
NORDMARK—KLARÄLVENS JÄRNVÄGAR

Signatur: N.Kl.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Nordmark—Klarälvens järnvägsaktiebolag, Uddeholm.

Det är till stor del Uddeholms mäktiga bolag, som i främsta rummet för tillgodoseendet av egna och därefter i allmänhetens intressen kraftigt bidragit till skapandet av de järnvägar, som i det följande skola beröras. I första hand gäller detta de järnvägar, som från Filipstad framdrogos norrut över skogsbygderna till Uddeholm för att beröra gruvfälten i Nordmarks socken samt de spridda Uddeholmsverken i Gustav-Adolfs kapellförsamling och Norra Råda socken. Dessa järnvägar omfatta moderjärnvägen, *Nordmark—Klarälvens järnväg* eller huvudlinjen Nordmark—Björndalsbron med bilinjerna Taberg—Nordmark, Geijersholm—Starrkärr och Sjögränd—Edebäck, öppnad för allmän trafik 1877, linjen *Filipstad Västra—Nordmark*, öppnad 1876 och inköpt från Filipstads Norra Bergslags järnvägsaktiebolag, linjen *Björndalsbron—Munkfors*, öppnad 1890 och inköpt från Skymnäs—Munkfors järnvägsaktiebolag, linjen *Munkfors—Karlstad Östra* med bispår till Karlstad yttre hamn, öppnad 1904 och inköpt från Karlstad—Munkfors järnvägsaktiebolag, och linjen *Karlstad Östra—Skoghäll*, öppnad 1915 och inköpt från Karlstad—Skoghalls järnvägsaktiebolag. Som enhet kallas järnvägssystemet *Nordmark—Klarälvens järnvägar*.

Nordmark—Klarälvens järnväg.

Uddeholms bolag (sedermera aktiebolag) ägde från början samtliga aktier i Nordmark—Klarälvens, Skymnäs—Munkfors och Karlstad—Skoghalls samt omkring 40 % av samtliga aktier i Filipstads Norra Bergslags och Karlstad—Munkfors järnvägsaktiebolag.

Stora delar av de orter, genom vilka dessa järnvägar nu äro framdragna, voro länge särdeles vanlottade på andra kommunikationer än lands- och bygdevägar, och för den inom dem befintliga industrien hämmades utvecklingen av betungande transportkostnader. För underlättandet av dessa började man därför att i mitten av förra århundradet anlägga nya transportleder, bestående av omväxlande båtleder över sjöar och efter floder samt hästbanor eller s. k. rallbanor mellan vattendragen och förbi forsarna. För undvikande av omlastningar voro de å vattendragen använda farkosterna försedda med spåranordningar, på vilka rallvagnarna med sin last överfördes.

En del dylika kommunikationer blevo som bekant på sin tid upprättade inom Värmland mellan Klarälven i väster och länets östra gräns. Bland dem var transportleden Persberg—Kristinehamn på sitt sätt föregångare till en av ortens järnvägar. Trafiken å densamma, huvudsakligen malmer från Persbergs gruvor, förmedlades med rallvagnar till sjön Yngen, över denna sjö på pråmar till Vinternäset, därifrån med rallväg till Filipstad, varifrån ångbåtsled vidtog över sjön Daglösen och över de med denna medelst slussar förbundna sjöarna Aspen, Stora Lungen, Öjevettern, Hyttsjön och Bergsjön till Sjöandan, varifrån åter rallväg ledde till Kristinehamn och Vänern. Denna transportled ersattes i mitten av 1870-talet av Östra Värmlands järnväg mellan Kristinehamn och Persberg med bibana från Nyhyttan till Filipstad och Finnshtytan. Andra för orten icke mindre viktiga transportleder upprättades av Uddeholms bolag mellan detsamma gruvor, masugnar och hammarsmedjor, men om järnvägar i modern mening blev icke på allvar tal, förrän nordvästra stambanan framdrogs genom provinsen.

Dessförinnan hade man visserligen ifrågasatt en bana från Sandsjön till Motjärnshtytan (1856), men planen hade strandat bl. a. på försök i annan riktning, vilkas utgång icke saknar sorglustiga sidor. Förvaltningen hade nämligen fått kunskap om det vid samma tid nyuppfunna fortskaffningsmedlet med s. k. ånghästar på vanlig körväg och hade däri trott sig finna ett uppslag, vars resultat i praktiken borde avvaktas, så mycket mera som ryktet förmälde, att en företagsam person ämnade införskrika dylika maskiner för att användas i Sverige. Då emellertid ingenting avhördes, sändes en av Uddeholms bolags tjänstemän, sedermera professorn C. A. ÅNGSTRÖM, till England för att närmare taga reda på den nya uppfinningen. Besiktningen utföll till så stor belåtenhet, att ett landsvägslokomotiv om 10 hkr. beställdes att mot ett pris av 8 000 rdr levereras i sept. 1861. Utförandet försenades likväl, så att

maskinen ej framkom till Göteborg förrän i nov., då sjöfarten redan delvis var stängd av is. På grund av ovanligt häftiga stormar var det emellertid mindre rådligt att frakta »ånghästen» över Vänern, även om den sena årstiden medgivit, att den med säkerhet inkommit till Kristinehamn. Till följd härav fördröjdes ankomsten till bestämmelseorten till påföljande sommar, men detta var dock endast en försmak av vad komma skulle. Såsom man kunnat vänta, befunnos nämligen de vägar, på vilka lokomotivet skulle gå, alltför bristfälliga och svaga. Man bättre nu på dem, men knappt hade detta arbete hunnit verkställas, förrän »ånghästen» vid ett förnyat försök stälpte i ett dike och tog sådana skador, att ytterligare experiment för en tid omöjliggjordes och icke heller upprepades.

Då således projektet att med landsvägslokomotiv transportera malmen från Sandsjön till Motjärnshytte masugn gick om intet, nedlades stora kostnader på andra, mera lämpliga platser för att upphjälpa kommunikationerna. Sålunda inrättades en transportled mellan Uddeholmshyttan över de medelst sluss förbundna sjöarna Upplund och Deglund till Traneberg, varifrån rallväg ledde till Dragsjön, samt över denna sjö till Uvåns inflöde i sjön Ämten. Sedan slussar anlagts, kunde Uvån begagnas för pråmfart från Gustavsfors till Starrkärrs lastplats och Geijersholms bruk. Förbi forsarna vid Geijersholm och Malta ledde rallbanan till Uvåns lugnvatten vid Gällstad, varifrån båtfart försiggick till Hagforsen, vilken kringgicks medelst rallväg, som slutade vid sjön Vermullens östra strand. Därifrån var det båtled över denna sjö samt å Uvån till Stjärnfors, vars forsar förbigingos med rallbana, och vidare å Uvån över Rådasjön till Årås fabriks. Från ett annat av Uddeholmsverken, nämligen Sunnemohyttan, belägen nära sundet mellan Lidsjön och Grässjön, förde båtled till Årås fabriks. Från detta kördes fororna per häst 9 à 10 km. till Skymnäsbodens fabriks vid Klarälven, och härifrån ledde båtled till Munkfors bruk, som även tillhörde Uddeholms bolag. Förbi forsarna vid detta bruk användes åter rallbana till Klarälvens lugnvatten, varefter båtfart vidtog till Mons lastplats och fabriks vid Klarälven i närheten av Dejeforsfallen, som åter passerades medelst rallbana. Därefter var Klarälven segelbar till Karlstad och Skoghalls hamn vid Vänern.

En hel del dylika mindre transportleder av samma slag, som i detta sammanhang kan vara onödigt namngiva, förenade Uddeholmsbolagets olika verk, gruvor och andra inrättningar med varandra för att slutligen upptagas i den nyss nämnda långa transportleden till Vänern.

Med tanke på de svårigheter och kostnader dylika primitiva kommunikationer vållade den inom orten belägna industrien, var det icke underligt, att vederbörande i Uddeholms bolag sågo sig om efter bättre och billigare förbindelser ut i världen.

Då nordvästra stambanan i slutet av 1860-talet framdrogs genom Värmland, ansågo Uddeholmsbolagets ledande män, disponenterna E. G. DANIELSSON och E. HOLMBERG, tiden mogen att vidtaga åtgärder för att medelst järnväg sätta Uddeholmsverken i förbindelse dels med varandra, dels med andra samtidigt projekterade järnvägsföretag. Man beslöt därför 1866 att låta verkställa undersökningar angående fördelaktigaste sträckningen av en bana, vars anläggning kunde för bolaget medföra nytta. Undersökningen, som var slutförd i början av år 1868, visade att kostnaden för en smalspårig järnväg från bolagets lastplats vid Klarälven till Mon skulle uppgå till 560 000 rdr och för en normalspårig till 656 000 rdr. Tanken var då att över denna bana och stambanan vinna utfart för bolagets tillverkningar till Kristiania hamn. Någon aktieteckning i företaget kom dock ej då till stånd.

Då Uddeholmsverkens kommunikationer med nödvändighet behövde förbättras, beslöts emellertid i febr. 1870, att bolaget skulle med 75 000 rdr bidraga till en järnvägsförbindelse mellan Filipstads bergslag och nordvästra stambanan vid Fryken, vilken järnväg även komme att beröra bolagets lastplats vid Mon, men tanken på denna förbindelse övergavs, då förslag om byggandet av en järnväg från Falun till hamn i Bohuslän framlades. Denna bana skulle nämligen beröra Mons lastplats.

Samtidigt med att Uddeholmsbolagets styrelse sålunda sörjde för att intet försumrades för planerande av utfartsvägar till hamnar vid havet, vidtogos åtgärder för att modernisera transportlederna mellan bolagets verk och gruvor.

År 1870 erhöi löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren E. SANDELL i uppdrag att verkställa undersökningar för en smalspårig järnväg dels från Tabergs och Nordmarksbergs gruvfält till Grässjön, dels från Sandsjön, som genom kanal stod i förbindelse med Taberg, till Lidsjön ovanför Grässjön. Följande års bolagsstämma beslöt att ett bolag skulle bildas under förutsättning att statslån kunde erhållas. I annat fall skulle frågan ånyo prövas av en kommitté, bestående av bergmästaren A. SJÖGREN, prof. C. A. ÅNGSTRÖM samt bruksägarna C. F. BERNDES, TH. SVEDBERG och C. F. AF GEIJERSTAM.

Emellertid förföll järnvägsförslaget, då en plan att bygga ett större järnverk vid Rådasjön övergavs. Den nämnda kommittén avlämnade

däremot till 1872 års bolagsstämma ett nytt förslag, gällande järnvägs-linjer Taberg—Motjärnshyttan samt Motjärnshyttan—Starrkärr—Sjögränd, Edebäck—Sjögränd—Årås—Skymnäs och Skymnäs—Munkfors—Dejefors. Bolagsstämman beslöt att efter undersökning bygga järnvägen Taberg—Motjärnshyttan och att undersöka de övriga.

I detta sammanhang torde böra nämnas, att Tabergs, Nordmarksbergs och Finnmosse gruvfält liksom den $1\frac{3}{4}$ mil norr därom liggande Motjärnshytte masugn äro belägna i Nordmarks socken. Starrkärr ligger i Gustav-Adolfs kapellförsamling och utgjorde vid ifrågavarande tid ut- och inlastningsplats för båtfarten på Uvån. Inom Norra Råda socken ligga Edebäck och Skymnäs, och de voro vid samma tid ut- och inlastningsplatser vid Klarälven, den förra för båtfart uppåt älven till de vid Halgå och Likånå belägna Uddeholmsverken, den senare för båtfart nedåt älven till det likaledes Uddeholmsbolaget tillhöriga Munkfors bruk. Sjögränd i Norra Råda socken vid Rådasjöns nordvästra ände skulle utgöra föreningsstation för de projekterade båda järnvägslinjerna.

Vid extra bolagsstämma med Uddeholms aktiebolag den 27 mars 1873 beslöts att på grundvalen av undersökningar, som utförts av kaptenerna SPARRE och PALM bygga en järnväg med 0,891 m. spårvidd mellan Taberg—Motjärnshyttan—Sjögränd och mellan Edebäck—Sjögränd—Skymnäs. Detta skulle ske i den mån tillgång på arbetsfolk och övriga omständigheter sådant medgäve. Terrasseringen av järnvägen mellan Taberg och Motjärnshyttan, 17 km., bedrevs med en arbetsstyrka av omkr. 500 man. Då arbetena betydligt understego de beräknade, användes besparingarna till anskaffandet av skenor med 15 kg/m. i stället för den förut bestämda vikten av 11,45 kg/m.

Ett obligationslån å 3 milj. rdr upplades, varigenom säker tillgång av medel för järnvägsbyggnadernas fullbordan kunde påräknas.

Arbetet fortgick med sådan kraft, att linjen var klar och färdig för räsläggning, när den av K. M:t den 10 april 1874 beviljade koncessionen för linjen Taberg—Motjärnshyttan anlände. För linjerna Motjärnshyttan—Sjögränd och Edebäck—Skymnäs hade koncessioner ej begärts, emedan dessa sträckor endast framgingo över bolagets egen mark. Företaget i sin helhet behandlades f. ö. ej självständigt utan endast som en del av det stora bolagets verksamhet, varför järnvägsföretaget från början endast benämndes Uddeholms aktiebolags järnväg.

Provisorisk godstrafik, huvudsakligen med malmer och kalksten till Motjärnshytte masugn, kunde börja hösten 1874. Samma år påbörjades terrasseringsarbetena å sträckorna Hagfors—Edebäck och Sjögränd—Skymnäs. Då Uddeholms aktiebolag huvudsakligen önskade vinna lättnader i sina transporter, lämnades till en början passageraretrafiken å sidan. Sålunda hade vederbörande till en början ej tänkt sig uppförandet av stationsbyggnader, ej heller anskaffandet av passagerarevagnar.

Emellertid hade vederbörande under arbetets fortskridande, sannolikt med tanke på samarbete med den samtidigt pågående järnvägsanläggningen Filipstad—Nordmark, ansett, att komplettering av de egna bandelarna vore nödvändig för att erhålla tillstånd till befordring av såväl resande som gods. Med hänsyn härtill beslöts på 1876 års bolagsstämma, att koncessionsansökan skulle inlämnas för linjerna Motjärnshyttan—Sjögränd och Edebäck—Skymnäs och att järnvägen i sin helhet skulle kompletteras, så att den kunde upplåtas för allmän trafik.

På grund av dessa beslut bedrevos arbetena under år 1877 så kraftigt, att järnvägen, som den 17 aug. s. å. erhållit koncession, redan den 17 dec. kunde i sin helhet öppnas för allmän trafik.

Under den tid järnvägsbyggnaderna bedrevos hade kaptenen E. SANDELL högsta ledningen med förste ingenjören J. A. ATTERBERG och därefter ingenjören E. NORDWALL som arbetschef.

Efter några få års trafik visade det sig, att nyanskaffning av rullande materiell var oundviklig. Uddeholms aktiebolag beslöt därför 1880 att för underlättandet av in-teckningar försälja järnvägen till ett nybildat bolag, *Nordmark—Klarälvens järnvägsaktiebolag*, i vilket Uddeholms aktiebolag tecknade alla aktierna, 3 000 st. à 1 000 kr. Koncessionsöverlåtelse beviljades i vanlig ordning. Bolagets första styrelse utgjordes av bruksägarna E. HOLMBERG, ordförande och verkst. direktör, C. F. AF GELJERSTAM och C. A. BÄCKSTRÖM.

Järnvägen blev nu så att säga mera självständig gentemot andra företag, och som en följd härav träffades avtal med Filipstads Norra Bergslags järnvägsaktiebolag, att detta bolags järnväg från den 1 juli 1880 skulle som självständigt företag skötas av förvaltningen vid Nordmark—Klarälvens järnväg. Sedan även Skymnäs—Munkfors järnväg efter öppnandet för allmän trafik den 1 okt. 1890 arrenderats av Nordmark—Klarälvens järnvägsaktiebolag, vars järnväg därigenom betraktades såsom utsträckt till Munkfors, låg handhavandet av hela

järnvägssträckan Filipstad—Munkfors jämte bibanor under detta bolags förvaltning.

Filipstads Norra Bergslags järnväg.

För att bereda bekvämare utfart, huvudsakligen för de malmtillgångar, som förekommo i Nordmarks socken, och samtidigt få förbindelse med den av Uddeholms aktiebolag planerade järnvägen till Tabergs gruvor, började redan 1872 åtgärder vidtagas för åstadkommandet av smalspårig järnväg från Filipstad till Nordmark. Samtidigt arbetades för en normalspårig järnväg till Nordmark över Finnshyttan från Nyhyttan å den planerade järnvägen mellan Kristinehamn och Persbergs gruvor.

Emellertid träffades den 5 april 1873 avtal mellan de ledande männen i dessa båda företag, att den planerade normalspåriga järnvägen från Nyhyttan skulle sluta vid Finnshyttan och den planerade smalspåriga järnvägen skulle framdragas från Filipstad över Finnshyttan till Nordmark, där den skulle ansluta till den likaledes smalspåriga Uddeholms järnväg.

Koncession erhöles den 9 maj 1873 och konstituerande bolagsstämma med *Filipstads Norra Bergslags järnvägsaktiebolag* hölls i Karlstad den 15 sept. s. å. Till bolagets första styrelse utsågos härvid bergmästaren A. SJÖGREN samt brukspatronerna JAK. FR. GEIJER och CHR. R. GEIJER.

Undersökningen för banan skedde genom ingenjören E. QVISTGAARD och byggnadsarbetet leddes av ingenjören C. J. NILSSON. Som kontrollant fungerade majoren CL. ADELSKÖLD. Arbetet å banbyggnaden påbörjades i febr. 1874. Egendomligt nog utlades alla broars landfästen och pelare för dubbla spår. Lokomotiv inköptes från England. Den 3 april 1876 öppnades järnvägen i sin helhet för allmän trafik.

Då järnvägens ekonomi nödvändiggjorde utgifternas inskränkande, träffades 1880 avtal med styrelsen för Nordmark—Klarälvens järnvägsaktiebolag om övertagandet av Filipstadsbanans förvaltning.

Skymnäs—Munkfors järnväg.

Ehuru Uddeholms aktiebolag genom sin smalspåriga järnväg stod i förbindelse med landets övriga järnvägar över Filipstads Norra Bergslags järnväg, framstod likväl för bolaget behovet av bättre kommunikationer med bolagets verk vid Munkfors.

Vid bolagsstämman den 7 juni 1889 meddelade styrelsen, att den-
sammas medlemmar personligen sökt koncession för en järnvägsanlägg-
ning från Björndalsbron mellan Myra och Skymnäs till Munkfors och
samtidigt anhållit om statslån. Bolagsstämman beslöt att uppdraga åt
styrelsen att bilda ett särskilt bolag, benämnt *Skymnäs—Munkfors järn-
vägsaktiebolag*, med aktiekapital av minst 150 000 och högst 250 000
kr., vilket bolag skulle övertaga koncessionen, och att Uddeholms aktie-
bolag skulle övertaga alla de 150 aktier à 1 000 kr. som till en början
skulle tecknas, ävensom att Uddeholms aktiebolag skulle som lån till-
skjuta vad utöver nämnda aktiebelopp komme att erfordras för järn-
vägens skyndsamma fullbordan.

Koncessionen meddelades den 9 aug. 1889 och ett statslån å 90 835
kr. erhöles. Arbetena med järnvägsanläggningen fortgingo under över-
inseende av trafikchefen E. NORDWALL och den 14,4 km. långa linjen
öppnades för allmän trafik den 1 okt. 1890. Samma dag övertogs järn-
vägen på arrende av Nordmark—Klarälvens järnvägsaktiebolag, med
vars järnväg den sedan dess sammanfaller i administrativt och trafik-
tekniskt hänseende.

Karlstad—Munkfors järnväg.

Förut har omtalats, att de ledande männen vid Uddeholms bolag på
ett så tidigt stadium som i slutet av 1860-talet haft sina tankar riktade
på en järnvägsförbindelse från Skymnäs förbi Munkfors till någon
plats i närheten av Deje och att första länken av denna järnvägsför-
bindelse eller mellan Björndalsbron och Munkfors fullbordades år 1890.
Det visade sig dock ganska snart, att den ångbåts- och pråmförbin-
delse, som skulle förmedla fraktfarten mellan Munkfors och Bergs-
lagernas järnvägar vid Deje ej var tillfyllest, varför tankarna på en
järnvägsförbindelse mellan Munkfors över Deje till Karlstad och hamn
vid Vätern togo form.

Såväl styrelsen för Uddeholms aktiebolag, företrädd av brukspatro-
nerna C. DANIELSSON och R. GEIJER, som Karlstad stad genom borgmä-
staren C. MOBERG, bankdirektören L. TJERNELD, disponenten I. WALL-
BERG m. fl. jämte domhavanden i Älvdals domsagor, häradshövdingen
K. ARRHENIUS, upptogo denna järnvägsfråga och uppdrogo år 1897
åt majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. ÖHNELL att upprätta
kostnadsförslag för en järnväg av 0,891 m. spårvidd. Tre gånger fick
majoren ÖHNELL med hänsyn till kostnaderna omarbete sitt förslag.

Slutligen antogs ett av hans alternativ, och nämnda personer, med vilka landshövdingen A. MALMBORG förenade sig, inlämnade koncessionsansökan för en järnväg mellan Munkfors och Karlstad jämte bibanan till yttre hamnen. Koncessionen beviljades den 19 okt. 1900.

Vid linjens renstakning, som utfördes av f. baningenjören J. GRÖNVALL, följdes i huvudsak majoren ÖHNELLS förslag utom vid Deje, där banan på en viadukt framdrogs över Bergslagernas järnvägar i stället för att enligt majoren ÖHNELLS förslag upptaga korsning i plan.

Den 26 april 1901 fastställde K. M:t bolagsordning för *Karlstad—Munkfors järnvägsaktiebolag* och konstituerande sammanträde hölls den 29 juni s. å. Aktier voro vid detta tillfälle tecknade för 1 208 500 kr. Till styrelseledamöter valdes bruksägaren C. DANIELSSON, ordförande och verkst. direktör, bankdirektören L. TJERNELD, disponenten I. WALLBERG, disponenten REINH. GEIJER och häradshövdingen K. ARRHENIUS.

Vid 1906 års slut utgjorde aktiekapitalet 6 200 aktier eller 1 550 000 kr., vilket belopp därefter blev bestående.

Järnvägsbyggnaden utbjöds på entreprenad, men då antagligt anbud ej kunde erhållas, beslöts, att bolaget självt skulle utföra samtliga med järnvägsanläggningen förenade arbeten. Till arbetschef antogs ingenjören E. LINDHE och samtidigt uppdrogs åt trafikchefen vid Nordmark—Klarälvens m. fl. järnvägar, H. LJUNGGREN, att vara styrelsens tekniska rådgivare och kontrollant.

Redan hösten 1901 påbörjades arbetena efter så gott som hela linjen. Vad de båda stora brobyggnaderna över Klarälven vid Dejefors och Forshaga beträffar, beslöts, att bron vid Dejefors skulle utföras i ett enda spann om 80 m. och bron vid Forshaga i två spann om resp. 46 och 63 m. spännvidder.

Linjen Munkfors—Deje öppnades för allmän trafik den 1 okt. 1903 och den återstående delen av järnvägen den 1 mars 1904.

Järnvägens drift och räkenskaper sköttes därefter fullt självständigt genom de vid Nordmark—Klarälvens järnväg anställda tjänstemännen, tills denna järnvägs aktiebolag inköpte banan.

Karlstad—Skoghalls järnväg.

Tillkomsten av denna järnväg var ett nytt led i Uddeholms aktiebolags utveckling. Sedan bolagets hela trävarurörelse med sågverk och trämassfabriker förlagts till Skoghall vid Vänern, blev det av vitalt

intresse att erhålla direkt järnvägsförbindelse mellan Skoghall och de övriga smalspåriga järnvägarna norr om Karlstad Östra.

Vederbörande i Uddeholms aktiebolag beslöt därför redan den 22 april 1913, att järnväg skulle anläggas, och sedan överenskommelse träffats med K. järnvägsstyrelsen om nedläggandet av en tredje skena i stambanans huvudspår mellan Karlstad Östra station och Strand, där den nya järnvägen skulle vidtaga, samt om trafiken å spåret, söktes koncession. Denna beviljades den 2 april 1914, och omedelbart därefter påbörjades arbetet av ingenjören A. ANDERSSON, som erhållit det samma på entreprenad. Den 20 sept. 1915 kunde linjen öppnas för godsbefordran. Trafikrörelsen utsträcktes till personbefordran den 1 juni 1917.

Järnvägens drift och räkenskaper ombesörjdes fullt självständigt genom förvaltningen vid Nordmark—Klarälvens järnväg, tills banan inköptes av denna.

Nordmark—Klarälvens järnvägar.

Under tiden från resp. järnvägars öppnande för allmän trafik och till den 1 jan. 1909, hade, med undantag för Filipstads Norra Bergslags järnväg, som under eget trafikbefäl självständigt omhänderhade egen drift intill den 1 juli 1880, järnvägarnas skötsel visserligen legat hos förvaltningen vid Nordmark—Klarälvens järnväg, men i övrigt hade de egna inkomsterna och utgifterna redovisats särskilt. Från nämnda dag redovisade varje järnväg sina inkomster, men alla driftkostnaderna fördes gemensamt och fördelades sedermera banorna emellan i förhållande till å varje bana tillryggalagda bruttoton km. Denna uppgörelse, som innefattade Filipstads Norra Bergslags, Nordmark—Klarälvens och Karlstad—Munkfors järnvägar, räckte beträffande Filipstads Norra Bergslags järnväg till och med år 1914 och beträffande Karlstad—Munkfors järnväg till den 1 jan. 1920, efter vilken dag Nordmark—Klarälvens järnvägsaktiebolag på arrenden övertog ifrågasvarande båda järnvägar. Så var även förhållandet med Karlstad—Skoghalls järnväg, vilken Nordmark—Klarälvens järnväg, efter att tidigare endast ha administrerat densamma, den 1 jan. 1920 övertog på arrende. Samtliga smalspåriga järnvägar mellan Filipstad och Skoghall blevo sålunda från 1920 års början sammanförda under Nordmark—Klarälvens järnvägsaktiebolag, dock fyra endast genom arrenden.



E. HOLMBERG,
bruksägare.



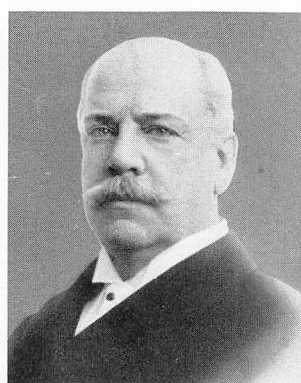
G. R. GEIJER,
bruksägare.



C. DANIELSSON,
bruksägare.



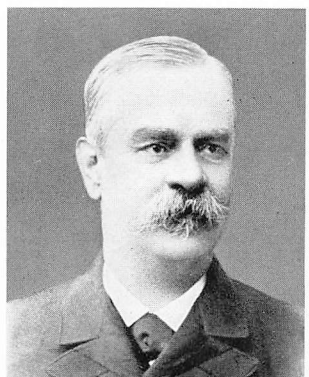
S. G. A. GEIJER,
generalmajor.



J. H. R. KJELLBERG,
bankdirektör.



A. HERLENIUS,
kabinettskammarherre.



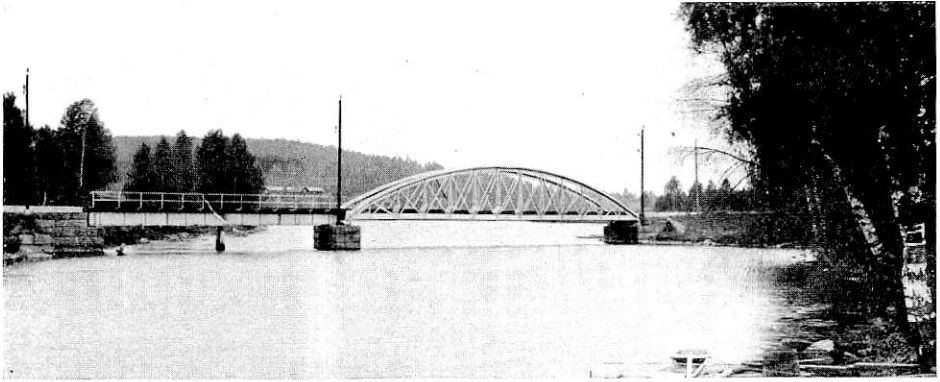
G. E. NORDWALL,
trafikchef.



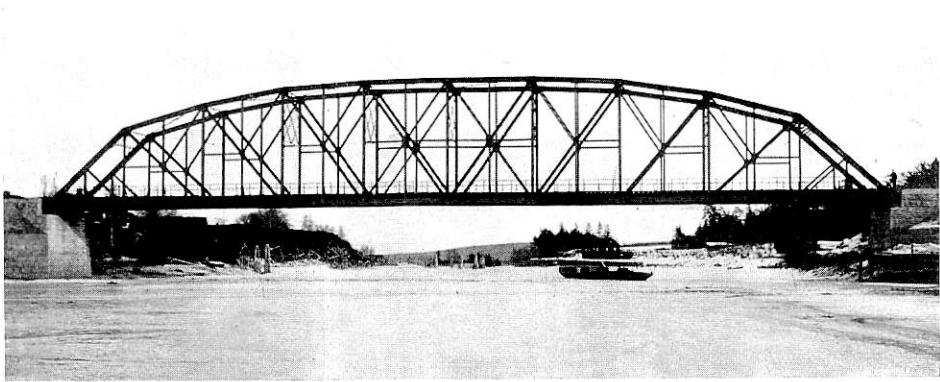
C. H. LJUNGGREN,
trafikchef.



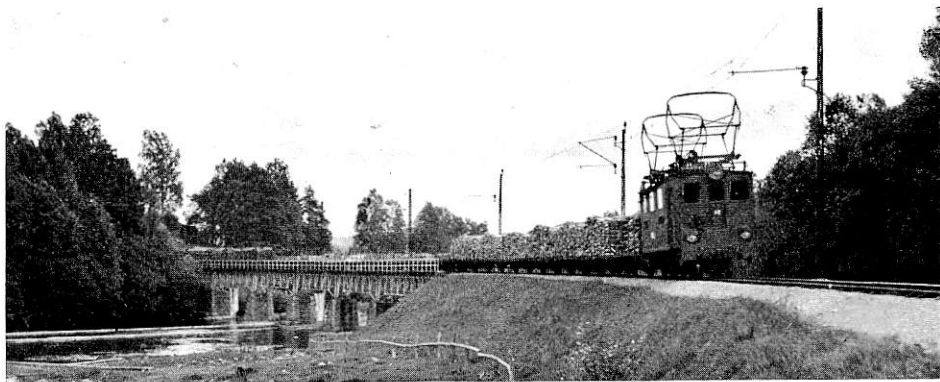
K. A. PALLIN,
trafikchef.



Bron över Uvån vid Knotebo.



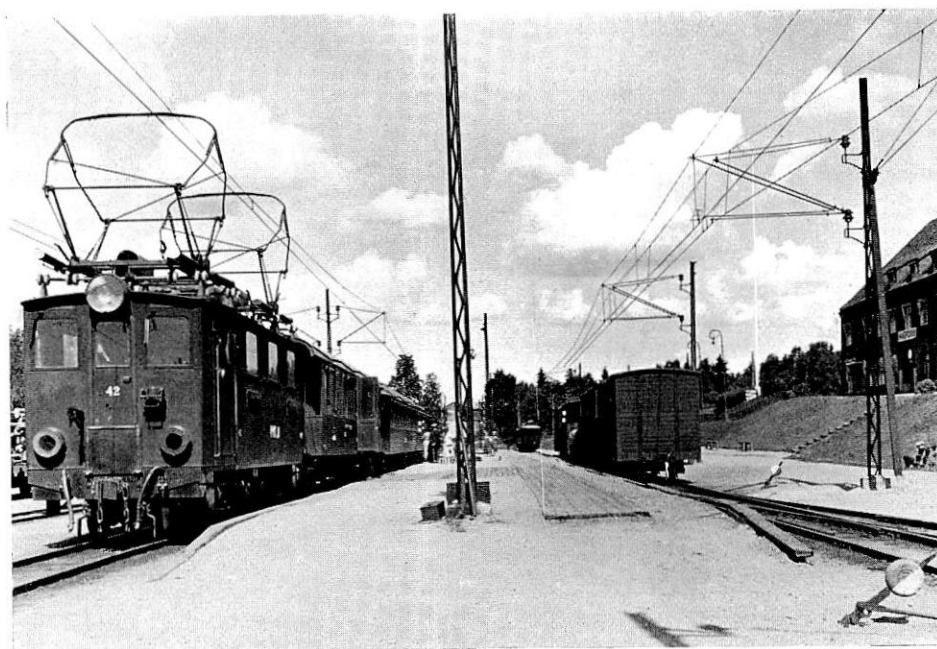
Bron över Klarälven vid Dejefors.



Godståg å Åråsbron.



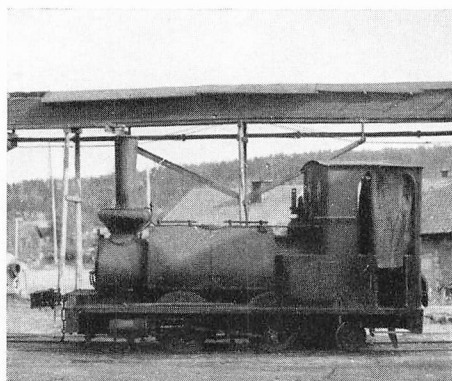
Hagfors gamla station.



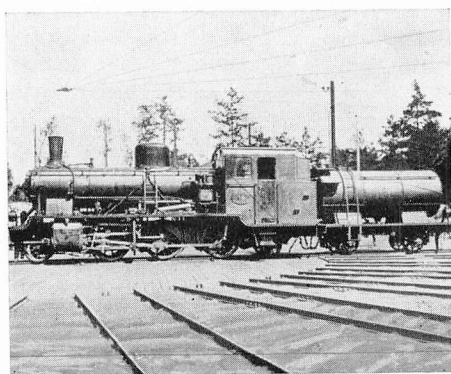
Persontåg å Hagfors station.



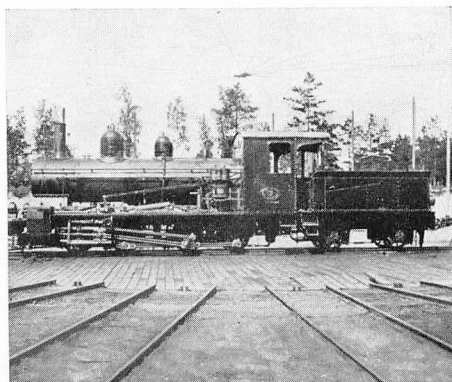
Hagfors nya station.



Äldsta lokomotivet, n:r 1 UA.



Snälltågslokomotiv före elektrifieringen.



Godstågslokomotiv före elektrifieringen.



Elektriskt tåg i gång uppför stigning av 12 ‰.

För att slutligt sammanföra alla dessa järnvägar till ett enda bolag beslöt Nordmark—Klarälvens järnvägsaktiebolag, sedan det fått samtliga koncessioner på sig överlåtna, att inköpa de övriga bolagens järnvägar. På grund av detta beslut förvärvades Filipstads Norra Bergslags järnväg genom köpebrev den 28 okt. 1920 samt Skymnäs—Munkfors, Karlstad—Munkfors och Karlstad—Skoghalls järnvägar genom överlåtelsehandlingar den 1 okt. 1921. Dessa järnvägars förutvarande bolag upplöstes därefter.

Bana, materiell och byggnader. De ursprungliga träöverbyggnaderna till de större broarna ha utbytts mot järnöverbyggnader. Den ursprungliga rälsen har i två repriser ersatts med nya av högre vikt, senast med skenor av 24,8 kg/m.

Då avsevärda transporter av träkol från trakter belägna efter normalspåriga järnvägar årligen förekomma till hyttorna vid de smalspåriga banorna, inköptes för undvikande av omlastning år 1910 tio stycken s. k. överföringsvagnar, genom vilka de normalspåriga godsvagnarna kunde transporteras å de smalspåriga banorna.

För nedbringandet av driftkostnaderna anskaffades under åren 1911—1913 tre bensinelektriska motorvagnar för framförande av de lättare persontågen. Dessa motorvagnar hade förutom plats för maskineriet även rum för 2:a och 3:e klass resande och visade sig ganska ekonomiska. De voro dock för svaga för att kunna användas vid de större personförande tågen.

Luftbroms av New York-air-brake-systemet har införts å samtliga person- och godsvagnar, då samtidigt även insattes självkopplande buffrar av Berglund-Lindencronas system.

I anledning av de under världskriget enormt uppdrivna stenkolsprisen beslöts att övergå till elektrisk drift medelst kontaktledning, och sedan koncession härför den 10 dec. 1920 blivit beviljad, sattes arbetena därmed i gång. Den 2 okt. 1921 var hela sträckan Filipstad—Karlstad Östra jämte bibanor, tillsammans 160 km., tagen under elektrisk drift.

Kraften erhålles från den i närheten vid Klarälven belägna Krakeruds kraftstation. Denna är byggd för 12 500 hkr. och samköres den med 5 st. kraftstationer, av vilka Forshult är den största med en fallhöjd av 13,5 meter samt utbyggd för 21 000 hkr. Samtliga kraftstationer äro belägna vid Klarälven och dennas tillflöde Uvån samt ägas av Uddeholms a.-b.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

KJELLBERG, J. H. R. C:SON, bankdirektör, *ordförande*,
 HERLENIUS, A., kabinettskammarherre, *verkst. direktör*, se nedan,
 AF GEIJERSTAM, C., bruksägare,
 EKMAN, G., bankdirektör,
 CARLSSON, M., direktör.

Verkställande direktör.

HERLENIUS, A., kabinettskammarherre..... 1911—

Trafikchef.

PALLIN, K. A., civilingenjör 1924—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

HOLMBERG, E., bruksägare 1880—1885
 GEIJER, G. R., bruksägare 1886—1904
 DANIELSSON, C., bruksägare 1905—1917
 GEIJER, S. G. A., generalmajor 1918—1920

Verkställande direktörer.

HOLMBERG, E., bruksägare 1880—1885
 GEIJER, G. R., bruksägare 1886—1910

Trafikchefer.

NORDWALL, G. E. 1880—1897
 LJUNGGREN, C. H. 1898—1924

Nordmark—Klarälvens järnvägar, 160 km. Från *Filipstad Västra* station, som är gemensam för Bergslagernas och Nordmark—Klarälvens järnvägar, går banan i nordlig riktning samt uppnår snart den för statens och Nordmark—Klarälvens järnvägar gemensamma stationen *Finnshyttan*. Härifrån går ett s. k. treskenigt spår till det intill och väster om stationen belägna bruket, vilket äges av A.-b. *Finnshyttan*. Bruket omfattar masugn, gjuteri och mek. verkstad. Från *Finnshyttan* går banan genom skogs- och bergstrakt och passerar därvid *Ånggruvornas* håll- och lastplats. I dessa trakter finnes ett flertal järngruvor, av vilka dock ingen för närvarande bearbetas. Skogsbygden lämnas nu för en kortare sträcka, och banan inkommer i en odlad dalgång. *Fogdhyttans* håll- och lastplats passeras och strax därefter övergår banan ett mindre vattendrag, på vars västra sida den stora skogklädda Knisshöjden ligger med *Finnmossens* station vid järngruvorna med samma namn. Till gruvorna, som ägas av *Finnmossen* gruvbolag, har anlagts ett kortare sidospår.

Banan, som fortfarande söker sig fram i dalgången, övergår nu det nämnda vattendraget för andra gången och skall under de närmaste 12 km. banan genomlöper, ytterligare två gånger gå över samma vattendrag, vilket allt efter den trakt det genomgår benämnas Fogdhytteälven och Stjälpetsälven. Sedan järnvägsbron passerats, uppnås snart *Nordmarks* station. Såsom ett ännu synligt bevis på den tanke om banans framtida utveckling, denna bandels byggherrar hade, kan omnämnas, att samtliga broars landfästen byggdes för dubbelspår.

Från Nordmark utgår en sidobana till *Taberg* och Nordmarksbergs gruvor, vilka ägas av Uddeholms a.-b. Sidobanans längd är 5 km. med en höjdskillnad mellan Nordmarks och Tabergs bangårdar av 61 m. Taberg är en av Sveriges djupaste järngruvor med ett djup av 400 m. Från Nordmark utgår även ett sidospår till *Limkullens* kalkstensbrott, vilket likaledes äges av Uddeholms a.-b.

Huvudbanan från Nordmark fortsätter nu i nordvästlig riktning uppför starka stigningar och genom en storslagen skogs- och bergstrakt samt uppnår snart *Motjärnshyttans* station. Här har sedan gammalt drivits bruksrörelse, men driften är sedan ett årtionde nedlagd. Den gamla hyttan står fortfarande kvar, minnande om en tid av liv och rörelse, om bruksfolk och kolbönder.

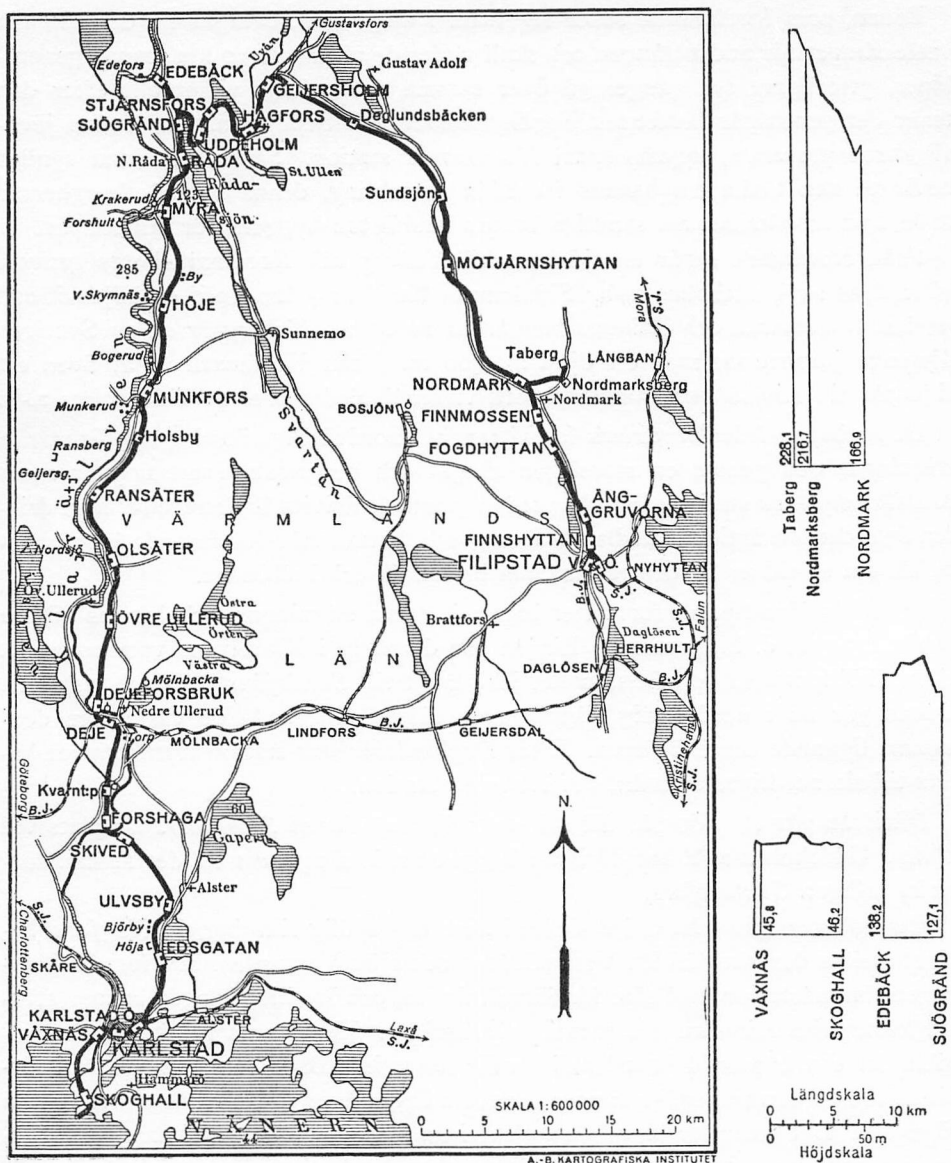
Från Motjärnshyttan fortsätter banan i starka stigningar, och banans högsta punkt, 274 m. ö. h., passeras. Linjen går därpå in i Klarälvens vattenområde. Sedan höjdpunkten uppnåtts, är det icke långt till *Sundsjöns* håll- och lastplats. Banan går nu i nordvästlig riktning och följer slingrande de väster om densamma liggande bergshöjderna. Efter *Deglundsäckens* station framkommer banan till sin nordligaste punkt, *Geijersholms* station.

Härifrån går ett sidospår till den norr därom belägna *Starrkärrs* lastplats vid Uvån. Uddeholms a.-b. har därifrån byggt en s. k. skogsbana till det 11 km. därifrån belägna *Gustavsfors*.

Huvudbanan går från Geijersholm i nära nog sydlig riktning till *Hagfors*, beläget mellan den skogklädda Vermullsåsen och sjön Vermullen. Hagfors är järnvägens huvudstation med säte för förvaltningen, och äro hit förlagda banans största lokomotivstation samt reparationsverkstäder. Här finnas två bangårdar, av vilka den ena är avsedd huvudsakligen för rangering. Båda bangårdarna stå i förbindelse med brukets spårssystem. I Hagfors ligger även Uddeholms a.-b:s största järnverk. Det omfattar bl. a. 5 st. elektriska masugnar, martinugnar, bessemerverk, manganugnar, valsverk, mekanisk verkstad och gjuteri samt fabrik för tillverkning av skruv.

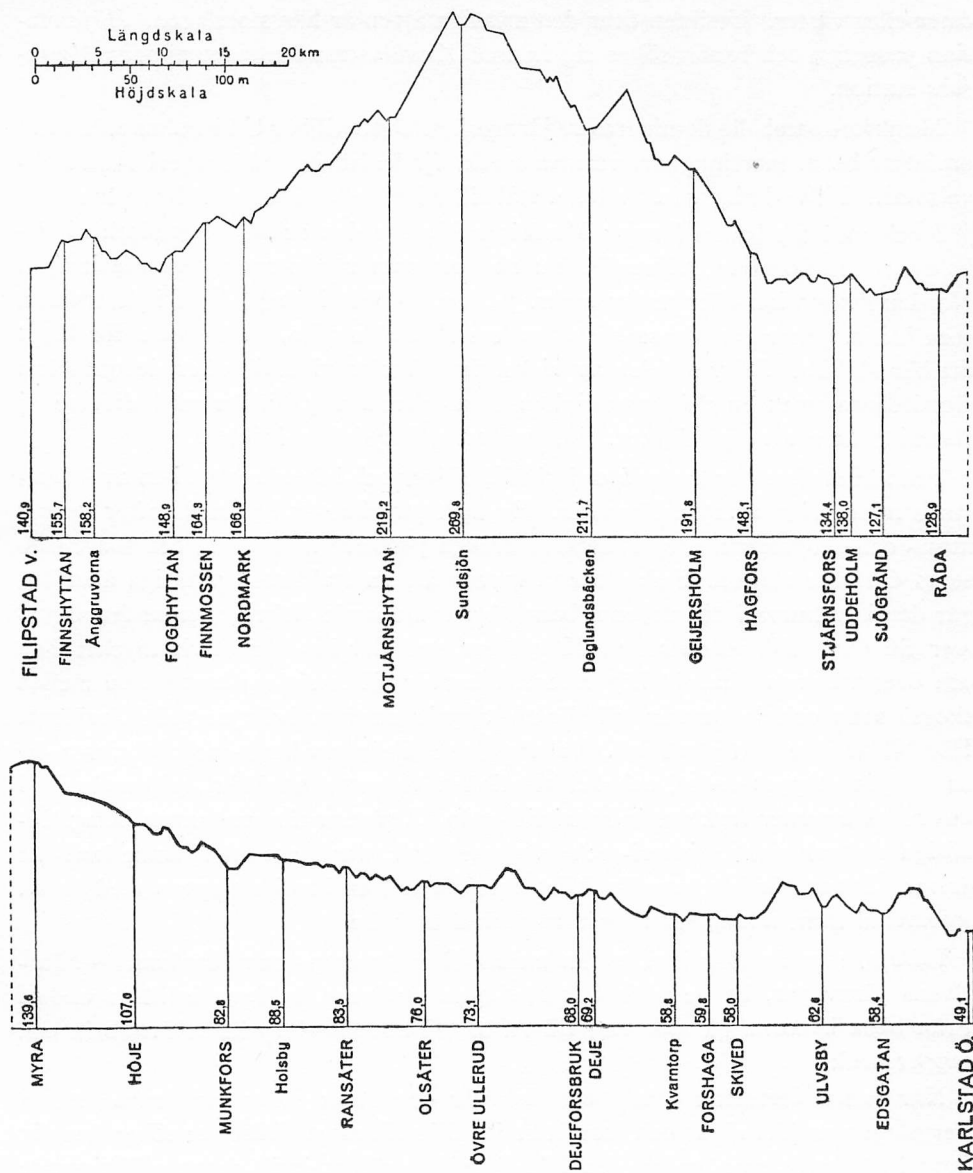
Från huvudbangården går en 7 km. lång, Uddeholms a.-b. tillhörig skogsbana, till den sydost om Hagfors belägna sjön *Stora Ullen*.

Från Hagfors huvudbangård går banan runt södra ändan av sjön och följer sjöns västra strand, tills den uppnår sjöns utlopp Uvån, vilken den övergår. Den följer därefter Uvåns dalgång, i vilken *Stjärnfors* station ligger.. Tidigare var å denna plats stor industri. Här byggdes å 1670-talet Uddeholmsverkens första järnbruk, »Uddeholms hammare», såsom det kallades. I senare tid och till endast för några år sedan drevs här en stor cellulosafabrik. Nu finnas träkolsugnar med tillhörande anläggningar för tillvaratagande av vid träkolstillverkningen uppkommande biprodukter.



Ej långt från Stjärnfors är *Uddeholms* station belägen. Ett kort stycke från denna ligger Uddeholms aktiebolags huvudkontor.

Banan går nu i nordvästlig riktning följande Rådasjön, vars norra ända den kringgår. Härifrån visar sig en vacker tavla över den långsträckt sjön, som i sin södra ända hoptränges mellan höga berg. Vid sjöns norra ända ligger *Sjögränds* station, varifrån en sidobana går till den vid Klarälven 5 km. därifrån belägna *Edebäcks* station. Älven är härifrån segelbar omkring 100 km. norrut. Under vissa tider av sommaren försvåras emellertid seglationen på grund av lågt vattenstånd. En del förslag till järnväg i norra Klarälvsdalen finnas, men denna fråga har ännu ej funnit sin lösning.



Huvudbanan fortsätter från Sjögränd efter Rådasjöns västra strand, passerar sjöns utlopp i Uvån å en hög bro och uppnår *Råda* station vid Klarälven, i vars dalgång den i huvudsak framgår till Skived.

Från Råda söker sig banan fram efter den å östra sidan belägna skogklädda bergshöjden till *Myra* station. Denna station är anmärkningsvärd i det avseendet, att det är härifrån, som den elektriska strömmen tillföres banans kontaktledning.

Nu lämnar banan mer och mer bergsnaturen, och större odlade fält möta ögat. Klarälven synes i sin lugna gång göra stora vindlingar, så att den mot söder rinnande älven på sina ställen frångår sin huvudriktning och i stället rinner i

öster eller väster. Utsikten över den mäktiga älven är här storslagen. *Höje* station passeras, och banan söker sig in mot Klarälvstranden samt uppnår *Munkfors* station.

Munkfors samhälle domineras av järnverket. Detta tillhör Uddeholms a.-b. samt omfattar bl. a. martinugnar, varmvälsverk, fjäderfabrik, tråddrageri samt kallvälsverk. Tillverkningarna av bl. a. stål till rakhyvelblad äro världsberömda.

I och med att banan lämnar Munkfors, lämnar den också i huvudsak Uddeholms a.-b:s domäner, vilka den nu så gott som uteslutande genomfarit från Nordmarks station eller under omkr. 74 km. Vilket inslag i livet i de trakter, som banan genomgår, dessa skogsarealers skötsel utgöra, skulle vara för långt att här skildra. Största delen av virket framforslas givetvis efter de utmärkta flottlederna, men en del, som ej kan tagas denna väg, tillika med diverse ej flottningsbara skogsprodukter, tillföra banan betydande frakter.

Från Munkfors går banan åter intill Klarälven och inkommer nu i en av Värmlands minnesrika trakter, Ransäter. En kort sträcka går banan därefter genom moss- och skogsmark. Bergshöjderna tränga närmare mot älven, och snart passeras *Olsäters* station. Sedan banan genomgått en trakt med präktiga åkerfält, går den i en kurva intill det mot banan brant stupande Åsberget samt framkommer till *Övre Ulleruds* station. Klarälvens stränder äro här delvis mycket låga och översvämmas ofta vid högvatten. I kurvor söker sig nu banan upp mellan skogsåsarna och inkommer till *Dejeforsbruks* station, belägen vid Klarälven. Här bildar älven ett stort fall. Fallets ägare, Dejefors kraft- och fabriks a.-b. har delvis utbyggt fallet, och kraftstationen lämnar 6 900 hkr., vilken kraft i huvudsak kommer traktens industri till godo. Å platsen finnas samma bolag tillhöriga sågverk samt snickeri- och trämassfabrik, varjämte ett lönande laxfiske drives. Banan går här ovanför fallet över älven å en bro i ett spann med 80 m. spännvidd samt inkommer i Deje municipalsamhälle.

I *Deje*, som är föreningsstation mellan Bergslagernas och Nordmark—Klarälvens järnvägar, ha de båda banorna egna stationer, belägna intill varandra. Från båda banorna gå spår ned till A.-b. Mölnbacka—Trysils sulfatfabrik och pappersbruk.

När banan fortsätter från Deje, övergår den strax söder om denna station Bergslagernas järnvägar och fortsätter i sydlig riktning. Därefter söker den sig fram i skarpa kurvor mellan den lilla Syrsjön och det intill denna sjö liggande berget och går därvid genom en mindre tunnel. Några km. härifrån uppnås *Kvarntorps* håll- och lastplats. Banan närmar sig nu åter älven och på avstånd synes *Forshaga* municipalsamhälle med Forshaga och Klarafors fabriker. Här drives en betydande industri, bl. a. A.-b. Mölnbacka—Trysils sulfatfabriker och pappersbruk. Klarälven bildar här ett fall, och vid sidan om detta har byggts en sluss, så att älven gjorts segelbar från Karlstad till Dejefors.

På den motsatta stranden ligger *Skiveds* station, dit banan går å en bro i två spann om resp. 46,9 och 64 m. spännvidd. I och med att Skived lämnas, lämnar också banan Klarälvsdalen.

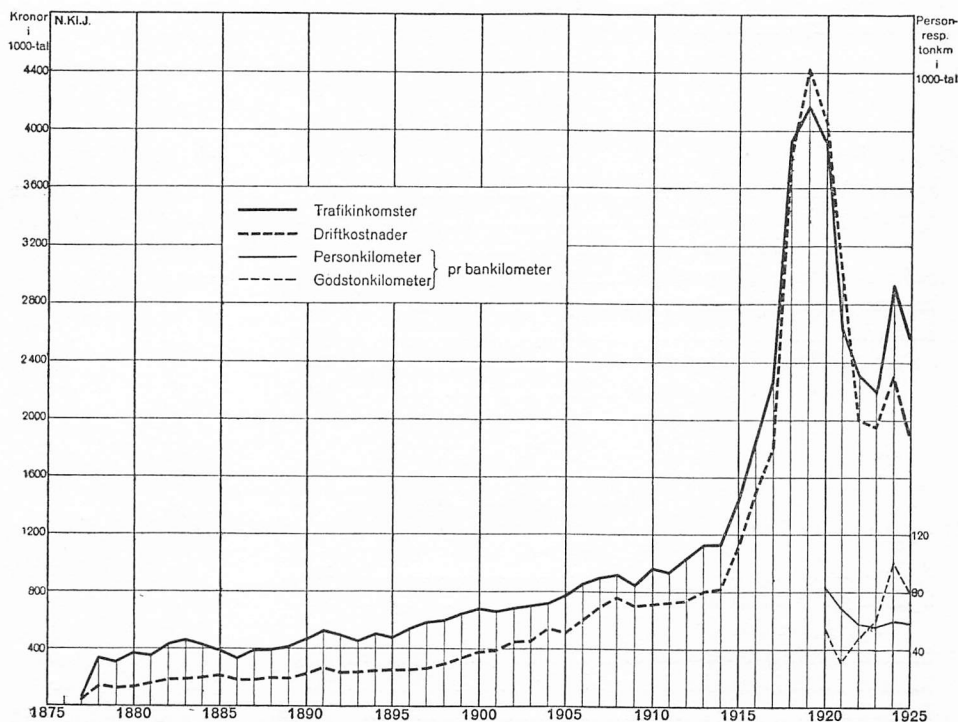
Skogs- och myrmark tager nu mer och mer överhand, och odlad mark skönjes först i närheten av *Ulvby* station. Banan framkommer nu i närheten av den

vackra sjön Alstern. På västra sidan synas präktiga gårdar och på den östra efter sjöstranden en del villor, varefter *Edsgatans* station uppnås. Härifrån går banan genom skogsmark, men snart bebåda de många små egna hemmen närheten av Karlstad. Sedan banan för tredje gången övergått Klarälven, denna gång den östra grenen på en 219 m. lång bro i 9 spann, inkommer den till *Karlstad Östra* station, som är föreningsstation mellan Statens och Nordmark—Klarälvens järnvägar och byggts i s. k. Ö-form med stationshus mellan de båda banornas spårsystem.

Från Karlstad Östra fortsätter banan treskenigt å Statens järnvägar till trafikplatsen *Sjötullen* vid Klarälvens västra gren, en sträcka om 1,8 km. Ej långt härifrån ligger *Våxnäs* station, och nu går banan i sydlig riktning över delvis låglänt mark till den vid Vänern liggande slutstationen *Skoghall*. Innan denna station uppnås, har banan passerat en gren av Klarälven, den s.k. Dingelsundsådran.

I Skoghall äro de stora industriella anläggningarna Skoghallsverken, tillhöriga Uddeholms a.-b., belägna. De omfatta bl. a. ett elektriskt drivet sågverk om 12 ramar, sulfatfabrik, sulfittfabrik, pappersbruk, sulfitsprittfabrik samt elektrokemisk fabrik för framställande av klorkalk. Här finnes ett stort spårssystem, till stor del elektrifierat, som är förbundet med banan. Förbindelsen har uppnåtts genom en över Klarälvens Skoghallsgren byggd betongbro och svängbro. För att sjöledes möjliggöra utfraktning har anlagts en stor och rymlig hamn inom vågbrytare.

Trafikdiagram.



Anm. År 1915 tillkom Filipstads Norra Bergslags järnväg och år 1920 Karlstad—Munkfors och Karlstad—Skoghalls järnvägar.

Tekniska uppgifter.

		Linjen Filipstad—Nordmark.	
Byggnadssätt.		År 1876	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	16,8	16,8
» i sidospår	»	3,7	4,1
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	m.	300 ¹	300 ¹
Rälsvikt	kg/m.	17,2 ²	17,2
Största tillåtna hjultryck	ton		4,733
» » tåghastighet.....	km/t.	21,4	45

¹ 1 000 fot. — ² Järnräler.

		Linjen Nordmark—Klarälven.	
Byggnadssätt.		År 1877	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	72,2	70,6
» i sidospår	»	6,8	14,6
Största lutning i huvudspår.....	‰	20 ¹	20 ¹
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300 ² 4	300 ² 4
Rälsvikt	kg/m.	14,67 ³	17,2—25
Största tillåtna hjultryck	ton		4,733
» » tåghastighet.....	km/t.	21,4	45

¹ En lutning i bispår 22,7 ‰ — ² 1 000 fot. — ³ Järnräler. — ⁴ En kurva med 240 m. radie. En kurva med 270 m. radie.

		Linjen—Skymnäs—Munkfors	
Byggnadssätt.		År 1890	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	14,6	14,6
» i sidospår	»	0,7	2,5
Största lutning i huvudspår.....	‰	12,5	12,5
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	14,3	25
Största tillåtna hjultryck	ton		4,733
» » tåghastighet.....	km/t.	35	45

		Linjen Karlstad—Munkfors.	
Byggnadssätt.		År 1903—04	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	61,1	61,1
» i sidospår	»	6,1	13,5
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	19,85	19,85—25
Största tillåtna hjultryck	ton		4,733
» » tåghastighet.....	km/t.	50	50

Linjen Karlstad—Skoghall.		År 1915	År 1925
Byggnadssätt.			
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	7,5	7,5
» i sidospår	»	0,9	2,2
Största lutning i huvudspår.....	‰	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	19,85	19,85
Största tillåtna hjultryck	ton		4,733
» » tåghastighet.....	km/t.	30	30

Nordmark—Klarälvens järnvägar.

Rullande materiell.	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	st. 11
» tenderlok	» 9
Elektriska lok.....	» 15
Motorvagnar, elektriska med strömtillförsel utifrån.....	» 1
Motorvagnar för ång- eller annan drift.....	» 2
Personvagnar med 2 axlar	» 20
» » 4 »	» 10
Sjuk- och inspektionsvagn med 4 axlar.....	» 1
Fångvagn med 2 axlar.....	» 1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	» 872
» » » » 3 »	» 19
» » » » 4 »	» 23
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	» 1
» » » » 4 »	» 2

Personal, antal.

Ordinarie	245
Extra	51
Tillfälliga.....	30
Verkstadsarbetare.....	37
Banarbetare	54
Kvinnliga grindvakter.....	16

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1921.

Skulder den 31 dec. 1921.

Bananmedhusbyggnader m.m.	8 724 050	Statslån, till betalning ej förfallet: löpande med en ränta av 4 ¹ / ₂ %	67 803
Övriga anläggningar och fastigheter sammanhängande med järnvägsrörelsen:		Anståndsrenta å statslån....	7 288
Fastigheter	704 336	Upplupen, ej gulden ränta å statslån	1 517
Luftbroms- och självkopplingsanordningar	90 000	Obligationslån: lånekapital löpande med en ränta av 4 ¹ / ₂ %	2 300 000
Järnvägens elektrifiering..	4 874 337	D:o 6 %	3 000 000
Ny rörlig materiell	84 600	D:o 6 %	4 000 000
Rullande materiell	4 688 336	(forts.)	(forts.)

(Tillgångar 1921, forts.)

Inventarier	252 918
Förråd	592 492
Svenska järnvägarnas garanti- fond	9 175
Fraktfordringar	79 522
Diverse fordringar	335 722
I banker inestående medel samt kassa	796

S:a kr. 20 436 284

(Skulder 1921, forts.)

Summa upplupna ej guldna räntor å obligationslån....	188 810
Reverslån: lånekapital löpande med en ränta av 5 %	112 464
Summa upplupna ej guldna räntor å reverslån	3 749
Fraktskulder	155 440
Övriga skulder (växelskulder och bankräkningar m. m.)	1 594 146
Aktiekapital	9 000 000
Årets vinst	5 067

S:a kr. 20 436 284

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsbyggnaden	8 773 670:—
Rörliga materiellen	4 790 000:—
Reserver, t. rörliga mate- riellen	212 600:—
Diverse inventarier	169 000:—
Förbrukningsartiklar	309 224: 81
Fastigheter	700 000:—
Sv. järnvägarnas garanti- fond	9 175:—
Kassabehållning	232: 33
Trafikfordringar	60 957: 11
Materiell för främmande	443: 20
Avlöningsavdrag	6 649: 95
Luftbroms och koppel ..	53 600:—
Nya byggnader	29 895: 14
Järnvägens elektrifiering	4 450 000:—
Kungl. telegrafverket....	381 701: 90
Egnahemlångtagare	7 244: 91
Diverse personer.....	61 600: 39

S:a kr. 20 015 994: 74

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	9 000 000:—
Reservfonden	1 000:—
Trafikskulder	173 899: 36
N. Kl. J. obl.-lån 1920..	4 110 000:—
F. N. B. J. obl.-lån 1906	50 000:—
K. M. J. obl.-lån 1909 ..	2 087 540:—
K. M. J. obl.-lån 1920 ..	3 060 000:—
K. M. J. & F. N. B. J. okända aktieägare	2 010: 08
F. N. B. J. outdelad vinst	100:—
Pensionskassan	70 786: 95
A.-b. Mölnbacka—Trysil	51 738: 29
Uddeholms a.-b.	1 387 421: 26
Vinst- och förlustkonto ..	21 498: 80

S:a kr. 20 015 994: 74

