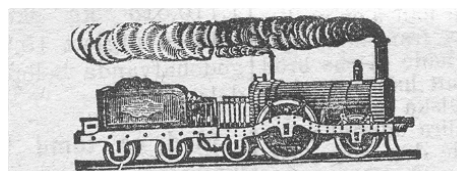


17 Uddevalla-Lelången-banan

”Lelången”

Byggandet av en järnvägsförbindelse mellan Uddevalla och Bengtsfors är nog den största händelse som inträffat i vårt område. Järnvägen innebar bekväma kommunikationer med Uddevalla och Färgelanda, även om Färgelanda inte var någon större ort 1895.



Nu kunde man ta arbete i staden och bo kvar hemma på gården. Transporteringen av gods och post blev enkel. Trots utvandringen från Färgelanda vände befolkningsutvecklingen ett tag. Järnvägen gav arbete vid byggandet och för driften behövdes stationsföreståndare, banvaktare och banarbetare. Dessa personer blev de första i området som inte hade jordbruk som huvudsysselsättning.

Redan 1881 började en kommitté arbeta för att en järnväg skulle byggas från Uddevalla till norra Dalsland. Det var främst Uddevalla stad som ville försäkra sig om handeln från Dalsland, som riskerade att ta vägen om Vänersborg och Göteborg med Bergslagsbanan. Bland de drivande i projektet var den kände uddevallabon ingenjör David Thorburn.



Även berörda kommuner glädde sig åt och stödde kommitténs förslag. Vid aktieteckningen 1893 tecknade Torp 18.000 kronor, Färgelanda 40.000 kronor och Ödeborg 10.000 kronor. Uddevalla stad var störst med 300.000 kronor. Det totala aktiekapitalet blev 1.250.800 kronor. Banan kostnadsberäknades till 2,5 milj. kronor, vilket blev 3 milj. när anläggningen var klar.

Till entreprenör för bygget av banan antogs Carl Jehander i Hörle för en kostnad av 980.000 kronor. Bygget skulle vara klart för trafik 1 december 1894. Arbetet satte igång i februari 1893, och vid bolagsstämman 1894 var drygt ettusen man sysselsatta vid bygget. Vid



stämman 1894 vädrades en hel del missnöje med att Nättjebacka station hade flyttats från sitt ursprungligt tänkta läge vid nuvarande väg 2063.

Samma år inträffade en olycka i Nättjebacka vilken beskrevs i Bohusläningen 9 oktober 1894 som ett nidingsdåd. I mossen vid Myrane fanns ett stickspår som ledde till ett grustag i närheten och under natten hade någon lagt om den låsta växeln från huvudspåret till stickspåret. När lok no 3 kom på morgonen med ett tågsätt material till bygget, observerade inte föraren att växeln låg fel. Tåget klarade inte växlingen utan spårade ur och loket körde ned i mossen och begravnades ända till skorstenen. Loket grävdes upp och reparerades på Uddevalla Mekaniska Verkstad och kom åter i arbete efter en vecka.

Enligt muntlig tradition skulle loket ha blivit kvar i mossen, men så är det inte. Lok no 3 tuffade på Lelången fram till 1950 och skrotades 1958.

Lelången invigdes onsdagen den 31 juli 1895 av kung Oscar II som har invigt fler järnvägar än någon annan svensk person. Men redan några dagar tidigare hade trafiken startat

på ULB. Allmänheten kunde söndagen den 28 juli göra sin första resa på den nya järnvägen. Bohusläningen beskriver detaljrikt den 1 augusti 1895 hur kungaresan fortlöpte:

Nättjebacka station var vid kungatågets ankomst fylld af nyfikne, som hurrade rätt tappert, då de väl kommit i gång. Efter ett kort uppehåll fortsätter färden genom ödemarker, öfer mossar, ännu förekomma inga människoboningar.

Kung Oskar invigningstalade på Bengtsfors station:

Jag är glad att kunna villfara min befallningshavare å bolagsstryrelsens vägnar framställda begäran och äfven att i dag hafva befarit denna järnväg, sträckande sig genom naturskön och folkrik trakt.

Jag önskar att af den nu fullbordade järnvägsförbindelsen må skördas all afsedd fördel och välsignelse för vidsträckta bygder, då jag nu förklarar järnvägen Uddevalla- Lelången öppen för trafik.



Banan

Passagerartrafiken på banan började med 3000 biljetter per år för att nå en topp under 1920-talet med 220000 sålda biljetter. Därefter halverades resandet till 1930. På Nättjebacka station såldes 1948 1997 biljetter och expedierades 609 godsframsändelser.



Ur Bohusläningen 1930 aktier till salu

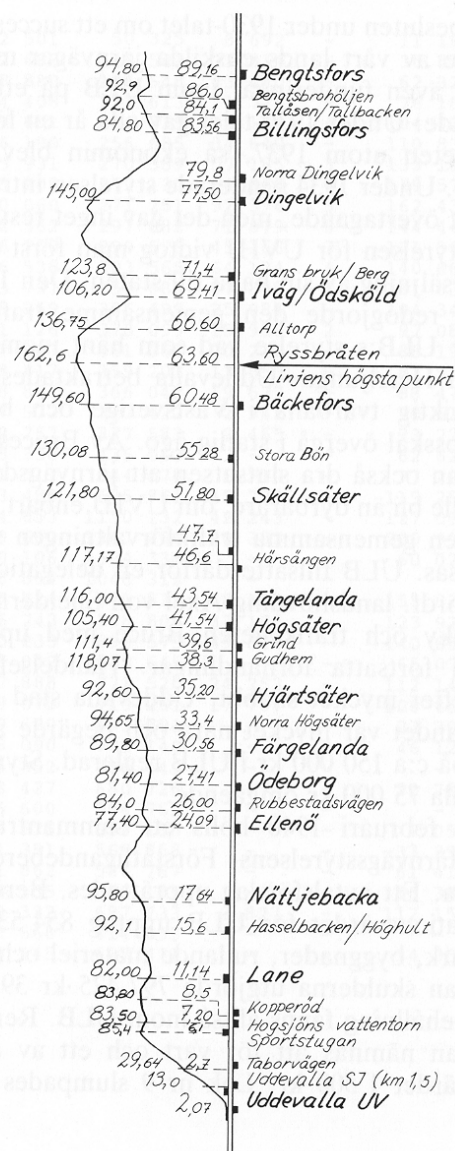
Banan gick med förlust varje år och övertogs av SJ den 1 juli 1940.

Den statliga järnvägskommittén förordade redan 1943 en nedläggning av ULB, då intäkterna inte motiverade en breddning till normalspår. Lokala protester och krigsläget gjorde att förslaget lades på is. Nästa gång nedläggning kom på bordet var 1951, men även detta stoppades av ihärdiga protester från lokala företag och kommunalmän.

Tiden och samhällsutvecklingen med fler och fler landsvägstransporter samt den ökande privatbilismen körde ekonomin ytterligare i botten för ULB. Situationen blev ohållbar då förlusterna steg till 1 miljon kronor per år.

Ett antal omfattande utredningar och debatter om ULB:s vara eller icke vara pågick under 1960-talet. Som smalspårig järnväg ansågs den inte ha någon framtid. Alternativen var breddning eller nedläggning. Bland dem som engagerade sig mycket men förgäves var riksdagsman (40) Axel Rubbestad.

ULB med banprofil



Järnvägsstyrelsen fick i uppdrag av regeringen i konselj den 23 april 1964 att lägga ned trafiken och riva upp spåret. Nedläggningen beräknades kunna äga rum tidigast den 1 oktober 1964 sedan en del vägarbeten blivit klara. Detta skedde dock några dagar tidigare. Slutåkt på Lelången var det lördagen 26 september 1964. Klockan 20.30 lämnade det sista tågsättet Uddevalla med tre fullsatta rälsbussar och kl. 22.05 anlände det till Bäckeåfors. Naturligtvis var det med sorg i hjärtat som man vinkade av det sista tåget, men nedläggningen var oundviklig. Den bygd som järnvägen trafikerade hade genomgått stora förändringar sedan sommaren 1895 då kung Oskar II invigde banan.

Staten skyddade järnvägarna genom att inte bevilja trafik med buss som kunde konkurrera med tåget. Så var fallet med J V Ahlström i Stigen som sökte tillstånd för en busslinje mellan Stigen, Färgelanda, Näsåle, Ottersbyn, Hoveångarna, och Uddevalla. Trafiken var tänkt gå en gång i veckan. Både länsstyrelsen och staten var kallsinniga och det blev avslag i bågge instanserna.

Efter banans nedläggning sålde SJ tillbaka marken till de tidigare ägarna. Nättjeåcka station förvärvades 1965 av (1) Magnus Bratt.

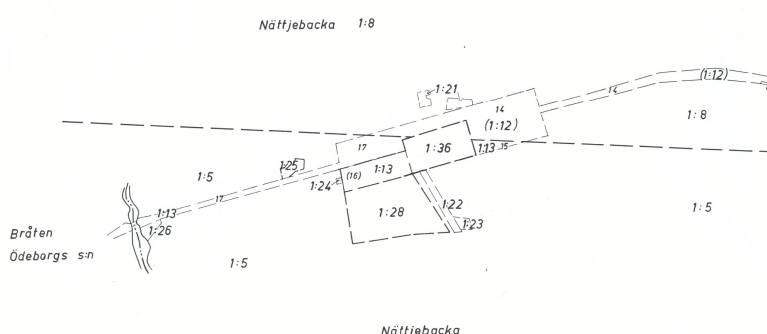
Loket på bilden är lok no 3 som byggdes på NOHAB i Trollhättan 1894 och skrotades 1958. Alla ånglok som gick på Lelången är skrotade. Ett motorlok No 1 finns kvar och går som museilok på Anten-Gråfsnås järnväg.

Nättjeåcka station

Nättjeåcka station skulle enligt planerna byggas intill korsningen med nuvarande väg 2065 mot Rådanefors. På grund av de dåliga grundförhållandena vid den tänkta byggplatsen ansåg bygginspektören Kjell Rosenqvist att marken var för svag att bygga på. Eftersom man inte kunde enas om en bättre plats nära den tilltänkta, beslutade styrelsen att bygga stationen ca en kilometer norr om landsvägskorsningen trots livliga protester från lokalbefolkningen.

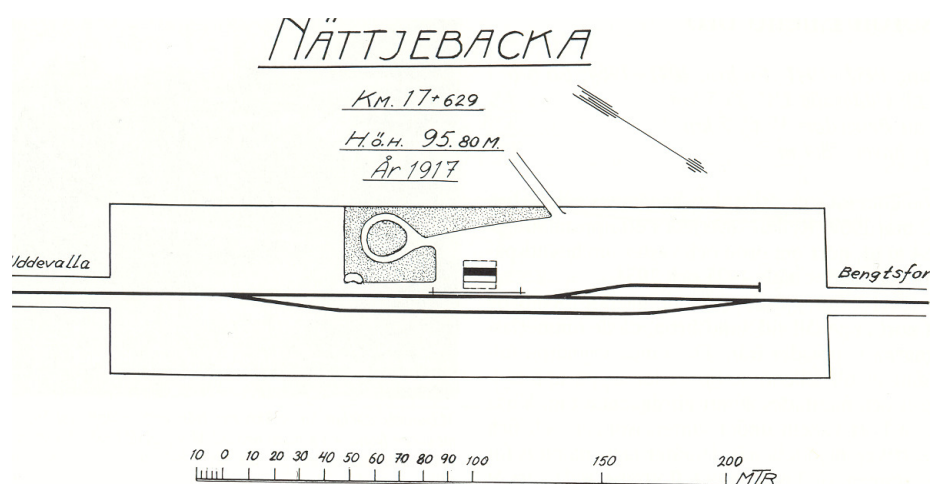
1928 utvidgades spårområdet för att klara möte vid långa tågsätt.

Det fanns tre standardstorlekar på stationerna. Nättjeåcka tillhörde den mindre klassen. Entreprenören Carl Jehander lade grunden och Einar Jansson i Ellenö byggde Nättjeåcka och ett flertal andra stationer.





Nättjebacka station



Planritning över spårområdet. Lägg märke till "rundeln" i trädgården. Detta var högsta mode i trädgårdskretsar i slutet av 1800-talet. Alla skulle ha en rundel med vådräd eller solur.



En skylt minner än idag om bekvämlighetsinrättningen på stationen. Stationsskylten har tyvärr förkommit.

Stationen hade till en början endast så kallad järnvägstelefon mellan stationerna. 1930 drogs ledningar från Ellenö och Nättjebacka fick sin första telefonförbindelse med yttervärlden. Numret var Ellenö 10.

Trafik

Trafiken bestod dels av persontåg och godståg, dels av blandade tåg. Järnvägen innebar också dramatiskt förbättrad postbefordran då varje station även blev poststation. På banan rullade postkupé 205. (Mer om detta i avsnittet om posten.)

Utdrag från 1923 års tidtabell till höger.

Godstransporterna från Nättjebacka bestod mest av timmer. Nedan visas en fraktsedel för ett lass virke till tändsticksfabriken i Uddevalla från Anders Andersson i Rålunden.

Lit. C. Åstöljer godset och tillstalles emottagaren vid godsets afhämnande.

Jernvägs-Fraktsedel.

Med bantåg från *Nättjebacka* station till *Uddevalla* järnvägsstation och emottagande af *Anders Andersson* tändsticksfabrik

adress _____ f. v. b. till _____ försändes såsom *godsets följande:*

Vagnnummer	Antal kolly*	Kollyslag	Godsets beskaffenhet	Marke och nummer	Vikt kilogram	Anmärkingar
072			timmer			

* utsetes ej vid vagnsteständning.

hvar för frakt är här betald med _____ Kronor _____ öre.

hvar för frakt vid framkomsten skall betalas _____ från _____ till _____ med _____

Efterkräf begäres för _____ (Inkastärfes) Kr. _____ öre

Provision å efterkräf, magasinshyra, m. m. _____

Summa Kr. _____

Transporten verkställes i enlighet med gällande taxa och reglemente.

Summa att betala: _____ Kr. _____ öre. Afsändare: *Anders Andersson*

Quitteras: _____ Adress: *Rålunden*

List. nr. _____ Station den _____ 1897 Stationsföreståndare: _____

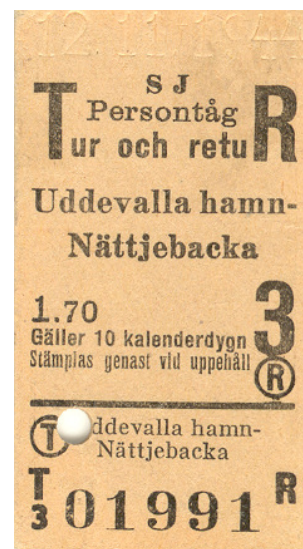
Exp. _____

Uddevalla—Bengtsfors.

Km.	Stationer.	Söckd.	S. o. H.	Alla dagar.		
		N:o 2	N:o 2 a	N:o 4	N:o 6	N:o 8
	Fr. Göteborg S. J.	: 7.20	: 7.20	7.45	10.13	3.23
	Från Uddevalla U.V.	5.45	6.30	10.35	12.55	5.35
	„ Uddevalla S. J.	—	× 6.34	× 10.39	× 12.59	× 5.39
11	„ Lane.....	6.22	× 7.0	× 11.3	1.33	6.4
18	„ Nättjebacka ..	6.30	× 7.14	× 11.14	1.49	6.15
24	„ Ellenö	6.57	× 7.26	11.36	2.8	6.26
28	„ Ödeborg	7.15	7.36	× 11.52	2.26	6.35
31	„ Färgelanda ...	7.27	7.44	11.40	2.39	6.43
35	„ Hjärtsäter ...	7.40	× 7.54	× 11.49	2.52	× 6.52
41	„ Högsäter	8.1	8.12	12.2	3.15	7.4
43	„ Tångelanda...	× 8.6	× 8.16	× 12.6	3.21	× 7.7
	„ Härsängen ...	—	—	—	—	—
51	„ Skällsäter ...	8.27	× 8.31	× 12.18	3.43	× 7.21
	„ St. Bön.....	—	—	—	—	—
60	Till Bäckefors ...	8.47	8.47	12.31	4.3	7.35
	Till Mellerud	9.40	9.40	1.5	5.5	11.12
	„ Fredrikshald...	4.10	4.10	6.32	11.00	—
	„ Kristiania ö...	8.57	8.57	9.43	10.0	—
	Fr. Kristiania ö...	5.45	5.45	7.44	8.30	8.30
	„ Fredrikshald...	8.50	8.50	10.39	12.31	12.31
	„ Göteborg B. J.	4.32	4.32	8.40	1.54	2.50
	Från Bäckefors ...	9.37	9.37	1.6	4.50	7.38
69	„ Iväg	9.58	× 9.58	× 1.23	5.12	× 7.56
77	„ Dingelvik ...	10.18	10.18	1.41	5.35	8.15
83	„ Billingsfors ...	10.34	10.34	1.52	5.53	8.28
89	Till Bengtsfors ...	10.48	10.48	2.5	6.8	8.40

1) S. o. H. Ångarne Nordmarken och Idun trafikera sjöarne Lelängen, Vestra och Östra Silen samt Stora Lee under den tid sjöfarten är öppen. Tidtabell å sid. 30.

Tidtabell



Stationsmästare vid Nättjebacka station

Carl Alfred Johansson Stehn 1895-1899 Stationsmästare

Carl Alfred Stehn f 1866-01-14 i Hellestad, Östergötland, gift med Maria Matilda Thor f 1869-01-10 i Färnebo, Värmland. Carl började som stationskarl i Vansbro och flyttade sedan till Dingelvik där han även tjänstgjorde som stationsmästare.

Barn: Axa Rosina Elenora f 1890. Enligt familjetraditionen döptes barnet till Axa efter en vacker kvinna som Carl hade sett på tåget i Vansbro.



Johan Emil Sporre 1899-1901 Stationsmästare

Johan Sporre f 1875 i Rämen, Värmland, kom från Högsäter där han även var stationsmästare 1896-1899. Tidigare (1895-1896) tjänstgjorde han i Hjärtsäter. Johan Sporre var gift med Eva Charlotta Öqvist f 1877 i Åker, Jönköpings län.

Under tiden i Högsäter föddes Sven Gösta f 1898 och Greta f 1899. Anders f 1900 föddes på Nättjebacka.

Johan August Carlberg 1901-1907 Stationsföreståndare

Johan Carlberg f 1868-05-07 i Sal, Skaraborgs län, gift 1899-11-07 med Emma Adeline Olsson f 1876-08-26 i Lane Ryr. Johan var stationsföreståndare på Lane station 1895-1901 där han träffade Emma och gifte sig 1899. Han flyttade till Nättjebacka 1901-08-01. I Lane föddes Anders Johan Melker 1900-02-12. Ytterligare tre barn föddes på Nättjebacka: Oskar Artur Rutger f 1901-07-21, Olof Sixten f 1903-05-06 och Sven Bertil f 1906-07-03. Johan Carlberg flyttade från Nättjebacka till Ödskölt där han var stationsmästare mellan 1908-1931. Sonen Oskar Carlberg blev stationsmästare i Högsäter 1933-1935 och fortsatte i Ödskölt som stationskarl under åren 1935-1946. Även en tredje son Sven Carlberg valde järnvägsyrket och tjänstgjorde som stationsmästare i Skällsäter 1936-1938 och i Dingelvik 1938-1943.

Lönen vid den här tiden var 55 kronor per månad. Efter 10 tjänstgöringsår kom man upp i 75 kronor.

Gustaf Olsson 1908-1916 Stationsföreståndare

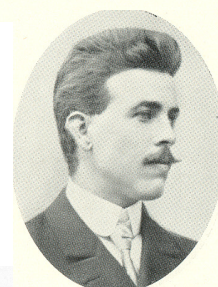
(271) Gustaf Olsson f 1882-07-02 i Ärtemark gifte sig 1911 under tiden i Nättjebacka med Anna Amalia Olsson f 1885-07-21 i Steneby. De fick två barn Gösta f 1912-02-02 och Aina f 1913-08-03 innan de flyttade 1916 till Ellenö station. Gustaf Olsson var stationsmästare i Ellenö 1916-1932. Därefter var han stationsmästare i Billingsfors 1932-1942, och avslutade sin karriär inom järnvägen som stationsföreståndare i Bengtsfors 1942-1950.



Gustaf Daniel Olsson.
F. 2/7 1882 i Uddevalla, Stationsföreståndare i
Nättjebacka 1908, i Ellenö 1916, i Billingsfors
1932. Billingsfors.

Janne Lindskog 1916-1935 Stationsföreståndare/Banmästare

(228) Janne Lindskog gift med (229) Anna Svensdotter blev den förste från trakten som fick ansvaret för stationen. Familjen hade fem barn som nådde vuxen ålder, varav två förde järnvägstraditionen vidare. Sonen Sven Lindskog tjänstgjorde som trafikbiträde på Skällsäter station 1945-1947 och senare på Billingsfors station, samt dottern Gunhild som ägnade hela sitt liv åt järnväg och post.



JANNE LINDSKOG

Gunhild Lindskog 1936-1955 Platsvakt



G. K. S. Lindskog
Nättjebacka

Sist i Nättjebacka blev Gunhild Lindskog, dotter till Janne Lindskog, då hon tog över efter sin far 1936. Gunhild Lindskog var kvar till 1955 då stationen miste sin bemanning, därefter tjänstgjorde hon som platsvakt på Lane station mellan 1955 och 1964.

Hasselbacken/Höghult

När ULB satte in sin hemmabyggda motorvagn Auto nr 1 i trafik den 1 juni 1924, passade man också på att ge den ytterligare hållplatser att göra behovsuppehåll vid.

Hasselbacken blev en sådan hållplats vid vägen till Höghult placerad öster om spåret. Namnändringen till Höghult skedde efter statsövertagandet vid skifte till sommartidtabell 1941.

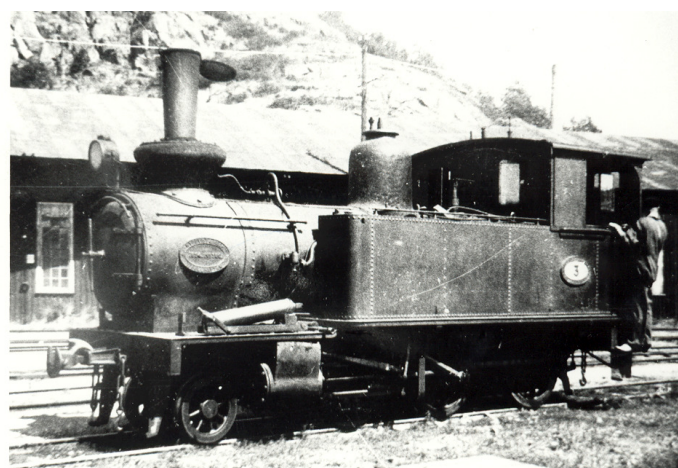
På bilden till höger som är från 1964 ses motorvagnen UDFo10p nr 1625 vid Höghults hållplats.

et lilla p:et i beteckningen står för smalspår 891 mm.

Vagnen slutade sin karriär i Skara.

Foto från motorvagnsklubbens almanack





Lok no 3 byggdes på NOHAB i Trollhättan 1958. Alla ånglok som gick på Lelången är skrotade. Ett motorlok No 1 finns kvar på Anten Gräfsnäs museijärnväg, dock i miserabelt skick.

Banvaktstuga Nr 4

Banvaktstugorna var ganska små, ytermåtten för ett rum och kök var 4,10 x 8,50 m och en liten förstuga på 1,50 x 4 m. På 1910-talet byggdes alla stugor till med ett rum utan eldstad. Banvaktstugan i Nättjebacka är nr 4 och belägen 16,2 km från Uddevalla.



Modell av banvaktstugan nr 4 ägare Lennart Lindskog

Karl Oskar Karlsson

(85) Karl Oskar Karlsson f 1865 blev den förste banvaktaren i Nättjebacka. Han kom från Naglum och var gift med Matilda Christina Bengtson f 1872 i Torp (O). De fick sex barn varav fyra föddes i Nättjebacka. Familjen flyttade in 1895-10-03.

Adolf Viktor Andersson

(68) Adolf Viktor Andersson f 1882 flyttade hem från Bäve i Bohuslän 1915 och blev banvaktare. Han var son till (63) Anders Hansson i Granmyrane. Även Adolfs bror Gustav Verner flyttade hem 1894 och fick arbete på järnvägen som banarbetare.

Lördagen den 26 oktober 1895 hade Gustav jobbat på järnvägen och efter ett par rediga styrketårar i hemmet Granmyrane gav han sig i väg på kvällen gående på järnvägen mot Lane. Troligen somnade han på banan. När kvällståget mot Uddevalla kom märkte inte lokföraren att man kört på något förrän efter en stund senare när något hindrade farten. Bohusläningen skriver att lösryckta delar av kroppen och inälvor låg strödda två kilometer längs banan. Gustav Verner blev den förste som förolyckades på ULB banan efter den kom i drift.

Adolf Viktor var gift med Elin Karolina Johansdotter f 1889 i Norge. De fick fyra barn. och flyttade 1916 till Uddevalla.

Paul Johansson

(69) Paul Johansson f 1892 gift med Ella Maria Jonsson f 1901 tog över banvaktarjobbet mellan 1920 och 1932. De flyttade därefter till Ellenö.

Banarbetare

Banan byggdes av entreprenörer (rallare) som jobbade åt Carl Jehander i Hörle som var en på den tiden stor järnvägsbyggare. Därefter behövdes många arbetare för att hålla banan i stånd, och minst tio personer bosatta i området fick sin utkomst av att arbeta med banan.

Under banans sista trettio år arbetade dessa personer som banarbetare: (154) Alf Johansson från St Höghult, (135) Uno Magnusson och Elon Magnusson, (220) Bernard Andersson, (57) Valter Karlsson, (58) Erik Hansson, Roland Svensson, (257) Adolf Ärlsjö, (217) Erik

Berndtsson från Nättjebacka samt (220) Ottelia Andersson gift med Bernard Andersson som var bomvakt under många år.



Fem banarbetare på väg till något reparationsjobb en vintrig dag. Från vänster : Erik Hansson, Bernhard Andersson, Erik Berndtsson ,Uno Magnusson ,Valter Karlsson

Tågolycka

År 1937 köptes två nya röda rälsbussar, vilka fick beteckningen ett och två. Under kriget blev bussarna utrustade med gengas. Buss nummer två blev illa känd på grund av ett bromshaveri i Uddevalla lördagen den 20 januari 1945. Ett 40 tal passagerare var med bussen när föraren vid sportstugan Bleket bromsade som vanligt med motorn till 15 km/tim. Vid Tabor hade bussen denna hastighet, men när föraren skulle växla upp upptäckte han att växellådan inte fungerade som den skulle. Föraren försökte på alla sätt, men växellådan var ohjälpligt sönder. Det enda föraren kunde göra var att slå till bromsarna. I den svåra lutningen mot Uddevalla ökade farten kraftigt, barn och kvinnor skrek, det rådde full panik. Många ville genast kasta sig ut, men föraren varnade dem, för på ena sidan var det ett stort stängsel, och även mycket sten utefter banan. Tre personer tog dock chansen och hoppade. En av dessa var ett litet barn som kastades ut och hamnade i en snödriva. För en av de tre gick det inte så bra - han bröt ena lårbenet; det var Olof August Galle från Ödskölt.

Alla drog sig längst bak i bussen och inväntade smällen när bussen skulle slå i ändstoppet.

I den allmänna röran knuffades den ene föraren Sten Torge av bussen när den passerade mellan godsmagasinet och stationen. Som tur var klarade han sig utan skador, dock hade handen skadats i slitet med växelspaken tidigare.

Trots allt blev det ett någorlunda lyckligt slut: Bussen kolliderade med en extravagn som hade parkerats på samma spår och vid den häftiga sammanstötningen rullade extravagnen fram och stoppade upp farten på den skenande bussen och fungerade slutligen som bromskloss.

Totalt skadades sex personer, varav fem lindrigt. Efter haveriundersökning visade det sig att det var hydraulbromsen som var sönder. Växellådan var det inget fel på; föraren hade helt enkelt misslyckats med att skifta växel på den skenande bussen.

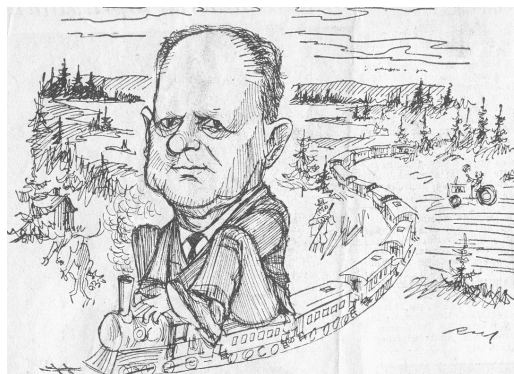
Visa till Lelångenbanan

av Gustav Josefsson

Mel. Flottarkärlek

Jag var ung en gång för länge sen, en rallare jag var
mången järnväg gav mej jobb o gikt o lön,
i alla torp i alla byar, var det glädje alla dar,
ifrån Lelång ner till Mon vid Stora Bön..
Haderian hadera, haderian hadera
ifrån Lelång ned till Mon vid Stora Bön.

Man ska skrota Lelångbanan nu, för så har
Svartling sagt
alla frakter länge gått en annan trad
man kan gissa man kan tänka, detta var
tillrättalagt
föga hjälpte det med stöd från Rubbestad
Haderian hadera, haderian hadera
föga hjälpte det med stöd från Rubbestad



Karikatyr av Axel Rubbestad, ULBs störste supporter

Är vår bandel Bengtsfors –Årgäng, dömd att skrotas nästa år
eller blir det södra Lelångbanans slut
vi må välja nån till riksdan , som i Rubbes lära går
nån som vågar sticka upp och säga Hut
Haderian hadera, haderian hadera
nån som vågar sticka upp och säga Hut

Här ska ingen bliva skadelös, så säger Svartlings tant
 här ska röda bussar skyttla av och an.
 Kanska bussen går nån vecka , sedan blir det likadant
 kanske köar dom på Söder Mälarstrand.
 Haderian hadera, haderian hadera
 kanske köar dom på Söder Mälarstrand.

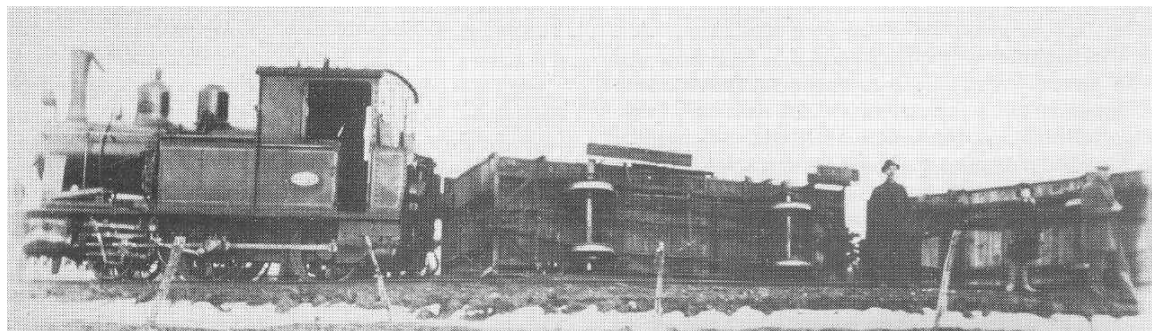
Vi ska aldrig nånsin tänka, för det gör dom helst
 centralt
 vid nån vickning uti Harpsunds fatabur,
 men en fråga kan man ställa, nog var intresset
 svalt
 för vår bygd och för vår järnväg eller hur.
 Haderian hadera, haderian hadera
 för vår bygd och för vår järnväg eller hur.

Och en annan liten fråga, kan nog intressera mej
 vem vid svenska statsverk skall betjäna vem
 äro verken till för folket, eller folket till för dem
 är sen chefen till för verket eller ej.
 Haderian hadera, haderian hadera
 är sen chefen till för verket eller ej.

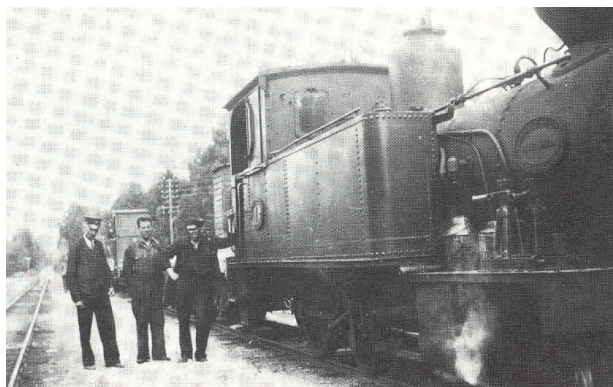
Svartling var chef för GDG 1960.



Banmästare Janne Lindskog
 med
 fru Anna
 Andra raden från vänster
 Anker, Ragnhild, Gunhild,
 Aina, Sven
 Foto ca 1944



Lok no 3 med urspårade vagnar 1929 i Järbo Foto; Gustav Regeskog



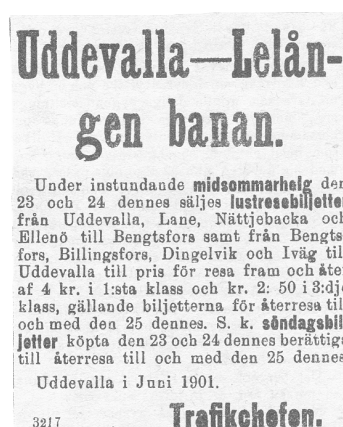
Lok No 1 på Nättjebacka station Foto: Sven Lindskog



Lok no 1 med blandade vagnar tuffar förbi Högsäter station på 1900-talets början



Lustresbiljett från ULB 3:e klass tur och retur Nättjebacka





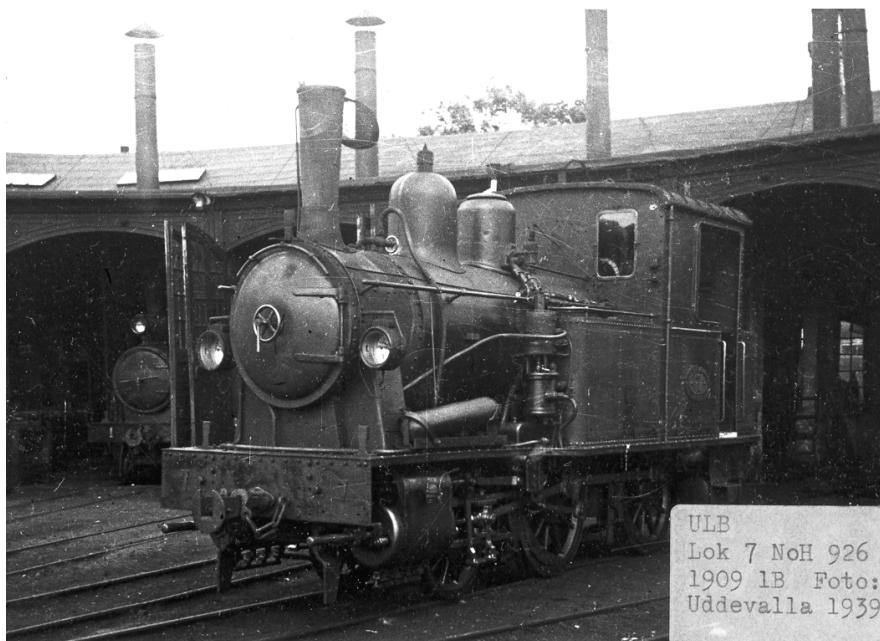
Många av de gamla ekstolparna utefter banan står fortfarande kvar över hundra år sedan de höggs, ett bevis på gott virke.



Motorvagnsförare Arne Andersson på Tegen



Rälsbuss på Lane stn.



Lok no 7 i Uddevalla lokstall

ULB
Lok 7 NoH 926
1909 1B Foto:
Uddevalla 1939

Uddevalla-Lelången-banan **Extratåg.**

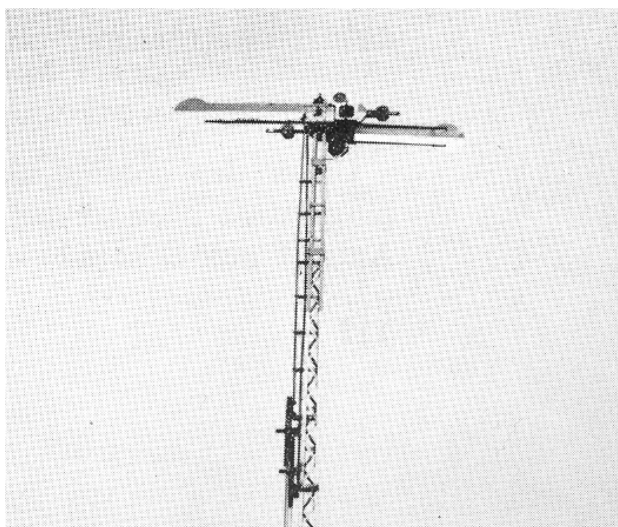
PINGSTDAGEN från Uddevalla kl. 7.45 f. m. till Bengtsfors kl. 11.20 f. m.

ANNANDAGEN från Bengtsfors kl. 4.30 e. m. till Uddevalla kl. 8.2 e. m.

Närmare meddelas å stationerna.

1929

Trafikchefen.



Sista tåget har gått, stationen är öde och semaforen visar stopp.