

---

## LYSEKILS JÄRNVÄG

Signatur: Ly. J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Lysekils järnvägsaktiebolag, Lysekil.

Lysekils samhälle, som år 1836 blev köping, hade mot 1800-talets slut nått en sådan utveckling, att man började tänka på en förbindelse med landets järnvägsnät. Den första planen går tillbaka till år 1882, och efter förberedande arbeten var man år 1885 redo att ingiva koncessionsansökan för en järnväg från Lysekil till Frändefors å Bergslagsbanan, 79 km. Järnvägen skulle utföras med normal spårvidd och med rullande materiell kosta 2 900 000 kr. enligt kostnadsförslag av ingenjören J. DANIELSON. Koncessionen beviljades den 4 juni 1886.

Omedelbart härpå uppgjordes kostnadsförslag till en fortsättning av samma järnväg från Frändefors till Sikhall vid Vänern, en sträcka av 10,7 km., vilken av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren P. H. OTTERDAHL beräknades att med nödiga hamnanläggningar kosta 355 000 kr. Koncessionen å denna sträcka beviljades den 22 dec. 1887.

Efter koncessionernas beviljande vidtogos åtgärder för ordnande av de nödiga ekonomiska betingelserna. Detta gick mycket dåligt, och man måste begära förlängning av den tid, inom vilken arbetet skulle påbörjas och fullbordas. Dessa tidpunkter fastställdes slutligen sålunda, att påbörjandet skulle äga rum före den 1 okt. 1888 och företaget i sin helhet vara färdigt senast den 1 april 1892.

Då ansträngningarna att anskaffa erforderliga medel icke kröntes med någon framgång, blev arbetet icke ens påbörjat, utan koncessionerna måste förfalla.

Emellertid beslöt riksdagen, att en bana skulle byggas mellan Göteborg och Skee över Uddevalla under villkor, att Bohusläns landsting förbunde sig att bekosta lösen för erforderlig mark. Landstinget åtog sig år 1897 denna kostnad, och därmed var alltså den bohuslänska längdbanans tillkomst tryggad.

Under dessa förhållanden var det ju naturligt, att Lysekils och kringliggande orters järnvägsfråga skulle komma i ett nytt och gynnsammare läge. Man behövde ju icke bygga så långt som till Bergslagsbanan för att komma i förbindelse med landets järnvägsnät utan blott till någon punkt på den beslutade Bohusbanan. De ekonomiska svårigheterna blevo härigenom i avsevärd grad förminskade. På grund härav upptogs år 1897 järnvägsfrågan av en kommitté i Lysekil, bestående av översten C. S. LILLIEHÖÖK, fiskeriintendenten d:r P. F. LANDELIUS, konsuln AUG. LYSELL och rådmannen L. ÖDMAN. Man hade då att först bestämma sig för den punkt å längdbanan, dit järnvägen borde dragas. Först valdes Dingle som slutpunkt, och ett förslag till en sådan järnvägsförbindelse uppgjordes på kommitterades anmodan av majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. ÖHNELL. Förslaget förelåg färdigt i febr. 1900 och omfattade i huvudsak den nuvarande sträckningen till och med Skarstad i Bro socken, varifrån linjen gick i nordligare riktning genom Berfendal och Svarteborg till Dingle. Men vid granskning av detta förslag fann man genast, att realiserandet skulle draga för stora kostnader, och man beslöt att för vinnande av kortare anslutning till statsbanan välja en annan slutpunkt. På kommitténs anmodan upprättades redan i nov. 1900 av ingenjören P. STRID ett nytt förslag, som omfattade samma sträckning till och med Skarstad, varefter linjen fortsatte genom Bro, Håby och Foss socknar till Smedberg. Kostnadsförslaget uppgick till omkr. 1 700 000 kr. Ej heller nu yppade sig några utsikter till förslagets realiserande, och järnvägsfrågan fick vila några år.

Emellertid väcktes intresset på nytt under åren 1905 och 1906 dels därigenom att bohuslänska längdbanan då börjat sin trafik, dels till följd av projektet att bygga en fortsättning av den s. k. Inlandsbanan genom Dalarna, Värmland, Dalsland och Bohuslän till lämplig punkt å bohuslänska kusten. Järnvägskommittén lät nu revidera ingenjören STRIDS kostnadsförslag, vilket skedde år 1907 av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren JOHN NYSTRÖM, vars kostnadsförslag slutade på en summa av 2 146 000 kr.

Härefter ingick man i slutet av år 1907 med koncessionsansökan,

undertecknad av landshövdingen frih. G. LAGERBRING, konsuln A. LYSELL, borgmästaren AX. SUNDBERG, översten C. S. LILLIEHÖÖK och förste stadsläkaren AX. NILSSON.

Koncessionen beviljades den 8 maj 1908. De närmaste åren användes nu till anskaffande av det nödvändiga aktiekapitalet, vilket försvårades därav att man nödgades verkställa en ytterligare revision jämte omstakningar av förslaget, som uppbringade kostnaden för järnvägen till 2 400 000 kr. Två olika förslag uppgjordes av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren A. H. ASPLUND. Det ena förslaget, som upptog största stigningar av 16 ‰, slutade på 2 650 000 kr. Det andra med stigningar av ända till 25 ‰ visade en kostnad av 2 400 000 kr.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen förordade i sitt utlåtande till K. M:t det senare alternativet, vilket fastställdes. Trots antagandet av det billigare förslaget gällde det således att uppbringa ytterligare medel. Kommuner och enskilda ansågo sig redan ha gjort sitt yttersta för att trafikleden skulle komma till stånd, men tack vare stor offervillighet från Lysekils stads sida lyckades man dock att uppbringa det nödvändiga aktiekapitalet, så att *Lysekils järnvägsaktiebolag* den 7 maj 1910 kunde bildas med ett aktiekapital av 1 200 000 kr. De första styrelseledamöterna blevo: konsuln AUG. LYSELL, borgmästaren AX. SUNDBERG, förste stadsläkaren AX. NILSON, riksdagsmannen OSCAR N. OLSSON och godsägaren G. HJORT. Till ordförande i styrelsen utsågs konsuln LYSELL, och som bolagets sekreterare och juridiska rådgivare fungerade under hela byggnadstiden styrelsens nuvarande ordförande, borgmästaren AX. SUNDBERG. Protokoll, expropriationshandlingar och övriga skrivelser från bolagets första verksamhetsår bära vittne om ett sällsamt intresse för bolagets bästa och om den avsevärda arbetsbörda, som burits av dess sekreterare. Resterande 1 200 000 kr. erhöles som statslån. Det sammanlagda kapitalet på 2 400 000 kr. visade sig sedermera även tillräckligt att göra järnvägen fullt färdig inkl. marklösen, rullande materiell och husbyggnader m. m. Renstakningsarbetena utfördes av kaptenen ASPLUND, som även förordnades att såsom statens kontrollant övervaka järnvägsbyggandet.

En av styrelsens första åtgärder blev att undersöka möjligheten för elektrisk drift å banan. Det visade sig därvid, att för elektrifiering fordrades utöver tillgängliga medel endast 150 000 kr. Som det var omöjligt att genom ytterligare aktieteckning uppdriva beloppet, gjorde bolaget i sept. 1910 framställning hos K. M:t om hjälp till elektrifieringen men fick avslag.

Järnvägsbygget utlämnades i maj 1911 på entreprenad till ingenjören JOH. SVENSSON, vilken påbörjade detsamma nästföljande juni månad. Den 14 juni 1913 öppnades järnvägen för allmän trafik och invigdes samma dag av landshövdingen frih. G. LAGERBRING, vilken förut lämnat sitt kraftiga och intresserade stöd åt företaget. Under de år, som förflutit sedan dess, har ingen förändring gjorts i banbyggnaden. Det huvudsakligaste godsslaget i lokaltrafik är gatsten, i samtrafik fisk och fiskkonserver.

Aktiebolaget har icke förändrats, och någon utdelning å aktierna har icke ägt rum, men järnvägen har kunnat betala annuiteten å statslånet.

---

### Styrelse och chefer år 1926.

#### *Styrelse.*

SUNDBERG, A. L., borgmästare, *ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,  
 LARSSON, A. F., bandirektör vid Statens järnvägar, *statens ombud*,  
 LÜSCH, H. F. G., kontraktsprost, *vice ordförande*,  
 OLSSON, O. N., riksdagsman,  
 TINGGREN, C. G., ombudsman,  
 STERNER, J., vice konsul.

#### *Verkställande direktör.*

SUNDBERG, A., borgmästare ..... 1917—

#### *Trafikchef.*

WICKBERG, N. .... 1917—

### Företvarande styrelseordförande och chef.

#### *Ordförande.*

LYSELL, A., konsul ..... 1910—1915

#### *Trafikchef.*

HELLROTH, TH. .... 1913—1916

---

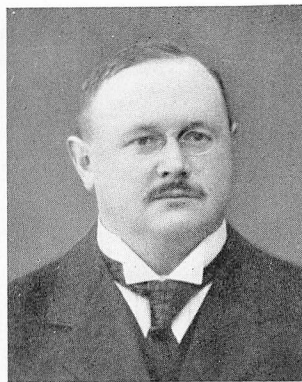
**Lysekils järnväg** (Smedberg—Lysekil), 39 km. Den bohuslänska kusten är som bekant sönderskuren av långa och djupa fjordar. Mellan två av dessa, Gullmars- och Åbyfjordarna, ligger Stångenäset, som genomlöpes av Lysekils järnväg.



A. E. LYSELL,  
konsul.



A. L. SUNDBERG,  
borgmästare.



J. T. HELLROTH,  
trafikchef.



N. WICKBERG,  
trafikchef.



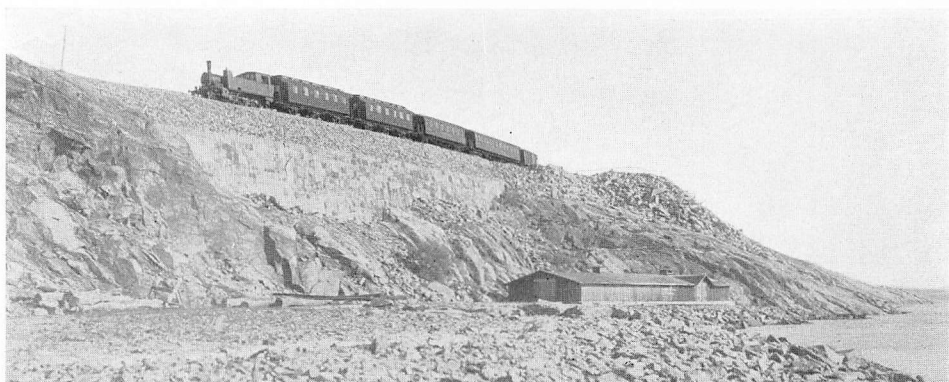
Uteby pass.



Lysekils järnvägsstation.



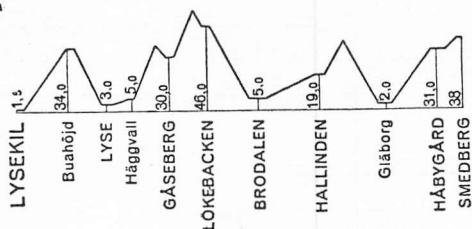
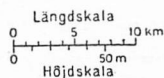
Hallindens station.



Stödemuren vid Katteklova.



Gläborgs hållplats.



Lysekilsbanans tåg utgå från *Munkedals* station å statsbanan Göteborg—Strömstad. Statsbanans spår följes till *Smedberg*. Från Munkedal har man utsikt över Kvistrumsdalen med dennas leende inlandsnatur, som landskapet bibehåller, tills man närmar sig *Hallindens* station, där det bohuslänska landskapets säregna karaktär börjar framträda.

Härifrån framgår nämligen järnvägen än i bördiga dalgångar mellan höjder med mjuka linjer, medan här och där blånande havsvikar framskymta, än genom bergspass, omgivna av kala klippor med djärvt formade, skarpa konturer. Trakten är rik på forn lämningar, såsom hällristningar, gånggrifter, bronsåldersrösen och ättehögar. Närmare Lysekil går järnvägen utefter branta bergväggar längs Gullmarsfjordens strand på omkring 20 m. höjd ö. h. Härifrån har man en storlagen utsikt över *Lysekil*, havet, öarna och skären. I en blick har man hela den karga, hårda men underbart sköna västkustnaturen framför sig.

Vissa tider på året fiskas i havet utanför Lysekil och i angränsande fjordar i stor myckenhet den mindre sillsort, »skarp-sill», som beredes för ansjovis. Detta gav redan tidigt anledning till anläggandet av ansjovisfabriker i Lysekil. De uppgå nu till bortåt ett tjugutal, av vilka Sveriges förenade konservfabriker, samt Boviks, Luckeys och Richters torde vara de största. Transporten av deras produkter sker till stor del med järnvägen. I Lysekil finns en mek. verkstad, Skandiaverken, som tillverkar motorer och sysselsätter omkring 400 man. Dessutom finnes skeppsvarv och en fabrik för tillverkning av fiskredskap m. m.

I skärgården på båda sidor om Lysekil ligga flera stora fisklägen, såsom *Smögen*, *Gravarna*, *Grundsund* och *Gullholmen*. För dessa har Lysekil sedan långa tider tillbaka varit köpstad, varjämte fiskarna här funnit avsättning för sina fångster. Då fisket var rikligt, måste dock en stor del av fisken säljas för underpris till guanofabriker. Det är otvivelaktigt, att strävandena att avhjälpa denna olägenhet ävensom att skapa snabbare transportmöjligheter inåt landet för den ömtåliga varan varit en av de förnämsta anledningarna till Lysekils järnvägs tillkomst.

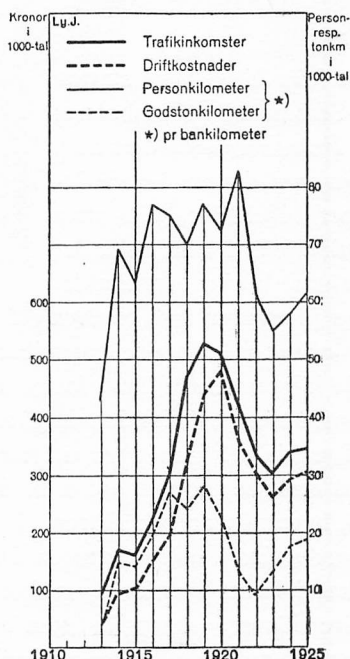
Järnvägens huvudsakligaste transportföremål utgöras av gatsten och fisk. Graniten i dessa trakter är på sina ställen synnerligen rätkliven och lätt att bearbeta, vilket givit upphov till en gatstensindustri, som före världskriget befann sig i ett livligt uppsving. Tillverkningen avstannade under krigsåren och har på grund av valutaförhållandena ännu icke helt kunnat repa sig. De större



A.-B. KART. INST.

stenhuggerierna, där driften sker med maskinella anordningar, äro belägna vid fjordarnas stränder, såsom vid Rixö i närheten av Lökebackens station och på Malmön. Stenen lastas här direkt i fartygen. Utefter järnvägen finnes litet varstädes stenhuggerier, där tillverkningen sker huvudsakligast för hand. Stenen transporteras därifrån med järnvägen till Lysekil, därifrån den utskeppas.

### Trafikdiagram.



### Tekniska uppgifter.

#### Byggnadssätt.

		År 1913	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	35	35
» i sidospår .....	»	3,5	4
Största lutning i huvudspår.....	‰	25	25
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	27	27
Största tillåtna hjultryck .....	ton	7,5	7,5
» » tågshastighet.....	km/t.	50	50

#### Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok .....	st.	2	3
» tenderlok .....	»	—	1
Personvagnar med 2 axlar .....	»	3	3
» » 3 » .....	»	—	2
» » 4 » .....	»	—	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar .....	»	28	39
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar .....	»	1	1

Personal, antal.	År 1913	År 1925
Ordinarie.....	21	27
Extra.....	8	12
Verkstadsarbetare.....	2	5
Banarbetare .....	12	12

## Balansräkningar.

## Tillgångar den 31 dec. 1914.

Järnvägsanläggningen .....	1 076 789: 18	
Ing. Joh:s Svensson .....	862 504: 69	
Rullande materiell .....	197 946: —	
Inventarier .....	19 415: 19	2 156 655: 06
Förrådet .....		11 000: 69
Diverse personer .....		29 463: 61
Depositioner .....	90 000: —	
Reverser .....	8 315: —	
Kontant i kassan .....	3 188: 14	101 503: 14
		<u>S:a kr. 2 298 622: 50</u>

## Skulder den 31 dec. 1914.

Aktiekapitalet .....		1 200 000: —
Statslånet:		
kapital .....	800 000: —	
anståndsrenta .....	72 000: —	872 000: —
Göteborgs handelsbank.....		159 130: 89
K. järnvägsstyrelsen .....		16 594: 71
Munkedals station.....		1 125: 80
Diverse räkningar .....		886: 44
Ränte- och amorteringsfonden .....		35 000: —
Vinst och förlust .....		13 884: 66
		<u>S:a kr. 2 298 622: 50</u>

## Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen .....	2 231 648: 07
Rullande materiellen.....	365 900: —
Inventarier .....	28 094: 80
Förrådet .....	15 925: 24
Deposition i K. järnvägsstyrelsen .....	175 000: —
Göteborgs handelsbank:	
kapitalräkning .....	94 308: 35
uppsägningsräkning .....	1 719: 29
Aktier i främmande bolag .....	5 000: —
Kassa .....	133: 53
Trafikuppbörd .....	2 515: 11
	<u>S:a kr. 2 920 244: 39</u>

## Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet .....		1 211 100:—
Statslånet:		
kapital .....	1 135 187:32	
ränta .....	8 372:01	
anståndsrenta .....	<u>118 176:62</u>	1 261 735:95
K. järnvägsstyrelsen .....		31 511:15
Munkedals station .....		2 821:60
Reservfonden .....		31 080:61
Ränte- och amorteringsfonden .....		128 195:05
Förnyelse- och avskrivningsfonden .....		239 366:29
Vinst och förlust:		
å vinst- och förlustkontot kvarstående .....	10 055:82	
årets vinst .....	<u>4 377:92</u>	<u>14 433:74</u>
		S:a kr. 2 920 244:39

.....