

---

# GÄVLE—DALA JÄRNVÄGAR

Signatur: G.D.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Gävle—Dala järnvägsaktiebolag, Gävle.

**G**ävle—Dala järnväg, »Sveriges första avslutade bana», öppnades för allmän trafik år 1859. Genom denna järnväg knöts en förbindelseled mellan *Gävle* och *Falun*, huvudstäder för var sitt gamla kultur-, odlings- och industriområde, den förstnämnda dessutom behärskande vägen till havet.

Sedan dess har järnvägen ytterligare rustats att fylla sitt ändamål, i det linjerna *Falun—Mora—Älvdalen* och *Falun—Björbo* tillkommit. Sträckningen *Falun—Mora* byggdes av *Falun—Rättvik—Mora* järnvägsaktiebolag. Den blev färdig till *Mora-Noret* år 1891 och till *Mora* år 1896. Fortsättningen, *Mora—Älvdalen*, byggdes 1900 av *Mora—Älvdalens* järnvägsaktiebolag och övergick i *Falun—Rättvik—Mora* järnvägsaktiebolags ägo år 1908 genom inrop å exekutiv auktion. Linjen *Falun—Björbo* byggdes av *Falun—Västerdalarnas* järnvägsaktiebolag och öppnades för allmän trafik år 1905.

*Gävle—Dala* järnvägsaktiebolag har ända från början trafikerat bansträckorna *Falun—Mora* och *Falun—Björbo*, likaså sträckan *Mora—Älvdalen* efter inköpet år 1908. Redan från början stor intressent i *Falun—Rättvik—Mora* och *Falun—Västerdalarnas* järnvägsaktiebolag, förvärvade bolaget småningom samtliga deras aktier, varefter de båda förstnämnda bolagen fr. o. m. 1920 helt och hållet uppgingo i *Gävle—Dalabolaget*, vars järnvägar nu kallas *Gävle—Dala järnvägar*. Den trafikerade banlängden utgör sammanlagt 293 km. I det följande skall redogörelse lämnas först för *Gävle—Dala* järnvägs tillkomst och byg-

gande, därefter för de övriga bandelarnas historia och slutligen för Gävle—Dala järnvägs och det sammanslagna järnvägskomplexets utveckling.

### Gävle—Dala järnväg.

Sedan järnvägar börjat anläggas i andra länder och nyttan av dylika bättre kommunikationsleder kunnat påvisas, mognade efter hand hos bruksidkare i Gästrikland och affärsmän i Gävle tanken på att få till stånd en järnbana mellan Gävle och Forsbacka bruk vid Storsjön. För att utröna möjligheten av en dylik byggnad lämnade tre för saken intresserade personer, presidenten frih. C. J. AF NORDIN å Forsbacka, brukspatronen T. PETRE å Hofors och grosshandlaren H. W. ECKHOFF i Gävle, år 1841 i uppdrag åt lantmätaren i Söderhamn S. P. BERGMAN att beräkna kostnaden för en järnvägsanläggning för hästdrift mellan Gävle stad och Storsjön i Gästrikland samt i samband därmed en båtled mellan Storsjön och sjön Ottnaren till Torsåkers kyrka. Emellertid insåg man, att en sådan transportled med ty åtföljande omlastningsbesvär endast ofullkomligt skulle uppfylla sitt ändamål. Samma nackdel vidlådde även ett annat förslag att med bibehållande av Storsjöns vattenkommunikation såsom mellanlänk anlägga järnväg väster om densamma genom Torsåkers socken, där Gästriklands betydligaste järntillverkning då bedrevs. Slutligen framträdde tanken på en järnväg förbi Storsjön till Falun, men detta var djärva planer, som måste begrundas under flera år, innan de kunde omsättas i verklighet.

Under ordförandeskap av landshövdingen i Gävleborgs län L. M. LAGERHEIM hölls den 19 jan. 1850 ett sammanträde i Gävle för att behandla de under årens lopp framkomna projekten. Man uttalade sig härvid för förslaget om järnväg hela vägen från Gävle till Falun och beslöt att under sommaren undersöka möjligheten av och kostnaden för en järnbana antingen för lokomotiv eller för hästkraft från Gävle till Falun. Om en sådan anläggning befundes möjlig, skulle ansökan göras om nödigt bidrag från statens sida. Däremot ansåg man, att medel till undersökningen borde insamlas inom Gävleborgs och Kopparbergs län. Med avseende på den ekonomiska sidan av frågan framhölls, att över 60 000 skeppund järn borde komma att framföras ävensom en myckenhet spannmål, saltvaror, specerier och övriga köpmansvaror, rödfärg m. m., varjämte såsom en naturlig följd av den föreslagna järnvägsanläggningen en bättre landsväg borde komma till stånd från Falun

till Dalälven i trakten av Forshuvud, som stod i segelbar förbindelse med Siljansdalen, Orsasjöns område m. fl. trakter. Vidare vore det att vänta, att spannmål från norra Uppland skulle transporteras på järnbanan till Dalarna. Slutligen framhölls önskvärdheten av att banan om möjligt bleve dragen kortaste vägen mellan de bägge städerna. Beträffande kostnaderna ansågs, att erfarenhet kunde hämtas från bananläggningarna i Värmland. Vid ett den 16 mars 1850 hållet nytt sammanträde beslöt man anmoda kaptenen vid Flottans mekaniska kår C. E. NORSTRÖM att med biträde av kaptenen och kommissionslantmätaren i Gävleborgs län S. P. BERGMAN verkställa undersökningen. I nov. månad 1850 kunde kaptenen NORSTRÖM överlämna plan och kostnadsförslag till anläggande av järnväg mellan Gävle och Falun, antingen järnväg för lokomotiv med enkelt spår av 4 fot 10 tumms vidd eller järnväg för hästdrift med enkelt spår av 4 fots vidd. I lokomotivjärnvägens utrustning var följande transportmaterieell inräknad: 6 lokomotiv, 12 personvagnar, 6 paketvagnar, 150 lastvagnar och 4 snöplogar samt i hästjärnvägens utrustning 550 transportvagnar.

En jämförelse mellan de båda förslagen visade, att en järnväg för lokomotiv skulle kosta 2 400 000 rdr bko och en bana för hästkraft 1 637 600 rdr bko. Den vid samma tid uppgjorda trafikberäkningen visade en transport från Falun till Gävle av 250 000 skeppund viktualievikt (skp = 170 kg.) och från Gävle till Falun 100 000 skeppund ävensom 60 000 resande pr år mellan järnvägens ändpunkter. Trafikkostnaderna för lokomotivbanan beräknades till 130 000 rdr bko och för hästbanan till 190 500 rdr bko pr år.

Transporterna å hästbanan ställde sig således betydligt dyrare än å lokomotivbanan, vartill kom, att å hästbanan någon resandetransport icke kunde ifrågakomma. Transporterna kunde å hästbanan försiggå endast under sommarmånaderna, då däremot lokomotivbanan kunde trafikeras hela året. Tanken på byggande av en hästbana övergavs därför.

Närmast kom nu frågan om anskaffandet av det erforderliga kapitalet. I detta avseende framträdde emellertid stora svårigheter. Visserligen framlades och behjärtades flera skäl, som talade för järnvägsanläggningen, men man insåg, hur omöjligt det var att åstadkomma ett så betydande kapital som över 3 1/2 milj. rdr rmt. Om också järnvägsanläggningen redan från början bleve vinstgivande, så översteg likväl kostnaden enskildas krafter. Man beslöt därför att hos rikets ständer göra framställning om att staten ville förbinda sig till att an-

tingen under 20 år garantera lån mot 5 % ränta och årlig amortering å hela det kapital, som erfordrades för anläggningen, eller ock under 20 år efter järnvägens fullbordande garantera det belopp, som erfordrades för 5 % ränta, om behållningen understeg det erforderliga beloppet. Därefter skulle, ansåg man, kapitalet utan alltför stor svårighet kunna anskaffas genom inrikes eller utrikes lån. En sådan framställning jämte ansökan om tullfrihet för materiell samt skattefrihet överlämnades till konungen den 14 april 1851.

Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader tillstyrkte ansökningsen, »helst en likartad garanti av rikets senast församlade ständer beviljades för den då ifrågasatta, fastän sedermera icke bearbetade, av greve A. E. VON ROSEN projekterade järnvägen mellan Örebro och Hult».

Man hade således all anledning att hoppas, att framställningen skulle vinna tillbörligt avseende hos regeringen och i vederbörande utskott, men så blev icke förhållandet. I sin skrivelse till statsutskottet uttalade regeringen icke någon egen mening rörande företagens lämplighet utan överlämnade endast ansökningsen med tillhörande handlingar.

Statsutskottet förklarade i sitt utlåtande, att handlingarna icke lämnade den tillförlitliga och fullständiga utredning av frågan, som måste föregå, innan ett bestämt omdöme kunde bildas. Utom andra anmärkningar framhöll utskottet, att de angivna inkomsterna vore alltför summariska och obestyrkta. En någorlunda säker beräkning syntes icke möjlig att åstadkomma genom något års iakttagande och anteckning av de varukvantiteter, vilka den tiden verkligen transporterades mellan Gävle och de tillämnade järnvägsstationerna till Falun. Vad åter beträffar kostnaderna för att i vårt klimat medelst lokomotiv på järnväg bedriva transport av så tunga varor, som här avsåges, ävensom årliga underhållet av allt, vad därtill hörde, saknades enligt utskottets tanke inom vårt land den erfarenhet, som av mindre dylika företag borde vara inhämtad, innan staten inginge i ansvarighet för en summa, överstigande 2 1/2 milj. rdr bko. Utskottet inskränkte sig därför till att tillstyrka rikets ständer att hos K. M:t anmäla, »att rikets ständer icke funne de med ifrågavarande järnvägs anläggning sammanhängande omständigheter nog utredda för att kunna avgiva något yttrande eller ikläda staten en så vidsträckt ansvarighet, som den av sökandena ifrågasatta».

Då ärendet den 21 juli förekom till behandling vid riksmötet, biföllo ridderskapet och adeln, prästerskapet och bondeståndet statsutskottets utlåtande och avslog den gjorda framställningen. Borgareståndet

däremot beslöt återremittera utlåtandet. Då tre av riksständen bifallit utlåtandet och ärendet således var avgjort, föranledde återremissen icke till någon åtgärd. Rikets ständers skrivelse till konungen i frågan avläts den 7 aug. 1851 och avstyrkte framställningen på de grunder, som statsutskottet framlagt. En av huvudorsakerna till att frågan fick denna utgång ansågs vara, att Kopparbergs läns landshövding, som icke var benägen för förslaget, i statsutskottet gjort ett inlägg, som i icke ringa grad motsade de beräkningar av blivande fördelar, vilka i ansökningen till konungen blivit gjorda.

Misstämningen över denna utgång av järnvägsfrågan var stor både i Gävle och Falun, i Gästrikland och Dalarna. Man hade efter de betydande förarbetena och de kännbara pekunjära uppoffringarna samt med tanke på det stora inflytande, detta förslags realiserande skulle komma att få på hela landets industri, hoppats, att regeringen och rikets ständer åtminstone i något avseende skulle uttala sitt gillande av järnvägsprojektets lämplighet. Det opåräknade och, som man ansåg, kallsinniga och avvisande avslaget på petitionen verkade mycket nedslående. Först efter tre års förlopp skulle nästa riksmöte samlas.

Emellertid började Västerås stads invånare röra på sig för att få en järnväg dragen från Falun till Västerås och Mälaren över Hedemora, Avesta och Sala. Den 20 sept. 1852 hölls ett sammanträde i Västerås, vid vilket intresset för denna järnvägs framgång visade sig livligt, och en kommitté valdes, som anmodades verkställa preliminär undersökning. Vid Västerås läns hushållningssällskaps sammanträde i Västerås den 26 jan. 1853 yttrade landshövdingen i sitt hälsningstal, att en järnväg från Västerås till Falun vore en livsfråga för hela ortens spannmålshandel, och uttalade därvid farhåga för att järnvägen Gävle—Dalarna skulle komma till stånd. Till Hedemora marknad den 9 febr. 1853 var en ny sammankomst i ärendet utlyst för offentliggörande av undersökningens resultat och hörande av dem, som intresserade sig för frågan. Järnvägsprojektet Falun—Västerås omfattades på detta sammanträde med stor värme. Till undersökningskostnadernas bestridande tecknades 12 000 rdr bko, varjämte från Falu stad lämnades löfte om 2 500 rdr bko i bidrag, därest järnvägen komme att gå direkt till Falun.

Gävle stads ledande män voro emellertid icke heller overksamma utan arbetade på att till riksmötet 1853—1854 återkomma med förnyad ansökan och utredning. Den 22 jan. 1853 hölls allmän rådstuga i Gävle för att fatta beslut om ett par frågor rörande järnvägsbyggnaden Gävle—Falun. Vid sammanträdet valdes till kommitterade rådmannen

E. D. GRAPE, grosshandlaren P. MURÉN, brukspatronen W. ELFBRINK och konsuln G. F. GÖRANSSON, vilka erhöilo i uppdrag att besluta om ytterligare åtgärder samt att å stadens vägnar underskriva en petition till konungen med ansökan om statens garanti. Därjämte beslöts, att det blivande järnvägsbolaget fritt skulle erhålla all behöblig jord, »som staden kan disponera med eller utan surrogat», ävensom kalkbrott, stenbrott, lertäkt, grus, sand och på vägsträckan befintlig skog. Vid sammanträdet upplystes även, att Falu stads invånare beslutat att fritt upplåta mark åt det första järnvägsbolag, som anmälde sig.

Vid riksmötet 1853—1854 avlämnade riksdagsmannen, rådmannen GRAPE i borgarståndet och nyutnämnde landshövdingen i Gävleborgs län L. A. PRYTZ hos ridderskapet och adeln motioner om förnyad prövning av järnvägsförslaget efter nya kostnadsförslag, som senare skulle avlämnas.

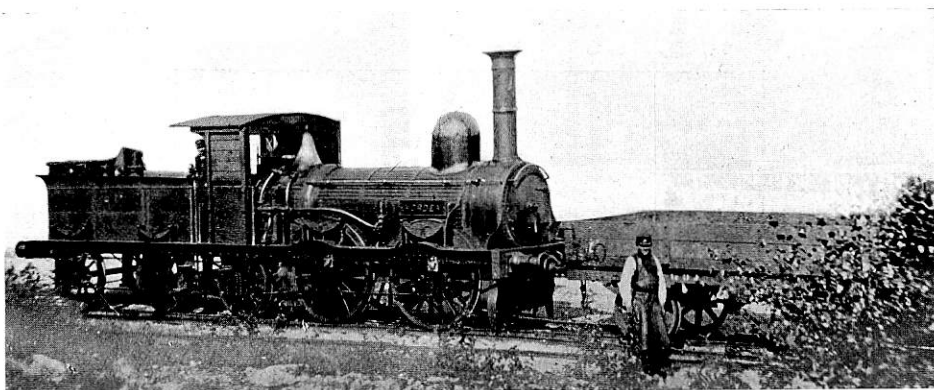
Först frampå året 1854 blev den av kommitterade uppsatta petitionen med tabeller och kartor färdig. Från landshövdingeämbetena i Gävleborgs och Kopparbergs län infordrades nu dessas yttrande över innehållet, och de uttalade sig enstämmigt tillstyrkande.

Striden mellan Gävleintresset och Västeråsintresset blev under riksmötet ganska långvarig och fördes vid flera tillfällen icke blott med skärpa utan även med bitterhet. Frågan angående de båda järnvägsförslagen var före flera gånger och blev icke slutligen behandlad förrän under nov. månad 1854. Under diskussionerna framhölls av Gävleintressets målsmän med avseende på Gävlebanans företrädare framför Västeråsbanan, att densamma komme att bli 5 mil kortare än den ifrågasatta linjen till Västerås, att provinsen Västmanland åtnjutit betydliga understöd av allmänna medel för kommunikationsväsendets förbättring, medan Gästrikland och östra delen av Dalarna förut icke blivit hugnade med dylika understöd och därför saknade annat kommunikationsmedel än de vanliga landsvägarna, vidare att en järnväg mellan Dalarna och Västerås måste ledas nästan parallellt med Strömsholms kanal och därför svårligen komme att bära sig, att endast genom en kortare och omedelbart till havet ledande järnväg de stora, dittills oanvända tillgångar, som skogarna inom Dalarna kunde lämna, bleve åtkomliga för handel och konsumtion inom och utom riket, varjämte de förnödenhetsartiklar, som till högst betydande myckenhet från både in- och utrikesorter årligen måste föras till Dalarna, skulle fördyras, därest för dessa varors transport en längre järnväg måste anlitas, m. m.

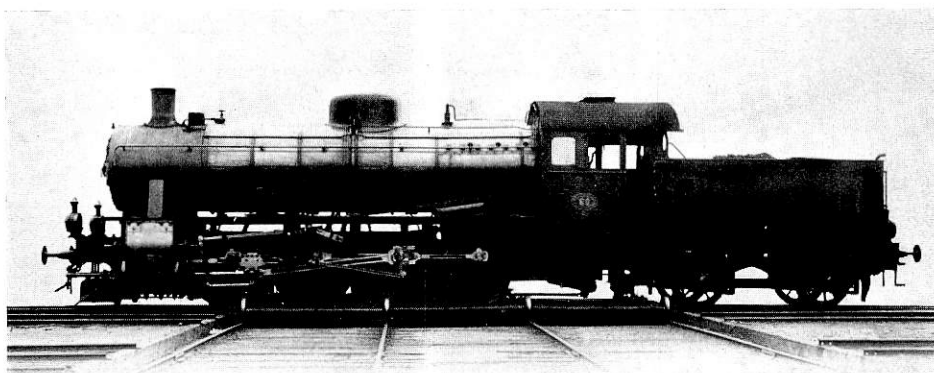
Efter många och långa överläggningar avgjordes frågan slutligen



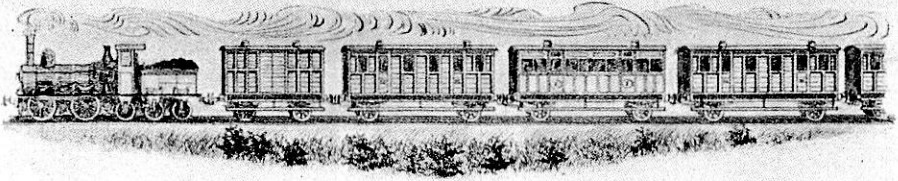
Första dagen i Sättraåsen. Efter en samtida teckning.




Första lokomotivet, »Norden».



Nyaste <sup>godstågs-</sup>~~godstågs-~~lokomotiv.



Ett av järnvägens första tågsätt.



### Gefle-Dala Jernväg.

*Tidtabell för bantågen från och med den 14 Juli 1859.*

<b>Upp.</b>		
Afgår från Gefle	f. m. kl. 9	eftermidd. kl. 6.
" " Bäck	" " 9, 25'	" " 6, 25'
" " Jädran	" " 9, 50'	" " 6, 50'
" " Kungsgården	" " 10, 15'	" " 7, 15'
" " Storvik	" " 10, 35'	" " 7, 35'
" " Robertsholm	" " 11, 5'	" " 8, 5'
Ank. till Korsnäs	e. m. " 12, 5'	" " 9, 5'
<b>Ned.</b>		
Afgår från Korsnäs	f. m. kl. 5.	eftermidd. kl. 1, 46'
" " Robertsholm	" " 6, 5'	" " 2, 50'
" " Storvik	" " 6, 35'	" " 3, 20'
" " Kungsgård	" " 6, 55'	" " 3, 40'
" " Jädran	" " 7, 20'	" " 4, 5'
" " Bäck	" " 7, 45'	" " 4, 30'
Ankomm. till Gefle	" " 8, 5'	" " 5, 50'

Den 14, 17, 21, 25 och 29 Juli fortsättes bantågen från Korsnäs kl. 12, 10' e. m. till Fahlun, dit ankomsten sker kl. 12, 20' samt återvänder från sistnämnde ställe till Gefle kl. 1 30' e. m. samma dag.

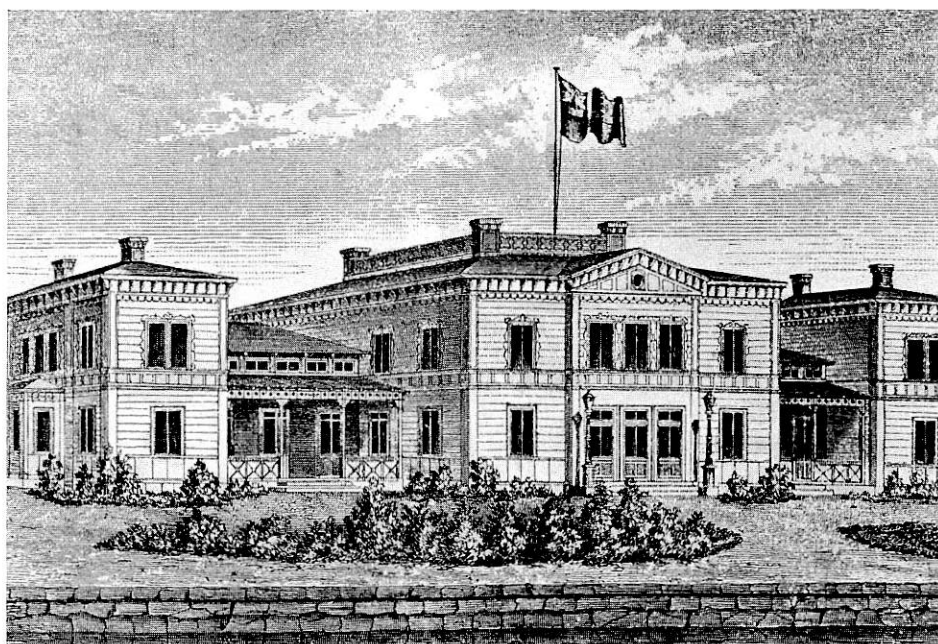
Bantågen stånna vid Lund och Margrethill för att afhenna och mottaga passagerare.

Gods emottages och utlemnas från kl. 6 f. m. till kl. 12 midd. samt från kl. 2 till 7 eft. midd.

Söndagar afgå endast passagerartåg.

ERNST von VEGESACK,

Första tågtidtabellen.



Stationshuset i Gävle 1857.



Gävle Centralstation 1926.



Forsbacka gamla station.



Forsbacka nya station.



Sandvikens gamla station.



Sandvikens järnverk, flygfoto.

hösten 1854. Alla fyra riksständerna beviljade lån för anläggande av en »till begagnande av lokomotiv» avsedd järnväg från Dalarna, men i avseende på detta lån fastslogo bonde- och borgarestånderna, att lånebeloppet skulle fastställas till 1 600 000 rdr bko, varemot prästeståndet samt ridderskapet och adeln beslöto, att lånet skulle utgöra  $\frac{2}{3}$  av den i kostnadsförslaget upptagna summan, dock skulle lånebeloppet icke få överstiga 2 840 000 rdr bko. Därjämte beslöto bonde- och borgarstånderna, att järnvägen skulle gå mellan Falun och Gävle, varemot prästeståndet samt ridderskapet och adeln i detta avseende överlämnade frågan till K. M:t med förklaring, att K. M:t, för den händelse bolag bildades för båda de föreslagna linjerna, ägde bestämman, vilketdera av dessa bolag finge komma i åtnjutande av det beviljade statsbidraget. Då således två stånd stannat mot två, måste frågan avgöras genom omröstning i förstärkt statsutskott, vilken omröstning skedde den 22 nov. 1854. Härvid beslöts med 81 röster mot 38 att för anläggning av en lokomotivjärnväg mellan Falun och Gävle bevilja ett statslån av 1 600 000 rdr bko på de villkor, som statsutskottet föreslagit och rikets ständer godkänt.

Genom det mångåriga målmedvetna arbete och den okuvliga energi, som dugande medborgare i Gävle stad nedlagt, och genom de betydande kostnader, som offrats, var således tillkomsten av Gävle—Dala järnväg tryggad. Glädjen häröver var stor och allmän. Järnbanans anläggning betraktades som en epok, vilken bebådade en dittills okänd betydelse för Gävle stad. Dalarnas då ännu otillgängliga skogsprodukter skulle av en uppblomstrande industri utföras i världsmarknaden, och över Gävle skulle Dalarnas dittills så vanlottade bygder förses med alla behövliga förnödenheter. Man hyste den säkra förhoppningen, att varje enskild person i sin mån skulle komma att få erfara de välgörande inflytelser, som den sålunda lättade kommunikationen och ökade affärlivligheten skulle föra med sig.

Koncessionen å järnvägsbyggandet innefattades dels i rikets ständers till Konungen avlätna skrivelse av den 29 nov. 1854, angivande riksmötets beslut, dels K. M:ts skrivelse av den 8 maj 1855 till Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader angående fastställd plan för järnvägsanläggningen.

Så snart rikets ständer i ovannämnda skrivelse hos K. M:t anmält beviljandet av statsbidrag för järnvägsanläggningen, och innan ännu K. M:ts skrivelse med godkännande av planen för järnvägsbyggnaden anlönt, gick interimsstyrelsen i författning om att medelst aktieteck-

ning söka skaffa den summa, som rikets ständer föreskrivit i aktier, eller samma belopp som statslånet, d. v. s. 1 600 000 rdr bko. Gävle stad tecknade aktier för 200 000 rdr bko. Staden Falun gjorde ingen aktieteckning, men Stora Kopparbergs Bergslags aktiebolag beslöt att teckna aktier för 200 000 rdr rmt.

Då aktieteckningen av enskilda personer i Falun med omnejd uppgått till 230 000 rdr rmt samt i Gävle med trakten däromkring till 313 334 rdr bko, och således halva aktiekapitalet redan blivit tecknat, beslöt interimsstyrelsen sammankalla till konstituerande bolagsstämma med *Gävle—Dala järnvägsaktiebolag* den 5 mars 1855. Vid stämman antogs bolagsordning och valdes direktion. Till medlemmar av denna utsågos överstelöjtnanten A. W. NISSER, geschwornern G. A. LUNDHQUIST, rådmannen E. D. GRAPE, grosshandlaren P. MURÉN, brukspatronen W. ELFBRINK, konsuln G. F. GÖRANSSON och handelsmannen O. L. KREY. Till ordförande utsågos överstelöjtnanten NISSER.

Ordningen för bolaget och planen för järnvägsanläggningen fastställdes av K. M:t den 8 därpå följande maj.

Till överingenjör för järnvägsbyggnaden antogs vid den konstituerande stämman löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren CLAES ADELSKÖLD.

*Järnvägsbyggnaden.* Den 29 maj 1855 togs i Gävle det första spadtaget vid järnvägsarbetets påbörjande i närvaro av bolagets verkst. direktör, grosshandlaren MURÉN, och chefen för byggnaden, löjtnanten ADELSKÖLD. Dennes närmaste man var löjtnanten vid Flottans mek. kår FRITH. WALDENSTRÖM.

Arbetsstyrkan ökades successivt och var i november uppe i 600 man. Arbetet ordnades så, att bansträckan delades i två avdelningar, den ena från Gävle till Robertsholm under ledning av löjtnanten GÖSTA LILLIEHÖÖK och den andra från Robertsholm till Falun under ledning av löjtnanten frih. A. LEIJONHUFVUD. Dessa avdelningar sönderföllu vidare i mindre, var och en under sin ingenjör.

Lokomotiv, vagnar, räls, vändskivor, verktyg m. m. inköptes från England, och redan i slutet av år 1855 ankom det första rälspartiet till Gävle. Under sommaren 1857 rådde stor brist på arbetare och arbetsprisen voro högt uppdrivna, vilket menligt invercade på arbetets gång, men från och med början av år 1858 blev tillgången på arbetskraft rikligare och arbetsprisen lägre, varför arbetet under detta år fortskred ganska fort.

De ursprungligen bestämda stationerna voro följande: Gävle, Bäck,

Margrethill (Forsbacka), Jädran, Kungsgården, Storvik, Robertsholm (Hofors), Korsnäs och Falun (jmf. kartan).

Allteftersom arbetet å vissa sträckor fullbordats och av vederbörande i Väg- och vattenbyggnadskåren avsynats och godkänts, öppnades dessa för allmän trafik, nämligen linjen Gävle—Kungsgården redan den 10 aug. 1857, Kungsgården—Storvik den 7 juni 1858, Storvik—Robertsholm den 13 aug. 1858 och Robertsholm—Falun den 13 juli 1859.

Bandelen Gävle—Robertsholm invigdes den 28 juli 1858 av kronprinsen-regenten CARL, som befann sig på resa till Norrland, och den 13 juli 1859 invigdes banan i sin helhet.

Från Stockholm anlände denna dag till Gävle en ångare med många Stockholmsbor, som skulle övervara högtidligheten. Statsrådet L. T. ALMQVIST representerade konung CARL, som ej kunde infinna sig, då OSCAR I fem dagar förut avlidit. Ett festtåg avgick kl. 9 f. m. till Falun, och den fest, som hölls där, levde länge i deltagarnas minne. Dalarna hade förbundits med havet. Dalarna och Gästrikland hälsade den nya trafikleden med livlig glädje och goda förhoppningar.

Gävle—Dala järnväg var således öppnad, en skapelse av enskild företagsamhet, ja, nära nog av en enda mans kraft och ihärdighet. Säkerligen hade vid denna tidpunkt järnvägen icke varit färdig, måhända ej ens påbörjad, om icke i spetsen stått grosshandlaren P. MURÉN, den man, som även var upphovet till så många andra nyttiga företag till gagn för det samhälle, vars mest framstående medborgare han otvivelaktigt var under en följd av år. Medan andra söderut belägna folkrika orter ännu saknade moderna förbindelsemedel, arbetade han fram i vid denna tid ganska folkfattiga trakter en järnväg av största framtida vikt och anskaffade till densamma byggande betydliga medel genom aktieteckning. Det var framför allt han, som i förening med överstelöjtnanten NISSER och direktionens övriga ledamöter, vilka alla voro energiska män, fann utvägar att under dåvarande brydsamma omständigheter, under en tid av förlamning i alla kreditförhållanden, leda företaget till fullbordan. Grosshandlaren MURÉN, som var utgången från en ringa samhällsställning, föddes den 12 maj 1805 och avled i Gävle den 2 maj 1888. På Gävle—Dala järnvägsaktiebolags ordinarie bolagsstämma den 26 maj 1888 beslöt bolagsmännen att till protokollet uttala »bolagets djupa deltagande och sorg över bortgången av den man, som genom sin kraft och duglighet skapat Gävle—Dala järnväg och för densamma under lång följd av år verkat med en sällspord energi och framgång».

### Linjen Falun—Rättvik—Mora och Orsa.

I ansökningsen om statsbidrag till Gävle—Dala järnväg gjordes det erbjudandet, att järnvägen inom viss tid skulle fortsättas till Insjön, om Gävle—Dalabanan visade fördelaktigt resultat. Någon föreskrift härom upptogs dock icke i de av ständerna fastställda villkoren för lånet eller i den av K. M:t utfärdade oktrojen (koncessionen). På grund av det nämnda erbjudandet hyste emellertid Dalabygdens invånare förhoppning om att bolaget skulle fortsätta banan längre västerut, men det ena året efter det andra förgick utan att något åtgjordes för en dylik fortsättning.

Då Dalamännen sålunda blevo övertygade om att de själva, som närmast voro intresserade av bättre kommunikationsleders framdragande till hjärtat av Dalarna, borde taga utförandet i egna händer, utlyste flera framstående personer från Siljansdalen ett allmänt möte vid Mora strand den 7 okt. 1880 för att inbjuda till bildandet av ett bolag för åstadkommande av tidsenlig och lättad förbindelseled mellan sjön Siljans segelbara vattensystem och rikets järnvägar. De trafikleder, som av mötet i Mora strand ansågos böra bliva föremål för undersökning, voro: 1) järnväg från Falun över Grycksbo till Österdalälven i Leksand, 2) järnväg från Falun över Bjursås till lämplig punkt vid Rättviken av sjön Siljan, 3) järnväg från Borlänge på västra sidan om Dalälven och Österdalälven till lämplig punkt vid Österdalälven ovan Grådafallen i Leksand, 4) järnväg från Borlänge till Insjön och 5) järnväg från Borlänge till Dalälven och kanalisering av Österdalälven förbi Grådafallen.

Mötet beslöt utsända teckningslistor, å vilka var och en finge teckna sig för den linje, till vars tillkomst han önskade bidra.

Emellertid hade redan år 1879 i Falun bildats en interimsstyrelse för en järnvägsanläggning Norge—Dalarna—Hälsingland (Kongsvinger—Mora—Bollnäs—Söderhamn), vilken styrelse dock sedermera beslutat inskränka sin uppgift till åstadkommande av en järnvägsförbindelse mellan Falun och Siljansdalen. Denna interimsstyrelse, som ansåg en järnväg med Falun som utgångspunkt vara för staden av synnerlig vikt, beslöt vid sammanträde i Falun år 1880 att hos stadsfullmäktige i Falun begära anslag till undersökning av nämnda järnväg. Stadsfullmäktige i Falun beviljade 2 500 kr. under villkor, att de kommuner och korporationer, vilka den föreslagna järnvägen komme att gagna, bidroge med minst lika stort belopp. Stadsfullmäktige i Gävle

beviljade 1 250 kr., likväl under förbehåll, att Gävle—Dala järnvägsaktiebolag bidroge med samma belopp. Vid ordinarie bolagsstämma i järnvägsbolaget år 1881 blev framställningen emellertid avslagen. Detta avslag föranledde, att ett bolag för byggande av järnvägen Borlänge—Siljan konstituerades den 31 dec. 1881. Denna bana blev av K. M:t koncessionerad år 1882 och öppnades i hela sin längd från Borlänge till Insjön år 1884.

Sistnämnda banas färdigbyggande manade emellertid till att något måste åtgöras för att skydda Gävle stads intressen. Att trafiken från övre Dalarna över Siljansbanan skulle söka sig andra vägar än till Gävle, var lika naturligt som att, om intet från Gävle—Dala järnvägs sida då gjordes, ytterligare järnvägsanläggningar i Dalarna i ännu högre grad skulle bidra till trafikens ledande från Gävle—Dala järnväg och Gävle stad. Även inom de orter, vilka skulle komma att draga direkt fördel av järnvägsförbindelse från Falun till Rättvik, började vid slutet av år 1884 intresset för en dylik anläggning bliva ganska allmänt. Allt detta föranledde, att landshövdingen i Kopparbergs län CURRY TREFENBERG, änkefru AUGUSTA MUNKTELL, född EGGERTZ, å Grycksbo bruk, grosshandlarna B. G. KRONBERG, STEN NORDSTRÖM och AX. BRANDT i Gävle, handlanden G. A. THUNMARK, kamreraren H. GRUNDELIUS och apotekaren TH. GÖRANSSON i Falun kallade till ett sammanträde i Falun den 11 febr. 1885 för att återupptaga den sedan några år tillbaka vilande frågan om åstadkommande av en järnväg från Falun till lämplig punkt vid sjön Siljan i närheten av Rättviks kyrka — således en naturlig fortsättning av Gävle—Dala järnväg. Mötet beslöt att uppdraga åt ingenjören J. DANIELSSON att undersöka möjligheterna för en järnväg Falun—Rättvik och att vidtaga övriga förberedande åtgärder.

Det av ingenjören DANIELSSON uppgjorda förslaget avlämnades s. å. och slutade på en anläggningskostnad utan rullande materiell av 1 700 000 kr. Trafikberäkningen visade, att ett överskott av 60 000 kr. pr år skulle uppstå.

Emellertid hade Stora Kopparbergs Bergslag beslutat flytta sin sågverksrörelse från Domnarvet till Skutskär. För att kunna ersätta förlusten av denna trafik föreslogo 14 aktieägare i Gävle—Dala järnväg, att bolaget ville teckna aktier för 250 000 kr. i en järnväg Falun—Rättvik under förutsättning, att nämnda bana komme att av Gävle—Dala järnvägsaktiebolag trafikeras. Bolagsstämman den 27 juni 1885 beslöt att för teckning i banan anvisa ett belopp av 250 000 kr. med förbehåll, dels att banan utsträcktes till Mora, dels ock att Gävle—Dala järnvägs-

aktiebolag förbehölles rätt att trafikera den nya banan. Bolagsstämman beslut blev hos K. M:t överklagat men stadfästes.

Stadsfullmäktige i Gävle tecknade å sin sida ett belopp av 150 000 kr. under förbehåll, att banan fortsattes till Mora, men vid ett senare sammanträde beslöto fullmäktige på förslag av grosshandlaren STEN NORDSTRÖM, Rättviksbanans målsman och energiska förkämpe, att det vid belutet fästade villkoret skulle förfalla och att teckningen skulle gälla, även om banans slutpunkt bleve Rättvik. Även Gävle—Dala järnvägsaktiebolag slojade sedermera sitt förbehåll.

Härefter inlämnade landshövdingen i Kopparbergs län CURRY TREFENBERG, borgmästaren i Gävle C. F. MELLIN, apotekaren i Falun TH. GÖRANSSON, handlanden i Falun G. A. THUNBERG, kyrkoherden och kommunalstämмоordföranden i Rättvik P. PETERSSON, kommunalstämмоordföranden i Boda socken J. E. ANDERSSON samt grosshandlaren i Gävle STEN NORDSTRÖM ansökan om koncession å en järnväg från Falun till sjön Siljan i närheten av Rättviks kyrka. Sedan aktieteckningen uppgått till 850 000 kr. eller hälften av den beräknade anläggningskostnaden, 1 700 000 kr., sammankallades till konstituerande bolagsstämma i Falun den 18 dec. 1885, varvid Falun—Siljans järnvägsaktiebolag bildades och bolagsordning antogs, vilken ordning sedermera av K. M:t stadfästes, likväl med den ändringen att bolaget skulle benämnas *Falun—Rättviks järnvägsaktiebolag*. Koncessionen överläts på nämnda bolag. Till styrelseledamöter utsågos grosshandlaren STEN NORDSTRÖM, majoren G. LILLIEHÖÖK, apotekaren TH. GÖRANSSON, handlanden G. A. THUNMARK och kyrkoherden P. PETERSSON. Inom sig valde styrelsen apotekaren TH. GÖRANSSON till ordförande och grosshandlaren STEN NORDSTRÖM till verkst. direktör.

Den 2 april 1886 beviljade K. M:t Falun—Rättviks järnvägsaktiebolag koncession, och den 6 maj 1887 tilldelades bolaget ett statslån på 850 000 kr. under förbehåll, att bolaget före utgången av år 1887 skulle styrka, att, till säkerhet för att järnvägsförbindelse mellan Rättvik och Mora skulle komma till stånd, i statskontoret nedsatts ett belopp av 100 000 kr. Då bolaget icke kunde fullgöra denna skyldighet, blev statslånet indraget. Bolaget har ej heller senare åtnjutit statslån.

Sedan styrelsen förvissat sig om att ett obligationslån å 1 650 000 kr. å för bolaget antagliga villkor skulle kunna erhållas, gjordes i mars 1887 framställning om koncession för anläggande av järnväg från Rättvik till byn Noret i Mora socken. Den 30 sept. 1887 beviljade K. M:t koncessionen.

Bolagets namn ändrades 1888 till *Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag*.

I februari 1889 söktes koncession å en järnväg från Mora Noret till Orsa kyrkby. Ungefär samtidigt söktes emellertid koncession å en järnvägsanläggning mellan Mora strand och Orsa kyrkby i enlighet med en av trafikchefen J. WALLNER upprättad plan, vilken linje var ämnad att byggas av Mora—Vänerns järnväg. Orsa socknemän hade då ännu icke träffat sitt val mellan de båda linjerna, varför koncessionen beviljades först den 12 juni 1891, sedan Orsa sockens kommunalstämma uttalat sig för att järnvägsbyggnaden på vissa villkor finge verkställas av Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag. Trafiken skulle ombesörjas av Gävle—Dala järnväg.

Koncession å en järnväg Mora Noret—Älvdalen erhöles av ett annat bolag, som emellertid därefter hos K. M:t anhöll att få utbryta delen mellan stationerna Mora Noret och Mora. Detta beviljades den 15 mars 1895. Koncessionen å den sistnämnda bandelen övertogs av Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag.

Sedan Orsa socknemän på vissa villkor erbjudit detta bolag ett lån å 300 000 kr. mot 3 % årlig ränta för anläggande av linjen Mora—Orsa, träffades överenskommelse, att Gävle—Dala järnvägsaktiebolag skulle trafikera denna linje.

*Järnvägsbyggnaden Falun—Orsa och Mora Noret—Mora*. Styrelsen avslöt kontrakt med ingenjören C. JEHANDER om entreprenad å linjen Falun—Rättvik för en summa av 856 000 kr.

Arbetet skulle börja senast den 1 juli 1888, men detta skedde redan den 29 sept. 1887 vid Stennäset och fortsattes västerut. Banans inledande till Falun påbörjades däremot först i juni 1888, emedan tvist rådde om sträckningen genom staden. Slutligen beslöto stadsfullmäktige i Falun 1888 att godkänna järnvägens framdragande genom den s. k. Promenaden. Den 12 nov. 1889 öppnades linjen Falun—Sågmyra och hela linjen Falun—Rättvik den 12 aug. 1890 för allmän trafik.

För byggandet av linjen Rättvik—Mora Noret antog styrelsen anbud av ingenjören JEHANDER å 405 000 kr. Linjen öppnades för allmän trafik den 2 aug. 1891.

Vidare ingick styrelsen avtal med ingenjören JEHANDER om byggandet av linjen Mora Noret—Orsa för en kostnad av 189 000 kr. Denna linje öppnades för allmän trafik den 1 aug. 1892, och den 15 påföljande sept. invigdes järnvägslinjen Falun—Orsa högtidligen av konung OSCAR.

Samtidigt fullbordades Mora—Vänerns järnväg till Mora Strand, och med nödvändighet krävdes förbindelse med nämnda bana medelst en sammanbindningsbana från Mora Noret till Mora med bro över Österdalälven. Mellan järnvägsbolaget samt väg- och brohållningsskyldige inom Mora tingslags väghållningsdistrikt träffades överenskommelse om att bygga en kombinerad landsvägs- och järnvägsbro. Till denna erhöles ett statsbidrag med två tredjedelar av den beräknade kostnaden. Förbindelseleden öppnades den 21 sept. 1896.

### Mora—Älvdalens järnväg.

För anläggandet av en järnväg mellan någon järnvägs punkt och Älvdalen avsatte Älvdalens kommun i början av 1890-talet en milj. kr. av sin skogsmedelsfond. Undersökning av en linje från Mora Noret å Falun—Rättvik—Mora järnväg till Älvdalens kyrkby gjordes av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. ÖHNELL, och Mora—Älvdalens järnvägsaktiebolag bildades. Koncession å anläggningen erhöles den 24 aug. 1894. Såsom förut nämnts, utbröts 1895 sträckningen Mora Noret—Mora, vars utförande övertogs av Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag.

Järnvägen Mora—Älvdalen öppnades för allmän trafik den 1 nov. 1900, och trafikeringen utfördes av Mora—Vänerns järnväg.

Den 31 dec. 1896 meddelade K. M:t rätt för Mora—Älvdalens järnväg att utsträcka sin järnväg från Älvdalens kyrkby till Rots by vid Rotälvens inflöde i Österdalälven, men bolaget befriades från denna skyldighet den 6 mars 1908. Två år dessförinnan hade järnvägen försatts i konkurs.

Vid 1907 års bolagsstämma med Gävle—Dala järnvägsaktiebolag väcktes nu förslag, att bolaget måtte för Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolags räkning förvärva Mora—Älvdalens järnväg. Bolagsstämman biföll förslaget, vilket samma dag godkändes även av Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag, som därjämte förband sig att till Stockholms Enskilda bank, som hos Mora—Älvdalens järnväg hade en lånefordran å 800 000 kr., betala detta belopp jämte ränta. Det bevakade beloppet i Mora—Älvdalens järnvägsaktiebolags konkurs utgjorde 1 098 801 kr., nyssnämnda lånebelopp inräknat. Hela aktiekapitalet, som vid konkursen gick förlorat, var 1 012 000 kr., varav en milj. kr. voro tecknade av Älvdalens skogsmedelsfond och 12 000 kr. av enskilda personer.

På exekutiv auktion den 26 maj 1908 inropades banan av Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag för 480 000 kr. Bolaget vidtog därefter en del förstärkningsanordningar m. m.

Trafikeringen och administreringen av banan övertogs av Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag den 1 maj 1909 och utfördes genom Gävle—Dala järnvägars försorg.

### Falun—Västerdalarnas järnväg.

Anläggningen av Kvarnsvedens pappersbruk torde få anses vara anledningen till Falun—Västerdalarnas järnväg. Det visade sig nämligen för Kvarnsvedens pappersbruk vara alldeles nödvändigt att få en järnväg till Falun, men då en dylik kort järnvägssträcka endast bleve av lokal betydelse och således icke skulle kunna vinna stort intresse, ansåg man, att ett aktiebolag lättare skulle kunna bildas, om den tilltänkta järnvägen fortsattes västerut till någon folkrik trakt i Västerdalarna, exempelvis Vansbro eller Tretjärn eller ock en plats däremellan, benämnd Gruckån, vid Mora—Vänerns järnväg.

Grosshandlaren STEN NORDSTRÖM i Gävle, som redan bringat flera järnvägar till verklighet i Dalarna, intresserade sig även för denna tanke. Sedan det konstaterats, att ett livligt intresse fanns inom kommunerna, började han förarbetena för bolagets bildande.

Det var nu angeläget att snarast möjligt hos K. M:t söka koncession åtminstone på någon del av den tilltänkta järnvägen av den anledningen, att man trott sig finna, att styrelsen för den koncessionerade Ängelsbergs—Vansbrobanan, som redan var under arbete, helst ville undvika att bygga banan till Vansbro utan hellre stanna vid någon station vid den ifrågasatta Västerdalsbanan. Denna tanke visade sig ock ha fog för sig. Underhandlingar inleddes nämligen mellan bolagen åren 1900—1901 rörande överlåtelse från Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya järnvägsaktiebolag på Falun—Västerdalarnas järnvägsaktiebolag av koncessionen för linjen Björbo—Vansbro.

Under år 1898 ingåvo landshövdingen i Kopparbergs län CL. WERSÄLL, kommunalstämмоordförandena i Järna socken O. ISRAELSSON, i Nås socken FÄLTIVAR LARS LARSSON och i Floda socken SPIK ERIK LARSSON, disponenten vid Stora Kopparbergs Bergslags aktiebolag E. J. LJUNGBERG, stadsfullmäktiges i Gävle ordförande konsult JOHN RETTIG och grosshandlaren STEN NORDSTRÖM i Gävle till K. M:t en anmälan, att sökandena hade för avsikt att, därest de därtill

erhölle tillstånd, anlägga en normalspårig järnväg från Falun till Vansbro å Mora—Vänerns järnväg. Som de emellertid då icke medhunnit uppgöra planer m. m. för en längre linje än delen mellan Repbäcken vid Siljans järnväg och Vansbro, anhöllo de om koncession för anläggande av järnväg å nämnda sträcka enligt en av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. FOGELBERG upprättad plan, vars kostnadsförslag, utom rullande materiell, slutade på en summa av 2 361 000 kr. Denna framställning remitterades till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen för utlåtande. Sedan emellertid sökandena försport, att hinder för koncession å den sökta linjen tvivelsutan skulle ligga däri, att den skulle å sträckan Björbo—Vansbro nästan sammanfalla med den redan koncessionerade järnvägen Vansbro—Ängelsberg, ingåvo de i juni 1898 till K. M:t ny ansökan jämte plan och kostnadsförslag, som upprättats av löjtnanten FOGELBERG. Enligt planen skulle visserligen banans längd ökas men sammanfallandet med Vansbro—Ängelsbergsbanan undvikas. Kostnadsförslaget var upptaget till 2 607 000 kr. utan rullande materiell. Även denna ansökan remitterades till Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, som gav företräde åt det senare förslaget. Emellertid hade plan och kartor, upprättade av ingenjören STEN SANDBLAD och omarbetade av löjtnanten FOGELBERG, för linjen Falun—Repbäcken blivit färdiga. Kostnadsberäkningen uppgick till 1 274 000 kr. Koncession söktes nu å en normalspårig järnväg mellan Falun och Repbäcken. Sedan vederbörande myndigheter tillstyrkt ansökningen, beviljade K. M:t den 17 mars 1899 koncession å linjen från Falun över Repbäcken till Vansbro med föreskrift bl. a. att järnvägen skulle vara färdig senast den 1 okt. 1902. Efter ansökan ändrades detta till den 1 okt. 1903.

Inbjudning till aktieteckning hade utfärdats den 10 april 1899 och den 27 jan. 1900 konstituerades *Falun—Västerdalarnas järnvägsaktiebolag*. Till styrelse valdes landshövdingen CL. WERSÄLL, grosshandlaren STEN NORDSTRÖM, konsuln J. RETTIG, disponenten E. J. LJUNGBERG och kaptenen C. F. ASKER. Koncessionsansökningen överläts på järnvägsaktiebolaget.

Aktieteckningen fördelade sig på följande sätt: Gävle—Dala järnvägsaktiebolag 499 100 kr., Stora Kopparbergs Bergslags aktiebolag 250 000, Gävle stad 150 000, Falu stad 40 000, Floda kommun 30 000, Nås kommun 25 000 samt enskilda personer 5 900 kr.

Under tiden stego alltjämt materialpriser och arbetslöner. Aktieteckningen var blott en milj. kr., och svårigheter visade sig att kunna upp-

låna resterande belopp. Den största påräknade trafikanten fann sig icke heller föranlåten att bisträcka med medel vare sig genom ökad aktie-teckning eller i form av lån. Under dessa brydsamma tider måste man uppgiva tanken på att fullborda banan efter den ursprungliga planen samt inskränka sig till att bygga linjen endast till Björbo å Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, varifrån ändock järnvägsförbindelse skulle erhållas till Vansbro. Enligt kostnadsförslag av civilingenjören L. W. LINDEGREN skulle kostnaden härigenom nedbringas med 1 250 000 kr.

Den 14 nov. 1902 erhöles tillstånd att framdraga järnvägen från Falun till Björbo i stället för till Vansbro.

År 1900 började byggnadsarbetet. Arbetschef, ända till dess bolaget kom på obestånd, var civilingenjören L. W. LINDEGREN, vilken som elev vid Tekniska högskolan under sommaren 1857 deltagit i arbetet å Gävle—Dala järnvägs banbyggnad. I sept. 1903 måste arbetet helt och hållet nedläggas, när bolagets såväl aktiekapital som upplånta medel då voro förbrukade och bolaget icke hade någon möjlighet att vidare kunna anskaffa medel. Vid denna tidpunkt var dock linjen Falun—Repbäcken besiktigad för att öppnas för trafik, linjen Repbäcken—Mockfjärd skenlagd och en mängd andra arbeten långt framskridna.

Sedan alla försök att skaffa nytt kapital strandat, beslöt Gävle—Dala järnvägsaktiebolag, som ägde halva aktiekapitalet och dessutom hade fordringar hos bolaget, att fullborda företaget. Arbetet återupptogs i dec. 1903 under ledning av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren ELIS HILDEBRAND.

Den 23 juni 1904 öppnades bandelen Falun—Repbäcken för allmän trafik. Bandelen Repbäcken—Mockfjärd öppnades för godstrafik den 1 maj 1905 och bandelen Mockfjärd—Björbo för allmän trafik den 11 dec. 1905. Samma dag öppnades även bandelen Repbäcken—Mockfjärd för allmän trafik.

Den för banan Falun—Björbo i slutet av år 1901 beräknade byggnadskostnaden var 2 600 000 kr., men den totala kostnaden, inbegripet markexpropriationer, uppgick till 3 672 705 kr., således 1 072 705 kr. mera än ursprungligen beräknats.

Den stora ökningen i kostnaderna härledde sig från ökade kostnader för jordlösen, terrasseringsarbeten till följd av svårartad jordmån m. m., skärpta föreskrifter för brobyggnaderna, ökade materialkostnader och ökade anslutningskostnader till Falun och Björbo stationer m. m. samt blockad på grund av konflikter med arbetarna.

### Falun—Rättvik—Mora och Falun—Västerdalarnas järnvägsaktiebolags upplösning.

Falun—Rättvik—Orsa-banan hade tillkommit genom Gävle—Dala järnvägsaktiebolags kraftiga bistånd. Vid detta bolags arrendering av banan betonade man också, att denna linje var av stor betydelse för trafikökning å bandelen Gävle—Falun, vilket även sedermera visade sig vara förhållandet, och att Gävle—Dala järnvägsbolag därför icke borde räkna sig tillgodo någon vinst å själva arrenderingen. Driftkostnadsprocenten för de enskilda banorna i Sverige vid denna tidpunkt utgjorde omkring 53 %, för Gävle—Dala järnväg uppgick den till omkring 51 %. Bolaget ställde också sina beräkningar efter en låg utgiftsprocent men likväl högre än genomsnittsprocenten. Att driftkostnadsprocenten sedermera under 1890-talet skulle stiga betydligt, var icke möjligt att vid denna tid förutse. I arrendekontrakten föreskrevs, att Rättviksbolaget skulle erhålla hälften av det eventuella trafiköverskott, som fanns kvar, sedan den beräknade driftkostnaden jämte ränta och amortering å bolagets lån avdragits bruttosumman. Detta ansågs också skäligt. Emellertid hade mot slutet av 1890-talet olika tolkningar gjorts sig gällande av de arrendekontrakt, som voro uppgjorda mellan bolagen, och förslag till förtydliganden i dem hade framkommit. Då oaktat upprepade underhandlingar någon ändring icke stod att vinna, beslöt Gävle—Dala järnvägsaktiebolag att söka förvärva aktierna i Rättviksbolaget. Aktieägarna erbjödos det nominella värdet av sina aktier jämte skälig ränta från den tid, då vederbörande aktietecknare till bolaget inbetalt aktiebeloppet. Någon utdelning hade nämligen aldrig lämnats å dessa aktier. I slutet av år 1903 hade Gävle—Dala järnvägsaktiebolag förvärvat samtliga aktier i Falun—Rättviks järnvägsaktiebolag.

Sedan byggnadsarbetet å Falun—Västerdalarnas järnväg, såsom förut nämnts, upphört, emedan bolagets samtliga medel voro förbrukade och all kredit stängd, inköpte Gävle—Dala järnvägsaktiebolag även samtliga aktier i Falun—Västerdalarnas järnvägsaktiebolag.

Gävle—Dalabolaget hade sålunda förvärvat samtliga aktier i såväl Falun—Rättvik—Mora som Falun—Västerdalarnas järnvägsbolag, och dessa bolags verksamhet blev därför uteslutande av formell natur. På grund härav hemställde Gävle—Dala järnvägs direktion vid 1918 års bolagsstämma, att stämman måtte övertaga dotterbolagens koncessioner. Stämman biföll denna hemställan, och de båda bolagen trädde i likvidation.

Från och med år 1920 ingå de upplösta dotterbolagens tillgångar och skulder i Gävle—Dala järnvägsaktiebolags räkenskaper.

### Gävle—Dala järnvägar.

*Bana och byggnader.* Gävle—Dala järnväg blev visserligen färdig för trafik under början av juli månad 1859, men helt naturligt återstod då ännu en stor del ofullbordade arbeten, vilka efter hand måste avslutas. På grund av den rådande penningknappheten inom bolaget hade direktionen gjort allt för att så fort som möjligt få banan så pass i ordning, att tillstånd kunde lämnas för trafikens börjande. De genom trafikeringen influerna sedan användas till erforderliga kostnader för banarbetets avslutande.

Även med hänsyn till de erforderliga kompletteringsarbetena, vilka för övrigt i ganska stor utsträckning pläga förekomma även vid nutida järnvägsbyggen, måste man erkänna, att Gävle—Dala järnväg var en efter dåvarande förhållanden omsorgsfullt utförd och av fullgoda materialier byggd bana. Att så var förhållandet, bevisas även därav, att trafiken kunde tillväxa mångdubbelt mera, än från början var beräknat, utan att någon som helst förstärkning av överbyggnaden behövde ske. Banbyggnaden blev visserligen betydligt dyrare, än vad de gjorda beräkningarna utvisade, men man kan dock med skäl påstå, att några onödiga utgifter icke ifrågakommo under byggnaden. Allt ordnades på billigaste sätt, allt utfördes så praktiskt, som med dåvarande hjälpmedel och uppfattningar var möjligt, och allt gjordes framför allt varaktigt. På grund av den naturliga utvecklingen har mycket av den ursprungliga anläggningen blivit utdömt, men rättvisligen måste framhållas, att banbyggnaden var utförd på ett så framsynt sätt, att de årligen återkommande besiktningarna vitsordade dess fullgoda skick.

Järnvägens ursprungliga räler voro av järn och vägde 20 skålpund pr sträckfot eller 28,6 kg/m. Längden var 20 eng. fot. Skarvjärnen voro plana, en fot långa och vägde 4,2 kg. pr par. Sliprarnas dimensioner voro 8 fots längd med 9 tums diameter och 6 tums tjocklek. Pr skenlängd användes 8 sliprar. Vid varje skarv — s. k. understödd skarv — var sliperns längd 9 fot. Under åren 1862—1865 inlades å största delen av järnvägslinjen bottenplåtar under rälskarvarna, vilken anordning i högst väsentlig grad bidrog till att göra skarvförbindningarna varaktigare genom mindre slitning å skarvsliprarna, och i

sammanhang därmed utbyttes de 1 fot långa skarvjärnen mot sådana av 1,55 fots längd.

Då godstrafiken ökades, visade det sig emellertid, att järnrälsen ej ägde nödig hållbarhet, och man beslöt då att övergå till stålräls. År 1867 inköptes ett mindre parti sådan från England. År 1868 och följande två år uppgjordes kontrakt med Motala verkstad om leverans dels av stålräls, dels av stålhuvade räler, i samband varmed de utnötta engelska järnräler, som funnos i bolagets ägo, omvalsades och vid valsningen försågos med stålpålägg å rälshuvudena. Ämnena till stålrälsen tillverkades vid Sandvikens järnverk av bessemerstål. År 1872 levererade Smedjebackens valsverksaktiebolag till bolaget ett större parti stålräls. Stålrälsen vägde 32,1 kg. och den stålhuvade rälsen 31,7 kg. pr meter. Efter ytterligare inköp av ett mindre parti bessemerstålräls från England år 1875 var järnvägens huvudspår till hela sin längd belagt med dels helvalsade bessemerstålräler, dels stålhuvade järnskenor. Åren 1893—1895 inlades å vissa kortare sträckor stålräls av 33,2 kg/m., 10 m. långa, samt utbyttes de plana skarvjärnen mot vinkel-skarvjärn.

På grund av den alltjämt ökade trafiken och den tyngre rullande materiellen beslöts år 1897 att utbyta rälsen å hela järnvägssträckan mellan Gävle och Falun mot sådan av kraftigare typ. Under åren 1898—1904 blevo därför huvudspåret å hela bandelen Gävle—Falun, andra spåret Gävle—Hagaström och banan Gävle—Fredriksskans (se nedan) samt andra spåret å varje station belagda med 40,5 kg. stålräler och med vinkelskarvjärn om 33 kg. vikt pr par.

Alla broar å järnvägen mellan Gävle och Falun voro från början byggda av trä, med undantag av västra bron över Lillån i Gävle, vilken uppfördes av järn. Efter hand måste givetvis dessa utbytas, och år 1881 voro järnvägens alla broar ombyggda och försedda med landfästen av sten eller också utgjordes dessa av järnkolonner, stående på pålrust och med överbyggnad av järn. Under år 1895 förstärktes överbyggnaden till alla broar å bandelen Gävle—Falun. Med anledning av de tyngre lokomotivtyper, som kommit till användning, och med hänsyn till den tendens till ytterligare stegring av lokomotivvikten, som gjorde sig gällande, beslöts år 1899, att broarna å linjen Gävle—Falun skulle utbytas mot nya av martin- eller bessermegötmetall med en hållfasthet av 3 800 å 4 400 kg. pr kvcm. Stenlandfästena för de flesta broarna blevo byggda för dubbelspår men själva överbyggnaden endast för enkelt spår. Dessa arbeten utfördes under åren 1899—1902. Under

år 1907 påbörjades förstärkningsarbeten å de flesta broarna å bandelen Falun—Orsa med 10 m. spann och däröver, så att lokomotiv med axeltryck av 13,5 ton skulle kunna passera. Dessa arbeten blevo slutförda år 1908. Sedan Statens järnvägar år 1918 inköpt bandelen Mora Noret—Orsa och byggt en ny järnvägsbro över Österdalälven vid Mora, har överenskommelse träffats om gemensamt begagnande av denna bro. Den äldre bron användes för landsvägstrafik.

*Gävle norra station* — före Gävle centralstations tillkomst benämnd Gävle station — var ursprungligen järnvägens enda station i Gävle och ombesörjde således järnvägens såväl person- som godstrafik på platsen. I och med Uppsala—Gävle järnvägs tillkomst och sammanbindningsbanans anordnande med denna järnväg, byggdes Gävle centralstation vid denna sammanbindningsbana. Efter denna stations fullbordande år 1877 upptogs där den väsentligaste delen av person- och ilgodstrafiken för båda järnvägarna.

Till Gävle norra station voro förlagda järnvägens verkstäder och lokomotivstallar. Ett vitt förgrenat spårsystem utvecklades därstädes till de olika delarna av hamnområdet, som efter järnvägens tillkomst utvidgades med nya upplagsplatser, i främsta rummet för uppläggning av de stora mängder sågat virke, som på järnvägen transporterades till Gävle för export sjövägen.

Trots det ökade kajutrymme, som vanns dels genom hamnbassängen Nyhamns anläggande och dels genom stora utfyllningar i inre fjärden, visade sig hamnen otillräcklig, varför Gävle stad gick i författning om anläggande av en ny hamn vid *Fredriksskans*, vilken med den egentliga hamnen förbands medelst en järnvägsbank över inre fjärden av nära 2 km. längd. Detta arbete utfördes av staden åren 1898—1905. Järnvägsbolaget bekostade sliprar, räls m. m. och utförde spåranläggningen under åren 1904—1905 för en kostnad av 92 000 kr. Emellertid fortgår en ständig utvidgning av Fredriksskansområdet medelst nya utfyllningar och muddringar. Gävle—Dala järnväg trafikerar även detta nya hamnområde.

Ehuru Gävle norra bangård omfattade ett synnerligen stort område, visade det sig, att vagnsrangeringen på grund av otillräckligt utrymme ej kunde bedrivas på ett ekonomiskt och praktiskt sätt. Ävenså befunnos järnvägens verkstäder och lokomotivstallar otillräckliga. Järnvägsbolaget måste därför gå i författning om inköp av erforderliga områden för utvidgningar på norra sidan om det planerade stadsområdet. Där anlades under åren 1902—1906 ny tidsenlig gods-

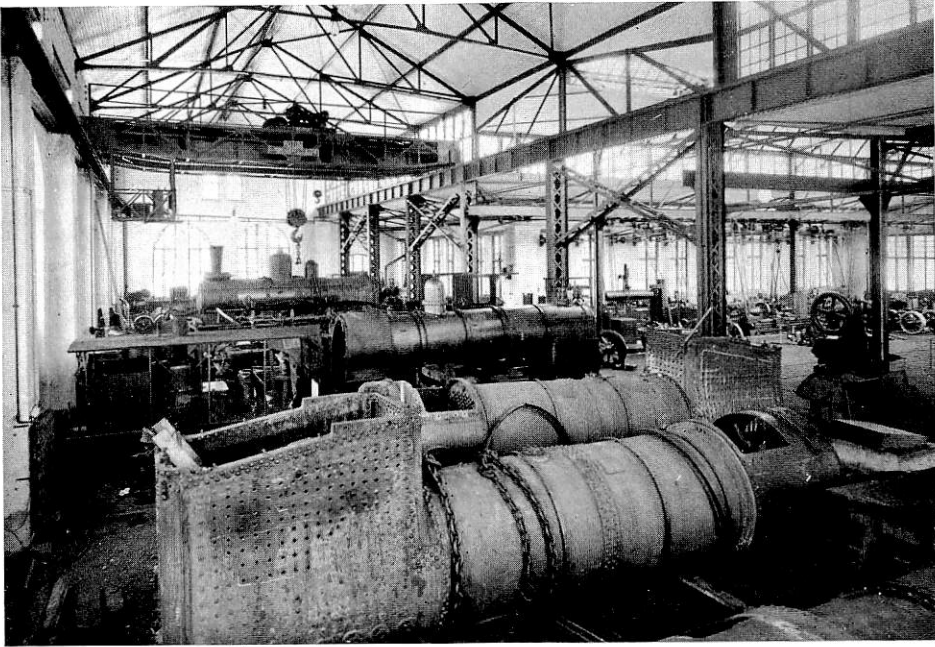
vagnsrangeringsbangård och längre västerut uppfördes lokomotiv- och vagnverkstäder, smedja, förrådsbyggnader, lokomotivstallar m. m. samt anlades personvagnsbangård. Stationshuset vid hamnen slopades, och i stället anordnades stationsinspektorsexpedition vid den nya godsvagnsrangeringsbangården. Fraktgodsmagasinet kvarligger fortfarande på sin gamla plats vid hamnen.

I och med Sala—Gysinge—Gävle järnvägs fullbordande och anslutning till Gävle—Dala järnväg vid Hagaströms station år 1900 ansågs ytterligare ett huvudspår mellan Gävle och Hagaström erforderligt.

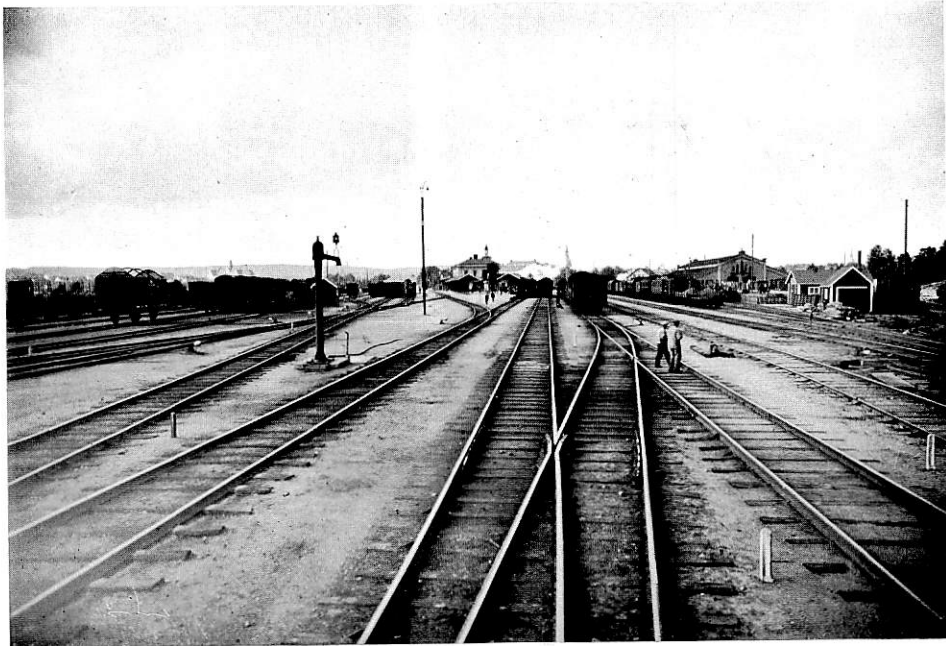
Stationen i *Falun* disponerade före Bergslagsbanans tillkomst ett obetydligt område. Stationshuset var uppfört av trä, och godsmagasinet var byggt i anslutning till stationshuset. Endast ett spår ledde till stationshuset i rät vinkel mot detsamma, och samma plattform, som användes för godslastning från magasinet, tjänstgjorde även som personplattform. I och med Bergslagsbanans tillkomst och dennas anknytning till Gävle—Dala järnväg i Falun blevo år 1875 stationsbyggnaderna slopade och nytt stationshus uppfört i sten samt bangårdarna omändrade och utvidgade efter dåtida behov. På grund av den stegrade trafiken på stationen måste järnvägsbolaget gå i författning om inköp av stora markområden ävensom företaga betydliga utfyllningar i sjön Tisken i och för bangårdens utvidgning och vägars omläggande. Dessa arbeten utfördes under åren 1901—1907. År 1923 blev stationshuset till det inre ombyggt. Även bangården blev samtidigt delvis ombyggd, och ytterligare ombyggnadsplaner föreligga.

I övrigt hava under årens lopp å de flesta stationerna mer eller mindre genomgripande förändringar och utvidgningar av spårsystemen vidtagits, nya byggnader uppförts samt växel- och signalsäkerhetsanläggningar anordnats.

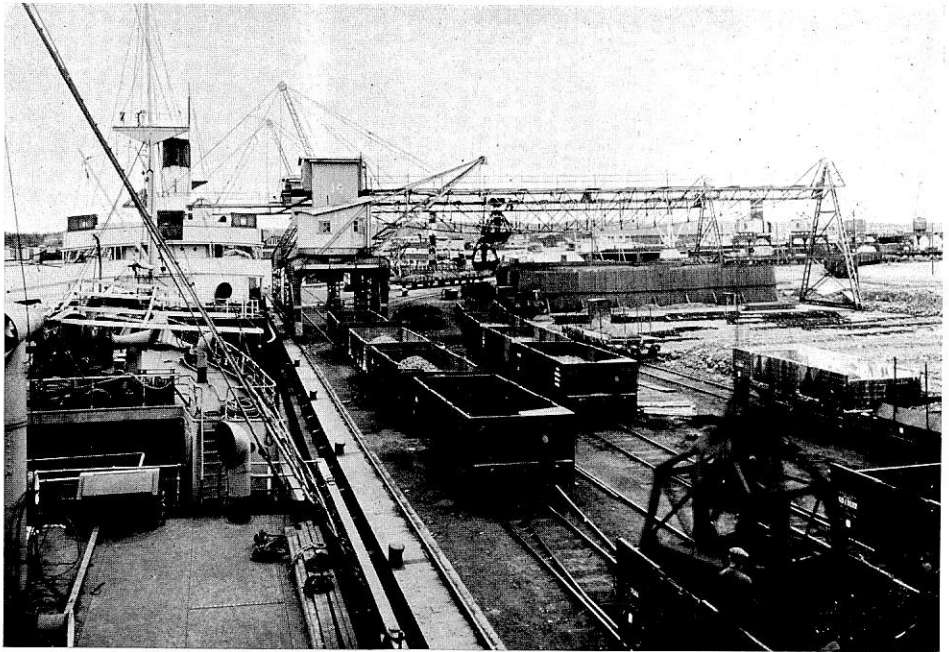
*Rullande materiell.* Vid tiden för Gävle—Dala järnvägs tillkomst funnos i Sverige icke några verkstäder för tillverkning av lokomotiv, vagnar och dylikt, utan sådan materiell måste inköpas från utlandet, företrädesvis från England. Först år 1860 började lokomotivtillverkning vid svenska verkstäder, dock under de första åren i ganska liten skala. Det var därför nödvändigt för järnvägen att göra sina första beställningar av rullande materiell utom Sverige. Beställningarna placerades alla i England. Därvid hade bolaget stor nytta av de råd och anvisningar, som lämnades dels av civilingenjören TH. STIELER, vilken för Statens järnvägars räkning då vistades i England, dels av ingenjören P. A. SAHLSTRÖM, vilken en tid var bosatt i England för att utbilda



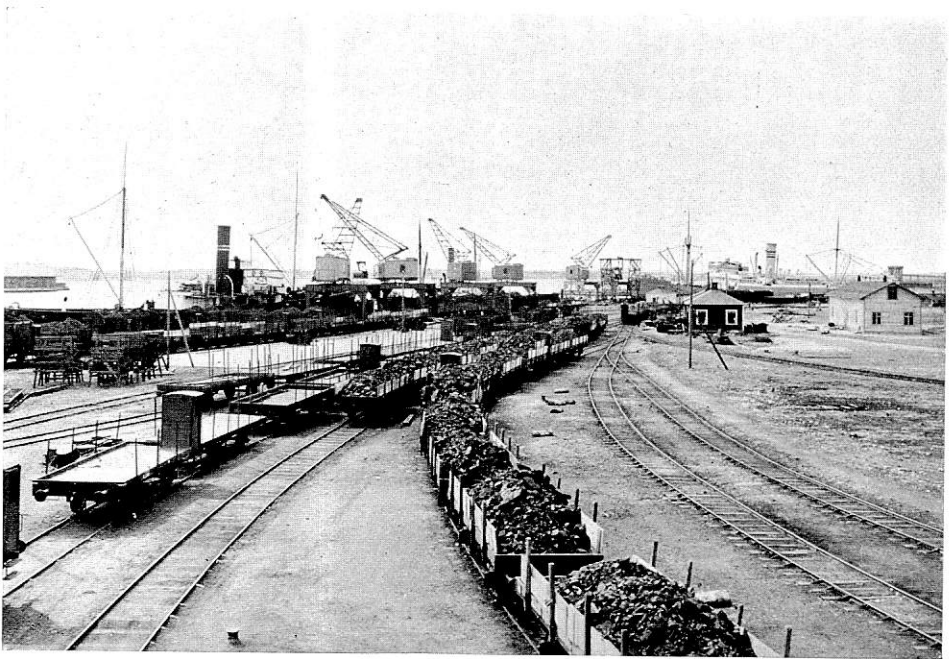
Lokomotivverkstaden vid Nynäs invid Gävle.



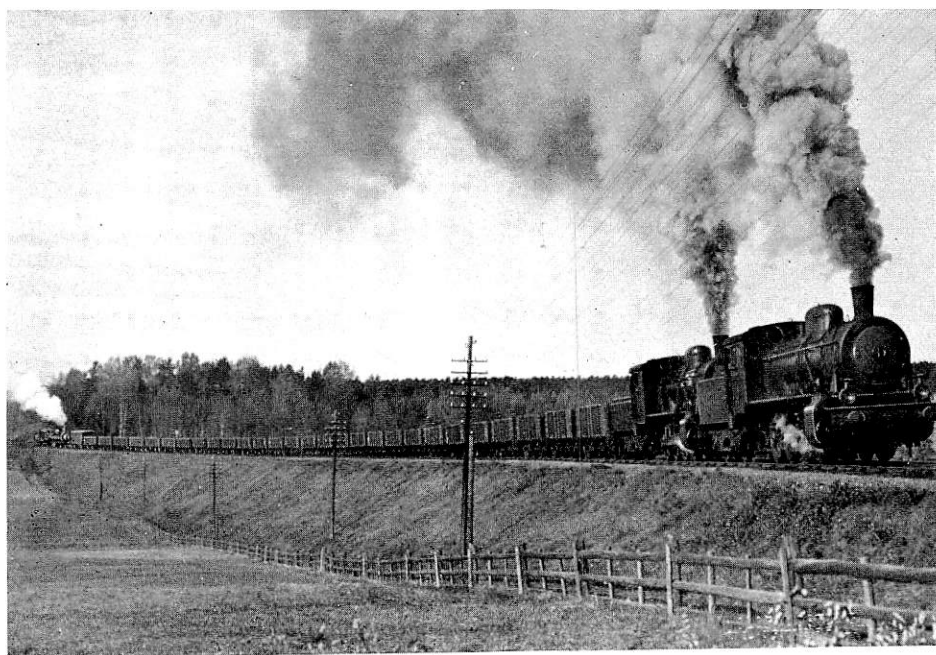
Falun, södra stationen.



Gävle hamn.



Gävle hamn.



Malmtåg i stigning 16,07 ‰ mot Ryggen.



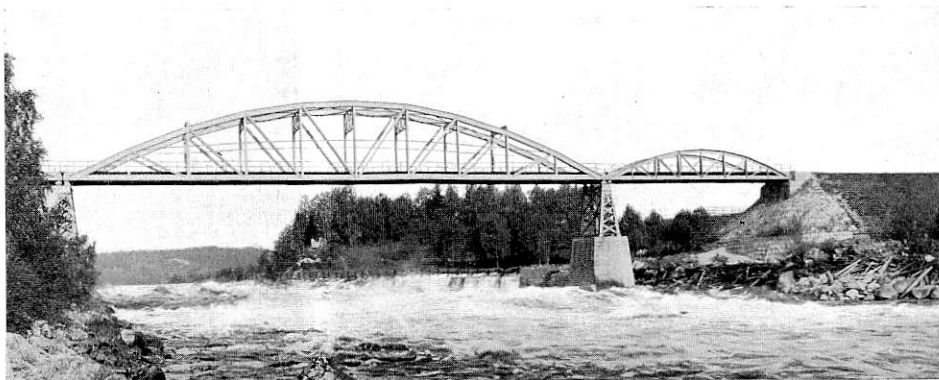
Turisthotellen i Rättvik.



Oxberg.



Älvdalens station.



Bron över Västerdalälven vid Bomsarvet.

sig till maskiningenjör. Denna befattning beklädde han också vid Gävle—Dala järnväg några år.

Den rullande materiell, som bolaget sålunda förskaffat sig från England, var efter dåtida förhållanden av ypperligaste beskaffenhet.

I början av januari 1856 gjorde verkst. direktören, grosshandlaren MURÉN, och arbetschefen, kaptenen ADELSKÖLD, tillsammans en resa till England för att där beställa eller inköpa lokomotiv, vagnar, verkstadsmaskiner, verktyg, reservdelar och i allmänhet sådan materiell till banan, som då icke kunde erhållas i Sverige. Bl. a. köptes tre lokomotiv med tender för ett pris av 51 300 rdr rmt pr st., ett använt lokomotiv med tender jämte 4 extra hjulringar för ett sammanlagt pris av 14 000 rdr rmt, 10 oinredda passagerarevagnar för 4 635 rdr rmt pr stycke, 2 bromsvagnar för 3 690 rdr rmt pr st., 32 öppna godsvagnar för 1 206 rdr rmt pr st., 30 plankvagnar för 1 530 rdr rmt pr st. samt 10 timmervagnar för 1 260 rdr rmt pr styck.

Enär de lokomotiv, som bolaget beställde i England, såsom förut nämnts, voro av utmärkt beskaffenhet, fortsatte bolaget ända till år 1878 att göra alla sina lokomotivbeställningar därstädes. Efter år 1890 ha uteslutande lokomotiv av inhemsk tillverkning anskaffats.

Då compoundlokomotiv visade sig lämpliga å Gävle—Dala järnväg med dennas skarpa lutningar, beställdes 1898 hos Nydqvist & Holm i Trollhättan 4 sexkopplade sådana lokomotiv med tvåhjulig boggie.

De första personvagnarna inköptes från England oinredda och inreddes sedermera å bolagets verkstäder. Från och med början av 1860-talet tillverkades bolagets personvagnar i Sverige, några få å bolagets egna verkstäder, övriga vid beställningsverkstäder inom landet. År 1886 indrogos 1:a klass personvagnar och omändrades till 2:a klass. I mars månad 1890 beställde bolaget sina första boggievagnar, 3 st. kombinerade 2:a och 3:e klass.

Under år 1899 insattes två s. k. länkaxelpersonvagnar i trafiken. Dessa voro de första länkaxelpersonvagnar, som veterligen kommo i bruk i Sverige.

Visserligen beslöt direktionen både under åren 1859 och 1860 att från England inköpa axlar och hjul till godsvagnar, vilka skulle förfärdigas på egna verkstäder, »enär detta numera kan ske till vida billigare pris, än vad de engelska vagnarna kosta», men dessa vagnar torde icke ha blivit färdiga att utgå i trafiken förrän på våren 1862. Både under åren 1859 och 1861 beställdes i England plank- och godsvagnar för bolagets räkning.

Bromsanordningarna å godsvagnarna voro vid järnvägens början ytterst ofullständiga och bestodo endast av s. k. fällbromsar. Först i början av 1890-talet började godsvagnarna allmänare förses med skruvbromsar, och år 1895 anställdes särskilda bromsare. Försök gjordes vid denna tid å 50 par godsvagnar med s. k. tvåvagnsbroms av Hardys konstruktion. Därigenom erhöles en effektivare bromsning av tågen utan att antalet bromsare behövde ökas, men på grund av ändrade trafikförhållanden måste anordningen efter ungefär 10 års bruk övergivas, ehuru den för övrigt fungerat till belåtenhet. Å personvagnssätten uppsattes under år 1885 s. k. Heberleins friktionsbroms. Detta system visade sig emellertid ganska beroende av väderleken och känsligt för vatten, snö och is, vadan detsamma efter endast några års användning togs ur bruk. Då person- och godstrafik år 1902 till stor del åtskildes, uppsattes vakuumbroms å de flesta person- och packvagnar.

Uppvärmningen av personvagnarna lämnade under järnvägens första trafikår naturligtvis mycket övrigt att önska. Under de första åren gingo vagnarna alldeles ouppvärmda, därefter gjordes försök med kaminer. Under år 1876 uppgjorde järnvägens maskiningenjör, sedermera marinöverdirektören H. LILLIEHÖÖK, förslag till vagnarnas uppvärmning medelst ånga. Värmeledningen bestod av ett grovt kamflänsrör, som sträckte sig längs hela vagnen och var placerat under vagnsgolvet i en trälåda. I botten på lådan voro hål för insläppande av den friska luften och i vagnsgolvet galler för insläppande av den uppvärmda luften. Detta värmeledningssystem avlöstes sedermera av det Storckenfeldtska, vilket i sin tur nu får vika för vissa lågtryckssystem.

Belysningen av personvagnarna erhöles från början genom stearinljus. I och med anskaffande av boggiévagnar år 1890 förbättrades belysningen på så sätt, att stearinljusen ersattes med fotogenlampor. Från och med år 1894 anordnades elektrisk belysning i personvagnarna. För detta ändamål försågs ett behövt antal finkor med ackumulatorbatterier, vilka på vissa tider laddades. År 1907 övergick järnvägen till vagnbelysning med aceton-acetylångas.

*Eventuell elektrifiering.* Då man ansett det lämpligt att tillförsäkra järnvägsbolaget en kraftkälla för eventuell elektrifiering av järnvägen, har ett vattenfall, benämnt Rensfallet, i Ljusnan inom Bollnäs socken i Hälsingland år 1919 inköpts.

*Verkstäderna.* Järnvägens verkstäder, vilka uppfördes under åren 1856—1858, blevo efterhand otillfredsställande, då de icke fyllde

nyare tiders och den ökade trafikens krav vare sig i fråga om byggnader eller arbets- och verktygsmaskiner. Även verkstädernas inbördes läge och trånga utrymmen fördyrade och försenade arbetena. Dessa förhållanden blevo i början av 1890-talet, sedan järnvägen Falun—Orsa tillkommit, sådana, att det visade sig vara alldeles nödvändigt att gå i författning om verkstädernas och förrådets ombyggnad. 1902 års bolagsstämma beslöt därför uppförandet av nya byggnader och anläggning av en ny verkstadsbangård vid Nynäs i Gävle.

Anläggningarna blevo färdiga 1909 efter att ha kostat nära 400 000 kr.

*Trafik.* Då de första planerna uppgjordes att medelst järnväg åstadkomma lättare förbindelseleder mellan Gävle och Falun, hade man, efter vad som sedan omedelbart visade sig, betydligt underskattat samfärdselns omfattning. Helt naturligt gjorde man sina beräkningar efter den vid denna tidpunkt befintliga landsvägstrafiken mellan de båda orterna, varefter man ökade summan med de transportmängder, som man tänkte sig skola tillkomma, sedan bättre transportmedel erhållits. Det beräkningsresultat, vartill man sålunda kom, höll sig inom anspråkslösa dimensioner, och behoven av transportmateriell ansågos i följd därav vara ganska små. Den anskaffade materiellen befanns emellertid redan från början alldeles otillräcklig — ett förhållande, som ju dock kunde avhjälpas och som i grund och botten icke var att beklaga sig över. Värre voro vissa andra omständigheter, som tillstötte, besvärliga för driften och hindersamma för trafikrörelsens fulla uppsving.

Sommaren 1859 var mycket torr, och kölden kom så tidigt på hösten, att timmerflottningen hindrades. Följden blev, att Korsnäs då nyuppförda sågverk i brist på timmer måste avsluta sågningen så tidigt, att planktransporten å järnvägen upphörde redan i början av oktober månad. Följande vinter var ovanligt hård, kall och snörik, så att tågen å banan måste inställas på grund av snöhinder sammanlagt 24 dagar under månaderna januari—mars. På våren 1860 inträffade ett oerhört vattenflöde — länge känt under namnet 1860 års flod — som försvårade tillverkningarna vid sågverk och järnbruk och lade hinder i vägen för alla transporter, all handel och rörelse. Att den nybörjade trafiken å järnvägen skulle lida ett högst kännbart avbräck av dylika ovanliga och ogynnsamma naturförhållanden var naturligt. Dessa missöden drabbade också bolaget hårdare vid dåvarande tidpunkt, än vad de skulle ha gjort, om de kommit något år senare. Man hade

nämligen beräknat jämna och goda inkomster av järnvägen genast från början för att kunna betala räntor, amorteringar och därjämte utdelning till aktieägarna. I stället inträffade dessa motigheter, vilka skenbart gävo alla dem rätt, som hävdade den åsikten, att en järnväg icke med fördel kunde trafikeras i så nordligt belägna trakter, och dessutom alla dem, som på grund av järnvägsarbetets oupphörligt ökade utgifter börjat betvivla möjligheten av företagets bärkraft. Aktieägarna blevo också besvikna, och aktierna började slumpas bort. Det berättas, att aktier i Gävle—Dala järnväg under järnvägens första år flera gånger lämnades i likvid mot varor hos köpmännen i Gävle och att en aktie därvid fick svara t. ex. mot en tunna råg (15 à 18 kr.) eller t. o. m. endast mot en tunna salt (4 à 5 kr.). Denna försäljning av aktier till pris långt under deras verkliga värde fortgick ett par år, och först på hösten 1863 voro de i försäljningspris uppe i sitt nominella värde, detta ehuru bolaget redan under år 1862 kunde göra sin första utdelning med 5 % — ett bevis på den misstro, som dessa aktier rönte bland befolkningen i de kringliggande orterna under de första åren.

Den stora eldsvådan, som den 10 juli 1869 övergick Gävle stad, läggande 530 gårdar i aska och ställande 8 000 invånare husvilla, berörde med sina verkningar även järnvägens anläggningar, i det lokomotivstall, vagnverkstad och materialbodas nedbrunno. Däremot lyckades man rädda övriga verkstads- och stationsbyggnader samt även angränsande brädgårdar med deras stora upplag av plank och bräder. Redan dagarna efter eldsvådans slut började det provisoriska återuppbyggandet och iståndsättandet av de förstörda järnvägsbyggnaderna. Järnvägens direktion hade samtidigt tillfälle lindra svårigheterna för staden, i det banan under dagarna närmast efter eldsvådan trafikerades utan avgifter på så sätt, att envar av de brandskadade, som det ville, fick gratis medfölja tågen till vilken station som helst och även gratis medtaga av honom räddade husgeråd och effekter, detta för att under den första villervallan kunna bereda tillfälle åt dem, som så önskade, att utom stadens gränser hos lantbefolkningen förskaffa sig bostäder, till dess tält kunde hinna ankomma och baracker uppföras.

Gävle—Dala järnväg synes vid sin första start ha iordningställt efter samma grunder, som tillämpades vid statsbanan och Köping—Hultbanan. Utan några väsentliga förändringar i vare sig expeditions-sätt eller tågskötsel synes arbetet sedan ha fortgått ända till dess järn-

vägen kom i samtrafik med Bergslagernas, Statens och Uppsala—Gävle järnvägar. En del förhållanden, som med tiden blivit omoderna och olämpliga, måste då omarbetas. Den år 1876 antagne trafikchefen H. A. NETTELBLADTS första arbete blev också att bringa järnvägen i dessa och även många andra avseenden i full enhetlighet med andra, nyare järnvägar.

Den förste trafikchefen, frih. E. M. P. VON VEGESACK, avgick 1861 från sin tjänst. Anledningen skulle ha varit en försenad strömmingsfjärding. Riksdagsmannen LISS LARS OLSSON från Dalarna hade nämligen med sig på ångbåten från Stockholm till Gävle som »bagage» även en fjärding salt strömming. När ångbåten kom till Gävle, var järnvägens verkst. direktör, MURÉN, som vanligt nere. LISS vände sig då till sin riksdagskamrat MURÉN och bad att få strömmingsfjärdingen med tåget, varpå han fick till svar, att han skulle lämna av den, så ginge den nog med. LISS »lämnade av» fjärdingen på bryggan utan adress och destinationsort och trodde, att allt därmed var väl beställt. Emellertid — när tåget kom till Falun, var ingen strömmingsfjärding med, varför LISS med nästa tåg återvände till Gävle för att taga reda på sin förlorade fjärding. LISS vände sig även då till MURÉN, och vid det samtal, som därvid uppstod mellan LISS, verkst. direktören och trafikchefen, blev VON VEGESACK, som för övrigt var en gladlynt man med ett angenämt väsen och mycket avhållen av både trafikanter, underordnade och direktionen för järnvägen, förtörnad, skrev sin avskedsansökan och insände densamma omedelbart. Oaktat många övertalningsförsök lyckades ingen få honom att återtaga den. VON VEGESACK, som varit kapten vid Dalregementet, for till Amerika, gick in i Nordamerikas Förenta staters armé och avancerade under inbördeskriget där till överste, återkom sedermera till Sverige och utnämndes här till överste och chef för Hälsinge regemente samt slutligen till generalmajor och generalbefälhavare i Femte militärdistriktet, liksom han inom Förenta staternas armé bekläddes med brigadgenerals värdighet. General VON VEGESACK avled år 1903.

Slutligen har det sitt intresse att jämföra godsslagen under äldre och senaste tider. De viktigaste transporterade varuslagen åren 1860—1864 utgjorde: trävaror, koks, sten- och träkol, järneffekter, malmer, cement, sand och sten, spannmål, mjöl och gryn, salt, strömming och salt fisk.

De viktigaste transporterade varuslagen i lokal- och samtrafik åren 1921—1925 utgjorde: trävaror, malmer, stenkol, järn och stål, träkol,

trämassa, kalksten, cement och kvarts, svavelkis, papp och papper, tegel, sand och jord, mjöl och gryn.

*Tåganordningar.* Den första tidtabellen för ordinarie tåg utfärdades att gälla från den 14 juli 1859. Från denna dag trafikeredes banan mellan Gävle och Korsnäs dagligen med två ordinarie tåg i vardera riktningen, ett tåg på förmiddagen och ett eftermiddagen. Var tredje eller var fjärde dag framgick ett av dessa tåg från Korsnäs till Falun och åter. Järnvägslinjen mellan dessa bägge stationer var visserligen så pass färdig, att den kunde trafikeras, men då rätt betydande arbeten likväl återstodo, ansåg man, att daglig tågtrafik vore hinderlig för dessa arbetens utförande. Först från och med den 30 juli 1859 upptogs reguljär förbindelse dagligen med Falun. I första tidtabellen voro tågtiderna så anordnade, att tågmöten icke förekommo vid någon linjestation. Tåget utgick nämligen på morgonen från Falun till Gävle, därifrån på förmiddagen, kom till Falun vid middagstiden, återvände till Gävle strax på eftermiddagen och därifrån åter till Falun på kvällen. Tiden för gången mellan Gävle och Falun var 3 t. 20 min.

År 1870 hade trafiken stigit så avsevärt, att under sommaren erfordrades 20 ordinarie tåg, 10 upp- och 10 nedgående. Härvid är likväl att ihågkomma, att tågen den tiden i allmänhet gingo med full last österut men i motsatt riktning huvudsakligen bestodo av tomvagnar. Trafiken till Gävle utgjordes nämligen av trä, järn m. m. i stora kvantiteter, medan från Gävle fördes nära nog endast köpmannavaror. Först småningom, då industrien vid järnvägen ökades, tillkom stenkol som transportobjekt i riktning från Gävle.

*De första taxorna.* Förslag till järnvägens första taxa för såväl person- som godstrafik uppgjordes av direktionen den 14 april 1857 att tillsvidare tillämpas mellan stationerna Gävle, Bäck, Jädran, Kungsgården och Storvik. I detta förslag angåvos icke avgifterna med vissa belopp pr mil för resa i de skilda vagnklasserna, ej heller voro fraktsatserna upptagna pr mil för gods av olika slag. Biljettprisen voro i stället utsatta med bestämda belopp för resa i 1:sta, 2:a och 3:e klass vagn mellan samtliga stationer, och beträffande godstrafiken voro likaledes avgifterna upptagna med bestämda belopp mellan respektive stationer för vissa uppräknade godsslag, varvid kvantiteten, efter vilken frakten bestämdes, varierade allt efter godsets natur och utgjordes av skeppund och lispund, viktualievikt, tunna, kannor eller kubikfot. Den 24 nov. 1857 blev denna järnvägens första interimstaxa av K. M:t fastställd att tillsvidare gälla, dock med de avsevärda förändringarna,

att alla avgifter beräknades pr mil och att godset indelades i klasser med viss avgift i varje klass pr skeppund viktualievikt, som var lika med 4 centner. För trävaror skulle frakten utgå pr 10 eng. kubikfot. För paket voro särskilda avgifter bestämda för vikt till och med 10, 20, 40, 60, 80 och 100 skålpund. Därjämte upptog taxan särskilda bestämmelser för beräkning av frakten för åkdon, hästar, boskap, får, svin och hundar jämte en del allmänna bestämmelser.

Redan den 15 jan. 1858 beviljades den första nedsättningen i taxan. På grund av de låga forlönerna beslöt nämligen direktionen då, att frakten för stång-, band-, tack- och knippjärn samt spik, järnplåt och malm skulle för tiden till och med februari 1859 nedsättas från 25 till 15 öre riksmünt pr mil för skeppund eller 4 centner. Kungörelsen härom upplästes i omkring järnvägen liggande socknars kyrkor, och ny taxa trycktes och utsändes. Nästa fraktnedsättning gällde bräder. Direktionen beslöt nämligen den 3 april 1860 på framställning från Korsnäs sågverksaktiebolag att med anledning av den dåvarande ringa trafiken på järnvägen bevilja nämnda bolag en nedsättning av 20 % av gällande fraktsatser för vissa slag av bräder, som »bolaget kunde finna benäget att under april månad samma år låta transportera från Korsnäs till Gävle».

Avgiften för resa å järnvägen i 1:a klass, vilken ursprungligen fastställdes till 80 öre pr mil men sedermera sänkts till 75 öre, blev enligt beslut av direktionen den 22 mars 1861 »på grund av förekomna omständigheter» ytterligare sänkt till 60 öre pr mil.

För att uppmuntra trafiken å järnvägen beslöt direktionen 1861 att under de tider, då trafiken eljest vore av ringare omfattning, bevilja någon nedsättning i frakten för sämre trävaror samt malm. Denna nedsättning torde ha varit ganska godtycklig, lämpande sig efter trafikens större eller mindre storlek å järnvägen.

På grund av dels framställning från fyra av de största trafikanterna, dels de erfarenheter, som vunnits under tillämpningen av den nya taxan, nedsattes från den 1 jan. 1864 frakten i godsklasserna 4 och 5 med 1 öre pr centner och mil samt för klass 6, omfattande trävirke, med 4 öre pr 10 kubikfot och mil eller i runt tal en nedsättning med 20 % i dessa klasser.

*Telegraf och telefon.* Vid anläggningen av telegraflinjen hade bolaget för att få rättighet att mot vanlig avgift befordra privata telegram anskaffat fullständiga apparater av Morses system eller enahanda apparater, som då användes vid telegrafverket.

De första Morseapparaterna voro försedda med stift, vilka på pappersremsan verkställde telegrafskriften genom inristande av skåror i remsan. Dessa apparater utbyttes mot blåfärgsapparater år 1865 å stationerna Gävle och Falun samt omkring år 1874 å linjestationerna. Denna från början fullständiga telegrafanordning vållade bolaget en betydande anläggningskostnad i jämförelse med kostnaden för de enkla apparater, som varit fullt tillräckliga för bolagets eget behov. År 1864 anordnades s. k. visaretelegrafapparater mellan vissa mötesplatser och bredvidliggande stationer och mötesplatser.

Resultatet av den fullständiga telegrafanläggningen var, att bolaget genom skrivelse från telegrafverket år 1857 berättigades att vid järnvägsstationerna emottaga telegram till såväl svenska som utländska telegrafstationer att befordras vidare över Gävle eller Falun, vilka statstelegrafstationer också hade skyldighet att till järnvägens stationer befordra telegram. Genom skrivelse av den 15 dec. 1859 fastställdes för den privata telegramväxlingen å Gävle—Dala järnväg samma reglemente, som gällde för telegrafverket.

Efter telefonens införande har järnvägsbolaget efter hand uppsatt dubbeltrådig telefonledning med telefonapparat vid varje banvaktstuga och station utefter samtliga linjer. Början med denna anläggning gjordes år 1898.

*Pensionskassor.* *Gävle—Dala järnvägsaktiebolags pensionsinrättning* bildades 1874 och omfattar den personal, som erhöll ordinarie anställning före den 1 januari 1899. Före år 1912 erlade personalen inga som helst avgifter för sin pensionering. Från och med detta år ändrades emellertid reglementet, och delägarna uppdelades i två grupper, en betalande och en icke betalande, med högre pensionsbelopp för den, som erlägger avgift för sin pensionering. Bolaget bidrager årligen med visst belopp.

*Gävle—Dala järnvägs pensionskassa* omfattar den personal, som erhållit fast anställning efter den 1 januari 1899. Personalen betalar viss procent av sin lön, och bolaget tillskjuter vid deläggarens anställning och löneförhöjningar resterande belopp i pensionens kapitalvärde. Genom att bolaget sålunda erlägger ett engångsbelopp i förskott bliver personalens pensionering synnerligen betryggande.

*Gävle—Dala järnvägs änke- och pupillkassa* bildades 1874 och avser att lämna pension åt avliden deläggares änka samt barn under 18 år. Bolaget tillskjuter ett belopp, som motsvarar två tredjedelar av delägarnas sammanlagda avgifter.

*Gävle—Dala järnvägsaktiebolags bolagsordning och ekonomi.* Den första bolagsordningen fastställdes av K. M:t den 8 maj 1855. Bolaget grundades på ett aktiekapital å 2 400 000 rdr rmt i aktier å 100 rdr. Bolagets angelägenheter förvaltades av en direktion, bestående av sju ledamöter och tre suppleanter. Alla val och beslut vid bolagsstämma bestämdes genom enkel pluralitet av de närvarandes röster utom i fråga om beslut om utvidgning av bolagets verksamhet eller förändring av bolagsordningen, vilka måste fattas vid två på varandra följande bolagsstämmor och vid den senare erhålla två tredjedels röstmajoritet. Rösträtten var så bestämd, att för innehavande aktier till ett antal av högst 20, beräknades en röst för varje aktie, för aktier därutöver till och med 60 en halv röst för varje aktie, för aktier därutöver till och med 120 en fjärdedels röst för varje aktie samt för aktier därutöver en tiondedels röst för varje aktie. Aktierna voro ursprungligen ställda till viss man. Under årens lopp har bolagsordningen genomgått många förändringar.

Då det vid bolagets startande visade sig omöjligt för direktionen att erhålla det för bolagets rörelse erforderliga aktiekapitalet, 2 400 000 kr. fulltecknat, beslöt bolagsstämman år 1856 att bemyndiga direktionen försälja återstående osålda 5 555 aktier med 6 % räntegaranti. Denna ränteförmån kvarstod till 1863 års slut, varefter samtliga aktier i bolaget blevo likvärdiga. Det föreskrivna aktiekapitalet blev genom denna åtgärd till fullo inbetalt. Sedan bolagets verksamhet under årens lopp utvecklats, ansågs det ursprungliga aktiekapitalet ej längre stå i lämpligt förhållande till rörelsens omfattning, varför beslut år 1907 fattades, att aktiekapitalet skulle utgöra minst 4 800 000 kr. och högst 14 400 000 kr., vilken ändring fastställdes s. å. Aktiekapitalet bestämdes därefter till 4 800 000 kr. genom överföring av 2 400 000 kr. från avskrivningsfonden.

Sedan Gävle—Dala järnvägsaktiebolag sammanslagits med Falun—Rättvik—Mora och Falun—Västerdalarnas järnvägsaktiebolag till ett enda bolag, ansågs en ytterligare ökning av Gävle—Dalabolagets aktiekapital böra ske. År 1919 beslöts att utlämna en aktie på två gamla, varigenom aktiekapitalet blev 7 200 000 kr. Ökningen möjliggjordes genom överförande av motsvarande kapital från dispositionsfonden. Då Falun—Rättvik—Mora och Falun—Västerdalarnas järnvägsaktiebolag den 31 dec. 1920 skiftades, erhöll Gävle—Dalabolaget såsom innehavare av samtliga dotterbolagens aktier hela den därvid uppkomna behållningen, 4 143 448 kr. 99 öre, och då dotterbolagens aktier sam-

tidigt avfördes ur räkenskaperna, ansågs lämpligt, att Gävle—Dala aktiekapital ytterligare ökades genom utlämnandet av en ny aktie på två gamla. Beslut härom fattades av 1921 års bolagsstämma, och härigenom höjdes aktiekapitalet med 3 600 000 kr. till 10 800 000 kr.

Aktierna, vilka, såsom nämnts, ursprungligen voro ställda till viss man, blevo år 1869 utbytta mot nya, ställda på innehavaren. De vid aktieemissionerna utsläppta nya aktierna ställdes även på innehavaren med undantag för den senaste emissionen, då, på grund av gällande aktiebolagslag, aktierna måste ställas till viss person.

I samband med dotterbolagens uppgående i moderbolaget, blev bolagsordningen år 1919 helt och hållet omarbetad i enlighet med då gällande författningar, dock med bibehållande av de ovan nämnda bestämmelserna. Beträffande bolagens ändamål, som enligt förut gällande bolagsordningar var att underhålla regelbunden trafik å egen järnväg ävensom att trafikera banor, som tillstötte bolagets järnvägsnät, gjordes det tillägget, att bolaget även ägde att anlägga eller förvärva andra järnvägar. Dessutom ändrades benämningen »bolagets direktion» till »bolagets styrelse». Å denna bolagsordning erhöles K. M:ts fastställelse den 19 mars 1920.

Följande lån ha lämnats Gävle—Dala och Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag.

*Gävle—Dala järnvägsaktiebolag:* 1855 års statslån å 2 400 000 kr., löpande med 2 % ränta fr. o. m. 1 okt. 1859, jämte föreskriven amortering med 1 % årligen 1859—1868, 2 % årligen fr. o. m. år 1869, vilken procent bolaget självmant höjde till 4 fr. o. m. 1873, slutbetalat 1888; 1858 års statslån å 600 000 kr., löpande med 5 1/2 % årlig ränta, slutbetalat år 1868; 1862 års 5 % obligationslån å 1 500 000 kr., slutbetalat år 1885; 1878 års 6 % obligationslån å 600 000 kr., slutbetalat år 1888; 1899 års 4 1/2 % obligationslån å 2 milj. kr., slutbetalat år 1910 och ersatt av annat lån; 1902 års 4 3/4 % reverslån å 3 milj. kr., återbetalat 1910 och ersatt av annat lån; 1904 års 4 3/4 % reverslån å 4 milj. kr., återbetalat 1909 och ersatt med annat lån, samt 1910 års 4 1/2 % obligationslån med 50 års amortering å 12 milj. kr., av vilket obligationer för 9 milj. kr. utsläppts och med vilket lån tidigare erhållna lån till fullo betalades. Vid 1925 års slut återstod av detta lån 10 602 360 kr., av vilka utelöpande obligationer uppgingo till 7 956 000 kr.

*Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag:* 1888 års 4 % obligationslån å 1 650 000 kr., 40 års amortering, från år 1891 (återstod vid 1925 års slut 433 500 kr.); 1892 års 3 % reverslån å 300 000 kr., ut-

bytt 1901 mot aktier i Falun—Rättvik—Mora järnvägsaktiebolag; 1902 års 5 % obligationslån å 550 000 kr., 30 års amortering, slutbetalat av Gävle—Dalabolaget år 1912.

Utdelningen å aktierna har varit följande. Under åren 1857—1863 utdelades årligen å 5 555 preferensaktier 6 %, under åren 1862—1864 resp. 5 %, 8 % och 12 % å 18 445 aktier, år 1865 7 % å 24 000 aktier och 3 % å 18 445 aktier, åren 1866 och 1867 7 % å 24 000 aktier och resp. 4 % och 3,6 % å 18 445 aktier.

Åren 1868—1870 var utdelningen resp. 10 %, 17 % och 15 %, åren 1871—1872 resp. 18 % och 20 %, åren 1873—1875 25 %, åren 1876—1878 20 %, åren 1879—1884 15 %, åren 1885—1889 20 %, år 1890 22 %, åren 1891—1899 27 %, åren 1900—1901 resp. 22 % och 20 %, år 1902 5 %, åren 1903—1906 10 % och år 1907 20 %. År 1908 utsläpptes en ny aktie på varje gammal, och utdelningen bestämdes till 10 %, vilken bibehölls åren 1909—1910 för att åren 1911—1912 höjas till 15 % och åren 1913—1918 till 18 %. År 1919 utsläpptes en ny aktie på varannan gammal, men utdelningen bibehölls vid 18 %. År 1920 utsläpptes åter en ny aktie på varannan gammal och utdelningen bestämdes till 12 %. Den sänktes 1921 till 10 % och 1922 till 8 %, vid vilken procent de följande årens utdelningar bibehållits.

#### Styrelse och chefer år 1926.

##### *Trafikutskott.*

(Jmfr Bergslagens järnvägar.)

BOMAN, G., grosshandlare, *ordförande*,  
BERGGREN, C. W., borgmästare, *vice ordförande*,  
FLENSBURG, O. F., konsul,  
NORRBY, J. A., *verkst. direktör*, se nedan,  
WIJK, HJ., grosshandlare,  
THORELL, A., landsfiskal.

##### *Styrelse.*

BERGGREN, C. W., borgmästare, *ordförande*,  
FLENSBURG, O. F., konsul, *vice ordförande*,  
BOMAN, G., grosshandlare,  
NORRBY, J. A., *verkst. direktör*, se nedan,  
WIJK, HJ., grosshandlare.

##### *Verkställande direktör.*

NORRBY, J. A. .... 1919—

*Bandirektör.*

BERNHARDT, H., major i V. V. K. .... 1922—

*Maskindirektör.*

NORDSTRÖM, FR. .... 1919—

*Trafikdirektör.*

HJELMÉR, A. .... 1919—

**Förutvarande styrelseordförande och chefer.***Ordförande.*

NISSER, A. V., överstelöjtnant..... 1855—1865  
 MURÉN, P., grosshandlare..... 1865—1874  
 PETRE, J. V., borgmästare..... 1874—1876  
 MELLIN, C. F., borgmästare..... 1876—1896  
 NORDSTRÖM, S. O., grosshandlare..... 1896—1901  
 HAMILTON, H. E. G., greve, landshövding..... 1901—1907

*Verkställande direktörer.*

MURÉN, P., grosshandlare..... 1855—1865  
 HYCKERT, C. J., trafikchef..... 1865—1876  
 HWASSER, TH., ingenjör..... 1876—1886  
 SCHOUGH, R., överstelöjtnant i V. V. K. .... 1886—1898  
 ASKER, C. F., kapten..... 1898—1904  
 WALLENBERG, J. O., kapten..... 1904—1907  
 JOHNSON, J., ingenjör..... 1907—1908  
 SIMONSSON, J. D., direktör..... 1908—1920

*Bandirektörer.*

FOGELBERG, C. H., löjtnant i V. V. K. .... 1899—1901  
 UNDÉN, J. A. .... 1901—1921

*Maskindirektör.*

MARKMAN, K. A. .... 1900—1905

*Trafikdirektörer.*

(Trafikchefer 1858—1901, trafikdirektörer fr. o. m. 1902.)

VON VEGESACK, E. M. P., kapten ..... 1858—1861  
 HYCKERT, C. J. .... 1861—1876  
 NETTELBLADT, H. A. .... 1876—1901  
 KAMPH, A. O. L. .... 1902—1913  
 NORRBY, J. A. .... 1914—1918



Frih. C. H. af NORDIN,  
president.



T. PETRE,  
brukspatron.



K. W. ECKHOFF,  
grosshandlare.



A. V. NISSER,  
överstelöjtnant.



P. MURÉN,  
grosshandlare.



J. V. PETRE,  
borgmästare.



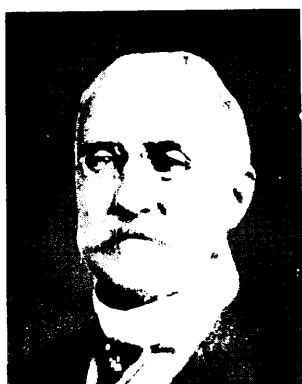
C. F. MELLIN,  
borgmästare.



S. O. NORDSTRÖM,  
grosshandlare.



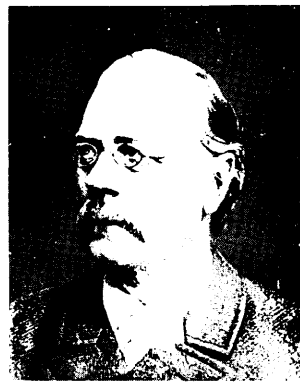
Greve H. E. G. HAMILTON,  
landshövding.



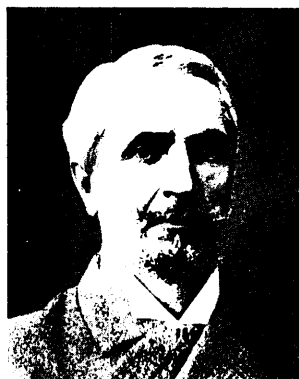
C. W. BERGGREN,  
borgmästare.



T. HWASSER,  
ingenjör.



J. R. SCHOUGH,  
distriktschef.



C. F. ASKER,  
verkst. direktör.



J. O. WALLENBERG,  
verkst. direktör.



J. JOHNSON,  
verkst. direktör.



J. D. SIMONSSON,  
verkst. direktör.



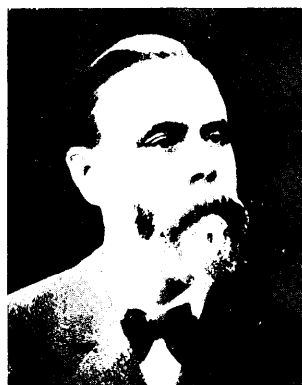
J. A. NORRBY,  
verkst. direktör.



E. M. P. VON VEGESACK,  
trafikchef.



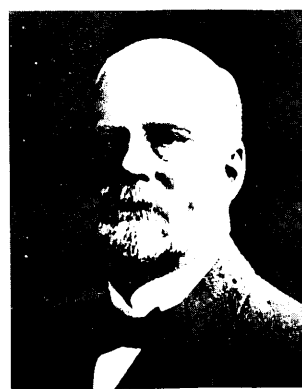
C. J. HYCKERT,  
verkst. direktör, trafikchef.



H. A. NETTELBLATT,  
trafikchef.



C. H. FOGELBERG,  
bandirektör.



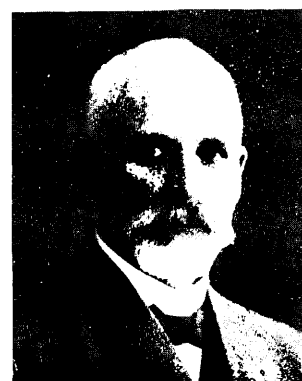
J. A. UNDÉN,  
bandirektör.



A. H. T. G. BERNHARDT,  
bandirektör.



K. A. MARKMAN,  
maskindirektör.



V. A. F. AHLBERG,  
maskindirektör.



F. O. A. NORDSTRÖM,  
maskindirektör.



A. O. L. KAMPH,  
trafikdirektör.



N. A. HJELMÉR,  
trafikdirektör.

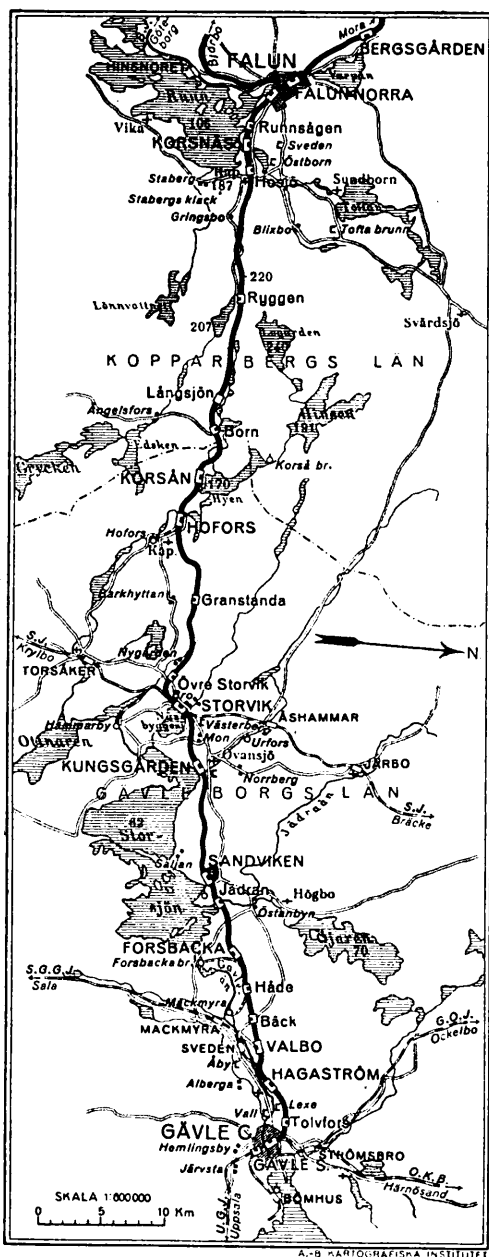


Medalj präglad till tjugufemårsdagen av järnvägens öppnande.



Medalj präglad till femtioårsdagen av järnvägens öppnande.





Från Centralstationen söker sig Gävle—Dala järnvägars linje ut ur staden åt nordväst och passerar Nynäs rangeringsbangård, som är den yttersta leden i norra stationens bangårdssystem, och vidare ett område med lokomotivstallar, personvagnsbangård, lokomotiv- och vagnverkstäder m. fl. järnvägens anläggningar. Från Nynäs fortsätter linjen till Hagarström med två parallella spår, det ena avsett för godstågstrafiken till och från Gävle norra, det andra för de tåg, som trafikera Centralstationen.

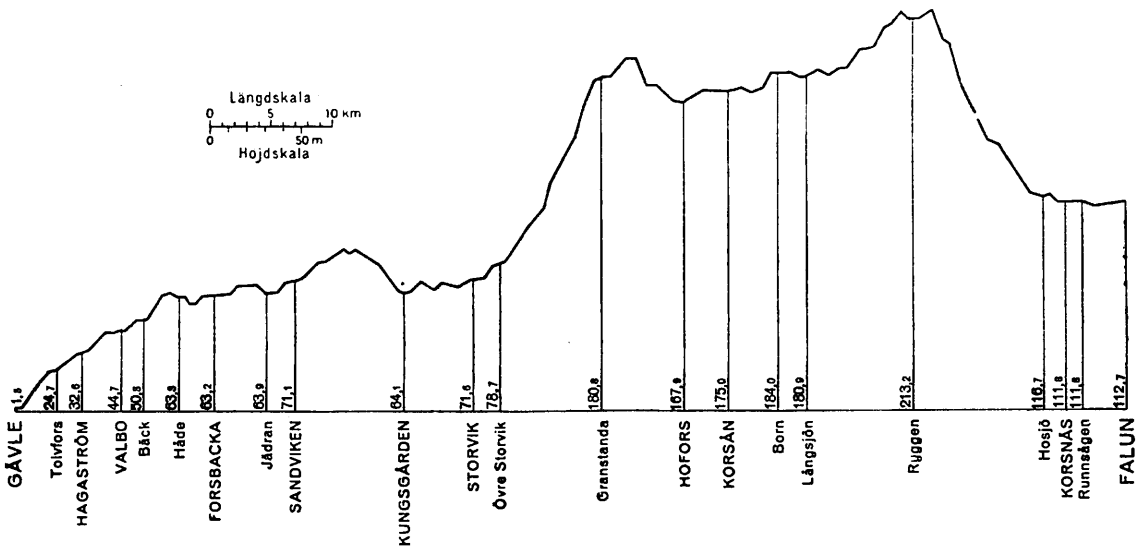
Samtidigt som det nyssnämnda verkstadsområdet lämnas, går banan i en djup skärning genom Sätträsaen, på vars motsatta sida Bäckebo egnehemsområde ligger, bebyggt uteslutande av personal vid järnvägen. Ytterligare nybyggda egnehemsområden följa så gott som oavbrutet ända till Hagarström.

Vid Hagarströms station förenas Gävle—Dala och Sala—Gysinge—Gävle järnvägar. Platsen har ett tegelbruk och ett statens småskoleseminarium. Längre fram å den bebyggda slätten synas höga skorstenar, tillhörande industriföretag utefter Gavleån.

Förbi Valbo station löper järnvägen alltså över slättland med byar, gårdar och spridda skogsdungar, men går därefter genom skog och över mossmarker. Från Håde lastpl. leder en 3 km. lång bibana till Mackmyra

sulfitfabrik och från den därpå följande Forsbacka station en 3 km. lång bibana till Forsbacka bruk.

Järnvägen fortsätter genom blandad barr- och lövskog till Sandvikens station. Sandviken, som är beläget vid Storsjön och för 60 år sedan var en fullkomlig ödemark, är numera ett stort samhälle med 11 000 inv., vilket kan sägas helt och hållet ha järnverket att tacka för sin uppkomst och tillväxt. — År 1858 hade det lyckats köpmannen i Gävle, sedermera konsuln G. F. Göransson att praktiskt genomföra bessemermetoden, vilken stålframställningsmetod som



bekant fick en oerhörd betydelse. För att möta den stigande efterfrågan på bessemerstål anlade Göransson år 1862 järnverket vid Sandviken. Tack vare de goda råmaterialerna samt en skicklig och omsorgsfull bearbetning uppnådde sandviksstålet redan från början en hög kvalitet och fick ett aktat namn såväl i Sverige som i utlandet. Järnverket har ock ständigt gått framåt. Bessemerstålet intar emellertid nu ej längre samma framskjutna ställning. I stället består verkets produktion numera till större delen av Siemens martinstål och dessutom även av elektrostål. Bland de svenska järnverken är Sandviken ett av de förnämsta och av s. k. kvalitetsverk det allra största, normalt sysselsättande omkring 2 700 arbetare.

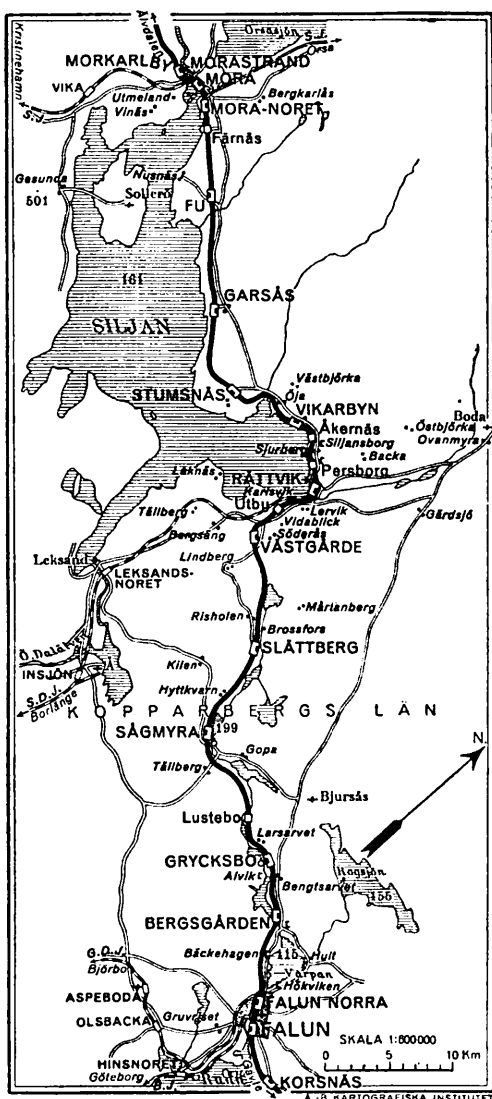
Från Sandviken går järnvägen ånyo ett stycke genom skogsmark och kommer därefter ut i en öppen, bebyggd nejd och till *Kungsgårdens* station.

*Storvik* är föreningsstation mellan Gävle—Dala järnvägar och norra stambanan. Samhället är köping.

Häriifrån fortsätter Gävle—Dala järnvägars linje ett stycke parallellt med statsbanan och går därpå under densamma för att — förbi *Övre Storvik*, håll- och lastpl. med tegelbruk — under stigning  $16,67\%$  fortsätta in i en formlig obygd av milsvida, oländiga skogsmarker.

Från *Hofors* station, vid vilken en Hofors järnverk tillhörig ångsåg är belägen, leder en 3 km. lång bibana åt sydost till järnverkets övriga anläggningar — masugnar, bessemer- och martinverk, valsverk, gjuteri m. m. — och till brukssamhället. Trakten anses som en av de vackraste i Gästrikland, men synnerligen mycket härav kan ej ses från järnvägen.

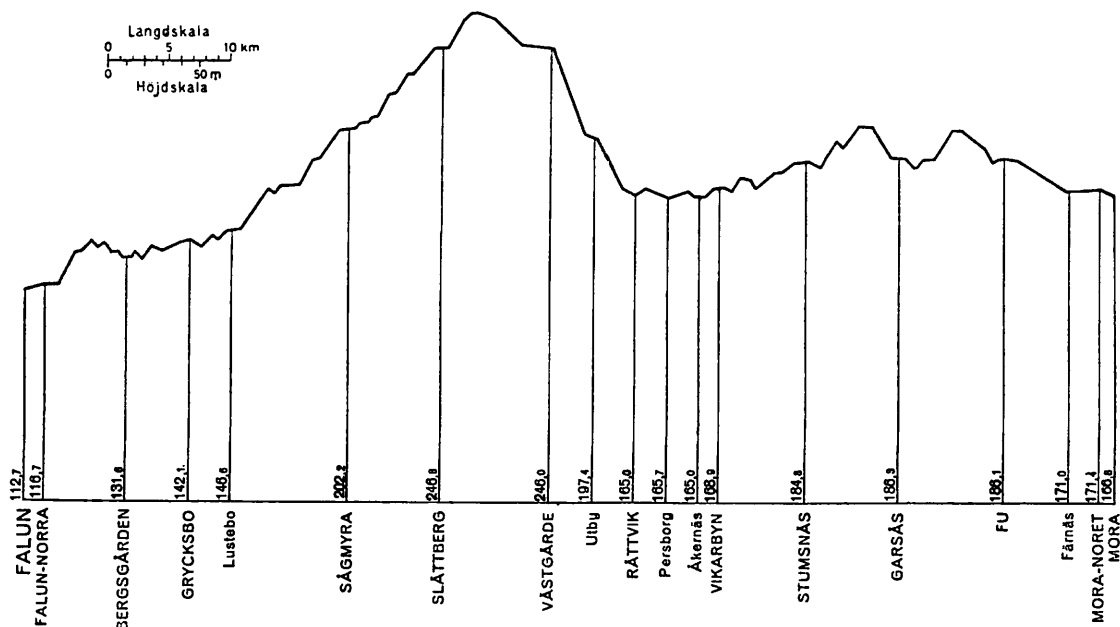
*Korsåns* station ligger på södra stranden av sjön Hyen, vid vars nordvästra ända Korså järnbruk är beläget. På ömse sidor om banan sträcka sig alltjämt väldiga skogsmarker, i vilka här och var tjärnar glimta fram. Genom ett obetydligt pass, Dalporten, går vägen in i Dalarna. Strax intill *Ryggens* hållplats, belägen vid sjön med samma namn, uppnås den högsta punkten å linjen Gävle



—Falun, 220,4 m. ö. h. Trakten är sällsynt vacker, starkt kuperad, rik på vatten och frikostig på vida utsikter över höjder och dälдер. Detta har lockat en del naturvänner att här skaffa sig replipunkter för friluftsliv, fiskestugor, sportstugor etc. Bland sådana må nämnas en ny, större stuguanläggning, till vilken Upplands, Gästriklands och Dalarnas järnvägstjänstemannaförening varit initiativtagare.

Från Ryggen sänker sig banan starkt mot sjön Runns dalgång. Här ligger hållplatsen *Hosjö*, och ett par km. längre fram *Korsnäs* station. Från den förstnämnda sträcker sig Korsnäs stationssamhälle med arbetarebostäder och industrianläggningar längs järnvägslinjen nästan oavbrutet fram till Falun. Vid Korsnäs förena sig *Hosjön* och sjön Runn. I stationens närhet ligger ett flertal betydande sågverk med kolgårdar, tillhörande olika skogsbolag. Från Korsnäs fortsätter järnvägen utmed Runn, som sträcker sig mot en fond av skogklädda höjder. Rader av väldiga brädstaplar vittna om trävaruindustriens livaktighet. Inom kort synes Falun vid den nordvästligaste viken av sjön Runn, kallad *Tisken*.

*Falun*, vars historia i det närmaste sammanhänger med koppargruvans, fick köpingsprivilegier 1609 och stadsprivilegier 1641 — att dessa värdigheter kommo så relativt sent anses bero därpå, att platsen sedan gammalt hade så stora rättigheter, att stadsprivilegier ej behövdes. Stora Kopparberget har i århundraden varit hjärtpunkten i Dalarna. Det har ock varit den svenska industriens vagg. Nästan lika gammalt som gruvan är som bekant det bolag, som äger densamma, och som är världens äldsta bolag. Stiftelseåret för Stora Kopparbergs bergslag anses nämligen vara 1284; den äldsta bevarade ägohandlingen rörande gruvan är från 1288. Huvudprodukten vid gruvan är numera svavelkis, som till större delen användes som råmaterial vid sulfitcellulosafabriker samt vid tillverkningen av svavelsyra och rödfärg. Därjämte erhållas som biprodukter kopparvitriol, guld och silver. Stora Kopparbergs Bergslags a.-b. äger i Falun även kopparverk, svavelsyrefabrik, rödfärgsverk, talkverk, vitriol-



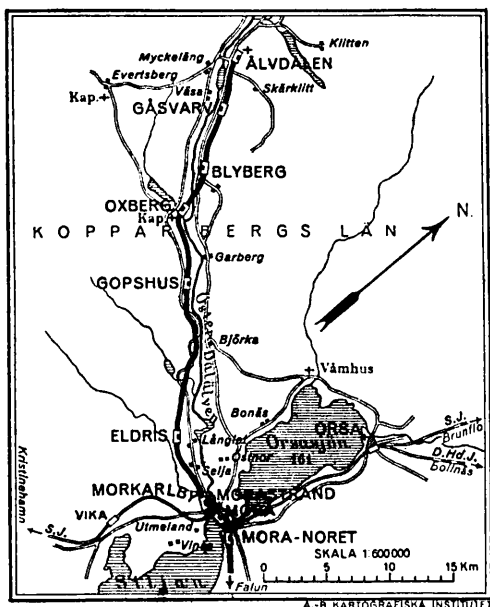
fabrik och ättikfabrik — vilka samtliga fabriker hämta sina råvaror från den aldrig sinande gruvan, på folkspråket skämtsamt kallad »gamla mormor». Bland stadens industri i övrigt märkes A.-b. Svenska järnvägsverkstädernas storartade vagn- och maskinfabriksanläggning.

Staden har två järnvägsstationer, nämligen dels *Falun* (södra) station, gemensam för Gävle—Dala järnvägars linjer Gävle—Falun, Falun—Älvdalen och Falun—Björbo samt Bergslagens järnvägars linje Falun—Göteborg, dels *Falun Norra* vid linjen Falun—Älvdalen.

Från Falun Norra fortsätter färden genom den vackra, lövrika trakten kring *Bergsgården*, och man nalkas *Grycksbo* med dess bekanta pappersbruk, varskodd av höga skorstenar, som skymta genom skogen, och av väldiga pappersvedsupplag. Efter Grycksbo är landskapet växlande med skog, sjöar och mindre vattendrag. Vid sjön Gopen ter sig landskapet särdeles ståtligt med brant uppstigande strand och högt belägna byar i Bjursåsbygden.

Kort före ankomsten till nästa station, *Sågmyra*, slår järnvägslinjen för en stund följe med en å, som bildar vattenfall och driver en elektrisk kraftstation. Vidare ligga här en betydande yllefabriksanläggning, en ångsåg m. m. Själva järnvägsstationen har ett vackert läge på Årbojsjöns strand. Härefter vidtager ett skogsområde med berg och sjöar, vilket sträcker sig förbi *Slättbergs* station och fram mot Västgärde. Bland sjöarna märkas Hyttsjön och Brossen. Järnvägen stryker tätt intill båda och uppnår vid den sistnämnda sin högsta punkt mellan Gävle och Siljan, 270 m. Flerstädes finnas mossar, utnyttjade för torvupptagning.

Strax innan linjen uppnår *Västgärde* station, avlöses skogen av öppnare terräng, och därpå viker banan av i nordligare riktning parallellt med Siljans strand, till vilken järnvägen sänker sig i stark lutning, 16,67‰, på en väldig bank nedanför en höjdsträckning med barrskogskrön. Synkretsen vidgar sig till väns-



sägas om kallbadhuset, ävenledes anlagt av järnvägsförvaltningen å en konstgjord, trädplanterad holme i Siljan mitt framför stationen och hotellen. I omedelbart sammanhang med denna holme ligger ångbåtsbryggan, trafikerad av Gävle—Dala järnvägs ångare, »Rättvik», samt av övriga passagerarebåtar å Siljan. Den bro, som utgör förbindelse med land, är 692 m. lång.

Rättvikstraktens säregna naturskönhet, dess gamla bygdekultur och dess rikedom på historiska minnen torde vara så allmänt kända, att en närmare skildring icke tarvas.

Från Rättvik till Mora följer banan på större eller mindre avstånd Siljans strand. Ett par km. från Rättvik ligger *Persborgs* hållpl. vid pensionatet med samma namn och högre upp på den skogklädda åsen Siljansborgs hotell. Följande station är *Vikarbyn*, belägen vid en av de större dalabyarna. Platsen har under senare år blivit rätt mycket uppmärksam av sommargäster och turister. Ett flertal pensionat och vilohem finnas. Intill stationen ligger ett stort sågverk.

Alltjämt erbjudes från banan en betagande utsikt över Siljan och Rättvik, men sedan Ickån passerats, lämnar järnvägen sjöstranden och går in i skogsmark. *Stumsnäs* är den sista stationen i Rättviks socken, och *Garsås* är den första i Mora. Intill *Fu* ligger en korgfabrik, där alltså en gammal dalaslöjd omsatts till industri. Därefter går järnvägen å en sträcka av 3 km. över en väldig nyodling, tillhörig Nusnäs byamän. De många hundrade små ladorna giva en antydning om antalet delägare och berättar därmed om den otroligt långt gående ägoklyvning, som är säregen för arvscliffe i denna landsända. Invid *Färnäs* håll- och lastpl. ligga en större ångsåg, två kolugnsanläggningar, vidare elektrisk kvarn m. m. Åt väster har man nu ånyo utsikt över Siljan, både från banan och naturligtvis i ännu vidare mån från den ovanför liggande byn *Färnäs*, 3 km. lång och med 1 200 inv. Strax före ankomsten till *Mora-Noret* passeras ytterligare ett stort sågverk med träkolning. Norets by är av ungefär samma stor-

ter sträcker sig Siljans höjdomkransade vatten, och talrika gårdar och byar ligga på sluttningarna. På en 20 m. lång bro övergår banan Enån vid dennas utlopp i Rättviken och löper in på *Rättviks* bangård.

Strax intill stationen, inom själva järnvägsområdet, ligga de av Gävle—Dala järnvägar uppförda och ägda Turisthotellet, två hotell och en restaurangbyggnad, samtliga förenade med överbyggda gångar. Denna hotellanläggnings tillkomst och Rättvikstraktens första uppsving som turistort — kort efter järnvägens fullbordande — torde få anses stå i ett visst ömsesidigt förhållande av orsak och verkan. Något liknande kan

lek som Färnäs och har samma höga, fria läge som denna. I perspektivet ingår nu även Mora strand.

Mellan Mora-Noret och Mora går järnvägen över Österdalälven å en nybyggd, ståtlig, 170 m. lång bro i fyra spann med granitpelare. Bron är gemensam för järnvägslinjerna Mora-Noret—Mora och Orsa—Mora. Bredvid ligger den gamla järnvägsbron, numera landsvägsbro. Med hänsyn till båttrafiken mellan Siljan och Orsasjön äro båda dessa broar rörliga — den förra klaffbro och den senare svängbro.

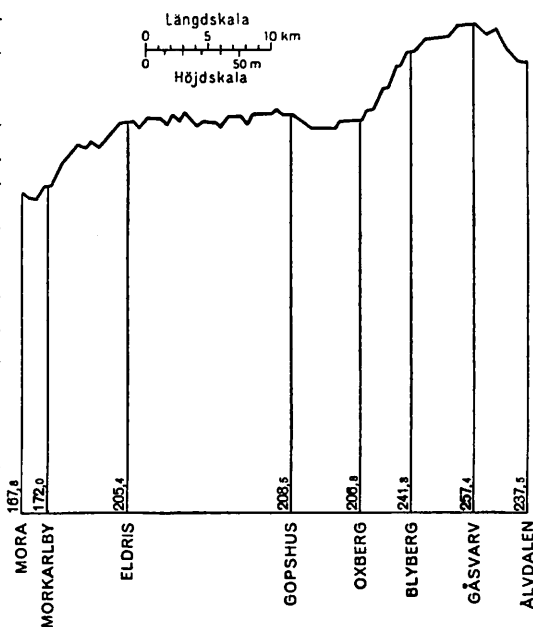
Mora är korsningspunkt för Gävle—Dala järnvägars linje Falun—Älvdalen och statsbanelinjen Kristinehamn—Sveg—Brunflo. Mora

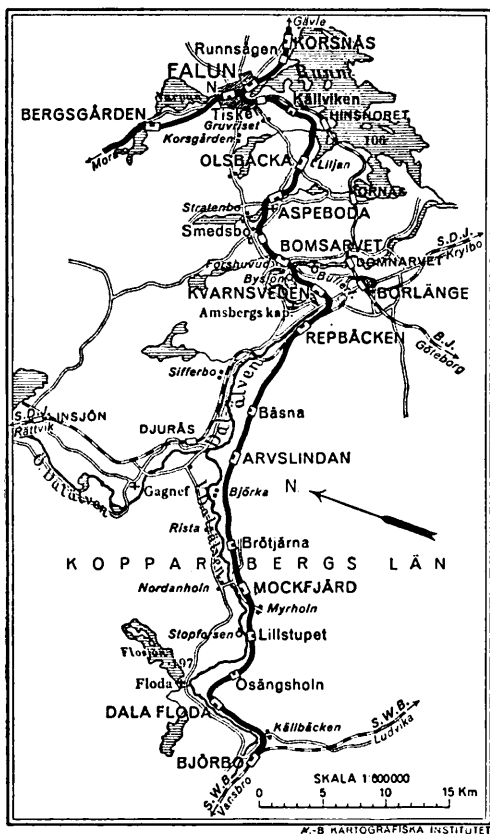
kyrkby, numera Morastrands köping, har av ålder varit Österdalarnas huvudort, handelscentrum och marknadsplats. Dessutom äger våra dagars Mora en rätt betydande industri, ett par större sågverk, mekanisk verkstad m. m. — icke att förglömma ett par knivfabriker, där man gör moraknivar, som trots modernare tillverkningssätt äro av samma beskaffenhet som de sedan gammalt välkända hemsmidesalstren. De stora minnen, som äro förknippade med socknens historia, ha hugfästs bl. a. genom Zorns Vasastaty och Utmelandsmonumentet. Till de nyaste kapitlen i Mora historia hör Vasaloppet, Sveriges nationella skidlopp, niomilstävlingen Sälen—Mora, som gick av stapeln första gången i mars 1922 och sedan dess årligen upprepas.

Från Mora station går järnvägen genom den södra delen av Morastrand förbi Vasastoden och kyrkan samt tager därefter nordvästlig riktning.

Morkarlbys station är, liksom övriga stationshus från Morkarlbys till Älvdalen (med undantag av Eldris), byggd i gammalsvensk stugustil. En präktig tavla framträder i norr. På den andra sidan älven med branterna, öarna och deltabildningarna breder sig den vida Moraslätten, omgärdad av dessa kupolformiga, blånande porfyrcäglor, som giva Ovan-Siljansnejden ett säreget behag.

Banan löper snart nog in i en skogsmark, vars enda omväxling utgöres av de höjder, som här och var komma till synes. Bl. a. passeras det milsvida område, som härjades av eld 1888 men som nu är återbeväxt med ganska vacker ungskog. På kort avstånd från Gopshus station reser sig Gopshusberget, fordom vårdkasberg (480 m.), och åt nordväst öppnar sig ett vackert panorama över bergshöjder på andra sidan Österdalälven, till vars dalgång järnvägen sänkt sig. I och med Oxberg, kapellby med porfyerverk, passeras den sista stationen i Mora socken. Järnvägen övergår därefter älven på en stålbros med stenpelare samt drager sig upp på höjden längs älven. Invid Blybergs station ligger ett





tjärbränneri. Strax efter det denna station lämnats, beredes man en ståtlig utsikt åt vänster över älvens dalgång. *Gåsvarv* är den både högst och vackrast belägna stationen å Mora—Älvdalslinjen, ävenledes med ståtlig utsikt över den djupt nedskurna, lövskogsbeklädda och odlade dalen, där älven ses slingra sig i nyckfulla bukter, samt det brant stupande Väsa-berget.

*Älvdalen*, järnvägens slutstation, ligger vid ett samhälle, egentligen bestående av tre numera sammanvuxna byar. Älvdalen väntar att få ytterligare en järnvägsförbindelse, nämligen med Horrmundsjön vid den under byggnad varande linjen Limedsforsen—Särna. Bolag är bildat och koncessionsfrågan klar.

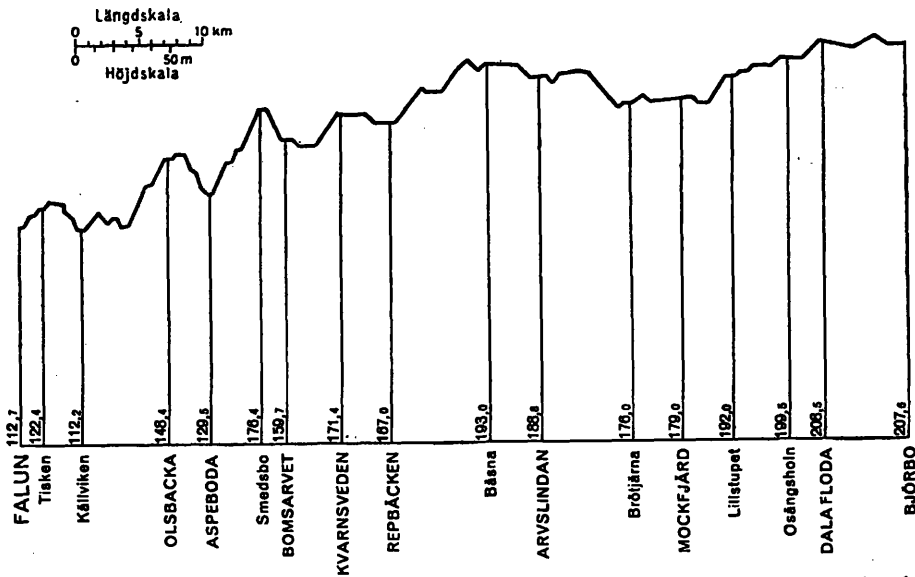
Det höga läget, den lätta och friska luften, tillfällena till friluftsliv i en storslagen nejd samt vintrarnas pålitliga snöförhållanden giva trakten goda förutsättningar som turistplats.

Gästgivargård, hotell och pensionat finnas.

Flera intressanta utflykter och rundturer kunna göras i Älvdalens omgivningar. Sålunda kan man följa landsvägen å Österdalälvens västra strand förbi Yxieån, som störtar sig nedför den branta, skogklädda höjden. Än sänker sig 100 m., av vilka omkr. 30 falla på bergsslutningen mot älven. På älvens motsatta sida utbreder sig Åsens by på den höga stranden, och i nordväst höja sig blånande skogsåsar över varandra. En bro leder över älven, och vägen bär brant upp till byn, vars många gamla byggnader väcka intresse. Utsikten över den djupt nedskurna älven är synnerligt ståtlig. Från byn går vägen tillbaka till Älvdalen förbi Rots skans. Hela turen är 40 km.

Förutom skogsbruket är stenindustrien, porfyrhuggning, värd att nämna, ehuru nu bedriven i obetydlig omfattning mot fordom, då den skapade sig namn genom sådana mästerverk som Karl XIV Johans sarkofag och den 9,3 ton mäktiga vasen framför Rosendals slott.

Falun—Björbo, 70 km. Denna linje tillhör ej de stora stråkvägarna, men den berör några av Dalarnas vackraste och mest intressanta trakter. En km. bortom *Bomsarvet*, från Falun räknat, uppnås ett av de ståtligaste partierna vid järnvägen, som här övergår Dalälven på en järnbro om sammanlagt 114 m. längd och på 15 m. höjd över medelvattenståndet. Älven bildar här Forshuvudforsen. Åt öster synes närmast det imponerande kraftverket, färdigbyggt 1921



och tillhörigt Stora Kopparbergs Bergslags a.-b. (24 000 hkr.), en av landets främsta kraftstationsanläggningar. Längre bort skymta anläggningarna vid Kvarnsveden och Domnarvet. Banan passerar därefter Bergslagens anläggningar vid Bysjön, omfattande sågverk och kolugnar samt kemiska fabriker för tillvaratagande av de sistnämndas biprodukter. Från *Kvarnsvedens* station utgår sidospår till Kvarnsvedens pappersbruk, som är Europas största och tillhör Stora Kopparbergs Bergslags a.-b.

Vid *Repbäckens* station korsas Falun—Björbo-linjen av Södra Dalarnes järnväg. I fortsättningen erbjudas från flera punkter, t. ex. från trakten kring *Arvslindans* station, en synnerligen storslagen och vidsträckt utsikt över den tätt bebyggda Gagnefsslätten. Sedan *Mockfjärd*, stationssamhälle och kapellby, passerats, sänker sig järnvägen mot älvens, i de sandiga stränderna djupt nedskurna strömfåra. På en lång sträcka, 4,5 km., bildar älven forsar, Stopforsarna, vilka tagits i användning för Mockfjärdens kraftstation, belägen vid *Lillstupets* hållplats. Kraftstationen i fråga är byggd av Västerdalälvens kraft-a.-b. för 20 000 hkr. I den bergudde, som på södra sidan av övre fallet skiljer järnvägen från älven, har hela turbin- och generatoranläggningen nedsprängts i själva berget, och vattnet avledes genom sprängda tunnlar.

Floda socken, en gammal kulturbygd, är till sitt yttre präglad av mera väna och leende drag än de eljest för Dalarna karaktäristiska, vilket förskaffat den benämningen »Dalarnas lustgård». Från *Dala Floda* station går järnvägen längs älven och kommer, sedan en skogstrakt passerats, in i Björbodalens stora och öppna bygd.

*Björbo* är föreningsstation mellan linjen Falun—Björbo och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, bandelen Ludvika—Vansbro. Trafiken å linjen Falun—Björbo uppehålls delvis med motorvagn.

Direkta vagnar framförs Gävle—Älvdalen. Vidare framgå direkta vagnar Gävle—Falun—Göteborg, sommartid även i de då å Bergslagens järnvägar insatta nattågen mellan Falun och Göteborg.

## Tekniska uppgifter.

## Bandelen Gävle—Falun.

Byggnadsätt.		År 1859	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	91,7	96 <sup>1</sup>
» i sidospår .....	»	—	110,5 <sup>2</sup>
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	28,6 (20,5 $\mathfrak{R}$ /fot)	40,5
Största tillåtna hjultryck.....	ton	—	9
» » tåghastighet .....	km/t.	Ingen bestämd	Ingen bestämd

<sup>1</sup> Häri ingå 4,7 km. dubbelspår Hogaström—Gävle central. — <sup>2</sup> Häri ingå 2 km. spår Norra Hamnpiren—Fredriksskans i Gävle.

## Bandelen Falun—Mora.

Byggnadsätt.		År 1891 <sup>1</sup>	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	89,8	89,8
» i sidospår .....	»	—	23,1
Största lutning i huvudspår.....	‰	16,67	16,67
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	27,3	34,5
Största tillåtna hjultryck.....	ton	5,5	9
» » tåghastighet .....	km/t.	30	60 <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Delen Mora Noret—Mora öppnades år 1896. — <sup>2</sup> Delen Falun—Falun Norra 45 km/t., Mora-Noret—Mora 35 km/t.

## Bandelen Mora—Älvdalen.

Byggnadsätt.		År 1900	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	40,3	40,3
» i sidospår .....	»	4,4	4,4
Största lutning i huvudspår.....	‰	15	15
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	32,1	32,1
Största tillåtna hjultryck.....	ton	6	6
» » tåghastighet .....	km/t.	50	50

## Bandelen Falun—Björbo.

Byggnadsätt.		År 1905 <sup>1</sup>	År 1925
Spårvidd .....	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår .....	km.	70,4	70,4
» i sidospår .....	»	6,3	6,3
Största lutning i huvudspår.....	‰	13	13
Minsta krökningsradie i huvudspår .....	m.	300	300
Rälsvikt .....	kg/m.	27,5—33,2	27,5—33,2
Största tillåtna hjultryck.....	ton	6,25	6,25
» » tåghastighet .....	km/t.	50	50

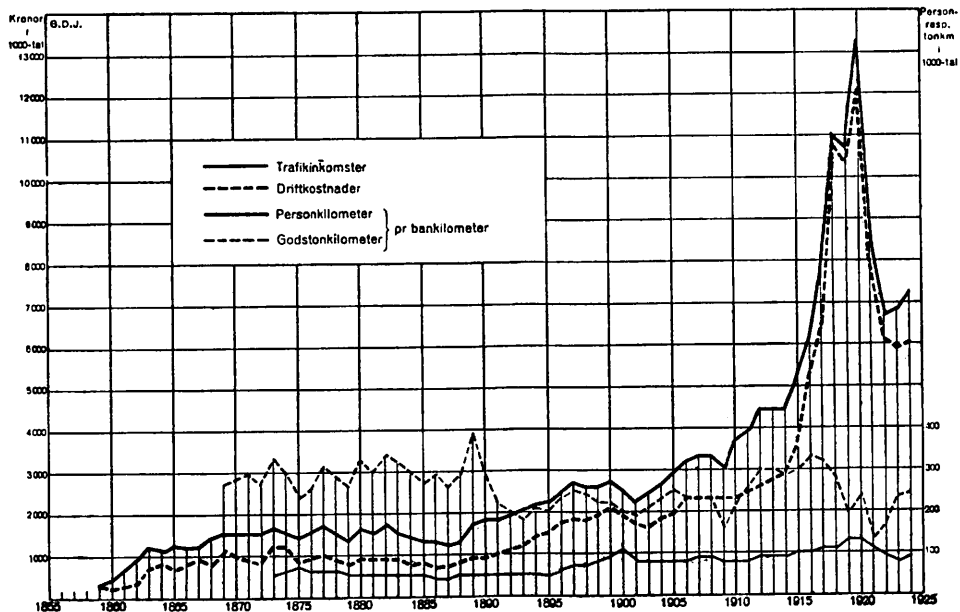
<sup>1</sup> Delen Falun—Repbäcken öppnades år 1904.

## Gävle—Dala järnvägar.

Rullande materiell.	År 1859	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok ..... st.	—	8
» tenderlok ..... »	6	37
Motorvagnar för ång- eller annan drift »	—	2
Personvagnar med 2 axlar ... »	17	26
» » 3 » ..... »	—	8
» » 4 » ..... »	—	27
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar »	154	2 125
» » » » 3 » »	—	100
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar ..... »	—	1
Postvagnar, hela eller komb., med 3 axlar ..... »	—	2
Postvagnar, hela eller komb., med 4 axlar ..... »	—	4

Personal, antal.	År 1909	År 1925
Ordinarie.....	457	577
Extra (1909 även tillfällig).....	256	91
Verkstadsarbetare.....	98	174
Banarbetare .....	26	12
Tillfälliga.....	—	190

## Trafikdiagram.



## Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1860.

Jernvägsanläggningen .....	5 180 875	
Rullande materieln .....	880 014	6 060 889
Inventarier och materialier ..	80 283	
Diverse fordringar .....	30 560	
Kassan .....	1 363	

Rmt. R:r 6 173 095

Skulder den 31 dec. 1860.

Aktiekapitalet .....	2 400 000
1:sta Statslånet .....	2 376 000
2:dra » .....	540 000
Statslånefonden .....	200 000
Rikets Ständers Riksgäldskontor .....	393 000
Jernvägens och materielens ständiga underhåll .....	42 728
Diverse skulder .....	125 830
Winst- och förlust .....	95 537

Rmt. R:r 6 173 095

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen .....	13 584 432	
Rullande materieln .....	3 460 218	17 044 650
Rensfallet i Bollnäs socken..	100 000	
Inventarier .....	29 092	
Aktier i järnvägar och andra bolag .....	2 714 372	
Obligationer .....	293 700	
Bankräkningar .....	917 764	
Trafikförvaltningen Göteborg —Dalarne—Gävle: övertagen förrådsbehållning	559 138	
Diverse fordringar hos järnvägsbolag .....	1 482 576	
Kassan .....	769	

S:a kr. 23 142 061

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet .....	10 800 000
Reservfonden .....	1 080 000
Dispositionsfonden .....	900 000
Skatter .....	450 000
1888 års 4 % obligationslån..	433 500
1910 års 4½ % obligationslån	7 956 000
Trafikförvaltningen Göteborg —Dalarne—Gävle .....	86 746
Obetalda räntor .....	188 267
Vinst och förlust .....	1 247 548

S:a kr. 23 142 061

.....