSON, konsuln A. M. WIEL och stortingsmannen J. L. RASCH, de två sistnämnda norrmän. Till ordförande utsågs greve SPARRE. Bolagsordningen fastställdes den 19 dec. 1873.

Senare ökades antalet ledamöter till sju och, då den nya bolagslagen trädde i kraft, till nio, av vilka fem skulle vara svenskar och de övriga norrmän.

Undersökningar verkställdes och kostnadsförslag upprättades av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren P. LAURELL. Under det man tidigare ämnat begagna en spårvidd av 4 fot eller densamma som spårvidden för Uddevalla—Vänern—Herrljunga järnväg, kunde numera ingen annan spårvidd komma ifråga än den, som skulle komma till användning å såväl Smaalenenesbanan som Bergslagsbanan, nämligen 1,435 m. LAURELLS kostnadsförslag upptog en slutsumma av 4 986 285 kr. och en längd för huvudspåret av 70 km. inberäknat 3 km. från Eds station till stranden av Stora Le. För att övervinna den stora höjdskillnaden, 43,4 m., mellan Eds stationsplan och vattenytan i Stora Le, leddes denna bandel i sicksacklinje med en lutning av 20 ‰. Denna sicksacklinje är den enda i sitt slag i Sverige.

Den 5 nov. 1875 beviljade K. M:t koncession. Beträffande finansieringen av banan hade man vid sistnämnda tidpunkt, genom den stora offervilligheten i Fredrikshald och sedan Älvsborgs läns landsting lämnat ett bidrag av 100 000 kr., lyckats uppdriva aktiekapitalet till 1 834 300 kr. Vid 1874 års riksdag framlade K. M:t proposition att svenska staten skulle bidraga till byggandet av Dalslands järnväg med 1 milj. kr. utan återbetalningsskyldighet på villkor att denna summa skulle frändragas lösesumman, i den händelse att järnvägen komme att inlösas av svenska staten. Utom här nämnda summor behövdes emellertid ytterligare omkring 2 milj. kr., vilka man tänkte sig anskaffa genom lån under garanti av Fredrikshalds kommun. Då svårigheter emellertid yppade sig härför, lämnade norska staten slutligen, med hänsyn till vad svenska staten redan åtgjort för banans tillkomst, ett lån av 1 500 000 kr., varjämte Fredrikshalds kommun beviljade felande lånebelopp, 500 000 kr. Därmed var penningfrågan löst.

Till överingenjör för järnvägsbyggnaden och kontrollant antogs löjtnanten LAURELL, och i slutet av år 1875 påbörjades anläggningen å entreprenad av den svenske ingenjören E. SANDELL och den norske ingenjören J. VESSEL, vilkas firma benämndes SANDELL & VESSEL.

Då ingenjören SANDELL efter något år avled, övertog och slutförde

ingenjören VESSEL ensam banbyggnaden, som i vederbörlig tid blev färdig. Under högtidliga former öppnades Dalslandsbanan för trafik den 18 juli 1879 av konung OSCAR.

Så blev den mellanriksbana, som nu under närmare ett halvsekel förmedlat den största trafiken mellan broderlandet och kontinenten, först via Göteborg—Fredrikshavn, efter 1890 via Göteborg—Hälsingborg och efter 1898 därjämte via Göteborg—Trälleborg, en verklighet. Banan utgör i övrigt en viktig förbindelseled mellan landskapen inom sydliga Norge samt mellersta och södra Sverige.

Flera projekt till anslutningsbanor framkommo under 1890-talet, bl. a. en linje från Ed till Bengtsfors, en linje från Strömstad till Mon, senare förändrad med anslutning till Ed, och i början av 1900-talet en linje från Smedberg å Bohusbanan till Ed med anslutning från Lysekilsbanan vid Smedberg. Av dessa projekt, ämnade att sätta nämnda västkuststäder i förbindelse med skogsdistrikten i Dalsland och Värmland, har emellertid intet ännu blivit förverkligat.

År 1895, den 28 juli, blev den smalspåriga järnvägen Uddevalla—Bengtsfors med anslutning till Dalslandsbanan vid Bäckefors station färdigbyggd och öppnad för trafik. Denna anslutningsbana, som från Dalslandsbanan avledde den stora trafiken från de dalsländska bruken norr om Bäckefors till Uddevalla för skeppning därifrån av det gods, som förut gått över Bäckefors—Mellerud till Göteborg, har dock tillfört Dalslandsbanan en ej så obetydlig ny trafik, varför man kan säga, att den ej i någon nämnvärd grad skadat den gamla banan.

Till Melleruds station, som tillhör Bergslagernas järnvägsaktiebolag, förvärvades genom ett byggnadsbidrag en gång för alla av 75 000 kr. fri disposition för all framtid. Efter banans öppnande tillkom 1907 stationen Dals Rostock vid brunnsorten Rostock, och år 1921 utvidgades förutvarande lastplatsen vid Tingvalla till fullständig station med större spårplanordning än å någon av de äldre stationerna.

Banan var byggd efter samma normer som gällde för Statens järnvägar och således efter den tidens högsta fordringar på järnvägarnas trafikkapacitet. Den största hastigheten utgjorde 4 mil (44 km.) i timmen, en hastighet, som, efter tidens begrepp, ansågs tillfredsställande. Längre skulle det emellertid ej dröja, innan fordringarna på såväl större reshastighet som ökade befordringsmöjligheter för gods skulle göra sig gällande, och år 1895 blevo en del förstärkningsarbeten företagna, varigenom tågshastigheten kunde ökas med 50 %. En bidragande orsak till dessa åtgärder, vilka betecknat ett utvecklings-

skede i banans historia, var den år 1888 färdigbyggda Göteborg—Hallands järnväg med sin fortsättning av Mellersta Hallands och Skåne—Hallands järnvägar, vilka tillsammans vanligen kallades Väst-kustbanan. Dessa banor utgjorde ett nytt led i kontinentalförbindelsen från Norge över västra och södra Sverige med ändpunkt i Hälsingborg, varigenom konkurrensen med ångbåtarna om den utländska trafiken på ett effektivare sätt kunde upptagas av järnvägarna.

På enskilt initiativ och till största delen med enskilda medel hade nu åvägabragts en direkt järnvägsförbindelse mellan rikets andra stad och den bekvämaste utfartsporten till kontinenten. Att svenska staten med den inlösningsrätt, den på grund av lämnade lån ägde, ej skulle töva att med Statens järnvägar införliva ett så viktigt och bärkraftigt företag som Västkustbanan, var ju att vänta, och detta skedde redan den 1 jan. 1896. I planen för inlösen av Västkustbanan ingick emellertid även att fullfölja de i slutet av 1860-talet upptagna förslagen å en bana från Göteborg utefter bohuslänska kusten norrut till Fredrikshald, varigenom Sveriges och Norges statsbanor skulle komma i direkt förbindelse med varandra. Ehuru visshet, huruvida norrmännen ville ansluta vid gränsen, ej kunde erhållas, upptogs förslaget vid riksdagen 1897 men föll på en röst. Trots att norrmännen sedermera tillkännagåvo, att de voro förhindrade att ansluta med en ny mellanriksbana, drevo dock ivrarna för Bohusbanan det därhän, att frågan redan på följande år, 1898, ånyo upptogs i riksdagen och bifölls. Detta berodde emellertid helt och hållet på en sammankoppling av de båda motionerna om Bohusbanan och mellanriksbanan Luleå—riksgränsen—Narvik, vilken senare kommunikationsfråga behövde stöd av ivrarna för Bohusbanan för att kunna lösas.

Efter Bohusbanans byggande ha Statens järnvägar vid upprepade tillfällen sökt fullfölja sina planer på sammanbindningen med Norges statsbanor. Vad ett genomförande av sistnämnda riksgränsbaneförslag skulle innebära för Dalslandsbanan, insåg densammas förvaltning till fullo, och år 1909 uppgjordes därför ett förslag till förstärkning av banans hela överbyggnad samt inköp av fullt moderna, kraftiga snälltågslokomotiv, varigenom banan skulle hävda sin ställning som mellanriksled gent emot statsbaneprojektet, den s. k. Svinesundsbanan. Ombyggnadsförslaget innebar omläggning å banan med nya 34 kg. stål-skenor, i kurvorna försedda med underlagsplattor av järn, med nya växlar i huvudspåret, utbyte av järnöverbyggnaden å alla broar och vägportar för 18 tons axeltryck, komplettering av redan förut på-

började anläggningar av signalsäkerhets- och växelförreglingar, grusning av hela huvudlinjen med höjning av ballasten från 0,45 till 0,50 m., omläggning av en del S-kurvor m. m. Förstärkningsarbetena börjades 1910 och slutfördes 1921, då en största tåghastighet av 80 km/t. medgavs.

Bana, materiell och trafik. Banbyggnaden bjuder ej på några stora konstbyggnader och byggmaterialet för terrasseringen är synnerligen gott, vadan banbyggnaden i sin helhet är mycket solid.

Bangårdsanläggningarna, som i och för tillgodoseendet av trafiksäkerhetens fordringar äro försedda med de modernaste signal- och växelförreglingar, äro till omfånget ej så stora, beroende på saknaden av större industrier utefter järnvägen. De förnämsta stationerna äro gränstationen Mon, där tullkammaren är förlagd, Eds station, som med sin bibana till underlydande hamnstationen Le, vid sjön Stora Le, förmedlar sjö- och järnvägstrafiken, samt Bäckefors station, som utgör föreningsstationen med Uddevalla—Lelångensbanan.

Den utveckling, som järnvägsväsendet efter banans tillkomst nått, har ju under årens lopp även satt sin prägel på den nyanskaffade rullande materielen, enär järnvägen måst följa med de förbättringar och nyheter inom denna gren av järnvägstekniken, som uppstått såväl utomlands som hemma. Det blev Dalslands järnväg förbehållet, att vid ett par tillfällen ha varit den första inom landet, som exploaterat vissa nyheter inom vagnteknikens område.

Då de första nattågen å linjen Kristiania—Göteborg insattes, den 1 juni 1886, önskade man bereda de resande någon bättre komfort än förr, varför järnvägen gick i författning om anskaffandet av en sovagn. Denna vagn, som byggdes på Skabos mekaniska verkstad, Kristiania, och som levererades den 23 dec. 1886, var försedd med två fyrhjuliga boggiar med ramar av trä och hade den dubbla längden mot dåv. i trafik gående 2-axliga personvagnar. Vagnen, som senare omändrades till kombinerad 2:a och 3:e klass personvagn och fortfarande går i trafik, var den första boggiavagnen i landet.

I början av 1900-talet, då behovet av billigare befodringsmedel för resande i lokaltrafik, i synnerhet å banor med enklare trafik, gjorde sig gällande, fann man i utlandet lämpligt insätta motordrivna vagnar, s. k. motorvagnar, vilka på grund av billiga bränsle- och personalkostnader i förhållande till lokomotivtågens skulle kunna tjäna dels som uppsamlingståg utefter linjen till de genomgående förbindelserna, dels skapa en med spårvagnarnas jämförlig trafik, varigenom ortsbefolk-

ningen genom bekväma och täta förbindelser skulle vänjas att anlita järnvägarna.

Den från kontinenten över Dalslands järnväg till Norge och omvänt gående person- och godstrafiken, vilken krävde snabbare förbindelser, nödvändiggjorde slopandet av de tidsödande snälltågsuppehållen å de mindre stationerna. Trafikanterna å de sistnämnda måste emellertid tillgodoses på annat sätt, och detta bragte järnvägens styrelse på tanken att anskaffa en typ av de i utlandet använda motorvagnarna. Valet föll då på en ångmotorvagn av firman PURREYS i Bordeaux system, som i stor utsträckning användes dels i Paris' spårvagnstrafik, dels såsom enda befordringsmedel å en Paris—Lyon—Méditerranéebanan tillhörig sidolinje från Tour österut. En motorvagn, som skulle rymma 45 personer och innehålla bagagerum av 7 kvm. yta samt en mindre toalett beställdes år 1906 hos Arlövs mek. verkstad, vilken erhöll motorn, 150 hkr., från den franska firman. Kostnaden för motorvagnen var i ett för allt 33 950 kr. Den levererades och insattes i trafik å järnvägen i augusti månad 1907 och förde som släpvagn en litt. C-vagn, rymmande 32 personer. Denna lilla motorvagn var den första i sitt slag inom landet.

I avsikt att fullt tillgodogöra sig fördelarna av det nya trafikbilliga transportmedlet genom att upparbeta lokalpersontrafiken, vilken dittills varit mindre god, beslöt styrelsen, att hållplatser skulle anordnas mellan stationerna vid de ställen utmed banan, där större samling av gårdar voro belägna eller där landsväg korsade banan. Dessa hållplatser förseddes ej med någon expedition, utan motorvagnstågen endast stoppade för att upptaga eller avlämna resande, medan biljettförsäljningen ägde rum å tågen. Sex stycken dylika motorhållplatser, som utmärktes genom en på en stolpe anbringad namntavla med signaler för stopp, anordnades till en början, men detta antal utökades snart till nuvarande 13. En icke obetydlig lokalpersontrafik har under årens lopp genom dessa efter mönster av spårvagnstrafik ordnade förbindelser tillförts järnvägen. Redan under andra trafikåret (1 maj 1908—30 april 1909) tillryggalade motortågen 54 480 km. för en kostnad per tågkm. av 25,48 öre, inräknat amortering under 15 år av vagnens kostnad.

Med hänsyn till förut omnämnda brist på större industrier utefter banan är det tydligt, att lokaltrafiken spelat en mycket underordnad roll i banans ekonomiska utveckling, då däremot transitotrafiken givit de inkomster, på vilka den kunnat leva och uppnå den jämförelsevis goda ställning, som den nu innehar.

De godsslag som befordras å järnvägen utgöras i främsta rummet av skogsprodukter, trämassa, papp och papper. Banans förnämsta inkomstkälla har, med undantag för krigsåren 1915—1920, varit persontrafiken, vilken givit 20 å 30 % större inkomster än godstrafiken.

Tågantalet, som vid banans öppnande utgjorde två i vardera riktningen, har under årens lopp varierat efter konjunkturerna. År 1923 utgjorde det 2 nattsnälltåg, 1 dagsnälltåg, 1 persontåg, 2 motorvagnståg och 1 godståg i vardera riktningen jämte 1 godståg vid behov.

Styrelse och förvaltning. Då järnvägen år 1879 var färdig att öppnas, gällde det att ordna administrationen så, att driftskostnaderna bleve de minsta möjliga. Förutsättningarna att erhålla en större lokaltrafik å den nya banan voro mycket små i betraktande av de glest befolkade och för industriella anläggningar ogynnsamma trakter, genom vilka den går, och den transitotrafik, för vilken banan egentligen var byggd, kunde ju ej på en gång vinnas i den utsträckning, att den kunde göra banan ekonomiskt bärande.

I avsikt att inskränka utgifterna och då norrmännens stora intresse i järnvägen gjorde det önskvärt att förlägga administrationen inom Norge, blev den av norska staten byggda delen av Smaalenenesbanan, Fredrikshald—riksgränsen, förenad under en och samma administration — förlagd till Fredrikshald — som Dalslandsbanan, därvid de båda järnvägarna såväl lokalt som i samtrafik med andra järnvägar utgjorde en bana, såsom även järnvägens dåvarande namn, Fredrikshalds—Sunnanå järnväg, angav. Detta förhållande fortfor till 1896, då den norska banan lades under Norges statsbanor, och Dalslands järnvägs administration flyttades till Ed.

Av bolagets styrelse väljas sex ledamöter av och bland aktieägarna å bolagsstämma, en utses av K. M:t och en, så länge det av Fredrikshalds kommun till bolaget lämnade lånet är oguldet, tillsättes av nämnda kommun. Vidare äger norska staten att i styrelsen insätta en ledamot, så länge det av norska staten till bolaget lämnade lån är oguldet. Därest K. M:t giver tillstånd därtill, må de av norska staten och Fredrikshalds kommun tillsätta och två bland de av bolaget valda ledamöterna jämte samtliga dessas suppleanter vara i Norge bosatta norska undersåtar.

Styrelsen väljer ibland de av bolaget utsedda ledamöterna ordförande och vice ordförande samt utser, inom eller utom sig, verkställande direktör för ett års tid varje gång. Styrelsen är behörig att fatta beslut, då minst $\frac{2}{3}$ av ledamöterna äro tillstädes och av de tillstädesvarande mer än hälften äro i Sverige bosatta, svenska medborgare.

Under det att verkst. direktören på grund av norrmännens stora ekonomiska intresse i banan alltid valts bland de norska styrelsemedlemmarna, har banans trafikchefsbefattning alltid innehaft av en svensk.

Ekonomi. Det gick ej så fort att ställa järnvägen på goda fötter, då den redan i början av sin tillvaro hade stora räntor att betala till de båda långgivarna, norska staten och Fredrikshalds kommun. Räntor och amorteringar å dessa lån, resp. 1 500 000 kr. och 500 000 kr., uppgingo enligt lånevillkoren under de första nio åren till i runt tal 900 000 kr., under det att nettobehållningen av driften under samma tidsperiod i runt tal blott utgjorde 620 000 kr., av vilka omkr. 75 000 kr. åtgingo till nybyggnader och 506 000 kr. användes till avbetalning på lånen.

Detta förhållande föranledde norska regeringens Finants- og Told-Departement att år 1887 i en skrivelse till banans styrelse föreslå en undersökning av banans trafikförhållanden och ekonomi genom norska järnvägsfunktionärer, utsedda av departementet. Styrelsen accepterade förslaget. Därvid framhölls dock, att det dåliga resultatet berodde på den orimliga och exceptionella bestämmelsen, att ränta på ränta skulle erläggas, vilket gjorde utsikterna att banan skulle kunna infria sina förpliktelser betydligt mörka. Förslag hade därför uppkommit inom styrelsen att ansökan om ändring av lånevillkoren skulle göras.

Anhållan härom inlämnades även i september 1888 till departementet och, sedan den nämnda undersökningen av banans ekonomiska ställning företagits, avläts en kungl. proposition 1890 till stortinget om ny överenskommelse med styrelsen för Dalslandsbanan om banans skuld till norska staten. Stortinget beslöt därvid, att skulden, som den 1 sept. 1889 utgjorde 2 095 550 kr. 32 öre skulle nedsättas till 1 778 000 kr., att räntan och eventuellt räntors räntor, som förut utgjorde 5 %, skulle nedsättas fr. o. m. sistnämnda dato till 4 % att betalas utan amortering av skulden under de tre första åren och att fr. o. m. den 1 sept. 1893 räntor och amortering, som före 1 sept. 1889 utgjorde tillsammans 6 % skulle, intill skulden vore betald, utgöra sammanlagt 5 %. I enlighet med de i propositionen uppställda villkoren medgav även Fredrikshalds kommun en avskrivning på banans skuld från 674 550 kr. till 580 000 kr., å vilket belopp räntor skulle betalas med 4 % och amortering begynna den 1 sept. 1909. Den eftersänkta skuldsumman utgjorde således i sin helhet omkr. 412 000 kr., vilka kunna betraktas såsom en ren gåva av långgivarna. Härigenom sattes järnvägen i tillfälle att betydligt förbättra sina förut så dåliga affärer.

År 1908, då järnvägen till sina norska långgivare redan avbetalt 686 000 kr. på den ursprungliga lånesumman, varigenom den resterande skulden nedgått till 1 304 000 kr., fann järnvägens styrelse tidpunkten inne för en konvertering av den senare till ett på längre tids avbetalning beräknat amorteringslån. Härigenom skulle norska statens bestämmanderätt över användningen av järnvägens årliga nettobehållning upphöra och tillfälle kunna beredas järnvägens aktieägare att erhålla en skäligen utdelning, vilken hittills uteblivit. Efter vederbörliga underhandlingar avlämnades år 1910 en kungl. proposition i ärendet till stortinget, som i enlighet med densamma beslöt, att Dalslandsbanans skuld till norska staten, vilken den 1 sept. 1909 utgjorde 940 500 kr., konverterades till ett med 4 % ränta löpande annuitetslån, betalbart under loppet av 25 år på villkor, att Fredrikshalds kommun lämnade ett motsvarande medgivande beträffande kommunens fordringar på banan, vilket medgivande även erhöles.

Styrelsen, som nu hade fria händer att sköta banans ekonomi efter behag, lät sig dock angeläget vara, att ifråga om utdelningarna till aktieägarna föra en mycket försiktig politik, vilket även visas av den utdelningsprocent, som under åren 1910—1925 kom aktieägarna till del. Den utgjorde i medeltal pr år 2,88 %, börjande med 1 % och stigande till högst 5 % (åren 1918 och 1919).

Då reservfonden år 1918 uppgick till 1 583 764 kr., under det att banans aktiekapital blott utgjorde 1 834 300 kr. och driftsfondens konto påföljande år uppgick till 932 500 kr., föreslog styrelsen årets bolagsstämma att öka aktiekapitalet med 917 100 kr. eller till 2 751 400 kr. genom överförande av nämnda belopp sålunda, att varje aktieägare skulle för två äldre aktier erhålla en ny aktie samt att de nya aktierna skulle vara likställda med de föregående och förses med kuponger från och med 1920. Detta förslag, som antogs av bolagsstämman, ansågs vara ett soulagemang åt aktieägarna för den långa följd av år, som aktierna varit räntelösa. Då driftsfonden ansågs vara mer än tillräcklig för banans behov, utdelades ur densamma år 1924 5 kr. per aktie, även detta med hänsyn till den minimala utdelningen under årens lopp.

År 1923 beslöt styrelsen att med begagnande av den fördelaktiga valutan göra en inbetalning å bolagets skuld till norska staten och Fredrikshalds kommun med tillsammans 400 600 norska kr.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

MELLÉN, K., häradshövding, *ordförande*,
 HUSBERG, K. S., f. d. landshövding, *svenska statens ombud*,
 SVEEN, OLA, byfogde, *norska statens ombud*,
 SEM, E., konsul, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
 JANSSON, AX. R., bruksägare,
 AAKRE, A., overlærer, *Fredrikshalds kommuns ombud*,
 TORPP, A. L., kapten,
 LUTHANDER, A., ingenjör,
 ÖVERGAARD, L., disponent.

Verkställande direktör.

SEM, E., konsul 1925—

Trafikchef.

HÖGMAN, C. G., kapten 1923—

Förutvarande styrelseordförande, statsombud och chefer.

Ordförande i styrelsen.

SPARRE, E. J., greve, landshövding 1873—1886
 RASCH, J. L., amtman 1886—1887
 LOTHIGIUS, L. W., landshövding 1887—1900
 STANG, H., grosserer..... 1900—1906
 LILJESKÖLD, K. A., häradshövding 1906—1924
 BÄARNHJELM, G. M., häradshövding 1924—1926

Ombud för svenska staten i styrelsen.

BERGSTRÖM, Ax., landshövding 1876—1888
 RESTADIUS, D. G., häradshövding 1888—1900
 LOTHIGIUS, L. W., landshövding 1900—1913
 JACOBSSON, L. TH. landssekreterare 1913—1921

Ombud för norska staten i styrelsen.

HANSEN, AUG., borgermester..... 1901—1913
 HANSEN BÖN, H., gaardbruger 1913—1918

Ombud för Fredrikshalds kommun i styrelsen.

LOUS, C., byfoged, justitiesekretär 1875—1881
 DAHL, JOH., överstelöjtnant 1881—1883

SPÖRCK, JOH., grosserer	1884—1898
JANSSEN, JOH., disponent	1898—1909
SVEEN, OLA, borgermester	1909—1918
SEM, E., konsul	1918—1920
LÖKEN, JENS, skolföreståndare	1920—1921
DAHL, OLE, direktör.....	1921—1923
TORPP, ALF L., kapten	1923—1924

Verkställande direktörer.

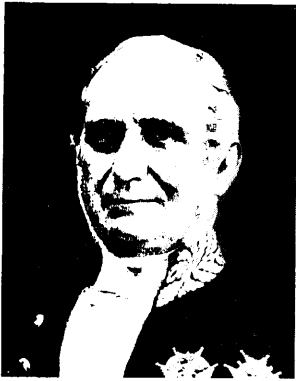
WÆRN, A. W., bruksägare	1873—1876
SPARRE, E. J., greve, landshövding	1876—1878
RASCH, J. L., amtman	1878—1882
DAHL, JOH., överstelöjtnant	1882—1883
GEDDE, CHR., löjtnant	1883—1890
WIEL, A. M., konsul.....	1890—1897
STANG, H., grosserer	1897—1906
ZETLITZ BOTHNER, C., konsul	1906—1925

Trafikchefer.

AHLBOM, N.	1879—1882
RODHE, ALFR., ingenjör	1882—1897
LUNDBORG, ERNST AD., ingenjör	1897—1923

Dalslands järnväg, (Sunnanå—Kornsjö vid riksgränsen), 68 km. Järnvägen går från stranden av Väneren vid *Sunnanå*, som fordom var en viktig hamnplats, till *Melleruds* station, föreningsstation med Bergslagernas järnvägar och den nya järnvägen till Arvika. 1 km. från stationen ligger Melleruds köping. Från Mellerud gör banan en båge åt söder och väster och närmar sig, efter att över ett smalt sund ha passerat sjön Kålungen, foten av Kroppefjäll. I stigning av 10 ‰ fortsätter linjen utefter fjällets branta sidor, genom en del mindre bergskärningar och uppnår den lilla brunnsorten *Rostock*, vackert belägen nedanför den högt liggande banan. Utflykter kunna göras till den av stupande branta berg omgivna Näsölsjön.

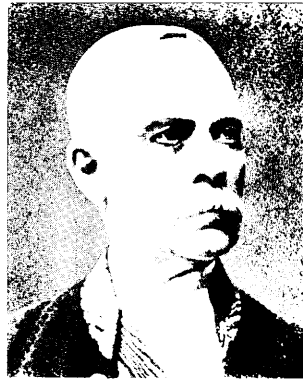
Från *Rostock* fortsätter linjen med ståtlig utsikt till *Dalskogs* station å den dalsländska högslätten med en höjd över havet av omkr. 150 m. Sedan järnvägen därefter genom en del bergskärningar uppnått *Teåkersjön*, på vars norra strand den löper och där den dragits genom en tunnel av 146 m. längd, fortsätter den över tämligen jämn mark förbi några hållplatser till *Bäckefors*, föreningsstation med *Uddevalla—Lelångens* järnväg. Därefter går linjen förbi de bekanta *Ödskölds* moar och över *Tingvalla* mossar i närheten av *Bäckefors* numera nedlagda bruk till *Eds* station. Från denna är ett bispår (sicksackbana, den enda i Sverige) draget ned till sjön *Stora Le*.



Greve E. J. SPARRE,
landshövding.



J. L. RASCH,
amtman.



L. W. S. LOTHIGIUS,
landshövding.



H. STANG,
grosserer.



K. A. LILJESKÖLD,
häradshövding.



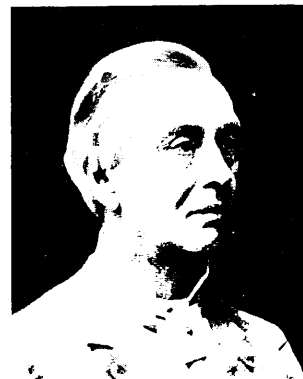
A. W. WÆRN,
bruksägare.



J. DAHL,
överstelöjtnant.



C. GEDDE,
löjtnant.



A. M. WIEL,
konsul.



C. ZETLITZ-BOTHNER,
konstul.



E. SEM,
konstul.



N. AHLBOM,
trafikchef.



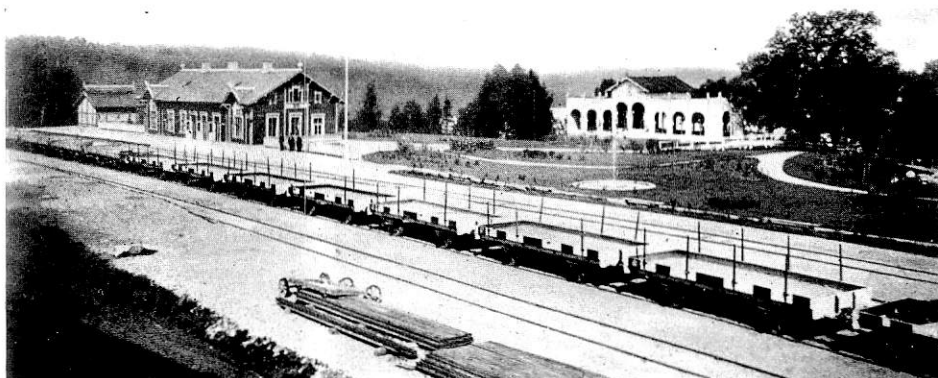
A. RODHE,
trafikchef.



E. A. LUNDBORG,
trafikchef.



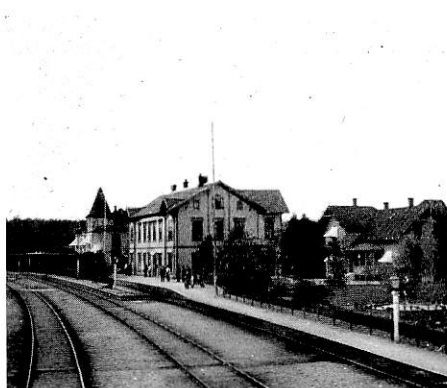
C. G. R. HÖGMAN,
trafikchef.



Eds station med kungl. paviljongen vid invigningen den 18 juli 1879.



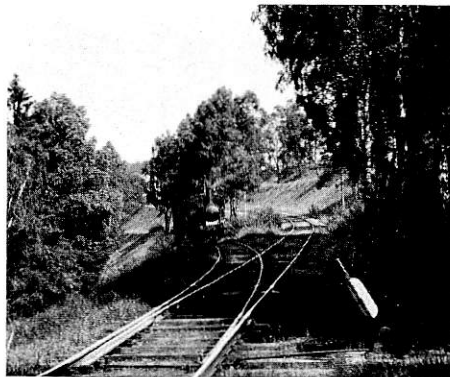
Från invigningen 1879.



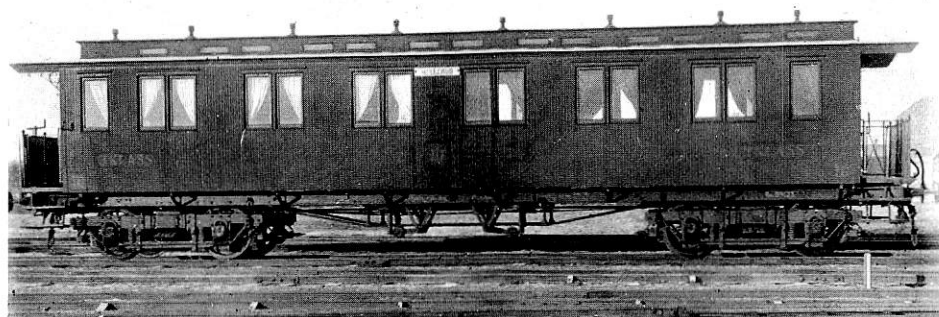
Eds station, nedbrunnen 1910.



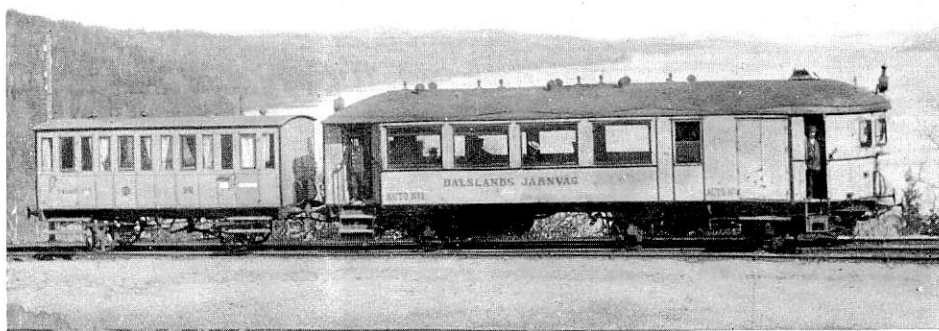
Eds station 1923.



Sicksackspåret vid Ed-Le.



Sveriges första boggielvagn, 1887.



Motorvagn, 1907.



Kontinentaltåget på Mons station.



Från linjen vid Dals-Rostock.

Eds turist- och sportplats ligger i mångskiftande och natursköna omgivningar på näset mellan sjöarna Lilla och Stora Le samt har goda hotell och pensionat. På grund härav är platsen en livligt frekventerad turist- och rekreationsort.

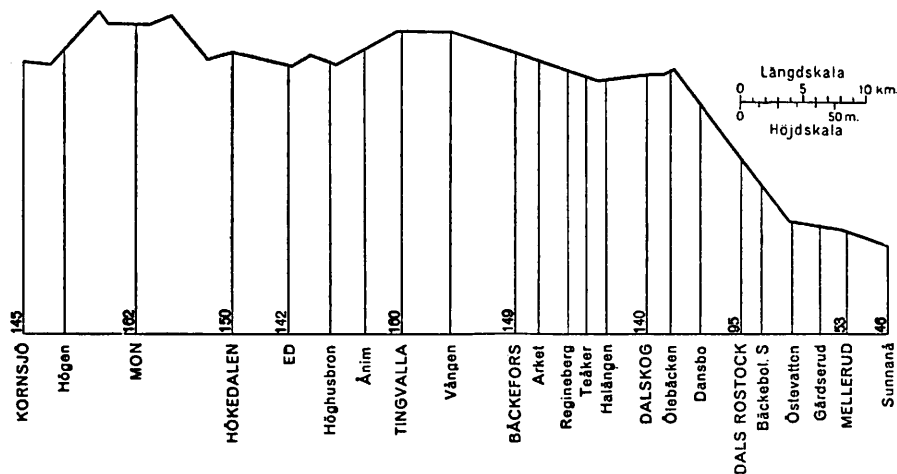
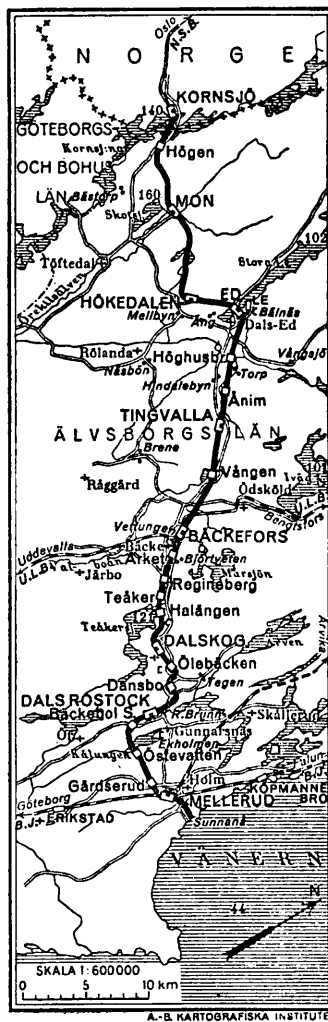
Lilla Le är en märklig bergsjö utan avlopp.

På Stora Le, vars nordligaste del kallas Foxen, finnas ångbåtsförbindelser. Vid Lennartsfors möta sjön Lelången och Dalslands kanal med ångbåtsförbindelser till Väneren över Köpmannebro.

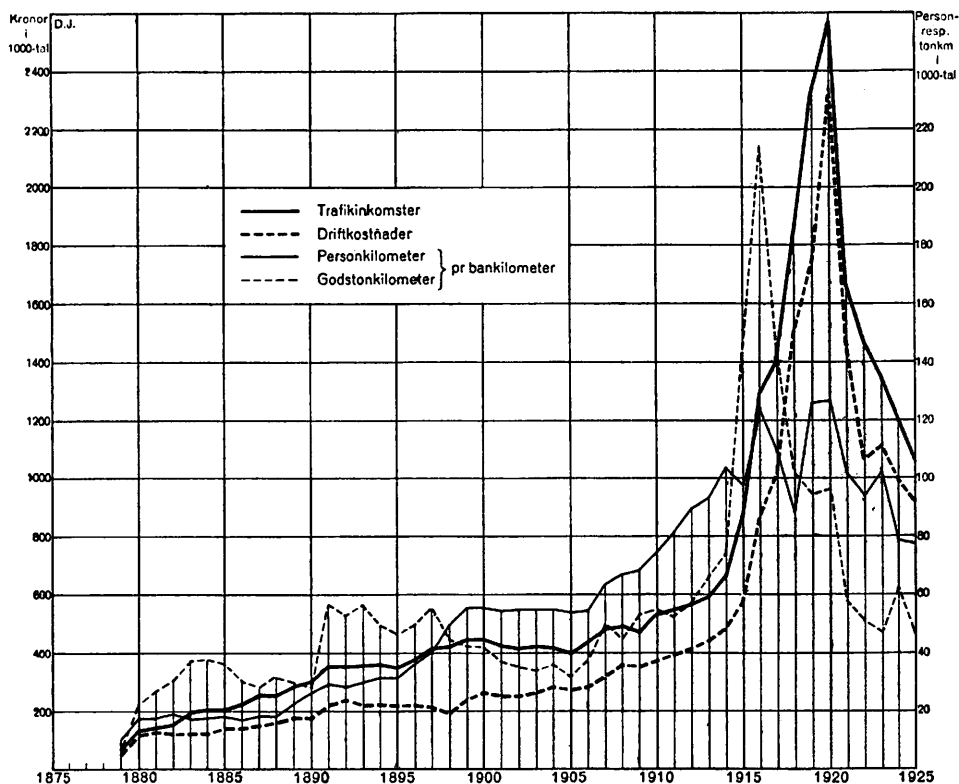
Från Ed höjer sig järnvägen ytterligare, passerar stationen *Hökedalen* i rätt tätt bebyggd nejd, som därefter avlöses av öde trakter. Strax före framkomsten till *Mons* station når linjen sin högsta punkt, 170 m., där den vid Haksjön dragits genom en tunnel av 76 m. längd. Därefter sänker sig järnvägen något mot riksgränsen, vilken den, efter att åter ha genomgått åtskilliga bergskärningar, uppnår i närheten av gästgivaregården Högen.

Banans slutpunkt ligger i skenskarvarna å östra landfästet till bron över sundet mellan de båda Kornsjöarna, men själva riksgränsen går mitt i sundet.

Närmaste station på norska sidan är *Kornsjö*, belägen 1 km. bortom gränsen. Genomgående vagnar framförs över Dalslandsbanan mellan Oslo och Göteborg, Hälsingborg, Trälleborg, Köpenhamn, Berlin och Hamburg.



Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1879	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	68,514	68,514
» i sidospår	»	4,506	9,770
Största lutning i huvudspår	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	356 ¹	356
Rälsvikt	kg/m.	33 järn	34 stål
Största tillåtna hjultryck	ton	—	8
» » tåghastighet	km/t.	44	80

¹ Ed—Le och Mellerud—Sunnanå 297 m.

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tenderlok	st.	5	9
Motorvagnar för ång- eller annan drift, 3-axlig »	»	—	1

	År 1879	År 1925
Personvagnar med 2 axlar	13	9
» » 4 »	—	8
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	108	157
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar ... »	2	2

Personal, antal.

Ordinarie.....	71	93
Extra.....	8	20
Verkstadsarbetare.....	5	34
Banarbetare, därav 2 ordinarie..... c:a	25	37

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1879.

Järnvägen	4 033 718: 13
Rullande materiellen	570 780: 94
Inventarier och förråd	91 854: 02
I banker och kassa	23 308: 99
Diverse fordringar och tillgångar	9 884: 56
Vinst- och förlustkonto	6 358: 49
	<u>S:a kr. 4 735 905: 13</u>

Skulder den 31 dec. 1879.

Aktiekapitalet	1 784 316: 53
Statsanslag	1 000 000: —
Lån av norska staten	1 450 000: —
» » Fredrikshalds kommun	489 733: 33
Diverse skulder.....	11 855: 27
	<u>S:a kr. 4 735 905: 13</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägen	4 708 240: —
Rullande materiellen	781 970: —
Inventarier och förråd	253 309: 05
Egendomar	28 600: —
I banker och kassa	544 709: 29
Diverse fordringar och tillgångar	20 779: 95
	<u>S:a kr. 6 337 608: 29</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	2 751 400: —
Statsanslag	1 000 000: —
Lån av norska staten	180 000: —
» » Fredrikshalds kommun	63 000: —
Reservfonden	1 584 000: —
Övriga fonder	476 966: 50
	(forts.)

(Skulder 1925, forts.)

Avsättning till skatter	37 844: 75
» » andra ändamål	41 513: 21
Diverse skulder	7 011: 50
Vinst- och förlustkonto	¹ 195 872: 33
	<hr/>
	S:a kr. 6 337 608: 29

¹ Härav kvarstående från 1924 års vinst 45 909 kr.

.....