
U D D E V A L L A—L E L Å N G E N S J Ä R N V Ä G

Signatur: U.L.B. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag, Uddevalla.

Från urminnes tider har Uddevalla utgjort porten till havet för angränsande delarna av landskapen Bohuslän, Dalsland och Västergötland. Även under sin norska tid och då krig icke rådde mellan grannarna, var staden köpstad för en del av de angränsande svenska landskapen. Sedan Bohuslän 1658 blivit svenskt, uppmuntrades ytterligare den förut rådande förbindelsen med Dalsland. Men jämte trafiken på Uddevalla hade landskapet, i synnerhet den övre delen, livliga förbindelser med Fredrikshald, vilken stad sög till sig produkterna från de mäktiga skogar, som växte omkring sjöarna Stora Le, Lelången samt västra och östra Silarna, vilka sjöar voro sinsemellan förenade genom strömmar. Från Stora Le fanns ju även, åtminstone till stor del och efter en och annan landtransport, flottbara vattenleder till Norge. För att emellertid söka bryta eller motverka förbindelsen med Fredrikshald erhöll Uddevalla sågbruksbolag redan år 1672 privilegium på trähandeln med Dal, för vilken huvuddepoten förlades till Västra Ed, där kronan för ändamålet upplät ett större jordområde. Från Ed forslades virket den omkr. 3 km. långa landsvägen till Örekilsälven, utmed vilken virket flottades till de icke mindre än 32 st. sågar, som sågbruksbolaget ägde utmed älven, å vilken även det sågade virket forslades till utloppet i Saltkällefjorden, såsom innersta delen av Gullmarsfjorden kallas.

Sågverksbolaget hade emellertid att kämpa en hård strid med Fredrikshalds köpmän om de väldiga skogarna, vilka den tiden till stor del bestodo av grova mast- och blockträd. I denna tävlan om virket fingo

norrmännen småningom övertaget, i synnerhet sedan Dalslands järnväg blivit byggd.

Behovet av en järnväg, som kunde bevara bygdens trafik åt det egna landet och ånyo upparbeta Uddevallas handelsområde, gjorde sig därför gällande. Än det ena, än det andra järnvägsförslaget framfördes och förkastades, såsom Uddevalla—Ed, Vänersborg—västra Dalsland m. fl. Vid dessa planers uppgörande var landshövdingen greve E. J. SPARRE verksam.

Redan i slutet av 1870-talet gjordes undersökning för byggande av järnväg från Udevalla till södra delen av den stora Högsäters socken, 3 1/2 mil från Uddevalla, men under arbetet för denna linje blev man allt mer övertygad om att man måste komma högre uppåt landet för att få trafik till järnvägen och ökat handelsområde för Uddevalla stad. Stadsfullmäktige därstädes tillsatte därför år 1881 en kommitté, vars medlemmar voro grosshandlarna ROB. M. THORBURN, J. N. SANNE och AD. P. ZACHAU samt bankdirektören P. MALMBERG, fabrikören JOH. ANDERSSON och kaptenen C. S. LILLIEHÖÖK. Bland dessa torde grosshandlarna THORBURN och SANNE ha varit mest verksamma.

Denna kommitté tänkte sig från början, att Ed skulle utgöra slutpunkt för järnvägen, men under arbetets gång fästes uppmärksamheten på en förbindelse med Laxsjön, där man var mindre beroende av konkurrensen från norrmännen. Denna plan fann livligt understöd hos disponenten AUG. LÅFTMAN å Billingsfors bruk, beläget invid Laxsjön.

Lennartsfors, Töcksfors och Billingsfors fabriker voro ursprungligen järnbruk och sågverk men omändrades på 1870- och 1880-talen till trämasse- och pappersfabriker. Billingsfors järnbruk anlades 1738 och inköptes av den store bruksägaren CARL FREDRIK WAERNS arvingar 1860 samt förändrades 1882 till trämassefabrik, varvid dock järntillverkningen delvis bibehölls, liksom även sågverket. Vid bruket kunde årligen tillverkas upp till 40 000 centner vals- och ämnesjärn. Malmen till detta järn kördes landsvägsledes ena vintern från gruvorna i bergslagen till hamn vid Vänern, i regel Kristinehamn och Karlstad, fördes vid öppet vatten över Vänern med segelfartyg till hamn å västra stranden för att nästa vinter föras landsvägsledes till det omkr. 4 mil från sjön belägna bruket. När malmen förädlats till järn, fick detta föras landsvägsledes till hamn vid Vänern eller Västerhavet för att därifrån gå ut å världsmarknaden. Dessa förhållanden belysa i sanning betydelsen av bättre kommunikationer.

Den ovannämnda kommittén framlade samma år som den tillsattes

eller 1881 förslag om byggande av järnväg över Bäckefors till Laxsjön. Kostnadsförslag hade uppgjorts av ingenjören P. STRID och upptog ett belopp av 1 455 000 kr.

På grund av svårigheten att anskaffa byggnadskapital uppsköts emellertid frågan år efter år och upptogs först med kraft år 1889, då stadsfullmäktige utsågo en ny kommitté, bestående av grosshandlarna ROB. M. THORBURN och J. N. SANNE, ingenjören D. THORBURN samt direktörerna J. PETERSON och SV. NATT OCH DAG. Dessa förenade med sig dalslänningarna godsägarna EDV. JANSSON, Ellenö, och MAGNUS ANDERSSON, Stigen, disponenten LÅFTMAN, Billingsfors, och brukspatronen J. EKMAN, Gustavsfors.

Även landshövdingen i Älvsborgs län, L. W. LOTHIGIUS, som år 1886 efterträtt greve SPARRE, vilken avlidit, stödde på allt sätt kommitterades arbete.

Kommittén stannade emellertid ej med sitt förslag vid Laxsjön utan föreslog som slutpunkt för järnvägen Bengtsfors samhälle vid Dalslands kanal och södra ändan av sjön Lelången. Nytt kostnadsförslag uppgjordes av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren PH. OTERDAHL, slutande på en summa av 2 495 000 kr. Kommittén hade först tänkt sig, att järnvägen skulle byggas med 0,60 m. spårvidd, men detta vann icke myndigheternas bifall.

Nu lyckades man verkligen åstadkomma det erforderliga kapitalet, i det Uddevalla stad tecknade aktier för 400 000 kr. och landstingen i Älvsborgs samt Göteborgs och Bohus län tillsammans för 160 000 kr., kommuner utmed järnvägen för 105 400 kr. samt enskilda för 585 400 kr. Aktiekapitalet uppgick alltså till 1 250 800 kr. Koncession söktes och erhöles den 29 april 1892. Därefter begärdes statslån, vilket beviljades med 1 247 000 kr., och nu ansågs järnvägsanläggningen tryggad.

Konstituerande bolagsstämma med *Uddevalla—Lelångens järnvägsaktiebolag* hölls i Uddevalla den 27 sept. 1892. Till medlemmar av styrelsen valdes härvid fabrikören C. W. COLLANDER, riksdagsmannen P. ANDERSSON, ingenjören DAVID THORBURN, landshövdingen L. W. LOTHIGIUS, grosshandlaren J. N. SANNE, brukspatronen J. EKMAN, godsägaren EDV. JANSSON, bankdirektören P. MALMBERG och lantbrukaren N. PERSSON.

Till entreprenör antogs ingenjören C. JEHANDER, och arbetet leddes av ingenjören ROB. FAGERLIND i egenskap av arbetschef. Byggandet påbörjades nyåret 1892.

Järnvägsbyggnad i dessa trakter med deras starkt kuperade terräng

är ytterst besvärlig, och byggandet krävde även mycket arbete och pengar. Järnvägen företer också ovanligt många djupa skärningar i såväl berg som jord, höga bankar och en mängd skarpa kurvor av ända ned till 180 m. radie i huvudspåret. Många stigningar av upp till $16,67 \text{ ‰}$ förekomma. Å en sträcka av 6 km. närmast Uddevalla stiger järnvägen icke mindre än 85,4 m. ö. h. Under byggandet inträffade ej några missöden av allvarligare art.

I närheten av Uddevalla hade banbyggnaden, liksom den sedermera byggda statsbanan genom Bohuslän, stora svårigheter att övervinna på grund av den lösa havsbotten, av vilken den lägre liggande s. k. fasta marken i Bohuslän består. Över Kasens egendom i närheten av Uddevalla skulle dragas en omkr. 200 m. lång och 5 m. hög bank. Denna bank, som skulle bildas dels av sten ur närliggande berg, dels av jord, sjönk gång efter annan, varför man måste se sig om efter lättare bankfyllnad. Härvid tillgreps en utmed Uddevalla—Vänerns—Herrljunga järnväg nära Uddevalla liggande större snäckskalsbank och sedan detta lättare ämne påfyllts, visade banken nödig stadga.

Å järnvägen finnas tre större broar, av vilka en leder över sundet mellan Ellenösjöarna i närheten av Ellenö. Denna bro, som ligger 14 m. över vattnet, består av två sidospänn av nitade plåtreglar av 14,5 m. längd och ett 42,5 m. mittspänn, hängande parabel. De båda andra broarna överspanna med 14,5 m. plåtreglar Valboån och Stenebyån.

Järnvägen öppnades för allmän trafik den 28 juli 1895.

Trafik. I sin trafik har järnvägen i Uddevalla stundom ett obehag av ovanlig art. Vid långvarig eller kraftig västlig storm strömmar vattnet från havet in mot kusten och tränger genom fjordarna in över det närmaste, lågt liggande landet och kan i Uddevalla hamn stiga ända till två m. över det normala vattenståndet.

Då Uddevalla bangård är belägen en meter över normala vattenståndet i hamnen, händer det alltså någon enstaka gång under hösten eller våren, då stormarna rasa svårast, att bangården blir översvämmad och att trafiken för en eller annan timme blir omöjliggjord. Då vattnet kommer, måste tågen utföras å den högre belägna linjen, där de resande få på- och avstiga tågen. Sedan vattnet efter någon timme sjunkit, är bangården trafikabel och någon skada uppstår i regel icke.

För Dalsland, som tidigare var den provins i Sverige, vilken lämnade den relativt största kontingenten av emigranter, ha järnvägarna medfört uppräckning av industri och jordbruk, och alla inbyggare kunna nu få god försörjning.

Vid järnvägens tillkomst funnos följande bruk och fabriker, som efter järnvägens öppnande använt densamma som utfartsled till Västerhavet: Lennartsfors och Töcksfors trämasse- och pappersbruk vid Stora Le, Gustavsfors fabriker vid sjön Lelången, Skåpafors pappersbruk vid Bengtsfors, Billingsfors bruk, Långeds pappersbruk och träsliperi vid Dalslands kanal, Bäckefors järnbruk samt Stigens yllefabrik och väveri i närheten av Färgelanda.

Senare ha tillkommit följande fabriker, vilka för sina transporter huvudsakligast använda järnvägen: Bengtsfors sulfidfabrik och Elektrokemiska fabriken i Bengtsfors (flyttad år 1925, varefter fabriken lokaler tagits i anspråk för spisbrödsbageri, vars tillverkningar huvudsakligast exporteras) samt Ödeborgs tegel- och järnbruk med spikfabrik och valsverk. Även industrianläggningarna i Uddevalla och Munkedals pappersbruk använda järnvägen för tillförsel av råprodukter. De samhällen, som uppväxt kring stationerna i Färgelanda, Högsäter och Bengtsfors, visa ock vilken mäktig hävstång järnvägen varit för ortens uppryckning och förkovran.

I allmänhet har godstrafiken varit relativt god. Genom den efter världskriget inträdda depressionen har denna järnväg dock mera än de flesta andra banor fått lida av industriens inskränkningar, då den till väsentlig del är beroende av transportinkomster från densamma. De senaste åren ha emellertid åter visat någon förbättring.

De huvudsakliga transportartiklarna äro skogsprodukter, trämassa, papper, stenkol samt järn och järnprodukter.

Ekonomi. Under åren 1901—1909 utdelades å aktiekapitalet 2—5 % pr år eller sammanlagt 30 % av aktiekapitalet. Sedan dess har ingen utdelning kunnat ske på grund av ökade personalkostnader, ökade underhållskostnader för bana och materiell samt anskaffning av ny materiell. Nyanskaffningar, kompletteringar och förbättringar ha sammanlagt kostat 835 734 kr. under åren 1899—1924.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

VON SNEIDERN, A. W. T., landshövding, *ordförande*,

BUSCK, F. A., major, *statens ombud*,

BARK, J., bankdirektör, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,

ANDERSSON, M. W., disponent,

KULLGREN, W., direktör,

SANNE, J. H., direktör.

Verkställande direktör.

BARK, J., bankdirektör 1912—

Trafikchef.

FRIBERG, O. M. 1907—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.*Ordförande.*

LOTHIGIUS, L. W., landshövding 1892—1911

BARK, J., bankdirektör 1912—1922

Verkställande direktör.

THORBURN, D., ingenjör 1892—1911

Trafikchef.

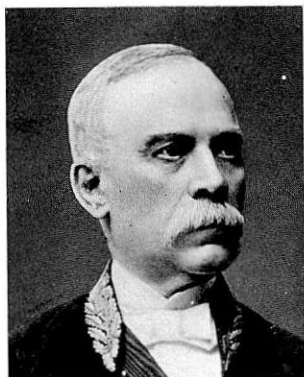
FAGERLIND, C. R., ingenjör 1895—1907

Uddevalla—Lelångens järnväg, 89 km. Uddevalla stad, som är största intressenten i järnvägen, ligger på ömse sidor om den i Byfjorden omedelbart vid stadens gräns utfallande Bäveån och är omgiven av höga berg, från vilka erbjudes en hänförande utsikt över det kringliggande landskapet, både till land och vatten. Staden har under gamla tider varit hemsökt icke blott av gränsstrider mellan de nordiska folken utan även av svåra eldsvådor, som senast 1806 lade nästan hela staden i aska. Ännu kvarstår dock från tiden före nämnda brand en del kulturhistoriskt intressanta byggnader och idylliska gatu- och gårdspartier. Å stadens torg restes år 1915 en dubbelstaty av konung Karl X Gustav och Erik Dahlberg, de män som genom det djärva tåget över Bälten gjorde Bohuslän svenskt. I närheten av staden såväl öster- som söderut finnas väldiga snäckskalsbankar, som erbjuda ett intressant studium för naturforskare och geologer.

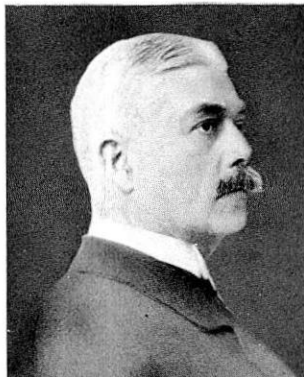
På omkr. 2,5 km. avstånd från staden ligger den idylliska badorten Gustavsberg, till vilken förbindelse med staden erbjudes såväl land- som sjövägen. Landsvägen, som är sprängd genom berg utmed stranden av Byfjorden och på en höjd över denna av omkr. 30—40 m., erbjuder en utsikt över fjorden, med vilken endast få ställen i vårt land kunna jämföras i skönhet.

Järnvägen utgår från *Uddevalla U. V.* station och passerar väster om Skansberget, som fordom under ofredsdagar varit befäst, samt stiger därefter med 16,07 ‰ till en betydlig höjd över staden, med en storslagen utsikt över land och hav.

Härefter passerar järnvägen en rätt karg bygd med mossar och mindre skogsbestånd till linjen mellan *Nättjebacka* och *Ellenö* stationer, där den genom väldiga bergskärningar på en betydlig höjd över Ellenösjöarna närmar sig sundet mellan dessa sjöar, varav den östra kallas Östersjön. Nämnda sund passeras å en



L. W. LOTHIGIUS,
landshövding.



J. BARK,
bankdirektör.



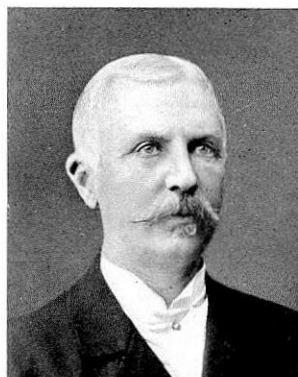
A. W. T. VON SNEIDERN,
landshövding.



D. THORBURN,
verkst. direktör.



J. N. SANNE,
grosshandlare.



C. R. FAGERLIND,
trafikchef.



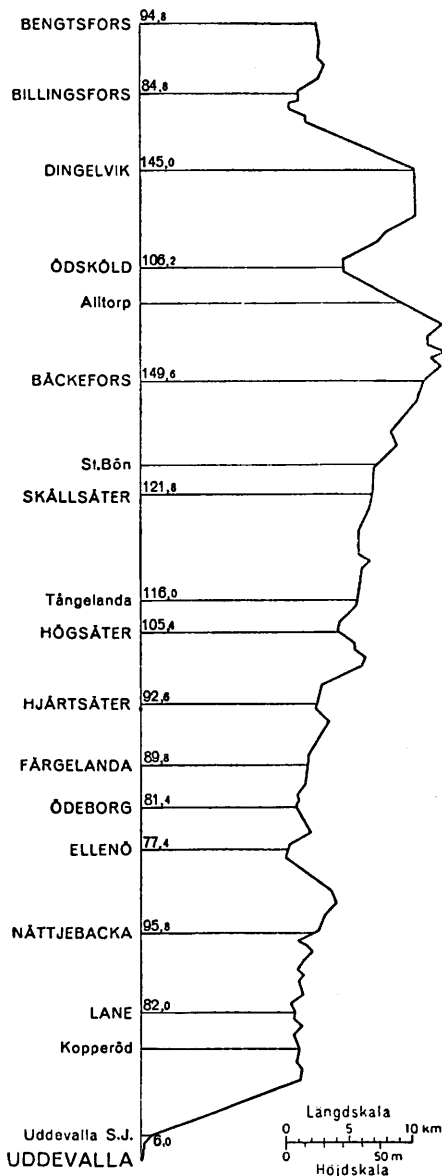
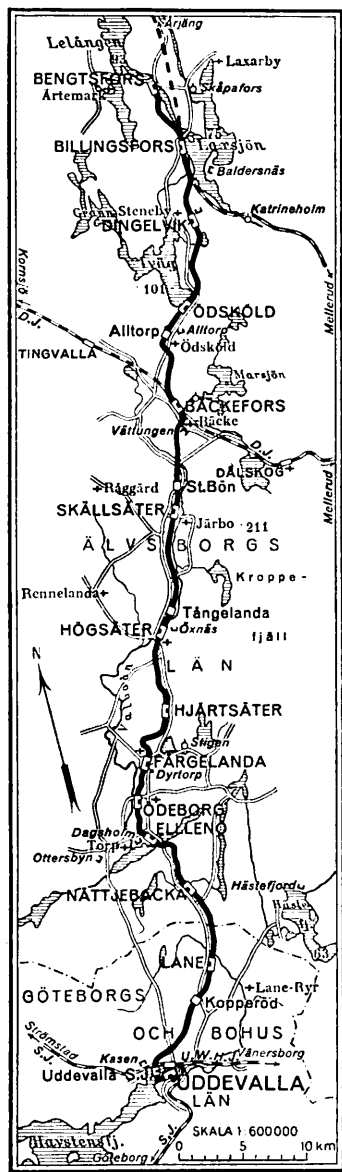
O. M. FRIBERG,
trafikchef.



Bron över Ellenösundet.



Översvämning å Uddevalla station.



i tre spann lagd omkr. 73 km. lång bro, 14 m. över vattnet, från vilken den resande har en storslagen utsikt åt båda håll över sjöarna med sina delvis odlade och täcka, delvis höga och vilda stränder.

Efter Ellenö station genomgår järnvägen ett relativt bördigt jordbruksområde, som sträcker sig till gränskapet av Bäckefors, 60 km. från Uddevalla.

Vid Ödeborgs station ligger Ödeborgs bruk, som tillverkar tråd- och pressspik och även är ägare av ett tegelbruk. Å en höjd vid samma station ligger ett fornminnesmuseum, tillhörigt Dalslands fornminnesförenings västra krets, med rika samlingar. Vid Färgelanda station ligger Dalslands folkhögskola och omkr. 3 km. härifrån Stigens yllefabrik. Bygden omkring stationen är rik på

fornlämningar. Omkring Färgelanda och Högsäters stationer hava sedan järnvägens tillkomst uppväxt typiska stationssamhällen.

Vid *Bäckefors* korsar järnvägen Dalslands järnväg och går sedan in i en ovanligt vacker del av Dalsland. Hela vägen mellan *Bäckefors* och *Bengtsfors* går järnvägen genom bergskärningar och å höga bankar, genom mäktiga skogar och utmed leende sjöar.

Vid *Ödskölds* station följer banan en lång sträcka den storslagna *Ivågssjön*, och mellan *Dingelviks* och *Billingsfors* stationer synes djupt under banans nivå den ömsom leende, ömsom storslagna *Laxsjön*.

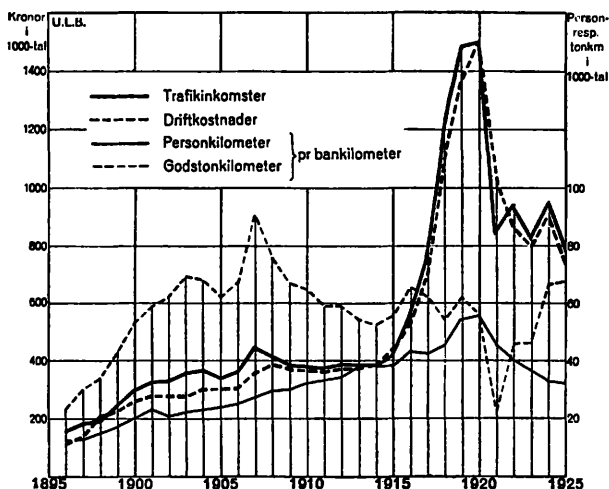
Mellan *Billingsfors* och *Bengtsfors* löper järnvägen utmed Dalslands kanal och strömfallet vid s. k. tjugonde slussen, träffar därefter sjön *Bengtsbrohöljen*, vars strand följes genom kurvor och skärningar fram till *Bengtsfors* station. Detta stationssamhälle, som vid järnvägens tillkomst bestod av några få hus, är nu köping. Tack vare de goda kommunikationerna ha här anlagts olika industrier, såsom trämassefabrik, sågar m. m. Den redan på 1890-talet anlagda elektrokemiska fabriken, den första i sitt slag i landet, har emellertid nu nedlagts och flyttat sin fabrikation till annan plats närmare exporthamn. Annan industri har dock övertagit fabriksbyggnaderna (se historiken).

Bengtsfors station ligger vid södra ändan av sjön *Lelången*, som genom kanaler står i förbindelse med sjöarna *Stora Le*, *Östen* samt *västra och östra Silen*, vilka sjöar trafikeras av från *Bengtsfors* utgående båtar.

Med *Köpmannebro* finnes daglig förbindelse med ångare genom Dalslands kanal förbi det minnesrika *Baldersnäs* samt en mängd andra vackra platser såsom *Långed*, *Håverud*, *Upperud* m. fl.

Icke blott utmed nämnda sjöar och kanaler utan även runt om *Bengtsfors* finnas en mängd storslagna utsiktspunkter, framförallt vid gården *Lund*, där en hänförande utsikt erbjudes över sjön *Lelången* och den trolska sjön *Svärdlången*. Dessa trakter besökas sommartid av en mängd resande och naturälskare.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.		År 1895	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	89	89
» i sidospår	»	6	6,163
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår.....	m.	180	180
Rälsvikt	kg/m.	17,3	17,3
Största tillåtna hjultryck	ton	3,5	3,5
» » tåghastighet.....	km/t.	40	40

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	5	9
Motorvagnar för ång- eller annan drift.....	»	—	1
Personvagnar med 2 axlar	»	3	8
» » 4 »	»	2	4
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	65	196
» » » 4 »	»	15	16
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	2	1

Personal, antal.

Ordinarie.....		62	80
Extra		4	9
Verkstadsarbetare.....		5	3
Banarbetare		10	20

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1898.

Järnvägsanläggningen	2 651 727: 54
Rullande materiellen	333 763: 21
Inventarier	27 014: 45
Förrådseffekter	13 242: 08
Fordran av trafikanter ..	618: 39
» i bank.....	21 200: —
Övertagna aktier	38 753: 44
Diverse debitorer	14 214: 75
Kassakonto	3 169: 78

S:a kr. 3 103 703: 64

Skulder den 31 dec. 1898.

Riksgäldskontoret:	
kapital ..	1 247 000: —
ränta ..	54 367: 31
anstånds-	
ränta ..	94 338: 74
Statens järnvägar	1 395 706: 05
Uddevalla—Vänersborg—	
Herrljunga och Dalslands	
järnv.	17 310: 40
Bankräkningar	340 000: —
Div. kreditorer	4 620: 76
Aktiekapitalet	1 250 800: —
Vinst- och förlustkonto ..	87 723: 44

S:a kr. 3 103 703: 64

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	2 597 148: 67
Rullande materiell.....	596 598: 20
Inventarier	83 495: 23
Materialier	49 176: 96
Fordran å stationerna	31 273: 14
Fordran å bankräkning ..	33: 83

(forts.)

Skulder den 31 dec. 1925.

Riksgäldskontoret:	
kapital, ej	
förfallet	1 545 400: 19
kapital, för-	
fallet ..	11 119: 91
räntor ..	37 932: 18
	1 594 452: 28

(forts.)

(Tillgångar 1925, forts.)		(Skulder 1925, forts.)	
Hus i Ödsköld och Ödeborg	4 900: —	Ensk. järnv.	
Andel i Uddevalla stuveriförening (125.—).....	1: —	pens.-kassa	246 392: 66
Enskilda järnvägarnas garantifond (4 450: —) ..	1: —	Sveriges statsbanor	50 965: 48
A.-b. Smålägenheter.....	1: —	Uddevalla—	
Aktier i Uddevalla trafik- a.-b.....	1 000: —	Vänersborg	
Kassakonto	4 397: 23	—Herr-	
Vinst- och förlustkonto ..	11 498: 29	ljunga och	
		Dalsl. järnv.	11 148: 83
		Ödeborgs bruk	12 000: —
		Fraktrösttutioner	20 436: 38
		Ej lyftade	
		vinstmedel	148: —
		Växlar	5 001: 17
		Uddevalla stad	2 000: —
			348 092: 52
		Aktiekapitalet	1 250 800: —
		Amorteringar	129 588: 57
		Reserv- och reparations-	
		fonden	56 591: 18
			186 179: 75
<hr/>		<hr/>	
S:a kr. 3 379 524: 55		S:a kr. 3 379 524: 55	

.....