
NORRA HÄLSINGLANDS JÄRNVÄG

Signatur: N.H.J. — Spårvidd: 0,891 m.

Ägare: Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag, Hudiksvall.

Befolkningen i trakterna mellan Hudiksvall och Bergsjö socken med närliggande byar hade länge känt behovet av tidsenliga kommunikationer som ett livsvillkor, emedan den behövde avsättning av sina rika tillgångar på skogsprodukter o. d. Först omkr. år 1890 fick detta behov uttryck i en plan på järnväg mellan Bergsjö kyrkby i norra Hälsingland och Hudiksvall. Förslaget framlades av borgmästaren Sv. J. SANDQVIST i Hudiksvall. Den 26 april 1890 hölls därstädes med intresserade ett sammanträde inför landshövdingen i Gävleborgs län, C. A. T. BJÖRKMAN, och en styrelse av tio personer tillsattes med landshövdingen som ordförande och borgmästaren SANDQVIST som vice ordförande. Denna styrelse utfärdade inbjudan till aktieteckning. Bland aktietecknarna märktes Bergsjö kommun, som tecknade aktier för 100 000 kr.

Koncession begärdes av borgmästaren Sv. J. SANDQVIST, vice konsuln P. AHRBOM och bandirektören J. NORRMAN å en järnväg med endast 0,60 m. spårvidd enligt ritningar och kostnadsförslag av löjtnanten J. G:SON CRAFOORD. Kostnaden beräknades till 870 000 kr. Koncession beviljades den 22 dec. 1892. Emellertid ansåg man, att en järnväg med 0,891 m. spårvidd skulle ha avsevärt större trafikförmåga och då merkostnaden endast skulle uppgå till 30 000 kr., begärdes ändring i koncessionen. Den 16 aug. 1895 fastställdes ändringen.

Konstituerande bolagsstämma med *Norra Hälsinglands järnvägsaktiebolag* hölls i Hudiksvall den 30 okt. 1894, varvid till styrelse valdes borgmästaren Sv. J. SANDQVIST, bruksägaren AD. UNGER, hand-

landen CONR. ALMGREN, vice konsuln P. AHRBOM och löjtnanten J. G:SON CRAFOORD. Ordförande och verkst. direktör blev borgmästaren SANDQVIST. Bolagsordningen stadfästes den 1 mars 1895.

Aktieteckningen uppgick till 404 000 kr., staden Hudiksvall iklädde sig borgen för ett lån å 150 000 kr. med amortering under 40 år, och dessutom upptogs ett lån av 350 000 kr. med amortering under 25 år. Företaget syntes således disponera över ett kapital av omkr. 900 000 kr.

Borgmästaren SANDQVIST var den drivande kraften, först i alla förarbeten under byggnadstiden och därefter under tio år till sin död 1907.

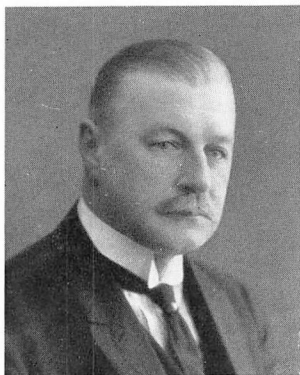
Med civilingenjören A. LUNDSTRÖM upprättades entreprenadkontrakt, lydande å 370 000 kr. för själva banans terrassering. Övriga utgifter, inkl. rullande materiell, beräknades till omkr. 440 000 kr.

Till arbetschef och järnvägsbolagets kontrollant antogs samtidigt löjtnanten I. G:SON CRAFOORD.

Järnvägsbyggnaden tog sin början redan i aug. månad 1895 och bedrevs med sådan fart, att entreprenören redan påföljande år den 10 nov. 1896, kunde anmäla banan färdig för besiktning. Sedan en hel del kompletteringar utförts, öppnades banan för allmän trafik den 12 dec. 1896. Någon nämnvärd utveckling av banbyggnaden har sedermera ej varit av behovet påkallad.

Såsom en följd av Ostkustbanans tillkomst har fråga uppstått om att denna järnväg skall övertaga Bergsjöjärnvägen och på lämplig punkt ansluta densamma till Ostkustbanan. I dennas koncession stadgas även, att Ostkustbanan skall före öppnandet av trafik i orten ha träffat sådan uppgörelse med Bergsjöjärnvägen, att Ostkustbanan antingen övertager Bergsjöjärnvägen eller ock lämnar skadestånd för det intrång och den skada, som av Ostkustbanans drift kan förorsakas. Någon uppgörelse har emellertid ej ännu träffats, men frågan är föremål för utredning.

Trafik. Samtidigt med att järnvägsbyggnaden sattes i verkstälighet, började Hudiksvalls trävaruaktiebolag att vid den planerade Högens station vid en vik av Storsjön i Bergsjö anlägga en större ångsåg, med synnerligt god timmertillgång genom flottleden, som utgår från Medelpad och Bjuråker, samt leder genom Storsjön till havet. Den viktigaste transportvaran järnvägen sålunda hade att lita till för sin framtida existens var givetvis trävarorna, och genom den under uppförande varande ångsågen vid Högens station emotsågs en avsevärd transport. Under de första 10 å 15 åren av banans tillvaro transporterades dessutom massor av s. k. egyptiska sparrar och pitprops



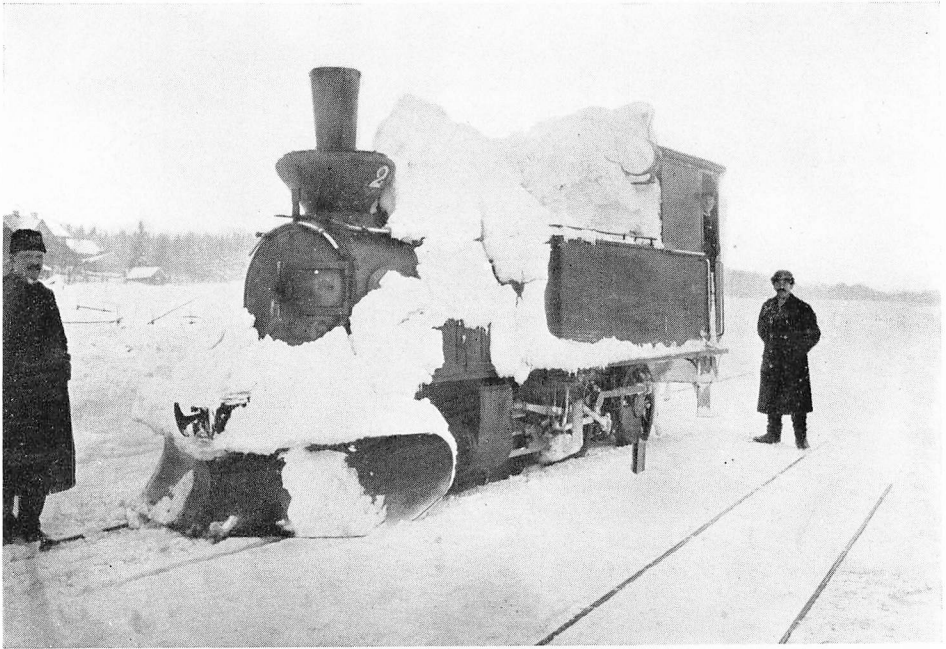
H. G. E. RISSLER,
borgmästare.



J. T. OHDE,
trafikchef.



Från linjen.



Lokomotiv efter tjänstgöring en snömorgon.



Hudiksvalls Östra station.

eller gruvstötter, men i den mån härför lämpliga dimensioner uthugits ur skogarna och skogslagen trädde i kraft, har denna transportvara i det närmaste upphört. I stället har genom den vid Iggesund av Aktiebolaget Iggesund bruk under åren 1912—1914 uppförda cellulosafabriken en ny transportvara tillkommit, nämligen massaved, som under åren 1918—1922 uppdrevs till i medeltal 1 700 vagnslaster pr år om en medelvikt av 8 500 kg.

Ekonomi. Till följd av dryga räntor var järnvägens ekonomi under de första tio trafikåren rätt så bekymmersam, men är nu avsevärt bättre. Å järnvägens två stora obligationslån, tillsammans 500 000 kr., ha amorteringar och räntor betalats. Ingen utdelning har varit möjlig.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

RISSLER, H. G. E., borgmästare, *ordförande* och *verkst. direktör*, se nedan,
 SUNDBLAD, G., disponent, *vice ordförande*,
 SÖDERLUND, J., bankdirektör,
 ERIKSSON, O., grosshandlare,
 WESTBERG, M., bankdirektör.

Verkställande direktör.

RISSLER, H., borgmästare..... 1907—

Trafikchef.

OHDE, T. 1924—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande och verkställande direktör.

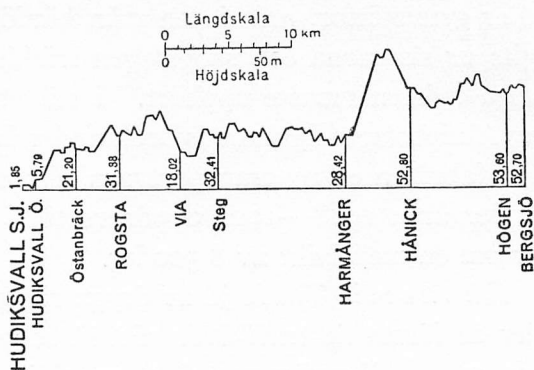
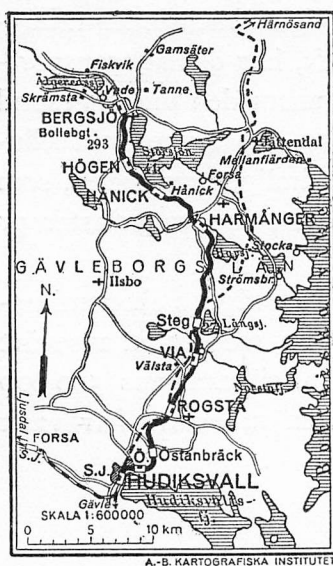
SANDQVIST, Sv. J., borgmästare 1894—1907

Trafikchefer.

CRAAFORD, I. G:SON, löjtnant..... 1896—1899

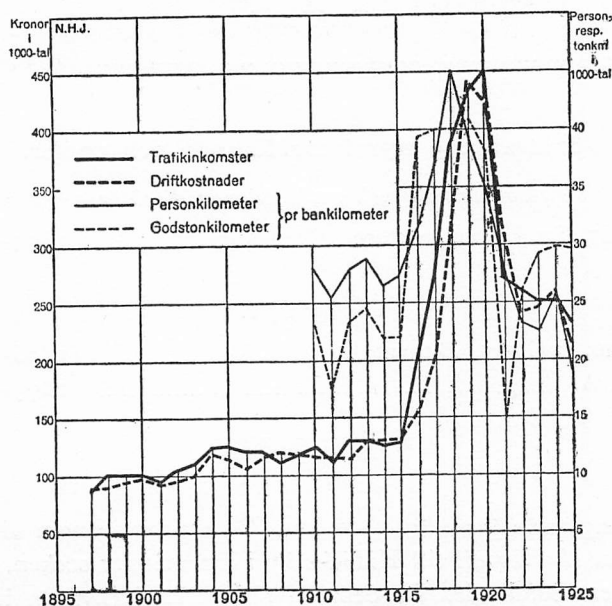
CARLÉN, A. 1899—1924

Norra Hälsinglands järnväg, 40 km. De trakter, genom vilka järnvägen framdragits från *Hudiksvall* till Hånicks by i Harmånger socken, en sträcka på 31 km., äro glest befolkade. På denna sträcka går järnvägen huvudsakligast



genom skogstrakter, från vilka såväl person- som godstrafiken är obetydlig. Under de återstående 9 km. går banan däremot genom mycket natursköna nejder, där bördiga ångar omväxla med sjöar och berg. Vid *Högens* station är en större ångsåg uppförd, från vilken ansenliga kvantiteter, 2 500 à 3 000 vagnslaster sågat virke och pappersved, årligen transporteras. I det natursköna *Bergsjö*, järnvägens ändpunkt, finnes en del industriella anläggningar, bland vilka må nämnas en tröskverksfabrik, en yxfabrik, en velocipedfabrik och en snickerifabrik, av vilka de två förra ha avsättning för sina tillverkningar, förutom i Sverige och Norge, även i Ryssland.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

| Byggnadssätt. | | År 1896 | År 1925 |
|---|-------|---------|---------|
| Spårvidd | m. | 0,891 | 0,891 |
| Spårlängd i huvudspår | km. | 40,022 | 40,022 |
| » i sidospår | » | 3,303 | 3,303 |
| Största lutning i huvudspår..... | ‰ | 20 | 20 |
| Minsta krökningsradie i huvudspår | m. | 200 | 200 |
| Rälsvikt | kg/m. | 15 | 15 |
| Största tillåtna hjultryck..... | ton | 3,75 | 3,75 |
| » » tåghastighet | km/t. | 30 | 30 |

Rullande materiell.

| | | | |
|--|-----|----|----|
| Ånglokomotiv, tanklok | st. | 3 | 3 |
| Personvagnar med 2 axlar | » | 1 | 1 |
| » » 4 » | » | 2 | 2 |
| Resgods- och godsvagnar med 2 axlar..... | » | 55 | 70 |
| Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar..... | » | 1 | 1 |

Personal, antal.

| | | | |
|-------------------------|--|----|----|
| Ordinarie | | 30 | 30 |
| Extra | | 10 | 10 |
| Verkstadsarbetare | | 2 | 2 |
| Banarbetare | | 8 | 8 |

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1897.

| | |
|--|-------------|
| Banan | 763 716: 54 |
| Rörelsemateriellen | 188 128: 07 |
| Reparationsverkstaden .. | 7 293: 39 |
| Diverse inventarier | 7 378: 28 |
| Stenkol | 4 364: 92 |
| Diverse materialier | 3 307: 83 |
| Obligationer | 10 000: — |
| Kassakonto | 8: 67 |
| Upp- och avskrivningsräk- ning | 5 047: 18 |
| Å deposition i A.-b. Hu- diksvalls bank | 25 000: — |
| Övriga tillgångar | 1 595: 25 |

S:a kr. 1 015 840: 13

Skulder den 31 dec. 1897.

| | |
|---|-------------|
| Obligationslån hos: | |
| A.-b. Hudiksvalls bank | 149 500: — |
| Sundsvalls ensk. bank .. | 350 000: — |
| Aktiekapitalet, inbetalt .. | 406 761: 75 |
| Jordägare för till banan lämnad mark | 46 870: 16 |
| Vagnfabriksaktiebolaget i Södertälje | 10 500: — |
| A.-b. Hudiksvalls bank .. | 13 000: — |
| Hudiksvalls stad | 20 366: 67 |
| Styrelsearvode | 7 000: — |
| Övriga skulder | 11 841: 55 |

S:a kr. 1 015 840: 13

Tillgångar den 31 dec. 1925.

| | |
|----------------------------|------------|
| Järnvägsanläggningen | 699 595: — |
| Diverse materialier | 93: 28 |
| Rörelsemateriellen | 140 000: — |
| Reparationsverkstaden | 3 500: — |
| Inventarier | 7 603: 89 |
| Aktier | 500: — |
| (forts.) | |

Skulder den 31 dec. 1925.

| | |
|---|-----------|
| Kassa | 597: 05 |
| Obligationslån nr 1 | 30 000: — |
| » » 2 | 69 500: — |
| Reverslån i S.E.B. | 50 000: — |
| Lån i Hudiksvalls stads spar- bank | 26 250: — |
| (forts.) | |

(Tillgångar 1925, forts.)

| | |
|------------------------------|-----------|
| Slipers | 3 648: 22 |
| Stängselstolpar | 414: 70 |
| Stängselplanor | 136: 24 |
| Räls | 12: 38 |
| Stenkol | 15 147: — |
| Oljor | 903: 09 |
| Trafikinkomster | 493: 38 |
| Stationernas redovisningar.. | 3 809: 41 |

S:a kr. 875 856: 59

(Skulder 1925, forts.)

| | |
|---|------------|
| Löpande räkning | 42 568: 51 |
| Hudiksvalls stad | 10 459: 23 |
| Bergsjö kommun | 2 644: 11 |
| Hassela kommun | 372: 06 |
| Sv. järnvägarnas arbetsgi- vareförening | 3 400: — |
| A.-b. Iggesunds bruk | 33 290: 91 |
| Aktiekapitalet | 432 720: — |
| Reservfonden | 34 000: — |
| Pensionsfonden | 40 250: 68 |
| Personalens fond | 4 293: 87 |
| Dispositionsfonden | 75 000: — |
| Skyddsarbeten i Boviken och Raviksbanken | 3 325: 20 |
| Vinst- och förlustkonto | 17 184: 97 |

S:a kr. 875 856: 59

