
GOTLANDS JÄRNVÄG

Signatur: G. J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Gotlands järnvägsaktiebolag, Visby.

Den iver att bygga järnvägar, som omkring år 1870 gjorde sig gällande i vårt land, nådde även Gotland. Man diskuterade bl. a. två förslag, huru man lämpligast borde draga huvudlinjerna. Det ena gick ut på anläggandet av en ringlinje utmed kusten, berörande de större hamnarna. Det andra anslöt sig till centralbanepripcipen med en utvikning av huvudsträckningen från öns medellinje till Visby stad och hamn. Det sistnämnda förslaget realiserades.

Hade ringlinjen kommit till stånd, skulle den ur turistsynpunkt helt visst blivit högt uppskattad, ty Gotlands förnämsta naturskönhet är att finna utmed dess stränder. När Gotlands första järnväg planlades, var emellertid ännu ej ön upptäckt som turistland, men järnvägen hade andra uppgifter att fylla än att transportera turister. Den skulle forsla fram jordens produkter till hamnarna, och därför blev den lagd genom de bördigaste och skogrikaste trakterna i öns mitt. På den tiden hade Gotland värdefulla furu- och ekskogar, men nu har yxan till största delen slutfört sitt arbete och plogen tagit vid.

Vid 1870 års landsting väckte postexpeditören i Hemse O. LAGERGREN en motion med huvudsakligt innehåll, att landstinget ville hos K. M:t förorda en anläggning av järnväg mellan Visby och Havdhem i överensstämmelse med ett förslag, som på enskild bekostnad blivit uppgjort av majoren CL. ADELSKÖLD, samt ikläda sig räntegaranti för en viss del av anläggningskostnaden. Med anledning härav tillsattes en interimsstyrelse, vilken samma år avlät framställning om statsbi-

drag för denna anläggning. Landstinget avskog förslaget om räntegaranti men framlade det i övrigt för K. M:t, som dock förklarade sig ej kunna fästa avseende vid framställningen. Detta torde vara första gången, som järnvägsplanerna på ön framkommit i officiell form.

Järnvägsfrågan återupptogs sedermera vid 1872 och 1875 års lands-ting, vilka dock avskog de motioner, som avgåvos i ärendet.

På nyåret 1874 utfärdade landshövdingen greve R. HORN samt hrr R. CRAMÉR, L. N. ENEQUIST, L. ARWESON och C. S. ENGSTRÖM ett upprop för insamlandet av medel till en smalspårig järnväg. Ur detta upprop eller inbjudning, som det hette, må följande anföras som tids-tyt, varför även stavningen är bibehållen:

»Erfarenheten har i alla tider wisat, att ett lands wälstånd nästan uteslutande är beroende af dess communicationer. Utan dessas underlättande och anordnande i tidsenligt skick kan landets materiela utveckling icke uti någon nämnvärd grad fortgå. Derföre hafwa ock på fastlandet jernvägar emellan landets wigtigaste punkter blifwit anlagde; och ständigt fortgå der arbeten i omförmälde syfte. De orter, der desse jernvägar framgå, hafwa redan under desse communicationsanstalters hittills korta tillwaro i synnerlig mån tilltagit i wälmåga. Ej förut anade tillgångar hafwa derigenom kunnat framdragas för att blifwa ett medel till förwärf. Råämnen, som förut till följd af deras dryga transportkostnad, icke kunnat med fördel tillgodogöras, hafwa nu kunnat dels förädlade och dels i deras råa tillstånd afyttras. Äfwen på Gotland har fråga förut warit å bane för beredande af sådane communicationsanstalter. Denna fråga har ånyo blifwit upptagen af personer, hwilka nitälska för provinsens förkofran. Wid ett för detta ändamål under sistlidne December hållet sammanträde i Wisby har allmänt erkänts behofwet af ett jernvägsnät genom Gotland. Wid detta sammanträde har derföre beslutats, att genom undertecknade, som derwid blifwit utsedde att såsom Kommittéledamöter bereda frågan till en lycklig utgång, söka åstadkomma teckning af medel för uppgörande af tillförlitliga förslag å såväl de jernvägar, hwilka på ön kunna wara behöflige, som äfwen å de kostnader, som för dessa jernvägars byggande blifwa erforderlige, samt att, sedan nödige medel blifwit tecknade och kostnadsförslagen uppgjorde, framlägga desse wid allmän sammankomst med länets innewånare att i större eller mindre utsträckning, allt i förhållande till och i mån af den aktieteckning, som kan åstadkommas, antagas.

Kommitterade, som för ärendets beredande denna dag sammanträdt,

hafwa derwid ansett localundersökningar för uppgörande af de nödige kostnadsberäkningarne böra verkställas:

1:o) antingen för en jernväg utgående från Wisby till Endre omkring Alleqwia och vidare i sträckning öfwer Roma och Björke mot Högby, hwarifrån vägar skulle gå dels till Rone och dels till Burswik, eller ock två jernvägar, utgående från Endre, den ena mot söder genom Klinte till Burswik och den andra i mera ostlig riktning af Gotland mot Rone; samt

2:o) för en jernväg, utgående från Endre mot Tingstäde och derifrån i särskilda utgreningar mot Slite och Fårösund.»

Kommittén ifrågasatte ett belopp av 4 000 rdr rmt, vilka huvudsakligen skulle lämnas av lantkommunerna och Visby stad.

Det blev ock Visby stad, som möjliggjorde järnvägsplanens realiserande. Den 26 okt. 1875 beslöto nämligen stadsfullmäktige därstädes att med 500 000 kr. bidraga till utförandet av en järnväg mellan Visby och Hemse och utsågo samtidigt ledamöterna regementsläkaren ERNST LEIJER, konsuln L. ARWESON och fältkamreraren C. A. LJUNGHOLM som delegerade att »befordra anläggandet» av ifrågavarande järnväg. Företaget hade härmed kommit i händerna på energiska och för lösandet av sin uppgift kompetenta och entusiastiska män. Den förstnämnde var den egentlige initiativtagaren till planens fullföljande i densammas senare skede. Redan den 28 i samma månad utfärdade de en inbjudan till aktieteckning.

Bland aktietecknarna på fastlandet märktes drottning JOSEFINA, prinsessan EUGÉNIE och majoren CL. ADELSKÖLD.

Den 30 påföljande nov. (1875) hölls konstituerande bolagsstämma med *Gotlands järnvägsaktiebolag*. Till styrelse valdes militärbefälhavaren på Gotland frih. E. VON VEGESACK, landshövdingen greve R. HORN, konsulerna R. CRAMÉR och L. V. ENEQUIST samt kronolänsmannen L. N. ÅKERMAN. Ordförande i styrelsen blev frih. VON VEGESACK. Den drivande kraften var LEIJER och han blev även bolagets förste verkst. direktör. Han kunde vid stämman meddela, att redan 8 031 aktier à 100 kr. voro tecknade — ett i sanning ståtligt resultat. Man må nämligen betänka det dåtida höga penningvärdet samt att den ojämförligt största delen av dessa aktier voro tecknade på Gotland, som då var relativt fattigt. Utvecklingen och det allmänna välståndet på ön har nämligen kommit först i samband med järnvägarna och framför allt har jordbruket utvecklats. Bevis härför kan man finna i en av järnvägsbolagets styrelse till konungen ställd skrivelse av den

29 nov. 1875, i vilken statsbidrag begäres för järnvägens byggande. Styrelsen skriver nämligen bl. a. följande:

»Vill man fästa avseende på den lyftning järnvägen otvivelaktigt skall komma att giva omkringliggande trakter, rörande vilka man utan överdrift kan påstå, att flerstädes mer än hälften av den bästa jorden ligger utan kultur, vattendränkt och nära nog obegagnad, under det att den odlade jorden, ehuru av förträfflig beskaffenhet och gynnad av klimat m. m., dock sällan givande mer än 6:e à 7:e kornet, ännu saknar den vård ett utbildat lantbruk kräver — lider det intet tvivel, att följderna av en järnvägsanläggning här skall komma att bliva långt mer välsignelsebringande än på andra orter, där jorden redan är mera allmänt odlad och uppdriven i högre kultur. — Man kan säga, att ladugårdsskötseln f. n. huvudsakligen består i hästskötsel. En hemmansägare, som föder 2 till 3 hästar och flera, föder ofta blott 1 à 2 kor. Mjölk, smör och ost produceras därför litet och vanligen icke mera än till eget behov, med undantag av trakten närmast Visby.»

Gotlands nu för tiden avsevärda bidrag till Stockholms proviantering med animaliska livsmedel, vilket var särskilt i ögonen fallande under de svåra krisåren 1918—1919, ger vid handen, att nu helt andra förhållanden i jordbruksavseende äro rådande på ön, än de ovan skildrade.

Till sitt ovannämnda förslag till järnvägsanläggning mellan Visby och Havdhem fogade majoren ADELSKÖLD ett utlåtande (1870), i vilket han beträffande terrängförhållanden och andra betingelser för järnvägsanläggningen gjorde uttalanden, vilka kunna anses allmängiltiga för järnvägsanläggningar på Gotland. I utlåtandet heter det bl. a.:

»Lokala förhållanden för den järnväg, varom här är fråga, äro de mest gynnsamma man kan tänka sig. Vid Visby, banans ändpunkt vid havet, höjer sig stranden brant till en höjd av 117 fot, varefter den är så jämn, att endast större jordarbeten förekomma än vid vanliga landsvägsbyggnader. Grundens beskaffenhet är även ovanligt god, då jordarterna nästan uteslutande äro av fast beskaffenhet, och de myrar, som måste passeras, grunda.

Då man vid bestämmande av byggnadssättet för järnvägar å Gotland är alldeles oberoende av andra banor, har man endast att taga i betraktande lokala förhållanden samt den trafik, som antagligen kan beräknas, och är sålunda oförhindrad att anlägga järnvägar på det efter dessa förhållanden mest passande sättet.

Såsom förut anförts, är terrängen den mest gynnsamma, så att med jämförelsevis obetydliga arbeten inga stigningar under 1:100 behöva

förekomma, och som, med ett ökat antal tåg, den största förekommande trafik kan föras på en bana med 3 fots spårvidd, så har jag vid kostnadsförslagets upprättande antagit denna bredd mellan skenorna, helst som banan därigenom kan byggas ytterst billigt på samma gång som lokomotiverna kunna givas betydlig kraft, passagerarevagnarna inrättas bekväma och rymliga samt godsvagnarna konstrueras ändamålsenligt såväl för skrymmande som tungt gods.»

Gotland har också blivit de långa raklinjernas land. Den längsta raklinjen, belägen å banan norr om Visby, är i det närmaste ej mindre än 11 km. lång.

I terrängavseende mötes sålunda järnvägsbyggaren ej av några avsevärda svårigheter på Gotland. Som kuriosum må dock anföras ett förhållande, som ofta inträder vid järnvägsbyggande på ön och som kan vålla vissa svårigheter, nämligen förekomsten av fornminnen, särskilt gravar. Å linjen mellan Tingstäde och Lärbro går banan sålunda genom ett helt gravfält. Vid byggnadsarbetet 1920 gjordes där ståtliga fynd, vilka nu förvaras vid Uppsala universitet.

Den 18 jan. 1876 fastställde K. M:t bolagsordningen och den 5 maj s. å. erhöles koncession för anläggandet av järnvägen *Visby—Hemse* med bibanor till Ronehamn och Klintehamn. Statsbidrag erhöles visserligen icke men väl ett statslån på 500 000 kr., vilket beviljades den 14 nov. 1876 i samband med fastställandet av ett av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. A. HUSBERG i huvudsaklig överensstämmelse med det Adelsköldska förslaget uppgjort nytt förslag till järnväg mellan Visby och Hemse, slutande på en kostnad av 1 330 000 kr. Bibanorna till Ronehamn och Klintehamn hade nu bortelimerats.

Byggnadsarbetena påbörjades i maj 1877 och voro avslutade i sept. 1878. Som överingenjör fungerade J. DANIELSON och som arbetschef löjtnanten HUSBERG. Den 15 sept. 1878 ägde den högtidliga invigningen rum i närvaro av konung OSCAR.

Gotlands första järnväg och den betydelsefullaste delen av det nuvarande gotländska järnvägsnätet, vilken sedermera har utvecklats till öns stambana, den 57 km. långa linjen mellan Visby hamn och Hemse, var således fullbordad. Anläggningskostnaden uppgick till 1 175 716 kr. 67 öre mot en beräknad kostnad av 1 330 000 kr.

Nu följde en del år, under vilka järnvägsanläggningarna på ön måste vila på grund av dels den ekonomiska påfrestning, som den nu färdigställda järnvägen hade medfört, dels de dåliga konjunkturerna för jordbruket under 1880- och början av 1890-talet.

År 1894 började emellertid Roma sockerfabrik sin verksamhet och härmed följde ett allmänt uppsving för öns jordbruk, vilket verkade stimulerande för startandet av nya järnvägsföretag.

Den 1 maj 1896 erhöles professorn L. F. NILSON m. fl. koncession å en järnväg *Visby—Västkinde*, 11 km., vilken dock s. å. övertogs av Gotlands järnvägsaktiebolag. Kostnadsförslag och planritningar voro uppgjorda av lantbruksingenjören C. A. SYLVAN och slutade på 132 000 kr. Bandelen öppnades för allmän trafik den 2 nov. 1896.

Efter ett par år fortsattes järnvägsbyggandet. Den 17 juni 1898 meddelades nämligen ledamöterna i Gotlands järnvägsaktiebolags styrelse koncession å en järnväg *Västkinde—Tingstäde*, 13 km. Kostnadsförslag och planritningar voro uppgjorda av ingenjören AUG. BÅÅTH och slutade på en summa av 242 971 kr. 50 öre. Bandelen öppnades för allmän trafik den 29 nov. 1899.

Samma år vidtogos åtgärder för järnvägens förlängning söderut. Den 7 april 1899 beviljades nämligen Gotlands järnvägsaktiebolag koncession å en järnväg *Hemse—Havdhem*, 9 km. Kostnadsförslag och ritningar voro uppgjorda av ingenjören J. DANIELSON. Kostnadsförslaget upptog en summa av 129 000 kr. utan rullande materiell. Bandelen öppnades för allmän trafik den 26 juli 1900.

Efter några år fortsattes järnvägen ytterligare söderut. Den 26 okt. 1906 erhöles Gotlands järnvägsaktiebolag koncession å en järnväg *Havdhem—Burgsvik*, 15 km. Kostnadsförslag och planritningar voro uppgjorda av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren N. VICTORIN och slutade på en summa av 292 200 kr. utan rullande materiell. Bandelen öppnades för allmän trafik den 30 aug. 1908.

En stagnation uppstod nu i järnvägsbyggandet, denna gång förorsakad av världskriget och den därmed förenade dyrtiden. År 1921 tillkom dock en ny sträcka — den näst sista etappen till »stambanans» fullbordande från öns sydligaste hamn, Burgsvik, till den nordligaste, Fårösund, nämligen den 12 km. långa linjen mellan *Tingstäde* och *Lärbro*. Denna järnvägsbyggnad, som drog en kostnad av omkr. 57 000 kr. pr km., kunde ej utföras utan stora uppoffringar för bolaget och efter ett energiskt förberedande arbete av järnvägsbolagets nuvarande ordförande, landshövdingen G. W. ROOS, och verkställande direktör, konsultn CARL E. EKMAN. Ritningarna voro uppgjorda av majoren i Väg- och vattenbyggnadskåren C. J. INSULANDER, och terrasseringsarbetet utfördes av arbetslösa under direktion av Skogssällskapets statsarbeten. Bandelen öppnades för allmän trafik den 17 dec. 1921.

Byggandet av samtliga dessa bandelar har utförts av bolaget självt under ledning av trafikcheferna. Anläggandet av linjen Visby—Västkinde påbörjades dock av ett enskilt konsortium, men under arbetets gång överlämnades slutförandet till Gotlands järnvägsaktiebolag.

Bana och byggnader. Den första räls, som inlades vid järnvägen, var 15 kg. järnräls, vilken under början av 1890-talet utbyttes mot stålräls av samma vikt. År 1909 utbyttes denna mot 17,5 kg. stålräls, och år 1925 började 24,8 kg. stålräls inläggas å linjen Visby—Roma. År 1909 anskaffades tyngre lok med en tjänstevikt av 37,8 ton i samband varmed samtliga broar ombyggdes och förstärktes. Den alltjämt ökade trafiken har slutligen nödvändiggjort ombyggnad och utvidgning av samtliga äldre bangårdar.

Trafiken har rönt en betydande inverkan av Roma sockerfabrik. Året före densammas tillkomst (1893) var den transporterade godsmängden 18 397 ton. Andra året av fabriken verksamhet (1895) hade godsmängden däremot stigit till 48 005 ton. De huvudsakligaste godsslagen äro vitbetor, spannmål (mjöl och rotfrukter), stenkol (koks) cement, trävaror, torv, kalk- och slipsten, mejeriprodukter och levande djur.

Ekonomi. Sammanlagda längden av bolagets järnvägar uppgår nu till 117 km. och sammanlagda byggnadskostnaden till omkr. 2 775 000 kr. Anmärkningsvärt är, att statslån för utvecklingen av Gotlands järnväg, trots framställningar om sådant, beviljats endast en gång, nämligen 120 000 kr. för linjen Tingstäde—Västkinde. Sannolikt har vid beviljandet av detta lån militära skäl spelat en viss roll vid frågans avgörande. Utvecklingen har emellertid kunnat fortgå utan större pekunjärt bistånd från det allmännas sida, tack vare bolagets solida ekonomiska ställning. Det ursprungliga aktiekapitalet utgjorde 657 400 kr., vilket år 1896 ökades genom penninginbetalning med 92 000 kr., åren 1897 och 1898 likaledes genom penninginbetalning med resp. 10 700 kr. och 143 000 kr., år 1920 utan penninginbetalning med 451 600 kr. och 1922 med penninginbetalning med 155 200 kr. Sammanlagt utgör det således 1 509 900 kr.

Åren 1878—1896 ägde ingen utdelning å kapital rum. Åren 1897 och 1898 utdelades 6 %, åren 1899 och 1900 5 %, år 1901 ägde ingen utdelning rum, åren 1902—1904 utdelades resp. 4 %, åren 1905—1913 resp. 5 %, åren 1914—1918 resp. 6 % och år 1919 7 %. Åren 1920—1923 var utdelningen resp. 5 %, 1924 6 % och 1925 3 %.

Styrelse och chefer 1926.

Styrelse.

ROOS, G. W. A., landshövding, *ordförande*,
 MELIN, G. H., landskamrerare,
 ENGSTRÖM, W. S., vice häradshövding, *vice ordförande*,
 EKMAN, C. E., konsul, *verkst. direktör*, se nedan,
 WIMAN, H., bankdirektör,
 LUNDBERG, C. A. E., vice konsul.

Verkställande direktör.

EKMAN, C. E., konsul 1921—
 (jourhavande ledamot av styrelsen 1909—1921)

Trafikchef.

NORSTRÖM, T., kapten..... 1921—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

VON VEGESACK, E. M. P., frih., militärbefälhavare ... 1878—1881
 ENGSTRÖM, C. S. H., auditör 1881—1888
 BOKSTRÖM, C. A., kronofogde 1889—1905
 PETTERSSON, P. H. F., bankdirektör 1905—1913

Verkställande direktörer.

LEIJER, J. G. E., regementsläkare 1878—1881
 ENGSTRÖM, C. S. H., auditör 1882—1888
 ARNELIUS, E. A., kapten 1889—1902
 CRAMÉR, H. W., konsul 1903—1906
 RUNEBERG, A., trafikchef 1907—1921

Trafikchefer.

FOGELSTRÖM, R. 1878—1883
 CEDERSTRÖM, O., frih. 1883—1893
 BOBERG, J. A. L., t. f. 1894—1895
 RUNEBERG, A. 1895—1920

Gotlands järnväg. Visby har två stationer, nämligen Visby hamn och Visby övre. Persontåg avgå från och ankomma till Visby hamn i anslutning till ångbåtarna. Från *Visbyhamn* slingrar sig järnvägen upp på platån i en stigning av 25 ‰ till *Visby övre* station, som är belägen i stadens södra del omkr. 40 m. ö. h. Härifrån utgår en sydlig, 70 km. lång, linje till öns sydligaste hamn, *Burgsvik*, samt en, 36 km. lång, nordlig linje till *Lärbro*.



Frih. E. M. P. VON VEGE-
SACK,
överste.



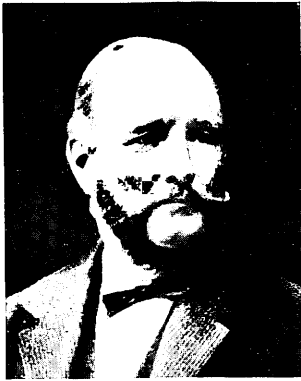
C. S. H. ENGSTRÖM,
auditor.



P. H. F. PETERSSON,
bankdirektör.



G. W. A. ROOS,
landshövding.



J. G. E. LEIJER,
regementsläkare.



H. W. CRAMÉR,
konsul.



A. RONEBERG,
verkst. direktör, trafikchef.



C. E. EKMAN,
konsul.



R. FOGELSTRÖM,
trafikchef.



Frih. O. CEDERSTRÖM,
trafikchef.



J. A. L. BOBERG,
trafikchef.



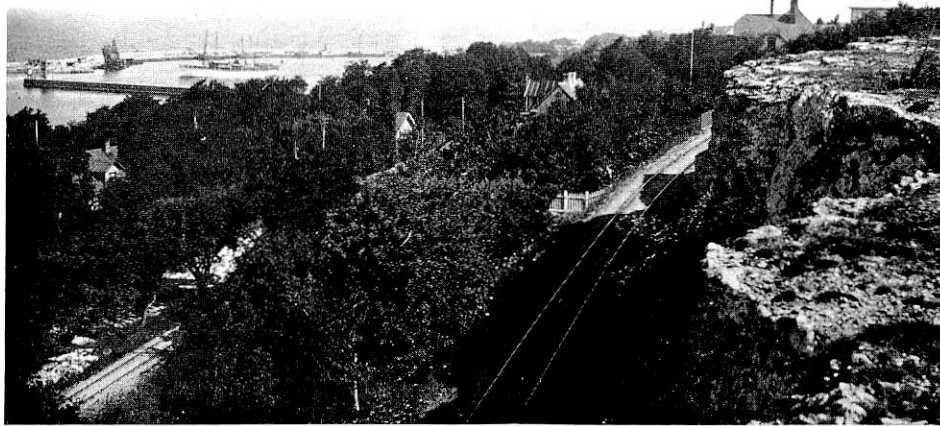
T. NORSTRÖM,
trafikchef.



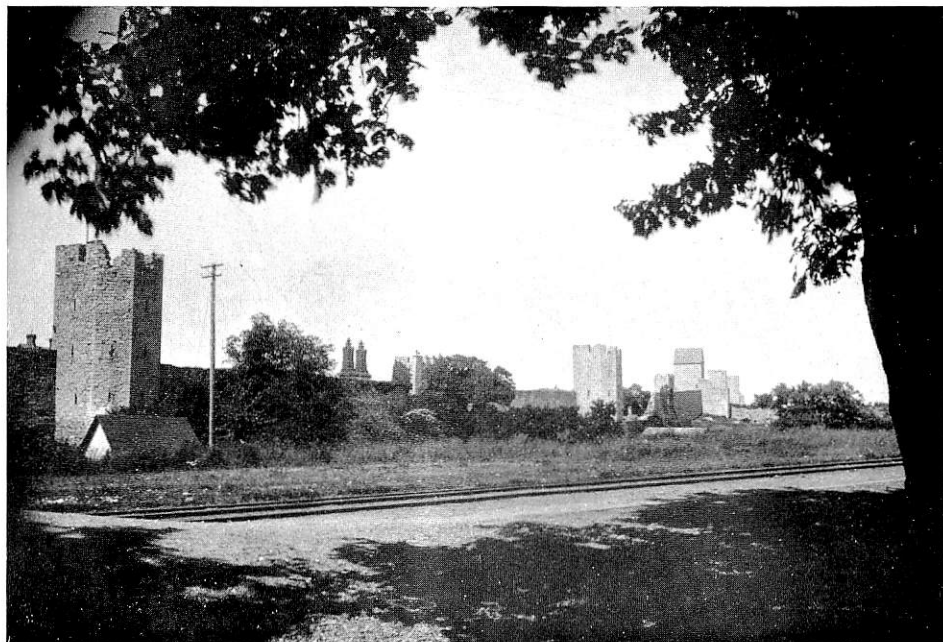
Äldsta och nyaste lokomotiv.



Utsikt från förbindelsespåret mellan Visby hamn och Visby station.



Från linjen mellan Visby hamn och Visby station.



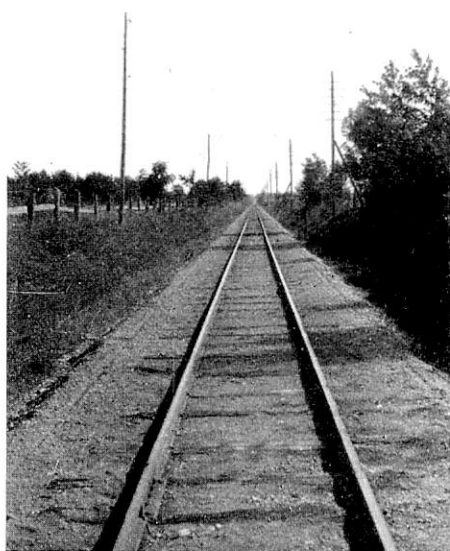
Vid Visby stadsmur.



Vid Tingstade.



Igensnöad linje februari 1924.



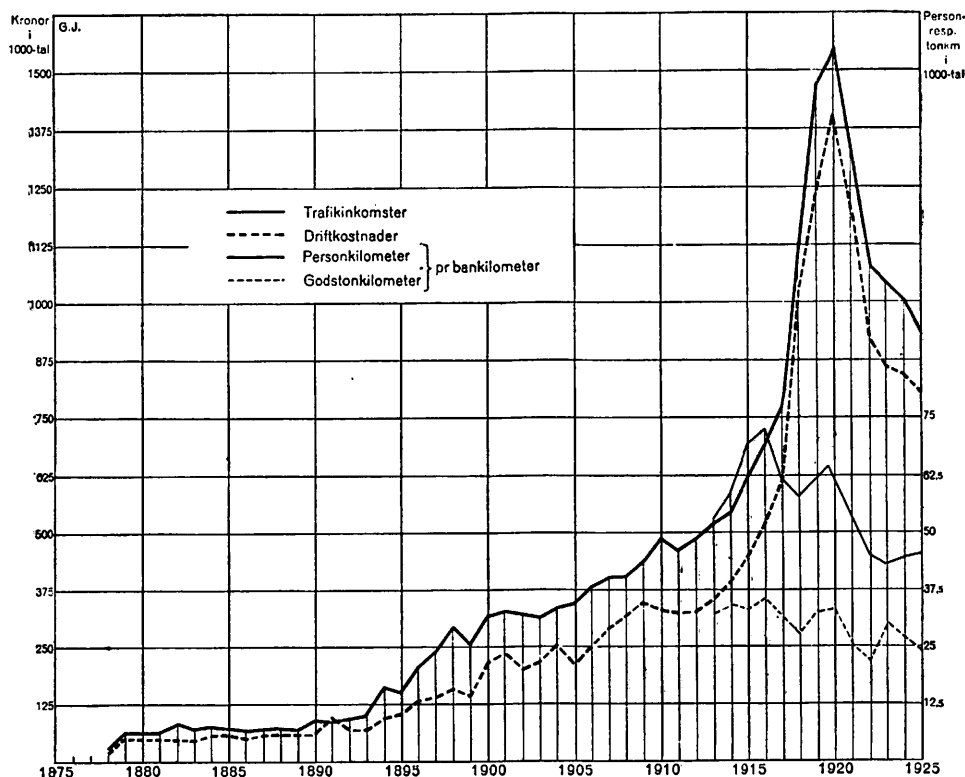
En av raklinjerna.

Den förstnämnda linjen går genom öns bördigaste och tätast befolkade trakter. Närmast Visby är dock naturen karg, beroende på att kalkberget här går i dagen. Utmed järnvägen ser man också på de 7 första kilometerna blott mariga tallar och enbuskar. Man passerar här i närheten av öns högsta punkt — 78 m. ö. h. Terrängen faller sedan ned emot de bördiga Barlingbo- och Romaslätterna, där det finnes åkerjord av lika god beskaffenhet som Skånes bästa. Sockerbetan trivs här utmärkt, liksom förhållandet för övrigt är överallt på ön, där jordmånen lämpar sig för odling av densamma.

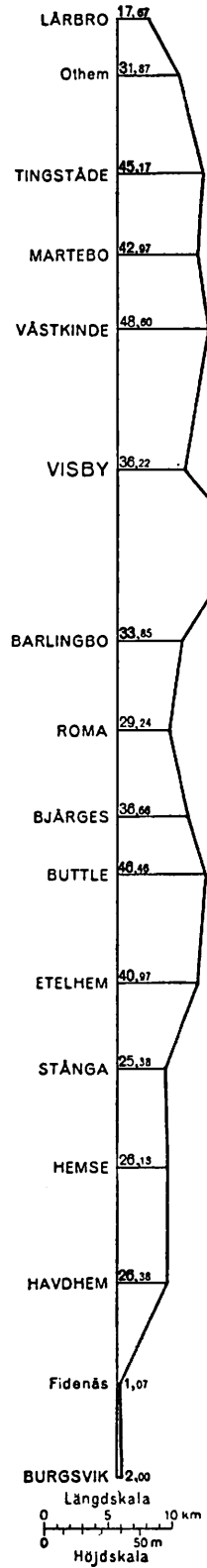
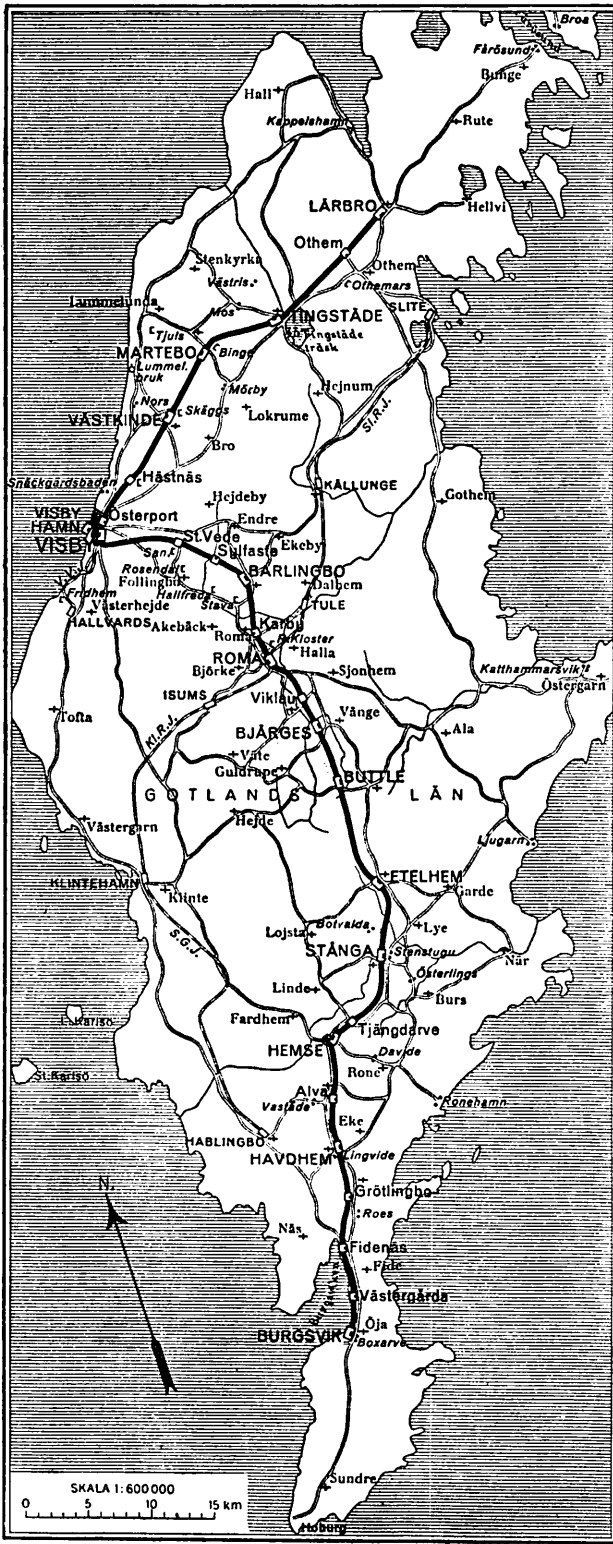
21 km. söder om Visby ligger *Roma* station, där banor från öns två — förutom Visby — mest betydande hamnar, *Slite* på östra sidan och *Klintehamn* på västra sidan, förena sig med stambanan. Här är också öns råsockerfabrik, tillhörig Svenska sockerfabriksaktiebolaget, belägen.

Strax söder om Roma passerar järnvägen en av öns största myrar, Store myr. Ännu ser man något av den karaktäristiska myrnaturen, men det torde ej dröja många år, innan de väldiga vidderna äro helt och hållet lagda under plojen. Sedan man passerat myren, vidtager söder ut ett så gott som sammanhängande skogsbälte av omkr. 20 km. djup, bevuxet med delvis mycket värdefull tallskog. Söder om detta skogsbälte öppnar sig åter terrängen och man kommer in i en rik jordbruksbygd, där järnvägen passerar *Hemse* raskt framåtskridande municipal-samhälle. Söder ut blir jorden åter mindre fruktbar. Man lämnar nu den å ön i

Trafikdiagram.



14. Järnvägsföreningen.



övrigt allenaarådande kalkstensgrunden och kommer i ett sandstensbälte, som börjar i närheten av *Grötlingbo* anhalt, 68 km. från Visby, och sträcker sig något söder om Burgsvik. I detta område bedrivs en rätt omfattande stenhuggeriverksamhet i form av hantverk med tillverkning av slipstenar samt blocksten för bildhuggeriändamål. Exporten av dessa varor går till större delen över Burgsviks hamn, men en ej obetydlig del söker sig vintertiden över Visby.

Burgsviks station är såsom nämnts slutpunkten i söder för Gotlands järnväg. Sommartiden resa turisterna hit för att sedermera med bil bege sig längre söderut till Gotlands sydspets.

Norra delen av ön är i väsentliga delar olik den södra. Jorden är här mindre bördig och befolkningen glesare. Skogen är också mera vresig och lågvuxen, men lämnar ett utmärkt, även utom Gotland känt, slipersvirke. Åkerbruket står också i allmänhet lägre än på öns mellersta delar, även om man i Västkindetrakten, 11 km. norr om Visby, träffar bördig jord och välskötta gårdar. Några km. norr om *Västkinde* station passerar banan Martebo vidsträckta, ännu till största delen ouppodlade myr. Här bedrivs i stor utsträckning upptagning av brännrotv, som sändes söder ut till öns mera bränslefattiga delar.

24 km. norr om Visby passerar järnvägen genom *Tingstäde* befästningsområde — öns enda nu kvarvarande »fasta punkt» — och går här utmed stranden av *Tingstäde* träsk, en av Gotlands största sjöar. Vid den norra slutstationen, *Lärbro*, har banbyggnaden tills vidare avbrutits i avvaktan på att så småningom bli fortsatt längre norr ut till Fårösund, Gotlands nordligaste hamn.

Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.	År 1878	År 1925
Spårvidd	m. 0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår.....	km. 56,8	116,5
» i sidospår	» 4,5	12,2
Största lutning i sidospår.....	‰ 10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår...	m. 300 (på linjen)	300 (på linjen)
Rälsvikt	kg/m. 14,5	17,5—25
Största tillåtna hjultryck	ton	3,6 (för lok)
» » tåg hastighet	km/t. 30	40
Rullande materiell.		
Ånglokomotiv, tanklok.....	st. 3	8
» tenderlok	» —	3
Personvagnar med 2 axlar.....	» 8	9
» » 4 »	» —	7
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar »	54	263
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	» —	4
Personal, antal.		
Ordinarie	32	87
Extra	7	17
Verkstadsarbetare	2	30
Banarbetare	—	25

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1879.

Banans anläggning (Visby —Hemse)	1 116 258: 35
Inventarier och förbruk- ningsartiklar	44 834: 64
Fordringar enl. reverser..	47 780: 33
Insatt i bank	20 500: —
Kontant	2 863: 27

S:a kr. 1 232 236: 59

Skulder den 31 dec. 1879.

Aktiekapitalet	651 400: —
Statslånet	500 000: —
Lån i Gotl. Ensk. bank ..	30 000: —
» av styrelseledamöter..	10 000: —
Från föreg. undersökningar	109: 79
Räntevinst	18 599: 78
Vinst å trafiken 1878— 1879	22 127: 02

S:a kr. 1 232 236: 59

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen:	
Visby—Hem- se	971 673: 26
Visby—Väst- kinde.....	147 537: 10
Västkinde— Tingstäde..	226 074: 91
Tingstäde— Lärbro	484 597: 62
Hemse— Havdhem..	137 258: 71
Havdhem— Burgsvik ..	301 519: —
	2 268 660: 60
Rullande materiell:	
Visby— Burgsvik ..	221 688: 71
Visby— Lärbro	100 715: 03
	322 403: 77
Fastigheten nr 62.....	34 865: 24
Klintströmska åkern	8 655: —
Nygrenska åkern.....	4 813: 65
Materialier	38 993: 37
Insättning i bank (för un- derstödsfonden)	13 629: 49
Reverslån	2 000: —
Deposition	2 000: —
Löpande räkning	27 547: 30
Kassa och utestående tra- fikmedel (8 501: 44 + 2 231: 42)	10 732: 86

S:a kr. 2 734 301: 28

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	1 509 900: —
Understödsfonden	15 629: 49
Riksgäldskon- toret	244 499: 62
D:o	98 761: 83
	343 261: 43
Obligationslånet	477 000: —
Oinlösta kuponger	3 690: —
Sveriges statsbanor	12 861: 95
Diverse kreditorer	23 000: —
Räntor	5 366: 25
Reservfonden	152 000: —
Vinst och förlust	191 592: 14

S:a kr. 2 734 301: 28

