
UDDEVALLA—VÄNERSBORG— HERRLJUNGA JÄRNVÄG

Signatur: U.W.H.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolag, Vänersborg.

Bland bruks- och skogsägarna i Värmland uppstod redan i början av 1840-talet fråga om byggandet av en järnväg från Vänersborg till Uddevalla. Sannolikt gällde det endast en hästbana. Förslaget härflöt från och understöddes av engelsmän, vilka i Värmland hade affärsförbindelser i järn och trä. Anledningen var de höga avgifterna i Trollhätte kanal och i Göteborgs hamn samt kanalens långa stängningstid under vintern, varigenom en jämn och regelbunden skeppning till England hindrades. Förslaget fördes så långt, att engelska ingenjörer utarbetade en fullständig plan med kostnadsberäkningar för den ifrågasatta järnvägen, vartill kapital delvis skulle erhållas från England, men därvid stannade det, huvudsakligen på grund av inverkan från ett mäktigt Göteborgsintresse. Hoppet levde emellertid kvar om förbindelse med landets största insjö under beräkning att därigenom en betydande export och import skulle dragas denna väg snabbare och billigare än kanalvägen till Göteborg.

År 1846 upptog Uddevalla åter järnvägsprojektet till Vänersborg och uppdrog åt den preussiske överingenjören J. KÖNIG att utarbeta ett förslag. Till kostnaderna erhöles bidrag av statsmedel. Förslaget upptog en normalspårig bana för en kostnad av 2 242 253 rdr rmt. Även detta järnvägsförslag föll för Göteborgsmakten, som givetvis icke ville släppa något av Vänertrafiken till Uddevalla. Därtill voro Uddevalla och Vänersborg då små, ekonomiskt svaga städer, som icke mäktade giva tillräckligt handtag åt järnvägsplanen.

Järnvägens tillblivelse var helt och hållet ett verk av landshövdingen greve ERIK JOSIAS SPARRE. Den 29 jan. 1862 inbjöd han till ett möte i Vänersborg. Detta möte uttalade sig för en järnväg Vänersborg—Grästorp—Håkantorps, och anledningen därtill var, att Lidköping arbetade för en bana Lidköping—Håkantorps—Vårgårda eller Herrljunga, beroende på den plats, å vilken järnvägen från Borås skulle sluta. Därjämte framfördes förslaget Vänersborg—Uddevalla, vilket man hoppades skulle kunna utföras något billigare än 1846, emedan man sedan dess vunnit mera erfarenhet i järnvägsbyggande.

Greve SPARRE vidtog genast åtgärder för undersökningar och aktieteckning. Den 7 juli 1862 beslöt Uddevalla stad på allmän rådstuga att teckna 300 000 rdr i en järnväg Vänersborg—Uddevalla. Men greve SPARRE syftade längre, och då Vänersborgs stad å allmän rådstuga den 9 aug. skulle avgöra frågan om aktieteckning, förmådde han stadens invånare att anslå 300 000 rdr för hela sträckan Uddevalla—Vänersborg—stambanan samt att göra hemställan till Uddevalla att gå med på det stora förslaget. Så skedde ock redan två dagar därefter. Då greve SPARRE dessutom fått löfte om aktieteckning av enskilda personer samt plan och kostnadsberäkning förelågo, kunde inbjudan till aktieteckning utfärdas. Vid de nämnda mötena utsågo de båda städerna var för sig kommitterade, vilka tillsammans skulle hos K. M:t anhålla om proposition till nästa riksdag om statslån till järnvägen.

Vidare ingick i greve SPARRES planer en järnväg från Vänersborg eller möjligen från lämplig punkt mellan denna stad och Uddevalla till Norge genom Moss, Fredrikshald och Kristiania. Sin önskan om förbindelse med Norge fick greve SPARRE förverkligad, om än icke alldeles så som han först tänkt sig, så dock god nog, genom Dalslands- och Bergslagsbanorna.

I Vänersborg och Uddevalla vann greve SPARRE, såsom av ovanstående framgår, intresse och offervillighet, men landsbygden ställde sig skeptisk. Befolkningen trodde icke på någon nämnvärd fördel av järnvägen och ännu mindre på densamma bärighet. En hel del lantmän betraktade järnvägen till och med såsom skadlig, »ty den avskar åkrarna i småbitar och stympade sålunda egendomarna, skrämde hästarna och berövade bönderna körningsinkomster», m. m. Ganska belysande för stämningen och greve SPARRES finurliga taktik är följande episod, som berättas av majoren CL. ADELSKÖLD, vilken uppgjort ritningar och kostnadsförslag: »Greve SPARRE hade sommaren 1862 till ett möte å Restad sammankallat åtskilliga personer i de orter, genom

vilka järnvägen skulle sträcka sig. Sedan greven därvid framlagt sin plan och framhållit fördelarna av järnvägsförbindelsen, uppträdde den ene efter den andre av de närvarande med de mest bevekande förböner, att herr greven och landshövdingen inte vidare skulle tänka på en sak, som alldeles omöjligt kunde realiseras och som skulle göra mera skada än gagn.

— Äro herrarna nu ense med mig om saken? — sade greven, som en längre stund varit liksom halvsovande och frånvarande, då mötet skulle avslutas —, så torde ni, när ni kommer hem, meddela edra vänner och bekanta vad *jag* sagt och vad *jag* nu säger, nämligen, att jag ämnar genomdriva denna järnvägsbyggnad såsom varande oundgängligen nödvändig för utvecklingen av det läns näringar, som konungen anförtrott mig. Säg detta till alla ni träffar och i första rummet hoppas jag på edert eget bistånd vid aktieteckningen, när det kommer till stycket.

När ombuden avlägsnat sig, anmärkte ADELSKÖLD, att överläggningen just icke varit mycket uppmuntrande.

— Asch — svarade greve SPARRE —, det betyder mindre än intet vad de där krabbsaltarna tänka och tycka, det var de allra värsta motståndarna jag med avsikt sammankallat, och nu få de något att skrävla om. Saken kommer på tal, och så går den — och nu ska' Ni genast göra upp ett kostnadsförslag och en plan för det hela, så att jag kan väcka motion om statsbidrag till järnvägsanläggningen.»

Väntat var, att Göteborg nu liksom tidigare icke skulle se järnvägen till Uddevalla med blida ögon på grund av farhågan, att en betydande godstrafik skulle gå för export över Uddevalla, där hamnumgälderna kunde ställas billigare. Göteborgsintressena hade sin talesman i Göteborgs Handels- och Sjöfartstidnings redaktör, S. A. Hedlund. Tidningen gjorde sig all möda bevisa, att järnvägen var obehörlig, att den var ett ruinerande företag och att Uddevalla hamn vore omöjlig för exportfartyg o. s. v. Tidningarna i Vänersborg och Uddevalla svarade med vederläggande utredningar och skarpa artiklar.

Det av ADELSKÖLD upprättade kostnadsförslaget gällde en 8 3/4 mil lång bana med en spårvidd av 4 eng. fot. Kostnaden beräknades till 4 860 000 rdr, av vilka 2 800 000 rdr kommo på bandelen Vänersborg—Herrljunga och 2 060 000 rdr på bandelen Uddevalla—Vänersborg, den senare alltså avsevärt dyrare pr mil, vilket berodde på svårare terräng.

Spårvidden var densamma som Herrljunga—Boråsbanans, för vilken

ADELSKÖLD och SPARRE åstadkommit ett mellanting mellan bred- och smalspårighet eller en spårvidd av 1,217 m. Såsom en spydighet mot banans upphovsman, greve SPARRE, kallades den »snålsparrig», en benämning, som SPARRE själv överflyttade på Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg. När SPARRE under överläggningen om spårvidden frågade ADELSKÖLD om skillnaden i kostnaden mellan bredspårig och den spårvidd, som använts för Borås—Herrljungabanan, samt svaret blev 8 à 900 000 kr., utropade SPARRE skrattande: »Nej, låt oss då inte tala om annat än att bygga en 'snålsparrig' bana.» Dessutom ansåg han samma spårvidd som Borås—Herrljungabanan vara en stor fördel för samtrafiken mellan de båda banorna.

Av det behövliga kapitalet hade greve SPARRE beräknat att få $\frac{2}{3}$ eller 3 240 000 rdr av riksdagen såsom låneunderstöd mot låg ränta. Det återstående beloppet, 1 620 000 rdr, skulle erhållas genom aktieteckningar. Beträffande trafikinkomsterna hade beräknats, att bandelen Vänersborg—Herrljunga skulle giva 283 000 rdr och bandelen Uddevalla—Vänersborg 200 000 rdr eller tillsammans 483 000 rdr, d. v. s. nästan jämnt 10 % å anläggningskostnaden.

Den 2 jan. 1863 hölls i Vänersborg ett talrikt besökt möte, vid vilket greve SPARRE värtaligt redogjorde för järnvägens nytta. Efter livlig diskussion beslöt mötet, att ett bolag skulle bildas och kallas *Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsaktiebolag*, att koncession jämte fastställelse å bolagsordning skulle sökas och att aktieteckningen skulle fortsättas.

Ombud från Lidköping meddelade vid mötet, att staden beslutat anläggning av en järnväg Lidköping—Håkantorps och därtill anslagit 100 000 rdr samt att låneunderstöd skulle begäras av staten. Framställning gjordes av ombuden, att Lidköping skulle för sin järnväg få ingå i det nyss bildade bolaget, så att det bleve ett enda bolag för båda järnvägarna, men denna fråga kunde icke tagas under behandling, då den icke varit upptagen å kallelsen till mötet.

Ställningen var nu följande. Uddevalla och Vänersborg höllo i första rummet på en järnväg mellan sig men voro gärna med om en fortsättning till västra stambanan. Lidköping ville också dit och de båda intressena hade en gemensam punkt, Håkantorps. Frågan blev då, vem som skulle fortsätta därifrån till stambanan. Mot förslaget om gemensamt bolag ställde sig greve SPARRE något reserverad. »Hans» järnväg skulle ha sina ändpunkter vid havshamn och stambanan och stå i förbindelse med Borås och dess industriområden. På en sådan

banas bärighet trodde han. På samma gång greve SPARRE avsåg att gagna orterna, sökte han få företaget räntebärande. För den skull drog han järnvägen Vänersborg—Herrljunga över den rikt sädesproducerande västgötabygden i Skaraborgs län, varigenom han oegennyttigt ställde sitt eget län till större delen utanför järnvägen. Av förbindelsen med Borås—Herrljungabanan väntade han sig avsevärda frakter dels från industrien i och omkring Borås, dels skogsbygden i södra länet. Slutligen skulle från järnvägen Borås—Herrljunga—Vänersborg—Uddevalla, som skulle bli en längd- eller stambana, en hel del bibanor utgå.

Vid mötet tillsattes en interimsstyrelse, i vilken invaldes greve SPARRE som ordförande samt för Uddevalla grosshandlarna B. J. HASSELGREN, J. KULLGREN, ROBERT THORBURN och H. ENGELKE; för Vänersborg kammarherren C. E. C. KUYLENSTJERNA, bokhandlaren F. A. ZETTERGREN och musikdirektören O. H. BERGQVIST; för Skaraborgs län kaptenen G. VON BRAUN, possessionaterna C. V. NORRMAN, Ulvstorp, och J. CARLSSON, Levene, samt för Dal brukspatronen O. HASSELGREN, Rådanefors.

Någon proposition hördes icke av vid 1862—1863 års riksdag, men i stället väcktes fyra motioner om ett lån av 3 240 000 rdr. I ridderskapet och adeln väcktes motionen av greve SPARRE, som f. ö. tidigare utgivit en broschyr i frågan och som framhöll, att västra stambanan icke hade någon förbindelse med Vänern, vilken var omgiven av sex städer och en mängd lanthamnar. Genom den föreslagna banan skulle förbindelse erhållas mellan Västergötland och Norge genom Säffle kanal och statsbanan från Arvika till Kongsvinger samt genom den föreslagna Dalslands kanal. Härigenom skulle nya avsättningsorter vinnas för spannmål och andra varor, liksom Västergötland lättare skulle få fisk, trävaror m. m. Järnvägen skulle förena Nordsjön och Vänern, de väveriidkande trakterna av Älvsborgs län med goda avsättningsorter och f. ö. genomgå de bördigaste och folkrikaste delarna av Skaraborgs län. Övriga motionärer, vilka delade greve SPARRES synpunkter, voro rådmannen J. BÖRJESON, Vänersborg, borgmästaren G. RHODIN (Skaraborgs län) och lantbrukaren OL. ERIKSSON (Bohuslän).

Statsutskottet ansåg, att linjen Uddevalla—Vänersborg vore högeligen gagnande för samtliga hamnar och landskap omkring Vänern och behöflig för att lätta på Trollhätte kanals starka överbelastning men att Vänersborg—Herrljungalinjen huvudsakligen endast gagnade de orter, genom vilka den skulle gå. Densammans byggande kunde gott

uppskjutas något år med hänsyn till statens knappa penningtillgångar. Inom samtliga stånd föranledde frågan långvariga debatter. I fråga om linjen Uddevalla—Vänerns godkändes utskottets förslag, medan i slutvoteringen om Vänerns—Herrljungalinjen återremiss beslöts av borgareståndet med 32 röster mot 23. Greve SPARRE fick nu tid på sig för bearbetningar med resultat, att ständerna beviljade hela det begärda lånet mot 4 % ränta och 1 % amortering samt 3 års räntefrihet.

Som bekant infördes landstingsinstitutionen från och med år 1863. De första landstingsmännen voro eniga om att den strängaste sparsamhet skulle iakttagas. Man skulle söka begränsa utgifterna till inkomsterna av de brännvinsmedel, som ställts till landstingets disposition. Det såg följaktligen icke förhoppningsfullt ut, då motionärer begärde hundratusentals rdrs anslag till järnvägar, i synnerhet som ortsintrössena i dessa frågor alltid kommo i skarp strid mot varandra.

Älvsborgs läns landsting, som inom sitt område fick endast ungefär en tredjedel av järnvägen, beviljade emellertid 1863 hela det för aktieteckning begärda beloppet, 200 000 rdr, utan uppställande av några villkor. Detta berodde givetvis på greve SPARRES inflytande. Beslutet överklagades men fastställdes av K. M:t. År 1865 beviljade landstinget ytterligare 200 000 rdr i s. k. garantiaktier, men man har sig ej bekant, huruvida denna garantieteckning använts.

Skaraborgs läns landsting avskog såväl år 1863 som 1864 framställningen om aktieteckning, och Bohus landsting vägrade likaledes att teckna aktier, vilket ju var att vänta på grund av Handelstidningens inflytande. De kommuner, genom vilka järnvägen skulle gå, höllo sig ock ganska reserverade.

För att få fart i den enskilda aktieteckningen fann greve SPARRE på att sända teckningslistor till kronofogdar, häradsskrivare, kronolänsmän och kommunalordförande m. fl. med anmodan att anskaffa aktietecknare. De tre förstnämnda kategorierna, länsstyrelsens tjänstemän, hade klart för sig, att de icke skulle bliva nådigt mottagna av sin chef, om de komme med blanka teckningslistor. Därför lågo de i energiskt och värvade aktietecknare i mängd, oavsett om dessa sedermera kunde lösa aktierna eller icke.

Det berättas, att bolagets verkst. direktör, O. H. BERGQVIST, en dag fick besök av en mager, trasig gubbe, som på förfrågan vad han ville svarade: »Länsman har tillsagt, att ja' skall betala ax som ja' har skreve på». — »Vem är ni då?» — »Ja' är torpare under Nygård.» — »Ja, jag ser i registret, att ni tecknat 20 aktier och ni skall göra första

inbetalning med 200 rdr.» — »Ska ja? Ja' har ente två styver. De enda ja' har är en skröplig kärring, å den kan I få ta.» Dylika aktier, kallade »backstugusittareaktier», funnos vid den slutliga uppgörelsen till bortåt 150 000 rdr.

För greve SPARRE var det huvudsaken att kunna uppvisa full aktieteckning vid den för koncessionen föreskrivna tiden för att kunna påbörja arbetet och komma åt statslånet ävensom övriga tecknade belopp.

Den tröga aktieteckningen förmådde Uddevalla stad att i maj 1863 teckna ytterligare 200 000 rdr. Greve SPARRE höll därefter ett sammanträde, varvid han meddelade, att teckningen fortskridit till 1 210 000 rdr men att ännu omkring 400 000 rdr fattades. Bevekande bad han de för järnvägen intresserade att kraftigt verka för fortsatt aktieteckning. Själv gjorde han början med att teckna 10 aktier, och övriga mötesdeltagare utfäste sig för mellan 60 och 70 aktier. Vid ett följande möte i Vänersborg framhöll han, att uddevallaborna tecknat omkr. 100 000 rdr mer än vänersborgarna. Resultatet blev en mindre teckning.

Ganska stora förväntningar ställdes på Värmland. En delegation sändes dit för att övertyga bruks- och skogspatronerna om fördelen av järnvägen. De delegerade lämnade en jämförelse mellan kostnaderna för kanalumgälder och hamnavgifter i Göteborg å ena sidan samt för järnvägsfrakten till Uddevalla och hamnavgifterna därstädes å andra sidan. Emellertid meddelade Trollhätte kanals styrelse, att 3/10 av kanalumgålderna skulle erläggas av fartyg, som lossade eller lastade i Vänersborgs hamn. Greve SPARRE sökte hos K. M:t utverka befrielse från dessa umgälder, men de utgjorde en rättighet, som icke kunde berövas kanalbolaget. Resultatet av ansträngningarna i Värmland blev aktieteckning för — 1 100 rdr.

Den 25 sept. 1863 hölls bolagsstämma. Nu voro 1 422 500 rdr tecknade och omkr. 200 000 rdr fattades. Vid stämman meddelade ordföranden, greve SPARRE, att statslånet erhållits, att koncession beviljats med skyldighet för bolaget att ha påbörjat arbetet senast den 1 maj 1864 och att bolagsordningen stadfäst.

Det blev en rätt så livlig bolagsstämma med framdragande av de gamla tvisteämnena om »snålsparrigheten», sträckningen m. m. Diskussionen blev synnerligen högljudd och talarna många, men greve SPARRE satte sig endast tillrätta i stolen och tycktes inslumra. Då stormen ett ögonblick bedarrade, förklarade han diskussionen avslutad och frågade, om någon kunde uppgiva något sätt att anskaffa den resterande aktieteckningen på 200 000 rdr. Allmän tystnad. »Då tecknar

jag dem själv, ty järnväg *ska* vi ha, mina herrar!» utropade han med skarp stämman och dängde den stora klubban i bordet, så att bläckhorn, sanddosa och övriga mobiler hoppade högt.

Denna uppoffring var dock ingalunda oförberedd. SPARRE hade före stämman frågat ADELSKÖLD, om denne kunde göra några besparingar, så att de felande 200 000 rdr möjligen icke skulle gå åt. Svaret blev jakande, förutsatt att arbets- och materialpriserna icke komme att stiga. ADELSKÖLD höll vad han lovade och sparade bortåt 200 000 rdr, och SPARRE skulle således ha gått fri, om icke »backstugusittareaktierna» funnits, vilka konsumerade större delen av besparingen. Det bör emellertid sägas till greve SPARRES berömmelse, att han vid ebb i järnvägens kassa icke drog sig för utbetalningarna.

Det viktiga järnvägsföretaget hade således i och med stämman den 25 sept. 1863 blivit säkerställt, och man företog val av styrelse. Till medlemmar av denna valdes: greve SPARRE, ordförande, med ett arvode av 3 000 rdr, konsuln R. THORBURN, Uddevalla, verkst. direktör och vice ordförande med 5 000 rdr, grosshandlaren I. KULLGREN, Uddevalla, musikdirektören O. H. BERGQVIST, Vänersborg, och possessionaten J. CARLSSON, Levene, de tre sistnämnda kallade direktörer, med 1 000 rdr vardera.

Valet väckte mycken förbittring i Vänersborg, där man ansåg, att kammarherren KUYLENSTJERNA bort vara självskriven till verkst. direktör, emedan han varit vice ordförande i interimsstyrelsen och nedlagt ett betydande och mycket förtjänstfullt arbete för att få järnvägsföretaget genomfört. I stället blev han endast suppleant. För att undanröja valtviser vid bolagsstämmorna överenskomms det sedermera om att två ledamöter av styrelsen skulle tagas från Uddevalla, två från Vänersborg och en från Skaraborgs län. Ordföranden skulle tagas från Uddevalla, under det att vice ordföranden och verkst. direktören skulle ha sitt säte i Vänersborg, där huvudkontoret var beläget och trafikchefen bosatt.

I sin koncessionsansökan hade bolaget förbehållit sig och även medgivits rätt att välja linjen över Håkantorp eller den kortare och billigare över Annestad. Avsikten var att använda sistnämnda linje, i fall Skaraborgs läns landsting icke ville teckna nöjaktigt aktiebelopp.

Trots det onekligen frikostiga erbjudandet att för ett belopp av 200 000 rdr (sedermera sänkt till 100 000 rdr) få en 5 mil lång järnväg över en av länets bördigaste trakter, Salstad—Gråstorp—Håkantorp—Vara—Vedum, avslög Skaraborgs läns landsting, såsom förut

nämnts, åren 1863 och 1864 aktieteckning. Först vid 1865 års landsting lyckades det järnvägens tillskyndare att genom sammankoppling med två andra järnvägsplaner inom länet åstadkomma en blygsam teckning på 50 000 rdr. På grund härav valde bolaget den kortare och billigare vägen. Men efter överläggning vid ny bolagsstämma den 11 nov. nämnda år och sedan Lidköping telegrafiskt meddelat, att det anslog 10 000 rdr, om järnvägen droges över Håkantorps, beslöt stämman att välja denna plats. Lidköpings välvilja kvitterades av Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägs bolagsstämma 1873 med teckning av aktier i Lidköping—Håkantorps järnväg för 10 000 rdr.

Till aktieteckningens invecklade historia hör vidare, att arbetarna vid järnvägsbygget erhöles i inkvarteringspengar 3 öre pr dag (under det att vid statsbanarbeten lämnades 2 öre) mot villkor att teckna en aktie vardera samt att leverantörer till järnvägen skulle taga aktier för en viss procent av leveranssummorna. Aktiebolagsregistret för 1864 upptager över 300 järnvägsarbetare. Det medgavs likväl rätt snart, att två slog sig ihop om en aktie, och flera sådana fall förekommo. Inbetalningarna fullföljdes naturligtvis icke, och kunde ej indrivas, varför bolaget år 1882 måste övertaga dessa aktier.

Banans byggande. Till överingenjör antogs majoren CL. ADELSKÖLD och till arbetschef kaptenen J. VESTMAN. Byggandet av järnvägen var över huvud taget jämförelsevis lätt, ty från Herrljunga till Salstad, alltså under halva vägen, var terrängen jämn, fast och utan nämnvärda berg eller mossar. Från Salstad till Uddevalla mötte däremot en del svårigheter såsom Flo mosse, övergången av Göta älv, bangårdsanordningarna vid Vänersborg, banvallen över sjön Vassbotten och infarten till Uddevalla med rätt stark lutning. Över mossens västra kant, där banan går fram, lades till en längd av 60 m. en träviadukt på pålar, nedslagna till bortåt 20 m. djup. I den något fastare delen av mossen i sydöst till en längd av omkr. 700 m. bildades banken av mossjord på det sätt, att en bank lades upp lagervis till en tredjedels m. höjd, varefter arbetsstyrkan uppställdes i »rotvis kolonn» och marscherade fram och åter, tills banken var väl hoppackad. När banken fått en höjd av omkr. 3 m., ansågs den böra vara säker och belades med 3 m. långa syllar under skenorna samt ballastades på vanligt sätt. Ledaren av detta arbete efter majoren ADELSKÖLDs anvisning var stationsingenjören, kaptenen E. VALLANDER vid Västgöta-Dals regemente. Det var ett experiment, säger majoren ADELSKÖLD, men det har stått sig utmärkt. Samma metod användes å en mosse i närheten av Herrljunga.

Större svårigheter än mossen beredde övergången av Huvudnäsöfallet, ty här dugde det icke med ett experiment. Avståndet mellan de två klippor, varest bron skulle läggas, var 43 m., och där störtade Göta älvs vattenmassa hopträngd och sålunda till stort djup våldsamt ned för fallet. Det var alltså med den tidens hjälpmedel absolut omöjligt att lägga någon stödpelare i älven eller använda ställningar för brospannets överdragning på vanligt sätt.

ADELSKÖLD beslöt nu att först överföra lätta regler, endast starka nog att uppbära sig själva och att efter brons fullbordande emotstå sammantryckning vid belastningen. Sedan de överförts, skulle de begagnas som ställning. Sedermera mötte det ingen svårighet att fullborda spannet genom ett under dessa regler anbringat system av länkedjor, hängjärn och strävor, sammanfogade med bultar. Det skulle sålunda bliva en sorts hängbro, underifrån styvad medelst triangulärt anbringade stag och strävor. Men för att göra det hela så lätt och starkt som möjligt, beslöt ADELSKÖLD att bygga bron av stål, varigenom den skulle med samma styrka kunna göras minst en tredjedel lättare än av järn. Från sakkunnigt håll, bl. a. från medlemmar av ingenjörsföreningen, höjdes varningar för att till en så betydande järnvägsbro använda »ett så sprött och opålitligt material som stål».

Bron byggdes av puddelstål, och varje stycke avprovades ytterst noga, innan det insattes på sin plats. Överförandet av reglarna skedde utan mankemang. Kostnaderna gingo till 39 516 rdr. En bro av järn skulle ha blivit dubbelt så dyr och mer än en tredjedel tyngre. Brons totalvikt var 50 ton.

Denna järnvägsbro, den första av stål och med lätt konstruktion, väckte uppseende och livligt intresse långt utanför Sverige. Den avbildades och beskrevs i detalj i engelska vetenskapliga fackskrifter, och brobyggare kommo långväga ifrån för att bese den vackra bron. Av befolkningen har den alltid kallats rätt och slätt »stålbron», ty då visste man utan vidare att det var den unika järnvägsbron över Huvudnäsöfallet.

Som en kuriositet förtjänar berättas, att folket i Vänersborg och trakten där omkring fick den uppfattningen, att stålbron av misstag lagts »upp och ned vänd». Den skulle liksom övriga, man sett på den tiden, varit ritad med bärbågarna uppåt, men ingenjören, som lade bron, hade av förbiseende kommit att vända dem nedåt. Anmärkningsvärt är, att denna tro ännu fullt och fast lever kvar hos många. Antagligen har ADELSKÖLD, som tyckte om ett gott skämt, själv satt historien igång vid tillfälle, då någon frågat, varför bågarna hängde nedåt.

Svårigheterna med infarten till Uddevalla berodde i första rummet på den starka lutningen, 16,67 ‰, men även därpå att tåget inte kunde gå direkt in till stationen utan först måste passera förbi en sträcka utåt hamnplanen och sedan backa in till stationen. Backmanövern måste givetvis upprepas vid utgåendet. Detta förändrades 1907 i samband med Bohusbanans byggande.

Risåbanken krävde inga särskilt anmärkningsvärda anstalter, men den beredde en obehaglig och kostsam överraskning, då den natten till den 28 aug. 1866 rasade. Banken, som i sin helhet var i runt tal 900 m. lång och hade en höjd över ådalen av 21 m. samt i övrigt 9 till 12 m., var färdig till 840 m. och kulverten för ån lagd. Från toppen av banken störtade omkring 4 000 kbm. bankfyllnad till en vikt av 8 500 ton, dragande kulverten med sig. Träd flyttades upprättstående bortåt 20 m., och ån uppdämdes, så att ovanför liggande bruk hotades med fördöelse. Raset förorsakade en rätt avsevärd utgift och fördröjde börjandet av trafiken mellan Uddevalla och Vänersborg.

Enligt koncessionen skulle arbetet vara påbörjat den 1 maj 1864, vilket ock hade skett den 27 april, samt vara avslutat senast den 1 okt. 1867, men redan den 17 okt. 1866 kunde järnvägen i sin helhet öppnas för allmän trafik, och i jan. 1867 hade det första »snälltåget» gått från Uddevalla till Herrljunga. Arbetet hade således bedrivits med erkännansvärd skyndsamhet och även inom ramen av beräknade kostnader.

Statens kontrollant var majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren D. V. LILLJEHÖÖK. Bland distriktsingenjörerna märktes f. d. sergeanten vid Västgötadals regemente J. DANIELSSON. ADELSKÖLD fann honom som skapad för ingenjörsyrket, förmådde honom taga avsked från regementet och har i sina »Minnen» ägnat honom de amplaste lovord.

Arbetet fortgick under majoren ADELSKÖLDS sakkunniga ledning utan svårare missöden med undantag av det förut omtalade raset å Risåbanken, och under de tre åren synas arbetarna, som då icke hade någon organisation, förhållit sig lugna med undantag av små, snart bilagda kontroverser och ett strejkförsök i november 1865, varom det i en tidningsnotis hette:

»Arbetsmenskapen har förhållit sig stilla, och stadens innevånare hava ej oroats, men den 20 november togo arbetarna sig orådet före att göra en s. k. strike — troligen därtill uppviglade —, men uppmaningen att kl. 10 f. m. följande dag antingen börja arbetet eller lämna arbetsplatsen efterkommo alla utom en. Striken var obefogad och visade otacksamhet, då arbetarna hade ända till 1,50 rdr pr dag.»

Det var den tidens storartade avlöning, gällande även vid statsbanearbeten. En del av arbetarna, som bodde å »dyrorter», hade tre öre pr dag i inkvarteringspengar.

Vid ett så stort och i många fall ganska riskabelt arbetsföretag som en järnvägsanläggning kunde olyckshändelser bland manskapet näppeligen undgås, men svårare sådana voro jämförelsevis få under de tre byggnadsåren. På den tiden fanns ingen olycksfallsförsäkring, åtminstone ingen obligatorisk, men järnvägsstyrelsen sökte efter sin förmåga bisträcka de skadade och sjuka. Fri läkare- och sjukhusvård samt 32 öre om dagen erhöll den skadade under sjukdomstiden. Kunde han icke efter utskrivandet från sjukvården återgå till arbetet, erhöll han en gratifikation, växlande mellan 20 och 50 rdr. Till de dödades efterlevande beviljades en gratifikation av 400 rdr.

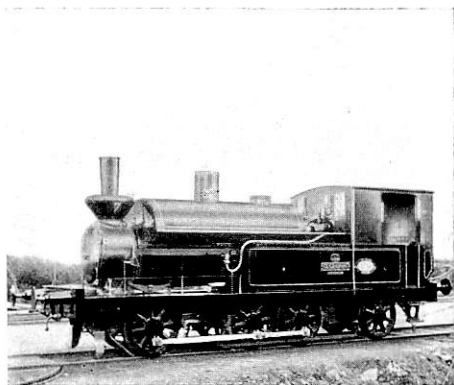
Frågan om banans inlösen till staten och ombyggnaden till normalspårig. Redan år 1874 uppgjordes plan med tanke å banans utläggande till bredspårig genom att ersätta utsliten räls med tyngre sådan, som ökades från 21,47 till 24,35 skålp. pr fot, vilket sedermera fullföljdes, oaktat utgifterna därmed avsevärt höjdes.

När så Bergslagernas järnvägar år 1877 började trafiken mellan Göteborg och Öxnered, blev ombyggnadsfrågan än mera trängande och ingenjörerna JONAS WESSEL (Dalslandsbanans byggare) och J. DANIELSSON fingo i uppdrag att upprätta kostnadsförslag för banans ombyggnad till bredspårig. Enligt deras beräkningar skulle kostnaderna uppgå till 605 200 kr., vilket belopp icke kunde anskaffas av det ekonomiskt svaga bolaget, och då intet bidrag av riksdagen kunde förväntas, måste förslaget bordläggas.

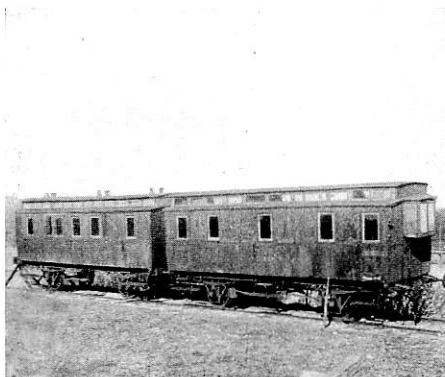
Nästa gång frågan åter bragtes på tal var 1883 av den anledningen, att förslag framkom om en bredspårig järnväg från Otterbäcken via Mariestad och Kinnekulle till Herrljunga eller Håkantorp.

Då det såg hopplöst ut för bolaget att kunna åstadkomma ombyggnaden och aktiernas värde sjönk nära nog till intet — enskilda aktieägare sålde dem för 5 kr. —, ansågo sig de stora aktieägarna på tillstyrkan böra i tid om möjligt rädda något genom banans försäljning till staten. För den skull ingav landstingsmannen, rektorn G. TH. BERGMAN i Vänersborg till Älvsborgs läns landsting 1886 en motion med hemställan, att landstinget skulle ingå till K. M: t med ansökan om proposition till riksdagen i ärendet. I motionen hette det bl. a.:

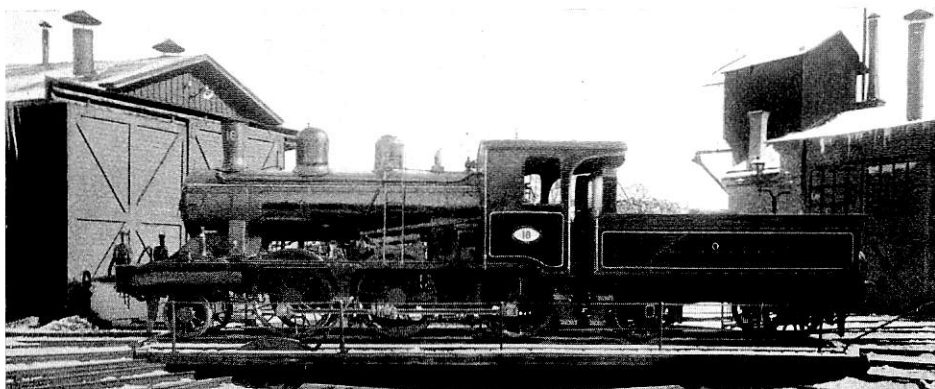
»Det torde vara för alla bekant, med vilka ekonomiska svårigheter Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg alltifrån dess början



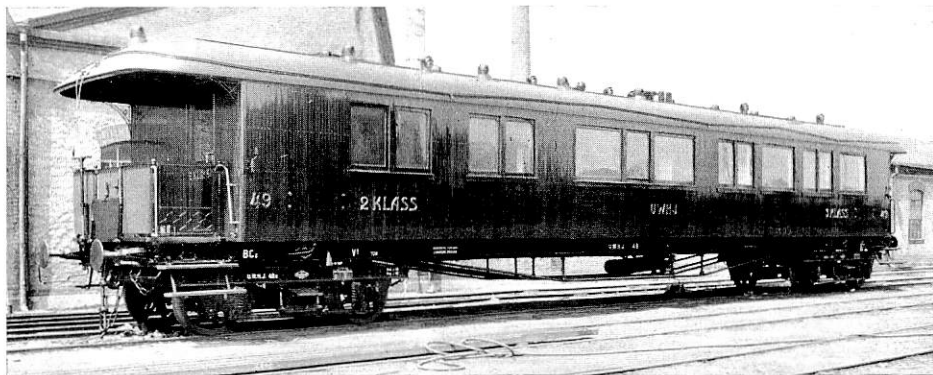
6-kopplat lokomotiv år 1867.



Äldre personvagnar.



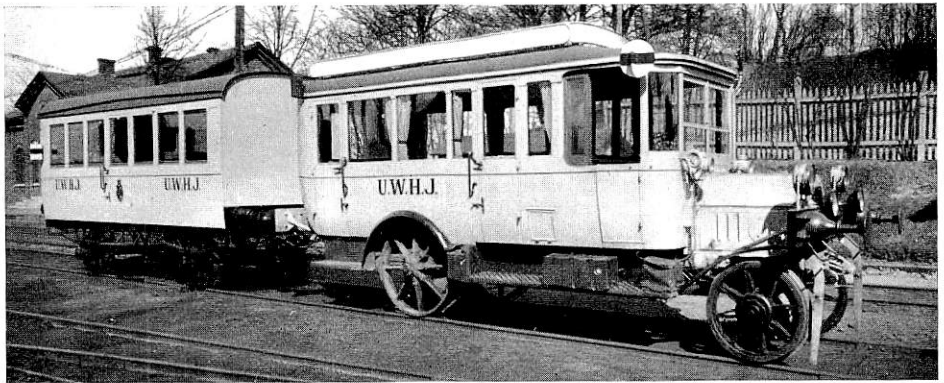
Nyaste lokomotiv.



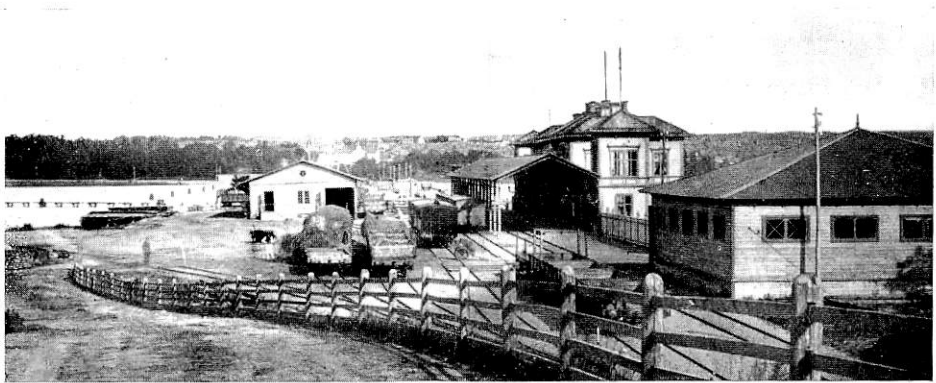
Personvagn av nyaste typ.



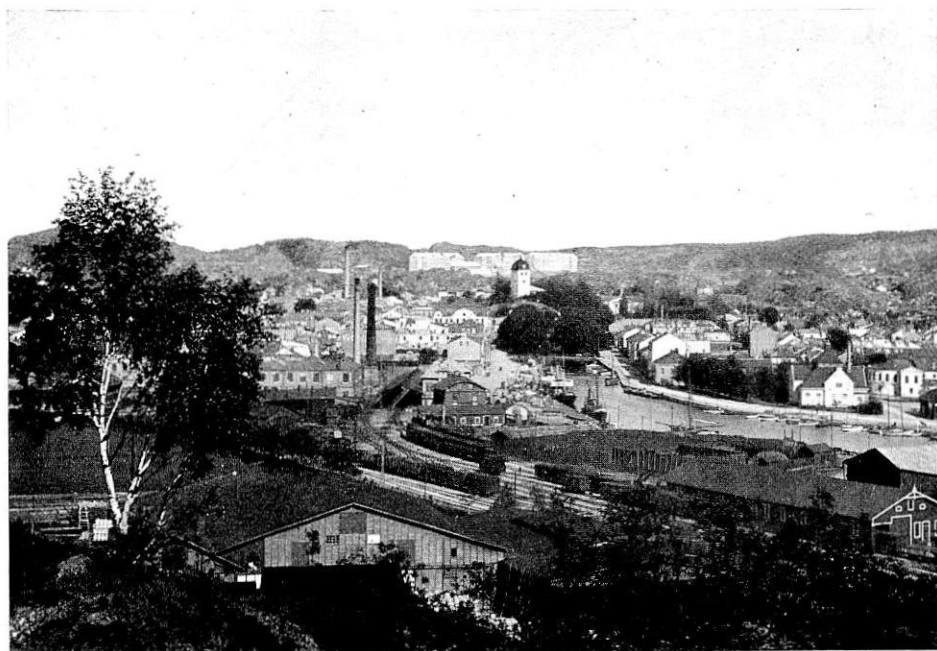
Modernt godståg.



Motortågsätt.



Vänersborgs station på 1870-talet.



Uddevalla år 1923.



Vänersborgs bangård år 1923.



Klaffbron över Göta kanal.



»Svalan.»

haft att kämpa. Och dessa svårigheter, föranledda huvudsakligen av de dryga räntor och annuiteter, som bolaget haft att erlægga, komma utan tvivel snart att ännu mera ökas. Det är nämligen känt, att en icke obetydlig nedsättning i frakter och passagerareavgifter på Statens järnvägar är inom den närmaste framtiden att emotse, och det är tydligt, att vid ett sådant förhållande Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägs ställning måste än ytterligare försämrans. Då denna järnväg anlades, beräknades dess bärighet efter då gällande frakttariff på statsbanorna; men om nu denna, som redan blivit icke obetydligt nedsatt, komme att än vidare nedsättas, så är det tydligt, att de enskilda mindre järnbanorna, som icke kunna följa med dessa fraktnedsättningar, måste slutligen gå under.

Frågan om Uddevalla—Vänersborg—Herrljungabanans inlösen av staten har visserligen redan förut varit väckt, men den tränger sig nu till följd av de inträdda nya förhållandena fram med förnyad kraft, och det torde, ifall nyss antydda förmodanden varda verklighet, bliva en skyldighet för staten att inlösa banan. De fördelar en sådan åtgärd skulle medföra ligga i öppen dag. De stora kapital, som nu utan ränta äro bundna i järnvägen, skulle därigenom lösas och komma kommuner och enskilda till godo; i statens ägo skulle banan utan tvivel utläggas till bredspårig; den besvärliga och kostsamma omlastningen i Herrljunga och Öxnered skulle undvikas; billigare fraktbestämmelser kunna sättas; trafiken ändamålsenligare skötas. Komme sedan banan från Uddevalla att fortsättas till en lämplig uthamn på bohuslänska kusten, så skulle härigenom utan tvivel den viktiga fiskerinäringen bäst tillgodoses och en högst betydlig ökning i trafik tillföras banan.»

Enahanda motion inlämnades till Skaraborgs läns landsting samma år, och båda landstingen beslöto enhälligt i enlighet med motionärernas hemställan. Då järnvägen berörde även Göteborgs och Bohus län, blev länsstyrelsen därstädes hörd och yttrade, att framställningen syntes vara i hög grad förtjänt av uppmärksamhet.

Med anledning härav förordnades chefen i Västra väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren E. ATTERBOM, att verkställa kostnadsberäkning för banans ombyggnad i enlighet med Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens direktiv. Han var färdig därmed år 1888, och kostnadsförslaget slutade på 1 565 000 kr., som dock av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen höjdes till 2 212 000 kr. av det skälet, att banan borde byggas för mycket tunga tåg.

Samtidigt hade majoren ATTERBOM även uppgjort ett billigare kost-

nadsförslag, slutande på 809 000 kr. och lämpat för en bana av privat natur under förutsättning, att bolaget självt skulle verkställa ombyggnaden. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen avstyrkte banans inköp av staten men ansåg, att den för fyllande av trafikbehovet kunde ombyggas efter det billigare förslaget, om den stannade i bolagets ägo, och då en utvidgning av spårvidden obestridligen skulle medföra fördel för det allmänna, syntes det skäligt att för ombyggnaden av järnvägen till lika spårvidd med stambanorna statsbidrag beviljades i form av lån eller anslag.

Med detta besked återstod intet annat för bolaget än att vara betänkt på att självt vidtaga åtgärder för ombyggnaden, ehuru realiserandet måst anstå av brist på medel. När så bohuslänska längdbanan beslutades, kunde näppeligen ombyggnaden längre uppskjutas. Trafikchefen K. ROSENQVIST gjorde därför år 1896 kostnadsberäkningar huvudsakligen efter majoren ATTERBOMS billigare plan. I sin utredning anförde trafikchefen ROSENQVIST de många skälen för en snar ombyggnad. Den rullande materiellen vore sålunda efter omkr. 30 års användning utsliten och måste under alla omständigheter förnyas, och omlastningskostnaderna voro höga.

Av de allmänna bestämmelser, efter vilka trafikchefen ROSENQVIST upprättade sitt förslag, kunna följande nämnas: största tåghastighet 50 km/t., största hjultryck 5 ton, skenvikt 24,34 kg/m. (ATTERBOM 27,27 kg.), största lutning 16,67 ‰ och minsta krökningsradie å linjen 297 m. (ATTERBOM 300 m.). Kostnaderna beräknades till 620 283 kr. och uppgingo till ungefär det beräknade beloppet, när arbetet var slutfört.

Vid ombyggnaden användes nya brokonstruktioner, utförda av lektorn vid Tekniska skolan i Borås C. MAGNELL och antagligen ännu ensamstående. Det säregna vid Rydaholmsbron, vars järnkonstruktion är vanlig, är, att landfästena äro »rygglösa», varigenom åstadkommes, att banmaterialet faller fram med doseringar på landfästets hyllor. Detta förhindrar, att de stötar, som åstadkommas av lokomotivet, då det passerar banken invid landfästet, ej så hårt överföras på landfästet och således ej komma åt att arbeta på dettas utskjutande i ån. För att yttermera hindra utskjutningen utgöres bankfyllnaden närmast landfästena av snäckgrus, ett material, som väger endast 1,1 ton pr kbm. Järnbron över Risån utbyttes mot stenbro.

»Stålbron» förstärktes med två huvudreglar innanför de förutvarande fackverksreglarna. Även övriga broar förstärktes. Träviadukten på Flo mosse ersattes med bankfyllnad av mossjord och snäckgrus på en matta av björkvirke.

Ombyggnadsförslaget antogs enhälligt av 1896 års bolagsstämma, och den 12 febr. 1897 godkändes detsamma av K. M:t. Arbetet kunde alltså sättas i verket. Det uppsköts emellertid på grund av då rådande högkonjunktur med höga priser. Innan banans omläggning kunde ske, måste dessutom rullande materiell för normalspårig bana anskaffas och en hel del förberedelser vidtagas.

Under 1898 och förra hälften av 1899 utfördes alla arbeten såsom murning, broförstärkningar m. m., som icke hindrade trafiken. Rälsutläggningen ägde rum i augusti månad 1899 under ledning av trafikchefen C. J. MAGNELL, som året förut tillträtt trafikchefsbefattningen. Ombyggnadsarbetet avsynades i maj 1900. Tåghastigheten bestämdes till 40 km/t. mellan Uddevalla och Vänersborg och därefter 45 km/t.

Av den befintliga rullande materiellen kunde genom hjulens utflyttande 3 lokomotiv, 15 passagerarevagnar samt 68 gods- och andra vagnar omändras till normalspåriga. Nyanskaffningen utgjorde 5 lokomotiv, 2 passagerarevagnar samt 80 gods- och andra vagnar. Kostnaden härför uppgick till 378 000 kr.

Under ombyggnaden av banan möttes allt eftersom arbetet fortskred smal- och normalspårigt tåg för utväxling av passagerare och gods, varvid en särskild stins tjänstgjorde, kallad »tippstinsen», vilken var nuvarande trafikchefen vid Uddevalla—Lelångenbanan O. FRIBERG. Han berättar bl. a.:

»När alla förberedelser voro avslutade och behöflig materiell på sin plats, började omläggningen natten till den 10 aug. 1899 vid Herrljunga. På den natten gjordes växelspåren vid stationen samt c:a 1 km. av banan klara och kl. 10 på f. m. möttes första gången normalspårigt och smalspårigt tåg.

Vid rälsutläggningen voro arbetarna uppdelade i lag, vart och ett med sin speciella uppgift. Ett sådant på 8 man gick före och bröt upp spikarna å ena rälssträngen. Ett par pojkar följde hack i häl efter för att plocka upp oduglig spik, och andra lade dit ny 'frisk' sådan. Kommo så två man, som 'baxade' ut rälssträngen till den upphuggna laften i sliprarna, varmed hälften av utvidgningen gjordes. En man kontrollerade med rälsmått bredden och åtföljande lag arbetare spikade fast rälsen. Arbetschef var trafikchefen MAGNELL.

Med undantag av natten vid Herrljunga bedrevs arbetet endast under dagen från kl. 7 på morgonen till kl. 7 på aftonen med vanliga frukost- och middagsraster. Manskaper logerade i vagnar, som flyttades från station till station efter arbetets fortgång. I en till kök inrättad vagn

kunde spisning erhållas till billigt pris. Den 1 sept., alltså på 19 arbetsdagar, var hela omlägningsarbetet slutfört på banans 92 km., d. v. s. omkr. 5 km. om dagen, oberäknat växlar och sidospår vid stationerna, eller för att fortsätta statistiken omkr. 500 m. i timmen.

Trafiken uppehölls så gott som orubbad med två tåg i vardera riktningen om dagen, utom lokaltåg mellan Vänersborg och Öxnared. Vid tågmöte, som på förhand var beräknat, var det skulle inträffa, hade med sliprar och lämmar lagts en längre brygga över järnvägsdiket bredvid de två mötande tågen, och på denna perrong skedde ombytet av passagerare och gods.

Då tippstationspersonalen blivit varm i kläderna, kunde två till tre godsvagnar av- och pålastas på 10—15 minuter. Utom de ordinarie 15 stationerna anordnades 12 tippstationer. Inga missöden inträffade under ombyggnadstiden.»

Banans dragande kring Skansberget vid Uddevalla. Ursprungligen gick Uddevalla—Vänersborg—Herrljungabanan runt norra och västra sidan av västra kyrkogården och väster om Kampenhofs fabriksområde in på bangården i Uddevalla men icke omedelbart in till stationen, utan tågen måste fortsätta utåt bangården och sedan backa in till stationsbyggnaden. Denna backningsmanöver upprepades av utgående tåg. När år 1901 bohuslänska längdbanans dragande över Uddevalla skulle bestämmas, förelåg ett förslag, att denna bana skulle för undvikande av spårkorsning dragas under U.W. H.-banan samt vidare utmed kyrkogården och in i tunnel genom Kålgårdsberget. Det förelåg även ett förslag, att statsbanan skulle gå över U.W. H. järnväg. Det upptäcktes dock, att den högsta medgivna lutningen $16,67\text{‰}$ överskridits av U. W. H.-banan och att denna låg för lågt. Från statsbanans sida framställdes för den skull krav, att Uddevalla—Vänersborg—Herrljungajärnvägen skulle till motsvarande mått höjas, vilket hade blivit en dyr historia.

Efter vidlyftiga förhandlingar bestämdes den 10 febr. 1905, att omläggningen finge ske men utan någon kostnad för Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnvägsbolag, att dennas järnväg skulle ha rätt till två spår vid statens station och att lutningen därifrån till hamnstationen icke finge överstiga 14‰ .

Statsbanans yrkande på höjning av U.W. H.-banan vid Uddevalla fick förfalla i och med det, att båda banorna kommo att framgå i samma plan. Genom banans dragande kring Skansberget blev den starka lutningen vid ingången till Uddevalla avsevärt minskad.

Bana, materiell och byggnader efter ombyggnaden. Efter ombyggnaden år 1899 samt omläggningen kring Skansberget vid Uddevalla 1907 har järnvägslinjen fått ligga stilla med undantag för en mindre ändring vid ingången från Öxnered till Vänersborg i sammanhang med framdragande av den nya kanalleden Göteborg—Vänern. I övrigt har linjen varit föremål för ovanligt många ändrings- och omläggningsförslag utöver dem, som kommit till utförande. Sålunda har planerats och dryftats förslag till omläggning av ingången till Herrljunga och Öxnereds stationer. I och för Vänerns reglering förutsattes ock delvis omläggning, delvis höjning av järnvägslinjen mellan Vänersborg och Vargön.

Banan, som vid sin tillkomst kunde uppvisa en brokonstruktion, som var den första i sitt slag, den förut omtalade »stålbron», fick vid ombyggnaden till bredspårig genom Rydaholmsbron och Risåbron ytterligare förstlingskonstruktioner, och vid framdragandet av den nya kanalen Göteborg—Vänern har ännu en sådan tillkommit, i det att klaffbron över kanalen, vilken bro byggdes 1917, dels var den första konstruktionen i sitt slag i Sverige, dels med sin 43 m. klaff den största av denna konstruktion, som dittills utförts i Europa. Den nya bro, som för Vänerns reglering kommer att erfordras, blir antagligen en vanlig betongbro.

År 1922 inköptes ny räls med en vikt av 30 kg/m. för linjen Vänersborg—Vara samt växlar för huvudspåret Vänersborg—Herrljunga med en vikt av 34 kg/m.

Växelförreglingar ha införts på två stationer, nämligen Vänersborg och Ängebacken, samt för ingången till Herrljunga station.

År 1921 inköptes en landsvägsbuss, vilken samma år omändrades för järnvägstrafik samt godkändes år 1922. Bussen rymmer 27 personer och har en tillåten hastighet av 30 km/t. En släpvagn till densamma har byggts å egen verkstad och rymmer 24 personer, så att ett busståg kan framföra 51 personer.

Detta experiment har visat sig vara mycket lyckligt.

Kuntze-Knorrbröms är inlagd å alla lokomotiv samt vagnar, vilka äro tillåtna i allmän trafik. Den gamla materiellen, som ombyggts från smalspårig, har delvis slopats, delvis nyreparerats eller ombyggts. Denna materiell får ej användas i samtrafik.

Av nybyggnader vid järnvägen böra nämnas trafikchefsexpeditionsbyggnad i Vänersborg, byggd år 1892, och nya lokstallar i Uddevalla, byggda år 1921.

Trafik. Under 33 år var, oavsett stambanan, Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg jämte bibanan Lidköping—Håkantorp den enda kommunikationspulsådern genom den bördiga västgötsläppen samt genom jordbruks- och skogsbygden mellan Vänersborg och Uddevalla. Att dessa orter bereddes en värdefull uppräckning och en kraftig ekonomisk förstärkning är påtagligt. Stora penningbelopp hamnade hos sädesodlarna under de gyllene havreåren på 1860- och 1870-talen, då hela tåg med havre gingo till exportörerna i Uddevalla. För avsättning av kreatur, mjölk, smör och ägg, torvströ m. m. har järnvägen varit gagnande. Även för industrien har den haft stor betydelse, varvid särskilt bör nämnas Vargöns stora pappersbruk samt fabriker i Vänersborg och Uddevalla.

Utan järnvägen skulle de betydande och livaktiga affärssamhällena Vedum, Vara, Håkantorp och Grästorp säkerligen icke funnits. Landsbygden kan med fog sägas ha fått full ersättning för de mycket försiktiga teckningarna av aktier i bolaget, även om den direkta räntan uteblivit under en lång följd av år. Uppsvinget för de båda av järnvägen särskilt intresserade städerna, Uddevalla och Vänersborg, steg nog däremot icke till den grad, på vilken förhoppningarna siktat.

Givetvis fick Uddevalla ett avsevärt större handelsområde och därmed en växande export och import, i förra fallet särskilt trävaror och under många år spannmål samt i senare fallet kol och koks. Man kan för den skull antaga, att stadens ganska betydande tillväxt och livliga affärsverksamhet böra i ej ringa mån tillskrivas Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga järnväg, under omkr. 30 år stadens enda inlands-kommunikation.

Även Vänersborg tillfördes ett utvidgat handelsområde, och dess förbindelse med havshamnen i Uddevalla har i flera avseenden varit gagnande, därvid icke att förglömma, att Vänersborg icke varit helt beroende av Göteborg.

Dock hade nog ett par personer i Vänersborg riktig blick för utvecklingen, när de vid behandlingen av aktieteckningen förutsade, att med tiden uppstå vid järnvägsstationerna allehanda affärer, som göra besöken i staden onödiga och sålunda betydligt kringskära det väntade handelsutbytet.

Någon transitoplats för varor över Vänern till Uddevalla och vice versa har icke kunnat åstadkommas i avsevärd grad. Icke dess mindre har järnvägen varit ett nödvändigt villkor för Vänersborgs bestånd och utveckling.

Ekonomi. Det svåra missväxtåret 1868 förorsakade stor minskning i trafikinkomsterna, men styrelsen såg förhoppningsfullt framtiden an och meddelade, att överenskommelse träffats med större såg-, bruks- och järnverksbolag i Värmland om frakter till Uddevalla.

Trots styrelsens optimistiska syn på den ekonomiska ställningen, hörde den sig redan 1869 för hos regeringen, om modifikationer i statslånets amortering skulle kunna medgivas, därvid åberopande, att Ystad—Eslövs järnväg beviljats sådana. Svaret synes icke hava blivit uppmuntrande. Styrelsen strävade sig sedan, ofta med bekymmer, fram till 1889, då den såg sig nödsakad att hos K. M.:t anhålla om uppskov under åren 1890—1892 med annuitetsinbetalningarna på så sätt, att lånets återbetalningstid skulle förlängas med 3 år.

Då byggnadskostnaderna icke hade överskridit det beräknade beloppet, förorsakades de ekonomiska svårigheterna, utom av mindre inkomster än vad som beräknats, åtminstone delvis därav, att bolaget måst övertaga och innehava aktier för omkring 100 000 rdr.

De två åren 1869 och 1870 gävo med rika skördar avsevärt ökade frakter, men i längden gingo förhoppningarna icke i uppfyllelse.

Värmland beredde såväl nu som vid aktieteckningen fullständiga misräkningar. Orsaken därtill var, att Trollhätte kanal avsevärt nedsatt fraktavgifterna, samt att Göteborg minskat platshyra och hamnavgifter. För att såsom motvikt mot dessa konkurrensåtgärder söka draga gods till Uddevalla föreslog styrelsen 1871 inrättandet av reguljära ångbåtsförbindelser mellan Uddevalla och hamnar i England och Frankrike samt upprepning av Malösundet.

Antagligen kände sig K. M.:t icke fullt trygg med blott och bart en revers å statslånet till järnvägsbolaget, ty 1882 fordrade regeringen, att lagfart skulle sökas å bolagets jordområden och fastigheter samt in-teckning däri lämnas såsom säkerhet för lånet.

Utdelning till aktieägarna kunde, så länge banan var smalspårig, icke åstadkommas, ty överskotten räckte icke alltid ens till annuiteten å statslånet, å vilket år 1896 i runt tal 400 000 kr. återstodo att betalas.

Först med järnvägens ombyggnad till normalspårig och statslånets konvertering blev ekonomien så förbättrad, att utdelning lät sig göra för år 1901 med 3 %. Utdelningarna ha därefter kunnat fortsättas, växlande mellan 3 och 6 %, även under kristiden med densamma oerhört ökade omkostnader.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

BARK, J., bankdirektör, *ordförande*,
 HUSBERG, K. S., f. d. landshövding, *statens ombud*,
 RASMUSSEN, K. S., borgmästare, *vice ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
 LINNELL, N. T. V., borgmästare,
 SANNE, J. H., direktör,
 VON NOLTING, O., disponent.

Verkställande direktör.

RASMUSSEN, K. S., borgmästare 1925—

Trafikchef.

WESTER, R. PH., civilingenjör 1904—

Förtvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

SPARRE, E. J., greve, landshövding 1863—1886
 THORBURN, W. F., konsul 1887—1897
 COLLANDER, C. W., fabrikör 1897—1898
 THORBURN, W. F., konsul 1898—1901
 POSSE, C. O. S., frih. 1901—1917

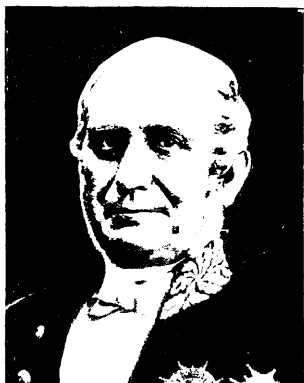
Verkställande direktörer.

THORBURN, R. W., konsul 1863—1864
 BERGQVIST, O. H., direktör 1864—1867
 D'ORCHIMONT, F., löjtnant 1867—1872
 HEGARDT, H. B., kapten 1872—1882
 D'ORCHIMONT, F., löjtnant 1882—1883
 CARLSSON, A. F., rådmän 1883—1912
 LINNELL, N. T. V., borgmästare 1912—1925

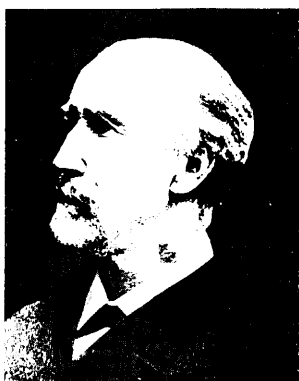
Trafikchefer.

TAUBE, A. 1865—1887
 ROSENQVIST AF ÅKERSHULT, K. A. L. 1887—1898
 MAGNELL, C. J. 1898—1904

Uddevalla—Vänersborg—Herljunga järnväg, 92 km. Uddevalla har ett vackert läge i Bäveåns dalgång och på angränsande höjder omkring densamma. Staden är en stor industristad med bl. a. tändsticksfabrik, bomullsspinneri, snickerifabrik m. m. och har en betydande skeppsfart. Från *Uddevalla U. V.* station, belägen vid hamnen och tilläggsplatsen för kustångare samt föreningsstation med Uddevalla—Lelångens järnväg, går banan i en vid båge och stark



Greve E. J. SPARRE,
landshövding.



W. F. THORBURN,
konsul.



C. W. COLLANDER,
fabrikör.



Frih. C. O. S. POSSE,
kapten.



J. BARK,
bankdirektör.



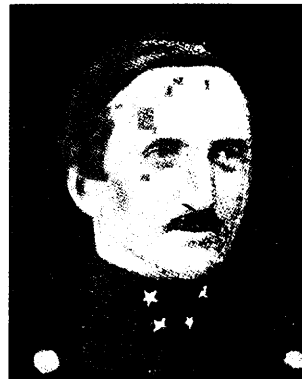
R. W. THORBURN,
konsul.



O. H. BERGQVIST,
direktör.



F. D'ORCHIMONT,
löjtnant.



H. B. HEGARDT,
kapten.



A. F. CARLSSON,
rådman.



[N. T. V. LINNELL,
borgmästare.



K. S. RASMUSSEN,
borgmästare.



A. TAUBE,
trafikchef.



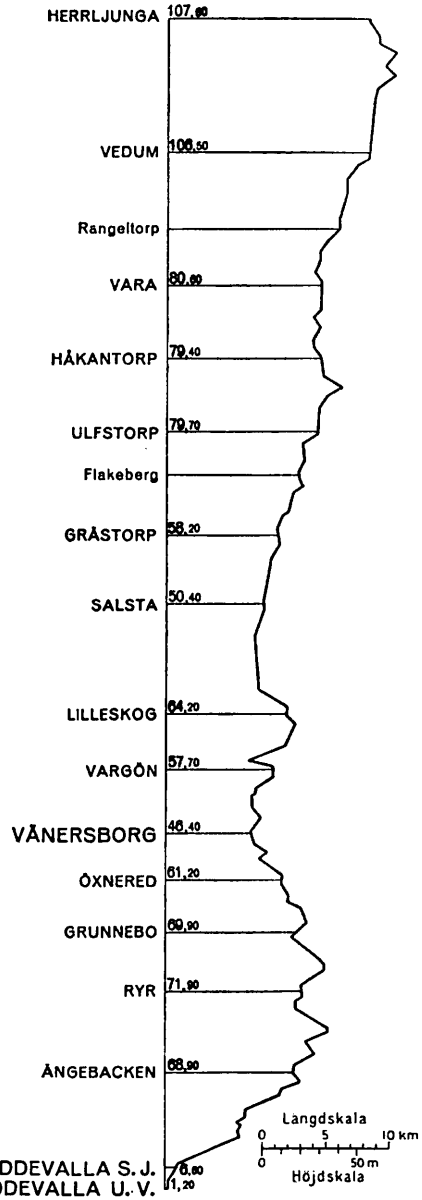
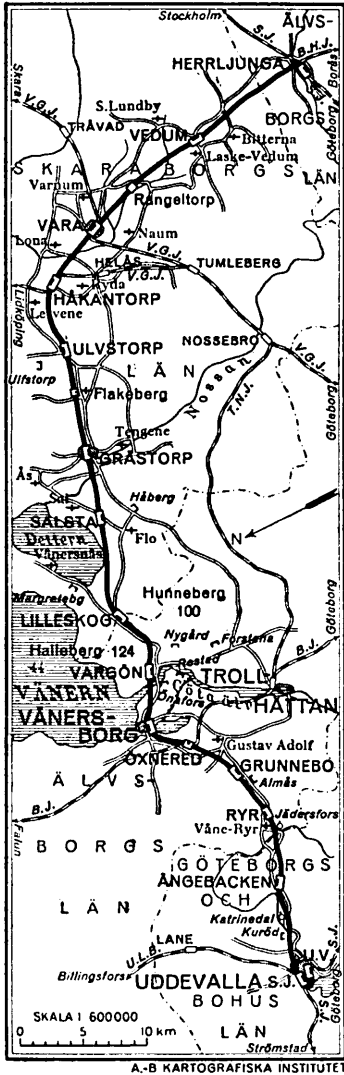
K. ROSENQVIST AF ÅKERSHULT,
trafikchef.



C. J. MAGNELL,
trafikchef.



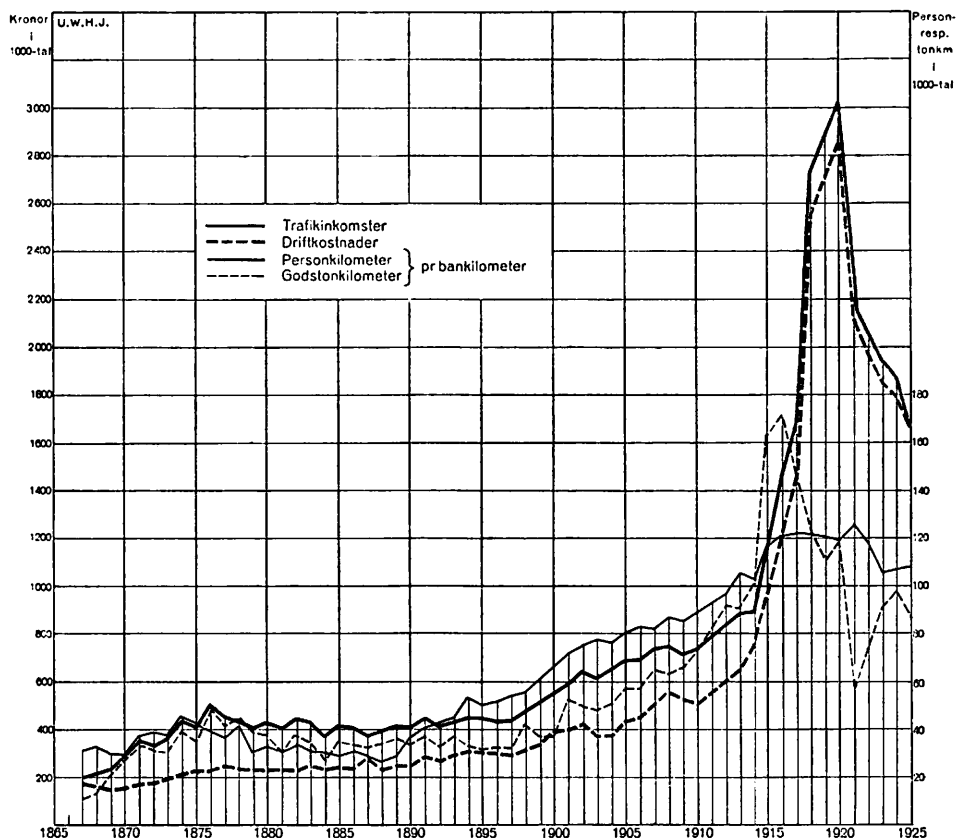
R. WESTER,
trafikchef.



stigning kring den norra stadsdelen till Uddevalla S. J. station, föreningsstation med statsbanelinjen Göteborg—Strömstad. Därefter viker banan av åt öster förbi stationerna *Angebacken*, *Ryr* och *Grunnebo* och når, till större delen genom skogsmarker, *Öxnereds* station, föreningsstation med Bergslagernas järnvägar, som den korsar.

Härifrån går järnvägen till stranden av sjön Vassbotten med utsikt över Vänerns borg, gör därpå en tvär kurva, passerar en i sjön utfylld bank och övergår först den nya och därefter den gamla kanalen mellan Vänern och nämnda sjö. Över den nya kanalen har byggts en storartad, 43 m. lång klaffbro, vilken i sitt slag är en av de märkligaste i Europa och som därjämte är Europas längsta enarmade klaffbro.

Trafikdiagram.



Nära den gamla kanalen vid Vänersborgs västligaste del ligger *Vänersborgs* station. Bland stadens sevärdheter märkes museet, som har rika etnografiska, arkeologiska, naturhistoriska och mineralogiska samlingar.

Från Vänersborgs station går linjen längs stadens sydligaste gata ut på slättland, passerar den västra armen av Göta älv och går in på Huvudnäsön. När denna lämnas, övergår banan Huvudnäsöfallet på en ståtlig, 52 m. lång bro i ett spann, och genom skogig mark uppnås *Vargöns* station, i vars närhet en av landskapets största industriella anläggningar är belägen, nämligen Vargöns aktiebolags fabriker. Dessa omfatta ett pappersbruk, ett elektr. smältverk och en karbidfabrik.

Efter Vargöns station följer linjens ståtligaste del. Banan svänger nämligen in under Halleberg och Hunneberg och går i en egendomlig, 6—700 m. bred, vegetationsrik klyfta mellan brant stupande bergssidor. I synnerligt vackert läge ligger här stationen *Lilleskog*. Härifrån går linjen över den sanka Flomossen och kommer ut på slättland. *Salsta* station passeras, varefter *Grästorp*s station följer, belägen i den livliga köpingen med samma namn. Slättlandet blir nu något skogsbevuxet, och förbi *Flakebergs* hållpl. och *Ulvstorp*s station uppnås *Håkantorp*, föreningsstation med Lidköping—Håkantorps och Västergötland—Göteborgs järnvägar, bandelen Tumleberg—Håkantorp. Nästa

station är *Vara*, likaledes föreningsstation med Västergötland—Göteborgs järnvägar, huvudlinjen Göteborg—Skara. Vara är köping och har flera industriella anläggningar, varjämte spannmålshandeln är betydande. Järnvägen fortsätter över Varaslätten, »Stora lerslätten», passerar *Vedums* station och går in i den s. k. Hakebergsskogen, en av Västergötlands forna svältor. På en hög bro över Nossan når järnvägen slutligen *Herrljunga*, föreningsstation med västra stambanan och Borås järnväg. Herrljunga är municipalsamhälle, och orten har en rätt betydande industri.

Tekniska uppgifter.

Byggnads sätt.		År 1867	År 1925
Spårvidd	m.	1,217	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	92	92
» i sidospår	»	2	19
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	297	225
Rälsvikt	kg/m.	21	25—30
Största tillåtna hjultryck	ton	4,5	6,25
» » tåghastighet.....	km/t.	21	45

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st.	6	2
» tenderlok	»	2	10
Motorvagnar för ång- eller annan drift.....	»	—	2
Personvagnar med 2 axlar	»	18	18
» » 3 »	»	—	2
» » 4 »	»	—	4
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	125	235
» » » 3 »	»	—	5
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	»	—	3

Personal, antal.

Ordinarie	125	184
Extra	9	74
Verkstadsarbetare.....	14	33
Banarbetare	—	35

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1868.

Järnvägsanläggningen, rörliga materiellen och inventarier	4 783 754: 18	
Fordringar enligt Journalen	33 686: 88	
Kassabehållning	814: 27	4 818 255: 33
Av bolaget gemensamt återköpta aktier enl. bolagsstäm- mans beslut den 10 juni 1868, 365 stycken	36 500: —	
Saldo av räkningar med korporationer och kommuner, för vilka förskotterade inbetalningar, enligt samma stäm- mobereslut, av bolaget gottgjorts den förskotterande ..	22 670: —	
D:o av räkningar med enskilda personer, till en del un- der indrivning genom ombudsmannen	76 980: 91	136 150: 91
	Rdr r:mt	4 954 406: 24

Skulder den 31 dec. 1868.

Aktiekapitalet	1 620 000:—	
Rikets ständers riksgäldskontor.....	3 240 000:—	
D:o amorterings- och räntekonto	46 034:85	
Trafikkonto	43 971:19	
Diverse kreditorer	4 400:20	4 954 406:24
		<u>Rdr r:mt 4 954 406:24</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	4 822 410:25
Rullande materielen	1 174 498:56
Inventarier	115 547:28
Materialier	285 963:77
Trafikuppörd	50 449:85
Materialier och arbeten för främmande.....	2 623:08
Lidköping—Håkantorps järnväg	13 161:82
Uddevalla—Lelångens järnväg	9 388:46
Västergötland—Göteborgs järnvägar	9 574:31
Grästorp—Tuns järnväg..	30 352:76
Nya byggnader och an- läggningar m. m.	18 478:43
303 st. aktier i A.-b. Dis- sousgas	16 665:—
100 st. aktier i Lidköping —Kållands järnv. a.-b.	200:—
f. d. Börjesonska fastig- heten	50 000:—
f. d. Reuterskiöldska jor- den	24 954:39
Inköpt jord för utvidgnin- gen	210 570:20
Utestående fordringar	59 089:89
Förskotterade skattemedel	3 485:—
Egna 1 055 st. aktier	0:—
Kontant i kassan	558:08
Vinst- och förlustkonto ..	44 716:85

S:a kr. 6 942 687:98

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	1 620 000:—
Reservfonden	1 162 000:—
Vinstregleringsfonden	70 000:—
Nyanskaffningsfonden....	1 135 348:74
Fond för kolinköp	90 000:—
Fond för inköp av ny räls	74 408:01
Fond för inköp av nya vagnar	9 176:50
Återstod av statslån, ej förfallet kapital	1 283 350:42
Underhåll av sträckan Ud- devalla U. V.—Uddeval- la S. J.	184:33
Outtagen utdelning	13 454:—
Obetalda räkningar	210 503:35
Accepter.....	150 000:—
Löpande räkn. hos Ensk. banken i Vänersborg ..	193 594:92
Lån hos Enskilda banken i Vänersborg	150 000:—
Lån hos järnvägens pen- sionskassa	50 000:—
Avskrivningskonto	730 667:71

S:a kr. 6 942 687:98