
NORA BERGSLAGS JÄRNVÄG

Signatur: N.B.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Nora Bergslags järnvägsaktiebolag, Göteborg.

Av gammal hävd gick på 1840-talet transporten av Nora, Hjulsjö och Karlskoga bergslagers produkter av malm och tackjärn från brytnings- och tillverkningsorten landsvägsledes till Skebäcks lastageplats vid Hjälmarens nära Örebro, till Arboga vid Mälaren eller till hamnar vid Väneren och därifrån sjöledes till resp. destinationsorter. Då landsvägstransporten under vissa tidsperioder emellertid blev oskäligt dyr, uppstodo i början av 1840-talet planer på att åstadkomma en båtled mellan Järle, omkr. 1 mil från Nora, och Skebäcks lastageplats. Denna plan måste dock uppgivas, emedan intressenterna icke kunde anskaffa enskilt kapital och 1844 års riksdag avslog en framställning om statsbidrag. Nu började man i stället inrikta sig på att genom en hästbana, som ställde sig billigare, söka erhålla bekvämare kommunikation mellan Nora och Örebro. Detta var början till det komplex av järnvägar, som nu kallas *Nora bergslags järnväg* och som uppkommit genom sammanslagning av *Nora—Ervalla* och *Nora—Karlskoga* järnvägar med bilinjer jämte den till normal spårvidd ombyggda linjen *Bredsjö—Striberg*.

Nora—Ervalla järnväg.

Det torde hava varit bergmästaren C. O. TROILIUS, som tog initiativ till frågan om en hästbana Nora—Örebro, och det var med säkerhet han, som vid brukssocietetens inom Örebro och Skaraborgs län sammanträde den 28 april 1847 upptog planen. Vid ett senare sammanträde framlade han en »vördsam inbjudan», i vilken den tilltänkta

banan motiverades med »dels ökad malmuppföring och järnproduktion inom bergslagerna, dels jordbrukets och ladugårdsskötselns utveckling på slättbygden, varigenom effekternas mängd tilltagit i samma mån, som antalet av formän och för malmtransporten disponibel körkraft minskats, därutav forlönernas stegring jämte ökade svårigheter att på bestämda tider fullgöra leveranser blivit en naturlig följd». I samband härmed upplystes, att de årliga kostnaderna för forlöner för landsvägstransporten Nora—Örebro uppgingo till minst 60 000 rdr bko, av vilka omkr. 80 % utgingo för transporter av malm, järn och spannmål.

I början av år 1848 uppdrog bruks societeten åt greve A. E. VON ROSEN att verkställa preliminär undersökning för en »järnbana för hästkraft emellan städerna Örebro och Nora». Kostnadsförslaget för en 4 mil 425 alnar lång bana slutade på 460 000 rdr bko. Bruks societeten beslöt därefter att ingå till K. M:t med ansökan om ett anslag av 2 000 rdr bko för upprättande av fullständigt byggnads- och kostnadsförslag. Denna ansökan blev sedermera av K. M:t bifallen.

Vid sammanträde i Örebro den 25 april 1849 med intressenter fattades beslut om järnvägens byggande och utsågs en provisorisk direktion.

Det är givet, att de svårigheter, som initiativtagarna hade att övervinna för att väcka intresse för den nya kommunikationsleden och sedan få detta omsatt i handling, ej voro små, men tack vare god vilja och seg energi lyckades det till slut. Det första allvarliga steget till förverkligande togs vid ett sammanträde med intresserade sommaren 1851 i samband med ett lantbruksmöte vid Breven. Beslut fattades härvid, att en hästbana skulle byggas och aktieteckning påbörjas. Prins GUSTAV, hertig av Uppland, var närvarande vid mötet och deltog i aktieteckningen. Senare inträdde även kronprinsen, sedermera konung KARL XV, som delägare i bolaget.

Den provisoriska direktionen hade under tiden ingått till K. M:t med anhållan om statsbidrag med 150 000 rdr bko och statslån till lika stort belopp. 1851 års riksdag beviljade 75 000 rdr bko i anslag och 150 000 rdr bko som lån med 4 % ränta. Nu kunde man skrida till konstituerandet av *Nora—Ervalla järnvägsaktiebolag*, vilket skedde den 10 sept. 1851. Bolaget konstituerades som solidariskt bolag. Vid sammanträdet, då 196 aktier voro tecknade, beslöts, att aktieägarna skulle tillskjuta 100 000 rdr bko och att ett lån å 135 000 rdr bko skulle upptagas. Till direktionsmedlemmar valdes: frih. H. HAMILTON, Boo,

översten A. ANCKARSVÄRD, Karlslund, bergmästaren C. O. TROILIUS, Nora, brukspatronen A. WEDBERG, Nora, riksdagsmannen P. PERSSON, Järnboås, brukspatronen G. E. AF GEIJERSTAM, Frösvidal, och kamreren L. WIDESTRAND, Örebro.

Vid bolagsstämma den 26 jan. 1852 anmäldes, att löjtnanten CLAES ADELSKÖLD blivit engagerad som arbetschef, varjämte man dryftade frågan om samgående med det under bildande varande bolaget för anläggande av järnväg Köping—Örebro—Hult. Därigenom skulle endast en bana behöva byggas mellan Dylta (Ervalla) och Örebro.

Underhandlingar inleddes därefter med intressenterna i Köping—Hults järnväg, direktionen för Nora—Ervalla järnväg lät greve VON ROSEN upprätta ett nytt kostnadsförslag avseende lokomotivbana från Nora till Dylta (Ervalla), 17,42 km. lång och med samma spårvidd, som planerades för Köping—Hults järnväg. Kostnaden beräknades till 413 000 rdr bko och för rullande materiell till 60 800 rdr bko.

Sedan Köping—Hults järnvägsbolag 1852 erhållit K. M:ts »privilegium» och det syntes troligt, att denna järnväg inom kort skulle komma att påbörjas, beslöt Nora—Ervalla järnvägsaktiebolags stämma den 27 jan. 1853, att banan skulle byggas efter VON ROSENS förslag, att ansökan skulle ingivas till K. M:t om rätt att för lokomotivbanan Nora—Ervalla få behålla de anslagsmedel, som blivit beviljade för hästbanan, att för varje tecknad aktie skulle tillskjutas 333 $\frac{1}{3}$ rdr bko eller tillsammans 75 000 rdr bko och att övriga för banbyggnaden nödiga medel skulle anskaffas genom försäljning i England av bolagets aktier. Detta uppslag gav emellertid endast till resultat, att ett halvt år förlorades på fåfänga underhandlingar med den tilltänkte entreprenören för Köping—Hults järnväg, Mr. G. BURGE, vilken även var påtänkt att entreprenera byggandet av Nora—Ervalla järnväg. På grund av affärskris i England fanns det icke någon möjlighet att vid denna tid försälja svenska järnvägspapper och Mr. BURGE drog sig under svepskäl tillbaka.

Vid stämma den 20 sept. 1853 beslöts att fastställa aktiekapitalet till 404 400 rdr bko, fördelat på 6 740 aktier à 60 rdr bko, av vilka 5 840 st. skulle vara preferensaktier med rätt till 4 % utdelning och återstoden, 1 260 redan tecknade aktier, skulle vara stamaktier.

Å ny stämma s. å. godkändes entreprenadkontrakt med brukspatronen FR. SUNDLER, Vårgårda. Entreprenören skulle bekosta hela järnvägsanläggningen med undantag av »förberedande kostnader, jordlösen samt ingenjör- och direktionskostnader», och detta mot ett vederlag

av 208 000 rdr bko kontant och 3 810 st. preferensaktier à 60 rdr bko med 4 % förmånsrätt eller tillsammans 228 000 rdr bko i aktier.

Banans byggande. Innan ännu entreprenadkontraktet under-tecknats och arbetsplanen godkänts av myndigheterna, vilket skedde först i dec. 1853, påbörjades byggnadsarbetet och synes ha pågått ostört under senaste delen av år 1853 och hela 1854 under kontrollant-skap av engelska ingenjören T. C. WATSON. År 1854 uppstodo ekono-miska svårigheter, i det att såväl järnvägsbolagets kontanta medel voro förbrukade som entreprenörens kredit uttömd. Det hade nämligen visat sig lika omöjligt för entreprenören som tidigare för järnvägs-bolagets styrelse att kunna försälja några preferensaktier i England eller annorstädes, och man såg sig nu nödsakad att upptaga ett lån på 150 000 rdr bko för att därmed inköpa räls, skarvjärn, bult, växlar och »vändplåtar». I sammanhang härmed befriades entreprenören från skyldigheten att inköpa denna materiell, men samtidigt minskades det nominella beloppet av de preferensaktier han skulle erhålla till 179 500 rdr bko.

Därefter pågick byggnadsarbetet i lugn och ro till den 25 okt. 1855, då ett allvarligt och, som det senare skulle visa sig, mycket kostsamt missöde inträffade, i det att den tre veckor tidigare av statens kon-trollerande ingenjör besiktigade, provbelastade och godkända bron över Järleån nära Järle station helt plötsligt rasade. Bron, som var uppförd i ett spann med överbyggnad av trä med 110 fots (32,67 m.) spännvidd, uppbars av två höga landfästen på pålar. Det ena landfästet kunde emellertid ej motstå trycket från den 35 fot höga banken bakom det-samma utan gled 32 fot fram emot det andra landfästet, svängde där omkr. 90° och stjälpte omkull. Detta missöde var så mycket förarg-ligare, som bolaget tänkt få börja med provisorisk trafik inom när-maste tiden och därigenom erhålla medel till järnvägsbyggnadens full-bordande; härav blev emellertid intet. I stället byggdes en provisorisk bro omkr. 20 m. söder om det gamla broläget, vilket kostade bolaget omkr. 25 000 rdr bko. Arbetet med den provisoriska linjeföringen över Järleån bedrevs emellertid raskt liksom ock övriga arbeten på banan, och den 7 mars 1856 kunde ett invigningståg framgå från Örebro till Nora samt åter. Järnvägen öppnades med vederbörligt tillstånd för godstrafik den 17 mars 1856 och för persontrafik den 2 juni samma år, med tillämpande av en av K. M:t fastställd provisorisk taxa.

Att glädjen över öppnandet av Sveriges första järnväg var stor icke blott inom järnvägens direktion och aktieägare utan även hos allmän-

heten framgår oförtydligt av följande artikel i »Nerikes Allehanda» för den 8 mars 1856.

»I onsdags avgick från Örebro till Nora lokomotivet 'Oscar', medförande fyra passagerarevagnar och tvenne vagnar för fraktgods. Järnvägsdirektionens härvarande ledamöter, som själva deltog i färden, hade inbjudit samtliga järnvägsingenjörer ävensom, så långt utrymme medgav, åtskilliga borgare och i staden bosatta tjänstemän att däruti även deltaga. Klockan 10 min. före elva sattes trängen i gång under hurrarop både från de talrikt församlade åskådarna och passage-rarna. Under vägen gjordes några uppehåll, dels för att intaga vatten, dels för att bese den beryktade nedrasade Järlebron, som nu var ersatt med en provisorisk av trä, dels ock till följe av ett tillfälligt hinder å Norabanan. Med avdrag av uppehållen skedde ankomsten till Nora (omkring 3 1/4 mil) efter cirka en timmes färd, under kanonskott, hurra-rop och andra glädjebetygelser från den där församlade folkmassan.

Brukspatronen och riddaren A. WEDBERG hade den artigheten att till middag inbjuda järnvägsdirektionen, övriga honoratiores ävensom i färden deltagande husarofficerare m. fl. Pluraliteten av de svenska järnvägsingenjörerna åter uppsökte och välkomnades av källarmästaren PALLIN, som, ehuru möjligen något oförberedd på det stora antalet nya kunder, gjorde sitt bästa för att tillfredsställa deras lekamliga behov. Under intagandet av denna 'middag efter omständigheterna' blev denna avdelning av passagerarna inbjuden till handlanden BERGLUND, där under sång och glädje 'ända till taket' bålar tömdes högtidligheten till ära. Återkomsten till Örebro skedde efter en lika snabb färd omkring kl. 5 em.»

Vid den festliga kollationen i Nora i samband med järnvägsinvi-ningen sjöngs följande (den gamla stavningen bibehållen):

Jernvägsvisa

författad med anledning af första festtåget mellan Nora och Örebro den 7/3 1856.

Den gamla SVEA får ej stånda still,
Om hon med verldskulturen följa vill.
Hon måste ständigt trampa nya fjät,
Och skaffa sig ett vidsträckt jernvägsnät.

Och alla backar skola plattas ner,
Men alla dalar fyllas mer och mer,
Ty menskosläktet nu, som man har sport,
Vill lefva raskt och därför åka fort.

Som ådrorna från menskohjertat gå
Till hjessan opp och ned till fotens tå:
Så skola maskor från en enda knut
Till alla rikets delar löpa ut.

Den gamla vägen slingrar som en tok,
Och gör liksom en drucken mången krok.
Men nya vägen, den skall löpa rätt,
Och ligga efter vattenpasset slätt.

Farväl, du bondekärria då, farväl,
Som skakar oss till både kropp och själ.
I vagnar, som på fjedrar gunga sig,
Man åker mera glad och lustelig.

Då kan man äta frukost här i stan,
Och berga sig ett stycke fram på dan,
Tills middagssupen fås kring Askersund,
Och sexan sedan hos en vän i Lund.

Och hästar får man utaf jern och stål,
Som icke äta hö och gräs — men kol.
De frusta eld och springa som en vind,
Och färden hämmas ej af någon grind.

När kusken spänner för och betslar opp,
Då bär det sedan af uti galopp.
Bestört skall bonden svälja ner sin buss
I häpenheten för en sådan skjuts.

Men när skall denna härligheten ske,
Det får de goda prostar knappast se,
Ty mången har då åkt uppå den vagn,
Som gjort på jorden här det sista gagn.

Banan byggdes med en största lutning av 10⁰/₀₀ och en minsta kurvradie av 356 m. Rälsen var av järn, s. k. U-räls, vilken till större delen vägde 28 kg/m. och kostade i inköp i engelsk hamn år 1855 6 1/2 pund pr ton = omkr. 118 kr. Den var föga ingenjörsmässigt konstruerad, i det för mycket material lagts i »livet», d. v. s. de vertikala delarna av rälsen. En annan svag del var skenskarven, och det var huvudsakligen på grund av denna svaghet i konstruktionen, som rälsens livslängd blev relativt kort. Redan i början av 1860-talet började nämligen rälsutbytet, dock med användande av samma slags skenor, men år 1869 beslöt man sig för att övergå till vignolräls, d. v. s. sådana av ungefär nu bruklig typ, vägande 23 kg/m. Detta utbyte fortsatte sedan så gott som varje år t. o. m. 1881, då hela banan var belagd med vignolräls.

Emellertid voro vid banans öppnande för allmän trafik alla arbeten icke avslutade. Det återstod stängsel för hela banan, telegraf, stations- och andra husbyggnaders komplettering, ja till och med en del jordarbeten samt ballastering och delvis räsläggning, vilket allt kostade närmare 83 000 rdr utom uppförandet av en permanent bro vid Järle i stället för den rasade. Och därtill kom, att för oguldna räntor m. m. krävdes omkring 25 000 rdr bko, att kassan var tom och entreprenören bankrutt, varför man ej kan säga, att den första starten var alltför lysande eller lovande.

På egen begäran befriades entreprenören från skyldigheten att färdigbygga banan. Han erhöll vid avträdet ytterligare nom. 15 000 rdr bko i preferensaktier, men detta var icke tillräckligt för att rädda hans ekonomi. Han gick i konkurs och slutade sedermera som stins på Vårgårda station.

Direktionen upptog ett lån å 75 000 rdr bko, och kompletteringsarbetena, vilka nu utfördes i egen regie, igångsattes. Ehuru de hindrades och försenades av penningbrist och den pågående ordinarie trafiken, kunde banan dock den 11 dec. 1856 avsynas och — med några villkor — godkännas. Denna avsyning verkställdes av majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren C. E. NORSTRÖM och löjtnanten i samma kår M. GRILL. Slutavsyning dröjde ända till den 2 dec. 1861, då järnvägen, med undantag av Järlebron, var fullt färdig. Arbetet med denna påbörjades våren 1860. Bron uppfördes nu i två spann med överbyggnad av järn och kostade fullt färdig 83 800 rdr bko, vartill kommo omkr. 7 000 rdr för bankfyllnad intill landfästena. Byggnaden pågick i långsamt tempo under åren 1860—1863, och sistnämnda år blev bron tagen i bruk.

Redan mot slutet av byggnadstiden uppdelades den 18 km. långa järnvägen i sex banvaktssträckor med två banvakter på var sträcka, och dessa vakter voro underställda två banmästare. Det var således en synnerligen noggrann bevakning, som Sveriges första järnväg var underkastad, men det torde också hava behövts, då det ser ut, som om man vid byggandet slarvat åtskilligt med banvallens avdikning.

Trafikering. Banans trafikering övertogs enligt avtal i dec. 1855 av Köping—Hults järnväg och ombesörjdes år 1856 med två tåg i vardera riktningen mellan Örebro och Nora.

Trafikeringen skedde under åren 1856—1857 mot ett vederlag av 66,67 % av bruttoinkomsten av trafiken å Nora—Ervalla—Örebro järnvägar, åren 1858—1874 mot 40 % och åren 1881—1883 mot 50 % av trafikinkomsterna å Nora—Ervalla järnväg. Köping—Hults järnväg hade skyldighet underhålla bolagets bana och avlöna dess personal.

Sedan Nora—Karlskoga järnväg blivit öppnad för trafik, åtog sig Nora—Karlskoga järnvägsa.-b. trafikeringen av Nora—Ervalla järnväg åren 1875—1880 mot 35 % av trafikinkomsterna och åren 1884—1885 trafikering och underhåll för 50 % av inkomsterna, efter vilken tid Nora—Karlskoga järnväg arrenderade Nora—Ervalla järnväg först för 38 200 kr. och därefter för 36 712 kr. pr år.

Sveriges första lokomotiv. Då Köping—Hultbolaget skulle övertaga trafikeringen av Nora—Ervalla järnväg, skaffade järnvägsbolaget ingen annan rullande materiell än lokomotivet »Förstlingen» samt ett mindre antal grusvagnar.

Lokomotivet »Förstlingen» eller, som det också av folkhumorn benämndes, »Grisen» — förmodligen på grund av sitt ihärdiga snörv-

lande vid gång — var såsom det ordinarie namnet antyder, det första lok som byggts i Sverige och troligen också det första, som där funnits. Köping—Hults järnväg importerade nämligen sina lok från England. Det byggdes år 1848 på Theofron Munktells mek. verkstad i Eskilstuna och var avsett för en kortare smalspårig malmbana med 891 mm. spårvidd i Norberg, men hade där aldrig kommit till användning på grund av felkonstruktion beträffande vevstakarna. Entreprenören SUNDLER inköpte loket, skickade det kanal- och sjövägen till dess födelseort, där det blev ombyggt för normal spårvidd, varefter det år 1853 sjöledes forslades till Arboga och därifrån landsvägsledes till Stora Mon i närheten av Nora. Detta underverk väckte stort uppseende, när det, rullande på särskilt monterade breda landsvägshjul, framdrogs av fyra par oxar och en stor kontingent manskap. Loket vägde 17,7 ton och kunde framdraga en gruslast, vägande 16 à 17 ton.

Till att börja med var vattentanken anbragt under maskinen, och då tanken råkade i olag, måste en grop grävas i banan, i vilken föraren kröp ned för att avhjälpa felaktigheterna. Så småningom fann man emellertid detta tidsödande och obekvämt och riggade till en slags tender, som med slangar stod i förbindelse med maskinen.

Efter en samtida tidning återgives här en berättelse om ett rätt så allvarligt äventyr, för vilket »Förstlingen» var utsatt i grusgropen vid Stora Mon.

»De två första veckorna fanns som förman på grussättet en man vid namn EHRLING. Denne skulle en gång föra maskinen fram till de på något avstånd stående vagnarna. Han klämde till på en utanpå maskinen liggande stång, varmed loket sattes i gång, men klämman var för stark och maskinen satte igång med så ursinnig fart, att vid stöten flera vagnar hoppade ur spåret — och 'Förstlingen' själv gav utseende av en ving- och benbruten höna, i det att både plattform och åtskilligt annat ramponerades. Den djärve mannen höll på att själv mista livet, men genom en underbar försynens skickelse ramlade han ned mellan vagnarna och kom oskadad undan. Byggnadsentreprenören SUNDLER, som befann sig i närheten och hörde braket, kom springande och grät över 'Förstlingens' olycka, och efter honom kom föraren PERSSON. Efter en hastig undersökning förklarade denne senare, att intet väsentligt var skadat av maskineriet. Så var det även, och efter nödtorftig reparation fortsatte 'Förstlingen' sina resor. Vid ett annat tillfälle hade några lastade grusvagnar kommit i drift och som banan hade stark lutning, satte de iväg med vinande fart. PERSSON kom med 'Först-

lingen' för att hämta dessa vagnar och såg dem på detta sätt komma tillmötes. Nu voro goda råd dyra. Vid sammanstötningen skulle icke blott maskinen krossats, utan måhända även föraren och eldaren ihjälslagits. Snabbt som tanken slår PERSSON stopp och back, släpper på full ånga och ilar undan, allt vad tygen kunde hålla, med vagnarna hack i häl efter sig. Den vilda jakten pågick en stund och vagnarna vunno på honom allt mera. Slutligen stötte de ihop med maskinen, men stöten var måttlig, och ingen skada skedde. Men nu var det PERSSON, som började bromsa och fick snart bukt på flyktingarna, vilka därefter ordentligt fördes till bestämd plats.»

Mellan äventyren tjänstgjorde »Förstlingen» under hela tiden för banans färdigbyggande, men lär då ha varit tämligen uttjänt. Emellertid reparerades maskinen nödtorftigt och användes sedermera tidvis för arbetståg ända till år 1869, då den utdömdes såsom alldeles oduglig. Under tiden hade bolaget gjort flera fåfänga försök att sälja loket, vilket emellertid lyckades först år 1871, då Halldins verkstad i Örebro köpte detsamma för 800 kr. och skrotade ner det. Det är beklagligt, att man den tiden icke hade sinne för det kulturvärde, som Sveriges första lokomotiv innebar.

Personal- och expeditiönsförhållanden. Järnvägens hela personaluppsättning utgjorde till en början 14 man vid banavdelningen och 10 vid trafikavdelningen. Den ordinarie avlöningen »anses uppgå till 40 rdr bko per dag».

Någon maskinavdelning behöfdes ej, då Köping—Hultbolaget ombesörjde trafiken och höll ej endast lokpersonal utan även konduktörer samt ombesörjde och bekostade den rullande materiellens underhåll.

Vad tjänstemän å Nora station beträffade, anställde styrelsen under de första åren endast en stationsföreståndare, vilken i sin tur fick engagera och avlöna för tjänstens behöriga skötande erforderliga biträden. I och för godsemottagning, utlämning och omlastning fanns dessutom en expeditiönsaffär, som leddes av stationsföreståndaren med biträde av hans underordnade och som hade till uppgift att på uppdrag av trafikanter verkställa omlastning av gods från järnvägsvagn till magasin eller upplag och omvänt i de fall, då så önskades, afhämta och hemforsla gods samt därjämte forsla malm från gruvorna till stationen. Stationsföreståndaren eller, såsom han i denna egenskap kallades, kommissionären, engagerade för detta ändamål dels behöfliga förbönder och dels ett mera permanent omlastarelag, även kallat »Lastnings Compagniet», vars ackord år 1867 var fixerat till 1/2 öre pr

centner (11,8 öre pr ton) omlastat gods. Den inkomst, som härav uppstod, sedan omlastare och förbönder liksom ock plats- och magasinshyror likviderats, tillföll kommissionären. I 1866 års protokoll finnes en uppgift, att nettointäkten för denne skall ha uppgått till 4 à 5 000 rdr bko pr år. Från och med 1867 övertog järnvägsbolaget kommissionsrörelsen, men från 1870 ikläddes kommissionären skyldighet att ansvara för all eventuell förlust av affären ifråga, vilket torde hava varit rätt så riskabelt, då, enligt vad anteckningar i styrelsens protokoll giva vid handen, det visade sig svårt att indriva fordringarna. I medio av 1870 resterade sålunda trafikanter för oguldna omlastningskostnader med ej mindre än 11 629 rdr. Från och med år 1875 begränsades kommissionärens andel av vinsten på speditorsrörelsen till 2 500 kr., vilken summa även garanterades som minimum.

Såsom nämnts, fick stationsföreståndaren-kommissionären, eller, som han också kallades, »Stations Chefen», själv avlöna sina biträden. Detta förhållande upphörde fr. o. m. 1875, då de förutvarande biträdena anställdes av bolaget med följande löner: första bokhållaren 1 500 kr., andra bokhållaren 960 kr. och telegrafbiträdet 600 kr. förutom 15 % till var och en i inkvarteringspengar.

De bestämmelser, som under senare delen av år 1866 utfärdades för stationsföreståndaren i Nora, torde ha sitt intresse. De lydte:

»I och för skötseln av alla till en järnvägsstation hörande göromål ävensom allt, vartill en kommissionärs befattning i övrigt hörer, antages en Stations Inspektor vid Nora station, åt vilken utgår en årlig lön av 3 500 rdr samt därutöver halva beloppet av samtliga de kommissionsavgifter, som vid stationen inflyta. Åt honom upplåtes stationskontoret jämte där bredvid belägna boningsrum, vilket skulle tapetseras m. m., samt anslås ett årligt belopp av 100 rdr till bränsle för nämnde rums och väntningssalens uppvärmande den kalla årstiden.

Den person, som till denna befattning antages, skall

a) till säkerhet för uppbördens ställa av direktionen godkänd borgen för en summa stor 20 000 rdr rmt.

b) förbinda sig att ej göra några enskilda affärer ej heller åtaga sig enskilda kommissioner av vad namn de vara må. Bryter han däremot, är han sin tjänst förlustig.

c) Han skall ansvara för vården av allt å stationen emottaget gods, ävensom för undervikt och undermål, varemot den möjligen uppkommande övervikten tillfaller honom, med undantag endast för malm, vid vilken såväl över- som undervikt tillgodokommer varans ägare.

d) På sätt hittills skett, skall malmens nedforsling från gruvorna av inspektoren ombesörjas, malmen vägas och malmförlönera utbetalas. Bolaget anskaffar därtill erforderlig malmvåg.

e) Han betalar hälften av den bevillning, som påföres bolaget i och för kommissionsrörelsen. Han antager och avlönar samt ansvarar till alla delar för den kontorsbetjäning, han behöver, och skall han ävenledes bekosta lyshållning å kontoret, journal samt avräkningsböcker för kommissionsaffären samt övriga skrivmaterialier.

f) Den inflytande trafikinkomsten skall inspektoren var 10:e dag redogöra för att avlämna beloppet till kassadirektören.

För kommissionsrörelsen med allt vad därtill hörer ävensom för inflytande stationshyra skall han vid början av varje kvartal avgiva fullständig redogörelse för de tre sista månaderna till herr verkst. direktören.

All nödig brevväxling i och för trafiken och kommissionsrörelsen, utskrivning av räkningar m. m. skall han med punktlighet och ordning ombesörja och i övrigt gå verkställande och kassadirektörerna tillhanda i allt, som kan i och för deras befattning bliva av nöden.»

Ekonomi. För de lösa skuldernas och skuldräntornas likvidering uttaxerades åren 1857—1859 135 rdr per aktie, vilket torde hava inbringat omkr. 180 000 rdr. För Järlebrons ombyggnad m. m. erfordrades ytterligare medel, som under åren 1861—1864 uttaxerades med 90 rdr per aktie, vilket torde hava inbringat omkr. 120 000 rdr. Slutligen uttaxerades åren 1864—1867 85 rdr per aktie, varigenom omkr. 114 000 rdr inflöto.

Lånen förräntades och amorterades samvetsgrant. Statslånet nr 1 å 150 000 rdr bko liksom privatlånet å 150 000 rdr bko infriades med utgången av år 1869. Statslånet nr 2 å 75 000 kr. inbetalades den 31 dec. 1883, och därmed var bolaget skuldfritt.

Från och med år 1870 kunde bolaget lämna sina delägare vinstutdelning, vilken för åren 1870—1879 uppgick till: 25, 30, 30, 35, 20, 25, 25, 25, 20 och 15 kr. pr aktie och för 1880—1887 till: 22 kr. 50 öre, 25, 25, 25, 25, 25, 25, 25, 25 kr. pr aktie. Således hade för varje aktie t. o. m. 1887 utdelats 447 kr. 50 öre. Vid uppköp under hand under åren 1883—1885 betalades för Nora—Ervalla järnvägs aktier 500 kr. pr styck.

Järnvägens försäljning. Den första tanken på järnvägens försäljning uppkom i anledning av de ekonomiska svårigheter, som uppstodo genom Järlebrons instörtande, och 1859 års stämma beslöt

att uppdraga åt styrelsen att ingå till K. M:t med hemställan om järnvägens inlösande av staten. Härav blev emellertid intet. År 1864 lät den franska bankiren CH. DAUGNY gör förfrågan om priset på järnvägen, och i samband härmed meddelades, att planer voro å bane att inköpa och sammanslå Nora—Ervalla, Köping—Hults och Gävle—Dala järnvägar, men mera hördes icke om denna sak. År 1872 beslöt bolaget ingå till »Vestra Bergslags jernvägsbolag» — troligen Bergslagernas järnvägar — och utbjuda sin bana till köp, men icke heller dessa planer ledde till något resultat.

I mitten av år 1878 debatterades inom Nora—Ervalla järnvägs styrelse ett förslag till järnvägens försäljning till icke nämnd köpare, men troligen var denna Nora—Karlskoga järnvägs intressenter. Bolagsstämmorna i sept. 1878 och i april 1880 beslöto att begära en köpeskillning av 500 000 kr. per mil, men även detta försök strandade.

Då Nora—Karlskoga järnvägs affärer i början av 1880-talet voro ganska dåliga och styrelsen höll för sannolikt, att en bättring skulle kunna inträda, om konkurrensen om gods från Nora till Kristinehamn, från Nora—Ervalla järnväg, Köping—Hults järnväg och Statens järnvägar kunde bortelimineras, beslöt styrelsen för Nora—Karlskoga järnväg år 1883 inköpa järnvägen. Köpet bedrevs så pass raskt, att styrelsen för 1885 års bolagsstämma kunde anmäla, att de två sista av Nora—Ervalla järnvägs aktier voro inlösta. Köpeskillningen var 680 000 kr. eller 500 kr. per aktie. Den officiella försäljningen ägde emellertid rum först den 14 okt. 1893, då köpeskillningen angavs till 810 000 kr., eller 595 kr. 59 öre per aktie. Bolagets upplösning ägde rum den 31 dec. 1893.

Nora—Karlskoga järnväg.

Bandelen Nora—Strömtorp. Redan i början av 1850-talet framträdde tanken på en järnvägsförbindelse mellan Karlskoga bergslag, inom vilken bl. a. Bofors och Degerfors bruk voro belägna, och Nora bergslag, i vilken den för bruken erforderliga malmen och kalkstenen fanns att tillgå. Av K. M:t erhöles ock ett anslag på 2 000 rdr bko som bidrag till undersökningars verkställande. Huruvida dessa då kommo till stånd, är ej känt. Planerna gingo emellertid ut på att medelst färjor på sjöarna Vikern och Möckeln samt hästbana mellan dessa sjöar vinna dels nämnda mål, dels erhålla anslutning till den något år tidigare planerade järnvägen mellan Örebro och Hult (vid Vänern), varigenom man skulle erhålla en bekväm utfartsled för de vid bruken

tillverkade järnvarorna. Planerna torde emellertid ha strandat därigenom, att tanken på linjen mellan Örebro och Hult övergavs.

Sedan byggandet av den s. k. nordvästra stambanan, Laxå—Charlottenberg, i början av 1860-talet blivit beslutad, ventilerades järnvägsplanerna ånyo och avancerade nu så långt, att löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren A. G. SVEDELIUS upprättade plan till en järnväg samt kostnadsförslag, vilket slutade på en summa av 1 115 000 rdr. Man utsände vidare en inbjudan till aktieteckning för järnväg »med lokomotiv» mellan Dalkarlsbergs gruvfält i Nora bergslag och Karlskoga fabriksfaktori samt sjön Möckeln. I motiveringen hette det bl. a., att nordvästra stambanan komme att beröra sjön Möckelns lugnvatten vid Degerfors, varigenom en vidsträckt avsättning till sydvästra Närke, Värmland och utlandet över Göteborg komme att öppna sig för de rika naturens skatter, som finnes i de omkring sjön Vikern i Nora socken belägna malmfälten. Varför järnvägsplanerna även denna gång strandade, är ej heller bekant.

Under åren växte emellertid insikten om att en järnväg vore ett oeftergivligt livsvillkor för såväl gruvorna som bruken, och i känslan härav återupptog ägaren av Bofors bruk, brukspatronen och kaptenen P. E. LAGERHJELM, 1869 frågan samt höll ett sammanträde med järnvägsintressenterna den 27 febr. 1871 i Karlskoga sockenstuga. Härvid konstituerades *Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolag*. Förslag till bolagsordning godkändes, interimsstyrelse utsågs, en del aktier tecknades och förslag till järnvägsplanernas vidare realiserande godkändes.

Till ledamöter av bolagets första styrelse utsågos brukspatronerna P. LAGERHJELM, Bofors, C. LINDBERG, Karlsdal, och A. KINBERG, Skråmmen, samt bergsbruksidkaren P. V. PEHRSON, Gelleråsen, och bankdirektören E. RAHLÉN, Örebro. Den sistnämnde avgick och ersattes av två personer, nämligen löjtnanten C. G. OXEHUFVUD, Björkborn, och bergsbruksidkaren AND. ERICSSON, Bohult. Det blev dessa män, vilka fingo det ej alltid lättskötta värvet att ansvara för Nora—Karlskoga järnvägs färdigblivande, men av allt att döma kom den tyngsta bördan att vila på initiativtagaren, styrelsens ordförande och bolagets verkst. direktör, brukspatronen LAGERHJELM.

Styrelsens första åtgärd blev att enligt mönster från Köping—Hults järnväg skaffa sig entreprenör. Entreprenadkontrakt undertecknades med den engelska firman JACKSON & BAGE, vilken åtog sig att bygga bredspårig järnväg från nordvästra stambanan till Stribergs gruvfält tillika med en linje från Gytterp till Nora och dessutom bibana till

Karlskoga fabriks (Björkborns bruk). Kontraktet inrymde vidare bestämmelse om, att entreprenören skulle äga bygga järnvägen mellan de angivna stationslägena var han ansåge det bäst och billigast och att han skulle likvideras med 5 000 pund per eng. mil (= 55 924 rdr pr km.), dock icke allt i reda penningar utan med hälften i bolagets 5 %-obligationer, en fjärdedel i bolagets preferensaktier och en fjärdedel i bolagets stamaktier. Mot denna likvid skulle entreprenören bygga banan fullt färdig och överlämna för trafiken erforderlig rullande materiell. Vidare inrymde kontraktet bestämmelse om att styrelsen skulle förbinda sig, att bolagets aktiekapital skulle bli 5 000 pund per eng. mil av banans längd och att entreprenören avgiftsfritt skulle erhålla erforderligt jordområde samt sliprar. Bestämmelsen, att entreprenören skulle äga rätt att bygga järnvägen såsom han ansåge det bäst och billigast samt formen för likviden, en viss summa per eng. mil, kan möjligen ha medverkat till att järnvägen erhöi en eller annan kurva mera än nödigt var. Det låg ju i entreprenörens intresse att undvika större hinder i terrängen. Bandelen Nora—Strömtorp är också mycket kurvrik, varför allmänheten ansåg, att den uttydning av järnvägens signatur N. K. J., som någon skämtare tillåtit sig göra, »Nora Krokiga Järnväg», var synnerligen passande.

I detta sammanhang torde ett annat litet skämt med järnvägen vara värt att räddas undan glömskan. Det förmäles, att en eftermiddag, då renstakningen av banan pågick i närheten av Botten, 7 km. väster om Vikersvik, fingo stakningsingenjörerna den idén, att de skulle resa in till Nora och göra sig en glad kväll. Dessförinnan skola de ha givit stakningsmanskaper order att fortsätta med den raklinje, som de nyss utsatt, tills de återkommo. Nora lär emellertid ha förefallit dem så trevligt, att de ej återkommo till arbetet morgonen därpå utan först 24 timmar senare, och under tiden hade arbetarna hunnit staka 1 1/4 km., vilket blev den längsta raklinjen på hela bandelen.

Entreprenörens skyldigheter voro emellertid ej slut med banans färdigbyggande. Han skulle även trafikera järnvägen och därför äga att debitera de fraktavgifter, som K. M:t kunde komma att bestämma, dock skulle styrelsens medlemmar, vilka undertecknat kontraktet, ej debiteras högre avgifter för sina transporter av malm och järn än 4 öre pr centner och mil (= 8,5 öre per 100 kg. och 10 km.). I stället garanterade styrelsen, att bruttotrafikinkomsten under de första åtta åren ej skulle understiga 6 000 pund per år (= 108 000 rdr).

Bolagsordningen fastställdes av K. M:t den 14 juni 1871 och inne-

höll bl. a., att aktiekapitalet skulle vara minst 1 440 000 rdr och maximum 1 800 000 rdr. Aktierna à 900 kr. skulle till halva antalet vara preferensaktier (ser. A) ställda till innehavaren, och andra hälften stamaktier (ser. B) ställda till viss man. Maximibeloppet höjdes 1872 till 2 700 000 kr. och 1873 till 5 400 000 kr. Koncession beviljades den 22 sept. 1871 och innehöll bl. a., att skenvikten skulle utgöra 15 skålp. pr fot, minsta krökningsradien 542 fot, största lutningen 25,5 ‰ och största lokomotivvikten 528 centner på 6 hjul.

Entreprenören, firman JACKSON & BAGE, engagerade såsom arbetsledare ingenjörsfirman WILKINSON & SMITH, och denna befullmäktigade Mr. ALFRED S. PINN att vara arbetschef för järnvägsbyggnaden, vilken tog sin början i slutet av juni 1871.

Någon plan för järnvägens slutgiltiga förläggning fanns ej, utan entreprenören synes ha verkställt renstakning endast i den mån, som terrasseringen fortskred. I sept. 1871 förstämde styrelsen entreprenören att utstaka hela banan och avlämna plan för fastställelse av statsmyndigheterna men då detta ej ledde till någon påföljd, såg styrelsen sig nödsakad att anställa en kontrollant, majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren A. GRAFSTRÖM, vilken fick i uppdrag att ej endast kontrollera entreprenörens arbeten utan även upprätta plan och profil jämte övriga för järnvägsbyggnaden erforderliga ritningar.

Emellertid fortgingo byggnadsarbetena under åren 1871—1872, som det vill synas i ganska rask takt, alldenstund entreprenören i aug. månad sistnämnda år för byggnad, räls och rullande materiell uppbar likvid med icke mindre än nom. 189 200 pund (3,4 milj. kr.). Då entreprenören vid försäljning av obligationer och aktier säkerligen fick nöja sig med en betydlig underkurs, blev det emellertid icke fullt så mycket pengar till byggandet, vilket föranledde en begäran om ny likvid i värdehandlingar. I okt. 1872 meddelade styrelsen entreprenören, att hans byggnadsingenjörer icke vidare finge taga någon befattning med järnvägsbygget, och i juni 1873 uppsade han själv kontraktet, enär han ej förmodade fullgöra sina åtaganden. Till ny entreprenör antogs hr JOHN MILLAR i Göteborg, som skulle äga uppbära 6 000 pund pr eng. mil men för övrigt övertaga det gamla kontraktet oförändrat. År 1873 antog bolaget till trafikchef kaptenen vid Smålands grenadjärbataljon, AD. WILH. MURRAY, vilken övertog ledningen av banans färdigbyggande.

Vid tiden för denna ändring av ledningen torde det huvudsakligen ha varit endast s. k. efterarbeten på bandelen Nora—Strömtorp, som återstodo, ty omedelbart därefter kunde bandelen Vikersvik—Bofors

öppnas för provisorisk godstrafik, vilket skedde den 1 juli 1873, och den 1 nov. s. å. öppnades även linjen Nora—Vikersvik samt bibanan Gytterp—Striberg för provisorisk trafik. Bandelen Bofors—Strömtorp öppnades för provisorisk godstrafik redan i jan. 1872, och den 11 mars 1874 öppnades hela banan för allmän trafik. I sin helhet blev den godkänd den 18 okt. 1875.

Under åren 1872—1873 framgingo järnvägens tåg på stambanan till Degerfors station. Emellertid befanns detta olämpligt, allra helst sedan koncession i dec. 1872 blivit beviljad för järnvägens fortsättande till Torkelsvik (sedermera Otterbäcken). En ny föreningsstation med nordvästra stambanan blev därför anlagd 3 km. från Degerfors. Denna station, Karlskoga (numera Strömtorp), bekostades fullständigt av Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolag men överlämnades med full äganderätt till Statens järnvägar, vilka enligt K. M:ts beslut skulle i gengäld sköta bolagets trafik å stationen utan särskild ersättning.

Bandelen Strömtorp—Otterbäcken. Bolagets protokoll nämna intet om upprinnelsen till bandelen Strömtorp—Otterbäcken. Den första underrättelsen finnes i styrelsens protokoll av den 10 jan. 1873, vilket meddelar, att K. M:t den 20 dec. 1872 beviljat koncession å utsträckning av Nora—Karlskoga järnväg från anknytningspunkten vid nordvästra stambanan till Otterbäckens hamn vid Vänern. Den därpå i juni följande bolagsstämman uppdrog åt styrelsen att bestämma vilken eller vilka delar som vidare borde byggas, såvida nödiga medel kunde anskaffas.

Emellertid är det ej svårt att förstå de motiv, som drevo styrelsen att söka åstadkomma denna utsträckning. Genom anslutningen till stambanan hade visserligen över Kristinehamn förbindelse med Vänern erhållits, men man behärskade ej fraktsatserna ända till utförselhamnen eller hamnkostnaderna. Ett annat motiv torde ha varit att erhålla järnvägsförbindelse till Gullspångsfallet med den industri som där fanns eller planerades. Alltnog, styrelsen måtte ha känt sig säker på stämmans sanktion och därför anhållit om koncession för bandelen Strömtorp—Otterbäcken som en fortsättning på den under byggnad varande Nora—Karlskoga järnväg.

Enligt koncessionen skulle arbetet påbörjas senast den 31 dec. 1873 och vara fullbordat den 1 juni 1876. Vidare skulle bolaget före byggnadens påbörjande i statskontoret deponera 100 000 kr., statsverket skulle äga rätt att på vissa villkor inlösa järnvägen m. m., kort sagt koncessionen innehöll mycket vidlyftigare bestämmelser än dem, som

blivit fastställda för den ursprungliga linjen, Nora—Strömtorp. Under senare hälften av år 1873 ingick bolagets styrelse till K. M:t med ansökan, att tiden för depositionens nedsättande och för arbetets påbörjande måtte framflyttas till ett år över fastställda tiden, men denna ansökan avlogs och koncessionen förföll.

Ny ansökan om koncession ingavs och beviljades den 11 sept. 1874. Tiden för arbetets påbörjande var fastställd till den 1 juli 1875 och färdigblivandet till den 1 juli 1878.

Till entreprenör utsågs hr J. MILLAR från Göteborg. Kontraktet innefattade, att entreprenören skulle bekosta banan med överbyggnad, broar, stängsel m. m. samt rullande materiell och jordlösen. I ersättning härför liksom ock för flyttning av ingångskurvan till Strömtorps station och anläggning av hamn vid Otterbäcken med 10 fots vattendjup och 400 fots kajlängd skulle entreprenören äga uppbära 6 000 pund pr eng. mil, dock hälften i järnvägsbolagets 5 % obligationer, en fjärdedel i bolagets preferens- och en fjärdedel i stamaktier.

Såsom arbetschef fungerade en engelsk ingenjör, Mr. WILL R. ROWAN. Bolagets kontrollerande ingenjör var majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren G. NERMAN.

Byggnaden påbörjades omedelbart och pågick utan avbrott. Den 13 juli 1876 öppnades banan för allmän trafik.

Bispåret till Pershyttan. I nov. 1871 beslöt Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolags stämma att bygga ett 2 km. långt bispår från närheten av Gyttorps station till Pershyttan. Koncession begärdes i sept. 1874, sedan banan redan blivit byggd, och beviljades den 12 nov. 1875. Omedelbart därefter öppnades banan för godstrafik.

Bibanan till Striberg. Arbetet på bibanan Gyttorp—Striberg, 7,69 km., påbörjades i juni 1872. I mars 1874 öppnades linjen för allmän trafik.

Björkborns kanal. I den ursprungliga planen för Nora—Karlskoga järnväg ingick byggandet av en bibana från Bofors station till Karlskoga fabriksfaktori, vilket även benämnes Björkborns bruk. Sedermera ändrades planen till en 2,14 km. lång kanal i kommunikation med sjöarna Lonn och Alkvettern från nämnda bruk till närheten av Bofors station samt ett stickspår från kanalens hamnplats till stationen. Koncession beviljades den 3 jan. 1873. Året förut hade kontrakt uppgjorts om kanalens byggande för ett belopp av 5 000 pund pr eng. mil. Den öppnades för trafik i mars 1874 och finnes ännu kvar, men den varken underhålles eller trafikeras.

De smalspåriga järnvägarna.

Vikern—Möckelns järnväg. Äldst bland de smalspåriga järnvägar, vilka under tidernas lopp i en eller annan form uppgått i Nora Bergslags järnvägsaktiebolags järnvägar, är Vikern—Möckelns järnväg. Denna bana utgick från Striberg, passerade sjön Vikerns västra strand till Vikersvik, där korsning i plan ägde rum med Nora—Karlskoga järnväg, vilken likaledes utgått från Striberg men öster om sjön Vikern. Efter korsningen i Vikersvik fortsatte de båda banorna på ett avstånd från varandra, varierande mellan 2,5 och 7 km. till sjön Möckeln, vilken de följde på ömse sidor till nordvästra stambanan, där båda banorna till en början anslötö vid Degerfors station och där Nora—Karlskoga järnväg sedermera fick sin anslutning vid Karlskoga (Strömtorp), 3 km. från Degerfors. De bägge banorna bildade sålunda ursprungligen en långsträckt åtta och då de erhöles koncession och byggdes ungefär samtidigt, måste man ju högeligen förvåna sig över, att något sådant kunnat ske. Motivet härtill torde ha varit de starka, olika bruksintressena, av vilka vart och ett ville ha järnvägen till sin ort och vilka på den tiden ansågo sig så mäktiga och självständiga, att de gott kunde bygga var sin järnväg och därjämte ge dem olika spårvidd. Att koncessioner lämnades till *båda* företagen — vilket för nutiden förefaller alldeles abderitiskt — visar, hur angelägna dåtida myndigheter voro att uppmuntra järnvägsbyggandet i vårt land.

Representanter för ett antal bruk och Dalkarlsbergs aktiebolag konstituerade den 26 jan 1871 *Vikern—Möckelns järnvägsaktiebolag*, därvid bl. a. beslöts, att järnvägen skulle byggas med 802 mm. spårvidd. Till att börja med var det meningen, att järnvägen skulle byggas endast mellan de sjöar, som givit företaget dess namn. Koncession erhöles ock på denna sträckning, men då det sedermera blev vederbörande bekant, att Nora—Karlskoga järnväg skulle utsträckas från Karlskoga kyrkoby till Strömtorp och från Gytorp till Striberg, beslöt Vikern—Möckelns järnvägsbolag att utsträcka sin bana från Valåsen till Degerfors i söder och från Vikersvik till Striberg i norr. Koncession erhöles den 18 sept. 1871. I dec. 1873 öppnades den 54,5 km. långa banan för godstrafik och i dec. 1875 för allmän trafik. Den hade kostat 1 313 376 kr., av vilket belopp aktiekapitalet utgjorde 544 250 kr. och ett obligationslån 550 000 kr. Resten utgjordes av korta lån.

Under de tre första åren av sin verksamhet, sedan järnvägen öppnats för trafik, var bolaget så kavat, att det utdelade 6 % för vartdera

av åren 1874—1876, men när de svävande skulderna sedermera gjorde sig påmint, fick utdelningen krypa i skrinet och förekom därefter aldrig mera. De följande åren använde man i stället trafiköverskottet till att förränta och i någon mån amortera sina lån.

Såsom var att vänta, visade det sig rätt snart, att Nora—Karlskoga och Vikern—Möckelns järnvägar i stort sett hade samma trafikintressen, och en vild konkurrens uppstod tidvis till båtнад för trafikanterna. Denna strid pågick med vissa avbrott, då man temporärt lyckats träffa avtal om vissa befraktningars fördelning, till i januari 1885, då Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolag inköpte hela aktiestocken i den andra banan och övertog densamma.

Striberg—Grängens järnväg. Sedan Nora—Karlskoga järnväg år 1874 öppnats för trafik, uppstod tanken på att utsträcka bibanan Gytterp—Striberg till bygderna norr om Striberg, men tiderna voro svåra och nödigt kapital ej lätt att uppbringa. Först tio år senare återupptogs dessa planer, och den 13 dec. 1884 ingick styrelsen för Nora—Karlskoga järnväg en överenskommelse med gruvbolagen m. fl., att intressenter skulle lämna fri jord till bana och stationer och sammanskjuta ungefär en femtedel av byggnadskapitalet, under det att Nora—Karlskoga järnväg skulle tillskjuta resten och trafikera banan. Kostnadsförslaget för en 28,2 km. lång bana med 802 mm. spårvidd slutade å 480 000 kr. utom rullande materiell. Koncession erhöles den 4 dec. 1885, och den 1 dec. 1887 öppnades banan för allmän trafik. Alla aktier ägdes då av Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolag.

Järnvägen var byggd med en minsta krökningsradie av 150 m. och största lutning av 25,5 ‰. Två bibanor funnos, nämligen till Petersfors bruk, 1,3 km., och till Rössbergs gruvor, 3,4 km.

Bredsjö—Grängens järnväg. Uddeholm, Bofors—Gullspång, Bredsjö, Hällefors m. fl. bruk och bolag bildade 1882 ett trafikaktiebolag, som byggde en trafikled från Hjulsjö bergslag till Bredsjö station å Bergslagsbanan. Den godkändes 1886 och bestod av en omkr. 6,3 km. sjöled, 1,2 km. älv och 7,22 km. hästbana. Då emellertid sjöleden vintertid var stängd, uppstod år 1891 tanken på att utsträcka hästbanan från Hjulsjö till Grängen. Nu började emellertid Nora—Karlskoga järnväg intressera sig för företaget och uppköpte en del aktier, och i jan. 1893 köpte det nybildade *Striberg—Grängens järnvägsaktiebolag* hela trafikbolaget för 90 000 kr. Styrelsen för detta järnvägsbolag begärde därefter koncession på Bredsjö—Grängens järnväg, vilken beviljades. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 1 sept. 1894.

Järnvägarnas sammanslagning.

Såsom förut omtalats, inlöste Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolag 1885 alla aktier i Nora—Ervalla järnväg och 1886 alla aktier i Vikern—Möckelns järnväg. År 1893 söktes koncession å en järnväg från Bredsjö till Grängen. I maj s. å. medgav K. M:t sådan ändring av Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolags koncession, att bolagets ändamål även skulle innefatta rätt att äga och trafikera de smalspåriga järnvägar, i vilka bolaget var intresserat. I nov. s. å. beslöt bolaget att ingå till K. M:t med ansökan om rätt att sammanslå de två bredspåriga järnvägarna till en järnväg med bibehållande av namnet Nora—Karlskoga järnväg och de tre smalspåriga till en järnväg med namnet Bredsjö—Degerfors järnväg. Den förra delen av ansökningen avlogs av K. M:t på grund av vissa formella skäl, men den senare delen beviljades.

Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolags ekonomi och upplösning.

Tyvär är urkunderna mycket fåordiga om bolagets ekonomiska start. Med frejdigt mod grep sig bolaget emellertid år 1871 an med att bygga den första delen av sin järnväg, Nora—Strömtorp, jämte bibanan till Striberg, ehuru endast ett aktiekapital av omkr. 128 000 kr. då hade tecknats. Återstoden av byggnadskapitalet hoppades man få eller få låna av staten. Emellertid lyckades man förunderligt väl med byggnadsplanernas realiserande, i det att man först fick tag i en entreprenör och därefter en annan, vilka voro villiga att stå risken av byggnadskapitalets anskaffande genom försäljning i öppna marknaden av järnvägens preferensaktier och obligationer till stora belopp, nom. omkr. 7 milj. kr.

Den 31 dec. 1876 eller vid slutet av det år, då Nora—Karlskoga järnväg i sin helhet öppnades för allmän trafik, utgjordes järnvägsbolagets skulder av aktiekapital 4 087 800 kr., obligationslån 3 668 000 kr. och skulder till diverse personer 115 613 kr. eller tillsammans 8 471 413 kr.

Bandelarna Nora—Strömtorp med bibanor, Gyttorp—Striberg och Gyttorp—Pershyttan, samt Bofors kanal kostade i anläggning utan rullande materiell 4 882 775 kr. eller närmare 73 000 kr. pr km. Denna siffra förefaller synnerligt hög men torde ha sin förklaring däri, att arbetslönerna liksom ock materialpriserna i början av 1870-talet voro mycket höga och att värdet å obligationer och aktier, utgivna som likvid för byggnaden, var nominellt, så att entreprenörerna möjligen fingo

finna sig i en hög kapitalrabatt vid försäljning. Bandelen Strömtorp—Otterbäcken kostade utan rullande materiell 48 500 kr. pr km.

När banbyggnaden påbörjades, var man inne i en högkonjunktur, vilken fortsatte t. o. m. år 1873, men därefter inträdde en omfattande lågkonjunktur och särskilt järnindustrien blev starkt lidande. Till följd härav minskade också godsmängderna på banan, och trafikminskningen fortsatte ända till år 1880. På grund härav vändes de första driftårens vinst i förlust, vilken angavs endast för det första förluståret med 127 799 kr. men tydligen växte stadigt, alldenstund obligationsräntorna icke ett enda år kunde fullt betalas.

Vid bolagsstämma i sept. 1878 voro styrelse och bolagsmän ganska pessimistiska. Det klagades över de på grund av de tryckta konjunkturerna nedgående trafikinkomsterna och att bolagets skulder började bli tryckande. Stämman beslöt också att ingå till K. M:t med ansökan, att staten måtte inlösa järnvägen för 500 000 kr. pr mil, eller ock att riksdagen måtte bevilja bolaget ett statslån på 4 milj. kr. Därav blev emellertid intet, och åren gingo under mångahanda svårigheter. År 1892 hade de lösa skulderna stigit till 3 036 000 kr. Nu träffades avtal med bolagets långivare, Skandinaviska kreditaktiebolaget, Stockholms enskilda bank och Skånes enskilda bank, att ordna om lånen genom uppläggande av ett 4 % lån å 1 900 000 kr. samt ett 5 % lån å 5 100 000 kr. Lånen skulle vara helt infriade den 15 dec. 1925.

Sedan bolagets finanser blivit ordnade genom upptagande av nämnda obligationslån, tillsammans 7 milj. kr., hade man tänkt sig, att bolaget skulle kunna gå en framgångsrik utveckling till mötes, men dessa förhoppningar blevo fullständigt grusade. Rörelsen gick även därefter med förlust, och bolagets skulder uppgingo enligt balansräkning pr den 31 dec. 1904 till 12 013 823 kr. 27 öre. Härav utgjorde aktiekapitalet 4 087 800 kr., obligationslån å 5 % 5 100 000 kr., obligationslån å 4 % 1 887 600 kr., ränteskuld å 4 %-lånet 906 048 kr. och övriga skulder 32 375 kr. 27 öre. Skulderna överstego tillgångarna med 752 553 kr. Därtill kom, att ingen som helst avskrivning för förslitning ägt rum och att inkomsterna ej räckt till mer än ett ytterst nödortfigt underhåll av järnvägsanläggningen liksom av den rullande materielen. Ställningen var därför mycket prekär.

Emellertid förelågo redan planer till en operation, vilken, såsom i det följande skall skildras, ställde företaget på fötter, dock först efter det gamla bolagets upplösning, bildandet av ett nytt bolag samt förbättring och partiell ombyggnad av järnvägarna.

Verktygfabriken. I mitten av 1890-talet beslöt Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolag att söka upphjälpa sin ekonomi genom att starta en verktygfabrik. Bolagsordning för Nora verktygfabriks-a.-b. fastställdes den 5 juni 1896, och sedan bolaget, vars aktier helt ägdes av järnvägsbolaget, konstituerats den 27 i s. m., började det sin verksamhet den 1 därpå följande juli. Verktygbolaget hade intet inbetalt aktiekapital, utan erforderliga medel förskotterades av järnvägsbolaget. Nästan varje bokslut visade emellertid förlust på rörelsen, och år 1903 beslöt man att upplösa bolaget, som då kostat Nora—Karlskoga järnvägsa.-b. närmare 90 000 kr.

Nora Bergslags järnvägsaktiebolag och järnvägarnas tekniska rekonstruktion.

Den 1 januari 1903 erhöll Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolag ny verkst. direktör, löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren OLOF BÄRNHEIM. Redan från början stod det klart för honom, att en såväl teknisk som finansiell rekonstruktion måste göras, och i dec. 1903 framlade han en revolutionerande plan till bortopererande av vissa delar av det smalspåriga nätet och ombyggnad av andra delar till normal spårvidd i samband med en ekonomisk sanering av bolagets finanser.

Planen till den tekniska rekonstruktionen, vilken var baserad på ritningar och kostnadsförslag, som verkst. direktören BÄRNHEIM uppgjort under sommaren och hösten 1903, gick ut på att den smalspåriga f. d. Vikern—Möckelns järnväg, 55 km., med undantag av linjen Dal Karlsberg—Vikersvik, 4 km., skulle upprivas och att linjen Striberg—Bredsjö skulle ombyggas till normalspårig. För upptagande av den trafik, som därigenom skulle mista järnvägsförbindelse, skulle normalspårigt bispår byggas från Bofors till Valåsen, 4 km.

Förslaget behandlades av styrelsen, som tillsatte en kommitté, bestående av styrelsens ordförande, landshövdingen AX. G. SVEDELIUS, samt ledamoten, fil. dr C. G. FINEMAN och verkst. direktören BÄRNHEIM, vilken kommitté skulle förhandla med de i bolaget intresserade bankerna.

Den 26 okt. 1904 tog bolagets styrelse ställning till förslaget och godkände detsamma. En extra bolagsstämma den 9 januari 1905 fastställde styrelsens beslut. Under tiden eller den 29 nov. 1904 hade styrelsen ingått till K. M:t med ansökan om rätt att nedlägga trafiken å de smalspåriga linjer, vilka enligt planen skulle komma att upprivas,

samt att bygga ny linje Bofors—Valåsen och ombygga linjen Striberg—Bredsjö till normalspårig. Detta motiverades bl. a. därmed, att Nora—Karlskoga och Bredsjö—Degerfors järnvägar på 5 mils längd hade samma trafikområde, att bolagets driftkostnader på grund härav vore onormalt höga, att driften på hela järnvägskomplexet ginge med förlust, att bolagets skulder år från år ökades och att bolagets skuld utöver tillgångarna uppginge vid 1903 års slut till 680 268 kr., vartill komme ogulden obligationsränta, 830 544 kr. Den 2 juni 1905 biföll K. M:t bolagets framställning och resolverade, att alla de normalspåriga järnvägarna skulle efter ombyggnaden utgöra en järnvägsenhet, benämnd Nora Bergslags järnväg samt att den smalspåriga linjen Dalkarlsberg—Vikersvik skulle benämnas Dalkarlsbergs järnväg.

Underhandlingar med bankerna hade ägt rum ända från det tekniska förslaget framläggande, och det slutliga resultatet av dessa underhandlingar ledde till godkännande av den tekniska planen och till en ekonomisk rekonstruktion efter följande grunder.

Ett nytt bolag skulle bildas, vilket skulle övertaga Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolags alla tillgångar och skulder, varjämte skulderna skulle beskäras sålunda, att aktiernas värde skulle nedskrivas med omkr. 92 1/2 %, att den oguldna räntan på 4 %-obligationslånet helt skulle avskrivas och att obligationsinnehavare för det nominella beloppet av innehavande 4 % obligationer skulle taga preferensaktier i det nya bolaget för 50 % av beloppet och stamaktier för återstående 50 %. Då aktieägarna i likvid för sina aktier skulle erhålla 306 400 kr., skulle aktiekapitalet således avskrivas med 3 781 400 kr. och då obligationsinnehavarna skulle avstå ogulden ränta med 906 048 kr., skulle av skulderna 7 326 375 kr. 27 öre komma att kvarstå, motsvarande 61 % av skuldernas ursprungliga belopp. Bankkonsortiet skulle därjämte försträcka det nya bolaget de medel, 1 050 000 kr., som detta bolag behövde för de smalspåriga banornas ombyggnad och anläggande av linjen Bofors—Valåsen. Sålunda lämnade Skandinaviska kreditaktiebolaget 3/7 av erforderliga medel, Skånes enskilda bank 2/7, bankfirman C. G. Cervin 1/7 och bankfirman C. A. Weber 1/7.

Den storartade planen i hela densammas vidd godkändes enhälligt av bolagsstämman den 29 juni 1905.

Det nya bolaget konstituerades den 1 aug. 1905 och erhöll namnet *Nora Bergslags järnvägsaktiebolag*. Förslag till bolagsordning godkändes och stadfästes av K. M:t den 6 okt. s. å.

Till styrelse i det nya bolaget utsågos landshövdingen A. G. SVEDE-

LIUS, bankdirektörerna fil. dr CARL HERSLOW och J. C:SON KJELLBERG, bankiren CARL CERVIN, bankofullmäktigen C. A. WEBER och kaptenen O. BÄRNHEIM. Landshövdingen SVEDELIUS blev ordförande och kaptenen BÄRNHEIM verkst. direktör.

Genom köpekontrakt av den 15 nov. 1905 förvärvade det nya bolaget det gamla bolagets järnvägar m. m. för en köpeskilling av 8 216 194 kr. 27 öre, vilka gäldades sålunda, att köparen övertog betalningsansvar för lån m. m. till ett belopp av 7 909 794 kr. 27 öre och till säljaren avlämnade stamaktier i Nora Bergslags järnvägsaktiebolag till nominellt 306 400 kr. Köpet skulle anses gälla från 1905 års början. Den 20 april 1906 godkände K. M:t överlåtelsen.

Sedan representanter för de långivande bankerna förklarat sig gilla ombyggnadsplanerna, påbörjades arbetena redan den 1 juni 1905 under ledning av verkst. direktören, kaptenen O. BÄRNHEIM, som överingenjör och ingenjören M. BOMAN som arbetschef. De pågingo t. o. m. 1907 med avbrott dock under april—juli 1906, då strejk rådde vid järnvägsbyggnaden. I aug. 1905 träffades slutligt avtal med bankkonsortiet om ett lån på 1 050 000 kr. och i juli 1907 om lånets utökande med 700 000 kr. Anledningen till den sistnämnda åtgärden var dels att kostnaden för ombyggnaden blev större än vad från början beräknats på grund av genom strejken föranledda höjda arbetslöner samt genom dyrare materiell, dels att styrelsen beslutat sätta den bredspåriga banan i fullt trafikdugligt skick genom borttagande av en del kurvor och andra kurvors ombyggnad med större radier, broars förseende med ny kraftigare överbyggnad, bangårdarnas utvidgning, inläggande av tyngre räls (32 kg/m. i st. f. 23 kg/m. förut), förstärkning av ballasten m. m. samt att inköpa fyra nya lokomotiv, fyra nya personboggivagnar, femtio st. 3-axliga malmvagnar och en hel del andra godsvagnar. Det var således mycket stora kostnader, som erfordrades, men underhållet av bana och materiell hade, såsom förut nämnts, under tidigare år eftersatts i största möjliga grad för att få bolagets affärer att gå ihop, vilket dock nästan aldrig lyckats.

Ombyggnaden av linjen Striberg—Bredsjö erbjöd en hel del svårigheter, ty dels fick den på många ställen omläggas med rakare linjer, vilka kommo att skära den gamla linjen i olika plan, dels skulle den bibehållna banvallen breddas, dels kurvor inläggas med större radier än de gamla och lutningar större än 16,67⁰/₁₀₀ nedbringas till denna lutning, dels skulle broarnas landfästen breddas — allt detta under en pågående trafik, som var större än vad tidigare förekommit på linjen.

Den 1 juli 1907 öppnades bispåret Bofors—Valåsen för allmän trafik, och samtidigt nedlades trafiken på den smalspåriga linjen Degerfors—Dalkarlsberg. Den nybyggda bandelen, 4 200 m. lång, hade då kostat i anläggning 214 900 kr.

Den 15 nov. 1907 öppnades den bredspåriga bandelen Striberg—Bredsjö för allmän trafik och samtidigt nedlades trafiken på den smalspåriga linjen Vikersvik—Bredsjö. Ombyggnaden av denna bandel hade kostat netto 1 041 000 kr., men då hade också räls av 32 kg/m. blivit inlagd i st. f. i den ursprungliga planen beräknade 23 kg/m.

Arbetena på att sätta Nora—Ervalla och Nora—Karlskoga järnvägar i trafikdugligt skick påbörjades redan under tiden för ombyggnaden av de smalspåriga järnvägarna samt fortsatte under påföljande år t. o. m. 1911. Kostnaden uppgick för banbyggnad m. m. till 594 300 kr. och för inköp av ny rullande materiell till netto 379 400 kr.

Samtliga kostnader uppgingo således till i runt tal 2 230 000 kr., men mycket var därmed vunnet, och utvecklingen har visat, att det var klokt att restaurera järnvägarna på det sätt som skett.

Bana och byggnader efter ombyggnaden. Sedan linjen Striberg—Bredsjö år 1907 blivit ombyggd till normalspårig, ha några nyanläggningar av betydelse på denna sträcka icke ägt rum. På den normalspåriga linjen Ervalla—Otterbäcken ha, såsom förut omnämnts, betydande ombyggnader ägt rum t. o. m. år 1911. Utom förut nämnda arbeten må framhållas anläggandet av en alldeles ny bangård med stationshus m. m. vid Granbergsdal, omkr. 800 m. från den gamla stationen, vilken var alldeles för liten och vilken på grund av terrängens beskaffenhet icke kunde för rimligt pris utvidgas på den gamla platsen utan måste flyttas.

Efter år 1911 ha en del boställsbyggnader uppförts och nya spårutvidgningar ägt rum. Spårsystemet vid Gullspång har om- och tillbyggt i samband med Västergötland—Göteborgs järnvägs anslutning till Gullspångs station.

Trafik och ekonomi. Då ombyggnaderna under år 1907 ägde rum, var trafiken å järnvägen på grund av då rådande högkonjunktur synnerligen livlig. Mot slutet av år 1908 inträdde lågkonjunktur, och under 1909 tillkom storstrejk i landet, som helt förlamade trafiken. Efter denna strejk blev emellertid trafiken livligare, och redan för år 1911 var behållningen av rörelsen så god, att bolaget kunde lämna 35 % utdelning på preferensaktierna, d. v. s. 5 % utdelning för vardera av åren 1905—1911. Preferensaktiekapitalet utgjorde då 965 900

kr. och stamaktierna i 235 800 kr. På grund av de gynnsamma utsikterna för bolaget medgåvo långivarna år 1912, att ett reverslån å 1 610 000 kr. jämte några lösa lån omvandlades till aktier i bolaget, varigenom aktiekapitalet ökades till 2 milj. kr. i preferens- och 2 milj. kr. i stamaktier.

På hela detta aktiekapital har sedermera utdelning ägt rum sålunda: åren 1912—1916 5 %, 1917 6 %, 1919—1920 5 %, 1923 2 1/2 % samt 1924 och 1925 resp. 5 %.

Den huvudsakliga trafiken å järnvägen är godstrafik, och de väsentliga godsslagen äro järnmalm, trävaror, järn och stål, stenkol och koks samt kalksten.

Rederiet. Sedan bandelen Strömtorp—Otterbäcken hösten 1876 blivit öppnad för trafik, uppstod tanken på att anskaffa egen sjömateriell för att med densamma kunna över Vänern, genom Trollhätte kanal och vidare på Göta älv i Göteborg avlämna och även mottaga gods, men då medel saknades, fick planen anstå. I stället anskaffade styrelseledamoten J. MILLAR en ångare, som insattes på traden Otterbäcken—Göteborg med en tur i veckan, och samtrafik ordnades.

Enligt kontraktet om byggandet av bandelen Strömtorp—Otterbäcken ålåg det entreprenören att anlägga en hamn med 10 fots vattendjup och 400 fots kajlängd i anslutning till Otterbäckens station. Denna kajlängd kom emellertid då icke till utförande utan endast 67 m. kaj (med 8 fots vattendjup), vilket räckte till för angöring av endast två båtar åt gången. Under årens lopp visade den sig alldeles otillräcklig, varför man i tre olika repriser förlängde densamma med 178 m. kaj. Kajkonstruktionen var den enklast möjliga.

Då riksdagen beslöt ombyggnad av Trollhätte kanal, fäste den vid sitt beslut det villkoret att vissa hamnar i Vänern, bl. a. Otterbäcken, skulle av ägarna så förbättras, att fartyg om 4 m. djupgående skulle kunna angöra densamma.

Nora Bergslags järnvägsaktiebolag ansåg sig böra tillmötesgå riksdagens krav och beslöt anläggandet av ny kaj med vattendjup för 4 m. djupgående fartyg. I sept. 1914 var den nya hamnanläggningen färdig och hade då kostat 253 000 kr. Den nya kajlängden är 152 m. Den har tre elektriska svängkranar om maximum 5 tons lyftkraft.

Vad sjömateriellen beträffar, förhyrde man 1879 två ångare, och i samband härmed upprättades genomgångsfraktsatser från järnvägens stationer till Göteborg. 1883 beställdes för 68 000 kr. en ny ångbåt om 227 bruttotons lastdryghet och med 146 hkrs maskin, och där-

efter kunde man inskränka sig till att årligen förhyra endast en ångare. År 1884 konstituerades Nora—Karlskoga rederiaktiebolag, vilket 1893 upplöstes. Tillgångar och skulder övertogs av Nora—Karlskoga järnvägsaktiebolag. År 1913 hade järnvägsbolagets flotta ökat till 2 last- och bogserångare samt 11 pråmar, och med dessa uppehålls trafiken allt fortfarande.

Trafiken Otterbäcken—Göteborg upprätthålles under seglationstiden i båda riktningarna regelbundet två gånger i veckan med bolagets ångare och pråmar, varjämte ång- och segelbåtar förhyras, då trafiken kräver detta.

Främmande båtar med gods från och till utlandet besöka i rätt stort antal hamnen.

De huvudsakligaste godsslagen, som avgå över hamnen, äro trävaror, malm och järn, och de som inkomma stenkol, tackjärn och skrot samt kalksten. Under år 1924 avgick över hamnen omkring 68 000 ton och inkom 52 000 ton gods.

Såsom kommissionärer för järnvägsbolagets trafik på Göteborg fungerade åren 1876—1878 firman John Millar, 1879—1883 firman A. Bratt & C:o, 1884—1919 ånyo firman John Millar och 1920—1923 Ångfartygs a.-b. Göta kanal. Därefter har järnvägsbolaget genom egen expedition i Göteborg ombesörjt trafiken och godsexpedieringen.

Dalkarlsbergs järnväg.

Signatur: B.D.J. — Spårvidd: 0,802 m.

Ägare: Nora Bergslags järnvägsaktiebolag, Göteborg.

Såsom i det föregående omtalats, ingick i planen för ett delvis nedläggande och en delvis ombyggnad av Bredsjö—Degerfors järnväg, att linjen Dalkarlsberg—Vikersvik, 4 km., av nämnda järnväg skulle bibehållas. Orsaken härtill var, att betydande järnmalmsgruvor äro belägna vid Dalkarlsberg, vilka lämnade en avsevärd trafik och således krävde järnvägsförbindelsens upprätthållande. Linjen från Dalkarlsberg till Vikersvik ligger i en stark lutning, så att kostnaden för den stora malmtransporten på denna sträcka blir relativt ringa. Då det vid rekonstruktionsplanens uppgörande icke var någon utsikt för järnvägsbolaget att kunna försälja den betydande rullande materiel å Bredsjö—Degerfors järnväg, då denna bana hade den säregna spårvidden av 0,802 m., ansågs det ekonomiskt fördelaktigt att låta bandelen Dalkarlsberg—Vikersvik bibehålla smalspåret.

Emellertid var det ur annan synpunkt önskvärt för järnvägsbolaget att få järnvägsnätet i sin helhet av en och samma spårvidd och då Dal-karlsbergs gruvbolag skulle bekosta omlastningen i Vikersvik, upptogs snart förhandlingar mellan de båda bolagen om linjens ombyggnad till normalspårig. Förhandlingarna strandade dock därpå, att gruvbola-get icke ville nämnvärt bidra till ombyggnaden, och smalspåret fick då ligga kvar.

För att minska omlastningskostnaden vid Vikersvik byggde gruvbola-get sedermera därstädes en lång viadukt med kaj och malmfickor. Det är sannolikt, att kostnaden för denna viadukt blev så stor, att det hade varit vida bättre affär för gruvbolaget att ha ökat sitt bidragsanbud till järnvägslinjens ombyggnad så pass mycket, att ombyggnaden kunnat komma till stånd.

Styrelse och chefer år 1926.

Nora Bergslags järnvägar.

Styrelse.

METCALFE, H., direktör, *ordförande*,
 JACOBSSON, H. W. M., kapten, *vice ordförande*,
 KYHLBERGER, G. A., bankir,
 EDSTRÖM, A., överste.

Verkställande direktör och trafikchef.

HILDEBRAND, E. G. A., major i V. V. K. 1914—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Nora—Karlskoga och Nora Bergslags järnvägar.

Ordförande.

LAGERHJELM, P. E., brukspatron	1871—1876
LINDBERG, C. P., brukspatron	1876—1877
LAGERHJELM, P. E., brukspatron.....	1877—1878
AF GEIJERSTAM, C. F., bruksägare.....	1878
ANDERSSON, L., bruksägare.....	1878—1880
AF GEIJERSTAM, C. F., bruksägare.....	1880—1884
LAGERHJELM, P. E., brukspatron	1884—1890
LINDBERG, C. P., brukspatron.....	1890—1893
MANNHEIMER, T. H., bankdirektör	1893—1900
THAM, W. H. S., brukspatron.....	1900
SVEDELIUS, A. G. J., landshövding	1900—1918
KJELLBERG, J. R:SON, bankdirektör.....	1918
BROSTRÖM, D., skeppsredare	1918—1925

Verkställande direktörer.

LAGERHJELM, P. E., brukspatron	1871—1875
LINDBERG, C., brukspatron	1875—1877
MILLAR, J., grosshandlare	1877—1878
HAQUES, V., kronolänsman	1878—1879
LAGERHJELM, P. E., brukspatron	1879—1890
LINDBERG, C. P., brukspatron.....	1891
COLLETT, C. N. A.	1891—1902
BÄRNHEIM, O., major i V. V. K.	1903—1914

Trafikchefer.

MURRAY, A. W.	1874—1876
ADLER, J.....	1876—1879
HEDBERG, W.....	1879—1880
COLLETT, C. N. A.	1880—1902
BÄRNHEIM, O., major i V. V. K.	1903—1914

Nora—Ervalla järnväg.

Ordförande.

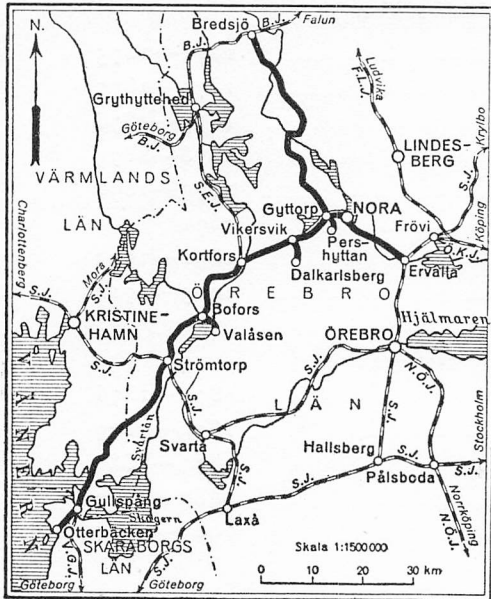
ANCKARSVÄRD, J. A., greve, överste.....	1849—1853
HAMILTON, H. A., friherre	1853—1871
MONTGOMERY-CEDERHJELM, R. N. G.	1872—1873
LAGERHJELM, P. E., brukspatron	1874—1878
ANDERSSON, L., bruksägare.....	1879—1880
FORSELL, A., rådman	1880—1883
LAGERHJELM, P. E., brukspatron	1884—1890

Verkställande direktörer.

TROILIUS, C. O., bergmästare.....	1849—1857
BERGSTRAND, J. N., rådman	1859—1873
ANDERSSON, L., bruksägare.....	1874—1876
LAGERHJELM, P. E., brukspatron.....	1877—1878
ANDERSSON, L., bruksägare.....	1879—1880
FORSELL, A., rådman	1880—1883
LAGERHJELM, P. E., brukspatron	1883—1890

Trafikchefer.

JACOB, H.	1856—1860
AGRELIUS, M.....	1860—1873
VON KRUSENSTJERNA, F. S.	1873—1874
MURRAY, A. W.....	1874—1876
ADLER, J.	1876—1879
HEDBERG, I. A. W.....	1879—1880
COLLETT, C. N. A.	1880—1890



Översiktskarta av Nora Bergslags järnvägar.

Nora Bergslags järnvägar, linjerna Ervalla—Nora—Strömtorp—Otterbäcken, 119 km., och Gyttorp—Bredsjö, 48 km.

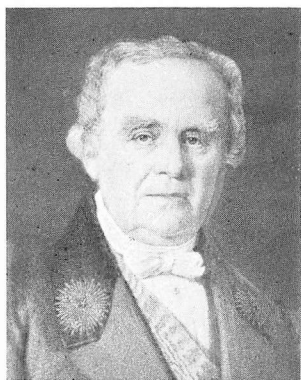
Ervalla—Otterbäcken, 119 km. Linjen går genom den gamla »Noraskoga bergslag» i det sydvästligaste hörnet av Västmanland på nordvästra sidan av Kilsbergen. Trakten utmärkes av starkt bruten terräng med odlad bygd i de gamla områdena för bergslagskultur närmast sjöarna.

Från *Ervalla*, föreningsstation med statsbanan Krylbo—Mjölby, går linjen över Dyltaån och över omväxlade skogs- och odlingsmarker samt myrmarker till *Järle*, »Sveriges äldsta järnvägsstation», i vars närhet en

torvströfabrik är belägen. Strax efter stationen övergår banan på en hög bro Järle eller Dyltaån, varefter en vacker dalgång öppnar sig med Kilsbergens yttersta utlöpare i bakgrunden. Landskapet får nu en allmänt utpräglad bergslagsnatur, och linjen stiger oavlatligt genom skogsmark till Stora Mons lastplats för att därefter sänka sig mot den bergomkransade, vackra och örika Norasjön, på vars nordvästra sida järnvägen framgår med växlande utsikt över vattnet till *Nora* station. *Nora* stad, som på 1500-talet var en obetydlig handelsplats, tillväxte i samband med bergsbrukets snabba utveckling på 1600-talet. På 1700-talet avstannade utvecklingen, men nya utsikter öppnades, då *Nora—Ervalla* järnväg anlades. Bland de industriella anläggningarna må nämnas en sågbladsfabrik och en tändrörsfabrik. Staden lämpar sig i hög grad som utgångspunkt för smärre utflykter i skilda riktningar.

Från *Nora* fortsätter banan till *Gyttorps* station, i vars närhet *Gyttorps* berömda sprängämnesfabriker äro belägna, och framgår därefter under en sträcka av 7 km. på sjön Vikerns branta och rakskurna strand, passerar *Bengtstorps* hållplats med flera kalkstensbrott och uppnår *Vikersviks* station i omedelbar närhet av *Vikers* numera nedlagda järnmalmsfält. Från stationen utgår ett stickspår till *Dalkarlsbergs* gamla berömda gruvfält. Härifrån fortsätter linjen genom mestadels starkt kuperad skogstrakt förbi *Enbergsängs* hållplats, i vars närhet banan uppnår sin högsta punkt, 188 m. ö. h., på vattendelaren mellan *Mälardalens* och *Vänerns* flodsystem. Därefter sänker sig linjen hastigt mot *Svartälven*, som här utvidgar sig till en sjö. Banan följer vattendraget några km. och övergår därefter detsamma på en längre bro i vildsköna omgivningar.

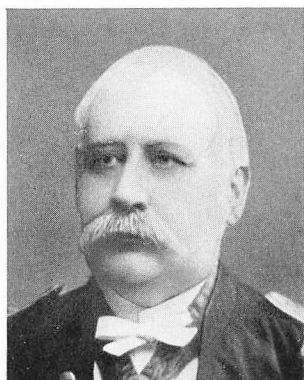
Linjen inkommer nu i *Karlskoga* bergslag strax före *Kortfors*, föreningsstation med *Svartälvs* järnväg, i närheten av *Brattfors* och *Skråmfors* stora elektriska kraftstationer. Efter att ha passerat skogsmarker och *Granbergsdals* sta-



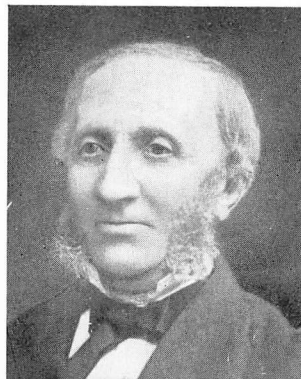
Greve J. A. ANCKARSVÄRD,
överste.



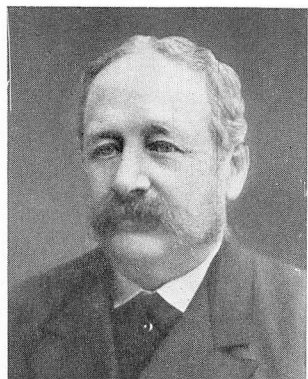
Frih. H. A. HAMILTON,
generalpostdirektör.



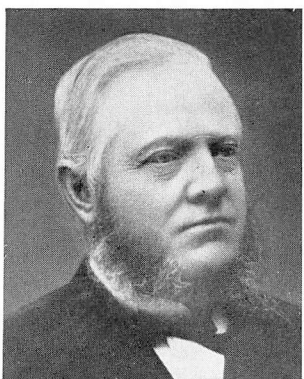
R. N. G. MONTGOMERY-CEDER-
HJELM, brukspatron.



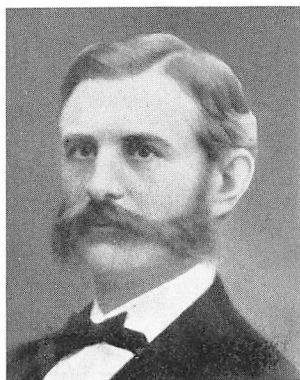
C. LINDBERG,
brukspatron.



P. E. LAGERHJELM,
brukspatron.



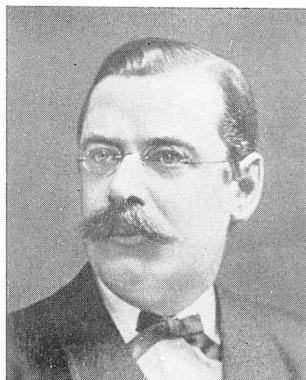
C. P. LINDBERG,
brukspatron.



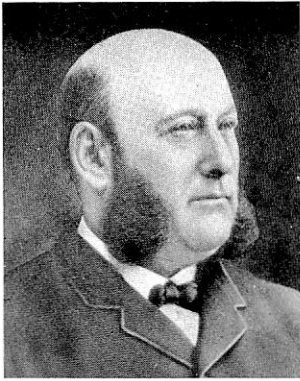
C. F. AF GEIJERSTAM,
bruksägare.



L. ANDERSSON,
bruksägare.



A. FORSELL,
rådman.



T. MANNHEIMER,
bankdirektör.



W. H. S. THAM,
brukspatron.



A. G. SVEDELIUS,
landshövding.



J. KJELLBERG,
bankdirektör.



D. BROSTRÖM,
skeppsredare.



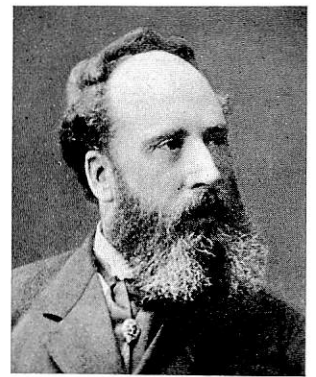
H. METCALFE,
direktör.



C. O. TROILIUS,
bergmästare.



J. BERGSTRAND,
rådman.



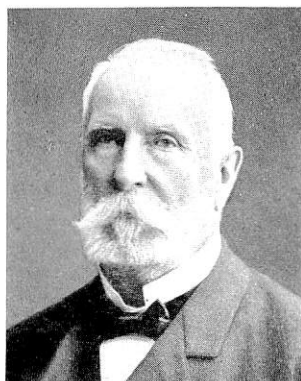
J. MILLAR,
grosshandlare.



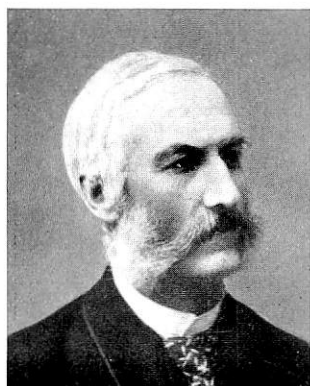
V. HAQUES,
kronolänsman.



M. AGRELIUS,
trafikchef.



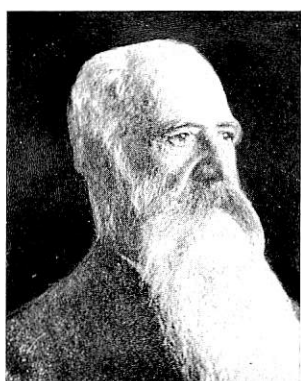
F. VON KRUSENSTJERNA,
trafikchef.



A. W. MURRAY,
trafikchef.



J. ADLER,
trafikchef.



W. HEDBERG,
trafikchef.



C. COLLETT,
verkst. direktör, trafikchef.



O. BÄRNHEIM,
verkst. direktör, trafikchef.



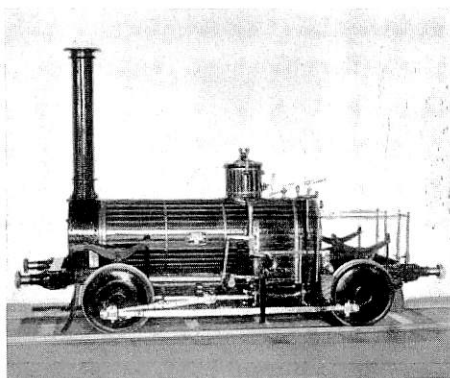
E. HILDEBRAND,
verkst. direktör, trafikchef.



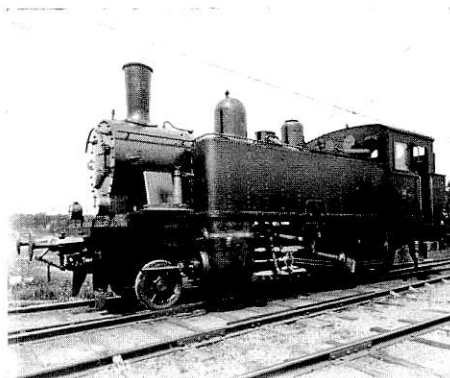
Järle station, Sveriges äldsta stationshus i ursprungligt skick, byggt år 1854.



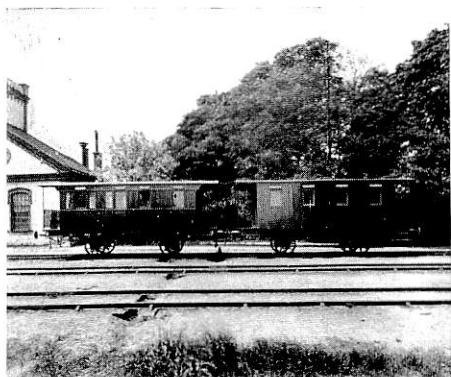
Äldsta personvagn, 1:a och 3:e klass, å Vikern—Möckelns järnväg.



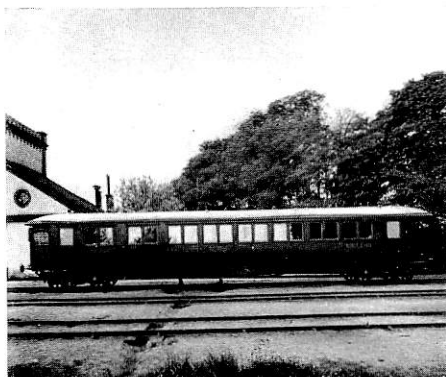
Äldsta lokomotivet, »Förstlingen».



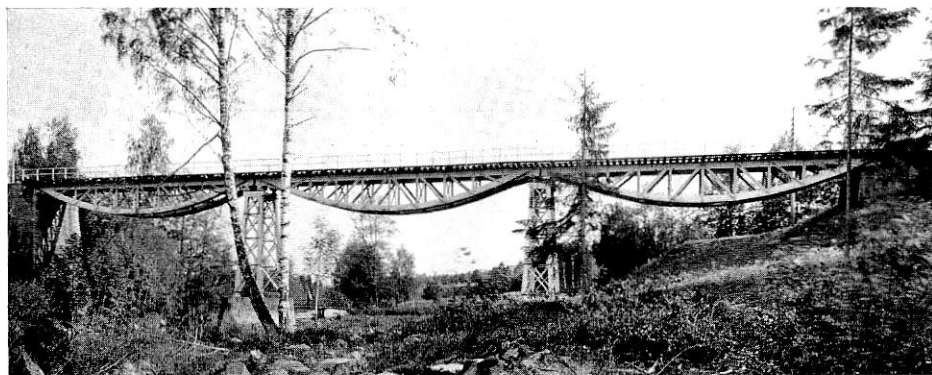
6-kopplat tanklokomotiv n:r 14, år 1914.



Äldre personvagnar.



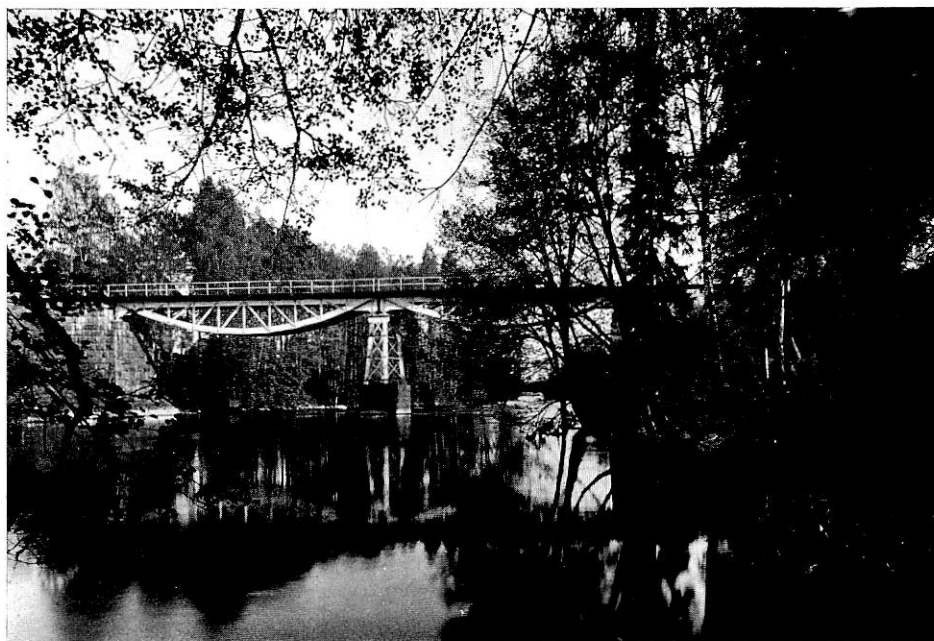
Kombinerad 2:a och 3:e kl. boggielvagn.



Bron över Järleån vid Järle station.



Slipersfaktori, Vikersvik.



Bron över Letälven vid Bofors.



Interiör av lokomotivverkstaden, Nora.



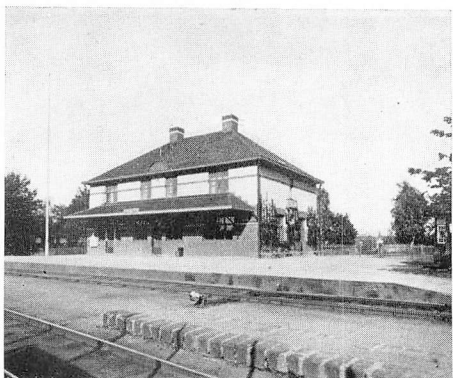
Bron över Svartälven vid Kortfors.



Bron över Gullspångsälven vid Gullspång.



Otterbäckens hamn.



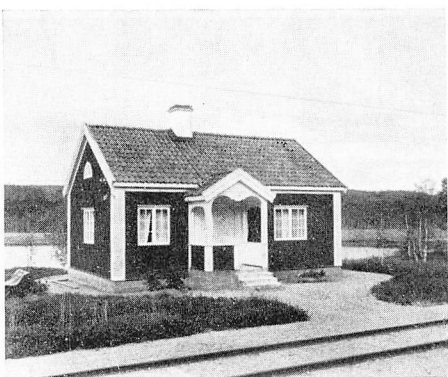
Bofors station.



Värmlands Säby station.



Banvaktstuga, gammal typ.



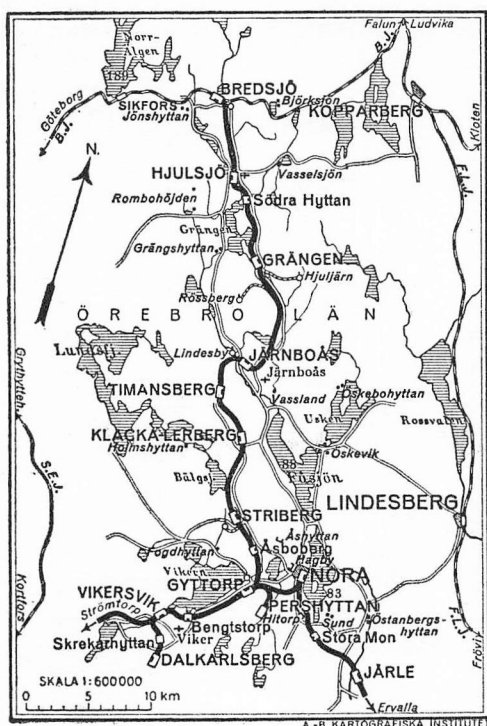
Banvaktstuga, ny typ.



Banmästareboställe, gammal typ.



Betjäningsbostad, ny typ.



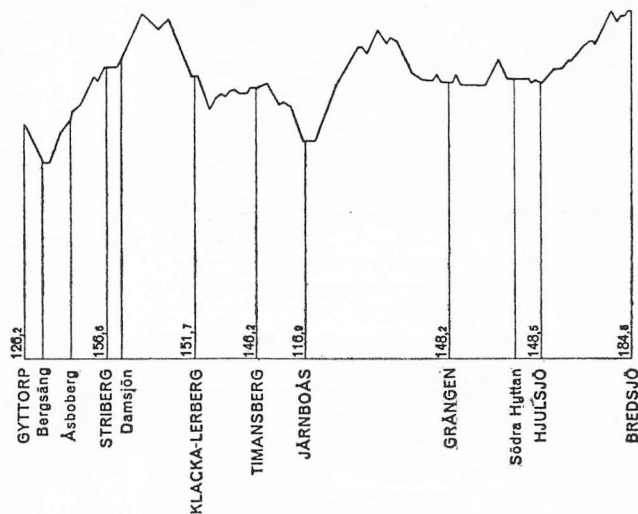
tion vid Granbergshyttans gamla masugn går banan mot Svartälvens berginfattade vackra dalgång till *Bofors* station vid det berömda Bofors bruk, ett av landets största järnverk med masugnar, martinugnar, valsverk m. m. Synnerligt imponerande är verkstaden för tillverkning av stälkanoner och annan krigsmateriell. 1 km. från Bofors ligger Björkborn, där A. b. Bofors Nobelkrut bedriver sin betydande tillverkning av ammunition m. m.

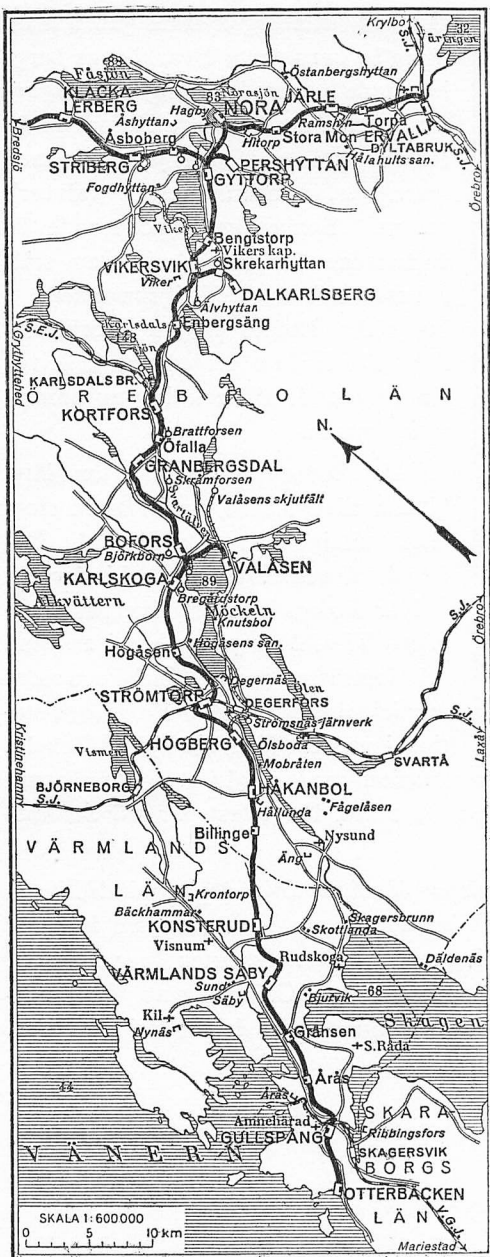
Från Bofors utgår en 4 km. lång bibana till *Valåsen*, varifrån en storlagen utsikt över sjön Möckeln, Bofors bruk och Karlskoga erbjuder sig.

När Bofors lämnats, övergår järnvägen Timsälven på en bro i 2 spann och fortsätter genom Karlskoga stora municipalsamhälle till *Karlskoga* station i vackert läge vid sjön Möckeln.

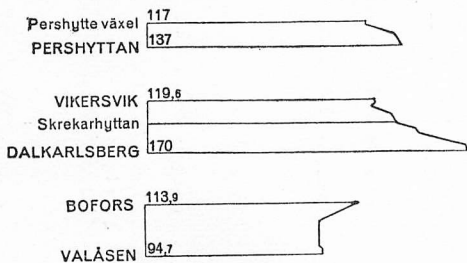
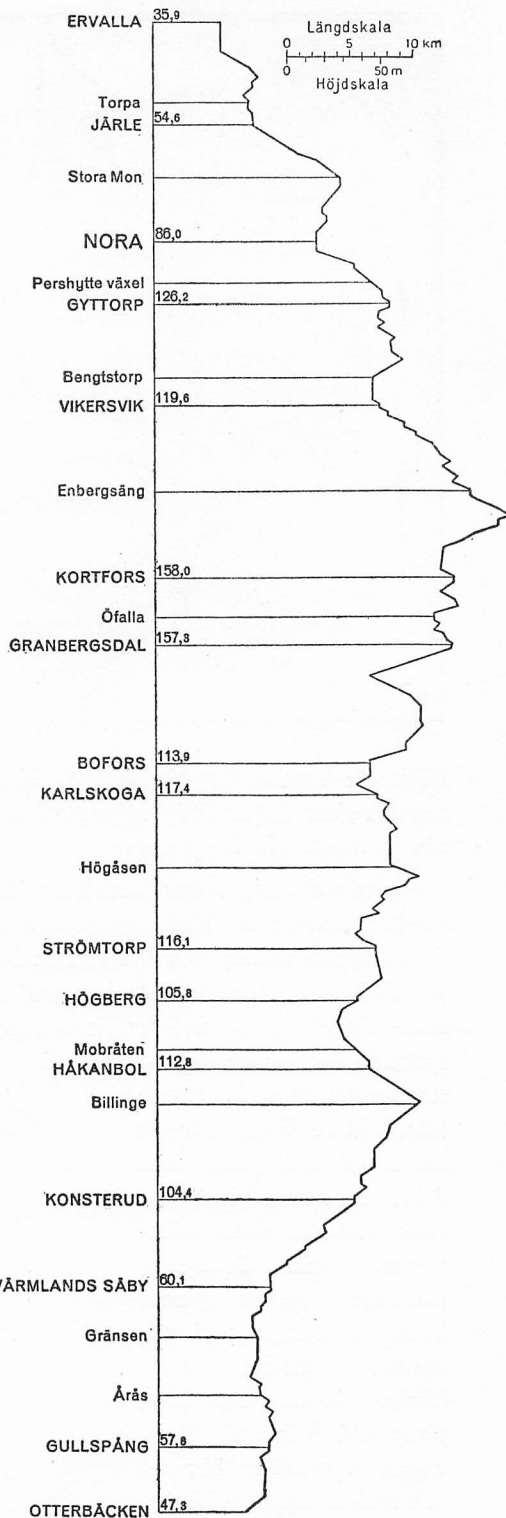
Följande station är *Strömtorp*, föreningsstation med nordvästra stambanan, och därefter följer *Högbergs* station med ett 2 km. långt lastspår till Strömsnäs järnverk vid Degerfors.

I rätt enformig natur fortsätter järnvägen därefter förbi några mindre betydande stationer till Kolstrandsviken av Vänern, på vars östra sida den framgår till *Gullspångsälven*, över vilken en bro i 3 spann leder. Utsikten över forsarna och *Gullspång*, föreningsstation med bandelen Torved—Gullspång av Västergötland—Göteborgs järnvägar, är vacker. I Gullspångsälvens forsar drives en betydande elektrisk kraftstation, monterad för 27 500 hkr. Vidare finnes här ett elektrokemiskt a. b., som driver ett större kiseljärnverk med elektriska smältugnar. Från Gullspång fortsätter linjen genom Vänerns strandbygd till banans slutstation, *Otterbäcken*, hamn- och lastplats vid Vänern. Järnvägen uppehåller här regelbunden ångbåtsförbindelse för godstransporter





A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET



med Göteborg. De huvudsakligaste godsslag, som lastas och lossas, äro stenkol och koks, trävaror, järn och malm.

Gyttorp—Bredsjö, 48 km. Järnvägen passerar *Bergsängs* och *Asbobergs* lastplats, vid vilka rika järnmalmsgruvor äro belägna, samt *Stribergs station*, i vars närhet ett gammalt rikt gruvfält samt ett nyanlagt sågverk ligga. Härifrån stiger banan upp mot Bälgsjön, där en hänförande utsikt öppnar sig över sjöar, skogar och berg ända upp mot Guldsmedshyttan. Därefter sänker sig linjen ner till *Klacka-Lerbergs* station, vackert belägen mellan Klacka och Lerbergs gruvor på bergslutningen mot Fåsjön. Efter att ha passerat skogsmarker, framkommer banan därpå till sjön Fervilen, på vars strand *Timansbergs* station är vackert belägen och i vars närhet gruvor och anrikningsverk finnas. Härifrån fortsätter järnvägen genom kuperad skogsmark och sänker sig mot Rastälven, vilken korsas i omedelbar närhet av Lindesbergs hytta, strax innan linjen framkommer till *Järnboås* station. Såsom stationens och socknens namn angiver, är här gammal järnbruksbygd, och tillgång finnes på såväl järnmalm som kalksten och vattenkraft. Av den forna industrien återstår emellertid endast en masugn och Finnsmyttans kalkbrott med ypperlig urbergskalk. Från Järnboås stiger banan i starkt kuperad bergslagsnatur förbi Finnsjön och Yxsjön genom en dalgång fram till Grängensjöarna och *Grängens* station, otvivelaktigt bygdens vackraste trakt. Från stationen framgår banan på söderslutningen av de nära 400 m. höga Gårdvikabergen och på Grängensjöarnas norra strand, passerar *Södra Hyttans* lastplats och ett par mindre älvar samt framkommer till den östra stranden av Hjulsjön, som givit namn åt socknen, kyrkobyn och järnvägsstationen *Hjulsjö*. Från den senare stiger banan, efter att ha rundat Hjulsjön och passerat Grönälven, starkt upp mot sin slutpunkt, *Bredsjö* station, som är föreningsstation med Bergslagens järnvägar, 186 m. ö. h.

Tekniska uppgifter.

Nora Bergslags järnväg.		År 1876	År 1925
Byggnadssätt.			
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	126,243	172,411
» i sidospår	»	—	33,621
Största lutning i huvudspår.....	‰	24,4	20,7
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	200	240
Rälsvikt	kg/m.	20,2 (21,47)	32,7 (23,1)
Största tillåtna hjultryck.....	ton	5	8 (5,9)
» » tåghastighet	km/t.	32,7	50 (40)

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	10	13
Personvagnar med 2 axlar	»	23	15
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	246	377
» » » » 3 »	»	—	91
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar »	»	2	2

Personal, antal.	År 1876	År 1925
Ordinarie	106	143
Extra	23	26
Verkstadsarbetare	16	58
Banarbetare	—	52

Linjen Nora—Ervalla.

Byggnadssätt.	År 1856	År 1925
Spårvidd	m. 1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km. 17,428	17,644
Största lutning i huvudspår	‰ 17,6	17,6
Minsta krökningsradie i huvudspår	m. 300	300
Rälsvikt	kg/m. 28 à 33 (U-räls)	32
Största tillåtna hjultryck	ton —	8
» » tåghastighet	km/t. —	50

Rullande materiell. Tillhandahålls av Köping—Hults järnväg. Se N. K. J.

Personal, antal.		
Ordinarie	18	»
Extra	6	»

Linjen Nora—Karlskoga—Otterbäcken.

Byggnadssätt.	År 1876	År 1925
Spårvidd	m. 1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km. 108,815	—
Största lutning i huvudspår	‰ 24,4	20,7
Minsta krökningsradie i huvudspår	m. 200	240
Rälsvikt	kg/m. 20,2 (21,47)	32 (23)
Största tillåtna hjultryck	ton 5	7 (5,9)
» » tåghastighet	km/t. 32,7	50 (40)

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st. 10	13
Personvagnar med 2 axlar	» 23	Se N. B. J.
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	» 246	»
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	» 2	»

Personal, antal.

Ordinarie	99	»
Extra	23	»
Verkstadsarbetare	16	»

Dalkarlsbergs järnväg.

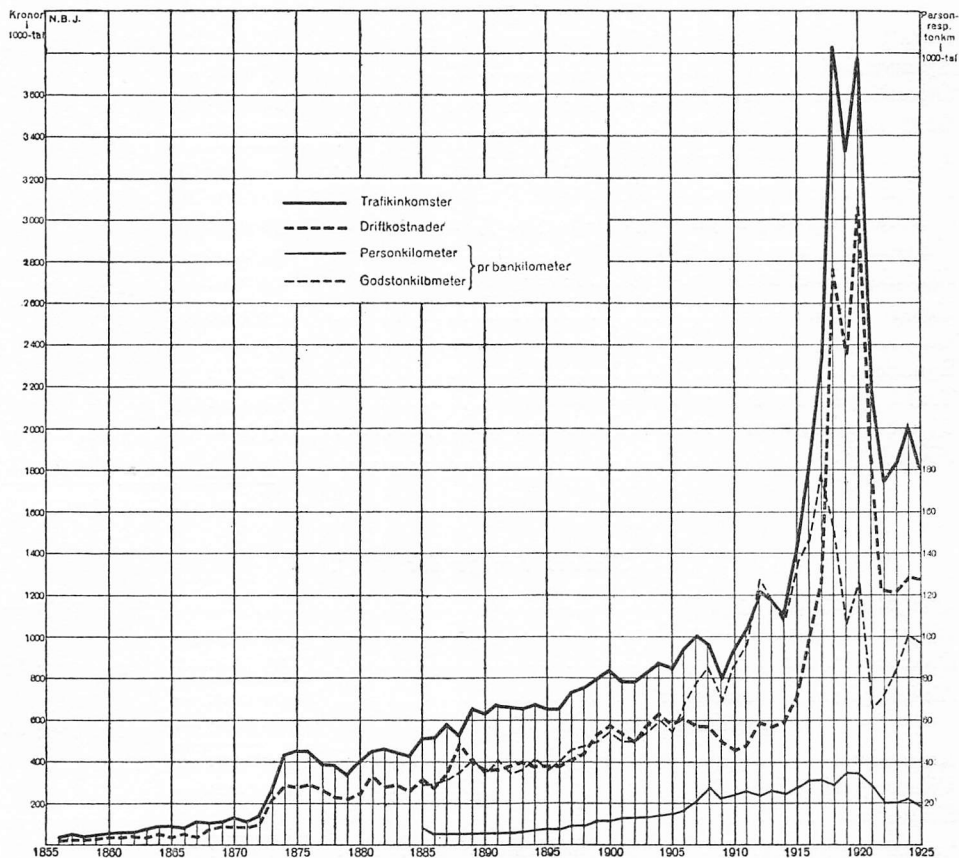
Byggnadssätt.	År 1907	År 1925
Spårvidd	m. 0,802	0,802
Spårlängd i huvudspår	km. 3,900	3,900
» i sidospår	» 9,597	9,597
Största lutning i huvudspår	‰ 25	25
Minsta krökningsradie i huvudspår	m. 150	150
Rälsvikt	kg/m. 12	12
Största tillåtna hjultryck	ton 2,5	2,5
» » tåghastighet	km/t. 20	20

Rullande materiell.	År 1907	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	3	3
Personvagnar med 2 axlar	2	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	56	56

Personal, antal.

Ordinarie	3	3
Extra	1	1

Trafikdiagram.



Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1905.

Järnvägsanläggningen	6 033 166: 04
Rullande materiell	795 000: —
Sjömateriell	105 000: —
Inventarier och materialier	193 138: 94
Gården nr 24-25 A i Nora stad	25 000: —
Gården nr 8 i Nora stad ..	6 000: —
Aktier	1 375: —
Ny- och ombyggn.-kostnad	568 653: 13
	(forts.)

Skulder den 31 dec. 1905.

Aktieägarna	2 201 700: —
1892 års obligationslån:	
å 5 %	5 100 000: —
å 4 %	2 100: —
Obetalda obligationsräntor å:	
5 %-lånet	10 625: —
4 %-lånet	1 095: 50
Reserverade medel, enligt kontrakt d. 24 mars 1893	30 000: —
	(forts.)

(Tillgångar 1905, forts.)		(Skulder 1905, forts.)	
Upphandlad, ej inlagd		Skandinaviska kreditaktie-	
skenmateriell	113 599: 29	bolaget	408 595: 92
Trafikuppbörd, utestående		Diverse övriga skulder ..	80 013: 68
vid stationerna	26 118: 70	Tillgångarna överskjuta	
C. G. Cervin	7 549: 80	skulderna med	40 470: 80
	<u>S:a kr. 7 874 600: 90</u>		<u>S:a kr. 7 874 600: 90</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Nora bergslags järnväg och Dalkarlsbergs järnväg		10 393 382: 06
Sjömateriell	87 000: —	
Otterbäckens hamn	534 288: 49	
Fastigheter i Nora stad	31 000: —	652 288: 49
277 st. aktier i Kalmar verkstads a.-b. å nom. 100 kr...	19 700: —	
Obligationer:		
Nora—Karlskoga järnvägs a.-b., 5 ¹ / ₂ % av 1892 ..	1 130 400: —	
Svenska statens 3,6 % av 1887	40 000: —	
Skandinaviska kredit a.-b.	14 000: —	1 204 100: —
Kassa	3 706: 04	
Bankräkningar	367 821: 58	
Egnahemslån	123 927: 39	
Trafikuppbörd utestående vid stationerna	32 465: 69	
Diverse fordringar	83 721: 50	
Förråd	124 410: 82	736 053: 02
		<u>S:a kr. 12 985 823: 57</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Obligationslån å 5 ¹ / ₂ %		5 100 000: —
Obligationränta 16—31 dec.	11 687: 50	
Diverse skulder	193 310: 11	204 997: 61
Aktiekapitalet: stamaktier	2 000 000: —	
preferensaktier	2 000 000: —	4 000 000: —
Reservfond	500 000: —	
Vinstregleringsfond	240 000: —	
Skattefond	13 595: 71	753 595: 71
Landshövding Ax. G. Svedelius' understödsfond	12 904: 59	
Nora Bergslags järnvägs gratifikationsfond för änkor	40 000: —	52 904: 59
Förnyelsefond		2 619 000: —
Vinst- och förlusträkning: behållning från föregående år	117 873: 23	
årets vinst	137 452: 43	255 325: 66
		<u>S:a kr. 12 985 823: 57</u>

.....