
GRUVGÅRDEN—FORS JÄRNVÄG

Signatur: G.F.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Gruvgården—Fors järnvägsaktiebolag, Dalafinnhyttan.

I Garpenbergs socken i Södra Dalarna har sedan urminnes tider bergsbruket varit av stor betydelse. Här har sedan långt tillbaka brutits koppar-, zink-, bly-, silver- och järnmalm samt koppar och järn m. fl. metaller framställts. Även skogsbruket har varit omfattande.

Då norra stambanan planlades, ansåg man, att Garpenbergs socken var i särskilt stort behov av järnvägsförbindelse. Linjen tänktes också först dragen genom socknen, och sträckningen var stakad år 1869. Banan kom emellertid att byggas omkr. 1 mil östligare, och Garpenberg blev utan järnvägsförbindelse den gången. Man var fortfarande hänvisad till transporter pr häst och prämar, varjämte en linbana kom i bruk. Det dröjde ända till början av 1900-talet, innan det på allvar blev tal om anläggande av en järnväg inom kommunen. Medan diskussionen pågick om byggande av en järnväg från Falun till Krylbo genom den del av Dalarna, som är belägen mellan norra stambanan och södra Dalarnas järnväg, vilken trakt är utan järnvägsförbindelse, erhöles några av Garpenbergs sockens ledande män, bland vilka märktes verkst. direktören för Garpenbergs a.-b. och dettas dotterbolag (gruvbolagen) G. CORNELIUS och disponenten för samma företag C. CORNELIUS samt ordföranden i socknens kommunalnämnd C. E. BERGLUND den 29 april 1904 koncession å anläggandet av en järnväg mellan Fors station å norra stambanan till Garpenbergs bruk. *Garpenberg—Fors järnvägsaktiebolag* bildades med ett aktiekapital av 160 000 kr., och aktier tecknades förutom av stiftarna endast av Garpenbergs a.-b. och A.-b. Ryllshytte zink- och blygruvor. Sedan överenskommelse träf-

fats med Statens järnvägar angående järnvägens anslutning till statsbanan vid Fors, börjades anläggningen, som utfördes av bolaget självt. Banan öppnades för allmän trafik i juli månad 1905.

Järnvägsaktiebolaget anlade även en linbana till de omkr. 2 km. väst-nordväst om Garpenbergs station belägna Långviks järnmångangruvor, varjämte de övriga då i drift varande zinkgruvorna vid Ryllshyttan och Garpenbergs koppargruvor vid Gruvgården (väster om Gruvsjön) med egna linbanor förbundos med järnvägens ändpunkt vid Garpenberg. Den Garpenbergs aktiebolag tillhöriga lancashiresmedjan vid Brattfors intill Garpenbergs station förbands med denna med ett stickspår.

Emellertid beräknade man, att driften vid koppargruvorna, där undersöknings- och tillredningsarbeten pågingo, skulle komma att taga stor omfattning och således tarva direkt järnvägsförbindelse med fältet, varjämte bland befolkningen i Garpenberg förefanns en önskan att få järnvägen utsträckt till socknens centrala del. Sedan Garpenbergs aktiebolag förklarar sig berett att öka sin aktieteckning samt såväl A.-b. Garpenbergs zink- och koppargruvor som Garpenbergs kommun tecknat aktier i järnvägsbolaget, varigenom dettas aktiekapital ökades till 410 000 kr., begärdes och erhöles den 10 aug. 1907 koncession på banans framdragande till Garpenbergs kyrkby med bispår till Gruvgården. Även denna del byggdes av järnvägsaktiebolaget självt. Banan öppnades för godstrafik den 18 maj och för allmän trafik den 1 okt. 1908. Därmed var järnvägen i densammas nuvarande omfattning fullbordad.

Järnvägen får tillsvidare betraktas såsom en typisk tertiärbana, avsedd att uppsamla och till stambanenätet vidarebefordra bergsbruks- och skogsprodukter från huvudsakligen Garpenbergs socken. Vid banans anläggande räknade man som trafikobjekt huvudsakligen med s. k. ädlare malmer, d. v. s. zink-, bly- och kopparmalmer från gruvfälten vid Ryllshyttan och Gruvgården, skogsprodukter samt järn från lancashiresmedjan vid Garpenberg. De första åren av järnvägsaktiebolagets tillvaro syntes lova ganska gott, trafikens omfattning var relativt tillfredsställande, man t. o. m. lämnade utdelning å aktiekapitalet. Emellertid nedlades lancashiresmidet vid Garpenberg. Garpenbergs koppargruvor motsvarade icke de på dem ställda förväntningarna, malmtillgångarna i Ryllshyttans zinkgruvor började sina, och då slutligen den kraftiga lågkonjunkturen 1908—1909 bragte Garpenbergs a.-b. på fall, så att detta bolag, som var att betrakta som

moderbolag för såväl gruvbolagen som järnvägsbolaget självt, måste gå i konkurs, blev ställningen för järnvägsbolaget undergrävd och detsamma försattes i konkurs den 25 juli 1911.

Den 18 nov. 1911 hölls konstituerande bolagsstämma med *Gruvgården—Fors järnvägsaktiebolag*. Aktiekapitalet var 300 000 kr. Bolagets första styrelse bestod av följande ledamöter: kaptenen O. WALLENBERG, häradshövdingen C. R. TROILIUS och hr W. VON RODA. Detta nya bolag övertog koncessionerna och har alltsedan dess drivit rörelsen. De första åren av bolagets tillvaro voro synnerligen bekymmersamma. Trafiken var minimal, de forna malmtrafikanterna voro nästan ur räkningen och skogshanteringen inom socknen låg i lägervall. Emellertid förbättrades förhållandena så småningom — nu var det järnmalmerna, som blevo och sannolikt komma att förbliva banans huvudsakliga trafikobjekt. Ett tyskt järnverk förvärvade och började bearbeta Intrångets järngruvor, belägna omkr. 3 km. nordväst om Gruvgården, med vars station fältet förenades med linbana. Svenska järnverk förvärvade Smältarmossgruvan och Långviksfältet, av vilka den första med ett stickspår av normal spårvidd förbundits med Dalafinnyttans station och det senare med en 3 km. linbana förenats med Garpenbergs station. Slutligen har svenska staten inköpt de tidigare Garpenbergs aktiebolag tillhöriga skogsdomänerna, så att dessa ånyo, liksom under bolagets regi, äro föremål för rationell skogshandtering.

På grund av dessa omständigheter ha förhållandena undan för undan förbättrats, den ekonomiska ställningen är f. n. god och det är icke tvivel underkastat, att densamma skall ytterligare förbättras, då man kommit över efterverkningarna av världskriget, så att gruvorna inom banans rayon kunna vinna normal avsättning för sin malmproduktion och därmed utnyttja kapaciteten såväl hos själva fyndigheterna som hos anläggningarna vid dem.

Av trafikobjekten år 1924 utgjorde i ton räknat: järnmalm 78 %, andra malmer 7 %, skogsprodukter 12 % och övrigt gods 3 %.

Ingendera av de båda järnvägsbolagen ha haft vare sig person- eller godssamtrafik men däremot vagnssamtrafik med övriga normalspåriga järnvägar.

Under de senare åren har åter allvarligt i Falun och inom vederbörande Dalasocknar diskuterats frågan om anläggande av en järnväg från Falun genom Vika, Skedvi och Husby socknar, således samma plan, som förelåg i början av 1900-talet, innan Gruvgården—Fors

järnväg byggdes. Den ifrågasatta järnvägen, som skulle utgå från Hosjö å Gävle—Dala järnväg och anslutas till Gruvgården—Fors järnväg vid Dalafinnhyttan, är stakad, men huruvida densamma kommer till stånd, sedan automobiltrafiken å landsvägarna tagit nuvarande omfattning, torde få anses mycket ovisst.

Styrelse och chefer år 1926.

SÖDERQUIST, Y. Hj. R., bergsingenjör, *ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
CARLSSON, K. J., bankombudsman,
ERDMANN, N., vice hovauditör.

Verkställande direktör.

SÖDERQUIST, Y. Hj. R., bergsingenjör 1916—

Trafikföreståndare.

WESTER, FR. 1918—

Förutvarande chefer.

Verkställande direktörer.

CORNELIUS, G., direktör 1904—1910

WALLENBERG, O., kapten 1911—1916

Trafikchef.

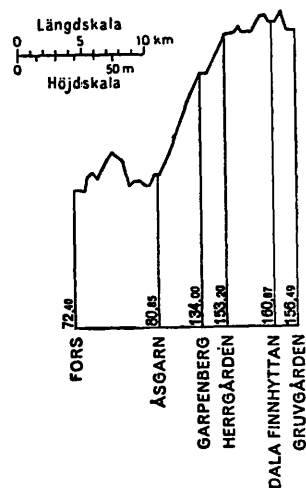
NETTELBLADT, A. K. 1904—1917



Gruvgården—Fors, 17 km. Banan går från Fors station å norra stambanan till en början huvudsakligen genom jordbruksbygd längs sjön Åsgarn men kommer efter 10 km. och en kraftig stigning in i det egentliga skogs- och malmdistriktet vid stationen Garpenberg. Härifrån övergår banans sträckning till att bli nästan rakt nordlig, linjen passerar Garpenbergs herrgård med en an-

halt, Herrgården, följer därefter Gruvsjöns östra strand och når Garpenbergs kyrkby med stationen Dalafinnhyttan, belägen omedelbart intill kyrkan. Banan svänger sedan omkring Gruvsjöns norra vik i sydvästlig riktning, där sista hållplatsen, Gruvgården, är belägen.

Byggnaderna såväl vid stationer som hållplatser inrymma förutom nödiga expeditionslokaler, bostads-





G. CORNELIUS,
direktör.



O. WALLEMBERG,
kapten.



Y. SÖDERQUIST,
direktör.



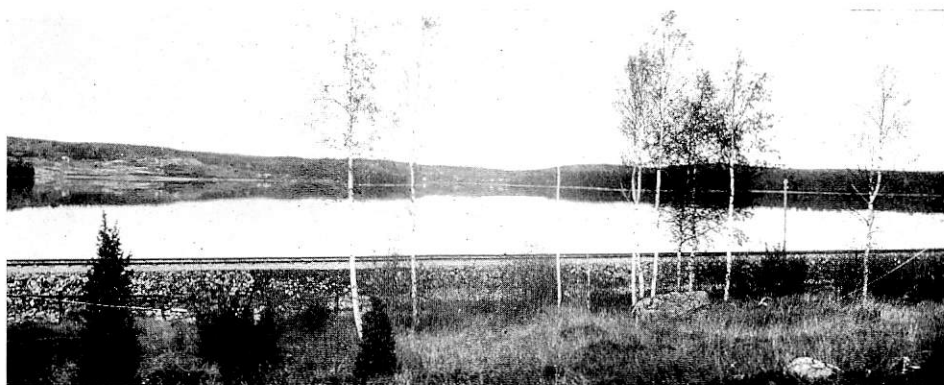
Garpenbergs station.



Dalafinnyttans station.



Gruvgårdens station.



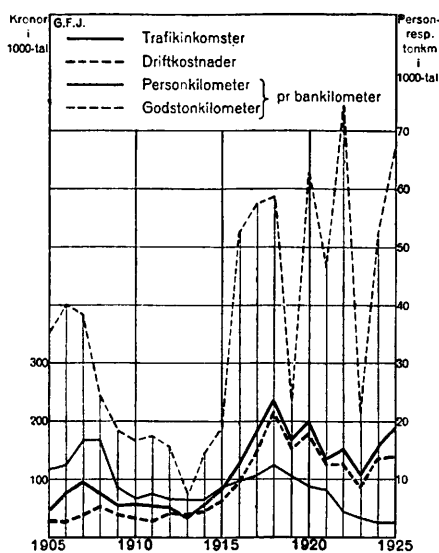
Från linjen utmed Gruvsjön.



Stickspåret till Smältarmossgruvan, flygfoto.

lägenhet för stationsmästare resp. banvakter; de senares hustrur ombesörja expeditionen å hållplatserna. I Fors har inköpts bostadshus för åkande personal. Där finnes även uppfört lokstall och en mindre verkstad för reparation av rullande materiell.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

		År 1908	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	17,2	17,2
Största lutning i huvudspår	‰	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	300	300
Rälsvikt	kg/m.	24,7/27,5	24,7/27,5
Största tillåtna hjultryck	ton	5,7	5,7
» » tåghastighet	km/t.	40	40

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklokomotiv	st.	1	2
» , tenderlok	»	1	1
Personvagnar med 2 axlar	»	2	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»	48	79

Personal, antal.

Ordinarie	—	13
-----------------	---	----

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1908.

Järnvägsanläggningen	1 080 663: 69
Rullande materiell	137 294: 38
Linbana Garpenb.—Lång- vik	20 208: 38
Kassa och avräkning	4 382: 58
Debitorer	6 250: —

S:a kr. 1 248 799: 03

Skulder den 31 dec. 1908.

Aktiekapital	410 000: —
Reservfond	6 000: —
Obligationsslån	625 000: —
Kreditorer	201 621: 26
Växlar	5 377: 57
Vinst och förlust	800: 20

S:a kr. 1 248 799: 03

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Kassa och banktillgodoha- vande	32 352: 34
Förråd	1 465: 20
Inventariersedlar	1: —
Diverse debitorer	1 254: 37
Rullande materiellen	192 500: —
Järnvägsanläggningen	445 000: —

S:a kr. 672 573: 91

Skulder den 31 dec. 1925.

Obligationsslån	213 000: —
Aktiekapital	300 000: —
Reservfond	20 000: —
Avskrivningsfond	120 000: —
Dispositionsfond	10 000: —
Skatteregleringsfond	5 000: —
Vinst och förlust	4 573: 91

S:a kr. 672 573: 91

.....