

KD 1945
NER TRYCKSAKER
70525

KARLSTAD 1945
NERMANS TRYCKSAKER
70525

NORDMARK- KLARÄLVENS JÄRNVÄGAR

DESS UPPKOMST OCH NUVARANDE UPPGIFT I
DET VÄRMLÄNSKA NÄRINGS-LIVETS TJÄNST

DENNA BROSCHYR ÄR UTGIVEN AV

NORDMARK-KLARÄLVENS JÄRNVÄGAR

I AVSIKT ATT GE DESS TRAFIKANTER OCH
ANDRA INTRESSERADE EN INBLICK I DEN
SNART 70-ÅRIGA JÄRNVÄGENS UTVECKLING I
DET VÄRMLÄNDSKA NÄRINGSLIVETS TJÄNST



Hur N. Kl. J. kom till

Den värmländska järnindustriens kanske största problem före järnvägarnas tid var transportfrågan. Malmen skulle fraktas till hyttorna, tackjärnet till hamrarna och stångjärnet till utskeppningshamnen. Man redde sig i det längsta med släde eller transporter på vattenvägarna med pråmar, varvid tidsödande omlastningar vid forsarna måste företagas. Dessa bristfälliga kommunikationer hade av ålder lagt starka hinder i vägen för utvecklingen och man gjorde, särskilt inom Uddeholms Bolag, allvarliga och omfattande försök att råda bot för dessa förhållanden. Varje nytt uppslag, som kunde tänkas innebära en lösning på denna brännande fråga, omfattades med ivrigt intresse.

De kanal- och vägbyggen som under 1800-talets första hälft på Uddeholmsbolagets initiativ igångsattes, inneburo ett stort steg framåt. Den redan på 1820-talet påtänkta, men ej förrän 1860 delvis fullbordade kanalen förbi Dejefors och Forshaga, avhjälpte de förhållanden som under 16- och 1700-talen gjorde färderna förbi det besvärliga Dejeforsedet sorgligt ryktbara.

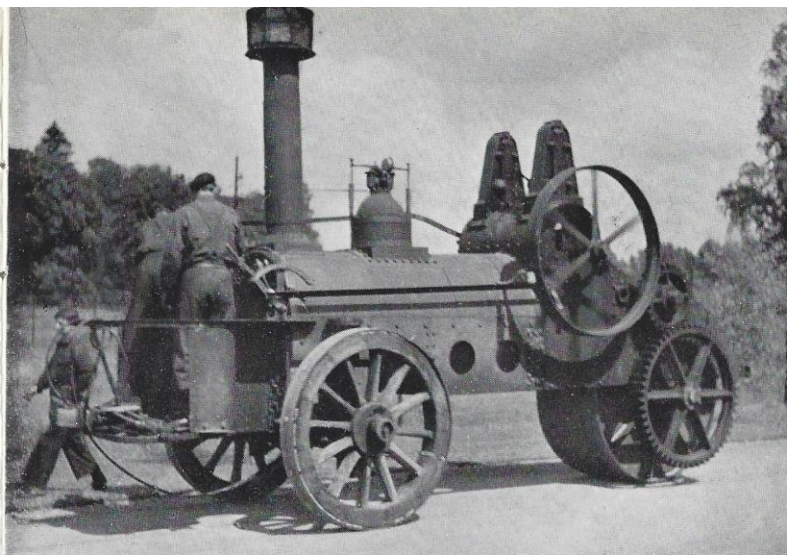
Mycket återstod emellertid av stora ekonomiska uppoffringar och idogt arbete innan transportproblemet för Uddeholms Bolags del

kunde anses något så när tillfredsställande. Stora kostnader hade nedlagts på vägbyggen och vägförbättringar. År 1831 anlades en ny väg mellan Gustavsfors och Ufvanå bruk, en annan mellan Sandsjön och Motjärnshyttan 1848, medan vägen mellan Sunnemo och Munkfors år 1860 undergick en välbehövlig ombyggnad. Av övriga färdleder, som på Uddeholmsbolagets initiativ tillkom under denna tid, var den kanal vid Tabergs gruvfält, som huvudsakligen avsåg att underlätta bolagets malmtransporter, av särskild vikt, och blev, åtminstone tidtals, till gagn även för kringliggande bruk.

Det var i sammanhang med denna kommunikationsled som frågan om anläggande av en järnväg för bolagets enskilda bruk för första gången väcktes. Smärre rälsbanor, s. k. rallbanor, avsedda för vagnar dragna av hästar, hade tidigare anlagts på flera ställen (t. ex. vid fallen i Uvån) där ett bekvämt transportmedel behövdes för kortare sträckor. Till sjötransporter hade bolaget alltsedan 1870-talet använt ånga som drivkraft och fick 1856 ett eget ångfartyg, döpt till Uddeholm, vilket främst användes för frakter på Vänern.

Detta första järnvägsprojekt, som baserades på ett av C. A. Olivecrona på bruksdisponenten E. G. Danielsons uppdrag år 1858 inlämnat *"utlåtande rörande föreslagne communicationsanstalter emellan en del af Uddeholms Bolags grufvor, hyttor och verkstäder för jernhanteringen m. m."* kom emellertid aldrig till utförande, huvudsakligen därför att bolagets ledning i det *"nyuppfunna fortskaffningsmedlet med s. k. ånghästar på vanlig körväg"* trodde sig ha funnit ett uppslag som borde prövas. En dylik maskin införskaffades också från firman Tuxford & Sons i Boston i England, men redan vid första provturen hamnade ånghästen i diket och försattes ur tjänstbart skick.

Då således projektet att med landsvägslokomotiv transportera malm från i första hand Sandsjön till Motjärnshyttan gick om intet, nedlades stora kostnader på fortsatt förbättring av andra transport-



Den gamla ånghästen från 1860.

leder. Sålunda inrättades en led mellan Uddeholmshyttan och Vänern medelst rallbanor mellan de genom slussar förbundna sjöarna Upplund och Deglund, vidare genom Dragsjön och Ämten, genom Uvåns lugnvatten till Hagforsen och sjöarna Vermullen, Rådasjön, Lidsjön och Grässjön. Därifrån kördes fororna med häst till Skymnäsbodens fabriksfaktori vid Klarälven, vars forsar vid Munkfors och Deje-fors kringgöms med rallbana. Därefter var Klarälven segelbar till Karlstad och Skoghalls hamn vid Vänern. En hel del mindre transportleder av samma slag förenade bolagets olika verk, gruvor och andra inrättningar med varandra för att slutligen upptagas i den nyss nämnda långa transportleden till Vänern.

Att så primitiva kommunikationer åsamkade de i dessa trakter verksamma industriföretagen stora svårigheter och kostnader ligger i öppen dag, och det var därför ej underligt att de styrande inom Uddeholmsbolaget började på allvar se sig om efter bättre och billigare förbindelser med yttrevärlden.

Då nordvästra stambanan i slutet av 1860-talet framdrogs genom Värmland, ansåg bolagsledningen tiden mogen att vidtaga åtgärder, för att medelst järnväg sätta Uddeholmsverken i förbindelse dels med varandra och dels med andra samtidigt projekterade järnvägsföretag. Man beslöt därför 1866 att låta utföra närmare undersökningar angående lämpligaste sträckningen av en bibana till stambanan. Flera olika projekt framkommo därigenom under de följande åren men ledde av olika anledningar icke till något resultat.

Först den 27 mars 1873 beslöts vid extra bolagsstämma med Uddeholms Aktiebolag att på grundval av de undersökningar som utförts av kaptenerna Sparre och Palm bygga en järnväg med 891 mm spårvidd mellan Taberg—Motjärnshyttan—Sjögränd och mellan Edebäck—Sjögränd—Skymnäs. Ett obligationslån å 3 milj. Rdr. upplades, varigenom säker tillgång på medel för bygget kunde påräknas. Arbetet bedrevs som en del av bolagets verksamhet och järnvägen benämndes därför från början Uddeholms Aktiebolags Järnväg. Den 16 mars 1876 öppnades denna för trafik.

Sedan år 1880 ett nytt järnvägsbolag "Nordmark-Klarälvens Järnvägsaktiebolag" bildats och övertagit järnvägen, blev denna mera självständig gentemot andra företag, och som en följd härav arrenderades i juli 1880 Filipstads Norra Bergslags järnväg av N. Kl. J. Sedan även Skymnäs—Munkfors järnväg efter öppnandet för allmän trafik 1890 arrenderats, låg handhavandet av hela sträckan Filipstad—Munkfors under detta bolags förvaltning. Under de följande åren fram till 1904 planerades och byggdes linjen Karlstad—Munkfors och den 31 juli 1915 låg den sista bandelen Karlstad—Skoghäll klar för trafik och därmed hade Nordmark-Klarälvens Järnvägar fått sin nuvarande sträckning. Uddeholmsbolagets och hela bygdens svåra transportproblem hade helt genom enskild företagsamhet, stora kostnader och hårt arbete tills vidare lösts.



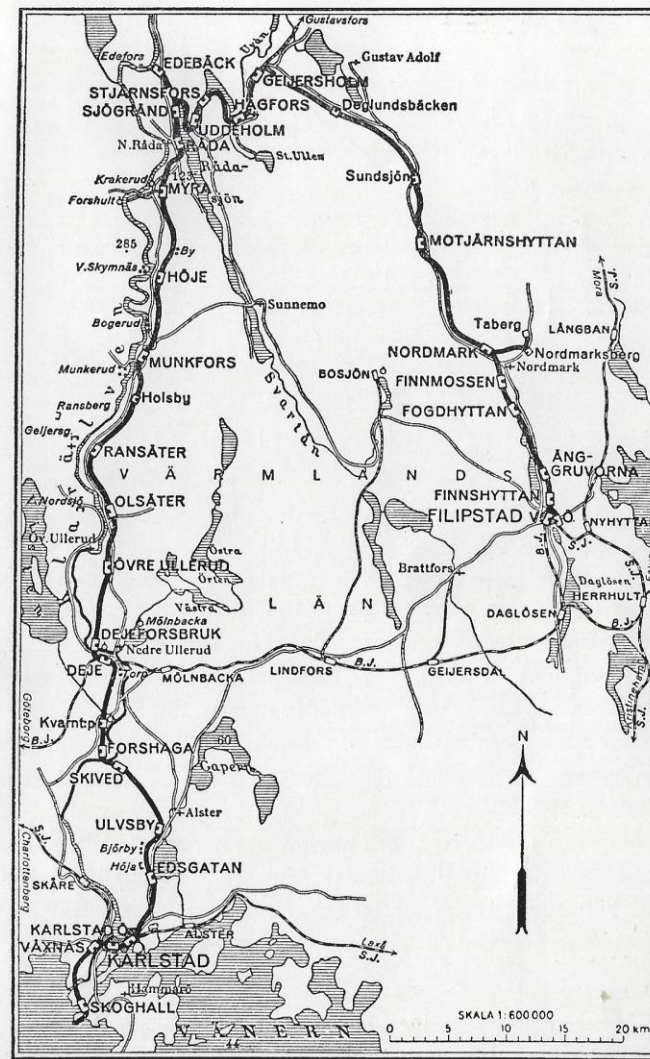
N. Kl. J. i dag

Betraktar man kartan här bredvid får man ett gott begrepp om hur effektivt järnvägen sammanbinder de olika industricentra i trakten. Med utgångspunkt från Filipstad sträcker den sig över malmfälten vid Finnmossen, Taberg och Nordmarksberg till hyttorna i Hagfors, huvudkontoret i Uddeholm, Munkfors bruk och hamnarna vid Karlstad och Skoghall, vars sågverk och cellulosafabriker samtidigt sammanbindes med de stora skogsområdena norröver. Järnvägen är således en typisk bruksbana, som intimt förbinder transportorganisationen med driften av bolagets olika verk och inrättningar.

Som en följd av de under förra världskriget enormt uppdrivna stenkolspriserna är järnvägen numera över hela sträckan, 170,5 km, tagen under elektrisk drift. Kostnaderna härför belöpte sig på grund av arbetenas utförande under dyrtid och med stora bränslesvårigheter till icke mindre än ca 7.500000:— kronor och förorsakade järnvägen under flera år kännbara ekonomiska svårigheter. Kraften erhålles från den i närheten av Klarälven belägna Krakeruds kraftstation. Denna är byggd för 14000 hkr och samköres ifråga om järnvägen med Forshults och Hagfors kraftstationer, av vilka Forshult är den största med en fallhöjd av 13,5 m, samt utbyggd för 27000 hkr. Samtliga kraftstationer äro belägna vid Klarälven och dennas tillflöde Uvån.

För att bättre kunna utnyttja lokens dragkraft och för erhållande av möjligheter till samkörning med Statens Järnvägar (S. J.) och Bergslagens Järnvägar (B. J.) är periodtalet å järnvägens kontaktledning sedan någon tid under omläggning från 25 till $16\frac{2}{3}$ perioder.

För att avsevärt förkorta restiden från Hagfors till Karlstad och vice versa komma två rälsbussar med släpvagnar att insättas på



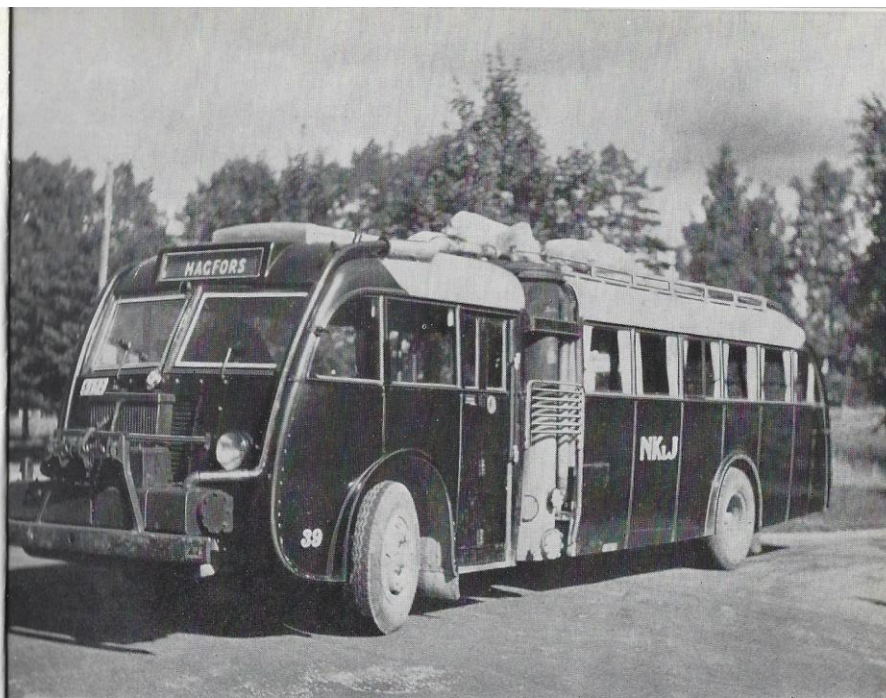
A.-B. HARTOGRAFISKA INSTITUTET

denna sträcka. Dessa rälsbussar som äro beställda hos Karlssons Mek. Verkstad, Umeå, för leverans i början av 1947 komma att kunna medföra 86 passagerare per tågsätt och få en högsta körhastighet av 80 km/tim. Restiden på nämnda sträcka nedbringas på detta sätt till ca 1 timme och 40 min.

Parallellt med järnvägsdriften driver N. Kl. J. sedan 15 år tillbaka en omfattande bilrörelse, vars utveckling framgår av diagrammet på sid. 16. Busslinjernas sammanlagda vägsträcka utgör ej mindre än 714 km. Genom att turerna lagts på de tider, som passa allmänheten bäst, har resandantalet trots de stora inskränkningar som skett under kriget på grund av gummibrist m. m., ständigt ökat. Tillkomsten av nya linjer har givetvis i hög grad bidragit till den rekordartade ökning de senaste åren kunnat uppvisa.

Under år 1944 påbörjades uppförandet av en stor modern bilverkstad i Hagfors, där bilrörelsens i likhet med järnvägens huvudkontor är beläget. Detta komplex står nu färdigt och har redan tagits i bruk. En större tillbyggnad är under uppförande, avsedd att användas som lok- och vagnverkstad för järnvägen, och beräknas bli färdig under vintern 1946. Sammanlagda anläggningskapitalet för dessa sammanbyggda verkstäder uppgår till ca 1.500000:— kronor och komma att utgöra ett välbehövt tillskott till järnvägens möjligheter att snabbt få reparationer utförda. På grund av bilrörelsens utveckling och för att stärka järnvägens ekonomiska ställning genom försäljningar och uthyrningar har ett särskilt bilbolag, Klarälvsdalens Biltrafikaktiebolag, bildats och övertagit järnvägens hela biltrafik. Det nya bolaget har övertagit samtliga anställda vid biltrafiken, sammanlagt 87 personer, på oförändrade villkor.

En liten del av järnvägen, nämligen sträckan Sjögränd—Edebäck, har sedan 1939 icke varit i bruk. Under bilismens genombrottsår



En av de moderna bussarna.

1925—1937 fraktades allt mindre gods för varje år medelst järnväg till Edebäck. Persontrafiken hade år 1937 så gott som helt upphört, och av gods fraktades i huvudsak endast sådant, för vilket högst avsevärda fraktnedsättningar medgivits. Hade vid denna tidpunkt den av Kungl. Maj:t fastställda taxan tillämpats utan nedsättningar skulle med all sannolikhet all trafik på järnvägen till Edebäck redan då av sig själv ha upphört. Järnvägens ledning sökte under årens lopp hålla kostnaderna för trafiken nere genom att anpassa tågantalet efter trafiken och i stor utsträckning lämna fraktnedsättningar, så att åtminstone något gods befordrades. Då emellertid resultatet av trafiken blev allt sämre, beslöts att tillstånd skulle begäras att få nedlägga trafiken. Ansökan bifölls av Kungl. Maj:t den 27 januari 1939 och trafiken nedlades den 15 maj 1939.

I samband härmed öppnade emellertid N. Kl. J. en godsbillinje, Hagfors—Skålviken—(Edebäck)—Stöllet—Klaråsen, vilken alla vardagar ombesörjer godstrafik i båda riktningarna. Denna godsbillinje har under de senaste krisåren haft att kämpa mot stora svårigheter, beroende på det nästan hopplösa läget ifråga om tilldelning av nödvändiga bilringar. Genom användning av stålskenor och förhyrning av främmande lastbilar ha svårigheterna dock på ett nöjaktigt sätt kunnat bemästras. En hel del extratåg ha även gått mellan Hagfors och Edebäck med gods till denna plats. Persontrafiken på Edebäck ombesörjes såväl av Postverket som av N. Kl. J. på ett som man kanske kan våga säga tillfredsställande sätt. Som ett exempel på persontrafikens nedgång kan nämnas, att år 1913 befordrades mellan Edebäck och Sjögränd 37.869 personer och år 1937 endast 27.

N. Kl. J. har tidigare varit inne på spörsmålet att utbygga Edebäcklinjen till Slättne, men dessa planer ha strandat på bristande intresse från ortsbefolkningen. Även ett normalspårigt järnvägsföretag med utgångspunkt från Sunne över Skoga—Ekshärad uppefter Klarälvsdalen har varit under utredning. Sista gången ärendet var före var för ca 25 år sedan, då orten besöktes av statsminister Ekman och generaldirektör Granholm i Statens Järnvägar. Den utredning, som härefter skedde, resulterade i att planerna nedlades. Som läget gestaltade sig före andra världskriget har den allmänna meningen varit, att erforderlig trafik på Edebäck och Klarälvsdalen skulle kunna upprätthållas med busslinje och lastbilar. N. Kl. J. följer emellertid utvecklingen med största uppmärksamhet.

I sammanhang med utredningar ang. ökandet av järnvägens trafikkapacitet har framkommit frågan om ombyggnad av linjen Deje—Karlstad Ö till treskenigt spår och då i första hand mellan Deje och Skived. Som bekant är linjen Karlstad Ö—Skoghäll sedan år 1938 treskenig, d. v. s. möjligheter finnas att framföra

såväl normalspårig som smalspårig materiel. Detta system har visat sig mycket ändamålsenligt och fungerat mycket tillfredsställande. För övriga linjer disponerar N. Kl. J. 20 st. transportörer, som kunna framföra normalspåriga vagnar utan omlastning. Särskilt vid transporter av flyttsaker och dylikt ha dessa vagnar visat sig mycket ändamålsenliga.

En ombyggnad på en gång till normalspårig bana över hela linjen skulle medföra så stora kostnader, att de icke kunna ekonomiskt försvaras. Framför allt skulle kostnaderna för anskaffning av normalspårig rullande materiel draga dryga kostnader. N. Kl. J. tänker sig frågan löst på så sätt, att banan utbygges i etapper och att all ny materiel som anskaffas blir normalspårig. Härigenom ges tillfälle att förslita all befintlig rullande materiel.

Av de här skisserade framtidsplanerna framgår att N. Kl. J., med öppen blick för vad som fordras av en modernt skött järnväg, väl följer med i utvecklingen och med uppmärksamhet tager del av de tekniska framsteg som göras på detta område för att, där så är erforderligt, inpassa dessa i driften. I mycket har N. Kl. J. varit en föregångsbana såsom vid omläggningen till eldrift, införandet av självkopplande buffertar, tryckluftbromsar etc.

N. Kl. J. och dess personal

År 1944 voro 388 personer anställda inom N. Kl. J., varav 17 i förvaltningstjänst. Järnvägen räknas till bangrupp II och lönerna utgå enligt särskilt avtal med Svenska Järnvägsmannaförbundet och Svenska Kontorspersonalsförbundet. Under de senaste åren ha de anställdas löner snabbt närmat sig de löner, som tillämpas inom Statens Järnvägar. Byråpersonalens löner beräknas efter samma principer som gälla för Uddeholms Aktiebolags tjänstemän. All ordinarie personal samt verkstadsarbetare, på några få undantag när, tillhöra Klarälvsbanornas pensions-, änke- och pupillkassa.

På följande sidor ha samlats en del sifferuppgifter och diagram, utvisande järnvägens och bilrörelsens uppnådda resultat och utveckling.

I järnvägen har hittills investerats ett sammanlagt kapital av kr. 20.876.918: 14.

*

Lok- och vagnparken består av 15 elektriska lok, 6 ånglok, 24 personvagnar med plats för 114 passagerare i andra klass och 927 i tredje klass, samt 817 godsvagnar, som tillsammans lasta 9.650 ton.

*

Trafikinkomsterna uppgingo år 1944 till kr. 3.659.834: 22 och driftkostnaderna till kr. 3.018.060: 21. Bruttoöverskottet på driften utgjorde således kr. 641.774: 01.

*

1944 års vinst utgjorde kr. 32.143: 49.

*

88 % av allt gods fraktas för Uddeholms Aktiebolags räkning.

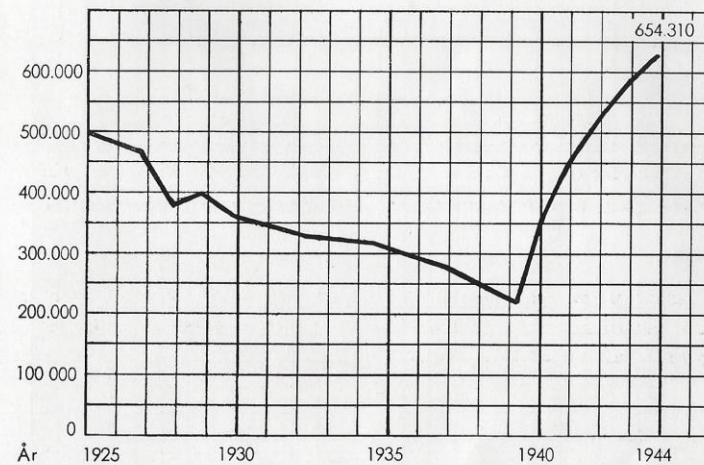
*

För såväl person- som godstrafiken finnes en av Kungl. Maj:t den 29 november 1929 fastställd taxa. Då denna taxa ligger något högre än S. J:s taxa, tillämpas en hel del nedsättningar. Sålunda använder N. Kl. J. Statens Järnvägars persontaxa i lokaltrafik för alla biljetter. Taxan för paketgods är nedsatt till lägre belopp än S. J:s taxa*). Mellan Skoghall och Karlstad Ö tillämpas S. J:s taxa för fraktgods och fr. o. m. den 1 september kommer S. J:s taxa att tillämpas för såväl il- som fraktgods å linjen mellan Skoghall och Deje. Ett av N. Kl. J:s önskemål är, att så snart som det låter sig göra av ekonomiska skäl tillämpa S. J:s taxa å hela linjen.

* Se tabell å sid. 16.

Diagram utvisande järnvägens utveckling sedan år 1925

Äntal resande



Ton gods

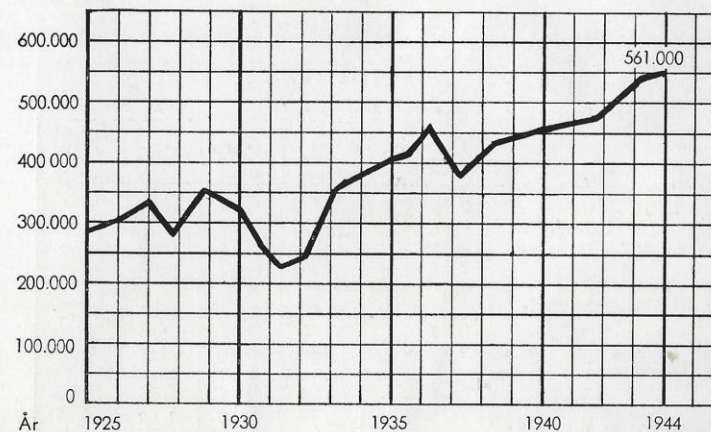
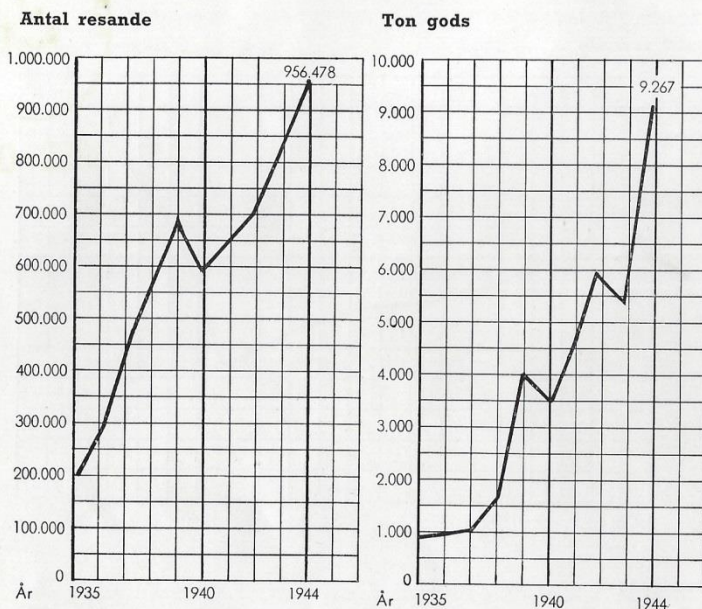


Diagram utvisande bilrörelsens utveckling sedan år 1935



En jämförelse mellan S. J:s och N. Kl. J:s taxor för paketgods

Avstånd, kilometer	Avgift för kolli om				
	högst 50 kubikdecimeter			högst 150 kbdm.	
	t. o. m. 3 kg. Tariff a Kronor	3,1 t. o. m. 5 kg. Tariff b Kronor	5,1 t. o. m. 10 kg. Tariff c Kronor	10,1 t. o. m. 15 kg. Tariff d Kronor	15,1 t. o. m. 20 kg. Tariff e Kronor
1—20	S. J. 0: 50 N. Kl. J. 0: 40	0: 70	0: 90	1: —	1: —
21—50	S. J. 0: 50 N. Kl. J. 0: 40	0: 70	0: 90	1: —	1: —
51—90	S. J. { (51—60) 0: 50 (61—90) 0: 60	0: 70	0: 90	1: —	1: —
	N. Kl. J. 0: 50	0: 70	0: 90	1: —	1: —
91—140	S. J. { (91—100) 0: 60 (101—140) 0: 70	0: 80	1: 10	1: 20	1: 20
	N. Kl. J. 0: 60	0: 70	0: 90	1: 20	1: 20
141—200	S. J. { (141—150) 0: 70 (151—200) 0: 70	1: —	1: 50	1: 60	1: 60
	N. Kl. J. 0: 60	0: 70	0: 90	1: 20	1: 20