
SALA—GYSINGE—GÄVLE JÄRNVÄG

Signatur: S.G.G.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Sala—Gysinge—Gävle Nya järnvägsaktiebolag, Sala.

O m man på kartan drager en rak linje mellan städerna Sala och Gävle, ser man namnet Gysinge på den punkt, där denna linje skär Dalälven. Vid slutet av 1800-talet var Gysinge säte för en rätt livlig bruksverksamhet med tillverkning av tack- och stångjärn. Dessutom funnos där en större sulfitfabrik för tillverkning av trämassa och sågverk med stor produktion av sågade trävaror.

Emellertid hade orten ingen järnvägsförbindelse, och svårigheterna voro därför betydande dels för avsättningen av produktionen, dels för erhållandet av råmaterialier. Det var därför helt naturligt, att Gysinge bruk skulle komma att spela en betydande roll för en blivande järnväg till orten med hänsyn till möjligheten av direkt insats i ett järnvägsbolag och den betydande trafik, som kunde påräknas från bruket.

I början av 1890-talet hade ett förslag till järnvägsförbindelse med Uppsala omfattats med intresse av ortsbefolkningen. Därefter framträdde ett järnvägsprojekt Tierp—Heby, vilket på ett oförmånligt sätt kunde komma att inverka på den förstnämnda planen. Följden blev, att en deputation från Östervåla, Nora, Huddunge och Harbo socknar nyåret 1895 uppvaktade bruksägaren i Gysinge, riksdagsmannen i Första kammaren G. BENEDICKS, och anhöll, att han ville sätta sig i spetsen för åstadkommandet av järnvägsförbindelse till de kommuner, som deputationen representerade. Dennas medlemmar synas emellertid icke inbördes ha varit eniga om någon viss sträckning, men brukspatronen BENEDICKS uttalade sig till förmån för en järnvägssträckning från

Uppsala genom Bälinge och Harbo till Rödjebro i Huddunge, vidare genom Nora socken till Gysinge och från Nora genom Östervåla och Tierp fram till Uppsala—Gävle järnväg. Särskilt den direkta förbindelsen med Uppsala, som var den egentliga avsättningsorten för nämnda kommuner, och förkortandet av vägen till huvudstaden ansåg brukspatronen vara beaktansvärda fördelar, varjämte han hyste den förmodan, att Uppsala stad livligt skulle intressera sig för saken.

Meddelandet om deputationens uppvaktning för brukspatronen BENEDICKS gick snart genom tidningspressen och nådde angränsande kommuners befolkning med den påföljden, att intresset för en järnväg även genom deras trakter vaknade till liv. Sålunda utsåg Hedesunda kommun en tremannakommitté med uppdrag att uppvakta ortens riksdagsmän med framställning om deras medverkan till den föreslagna järnvägens utsträckning från Gysinge genom Hedesunda och Valbo till Gävle samt att korrespondera med övriga för saken intresserade personer och kommuner, varjämte stämman beviljade ett anslag av 200 kr. till järnvägsundersökningen.

Även Sala stad närde järnvägsplaner. Staden företrädde av sin energiske och inflytelserike borgmästare O. V. LUNDBERG, och tyngdpunkten skulle snart förläggas dit. Det första sammanträdet med tecknarna av bidrag till undersökningskostnaderna för en bredspårig järnväg från Sala över Gysinge bruk till lämplig punkt på Gävle—Dala järnväg hölls nämligen på kallelse av borgmästaren LUNDBERG och brukspatronen BENEDICKS den 7 juni 1895 i Sala. Vid detta möte närvaro representanter från såväl Sala—Tillberga järnvägsaktiebolag som från Gävle—Dala järnvägsaktiebolag, vilka tecknat 600 kr. vardera, samt från kommunerna Enåker, Nora, Österfärnebo och Hedesunda, vilka vardera tecknat 200 kr., vidare från Sala stad, som tecknat 1 200 kr., och Gysinge bruk, som tecknat 1 000 kr. I och med kallelsen till detta sammanträde var således riktlinjen för den tillärnade järnvägssträckningen given.

Mötet utsåg en interimsstyrelse, bestående av brukspatronen G. BENEDICKS, Gysinge, grosshandlaren STEN NORDSTRÖM, Gävle, borgmästaren O. V. LUNDBERG, Sala, lantbrukarna E. LUND, Hedesunda, E. ANDERSSON, Österfärnebo, och L. ERSSON, Enåker, samt landstingsman JAN JANSSON, Nora. Interimsstyrelsen fick i uppdrag att ombesörja den undersökning för järnvägens anläggande, vartill bidrag tecknats, och att upprätta beräkning över den blivande trafiken å järnvägen. Åt kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren G. HAMMARSTRÖM

lämnades i uppdrag att uppgöra ritningar och kostnadsförslag. Uppdraget var verkställt den 10 mars 1896. Koncessionsansökan, under-tecknad av interimsstyrelsen jämte konsuln JOHN RETTIG, Gävle, blev samma dag ingiven till K. M:t.

Det visade sig dock snart, att enighet om järnvägens sträckning norr om Dalälven var mycket svår att ernå. Här delade sig nämligen in-tresset kring två huvudförslag, en östlig sträckning (den förverkligade) och en västlig med dragning genom Vinnarsjöbygden och Årsunda samt anslutning till Gävle—Dala järnväg västligare än Hagaström. Den 12 dec. 1896 hölls i Gävle sammanträde med aktieägarna. Minimikapitalet, 1 milj. kr., var fulltecknat, och de närvarande beslöt att konstituera *Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag*, varvid till styrelseledamö-ter valdes konsuln JOHN RETTIG, brukspatronen G. BENEDICKS, borg-mästaren O. V. LUNDBERG samt landstingsmännen JAN JANSSON och E. LUND.

Minimikapitalet ansågs emellertid för litet, och man beslöt att höja det till 1 200 000 kr. Aktieteckningen skulle fortgå och järnvägens byg-gande anstå till beloppet uppnåts. Vid mötet bestämdes vidare järn-vägens sträckning, därvid det östliga förslaget segrade. Detta föran-ledde hrr NORDSTRÖM, RETTIG och ANDERSSON att hos K. M:t för sin del återkalla den ingivna koncessionsansökan, varjämte nämnda herrar samt översten K. R. F. REUTERSKIÖLD, bruksägaren CHR. LUNDEBERG och grosshandlaren O. FLENSBURG m. fl. ingåvo ny, med det förra för-slaget konkurrerande koncessionsansökan å en ny järnväg mellan Gysinge och Hagaström, gående genom västligare belägna bygder.

Sedan K. M:t inhämtat yttranden av vederbörande myndigheter, vilka samtliga förordade den östra linjen, avslog K. M:t den 22 dec. 1897 koncessionsansökan å den s. k. västra linjen och beviljade bruks-ägaren BENEDICKS och hans medsökande rättighet att anlägga en järn-väg av 1,435 m. spårvidd från Sala station över Gysinge till Gävle—Dala järnväg vid Hagaström. Arbetet å järnvägsanläggningen skulle börja senast den 31 dec. 1898 och järnvägen i sin helhet upplåtas för trafik senast den 1 okt. 1901. I Statskontoret skulle 75 000 kr. deponeras.

Den med koncessionsansökan ingivna kostnadsberäkningen slutade på en summa av 3 091 500 kr., rullande materiell inräknad, ett belopp, som dock på grund av flera omständigheter, för vilka längre fram redo-göres, icke på långt när förslog. Den 1 juli 1898 beviljades bolaget ett statslån å 1 545 500 kr.

Till entreprenör för järnvägsanläggningen, utom husbyggnaderna,

antogs ingenjören C. JEHANDER mot en ersättning av 1 309 000 kr. I entreprenadvillkoren ingick den bestämmelsen, att maximilutningarna, som i koncessionsförslaget beräknats till 15 ‰, skulle nedsättas till 11 ‰.

Till kontrollerande ingenjör hade styrelsen fr. o. m. 1897 anställt löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. HAQV. FOGELBERG, vilken verkställt renstakningen av järnvägslinjen samt uppgjort ändringsförslag till järnvägens sträckning mellan Överhärde och Hagaström, å vilken fastställelse erhöles. Löjtnanten FOGELBERG kvarstod i bolagets tjänst till den 1 febr. 1899, då han efterträddes av ingenjören ERIK LINDBOM, vilken dock endast en månad tjänstgjorde i den antagna befattningen. Härefter antogs till kontrollerande ingenjör kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren TH. HELLEBERG, vilken dock på grund av befordran inom kåren icke kunde kvarstå längre än till den 1 okt. 1899. Han efterträddes hos bolaget av ingenjören G. A. INGELMAN, som kvarstod till järnvägens öppnande för allmän trafik.

Arbetet med järnvägsbyggnaden påbörjades i maj månad 1898 av entreprenören, vilken dock på grund av iråkade ekonomiska svårigheter icke kunde fortsätta och fullborda sitt åtagande. Styrelsen träffade därför i juni 1900 överenskommelse med entreprenören att för hans räkning och på hans risk utföra det återstående arbetet. Detta fortskred så, att bandelen Hagaström—Gysinge den 22 dec. 1900 öppnades för allmän trafik och bandelen Sala—Kerstinbo den 28 dec. s. å. Den återstående delen (järnvägsbroarna över Dalälven) mellan Gysinge och Kerstinbo blev fullbordad den 15 maj 1901. Dessa broar, tillsammans 350 m. långa, voro på sin tid Sveriges största brobyggnad.

Järnvägen Sala—Gysinge—Hagaström invigdes högtidligen den 29 juni 1901, då statsrådet E. VON KRUSENSTJERNA förklarade densamma öppnad för allmän trafik.

Emellertid fick bolaget kämpa med många svårigheter, och år 1913 rekonstruerades detsamma under namn av Sala—Gysinge—Gävle Nya järnvägsaktiebolag. Redogörelse härför återfinnes under rubriken Ekonomi.

Ingången till Gävle och Sala. Att förlägga en järnvägs slutpunkt 6 km. från havet kan näppeligen anses lämpligt, särskilt då en större stad, såsom Gävle, ligger inom detta avstånd. Hagaström som slutpunkt för bolagets järnväg har därför varit en mörk punkt i densammans historia och kan icke annat än beklagas. Att slutpunkten icke blev Gävle är delvis beroende på det svaga intresse, som vid tiden för

banans tillkomst ägnades bolaget från Gävle stad. Det är att märka, att Gävle stad icke tecknat något bidrag till undersökningskostnaderna för järnvägen men väl Gävle—Dala järnvägsaktiebolag, i vars intresse det låg att få den nya banan ansluten till sin järnväg så långt från Gävle som möjligt. De första förslagen upptogo därför Margretheshill, Forsbacka eller Mackmyra såsom föreningspunkter mellan järnvägarna. Förslaget om anslutningen i Hagaström väcktes av personer boende inom Valbo och blev avgörande därför, att detta tillförde bolaget mera aktieteckningar, samt därför att styrelsen för sin del fann detta förslag mera tilltalande än de förutnämnda.

Alla de olika förslag, som från styrelsens sida gjorts i syfte att på ett tillfredsställande sätt ordna trafikfrågan mellan Hagaström och Gävle, ävenså de hinder och svårigheter, med vilka de nuvarande anordningarna alltid måste vara förknippade, kunna icke här i detalj relateras. Dock må framhållas, att styrelsen vid åtskilliga tillfällen, såväl under tiden för järnvägens byggande som sedermera, haft dessa frågor till behandling samt därvid inlett underhandlingar med såväl Gävle—Dala järnvägar om trafikering av dessas linje mellan Hagaström och Gävle Central som ock med Uppsala—Gävle järnväg om anslutning till den- nas station i Gävle, Gävle Södra, samt slutligen de underhandlingar, som förts med markägarna om inköp av mark för framdragande av eget spår mellan Hagaström och Gävle, varvid egen station skulle anordnas i Gävle. För sistnämnda förslags realiserande upprättades den 31 maj 1907 kontrakt angående villkorligt köp av den behövlige marken, vilket köpekontrakt en följd av år hölls öppet för bolagets räkning men slutligen måste annulleras, då bolagets ekonomi icke tillät förslaget fullföljande.

Olägenheterna med nuvarande förhållanden ligga givetvis i svårigheten att få tågen framförda å önskade tider samt ifråga om taxebildningen, vilken genom samtrafikbestämmelserna varit svår att anpassa, särskilt för de närmast Gävle liggande stationerna, där närheten till Gävle—Dala järnvägars stationer ökar konkurrensen om trafiken. Vidare är frågan om styckegodsbefordringen f. n. svår att få nöjaktigt ordnad å linjen Gävle—Hagaström. I denna fråga är dagens lösen, att godset skall få inlämnas i godsmagasinet så sent som möjligt, d. v. s. så nära godstågets avgångstid som möjligt för att kunna bestå i konkurrensen med biltrafiken. Men Hagaström som ändpunkt medför även förlust av inkomsterna av den betydande trafikmängd, som transporteras mellan bolagets järnväg och Gävle.

Anslutningskostnaden vid norra ändstationen blev för bolaget visserligen mycket dyrbar, enär såväl bangård som stationshus från början blevo stort tilltagna, men kostnaderna för skötseln av denna ändstation med nuvarande anordningar äro mindre än de skulle ha blivit med egen station i Gävle.

Om den södra ändpunkten har ju aldrig rått någon tvekan, men det har under årens lopp visat sig, att en liten bana råkar ut för stora utgifter, om den går in på en Statens järnvägars station. Förilitande sig på K. M:ts bestämmelser i brevet av den 31 okt. 1896 angående lättnader i utgifter för skötsel av enskilda järnvägars trafik å statsbanestation, gjorde styrelsen från början intet förslag till egen station i Sala. Sedan det nu visat sig, att K. M:t tagit tillbaka förut givna bestämmelser om nyssnämnda lättnader, har kostnaden för skötseln av järnvägsbolagets trafik vid Sala station blivit mycket dyr, då banan utom en dryg årlig avgift även får vara med om att betala kostnaden för utvidgningar vid stationen, vilka icke äro behöfliga för Sala—Gysinge—Gävle järnväg. Egen station i Sala och enbart ett förenings-spår till statens station hade blivit billigare.

Bana, materiell och byggnader. Under senare år har tillstånd utverkats att få nedtaga stängsel, där markägaren så tillåter. Växelförregling har inrättats å alla lastplatser.

Den första vagnparken, särskilt vad de öppna godsvagnarna beträffade, var alltför ringa för att kunna fylla trafikbehovet. Detta förutsåg styrelsen långt innan järnvägen öppnades och då det icke heller var ekonomiskt möjligt att för bolaget anskaffa ytterligare rullande materiell, bildades Sala Vagnaktiebolag med järnvägens aktieägare såsom huvudintressenter i ändamål att inköpa materiell och uthyra den till järnvägsbolaget. Den för vagnarna inflytande hyran skulle i första hand användas till gäldande av Vagnbolagets egna omkostnader, avsättning till reservfond och garanterad utdelning av 7 % till aktieägarna samt i andra hand till amortering av inköpssumman för den rullande materiellen, vilken efter fullbordad amortering skulle komma att tillhöra järnvägsbolaget. Vagnbolaget var skyldigt att på anfordran av järnvägsbolaget och mot betalning av Vagnbolagets skulder, aktiekapital och reservfond besluta upplösning av bolaget och till järnvägsbolaget överlämna alla sina tillgångar.

Vagnbolaget, som bildades den 19 febr. 1900 och hade ett inbetalt aktiekapital av 90 000 kr., upplöstes år 1905, varvid till järnvägsbolaget överläts vagnmateriell, som inköpts för nära 187 000 kr.

Då järnvägsaktiebolaget från sommaren 1905 självt måste övertaga driften av det snälltågspår, vilket från den 1 maj 1903 ombesörjts med Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägars materiell (se nedan), behövdes ett snälltågslokomotiv och en personvagn och då brist rådde på godsvagnar, inköpte borgmästaren LUNDBERG såväl lokomotiv och personvagn som 25 st. godsvagnar, vilka levererades år 1906. Borgmästaren LUNDBERG uthyrde nämnda materiell till bolaget. De influtna hyresbeloppen användes uteslutande till förräntande och amortering av lånen utan någon som helst egen vinst för borgmästaren LUNDBERG.

Den rullande materiellen har sedermera under årens lopp ytterligare kompletterats.

För införande av motordrift av persontågen pågår f. n. ombyggnad av järnvägens tre boggiévagnar till motorvagnar, varvid dessa förses med kolgasgeneratorer, som ur antracit, koks eller träkol alstra erforderlig gasmängd för drivande av en under vardera vagnen placerad 150 hkr. 6-cylindrig Daimler-motor. Vagnarnas båda ändplattformar ombildas till förarehytter och en 2:a kl. kupé inredes till resgodsrums. En bränslebesparing av minst 50 % har kontrakterats men torde uppgå till 60 à 70 %. Ånglok kommer därefter endast att användas för godstågen och för växling i Sala. Motorvagnarna kunna taga 2 à 3 släpvagnar. Uppvärmningen i släpvagnar sker med täljstenskaminer.

Av stationerna har en, Smedsäng, förändrats till håll- och lastplats. Däremot ha flera nya lastplatser anordnats.

Trafik. Bland järnvägens tåganordningar böra följande omtalas. Den 1 maj 1903 erbjödo sig Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar att tillsläppa materiell för ett nytt tågpar mellan Gävle och Sala med anslutning via Sala—Tillberga järnväg till kurirtågen å Stockholm—Västeråsbanan. Snälltåget avgick från Gävle vid 11-tiden på förmiddagen och ankom till Sala vid halv 2-tiden på eftermiddagen samt fortsatte till Tillberga, varifrån det vid 3-tiden återvände till Sala och fortsatte till Gävle med ankomst dit vid 6-tiden på e. m. Dessa tåg blevo av allmänheten omfattade med stort intresse, varför det icke syntes styrelsen rådligt att inställa dem, då Västeråsbanan till sommartidtabellen 1905 förklarade sig icke längre kunna ombesörja trafikeringen. Bolaget fick således år 1905 övertaga driften av snälltågen, vilka fortfarande gå, fastän å något förändrade tider och under be-teckning persontåg.

Tidtabellen har fr. o. m. sommaren 1925 uppgjorts med beräkning för motortrafik, varvid en del förbättringar vidtagits. Godstågen ha

gjorts dagliga och nya lokaltåg inlagts. Ett par av motortågen få stanna även vid de större vägövergångarna för resandes av- och påstigande.

Persontrafiken har å bolagets järnväg varit jämförelsevis god, särskilt med hänsyn till de glest befolkade orter, som järnvägen genomlöper. Dock har under de senaste åren en betydande nedgång i resandantalet inträffat, vilket till största delen är beroende på den med järnvägen starkt konkurrerande bil- och busstrafiken, som i synnerhet i trakten av Gävle är betydande.

Godstrafiken blev vid järnvägens öppnande för trafik ganska god men har sedermera icke motsvarat de förväntningar, som ställts på densamma. Orsakerna härtill ha varit av olika slag men framför allt nedläggandet av nästan all industriell rörelse vid Gysinge bruk kort efter järnvägens tillkomst. Även genom anslutningen i Runhällen av Enköping—Heby—Runhällens järnväg, som år 1905 öppnades för trafik, har Sala—Gysinge—Gävle järnväg fått vidkännas betydande minskning av sin godstrafik, enär icke blott det lokala godset från Runhällen till bl. a. Uppsala och Stockholm utan även samtrafikgods, som avsändes från de norr om Runhällen liggande stationerna i riktning Uppsala, Stockholm, avledes i Runhällen i stället för att transporteras ytterligare 19 km. över bolagets järnväg.

Såsom transitobana har Sala—Gysinge—Gävle järnväg icke spelat den roll, med vilken man från början räknat, delvis beroende därpå att Ostkustbanan, från vilken transitotrafiken beräknats och som var planerad redan före Gysingebanans tillkomst, ännu icke öppnats för trafik.

De huvudsakligaste varuslag, som transporteras å järnvägen, äro skogsprodukter, torv, kalk, kalksten, spannmål, mjölk, hö, rotfrukter och cementrör.

Utarrendering åren 1915—1918. Sedan den under rubriken Ekonomi närmare omtalade rekonstruktionen av bolaget genomförts och detta erhållit en mera solid ekonomisk ställning än tidigare, gingo styrelsens ansträngningar särskilt ut på att söka bibehålla denna lyckligare situation för järnvägen. Utsikterna härför syntes också vara ljusa, i det att trafiken var i uppåtgående och förhållandena i övrigt mera gynnsamma än förut.

Vid denna tid, år 1913, tillhörde Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar den stora Trafikförvaltningen Göteborg—Stockholm—Gävle, som redan då och än mera under de följande åren hade stora transporter, särskilt av malm, till hamnarna i Stockholm och Gävle. Vid plane-

randet av de härför ofta erforderliga långväga tomvagnstransporterna hade man inom Västeråsbanans ledning kommit att överväga möjligheten att kunna avsevärt förkorta denna tomvagnsdragning genom att föra vagnarna över Sala—Gysinge—Gävle järnväg i st. f. den mycket längre vägen över Ludvika och Falun. Man förhandlade därför till en början om den avgift, som skulle utgå för dessa tomvagnstransporter. Härvid kom emellertid tanken på arrendering av järnvägen fram, och resultatet blev en arrendeöverenskommelse, gällande för fyra år fr. o. m. den 1 jan. 1915. En av orsakerna till att man från det ägande bolagets sida beslöt sig för en utarrendering av järnvägen var den hänsyn man ansåg sig böra taga till de vanskliga ekonomiska förhållanden, som det då nyss utbrutna världskriget visade sig medföra.

Överenskommelsen innefattade i huvudsak, att Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar skulle under arrendetiden underhålla och trafikera Sala—Gysinge—Gävle järnväg, bestrida alla utgifter, uppbära alla inkomster och i årligt arrende erlægga 33 % av hela bruttointkomsten samt dessutom 6 000 kr. pr år i ersättning för vagnhyror.

Man torde kunna säga, att denna utarrendering blev en fördel för det ägande bolaget.

Emellertid medförde de båda sista arrendeåren ökade driftkostnader och taxorna måste gång efter annan höjas. Härigenom stego järnvägarernas bruttointkomster avsevärt och vissa aktieägare i Sala—Gysinge—Gävle järnvägsaktiebolag fordrade, att bolagets andel i trafikinkomsterna, vilka fortfarande beräknades efter den vid arrendeavtalets ingående gällande taxan, skulle utgå enligt den enbart av krigstidsförhållandena betingade högre taxan. Frågan underställdes skiljedom, i vilken nämnda fordran ogillades.

Under de två närmaste åren efter arrendetidens utgång steg järnvägens nettoinkomst över arrendesumman, ett förhållande, som förklaras av den då fördelaktiga proportionen mellan järnvägens taxa och driftkostnaderna.

Bolagets ekonomi och rekonstruktion. Såsom förut omtalats, beslöt den konstituerande stämman 1896, att teckningen av aktier i bolaget skulle fortgå och att aktiekapitalet skulle uppbringas till minst 1 200 000 kr., innan styrelsen ägde vidtaga åtgärder för järnvägens byggande. Det sålunda för järnvägens påbörjande bestämda minimikapitalet blev visserligen något övertäcknat, men då styrelsen ansåg även detta kapital vara otillräckligt, beslöt bolagsstämman utsläppandet av preferensaktier till ett belopp av högst 400 000 kr.

Vid tiden för 1901 års ordinarie bolagsstämma utgjorde det tecknade antalet aktier 16 081 à 100 kr., därav stamaktier 12 600 och preferensaktier 3 481. Av kommuner och städer hade tecknats 8 670, av Gysinge aktiebolag 2 028, av Sala—Tillberga järnvägsaktiebolag 1 000 och av enskilda fabriksaktiebolag och personer 4 383 st.

Teckningen av aktier fortgick, och antalet hade vid tiden för bolagets rekonstruktion år 1913 uppnått en storlek av 16 160 st.

Den verkliga byggnadskostnaden för järnvägen med rullande materiell blev betydligt högre än vad kostnadsberäkningen upptagit. Aktiekapital och statslån blevo i förhållande härtill för knappt tilltagna, varför bolaget ganska tidigt måste upptaga betydande lånesummor för färdigbyggande av sin järnväg. Sålunda upptogs år 1901 ett obligationslån å 260 000 kr., ett 1903 å 240 000 kr. och ett 1904 å 180 000 kr. Vissa kommuner hade iklätt sig garanti för gäldande av ränta och amortering. Under samma år hade även lån erhållits mot borgen av Gysinge a.-b., Sala—Tillberga järnvägs a.-b. och styrelsens medlemmar.

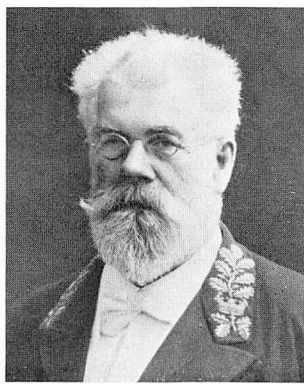
Den rullande materiellen var emellertid fortfarande alltför otillräcklig för trafikens behov och måste därför under de första åren betydligt utökas, vartill inkomsterna från trafikrörelsen i betydande grad måste tagas i anspråk. När därtill kom, att trafikinkomsterna genom nedläggandet av nästan all industriell rörelse vid Gysinge bruk blevo omkr. 50 000 kr. lägre pr år än som beräknats, var det omöjligt för bolaget att tillfullo inbetala annuiteterna å statslånet och än mindre möjligt att amortera och förränta obligationslånen.

Kommunerna måste därför träda emellan och i förhållande till sina andelar i garantibeloppen inbetala de sålunda förfallande lånen. Härigenom kom kommunernas fordran hos bolaget att vid 1912 års slut uppgå till 481 816 kr. 30 öre. Men icke allenast kommunerna utan även de enskilda personer och bolag, vilka på liknande sätt tecknat borgen för bolagets lån, fingo infria dem efter hand, och deras fordran uppgick hos bolaget vid 1912 års slut till 154 976 kr. 54 öre, vartill kom det vid samma tid till betalning förfallna statslånet, som jämte ränta utgjorde 300 049 kr. 94 öre.

För kommunerna blevo de utbetalningar, som dessa på grund av sin borgen för bolagets lån måste göra, högst kännbara och utdebiteringen pr bevillningskrona ökades härigenom betydligt. Så t. ex. hade under år 1911 Hedesunda socken att vidkännas för amortering av järnvägslån och inbetalning för borgen en utdebitering av 2 kr. 85 öre pr bevillningskrona och Nora socken 4 kr. 14 öre per bevillningskrona.



G. BENEDICKS,
brukspatron.



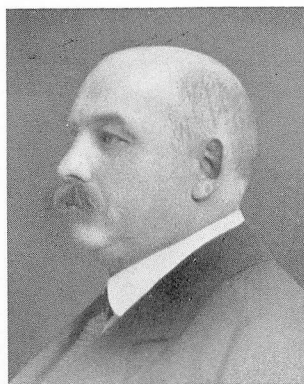
O. V. LUNDBERG,
borgmästare.



J. KARLSSON,
borgmästare.



E. BENEDICKS,
direktör.



E. A. ANDERSSON,
byggmästare.



E. LUNDQUIST,
trafikchef.



L. LUNDQUIST,
verkst. direktör, trafikchef.



G. R. D. DAHLIN,
verkst. direktör, trafikchef.



Bron över Dalälven vid Gysinge.



Utsikt över Ekeby dammar vid Sala.

Då svårigheterna i bolagets ekonomiska ställning allt mer och mer växte, uppgjorde verkst. direktören ett rekonstruktionsförslag, som av styrelsen framlades för 1913 års ordinarie bolagsstämma, vilken godkände förslaget och beslöt om likvidation av det gamla bolaget, vilket beslut extra bolagsstämma den 21 juni 1913 förnyade. Till likvidator utsågs verkst. direktören, borgmästaren O. V. LUNDBERG och till dennes suppleant trafikchefen L. LUNDQUIST.

Enligt rekonstruktionsförslaget skulle bolaget vid årsskiftet 1912—1913 sälja järnvägen med tillhörigheter till *Sala—Gysinge—Gävle Nya järnvägsaktiebolag* för en summa av 1 444 000 kr. med skyldighet för det nya bolaget att övertaga det gamla bolagets skulder med undantag för ett belopp av 636 000 kr., som skulle gäldas med preferensaktier av en serie B i det nya bolaget. Vidare skulle aktiekapitalet i det gamla bolaget, 1 616 000 kr., nedskrivnas till 808 000 kr. och ansökan göras hos riksdagen, att det gamla bolagets till Riksgäldskontoret förfallna skuld å 300 049 kr. 94 öre finge kapitaliseras och löpa räntefri, tills statslånet i övrigt blivit inbetalt. Dessa grunder blevo av aktieägarna, fordringsägarna och riksdagen godkända, varför rekonstruktionen genomfördes i överensstämmelse med förslaget.

Anmärkas bör, att bolaget före rekonstruktionen icke varit i tillfälle att göra några som helst avskrivningar å sin egendom, ej heller kunnat avsätta något till reservfond. Den balanserade förlusten uppgick till 227 106 kr. 34 öre.

Genom rekonstruktionen vanns följande resultat: de gamla skulderna minskades med 636 000 kr. och det gamla aktiekapitalet med 808 000 kr. Detta motsvaras av 173 116 kr. 15 öre, vilka överfördes till reservfonden, och följande verkställda avskrivningar: den balanserade förlusten 227 106 kr. 34 öre, å järnvägsanläggningen 127 575 kr. 86 öre, å rullande materiellen 251 314 kr. 96 öre, å expeditiionshuset 5 463 kr. 50 öre, å inventarierna 21 000 kr., å aktier 1 000 kr. och balanserad kostnad för undersökning om järnvägens ingång till Gävle 1 423 kr. 19 öre, summa 808 000 kr. Aktierna i det nya bolaget, lydande å 50 kr., blevo av tre slag: stamaktier utan några företrädesrättigheter till ett belopp av 628 500 kr., preferensaktier, serie A, med företrädesrätt framför stamaktierna till utdelning av 5 kr. pr aktie, till ett belopp av 179 500 kr. och preferensaktier, serie B, med företrädesrätt framför stamaktierna och preferensaktierna serie A till utdelning av 5 % till ett blopp av 636 000 kr. Summa aktiekapital 1 444 000 kr.

Vid riksdagens medgivande av räntefrihet för det räntefria lånet å

300 049 kr. 94 öre var fogat bl. a. det villkoret, att bolaget icke finge öka amorteringen å övriga lån utöver amorteringsplanerna eller lämna utdelning å aktierna i bolaget förrän lånet till fulllo guldits vid äventyr, att det räntefria lånet genast förfölle till betalning. Efter rekonstruktionen har bolaget kunnat förränta och amortera sina skulder i enlighet med den amorteringsplan, som för rekonstruktionen uppgjordes.

Omkring järnvägens stationer ha mer eller mindre betydande samhällen uppstått, bland vilka särskilt må nämnas Jugansbo, Runhällen och Tärnsjö, det sistnämnda det mest betydande och räknande en folkmängd av omkr. 1 500 personer. Men så mycket mer nedslående verkar intrycket från Gysinge, vars stora stationshus ligger liksom inneslutet i skog och isolerat från bygden. Det en gång så löftesrika bruket med detsamma stora egendomar, som i trafikhänseende gav så goda förhoppningar, har uppdelats på de båda stora bolagen Stora Kopparbergs Bergslag och Korsnäs sågverksaktiebolag. Bergslaget är ägare till jordområdena invid järnvägsstationen och från ägorna säljas inga tomter, varigenom varje bebyggelse och utveckling av stationssamhället förhindras. Korsnäsbolaget, som blivit ägare till stora delar av brukets mäktiga skogar, låter icke tillverka någon sulfitmassa eller försåga virket vid Gysinge för att sedan frakta tillverkningarna med järnvägen, utan Dalälven för virket till kusten, där det förädlas.

Många äro således de omständigheter, som menligt inverkat på järnvägens ekonomiska resultat. Men även om det ekonomiska resultatet blivit klen ur aktieägaresynpunkt, i det ännu ingen utdelning å insatskapitalet kunnat ske, har järnvägen för de orter den berör varit till betydande nytta, i det den åstadkommit ett icke oväsentligt uppsving i såväl ekonomiskt som kulturellt avseende. De arbetstillfällen och de avsättningsmöjligheter för såväl ladugårdsprodukter, foder och spannmål, som ock för skogsprodukter samt kalk och kalksten, vilka genom järnvägens tillkomst beretts ortsbefolkningen, hava ökat dennas ekonomiska välstånd. Lättheten till kommunikationer med såväl städer som andra orter har ock medfört ett gott utbyte i kulturellt avseende.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

ANDERSSON, E. A., byggmästare, *ordförande*,
HAMMARSKJÖLD, K. HJ. L., landshövding, *statens ombud*,
EKBOM, E. J., rådmän,
NORMAN, E., bankdirektör,

BERGSTEN, K., direktör, *vice ordförande*,
 OLSSON, P., landstingsman,
 LUNDBÄCK, E. K., disponent.

Verkställande direktör och trafikchef.

DAHLIN, G. R. D., civilingenjör 1919—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

BENEDICKS, G., brukspatron 1895—1913
 LUNDBERG, O. V., borgmästare 1913—1918
 KARLSSON, J., borgmästare 1918—1919
 BENEDICKS, E., direktör 1919—1924

Verkställande direktörer.

LUNDBERG, O. V., borgmästare 1897—1913
 LUNDQUIST, L., trafikchef 1913—1918

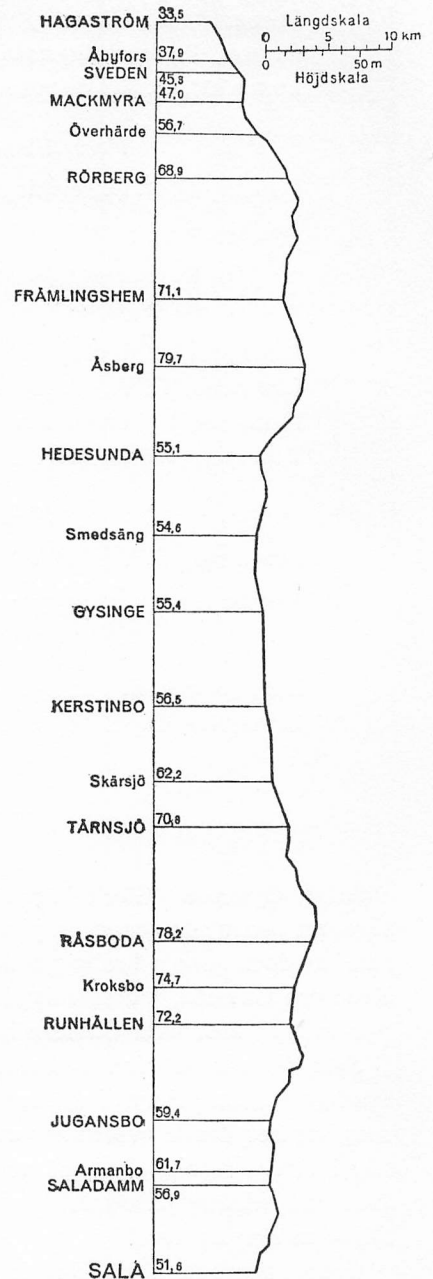
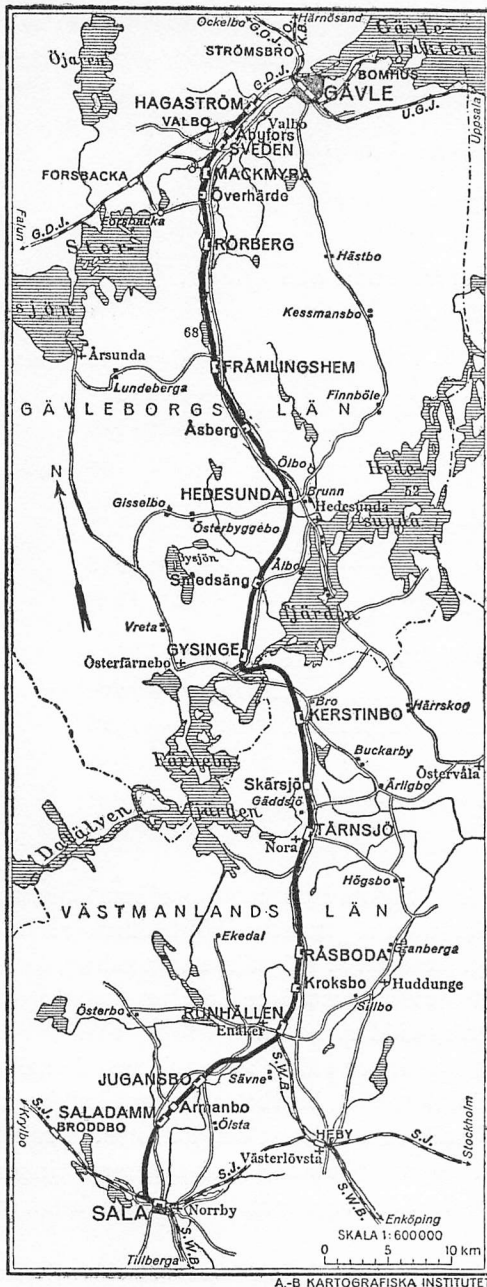
Trafikchefer.

LUNDQUISTER, E. 1900—1912
 LUNDQUIST, L. 1912—1918

Sala—Gysinge—Gävle järnväg, 99 km. Såsom ett allmänt omdöme kan man säga, att banan går genom en jämn terräng utan några större höjdskillnader. Banan har dock genom brobyggnader att passera bl. a. två större vattendrag, Dalälven och Gavleån. Sammanlagda längden av broarna över Dalälven uppgår till 350 m., och bron över Gavleån har en spännvidd av 40 m.

Sala, föreningsstation med statsbanan, har ingen större industri, men de kalkfyndigheter, som finnas i stadens omedelbara närhet, bearbetas av Strå kalkbruk, som har betydande avsättning av såväl kalk som dolomit och kalksten. Bruket står i direkt förbindelse med stationen. Utom nämnda kalkfyndigheter finnes även god tillgång på utmärkt lera, som vid Sala tegelbruk formas och brännes till olika slag av tegel.

Genom skogsmark, tillhörande staden, går banan till *Saladamms* station. Strax före framkomsten hit öppnar sig för ögat vidsträckta, bördiga åkerfält, till stor del belägna på botten av den numera urtappade Sala damm, som förr varit en mäktig vattenreservoar för Sala silverhytta. En km. norr om Saladamms station ligger *Armanbo* lastplats, varest A.-b. Armanbo kalkbruk har sitt kalkbrott och sina kalkugnar. Därefter går banan genom uteslutande jordbrukarebygd till *Jugansbo*. Här har ett rätt livligt stationssamhälle uppvuxit med bl. a. såg, snickerifabrik, tegel- och kalkbruk. Banan går vidare genom kuperad terräng till *Runhällen*, föreningsstation med linjen Enköping—Heby—Runhällen. Genom delvis



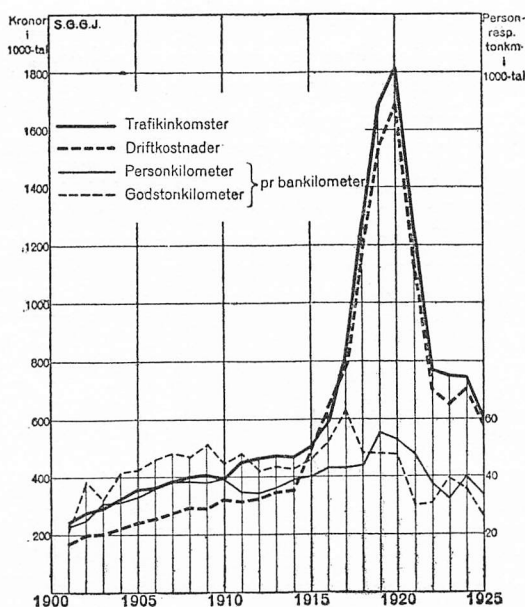
odlad och delvis skogs- och mossmarker samt följande rullstensåsen Hedåsen på dennas västra sida när linjen därpå *Kroksbo* håll- och lastplats, där torvströfabrik samt sågverk finnas. Därefter går banan genom likartad terräng förbi *Råsboda* station och följer fortfarande Hedåsen, som den vid km. 27,8, banans högsta punkt, övergår för att strax därefter även passera Stengubbeåsen.

Vid *Tärnsjö* station har det största av banans stationssamhällen uppvuxit. Här finnas sågverk, snickerifabrik, cementrörsfabrik m. m. Därefter följer

Skärsjö lastplats med sågverk och torvströfabrik. I omväxlande skogs- och jordbruksterräng fortsätter banan förbi *Kerstinbo* station till de stora och vackra järnvägsbroarna över Dalälven, i vilkas närhet *Gysinge* station är belägen. Här bedrivs av Stora Kopparbergs Bergslags a.-b. elektrisk ståltillverkning i mindre skala. I brukets gamla ståtliga herrgårdsbyggnad är ett vilohem inrättat.

Sedan *Smedsängs* håll- och lastplats passerats, når linjen genom skogsbygd *Hedesunda* station nära Dalälven, som här svällt ut till en stor sjö, den s. k. Hedesundafjärden. Banan går därefter genom omväxlande skogs- och mossmarker förbi *Asbergs* lastplats och *Främlingshems* station till *Rörbergs* station, varefter mera odlad jord möter. Efter *Överhärde* hållplats uppnås *Mackmyra* station nära Mackmyra sulfittfabrik. Därefter följa *Svedens* station och *Åbyfors* lastplats, i vars närhet flera stora fabriksbyggnader äro uppförda, varefter banan går över Gavleån och närmar sig Gävle—Dala järnväg, med vilken den löper parallellt en km. till föreningsstationen *Hagström*. Tågen äro genomgående mellan Sala och Gävle.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.

Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	99,156	99,156
» i sidospår	»	10,553	15,004
Största lutning i huvudspår	‰	11	11
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	400	400
Rälsvikt	kg/m.	27,5	27,5
Största tillåtna hjultryck	ton	7,5	7,5
» » tåghastighet	km/t.	50	60

År 1901 År 1925

1,435	1,435
99,156	99,156
10,553	15,004
11	11
400	400
27,5	27,5
7,5	7,5
50	60

Rullande materiell.	År 1901	År 1925
Ånglokomotiv, tenderlok	5	7
Personvagnar med 2 axlar	2	6
» » 4 »	3	3
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	58 ¹	194
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	2	2
Personal, antal.		
Ordinarie.....	80	82
Extra.....	12	13
Verkstadsarbetare.....	4	11
Banarbetare	—	7

¹ Bolaget disponerade även över 87 st. godsvagnar, tillhöriga Sala Vagnaktiebolag.

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1913.

Järnvägsanläggningen	3 492 566: 23	
Rullande materiellen	620 001: 50	4 112 567: 73
Inventarier	55 233: 24	
Förrådet, materialier	52 323: 65	107 556: 89
Fastighet, gården 239/240		30 000: —
Aktier i Sala byggnads a.-b.		500: —
Trafikinkomster, ej influtna		3 897: 10
Uplands ensk. bank	64 400: —	
Kassabehållning	2 149: 69	66 549: 69
		<u>S:a kr. 4 321 071: 41</u>

Skulder den 31 dec. 1913.

Aktiekapitalet		1 435 650: —
Statslån:		
kapitalskuld	1 450 542: 86	
anståndsrenta	168 961: 43	
ränta	16 137: 29	
särskilt lån	300 049: 94	1 935 691: 52
Obligationslån nr 1	200 000: —	
» nr 2	185 000: —	
» nr 3	160 000: —	545 000: —
Stockholm—Västerås—Bergsl. Nya järnv. a.-b.....	30 760: —	
Brukspatron G. Benedicks	70 550: —	
Borgmästare O. V. Lundberg	14 110: —	
Borgmästare John Karlsson	8 740: —	
Sala stads sparbank.....	29 602: 29	
Kyllinge fattigkassa	20 000: —	
Växellån	17 099: 55	190 861: 84
		(forts.)

(Skulder 1913, forts.)		
Obetalda trafikavräkningar.....		10 421: 06
Skuld till de gamla aktieägarna		8 350: —
Tillgångar utöver skulder:		
Reservfonden	173 116: 15	
Vinst- och förlustkonto	21 980: 84	195 096: 99
		<u>S:a kr. 4 321 071: 41</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen	3 268 459: 95	
Rullande materiellen	476 246: 39	3 744 706: 34
Inventarier	25 547: 67	
Förrådet, materialier	71 320: 39	96 868: 06
Fastigheter:		
Gården 239/240	30 398: 32	
» 174/181	100 243: 54	130 641: 86
Uplands ensk. bank	38 207: 84	
A.-b. Mälarebanken, Sala	37 812: 26	
A.-b. Svenska handelsbanken, Tärnsjö	1 951: 25	
Sala stads sparbank	13 114: 79	91 086: 14
Byggnadslån:		
Gottfrid Wedlund	8 065: 60	
C. R. Larsson	8 065: 60	
J. A. Wahlsten	8 065: 60	
W. E. Wahlsten	10 082: —	34 278: 80
Diverse debitorer		4 339: 92
Trafikinkomster, ej influtna		9 905: 80
Förskotter å leveranser		41 857: 90
Oavslutade arbeten för främmande		2 295: 44
Kassabehållning		10 467: 74
		<u>S:a kr. 4 166 448: —</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet:		
stamaktier	625 750: —	
preferensaktier, ser. A	178 300: —	
» » B	636 000: —	1 440 050: —
Statslån:		
kapitalskuld	1 284 440: 80	
anståndsrenta	168 961: 43	
ränta	72 827: 78	
särskilt lån	300 049: 94	1 826 279: 95
Obligationslån nr 1		
» nr 2	90 000: —	
» nr 3	80 000: —	
	101 500: —	271 500: —
Stockholm—Västerås—Bergsl. Nya järnv. a.-b.	13 820: —	
Brukspatron G. Benedicks' stärbhus	31 747: 50	
Borgmästare O. V. Lundbergs stärbhus	6 349: 50	
Borgmästare John Karlsson	3 933: —	55 850: —
		(forts.)

(Skulder 1925, forts.)		
Obetalda trafikavräkningar		1 906: 02
Diverse kreditorer		146: 39
Tillgångar utöver skulder:		
Reservfonden	250 000: —	
Dispositionsfonden	270 715: 64	
Förnyelsefonden	50 000: —	570 715: 64
		<hr/>
		S:a kr. 4 166 448: —

.....