

HISTORIK ÖVER ÅMÅL-ÅRJÄNGS JÄRNVÄG.

Nordmarks härad, beläget i sydvästligaste Värmland vid dalslandsgränsen, var länge en vit fläck på järnvägskartan. Området fick sin första järnväg så sent som 1/3 1928, då Dal-Västra Värmlands Järnväg öppnade sträckan Bengtsfors Östra-Gilserud (Arvika). Men innan året var slut hade bygdens huvudort Årjäng blivit järnvägsknut. Nykomlingen var Åmål-Årjängs Järnväg (ÅmÅJ).

ÅmÅJ hade projekterats samtidigt med DVVJ och de båda banorna hade t o m fått koncession samma dag (22/9 1914). DVVJ uppgift var att leda Västvärmlands handel söderut över Göteborgs hamn - i princip "södra Inlandsbanans" målsättning. (Se bilagan till SJK M70). BJ hade också satsat ungefär 1/3 av DVVJ aktiekapital. I Åmål tänkte man emellertid bygga djuphamn och ville givetvis dra trafiken över den via ÅmÅJ. Ett visst motsatsförhållande till DVVJ rådde alltså, och ÅmÅJ fick också klara sig utan BJ-pengar.

Förutom huvudlinjen planerade Åmålsbolaget även en sidobana. Den 1/11 1919 fick man koncession på sträckan Hallanda-Högsäter (vid Glafs fjorden). Projektet visade sig dock överoptimistiskt, och bibanan fick sluta i Kättilsbyn, 4 km från Hallanda.

Efter årslånga byggnadsförseningar kunde ÅmÅJ till sist invigas den 4/12 1928. Huvudlinjen på 69,6 km hade mellanstationer vid Sillerud, Hallanda och Svanskog. Dessutom fanns 10 hållplatser. I Åmål anlätade man ej BJ station utan anlade en egen - Åmål Östra. Denna blev dock inte fullt färdig förrän hösten 1930, och tills dess var väntsal och biljettexpedition inrymda i Åmåls Järnvägshotell. Bibanan till Kättilsbyn, som saknade mellanstationer, mätte 4,3 km. 1930 tillkom ett 800 m långt hamnspår i Åmål. Banbygget hade kostat nästan 8 1/2 miljon, varav drygt 5,2 miljoner erhållits som statslån.

Rullande materielen bestod vid starten av två ånglok, sex C-vagnar, två tågfinckor och 33 godsvagnar. Ångloken var f d HNJ 9 (1B-tank) och ett f d SJ Kd-lok. 1929 inköptes HNJ litt Ea 14 och 15, som fick behålla sina gamla nummer. På HNJ hade de blivit omoderna - de var de enda Ea som ej fått överhettning. Båda dessa lok såldes senare till DJ. I november 1930 förvärvades slutligen UVHJ berömda "rälsbusståg": en f d Fiat väggbuss på 45 hk och 27 platser jämte en "hemslöjdad" släpvagn för 24 passagerare.

Rälsbusståget sänkte driftskostnaderna, men kunde inte rädda banans ekonomi. Debet och kredit hade gått ihop endast 1928, d v s första månaden. Trafiken blev inte alls vad man väntat sig - kanske beroende på att Åmåls djuphamn inte var färdig. Det blev den 1932 - samma år som ÅmÅJ gjorde konkurs. En av konkursboets första åtgärder blev att inställa persontrafiken Hallanda-Kättilsbyn (5/9 1932). Denna hade i regel skötts av tågen på huvudlinjen, som gjort en "avstickare" till Kättilsbyn - jfr Dalfors-Göringen. En tidtabell hade dock linjen haft eget lok.

Den 23 januari 1933 gick ÅmÅJ under klubban på exekutiv auktion. Den nye ägaren blev Riksgäldskontoret, som ville skydda statslånet. Persontrafiken inställdes den 20 april, varpå godstrafiken utarrenderades - utan avgift - till BJ. Sedan depressionen gått över, började dock behovet av persontåg göra sig gällande på nytt, och den 1/11 1936 återupptogs persontrafiken - nu i form av BJ-rälsbussar. Året därpå köpte BJ banan helt. F d ÅmÅJ överläts dock nästan genast på DVVJ och räknades sedan som en del av denna.