
STOCKHOLM—ROSLAGENS JÄRNVÄGAR

Signaturer och ägare se resp. järnvägar. — Spårvidd: 0,891 m.

Roslagen, det gamla Roden, är uråldrig bygd, tillhörande svearnas stamland. Det var härifrån, som vikingar drogo i österled, grundade Ryssland och färdades ända till Bysanz och Grekland. Det var även i denna bygd som Gustav Vasa föddes. Trots sin gamla odling och sitt grannskap till huvudstaden, med vilken den alltid stått i livlig förbindelse, dröjde det länge, innan järnvägar kunde förmedla denna. Man insåg nog behovet av järnvägar, men dels var industrien ej utvecklad i sådan grad, att den lockade till järnvägsbyggande, dels kunde man icke till en början ena sig om sträckningen. Äldst bland Roslagens järnvägar är Uppsala—Länna järnväg, öppnad 1876, och därefter Dannemora—Hargs järnväg, öppnad 1878. År 1884 fullbordades linjen Länna—Norrhälje och följande år linjen mellan Stockholm och Rimbo. Med sistnämnda bana börjar Stockholm—Roslagens järnvägars historia.

Stockholm—Roslagens järnvägar är benämningen på Roslagens smalspåriga linjer *Stockholm—Hallstavik*, *Uppsala—Norrhälje*, *Faringe—Gimo*, *Dannemora—Hargshamn*, *Knaby—Ramhäll*, *Risinge—Norrvällen*, *Norrmon—Lövestabruk*, *Roslagnäsby—Österskär*, *Djursholms Ösby—Svalnäs* och *Djursholms Ösby—Altorp* jämte den normalspåriga spårvägslinjen *Stocksund—Långängstorp*. Hela nätet äges och trafikeras av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, dock med undantag av att bansträckan Rimbo—Hallstavik äges av Rimbo—Sunds järnvägsaktiebolag och linjen Faringe—Gimo av Faringe—

Gimo järnvägsaktiebolag samt sträckorna Dannemora—Hargshamn, Knaby—Ramhäll, Risinge—Norrvällen och Norrmon—Lövstabruk av Dannemora—Hargs järnvägsaktiebolag. Järnvägarnas sammanlagda trafiklängd uppgår till 321,8 km., av vilka 8,2 km. utgöres av dubbelspår.

De av Dannemora—Hargs järnvägsaktiebolag ägda bansträckorna införlivades med Stockholm—Roslagens järnvägar först fr. o. m. den 1 januari 1926, varför uppgifterna om dessa linjer äro i sin helhet upptagna sist i denna historik.

Järnvägarnas trafikeringssuppgift är helt olika och fördelar sig i tre grupper, dels fjärrtrafiken, som ombesörjes med ångtåg, dels ångförtortstrafiken å linjerna Stockholm—Vallentuna och Stockholm—Österskär samt slutligen trafiken med de elektriska tågen, vilka framföras å sträckorna Engelbrektsgatan—Svalnäs, Djursholms Ösby—Djursholms Danderyd, Djursholms Ösby—Altorp och Stocksund—Långängstorp. Samtliga inkomster och utgifter å de elektriska linjerna bokföras för sig, varför den elektriska driften och ångtrafiken äro ur bokföringssynpunkt två skilda affärer. Trafiken å de elektriska linjerna har också sin egen taxa. En biljett å de elektriska linjerna gäller sålunda icke för resa med ångtåg och tvärtom.

Stockholm—Rimbo järnväg.

Signatur: S.R.J. — Ägare: Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag,
Stockholm.

Första steget till Stockholm—Rimbo järnvägs förverkligande togs den 23 okt. 1880 vid ett på inbjudan av bruksägaren ROB. MONTGOMERY-CEDERHJELM, översten greve H. J. HAMILTON samt godsägarna W. GROËN och J. LUNDIN hållet möte å Rimbo gästgivaregård. Kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren J. W. KULLBERG framlade å detta sammanträde resultatet av verkställda undersökningar rörande de olika sträckningar för banan, som kunde ifrågakomma. Mötets beslut blev, att banan tillsvidare borde sträckas från Stockholm till Rimbo. En interimsstyrelse av sju personer valdes, och härtill utsågos mötets inbjudare jämte godsägarna E. ÅKERLUND, G. SILFVERSTOLPE och A. GRÖNWALL.

På uppdrag av interimsstyrelsen uppgjorde kaptenen KULLBERG kostnadsförslag för anläggning av smalspårig järnväg i riktning från

Rimbo öster om Ormgårdssjön till Frescati samt vidare därifrån till Stockholm med ändpunkt antingen vid Lilljans port eller Roslagstorg. Kostnaden för sträckningen Rimbo—Frescati hade beräknats till 1 350 000 kr. samt för sträckningen Frescati—Lilljans port till 220 000 kr. och Frescati—Roslagstorg till 260 000 kr. Å möte i juni 1881 beslöts, att en smalspårig järnväg borde anläggas i ungefärlig överensstämmelse med detta förslag. Om ändpunkten i Stockholm skulle framdeles bestämmas.

Intresset för en bana med nämnda sträckning visade sig dock i vissa socknar så ringa, att detta förslag fick förfalla och ny undersökning av en mera västerut gående bana verkställdes. Denna sträckning, som sammanfaller med banans nuvarande läge, beslöts vid sammanträde den 5 okt. 1881. Två kostnadsförslag över den definitiva linjen upprättades, det ena av kaptenen KULLBERG, slutande på en summa av 1 585 000 kr., det andra av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren G. LINDEQUIST, uppgående till 1 674 000 kr.

Å sammanträde den 2 febr. 1882 konstituerades *Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag* och antogs bolagsordning med styrelsens säte förlagt till Stockholm. Till ledamöter i den första styrelsen valdes bruksägaren ROB. MONTGOMERY-CEDERHJELM, översten greve H. J. HAMILTON, godsägarna G. SILFVERSTOLPE, W. GROËN och E. ÅKERLUND samt förvaltaren C. M. MELIN. Järnvägsanläggningen skulle utföras i enlighet med kaptenen LINDEQUISTS plan, och styrelsen erhöi i uppdrag att hos K. M:t söka fastställelse av bolagsordningen och koncession å järnvägsanläggningen samt begära ett statslån, motsvarande halva kostnaden enligt kostnadsförslaget. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen fann förslaget för lågt beräknat och höjde detsamma med 80 000 kr., varigenom slutsumman kom att uppgå till 1 754 000 kr. Den aktieteckning, som bolagets styrelse således hade att anskaffa såsom villkor för erhållandet av halva kostnadsbeloppet som lån av statsmedel, kom härigenom att höjas från 837 000 till 877 000 kr.

Koncession å bananläggningen meddelades den 14 juli 1882, varvid bolagsordningen samtidigt fastställdes.

Efter många svårigheter lyckades det bolagets styrelse att få det erforderliga aktiekapitalet fulltecknat till augusti månad 1883. Statslånet beviljades hösten s. å., dock endast å 500 000 kr., varför bolaget nödgades att till fyllandet av bristen i byggnadskapitalet upptaga ett lån å 377 000 kr.

Av aktiekapitalet voro 100 000 kr. tecknade av Stockholms stad, var-

jämte de flesta kommuner utefter den blivande banan och en hel del enskilda personer hade intresserat sig med större eller mindre belopp.

Till entreprenör för banbyggnaden antogs ingenjören frih. KNUT FÄGERSKÖLD enligt anbud slutande å en summa av 1 095 000 kr. Järnvägsbolaget skulle därvid tillhandahålla rullande materiell under byggnadstiden. I nämnda summa ingick ej någon kostnad för bl. a. husbyggnaderna, vilka av bolagsstyrelsen utlämnades till särskilda entreprenörer.

I det första förslaget till Stockholm—Rimbobanans anläggning hade största avseendet fästs vid den billigaste anläggningskostnad, som kunde åstadkommas, och trafikens inrättande på det enklaste och minst kostsamma sätt. Som förebild tänkte man sig Gärds härads järnväg (numera en länk i Östra Skånes järnvägar), dock, åtminstone tills vidare, utan ångvagnar. I sammanhang härmed föreslogs anläggning av små och billiga stationshus, innehållande ett rum och kök för stationskarl samt väntrum. Biljettförsäljningen skulle förläggas till tågen genom konduktörerna i likhet med förhållandet å Gärdsbanan. För godsörelsen skulle små godsmagasin uppföras, och i övrigt föreslogs, att bostäder för banbevakningen samt de vid banor med mera utvecklade trafik brukliga signalerna ej borde ifrågakomma.

Detta system ansågs dock sedermera ej vara lämpligt för den trafik, som kunde förväntas å en sådan bana som Stockholm—Rimbo järnväg, vilken skulle utgå från huvudstaden och komma att med densamma förbinda en bördig och tätt befolkad landsbygd, varifrån en betydlig tillförsel alltid ägt rum och å vilken antagligen kunde förväntas en stor person- och godstrafik.

Förslag till banans byggande som normalspårig var även väckt men föll, bl. a. emedan Stockholm—Rimbo järnväg vid Rimbo skulle ansluta sig till en blivande smalspårig järnväg Norrtälje—Länna och omlastning av allt gods banorna emellan således skulle behöva äga rum, under det att endast en obetydlig del av det gods, som transporterades å den smalspåriga banan, behövde omlastas vid Stockholm Östra. Slutligen kunde man befara, att de socknar, som lågo ovanför och omkring bandelen Norrtälje—Rimbo, skulle återtaga sin aktieteckning.

I koncessionen för järnvägsanläggningen hade K. M:t anvisat bolaget plats för Stockholmsstationen mellan Ingemarshovs skogsgräns och Drottning Kristinas väg i sträckning mot Lilljans. Slutgiltig plan för stationen jämte linjen närmast densamma fastställdes emellertid ej av K. M:t förrän den 10 juli 1884, enär Stockholms stad vid samma tid-

punkt ifrågasatte en större bredd åt den i stadsplanen ingående Valhallavägen. Sålunda beslöto stadsfullmäktige, att nämnda väg i sträckningen mellan Ladugårdsgärdet och Surbrunnsgatan skulle anläggas till en bredd av 65 m., varigenom bolaget för sin blivande station förlorade en jordremsa av 47 m. bredd på lägre och jämnare mark, där eljest bangården skulle ha anlagts och stationsbyggnaderna uppförts. Stationens anläggning på den bergigare mark, som erhöles i ersättning, förorsakade järnvägsbolaget betydligt ökade kostnader.

Det för övrigt trånga utrymmet å Stockholms östra station, som alltefter trafikens ökning gjort sig mer kännbart, har bl. a. sin grund däri, att någon plats från början ej beräknades för Statens järnvägars spår-system därstädes, enär järnvägsbolaget hade tänkt sig ett förbindelse-spår av Rimbobanans spårvidd till Albano station å Värtalinjen. K. järnvägsstyrelsen ansåg emellertid lämpligast, att förbindelsespåret mellan de båda banorna borde vara statens spår med erforderligt spår-system å Stockholm Östra station. Detta blev ock K. M.:ts beslut.

I den ursprungliga planen för Stockholm Östra station ingick bl. a. uppförandet av ett stationshus av sten i tre våningar, mitt för Oden-gatan. Kostnaderna för detta komplex visade sig emellertid alltför höga i förhållande till bolagets tillgängliga medel, och stadsfullmäktige avslog en av styrelsen framställd begäran att på ett eller annat sätt erhålla ett bidrag av 75 000 kr., t. ex. genom ökad aktieteckning. Bolaget såg sig därför nödsakat att övergiva sin plan och i stället uppföra ett provisoriskt stationshus av trä, vilket ännu kvarstår.

Enligt ritningarna för det tillämnade stationshuset skulle detta haft fasad mot Valhallavägen med två flyglar av en vånings höjd. Uppförandet av dessa flyglar motiverades därmed, att bangården måste läggas omkring 4 m. högre än den nedanför liggande marken. I dessa byggnader skulle inredas större och mindre lägenheter för uthyrning till affärslokaler. På grund av det avlägsna läge från stadens affärs-kvarter, som stationen vid denna tid skulle få, tänkte man upplåta lokalerna till kommissionärer för försäljning av lantmannaprodukter och för tillhandahållande av diverse förnödenheter till lantmännen. Härigenom skulle den genom järnvägen förmedlade varuomsättningen underlättas. Genom förändringen i stationshusfrågan kom emellertid endast den norra flygeln att uppföras. Där uthyrdes lägenheterna under järnvägens första trafikår, men genom stadens tillväxt blevo lokalerna icke behövlige för sitt ändamål, varför bolaget efter hand övertog dem. Sedan år 1899 disponerar järnvägen hela byggnaden.

Den 1 aug. 1883 påbörjades järnvägsarbetet av entreprenören inom Danderyds socken och kort tid därefter vid Kårsta och Rimbo. Som statens och järnvägsbolagets kontrollerande ingenjör fungerade kaptenen G. LINDEQUIST. Arbetena å byggnaden pågingo under första tiden uteslutande å linjen Stocksund—Rimbo. Å sträckan Stockholm Östra—Stocksund begynte de såsom ovan nämnts i april 1884 utom å Stockholms östra station jämte de närmaste 2 kilometerna, å vilka arbetet först kunde igångsättas under juli månad s. å., eller då planen för denna del av banan blev fastställd.

Enligt byggnadsplanen skulle bl. a. fullständig godsstation anläggas vid Stocksunds hamn, men på grund av det orimliga pris, som jordägarna därstädes begärde för den erforderliga marken, eller 1 kr. 40 öre pr kvadratfot = 78 400 kr. pr tunnland, var det för bolaget givetvis en omöjlighet att anlägga denna station. Således blev från Stocksunds hållplats endast sidospår utlagt till hamnen, varefter en lastbrygga uppfördes. Före vinterns inbrott var den första grusningen fullbordad, så att banan i början av december kunde öppnas för provisorisk gods- trafik mellan Rimbo och Stocksund.

Den svåraste och dyrbaraste delen av banbyggnaden förefanns mellan Stockholm och Stocksund. Broar, bergskärningar och bankutfyllningar förekommo nämligen här i stor omfattning. Den mest krävande anläggningen å denna sträcka, järnvägsbron vid Stocksund, utlämnades av frih. FÄGERSKÖLD på underentreprenad till byggmästaren S. SVENSSON, vilken bl. a. hade utfört Ringsjöns sänkning. Den 28 sept. 1885 var bron färdig för avsyning. Den har en fri längd mellan landfästena av 98 m. med två fasta spann å 36,5 m. och ett svängspann om 25 m.

Grusningen å linjen Stockholm—Stocksund kunde först påbörjas sedan Stocksundsbron blivit klar för trafik, varefter arbetet å denna sträcka i övrigt fortskred så, att skenläggningen nådde fram till Stockholm Östra station den 19 okt. 1885, vilken dag det första lokomotivet inkom å stationen.

På grund av den knappa penningtillgången uppfördes i allmänhet inga banvaktstugor utefter järnvägslinjen. I stället utarrenderades jordområden till privatpersoner, som voro hågade att å dem uppföra bostadshus, i vilka järnvägsförvaltningen därefter förhyrde bostäder för banvakter. Dessa byggnader inköptes sedermera av bolaget.

Besiktning av banan verkställdes den 17 dec. 1885, varvid densamma, oaktat en del kompletteringsarbeten återstodo, godkändes att öppnas

för allmän trafik, dock under förbehåll bl. a. att tåghastigheten å linjen Stockholm—Djursholm (nuv. Djursholms Danderyd) ej finge överstiga 20 km/t. och å den övriga delen av banan 25 km/t.

Invigningen ägde under högtidliga former rum den 19 dec. i närvaro av konungen och kronprinsen. I Rimbo förklarade konungen järnvägen öppnad, varefter middag intogs å hotellet i Rimbo. Järnvägen öppnades för allmän trafik den 21 dec. 1885.

De av järnvägsbolaget för byggnaden nedlagda totala kostnaderna intill den 31 dec. 1885 uppgingo till ett belopp av 1 905 354 kr. 74 öre jämte beräknad återstod av expropriationskostnaderna, 150 000 kr., eller tillsammans 2 055 354 kr. 74 öre. Denna summa översteg den beräknade anläggningskostnaden med icke mindre än 301 354 kr. 74 öre. Den härigenom uppkomna bristen täcktes genom ett nytt lån å 273 000 kr., tills lånefrågan ordnades genom upptagande av ett obligationslån år 1888 å 650 000 kr., varvid de förutvarande två lånen samtidigt konverterades.

De elektriska linjerna. Linjen *Djursholms Framnäsvisken—Djursholms Ösby* tillhörde ursprungligen Djursholms aktiebolag, som den 19 sept. 1890 erhöll koncession å en spårväg från Roslagstull i Stockholm till Djursholms villastad i samma huvudriktning som Stockholm—Rimbo järnvägs nedersta del. Emellertid överenskommo Rimbo- och Djursholmsbolagen, att järnvägsbolaget skulle ombesörja trafikeringen å den blivande linjen Kohagsvisken (nuv. Framnäsvisken)—Ösby, varefter Djursholms aktiebolag den 14 nov. 1890 erhöll tillstånd att bedriva spårvägstrafik med lokomotiv å samma linje. Anläggningen uppläts redan den 20 dec. 1890 för trafik, och från denna dag till den 1 nov. 1892 handhades trafikeringen av Rimbobolaget med Djursholms aktiebolags rullande materiell. Genom beslut å extra bolagsstämmor i aug. sistnämnda år inköpte Rimbobolaget bandelen med materiell och övriga tillhörigheter för en summa i ett för allt av 200 000 kr. under villkor bl. a., att Rimbobolaget anlade en spårväg med elektrisk drivkraft. *Stockholm Östra station—nedre delen av Engelbrekts-gatan* och att bolaget fr. o. m. den 1 nov. 1893 ävenledes med elektrisk drivkraft uppehölle persontrafik mellan *Stockholm Östra station—Djursholm* med minst 20 tåg dagligen i vardera riktningen.

Efter åtskilliga koncessionsansökningar hos stadsfullmäktige i Stockholm om såväl ång- häst- som elektrisk spårvägstrafik i Engelbrekts-gatan erhöles slutligen koncession för elektrisk drift, vilken koncession fastställdes av Överståthållarämbetet den 24 nov. 1892. Denna trafik

hade, liksom omläggningen av driften å Djursholmslinjen till elektrisk, beräknats taga sin början den 1 nov. 1893, men då motorvagnarna, som levererats av en engelsk firma, måste underkastas väsentliga förändringar, ingick bolaget i mars 1894 till stadsfullmäktige med begäran, att spårvägstrafiken i Engelbrektsgatan skulle få tillsvidare ske med lokomotiv och en boggiévagn. Framställningen avsågs dock, varför bolaget provisoriskt ordnade trafiken med hästspårväg. Sådan trafikering pågick från november månad 1894 till maj 1895, då den elektriska driften öppnades. Trettio år senare eller år 1925 vägrade stadsfullmäktige att förnya koncessionen å trafiken i Engelbrektsgatan längre än till den 1 maj 1926. Våren s. å. erhöles dock koncession under 5 år, räknat från sistnämnda datum. Tågen ha från aug. 1925 sin slutstation vid Runebergsplan (korsningen av Engelbrektsgatan och Karlavägen). Emellertid kommer möjligen en något gynnsammare belägen slutstation att erhållas å Engelbrektsgatan.

Nya linjer inom Djursholm. Den 13 okt. 1899 beviljades bolaget koncession å järnväg Djursholms Framnäsviden—Svalnäs—Djursholms Ösby, för att därigenom erhålla en s. k. ringlinje inom Djursholm. Sedermera ingick dock bolaget till K. M:t med anhållan om att den ursprungliga sträckan mellan Altorp och Svalnäs finge utgå ur planen och i stället en längre åt norr gående förbindelselinje mellan nämnda punkter finge anläggas. Detta beviljades den 12 sept. 1910. De delar av den planerade ringlinjen, som färdigbyggts, ha öppnats för trafik på följande tider: Djursholms Framnäsviden—Eddavägen den 15 juni 1901, Djursholms Ösby—Altorp den 31 dec. 1910 och Eddavägen—Svalnäs den 1 maj 1912. F. n. pågår byggandet av kedjans felande länk, linjen Altorp—Svalnäs.

Djursholms Ösby—Djursholms Danderyd. Denna del av huvudlinjen elektrifierades under åren 1905—1906.

Spårvägen Stocksund—Långängstorp. En av Rimbobolaget sökt koncession å dubbelspårig järnväg från Stocksund över Långängen till Sveavägen inom Djursholm beviljades av K. M:t år 1909. Då emellertid en dylik anläggning skulle krävt betydliga kapitalutlägg, för vilkas förräntande inom närmaste framtiden ingen utsikt förefanns, ordnade bolaget saken på sådant sätt, att en enkelspårig spårväg av 1,435 m. spårvidd anlades från Stocksund till Långängen i stället för den förstnämnda dubbelspåriga järnvägen. Koncession erhöles den 26 aug. 1910. Arbetena å anläggningen påbörjades våren 1911 och linjen öppnades för trafik den 15 okt. s. å.

Uppsala—Länna järnväg.

Signatur: S.R.J. — Ägare: Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag,
Stockholm.

Den 11 okt. 1873 hölls i Uppsala sammanträde med personer, som tecknat bidrag för undersökning av en järnväg mellan Uppsala stad och Länna bruk över Fundbo socken, varvid närvaro landshövdingen, greve A. HAMILTON, frih. E. CEDERSTRÖM, frih. A. VON DÜBEN, bruksförvaltaren C. QVENNERSTEDT, bankdirektören J. M. SCHRAM, possessionaten A. A. UDÉN, ingenjören J. A. SÖDERLIND, kaptenen K. F. GODENIUS och handlanden B. LITTORIN. För undersökningen hade tecknats 1 600 rdr rmt. Vid sammanträdet uppdrogs åt ingenjören SÖDERLIND och kaptenen GODENIUS att inkomma med kostnadsförslag. Detta, som jämte ritning och plan över järnvägen förelåg till behandling å nytt sammanträde den 20 nov. 1874, slutade å en summa av 480 000 rdr. Beslut fattades då om bildandet av *Uppsala—Länna järnvägsaktiebolag*, varvid bolagsordning även antogs. Denna fastställdes av K. M:t den 4 dec. s. å. Aktiekapitalet skulle utgöra 500 000 kr. Koncession å järnvägen beviljades den 15 jan. 1875.

Till arbetschef under byggnadstiden antogs från nyåret 1875 kaptenen K. F. GODENIUS, som emellertid i mars s. å. drabbades av långvarig sjukdom, varför i hans ställe utsågs löjtnanten E. POIGNANT. Arbetena, vilka påbörjades i april 1875, fortskredo så, att banan kunde öppnas för trafik den 5 nov. 1876.

Byggnadskostnaden uppgick till 602 267 kr. 23 öre, därav för rullande materiell och inventarier 112 481 kr. Vid bokslutet den 31 dec. 1876 var ett aktiekapital av 329 960 kr. inbetalt, ett statslån å 30 000 kr. hade erhållits och bolaget häftade i skuld för ett lån med 164 173 kr. Detta senare lån, som 1888 hade stigit till 207 000 kr., infriades då genom upptagande av ett obligationslån å 240 000 kr.

Förvärvandet av denna järnväg, som trafikerats gemensamt med Norrtäljebanan, var efter inköpet av Länna—Norrtälje järnväg givetvis en nödvändighet för Rimbobolaget. Detta bolag försäkrade sig därför redan under år 1905 om aktiemajoriteten i Uppsala—Länna järnvägsaktiebolag. Trafikeringen övertogs den 8 juli 1905 på arrende, tills inköpet år 1908 ägde rum. Förvärvssumman utgjorde 351 260 kr. 68 öre. De bokförda tillgångarna uppgingo till 601 241 kr. 38 öre.

Länna—Norrtälje järnväg.

Signatur: S.R.J. — Ägare: Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, Stockholm.

Förslag om en järnväg från Länna bruk till Norrtälje förelåg redan år 1875, då bruksförvaltaren C. QVENNERSTEDT företog en resa till Norrtälje den 6 och 7 aug. »för rangering om undersökning» av en sådan bana, vilken skulle komma att utgöra en fortsättning på järnvägen Uppsala—Länna, som då var under byggnad. Frågan synes dock icke hava avancerat så snabbt, enär konstituerande sammanträde för bildandet av *Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag* hölls i Norrtälje först den 14 sept. 1881, varvid bolagsordning även antogs. Enligt densamma skulle aktiekapitalet utgöra 800 000 kr. Kostnadsförslaget, som upprättades av trafikchefen E. SKÅRMAN, slutade å en summa av 1 586 000 kr., inberäknat rullande materiell. Stadfästelse å bolagsordningen lämnades av K. M:t den 17 febr. 1882 samtidigt med koncessionens beviljande och byggnadsplanens fastställande. Den senare erhöll sedermera tillägg och ändringar, vilka fastställdes den 8 dec. järnvägen öppnades för allmän trafik den 23 okt. 1884.

Järnvägsbyggnaden utlämnades på entreprenad till ingenjören C. JEHANDER, och till bolagets kontrollerande överingenjör antogs ingenjören J. DANIELSSON. Arbetet påbörjades i mitten av aug. 1882, och järnvägen öppnades för trafik den 23 okt. 1884.

Vid avsyningen i juli månad 1885 uppgick hela anläggningskostnaden — materiell och inventarier inräknade — till 1 604 453 kr. 89 öre, vartill kommo ej avgjorda expropriations- m. fl. kostnader. Det tecknade aktiekapitalet utgjorde 805 200 kr., av vilka Norrtälje stad hade bidragit med 210 000 kr. och av banan berörda landskommuner med 103 000 kr. Statslån erhöles å 750 000 kr., vilken skuld på grund av företagets dåliga affärsställning under årens lopp ökades så avsevärt, att skulden vid slutet av år 1904 utgjorde 1 675 000 kr. Riksgäldskontoret föranstaltade då om banans försäljning. Bolaget hade långt dessförinnan, eller den 7 nov. 1901, trätt i likvidation. Anbud å övertagandet av järnvägen inlämnades av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, vilket resulterade uti att detta bolag genom ett den 7 juni 1905 avslutat kontrakt med riksgäldsfullmäktige och Länna—Norrtälje järnvägsaktiebolag inköpte järnvägen till ett pris av 580 000 kr. Som villkor för överlåtelsen stadgades bl. a., att Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag skulle ombygga järnvägen för en has-

tighet av 40 km/t. och anskaffa erforderlig materiell. Tåghastigheten hade dittills utgjort 30 km/t. Trafikeringen övertogs den 8 juli 1905.

Södra Roslags kustbana.

Signatur: S.R.J. — Ägare: Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag,
Stockholm.

Järnvägen Roslagsnäsby—Åkersberga ägdes från början av *A.-b. Södra Roslags kustbana*, som den 8 okt. 1897 erhöll fastställelse å bolagsordning och berättigades utföra anläggningen enligt byggnadsplan, som delvis ändrades den 1 juli 1898. Av de personer, som mest verkade för banans tillkomst, må nämnas kammarherren AX. BURÉN, kontraktsprosten H. G. BLUMENBERG, godsägaren ABEL BERGMAN, frih. G. S. ÅKERHIELM och greve M. BRAHE. Enligt bolagsordningen skulle aktiekapitalet utgöra lägst 185 000 kr. och högst 550 000 kr. Minimikapitalet var till fullo inbetalt den 7 april 1899.

Järnvägsbyggnaden, som påbörjades nyåret 1898, stod detta år under befäl av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren A. LUNDSTRÖM och därefter under löjtnanten i samma kår L. VIKTOR STÅHLE.

Å linjen Rydbo—Runö, där järnvägen passerar över mossmarker, visade sig stora svårigheter för banbyggnaden, när upprepade sättningar förekommo. Det största raset inträffade den 1 aug. 1900, då ett bankras inträffade på en längd av 200 m., åstadkommande avsevärda förändringar å den närliggande markens yta. Det å banken utlagda järnvägsspåret avslets vid olyckstillfället. Banbygget blev genom dessa missöden försenat närmare två år. I st. f. den beräknade tiden december 1899, kunde järnvägen först den 10 sept. 1901 öppnas för allmän trafik. Trafikeringen övertogs från början av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag.

Vid slutbesiktningen den 21 nov. 1902 godkändes banan för en tåghastighet av 40 km/t. Byggnadskostnaden hade då uppgått till närmare 735 000 kr. efter att ha beräknats till endast något över en kvarts miljon. Vid samma tidpunkt var ett aktiekapital av 200 000 kr. inbetalt, varjämte bolaget sedan 1898 hade ett obligationslån å 150 000 kr.

Den 16 jan. 1906 öppnades för trafik en förlängning av järnvägen från Åkersberga till Österskärs villastad vid Trälhavet. Denna senare anläggning bekostades av *A.-b. Åkersberga—Trälhavet*, som ägde densamma till okt. månad 1906, då banan övergick i Södra Roslags

kustbanas ägo. Trafikeringen av även denna del ombesörjdes från början av Rimbobolaget.

Enligt kontrakt av den 13 april 1898 angående trafikeringen av kustbanan stadgades, att Rimbobolagets arrendeavgift skulle utgöra 7 200 kr. pr år. Dessutom skulle, så fort medeltalet av bruttoinkomsten av trafiken uppginge för samtliga de förflutna trafikåren till 36 000 kr., 60 % betalas av det belopp, varmed bruttoinkomsten för det löpande året överstege 36 000 kr. Från den 1 jan. 1906 ändrades kontraktet. Av trafikinkomsten för varje år tillkommo 70 % Rimbobolaget och 30 % kustbanan. Efter hand förvärvade Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag aktiemajoriteten, varefter bandelen Roslagsnäsby—Österskär inköptes den 1 juli 1909 för 731 035 kr. 71 öre. Den bokförda anläggningskostnaden var då 809 876 kr.

Rimbo—Sunds järnväg.

Signatur: R.S.J. — Ägare: Rimbo—Sunds järnvägsaktiebolag, Rimbo.

Första upprinnelsen till denna järnväg låg i ett möte, som hölls å Stabby gästgivaregård den 11 jan. 1890, sammankallat av godsägaren O. W. H. ÅKERBERG på Broby. Mötet gällde en tilltänkt järnvägslinje från Skebo bruk till Malsta eller Norrtälje, men bland deltagarna funnos även de, som förfäktade annan sträckning av banan. En kommitté tillsattes för att föra saken vidare framåt, och å ett nytt sammanträde den 8 februari s. å. med dessa kommitterade, förklarade godsägaren O. HOLMSTRÖM på Lundås, som senare blev en av de mest drivande krafterna för Rimbo—Sunds järnvägs tillkomst, »att med det läge, som Edebo hade i förhållande till Brobyförslaget, åsikterna vore delade om, huruvida man borde ansluta sig till detsamma eller snarare få en järnväg direkt till Rimbo etc.»

Därefter höll löjtnanten L. BRAUNERHJELM å Ronöholm sammanträde med Edebo församlingsbor den 22 febr. 1890. Å sammanträdet konstaterades, att flertalet voro för en järnväg från Edebo till Rimbo, varför en kommitté tillsattes, bestående av mötets inbjudare, hemmansägaren C. J. JANZON, Hammarby, och handlanden V. MATTSSON, Gråska, för att underhandla med de socknar, som berördes av järnvägslinjen, samt därefter låta upprätta ungefärligt kostnadsförslag. Om medel ej kunde anskaffas till järnvägen Edebo—Rimbo, skulle bidrag lämnas till byggandet av linjen Skebo bruk—Malsta eller Norr-

tälje, såvida Skebo bruk vidtoge sådana anordningar, att deras järnväg Skebo—Hallsta finge av allmänheten trafikeras från Hallsta, Sundsbro och Skebo, ty endast därigenom kunde de i norra delen av socknen boende erhålla nytta av detta järnvägsföretag. Å ett nytt sammanträde uttalade man sig för en järnväg Rimbo—Skebo och vidare från Skebo till Hallsta på Skebo bruks järnväg.

Inbjudan till aktieteckning i ett blivande järnvägsaktiebolag Rimbo—Skebo bruk utfärdades den 9 aug. s. å. Aktiekapitalet beräknades till 230 000 kr. Koncession beviljades den 5 juni 1891 på framställning av översten greve H. J. HAMILTON, bruksägaren K. MICHAELSON, bruksdisponenten frih. C. J. BECK-FRIIS, löjtnanten L. BRAUNERHJELM, godsägaren O. HOLMSTRÖM samt hrr EDV. WESTERBERG, P. E. DAHLIN, J. P. ERSSON, C. JANSSON och J. G. GUSTAFSSON. Järnvägen skulle vara för allmän trafik öppnad senast den 1 juli 1895.

I koncessionsansökan, som åtföljdes av ritningar och kostnadsförslag, upprättade av ingenjören W. ENGSTRÖM, framhöllos de fördelar, banan skulle komma att erbjuda, bl. a., att banan anslöte sig till en järnväg mellan Skebo och Hallsta, som ägdes av Skebo bruksägare, varigenom samfärdsel för godstrafik påräknades mellan den nu påtänkta banan Rimbo—Skebo och saltsjön genom Edeboviken, i vars ända ångbåtar regelbundet anlöpte platserna Hallsta och Skärsta och där stor rörelse ägde rum. Slutligen skulle flera folkrika socknar med herrgårdar, byar och bruk genom den nu föreslagna banan till Rimbo och med begagnande av den redan befintliga Stockholm—Rimbo-banan få direkt och kortast möjliga järnvägsförbindelse med huvudstaden.

Brobyförslagets anhängare erhöilo samtidigt koncession å sin järnväg, men sedan förslagets upphovsman, hr ÅKERBERG, avlidit, fick denna koncession förfalla.

Den 26 aug. 1891 konstituerades *Rimbo—Skebo järnvägsaktiebolag* å ett sammanträde i Bloka, varvid interimsstyrelse valdes. Aktieteckningen gick dock icke som beräknat var trots ihärdigt arbete av de ledande männen, löjtnanten L. BRAUNERHJELM, Ronöholm, frih. C. J. BECK-FRIIS, Harg, och godsägaren O. HOLMSTRÖM, Lundås, varför uppskov med koncessionsvilkorens fullgörande begärdes och beviljades två gånger, 1893 och 1895. Då det sedermera visade sig, att järnvägens utsträckande till Sund i Häverö socken kunde medföra en betydande aktieteckning av denna kommun ävensom av enskilda personer i Edebo, Häverö och Vaddö socknar, beslöts å bolagsstämmor,

vilka höllos den 12 och 24 sept. 1896, att förlänga järnvägen till Sund, att interimsstyrelsen skulle antaga entreprenör och upptaga ett amorteringslån å 430 000 kr. samt uppgöra arrendekontrakt med Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag om banans trafikering. Byggnadskostnaden beräknades till 710 000 kr., som skulle fyllas med ett aktiekapital av 280 000 kr. och nyssnämnda amorteringslån.

Koncessionsinnehavarna hade dessförinnan ingått till K. M:t med begäran om vissa förändringar i den koncessionerade järnvägsplanen enligt kostnadsförslag, upprättat av kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. ÖHNELL. Ändringarna beviljades den 24 juli 1896. För tredje gången visade det sig därefter nödvändigt att få anstånd med fullgörandet av koncessionsvillkoren, varför sådant begärdes och erhöles den 9 okt. 1896. Banan skulle vara klar för trafik den 1 juni 1899. Genom resolution av den 6 nov. 1896 beviljades begärd överlåtelse på Rimbo—Sunds järnvägsaktiebolag av koncessionerna av den 5 juni 1891 och 24 juli 1896. Bolagsordningen, som fastställdes den 31 okt. 1896, föreskrev bl. a. ett aktiekapital av lägst 270 000 och högst 810 000 kr.

Järnvägsbyggnaden utlämnades på entreprenad till kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. G. BORGSTRÖM. Som kontrollerande ingenjör tjänstgjorde baningenjören vid Stockholm—Rimbo järnväg, löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren L. VIKTOR STÄHLE. Arbetet påbörjades nyåret 1897, och den 17 dec. 1898 invigdes banan under högtidliga former. För allmän trafik öppnades järnvägen den 18 dec. s. å. Vid slutbesiktning 1899 erhöles tillstånd till en tåghastighet av 40 km/t. efter att dittills ha utgjort 30 km. Vid slutet av samma år utgjorde det bokförda värdet av banan med inventarier 675 199 kr. 40 öre. Aktiekapitalet utgjorde vid samma tidpunkt 271 600 kr., vilket belopp under år 1900 ökades med 18 900 kr., så att detsamma numera uppgår till 290 500 kr.

Koncession å sträckan Häverösund—Hallstavik beviljades den 22 jan. 1915 och linjen öppnades för persontrafik den 1 och för godstrafik den 15 okt. 1915. Trafikeringen övertogs av Stockholm—Rimbo järnväg.

Bokförda värdet den 31 dec. 1925 av banan med inventarier utgjorde 1 242 708 kr. Samtidigt hade förutom ett obligationslån, å vilket 359 000 kr kvarstodo, tillkommit andra lån å 642 253 kr. 60 öre.

Holmens bruks- och fabriksaktiebolag, som under år 1913 påbörjade anläggningen av ett pappersbruk vid Hallstavik, överlämnade s. å. till

Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag med äganderätt järnvägen Skebo—Hallsta, som då övergått i Holmens bruks ägo, och i samband härmed förvärvade Rimbobolaget aktier i Rimbo—Sunds järnvägsaktiebolag, så att Rimbobolaget den 31 dec. 1913 ägde 2 856 st. av de 2 905 aktier, som av Sundsbolaget utsläppts. Under de senare åren har Rimbobolaget ytterligare förvärvat 36 st. av det återstående aktieantalet, 49 st.

Skebo—Hallsta järnväg blev sedermera uppriven utom sträckan mellan Skede och Skebo bruk, vilken bandel tillsammans med en del av den rullande materiellen inköptes av sistnämnda bruk.

Faringe—Gimo järnväg.

Signatur: F.G.J. — Ägare: Faringe—Gimo järnvägsaktiebolag,
Stockholm.

När det första spadtaget den 1 okt. 1917 togs å Faringe—Gimo järnvägsbyggnad vid Joneberg, 2 km. norr om Faringe station, framgick detta som det första synliga resultat av den sedan över 30 år tillbaka förda striden om lämpligaste järnvägskommunikationer för Olands härad i Uppsala län. Koncessionsansökan för järnvägen inlämnades av Skepthammars, Alunda och Tuna kommuner, Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag, Gimo bruks aktiebolag och frih. C. J. BECK-FRIIS den 30 dec. 1905, åtföljd av kostnadsförslag, som upprättats av trafikchefen E. SKÅRMAN och civilingenjören AUG. DAHLSTRÖM, slutande å 1 200 000 kr. inberäknat rullande materiell och en milj. kr. utan sådan. Banans längd skulle bli 34,5 km. I ansökan begärdes, att koncessionen skulle beviljas Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag. Då K. M:t den 3 dec. 1915 efter 10 års betänketid å koncessionsansökan ingrep i striden mellan de båda huvudintressena, det »bredspåriga» med sin föreslagna järnväg Uppsala—Gimo—Öregrund och det »smalspåriga» med sin linje Faringe—Gimo, genom att meddela båda koncession (den senare till Rimbobolaget), var striden därmed icke slut utan hade blott kommit i ett nytt skede.

Den »smalspåriga» blev i och med denna koncession delvis distanse-rad genom bestämmelsen om en »väsentligt östligare sträckning» än det ingivna förslaget. Koncessionsägaren skyndade sig därför att omedelbart uppstaka nytt förslag för att få linjesträckningen godkänd av K. M:t. Detta lyckades emellertid icke, bl. a. på grund av den »bredspåriga» motpartens veto mot den fortfarande genom hjärtat

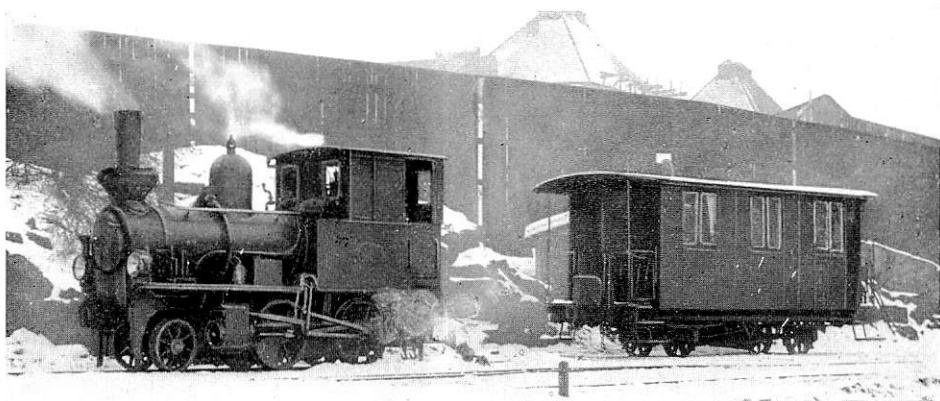
av Alunda kommun gående linjen. Först sedan ett ytterligare förslag genom Alundas östligaste obygdor uppgjorts, erhöles fastställelse å planen. Under tiden hade den »bredspåriga» begynt renstakas hösten 1916, och därmed var kapplöpningen i full gång.

Då kristidens inflation vid denna tid började göra sig kännbar, tvekade den »smalspårigas» intressenter inför de i stegring varande byggnadskostnaderna att omedelbart gripa sig an med byggandet. Här till bidrog även olämpligheten av den koncessionerade sträckningen genom Alunda. Emellertid ställde koncessionsbestämmelserna om arbetets påbörjande före den 1 okt. 1917 koncessionsägaren inför valet att antingen begynna eller begära tidsförlängning, varför helt hastigt beslut fattades i sept. månad 1917 om järnvägsbyggnadens igångsättande å den icke omtvistade delen Faringe—Tuna kyrka. Byggnaden beräknades kunna fortskrida i sådan takt, att öppnandet för allmän trafik skulle kunna ske den 1 okt. 1919.

Å konstituerande stämma den 15 maj 1918 bildades *Faringe—Gimo järnvägsaktiebolag*, varvid till styrelse valdes generallöjtnanten H. G. W. WRANGEL, disponenten H. BRUNDIN, kaptenen N. VICTORIN och trafikchefen E. RICHNAU. Å samma stämma antogs bolagsordning, som fastställdes av K. M:t den 26 juli 1918. Aktiekapitalet skulle utgöra lägst 600 000 och högst 1 800 000 kr. Det tecknade aktiekapitalet uppgick vid stämman till 1 milj. kr. Sedermera beslöts å extra bolagsstämma den 18 dec. 1918 att öka aktiekapitalet till 1 600 000 kr.

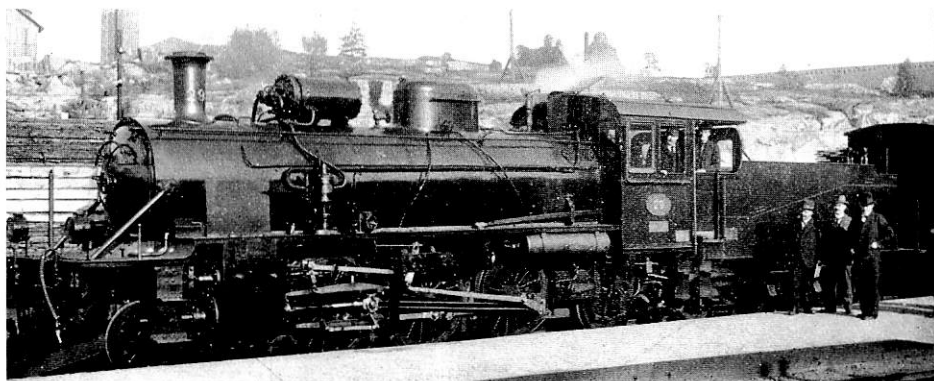
Som aktietecknare hoppades man från början erhålla förutom olika privatpersoner de kommuner banan genomlöpte och även angränsande, men det visade sig, att intresset småningom koncentrerat sig på den »bredspåriga». När därefter vissa möjligheter för kommunerna yppade sig att juridiskt komma ifrån de till Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag gjorda utfästelserna om aktieteckning i detta bolag, som de gjort under förutsättning, att järnverksbolaget byggde och trafikerade linjen Faringe—Gimo, begagnade man sig härav. Som huvuddelägare i Faringe—Gimo kommo därför blott att stå de båda angränsande banbolagen, d. v. s. Stockholm—Rimbo och Dannemora—Hargs järnvägsaktiebolag.

Till entreprenör för arbetena antogs A.-b. KASPER HÖGLUND, Stockholm. På grund av kristiden gjorde emellertid arbetarna anspråk på höjda avlöningar, och då arbetsgivaren motsatte sig detta, utbröt snart öppen konflikt i form av strejk, som började den 16 maj 1918. Då vidare entreprenören på grund av de ur kostnadssynpunkt osäkra

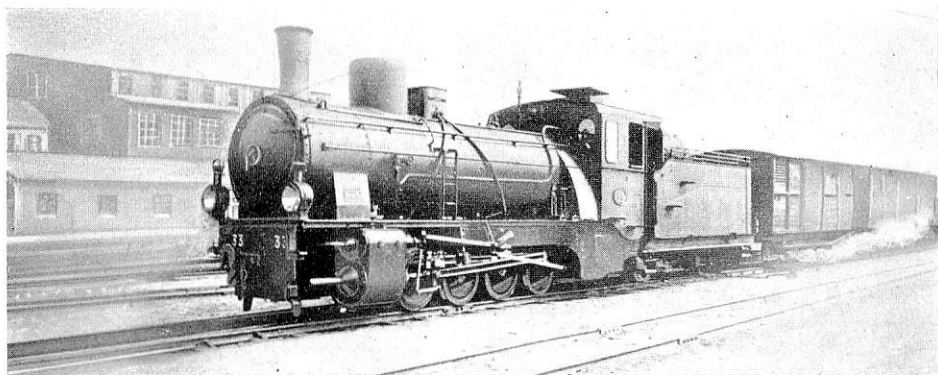


Lokomotiv n:r 1.

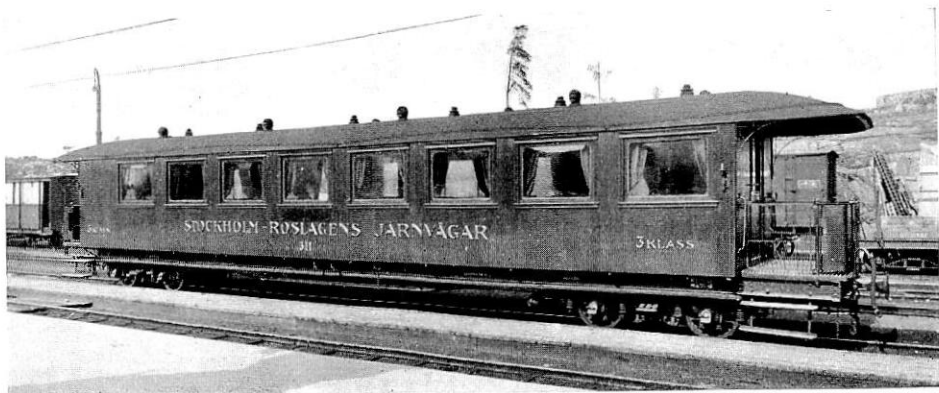
Personvagn n:r 1.



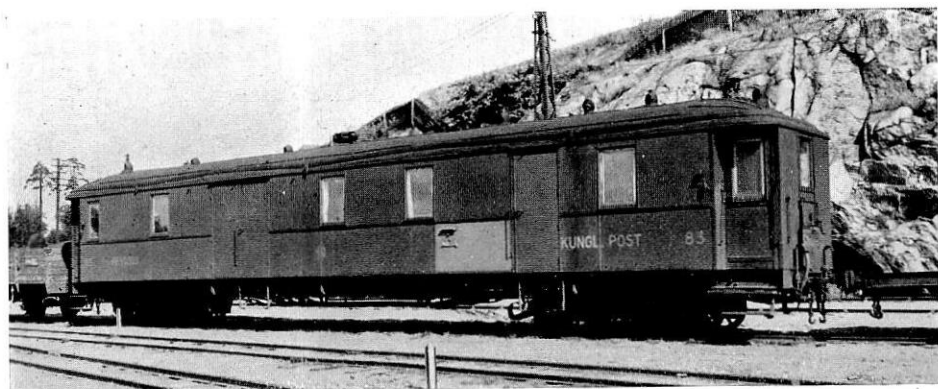
6-kopplat persontågslokomotiv med fyraxlig tender.



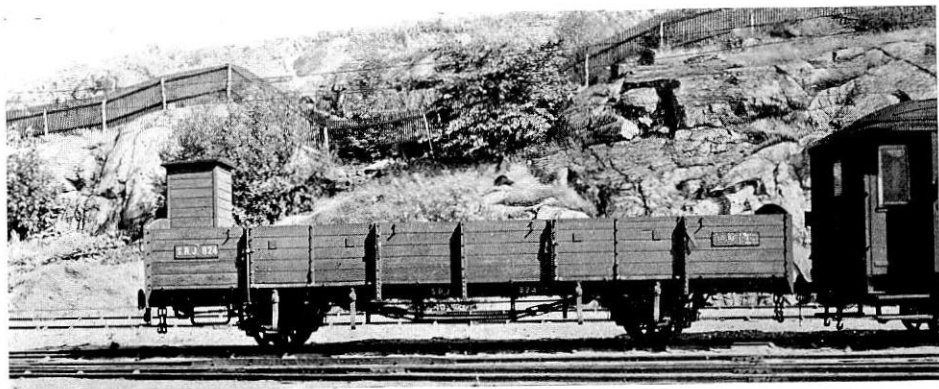
8-kopplat godstågslokomotiv med fyraxlig tender.



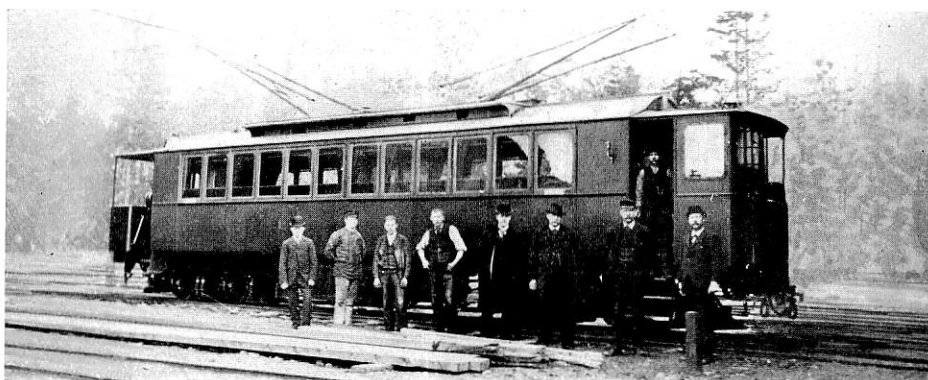
Personvagn litt. Co.



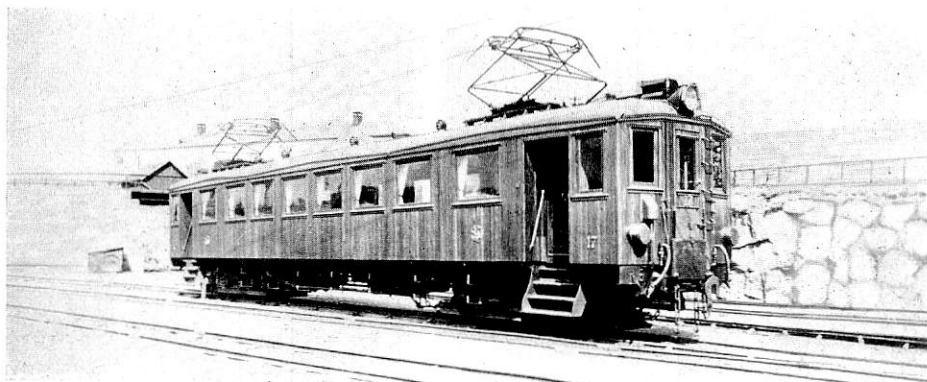
Kombinerad post- och packvagn litt. DFo.



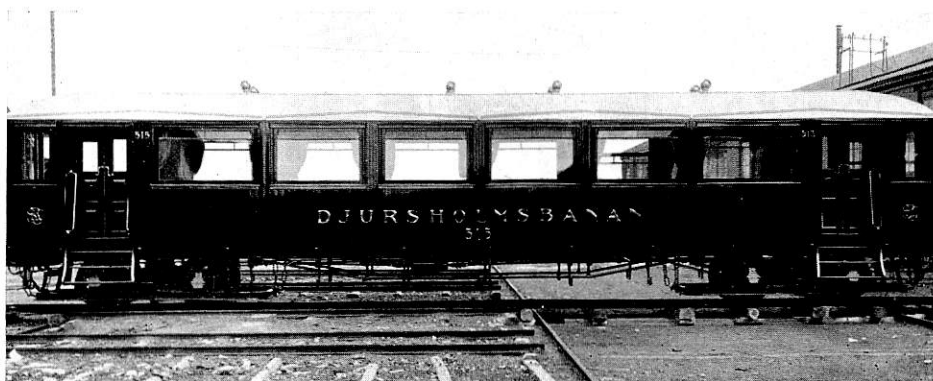
18 tons godsvagn litt. Iu.



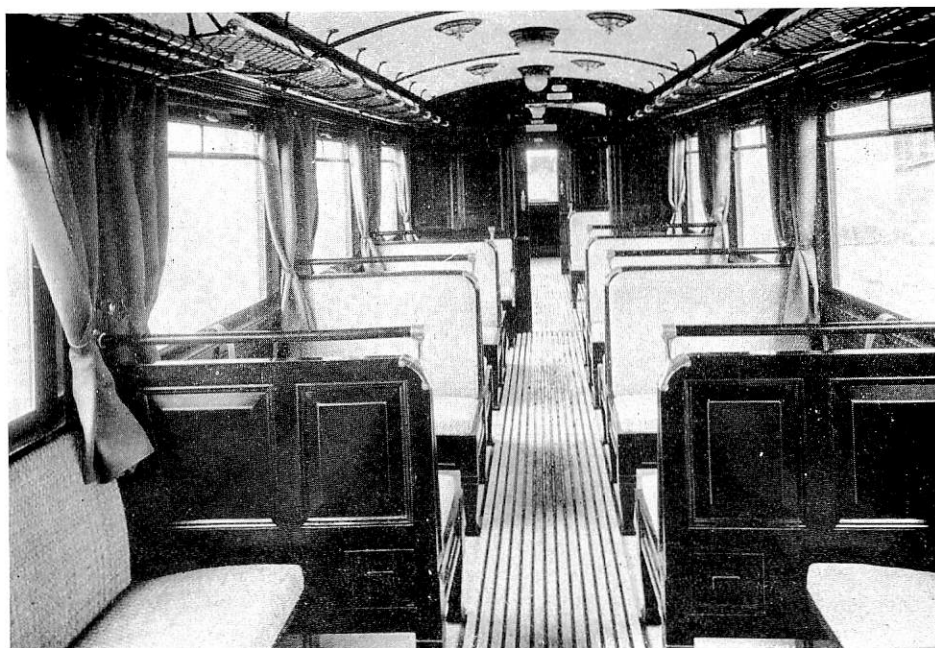
Elektrisk motorvagn av äldsta typ.



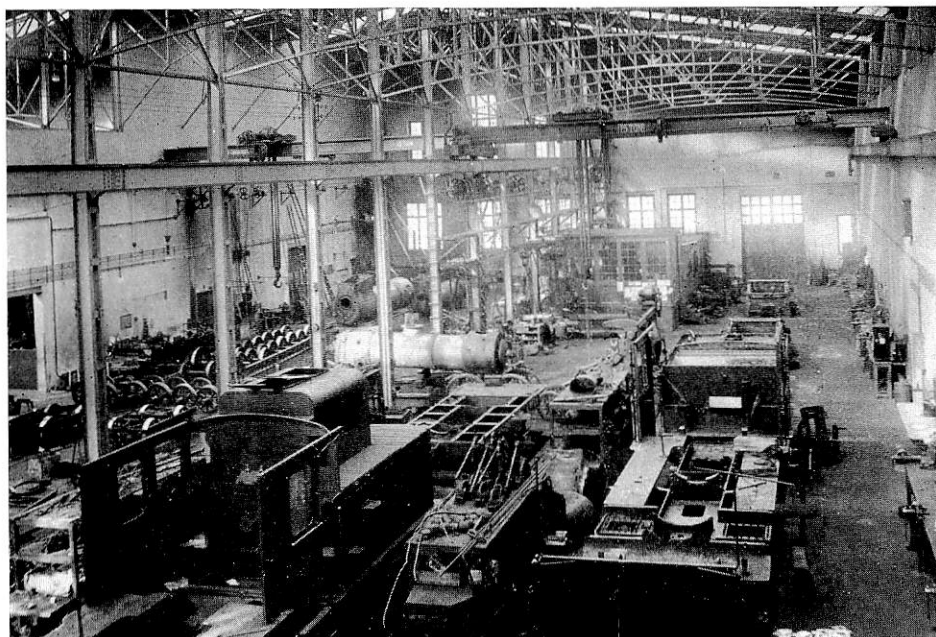
Elektrisk motorvagn rymmande 66 sittplatser.



Släpvagn å elektriska linjen.



Interiör av släpvagn.



Lokomotivverkstaden vid Mörby.

byggnadsförhållandena betingat sig att få bygga på löpande räkning med 15 % gottgörelse å byggnadskostnaden för arbetsledningen, fann järnvägsbolaget det med sin fördel förenligt att övertaga byggnadsarbetena i egen regi, vilket skedde den 1 juli 1918. Till ingenjör vid järnvägsbygget antogs civilingenjören L. GRANFELDT.

För banans lämpligaste inledande till Faringe station, vilken är placerad på en »klippö i det roslagska lerhavet», hade man två väsentligt olika lösningar att välja på. Den ena var att behålla stationen som sådan på ungefär samma plats med breddning av bangården och densamma utsträckande väster ut över gammal sjöbotten med ända till 16 m. djup av lös och vattenhaltig blålera mot Väsby gård jämte härmed följande omläggning av linjen från Uppsala mot Faringe på den närmaste kilometern. Den andra lösningen innebar stationens förflyttning åtskilliga hundratals meter österut med nya tillfartsvägar och ny bangård.

Av flera skäl beslöts därför i överensstämmelse med det första alternativet, ehuru man, med erfarenhet från tidigare bankbyggnader vid Roslagsbanan å samma lergrund, insåg de stora tekniska svårigheterna och därför redan från början inriktade sig på speciella, dyrbara grundförstärkningsarbeten. Man kunde givetvis icke då förutse de våldsamma merkostnader, som genom de dåliga grundförhållandena skulle komma att uppstå. Gimo bangård tarvade endast spårssystemets utökning, vilket utfördes av Dannemora—Hargs järnväg.

Vid arbetenas återupptagande den 27 juli 1918 beräknades att genom forcering få järnvägen öppnad för godstrafik till Tuna före årets utgång, men arbetena i de vid Faringe befintliga stora bergsskärningarna togo längre tid än beräknats, varför det såg mörkt ut för byggnadsplanens realiserande. Arbetena forcerades emellertid trots ransoneringskortens och spanska sjukans försvagande inverkan på »ral-larna». En intresserad »smalspårig» lantbrukare utlovade, att han skulle skänka bolagsledningen en högst värdefull kristidspresent — en gris, om banan bleve öppnad för godstrafik till Tuna före årets slut. I mitten av december uppfördes i Tuna en provisorisk bangård med en lika provisorisk godsbod för att möta den väntade stora kristidsgodstrafiken. När inspektionståget den 20 dec. 1918 under ymnigt snöfall, som dolde det delvis ogrusade spåret, anlände till Upplandstuna, funno besiktningsmännen allt klart och grisen hämtades. Bandelen öppnades för godstrafik den 16 påföljande januari.

År 1919 inträdde penningssvårigheter, enär aktiekapitalet var förbrukat genom de under året stegrade byggnadskostnaderna. I stället

för den i koncessionen angivna, av Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen efter gjord omräkning beräknade byggnadskostnaden, 1 450 000 kr. utan rullande materiell, uppskattade man nu hela banans kostnad till inemot 5 milj. kr. Kom så därtill, att det drog ut på tiden med fastställandet av linjesträckningen genom Alunda.

Det »bredspåriga» intresset i bygderna hade inför den »smalspåriga» positiva insats något slappats. Härigenom lyckades några för den »smalspåriga» intresserade Alundabor få denna kommun att uttala sig för en återgång till den genom hjärtat av Alunda gående linjen. Linjefrågan kom nu i ett bättre läge, men icke förrän sista dagarna av maj 1919 erhöles efter K. M.:s beslut Väg- och vattenbyggnadsstyrelsens godkännande av den under våren utförda renstakningen av denna linje. I sista stund sökte dock en del »bredspåriga» Alundaintressenter att sätta ett sista krokben för banans ändamålsenliga linjesträckning genom att begära vissa detaljändringar.

Vid grusning å Faringe bangård i mitten av juni 1919 inträffade ett par allvarliga bankras, ehuru bankgrunden förstärkts efter anvisning av en sakkunnig från Statens järnvägars geotekniska kommission.

Vid 1920 års ingång var arbetsledningen fullt beredd att forcera de återstående arbetena, så att öppnandet för trafik av banan i sin helhet kunde försiggå den 1 okt. s. å. Men ännu en gång skulle mellankommande omständigheter försena banbyggnaden. Den 1 april utbröt nämligen allmän byggnadslockout i landet och järnvägsbyggnaden måste på grund av bolagets från A.-b. KASPER HÖGLUND ärvda medlemskap i Svenska arbetsgivareföreningen nedlägga samtliga arbeten, som bedrevos med egna arbetare. Sällan har en lockout kommit olägligare för någon byggherre. I järnvägen voro 80 % av slutliga kostnaden nedlagda utan att någon vinst därå kunde påräknas, och arbetenas försening måste medföra ytterligare ett års uppskov med banbyggnadens slutförande.

Inför utsikten av en årslång arbetsvila ordnades emellertid så, att Stockholm—Roslagens järnvägar i sin egen regi med baningenjören HJ. EKHOLM som kontrollant i slutet av maj 1920 övertog de resterande arbetena å den delvis färdigbyggda delen Faringe—Alunda. Tack vare denna anordning syntes arbetena nalkas sin fullbordan framemot augusti månad. Då inträffade ånyo ett bankras, varigenom även den nyss avslutade brobyggnaden över Olandsån spolierades. De genom sjunkning och tryckbankar tillkomna fyllningsmassorna uppgingo i oktober 1920 till 22 000 kbm. och sammanlagda raskostnaderna belöpte

sig till i runt tal 200 000 kr. Linjen Faringe—Alunda öppnades emellertid för allmän såväl person- som godstrafik den 2 nov. 1920.

Våren 1921 var banans trafikering i sin helhet definitivt bestämd att begynna den 1 okt. s. å., varför arbetena inriktades därefter. Emellertid inträffade i juli ånyo ett mindre bankras, denna gång å den s. k. Edsmossen 3 km. söder om Gimo. Raset hade inträffat under natten, och föraren å det från Gimo på morgonen kommande gruståget observerade efter utlöpande ur kurvan invid banken, att denna sjunkit en dryg meter. Att stoppa tåget innan det rusade ned i banksvackan var omöjligt, att stanna med tåget nere i svackan var icke rådligt. Föraren beslöt sig omedelbart för att passera raset med full fart för att därigenom söka rädda det upp på andra sidan. Detta lyckades också.

Banans officiella invigning ägde rum under högtidliga former den 30 sept. 1921, och järnvägen öppnades i sin helhet för allmän trafik den 1 nästföljande okt. på dagen fyra år efter arbetenas begynnande. Byggnadstiden hade alltså av olika anledningar blivit jämt dubbelt så lång som den först beräknade.

Byggnadskostnaden inkl. inventarier uppgick den 31 dec. 1925 till 5 655 939 kr. Utom aktiekapitalet, 1 600 000 kr., utgjorde bolagets bankkulder vid samma tillfälle 4 731 494 kr.

Stationär personal och personal för banbevakningen är anställd av Faringe—Gimo järnvägsaktiebolag, övrig personal och materiell för trafikeringen tillhandahållas av Stockholm—Roslagens och Danne-mora—Hargs järnvägar. För driftskötseln och underhållet svara Stockholm—Roslagens järnvägar.

Stockholm—Roslagens järnvägar.

Sedan flera bandelar tillkommit, förändrades benämningen Stockholm—Rimbo järnväg till Stockholm—Rimbo järnvägar. Från den 1 jan. 1909 fastställdes, att järnvägarnas gemensamma namn skulle vara *Stockholm—Roslagens järnvägar*, enär bandelen Stockholm—Rimbo utgjorde föga mer än en fjärdedel av hela nätet, varför den förutvarande benämningen ansågs olämplig och vilseledande.

Järnvägens första byrålokal var förlagd en trappa upp i huset nr 10 B vid Norra Humlegårdsgatan (nuv. Karlavägen), där bolaget i aug. månad 1883 förhyrde två rum med tambur och »fri gas i trappuppgången», allt mot en årshyra av 525 kr. Därefter ha lokaler dispo-

nerats i olika hus i omedelbar närhet av eller vid Engelbrektsgatan, tills bolaget i aug. månad 1915 inflyttade i eget hus med adress nr 2 vid Engelbrektsplan. I byggnaden äro — förutom privatvåningar och affärer — lokaler dessutom inredda för Djursholmstrafikens paketinlämning och väntrum.

Banan med anläggningar. Frågan om anläggandet av dubbelspår å linjen Stockholm Östra—Djursholms Ösby var uppe redan år 1895, men för koncessionens erhållande blevo sådana villkor föreskrivna, att saken av ekonomiska skäl måste förfalla. Sedermera upptogs frågan på nytt, och koncession för dubbelspår å sträckorna Experimentalfältet—Ålkistan och Stocksunds bro—Djursholms Ösby beviljades den 22 juni 1904. För linjen Stockholm Östra—Experimentalfältet erhöles koncession den 25 aug. 1905, för sträckan Ålkistan—Stocksunds bro den 11 okt. 1907 och för Djursholms Ösby—Djursholms Danderyd den 1 sept. 1914. Dubbelspåret i sin helhet var färdigt 1917.

Som en följd av trafikens utveckling krävde broarna avsevärda ombyggnader och förstärkningar. För bron vid Stocksund inlades ny järnöverbyggnad 1907, och år 1909 ersattes den gamla svängbron vid Ålkistan med en dubbelspårig klaffbro, vilken samtidigt erhöles fullständig elektrisk och mekanisk förregling. Manövreringen av denna bro sker med elektrisk kraft, vilket möjliggör öppning av densamma på en halv minut.

Signal- och säkerhetsanläggningar. Fullständig elektrisk linjeblockering anordnades å linjen Stockholm Östra—Djursholms Ösby under år 1906, och i samband med dubbelspåret framdragande till Djursholms Danderyd 1917 utsträcktes linjeblockeringen till denna station. Under årens lopp ha växel- och signalförreglingar anordnats å ett flertal stationer, så att för närvarande fullständiga säkerhetsanläggningar finnas vid 15 stationer samt 17 håll- och lastplatser. Bevakningen å samtliga lastplatser har härigenom kunnat indragas. Vid Djursholms Framnäsvisken och Djursholms Sveavägen stationer utfördes under 1925 automatiska ljussignalanläggningar, vilka möjliggjort borttagandet av tågklararer- och säkerhetstjänsten å dessa stationer.

En säkerhetsanordning, som hittills använts i Sverige endast å Stockholm—Roslagens järnvägar, är det Webb-Thompsonska stavsystemet, vilket år 1909 togs i bruk å de enkelspåriga linjerna Djursholms Ösby—Täby och Djursholms Ösby—Djursholms Sveavägen.

Sedermåra har stavsystemet emellertid efter hand slopat, delvis på grund av införandet av andra säkerhetsanordningar.

Stationer med husbyggnader. Om Stockholm Östra station har i det föregående talats. År 1914 utfördes en ombyggnad av stationen på så sätt, att Djursholmslinjens tågspår framdrogos i en utsprängning av berget öster om bangården, varvid en särskild station för dessa tåg anlades år 1918 med personplattformar och en mindre stationsbyggnad. Samtidigt flyttades godsbangården i östra delen av stationsområdet till ett nytt område i närheten av godsmagasinet och å den förstnämnda platsen anordnades i stället personbangård för ånglinjens tåg. Nytt stationshus för den gemensamma trafiken är avsett att uppföras vid personbangårdens östra ände och med fasader mot planen framför Tekniska högskolan och Valhallavägen.

Utrymmet å stationerna i allmänhet, särskilt å Stockholm—Rimbo-linjen, visade sig också efter hand vara otillräckligt, varför betydliga utvidgningar och förbättringar även häruti ha vidtagits. Oberäknat nya stationer samt håll- och lastplatser, som tillkommit, har flertalet stationshus om- och tillbyggt. Elektriska kolgivningsanordningar till lokomotiven äro numera uppsatta vid Stockholm Östra, Rimbo och Uppsala Östra. Fullständig kajanläggning för sjöfarten anlades år 1905 i Stocksund. Vid denna hamn har bolaget alltsedan järnvägens början mottagit sina stenkolsleveranser, varjämte densamma även användes av industrier utefter banan för såväl export som import.

Rälsen å Stockholm—Rimbolinjen utgjordes från början av stål-skenor med en vikt av 14,3 kg/m. Dessa räls blevo under åren 1896—1905 i huvudspåret utbytta mot 27,6 kg:s å sträckan Stockholm Östra—Djursholms Ösby och mot 22,8 kg:s å övriga delar av linjen. På grund av den fortgående trafikökningen lät bolaget under åren 1908—1910 ytterligare förstärka skensträngen å bandelen Stockholm—Djursholms Ösby genom inläggning av 32,7 kg:s räls. Sedermera har inlagts 27,6 kg:s räls å linjen Djursholms Ösby—Djursholms Danderyd och 24,8 kg:s å linjen Ensta hållplats—Vallentuna. Under sjuårsperioden 1898—1905 vidtogos dessutom väsentliga förbättringar å huvudspårets lutnings- och kurvförhållanden mellan Stockholm och Rimbo.

Linjen Djursholms Ösby—Djursholms Framnäsvisken hade vid öppnandet en skenvikt av 16,0 kg/m. Numera utgör densamma 27,6 kg/m.

Å sträckorna Uppsala—Länna och Rimbo—Hallstavik är sedan år 1919 inlagd 24,8 kg:s räls. Å linjen Länna—Norrtälje är skenvikten, sedan ombyggnadsarbetena å denna linje avslutades år 1910, 22,8 kg.

Telegraf och telefon. Dubbeltrådig bantelefonlinje är anlagd över hela bannätet, så att varje station och banvaktsstuga är försedd med bantelefon. År 1920 uppsattes en s.k. sektionstelefon mellan Stockholm och Rimbo, vilken är så anordnad, att trafikexpeditionen genom densamma kan komma i direkt förbindelse såväl med resp. stationsföreståndare som med lokbefäl å denna linje. Genom överkoppling i Rimbo och Roslagsnäsby till resp. bantelefoner kunna även vid övriga linjer belägna tjänsteställen nås.

Rullande materiell för ånglinjen. Järnvägens fyra första lokomotiv voro tanklokomotiv av typen 2-4-0 med en dragkraft av 2 186 kg. och en tjänstevikt av 16,9 ton samt försedda med synnerligen obetydliga utrymmen för kol och vatten. I den mån den ökade trafiken, högre tåghastigheter och tillkomsten av nya bandelar erfordrat ny dragkraft, ha lokomotivens storlek och styrka alltjämt ökats.

Den genomgående persontrafiken ombesörjes sålunda numera av moderna överhettninglokomotiv av typen 2-6-2 med en dragkraft av 6 350 kg. och försedda med fyraxliga tendrar med utrymme för 3 ton kol och 10 kbm. vatten. Totala tjänstevikten av dessa lokomotiv uppgår till 65 ton. För den lokala persontrafiken användas tanklokomotiv — likaledes för överhettad ånga — av typen 2-6-2 med 4 550 kg:s dragkraft och 35 tons tjänstevikt. För den tyngre godstrafiken slutligen finnas åtta-kopplade lokomotiv med 7 900 kg:s dragkraft.

De äldsta personvagnarna voro tvåaxliga genomgångsvagnar med gavelplattformar, varje vagn rymmande högst 26 sittplatser i 3:e klass. Genom förvärvandet av Djursholms aktiebolags järnväg år 1892 tillfördes järnvägen de två första boggiévagnarna. Denna vagn typ har därefter uteslutande ifrågakommit vid de nyanskaffningar, som undan för undan måst företagas för att tillgodose järnvägens hastigt växande persontrafik. De senast levererade vagnarna för 3:e klass rymma icke mindre än 72 sittplatser.

Uppvärmningen av tågens personvagnar skedde under de första tio åren genom en under varje vagn anbragt, utifrån tillgänglig eldningsapparat (kamin), från vilken de heta rökgaserna bortleddes i ett genom vagnens inre draget järnrör, vilket därvid upphettades och i sin ordning avgav värme till vagnen. I och med insättande av boggiévagnar i ångtågen år 1896 ersattes denna primitiva anordning med ånguppvärmning enligt gängse system. Då emellertid åtskilliga olägenheter vidlåda även denna uppvärmning med högtrycksånga i värmekropparna, har den på senare tid börjat utbytas mot modernare, mera eko-

nomiska och lättare reglerbara värmeledningssystem för lågtrycksånga. För vissa särskilda fall ha en del vagnar försetts med apparater för separat uppvärmning med varmvatten.

Belysningen i personvagnarna erhöles först genom stearinljus, därefter vid början av 1890-talet genom fotogenlampor. År 1904 beslöts och påbörjades installerande av acetylengasbelysning. Den ursprungligen använda anordningen med lampor för öppna lågor har sedermera blivit ersatt med Dalénbelysning.

I likhet med den övriga rullande materiellen kunna även godsvagnarna uppvisa en betydande utveckling. De under de första 20 åren inköpta godsvagnarna hade en bärighet av endast 5 à 7 ton med undantag för ett mindre antal åren 1896—1898 anskaffade boggiévagnar med 16 tons lastförmåga. Behovet av godsvagnar med större bärighet föranledde från och med år 1904 inköp av vagnar med 15 à 16 tons lastförmåga, vilka emellertid måste förses med tre axlar, enär banans överbyggnad icke tillät så högt hjultryck, som dylika vagnar med endast två axlar skulle hava medfört. Sedan erforderliga förstärkningsarbeten å överbyggnaden blivit utförda, ha uteslutande tvåaxliga vagnar anskaffats. Den från och med år 1917 antagna normaltypen för öppna godsvagnar har en lastförmåga av 18 ton vid 4,85—6,0 tons egenvikt. Medellastförmågan pr godsvagn (exkl. packvagn litt. F) utvisar under tjuguarperioden 1904—1924 en ökning från 7,1 till 12,9 ton, således en höjning av 82 %.

Under de båda första decennierna av järnvägens tillvaro var den rullande materiellen utrustad med endast handbroms. I och med tillkomsten av större tågenheter och ökad hastighet framträdde behovet av bättre bromskraft. År 1905 beslöts därför införandet av automatisk tryckluftbroms å den i persontrafiken använda materiellen.

I avsikt att undersöka möjligheten att utan allt för stora ekonomiska uppoffringar kunna bereda en del förtortssamhällen förbättrade trafikförhållanden och för att erhålla en på egen erfarenhet grundad uppfattning om motorvagnars användbarhet för dylik trafik, anskaffade järnvägen hösten 1924 en bensinmotorvagn av tysk tillverkning. Vagnen, som rymmer 66 sittplatser och vid behov kan medföra en släpvagn för samma antal resande, är försedd med en 160 hkr. sexcylindrig motor. Den har en största tillåtna hastighet av 60 km/t. och betjänas av en man.

Rullande materiell för elektriska linjen. Enär linjen mellan Stockholm och Djursholm var Sveriges första järnväg med

elektrisk drivkraft och någon större erfarenhet från dylik drift sålunda icke fanns tillgänglig inom landet, blev leveransen av den elektriska utrustningen för de från början erforderliga fyra motorvagnarna överlämnad till en engelsk firma, MATHER & PLATT, Ltd, i Manchester, som då ansågs som en av de ledande på detta område och som förklarar sig villig utföra beställningen enligt de uppställda fordringarna. Det visade sig emellertid, att icke heller denna firma var i stånd att omedelbart behärska svårigheterna. Först sedan dyrbara försök och ändringsarbeten blivit utförda, kunde leveransen, 1 1/2 år försenad, godkännas och vagnarna insättas i trafik i maj 1895.

De båda sinsemellan olika konstruktiva anordningar, som kommo till användning för dessa första motorvagnar, skilde sig väsentligt från nu brukliga utföranden. Vagnarna kunde ej heller länge tillfredsställa trafikens krav på erforderligt platsutrymme i tågen, enär motorernas styrka icke medgav tillkoppling av släpvagnar utan att hastigheten i alltför hög grad nedsattes.

Den växande trafiken framtvängde därför snart starkare motortyper, och denna utveckling har därefter oavbrutet fortgått i samband med verkställda ombyggnader och nyanskaffningar, så långt teknikens utveckling och det till buds stående, begränsade utrymmet vid varje tillfälle medgivit. Under det att de första motorvagnarna voro utrustade med 4 motorer om högst 28 hkr. vardera, har för den senast fastställda vagnstypen med samma antal motorer motorstyrkan ökats till 63 hkr. Med dessa vagnar kunna 3 släpvagnar med 40 km/t. hastighet framföras även i de största stigningarna.

Uppvärmningen av vagnarna i de elektriska tågen skedde till en början med kaminer men är numera uteslutande elektrisk, liksom även belysningen, vilken under de första åren utgjordes av fotogenlampor.

I likhet med järnvägens övriga rullande materiell voro även den elektriska linjens vagnar under de första åren försedda med endast handbroms. Efter år 1901 verkställda försök försågs denna materiell med apparater för direkt verkande tryckluftbroms enligt Christensens system. För att tillgodose de ökade kraven på trafiksäkerhet har den direkta bromsen numera ersatts med automatisk tryckluftbroms.

Kraftstationen. För att erhålla den för den elektriska trafiken erforderliga energien anlade järnvägen år 1893 en ångkraftstation vid Stocksund, varest lämpligt tomtutrymme intill kaj disponerades.

Den första utrustningen utgjordes av 2 ångpannor med vardera 62 kvm. eldyta samt 3 kompond-ångmaskiner med kondensor, utveck-



Greve H. J. HAMILTON,
överste.



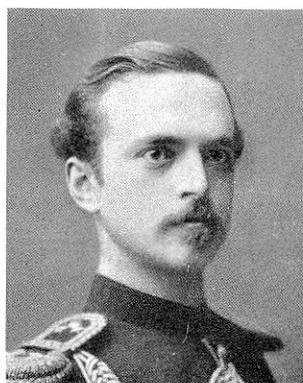
W. GROËN,
godsägare.



J. LUNDIN,
godsägare.



R. MONTGOMERY-CEDERHJELM,
bruksägare.



A. UGGLÅ,
major.



M. FALK,
landssekreterare.



H. G. W. WRANGEL,
generallöjtnant.



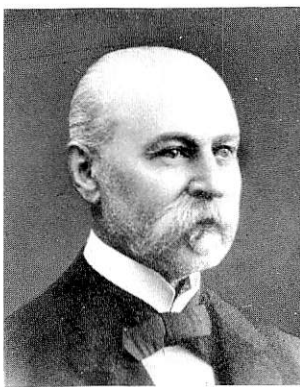
G. SILFVERSTOLPE,
godsägare.



J. G. RICHERT,
överste.



C. G. V. NORRMAN,
överste.



A. N. ALMLÖF,
trafikchef.



E. M. K. SKÄRMAN,
trafikchef.



A. T. RUDELIUS,
verkst. direktör, trafikchef.



L. V. STÄHLE,
trafikchef.



C. H. FOGELBERG,
verkst. direktör, trafikchef.



N. VICTORIN,
verkst. direktör, trafikchef.



Å. NERELL,
verkst. direktör, trafikchef.



J. B. GUSSANDER,
trafikdirektör.



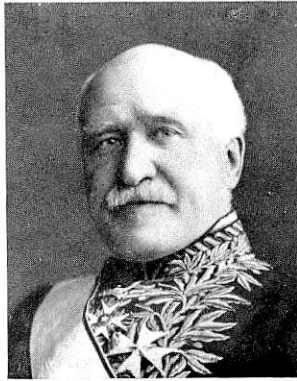
C. L. REUTERSKIÖLD,
kabinettskammarherre.



Frh. C. J. BECK-FRIIS,
bruksdisponent.



A. H. BRUNDIN,
bruksdisponent.



H. L. F. LAGERCRANTZ,
envoyé.



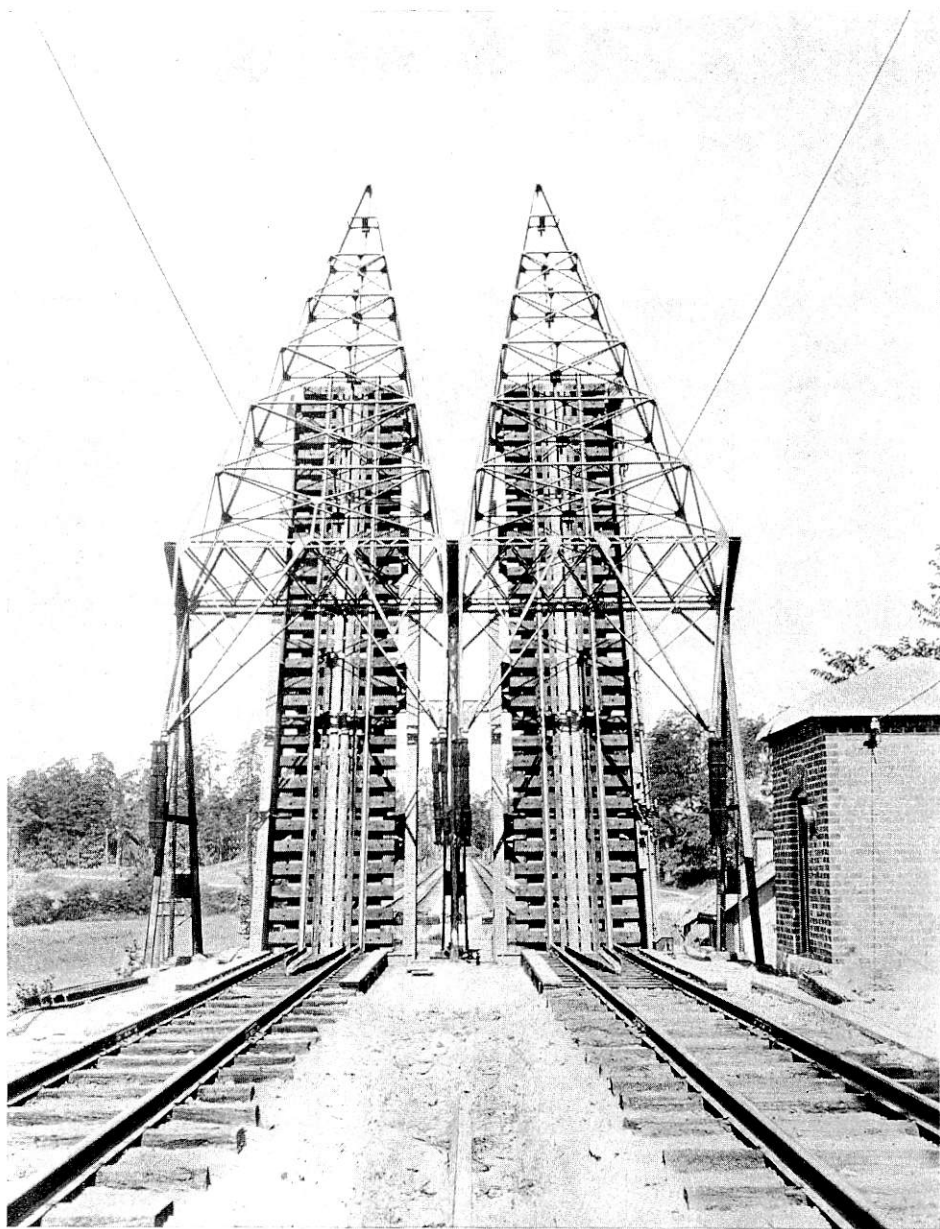
C. SÖDERBERG,
grosshandlare.



J. O. ÅBERG,
trafikchef.



E. W. RICHNAU,
trafikchef.



Klaffbron över Älkiste kanal.

lande maximalt 120 hkr. och drivande var sin likströmgenerator, jämte behövlig elektrisk instrumentering.

Avsevärda utvidgningar ha sedermera tid efter annan måst företagas — bl. a. anskaffades år 1911 en turbogenerator —, så att den installerade maskineffekten f. n. uppgår till 950 hkr. och likströmgeneratorernas effekt till 680 kW vid 650 volts spänning.

Sedan Älvkarleby kraftverk blivit anlagt och dess distributionsnät utsträckt till Djursholm, träffades år 1916 avtal om leverans därifrån av den för den elektriska bandriften behövliga energien i form av högspänd växelström. Den 2 maj 1917 kunde Dalälvens vattenmassor för första gången användas att framdriva tågen på Djursholmsbanan.

Ångkraftanläggningen användes därefter endast som reserv.

Verkstäder. Järnvägens första reparationsverkstad var inrymd i samma byggnad som lokomotivstallet vid Stockholm Östra station. Allt eftersom den rullande materiellen ökades, blev emellertid denna verkstad mer och mer otillräcklig, och då belägenheten icke medgav erforderliga utvidgningar, inköptes år 1905 ett större markområde vid Mörby omedelbart intill Stocksund, varest nya, tidsenliga verkstäder genast började uppföras. Dessa togos i bruk år 1907.

Huvudbyggnaden, som upptager en areal av 3 600 kvm., innehåller lokaler för reparation av lokomotiv, motor-, person- och godsvagnar samt smedja, maskin- och snickareverkstad. Den är anordnad för elektrisk drift och utrustad med de arbetsmaskiner och hjälpmedel, som erfordras för en rationell drift, så att i huvudsak alla vid den rullande materiellens underhåll förekommande arbeten där kunna utföras. En rätt omfattande nytillverkning av godsvagnar har även ägt rum.

Inom verkstadsområdet finnes även uppfört ett acetylgasverk, som producerar den för järnvägens behov, särskilt personvagnsbelysningen och verkstaden, erforderliga gasen.

En mindre driftverkstad, avsedd för s. k. dagreparationer av lokomotiven, finnes anordnad i anslutning till Rimbo lokomotivstation.

Trafik och transporter. Den första tidtabellen upptog endast två tåg i vardera riktningen, båda blandade och med en kortaste restid Stockholm—Rimbo av 2 t. 57 min. Ytterligare ett tåg i vardera riktningen insattes fr. o. m. sommartidtabellen 1886, och från den 1 okt. 1896 ökades tågparen till fyra. För lokaltrafiken Stockholm—Täby—Vallentuna, som började den 1 maj 1909, gå f. n. sju tåg i vardera riktningen, varjämte tågsättens storlek flerdubblats sedan denna trafiks början. Dessutom finnes en del lägenheter vissa veckodagar.

Sedan Djursholmstrafiken 1890 blev öppnad, trafikerades denna linje med 9 tåg dagligen i vardera riktningen, vilket tågantal vid elektriska driftens igångsättande 1895 ökades till 20 st. F. n. framföras å vardagar ett 35-tal elektriska tåg dagligen i vardera riktningen, därav vissa framgå till och utgå från Djursholms Danderyd. Normaltågsätten utgöras av motorvagn med två släpvagnar. Från hösten 1910 gå å samma linje under sön- och helgdagar tåg var 30:e minut — med undantag av ett par morgontimmar — från första till sista tåget för dagen.

Den största tillåtna tågastigheten å linjen Stockholm—Rimbo, som vid järnvägens öppnande utgjorde endast 20 resp. 25 km/t., har numera ökat å sträckan Stockholm Östra—Djursholms Danderyd till 40 km/t. för elektriska tåg och 55 km/t. för ångtåg samt å den övriga delen av nämnda linje till 60 km/t. Farhastigheten å linjerna Rimbo—Länna och Faringe—Gimo är även 60 km/t., å linjerna inom Djursholm 30 km/t. och å de övriga järnvägslinjerna 40 km/t.

Transporterna å Stockholm—Rimbo järnväg utgjordes från början huvudsakligast av skogs- och lantmannaprodukter till Stockholm. Några industriella anläggningar utefter banan funnos ej vid öppnandet men ha dock sedermera tillkommit, t. ex. Skebo bruks järnverk vid den år 1898 öppnade linjen Rimbo—Häverösund och Holmens pappersbruk vid Hallstaviks station å samma linjes förlängning till denna plats. Sistnämnda bruksdrift igångsattes under år 1915. Vid den inköpta bandelen Uppsala—Norrtälje äro Länna sågverk samt Rånäs bruk belägna, det sistnämnda tillhörande Gimo—Österby bruks a.-b., som även äger betydande industriella anläggningar vid Gimo, ändpunkten för linjen Faringe—Gimo. I övrigt har en hel del industrier under årens lopp uppstått vid bannätets stationer, t. ex. tegelbruk, som f. n. finnas vid Vallentuna, Broby och Rimbo. Å inköpta resp. nybyggda järnvägs-linjer finnas tegelbruk vid Uppsala, Finsta och Gimo. Genom nämnda bruksanläggningar har järnvägens godstrafik givetvis utvecklats i avsevärd grad.

Persontrafiken under järnvägens första tid var helt obetydlig men har numera uppnått en enastående trafikintensitet, mest beroende på de anlagda villastäderna utmed banan. Å dessa platser funnos till en början endast sommargäster. Sedan anläggningen av Djursholms villastad år 1890 tog sin början ha emellertid allt flera villasamhällen med bofasta invånare uppstått vid stationer och hållplatser i Stockholms närhet.

Resandetrafiiken till och från Stockholm å ånglokallinjerna Stockholm—Vallentuna och Stockholm—Österskär, som under år 1908 utgjorde 216 300, uppgick 1925 till icke mindre än 1 158 700, d. v. s. en ökning av 436 %. Denna trafik fördelar sig mellan de olika platserna enligt följande tabell:

	1908	1925	Ökning i %
Enebyberg och Roslagsnäsby	40 230	325 357	708
Täby och Byle	44 103	286 197	549
Bällsta och Vallentuna	39 257	125 762	220
Ensta, Tibble, Åkerby och Viggbyholm	25 137	296 330	1 079
Rydbo	15 710	21 057	34
Runö	19 333	31 795	64
Åkersberga	17 127	23 339	36
Österskär	15 429	48 886	217

Å de elektriska linjerna transporterades år 1900 till och från Stockholm 658 400 resande, vilken siffra 1925 utgjorde 1 886 900, således en stegring av 187 %.

Paketgodset å Djursholmslinjen, som från början transporterades med persontågen, steg efter hand till sådana proportioner, att det visade sig vara nödvändigt skilja detsamma från persontrafiken, varför bolaget 1911 ombyggde en av de äldre motorvagnarna till paketvagn, vilken numera gör tre turer pr söckendag i vardera riktningen.

Vid den elektriska driftens öppnande hade järnvägsbolaget beräknat att få förlägga ändstationen för densamma till Engelbrektsplan, vilket dock icke beviljades, varför tågen fingo sin slutstation i nedre delen av Engelbrektsplan. Denna plats är dock på grund av gatans lutning givetvis ej lämplig för växlingsrörelser och dylikt. Först år 1915 erhöles begärd stationsförändring i samband med förlängning av koncessionen för denna trafik. Utgångsplatsen för tågen var sålunda förlagd till Engelbrektsplan intill dess koncessionen för trafiken i Engelbrektsplan utgick i augusti månad 1925, från vilken tid förnyelse av trafikillståndet lämnats endast för kortare tidsperioder och då endast för sträckan Stockholm Östra—Runebergsplan (i korsningen av Karlavägen och Engelbrektsplan). Den 1 maj 1926 förlängdes koncessionen på ytterligare 5 år.

Pensionsfrågan. Personalens pensionsfråga erhöles efter åtskilliga förarbeten sin lösning genom en å 1890 års bolagsstämma antagen »Ordning för pensionering av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolags

tjänstepersonal», varigenom en ålderspension av 40 % tillerkändes personalen av bolaget. Å samma bolagsstämma fastställdes även ordning för *Änke- och pupillkassa för Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolags tjänstepersonal*. Båda dessa reglementen fingo giltighet 1890. Uppsala—Länna—Norrtälje järnvägars personal, som övergick i Rimbobolagets tjänst vid köpet 1905, voro delägare i dessa banors pensions- samt änke- och pupillkassa, vilken bl. a. tillförsäkrade tjänstehavarna en ålderspension av 50 %.

Den 1 jan. 1908 inträdde Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag i Enskilda järnvägarnas pensionskassa för all ordinarie personal, som vid denna tidpunkt ej uppnått 40 års ålder. De tjänstehavare, som då hade överskridit nämnda ålder, pensioneras efter förutvarande bestämmelser.

För att om möjligt bereda dem av de äldre befattningshavarna, för vilka endast 40 % ålderspension var fastställd, en ökning i pensionen beslöts av Stockholm—Rimbobolagets änke- och pupillkassa 1910, att en tilläggspension från denna kassa skulle utgå till de manliga delägarna, motsvarande 12 % av avlöningen. Beloppet har sedermera ökats till 20 %.

Ekonomi. Bolagsordningen har givetvis allt efter företagets utveckling undergått en hel del förändringar.

Aktiekapitalet utgjorde år 1885 901 626 kr. (Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag) och 1887 926 700 kr. Detta belopp bibehölls till år 1900, då det höjdes till 1 230 000 kr. År 1905 ökades kapitalet till 2 600 700 kr. och följande år till 3 466 400 kr., år 1908 till 4 156 200 kr., år 1909 till 4 500 000 kr., år 1911 till 4 635 000 kr., år 1913 till 4 744 800 kr. och 1915 till 4 746 000 kr. Slutligen höjdes det år 1918 till 5 600 000 kr. Samtliga ökningarna i aktiekapitalet ha skett med penninginbetalningar.

Förutom de tidigare nämnda lånen (statslånet av 1885 å 500 000 kr. och obligationslånet av 1888 å 650 000 kr.) har bolaget på grund av de stora utgifterna för nätets utvidgning jämte banans och materiellens förstärkande efter hand nödgats upptaga flera nya lån. Sålunda upptogs ett nytt statslån 1905 å 500 000 kr. och dessutom följande nya obligationslån: år 1892 å 650 000, år 1895 å 2 milj., år 1901 å 1 200 000, år 1908 å 3 milj. och år 1917 å 1 500 000 kr. Vid förvärvande av Uppsala—Länna järnväg och Södra Roslags kustbana övertogs även dessa banors obligationslån. Vid tidpunkten för resp. inköp utgjorde Uppsala—Länna järnvägs lån 163 000 kr. (av år 1888) och Södra

Roslags kustbanas lån 141 000 kr. (av år 1898). Genom 1895 års obligationslån konverterades de två obligationslånen å 650 000 kr. vardera (1888 och 1892 års), det förra slutgiltigt under år 1896 och det senare under år 1900.

Utdelning å aktiekapitalet började år 1892, då 2 % utdelades. Under åren 1893—1899 var utdelningen resp. 3 %, 5 %, 3 %, 4 %, 2 %, 5 % och 7 %. De två följande åren utdelades 5 %, år 1902 4 % och 1903 åter 5 %. Åren 1904—1907 voro siffrorna resp. 6 %, 8 %, 7 % och 6 %. År 1908 utdelades ånyo 6 % men därefter skedde ingen utdelning åren 1909—1912. År 1913 utdelades 2 % och åren 1914—1918 resp. 4 %. De därefter följande åren har utdelningen varit 6 %.

Styrelse och chefer år 1926.

Stockholm—Roslagens järnvägar.
(Stockholm—Rimbo järnväg.)

Styrelse.

WRANGEL, H. G. W., generallöjtnant, *ordförande*,
SAHLIN, M. R., f. d. landshövding, *statens ombud*,
SÖDERBERG, C., grosshandlare,
SJÖDAHL, J. F., grosshandlare,
FORSMARK, A. L., regementsläkare.

Verkställande direktör och chef.

NERELL, ÅKE..... 1919—

Trafikdirektör.

GUSSANDER, J. B..... 1922—

Rimbo—Sunds järnväg.

Styrelse.

BECK-FRIIS, C. J., frih., *ordförande*,
BRUNDIN, H., disponent,
SÖDERBERG, C., grosshandlare,
BECK-FRIIS, C., frih.,
NERELL, ÅKE, *verkst. direktör*, se nedan.

Verkställande direktör.

NERELL, ÅKE..... 1920—

Faringe—Gimo järnväg.

Styrelse.

SÖDERBERG, C., grosshandlare, *ordförande*,
 NERELL, ÅKE, *verkst. direktör*, se nedan,
 RICHNAU, E., trafikchef,
 SUNDBERG, A., bruksdisponent.

Verkställande direktör och chef.

NERELL, ÅKE 1919—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Stockholm—Roslagens järnvägar.

(Stockholm—Rimbo järnväg.)

Ordförande.

MONTGOMERY-CEDERHJELM, R., bruksägare 1882—1888
 UGGLA, A., major 1888—1904
 FALK, M., landssekreterare 1904—1916

Verkställande direktörer.

SILFVERSTOLPE, G., godsägare 1883—1893
 RICHERT, J. G., överste i V. V. K. 1894—1895
 NORRMAN, C. G. V., överste 1895—1897
 RUDELIUS, A. T., kapten 1897—1901¹
 FOGELBERG, C. H., kapten i V. V. K. 1908—1912
 VICTORIN, N., kapten i V. V. K. 1912—1919

¹ Under tiden den 1 juli 1901—den 1 jan. 1908 fungerade ej någon verkställande direktör, men på grund av bolagets stora utvidgningar ökades arbetena i så avsevärd grad, att en s. k. Beredande kommission i stället måste tillsättas från den 1 mars 1905. Denna kommitté, som bestod av tre personer, hade att förbereda de viktigare ärendena. Då verkställande direktör ånyo förordnades från den 1 jan. 1908, upplöstes kommissionen.

Trafikchefer.

ALMLÖF, A. N., civilingenjör 1885—1896
 RUDELIUS, A. TH., kapten 1896—1901
 STÄHLE, L. VIKTOR, kapten i V. V. K. 1901—1908
 SKÄRMAN, E. M. K., civilingenjör (för linjen Uppsala
 —Norrtälje) 1905—1909
 FOGELBERG, C. H., kapten i V. V. K. 1908—1912
 VICTORIN, N., kapten i V. V. K. 1912—1919

Uppsala—Länna järnväg.

Ordförande.

VON ESSEN, F., frih. 1874—1888
 VON DÜBEN, A., frih. 1888—1905
 VON FRIESENDORFF, R., frih. 1905
 FALK, M., landssekreterare 1905—1908

Verkställande direktörer.

QVINNERSTEDT, C., bruksförvaltare	1874—1905
STÄHLE, L. V., kapten i V. V. K.....	1905—1908
FOGELBERG, C. H., kapten i V. V. K.....	1908

Trafikchef.

SKÄRMAN, E., civilingenjör	1876—1908 ¹
----------------------------------	------------------------

¹ Befattningen innehades även efter sedan Stockholm—Roslagens järnvägar övertagit banan.

*Länna—Norrtälje järnväg.**Ordförande.*

VON ESSEN, F., frih.	1881—1888
BEHMER, E., borgmästare.....	1888—1905

Verkställande direktör.

QVINNERSTEDT, C., bruksförvaltare	1881—1905
---	-----------

Trafikchef.

SKÄRMAN, E., civilingenjör	1884—1905 ¹
----------------------------------	------------------------

¹ Befattningen innehades även efter sedan Stockholm—Roslagens järnvägar övertagit banan.

*Södra Roslags kustbana.**Ordförande.*

BURÉN, A., överintendent.....	1897—1909
-------------------------------	-----------

Verkställande direktör.

BERGMAN, A., godsägare	1897—1909
------------------------------	-----------

*Rimbo—Sunds järnväg.**Ordförande.*

HAMILTON, H. J., greve, överste	1891—1896
---------------------------------------	-----------

Verkställande direktörer.

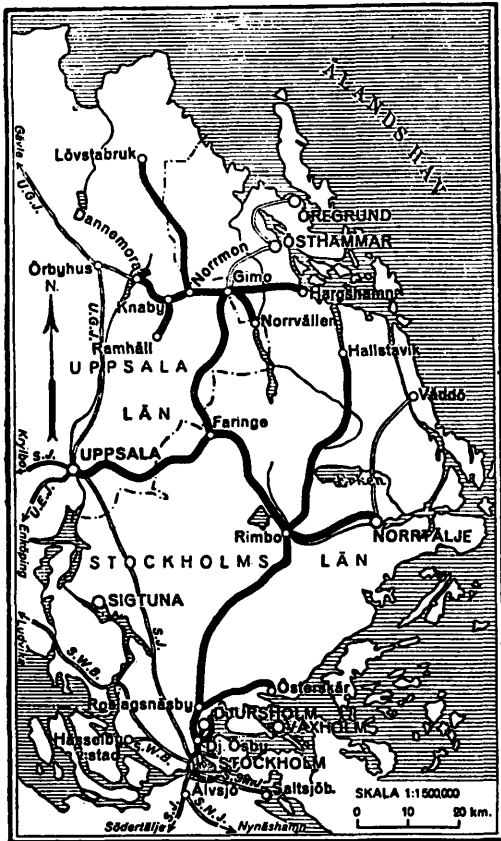
HOLMSTRÖM, O., godsägare.....	1897—1915
VICTORIN, N., kapten i V. V. K.....	1915—1919

*Faringe—Gimo järnväg.**Ordförande.*

WRANGEL, H., generallöjtnant.....	1918—1924
-----------------------------------	-----------

Verkställande direktör.

VICTORIN, N., kapten i V. V. K.....	1918—1919
-------------------------------------	-----------



Översiktskarta av Roslagens järnvägar.

Stockholm—Roslagens järnvägar utgöres av en kombination av ångdriven och elektrisk järnväg, varav den förra utgår från *Stockholm Östra* station, belägen i vinkeln mellan Valhallavägen och planen framför Kungl. tekniska högskolan. Sedan den 15 maj 1895 hade den elektriska banan utgått från Nedre Engelbrektsgatan. Genom beslut av Stockholms stadsfullmäktige år 1924 skulle det 1 km. långa gatuspåret mellan Engelbrektsplan och östra stationen slopas, men efter underhandlingar har banans utgångspunkt för tiden intill 1 maj 1931 förlagts å Runebergsplan vid Humlegården.

Mellan Stockholm Östra och Djursholms Danderyd är banan dubbelspårig och trafikeras gemensamt av ångtågen och de elektriska tågen. Från Danderyd fortsätter den ångdrivna banan norrut, under det att den elektriska banan, vanligen kallad Djursholmsbanan, redan vid Djursholms Ösby avviker med två spår genom Djursholm dels till Svalnäs, dels till Altorp, vilka båda slutstationer äro avsedda att förbindas med varandra.

Stockholm—Djursholm (Svalnäs), 13 km. Vid *Stockholm Östra* lägger man märke till de storartade anläggningar, som omgiva stationsområdet, i nordost Kungl. tekniska högskolan och i norr Materialprovninganstalten samt Röda Korsets stora byggnadskomplex. Till vänster om utfarten från stationen reser sig Epidemisjukhuset på sin lövomkransade kulle. Efter att ha passerat viadukten över Värtabanan, är man strax inne i »*Vetenskapsstaden*» med Veterinärhögskolans ståtliga anläggningar samt Skoghögskolan till vänster vid Brunnsvikens strand, Lantbruksakademien med *Experimentalfältet* till höger med hållplats, därpå närmare *Freskati* hållplats, på samma sida Nobelinstitutets röda tegelbyggnader, K. vetenskapsakademiens utomordentligt vackert och dominerande belägna palats samt slutligen det fribelägna imponerande Riksmuseet. Till vänster ligga Bergianska trädgårdens stora trädgårdsanläggningar. Banan har hittills gått på Norra Djurgårdens marker men kommer nu in på Bergshamraområdet med *Alkistans* villasamhälle, delvis bestående av kolonistugor, med hållplats.

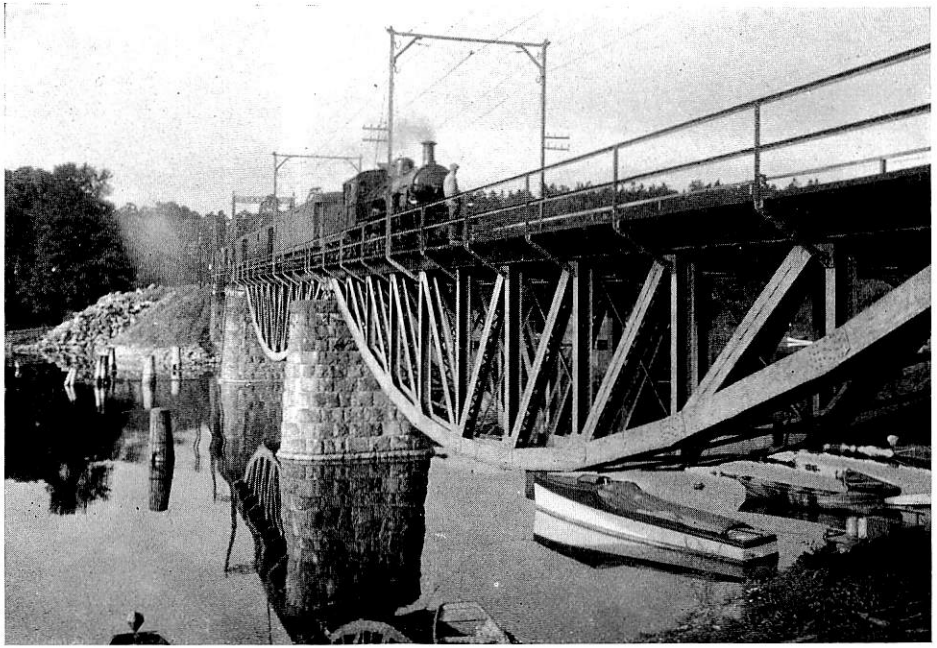
Edsviken passeras på en omkr. 100 m. lång järnvägsbro, från vilken en härlig utsikt öppnar sig. Därefter uppnås *Stocksunds* station och köping med det



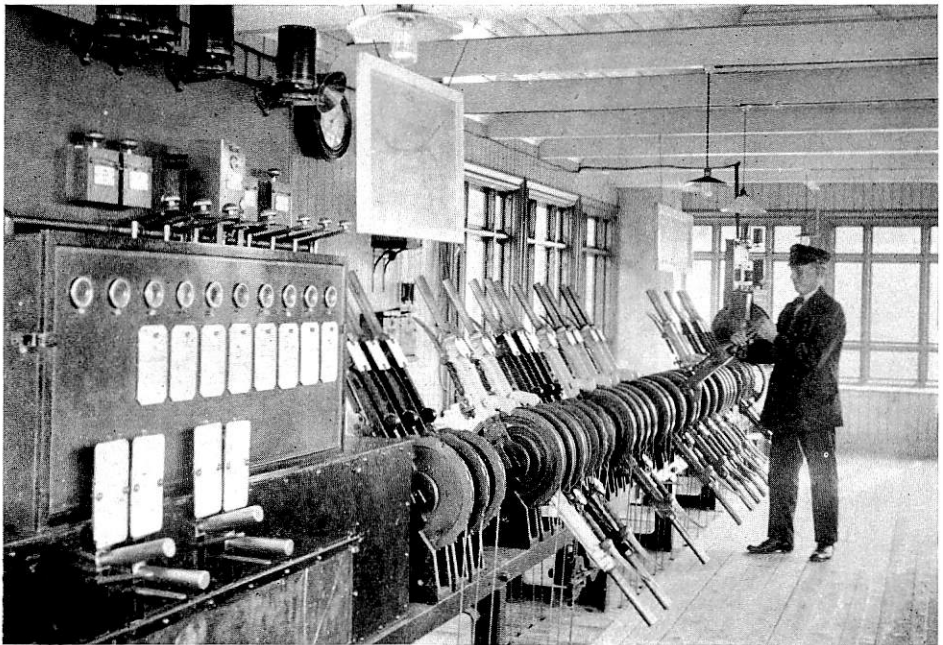
Stocksunds station.



Djursholms Ösby station med norra infarten i bakgrunden.



Stocksundsbron.



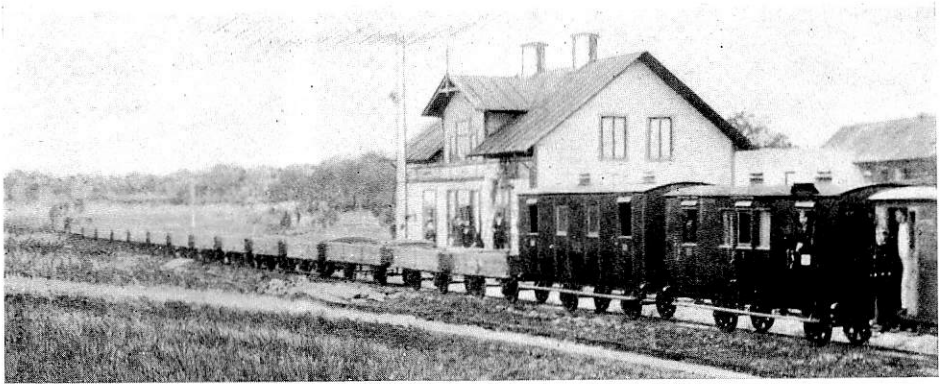
Ställverket vid Djursholms Ösby.



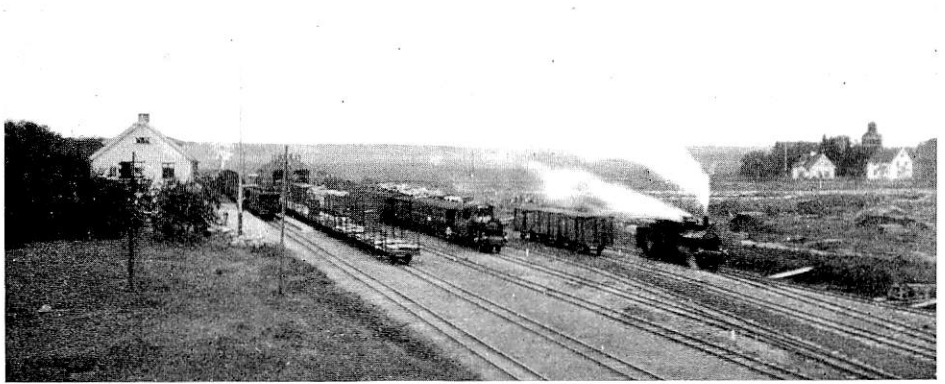
Rimbo bangård.



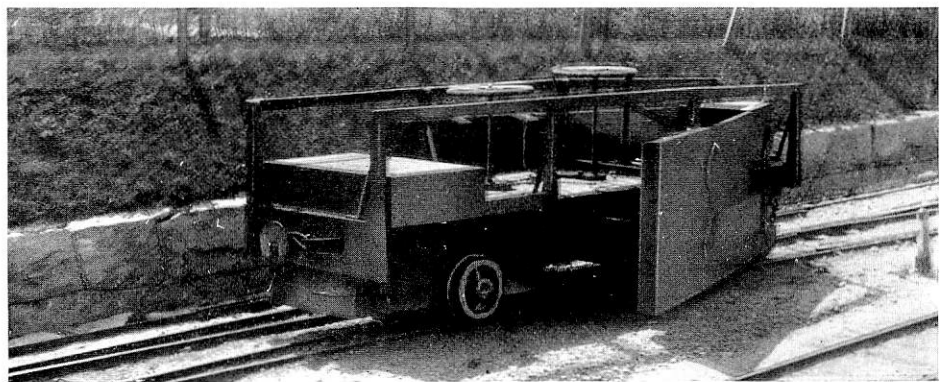
Länna station år 1879.



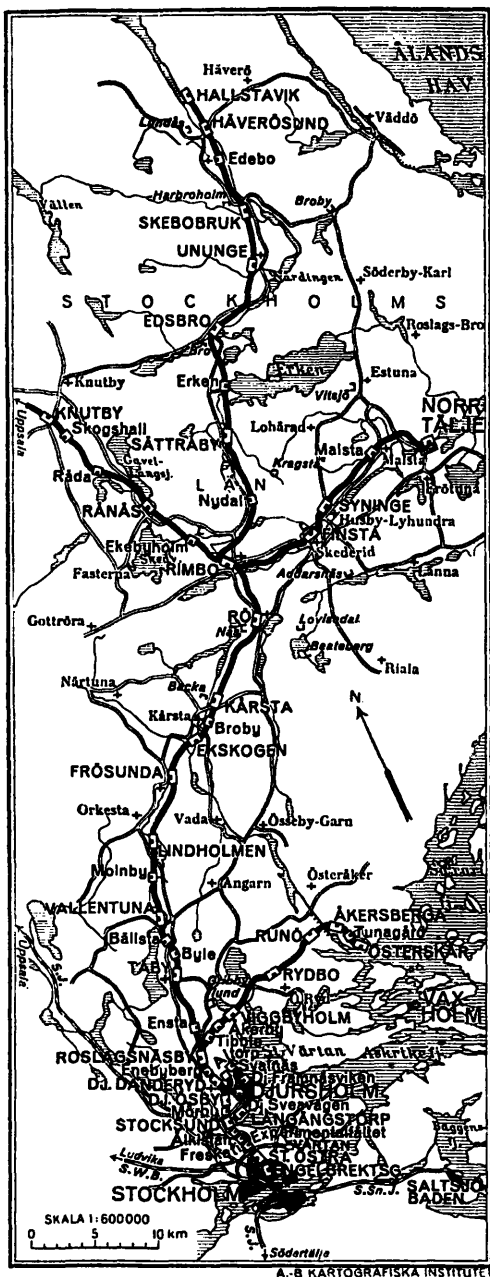
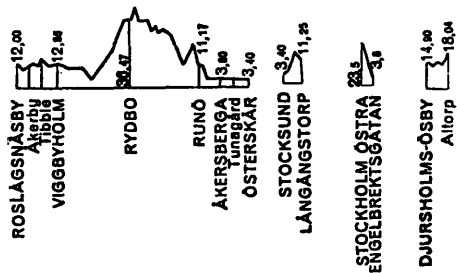
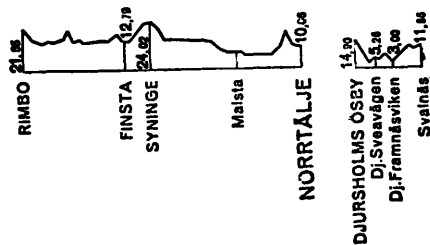
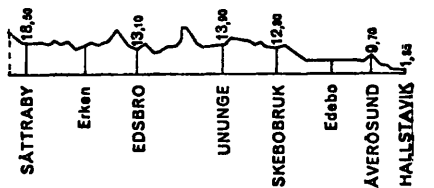
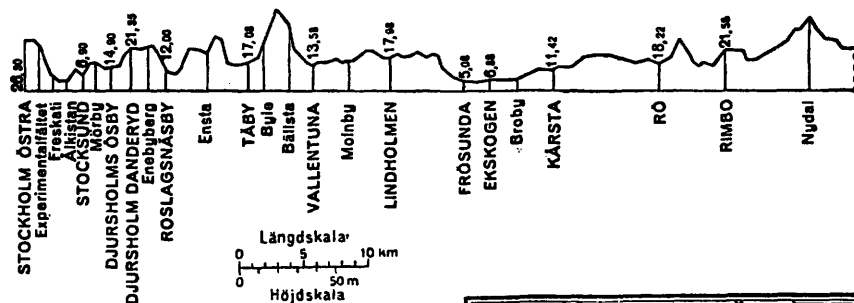
Gimo äldsta järnvägsstation.



Gimo bangård år 1925.



Uppsala—Länna järnvägs snöplog.



till denna anslutna Mörbysamhället och Djursholms stads område, vid vars gräns *Djursholms Ösby* station är belägen. Härifrån drager sig den elektriska järnvägen åt öster förbi den nya stadsdelen vid *Bragevägens* hållplats, korsar *Stockholmsvägen* vid *Djursholms Sveavägens* station, som är försedd med automatisk ljussignalanläggning både för mötesspår och vägövergång, passerar *Auravägens*

hållplats och strax därpå hållplatsen *Djursholms restaurant* med utsikt över Värtan. Därefter följa *Germaniavägens* hållplats och *Framnäs vikens* station. I väster synes åter Djursholms högt belägna slott från 1400-talet. Det har framskymtat flera gånger förut under färden. Färden går vidare förbi *Vikingavägens* och *Eddavägens* hållplatser till slutpunkten för denna gren av banan, *Svalnäs*. Före ankomsten dit passeras Svalnäs gård, vackert belägen med utsikt över Värtan och inbäddad i härlig lövskog, uppblandad med ädla Pinus- och Taxusarter.

I olikhet med denna gren av elektriska banan, som hela vägen slingrar sig fram mellan vackert bebyggda tomter med präktiga trädgårdar, framgår den andra grenen *Djursholms Ösby—Altorp* genom till stor del obebyggd mark.

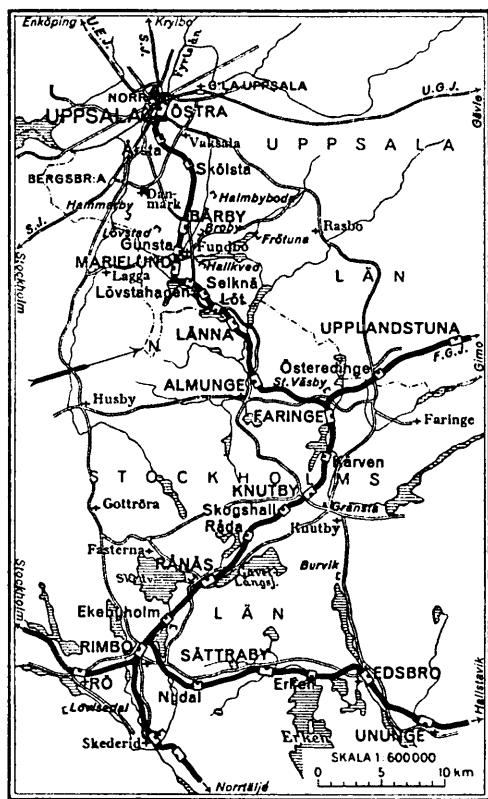
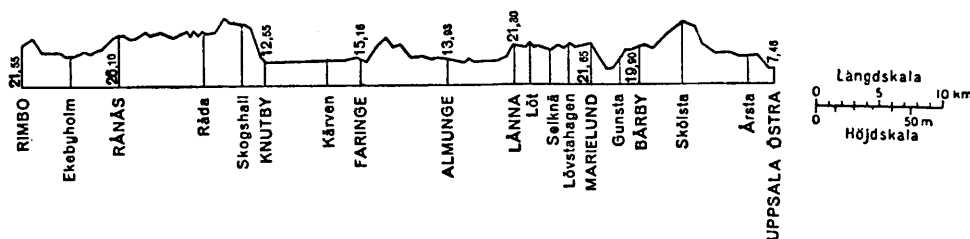
Stockholm—Österskär, 29 km. Från det ovannämnda *Djursholms Danderyd* fortsätter den s. k. ånglinjen till *Enebybergs* villastad. Hållplatsen med samma namn ligger ett par hundra meter norr om Djursholms stadsgräns och tjänstgör även för det på högra sidan liggande villasamhället Näsby Mosstorps område, vilket liksom Enebyberg sträcker sig ända ned till stationsområdet vid *Roslagnäsby*, även det rikligt bebyggt. Från sistnämnda station utgår den s. k. Södra Roslags kustbana i ost-nordostlig riktning till *Österskärs* villastad, ett samhälle som är stätt i livlig utveckling och har en förtjusande natur och en härlig luft, beläget som det är vid Trälhavet. Mellan Roslagnäsby och Österskär ligger stationssamhällena *Viggbyholm*, *Rydbo*, *Runö* och *Akersberga*. Särskilt Viggbyholm har under de senaste åren vuxit ut till ett betydande omfång.

Stockholm—Rimbo, 56 km. Linjen Stockholm—Roslagnäsby är här ovan omtalad. Från *Roslagnäsby* station fortsätter banan förbi *Ensta* hållpl. till *Täby* station vid stor villastad, municipalsamhälle.

Mellan *Täby* och *Vallentuna* stationer övergår järnvägen sin högsta punkt, 44 m. ö. h. och sträcker sig därifrån ned mot Vallentunasjön, vid vilken en ny hållpl., *Bällsta*, anlades 1923 i samband med linjens omläggning på en kortare sträcka. Hållplatsen har fått sitt namn efter Bällsta gård, som är avsedd att styckas för tomtförsäljning. Läget är mycket vackert.

Vallentuna har även ett rätt stort stationssamhälle med tegelbruk och hotell. Förbi *Molnby* hållpl. uppnår banan därefter *Lindholmens* station med den öster därom invid sjön med samma namn liggande, vackert belägna »Lindholmens gård i Uppland», Gustav Vasas förmodade födelseort. Även vid denna station pågår exploatering av marken i tomter genom Lindholmens trädgårdsstad.

Järnvägen går vidare förbi *Frösunda* station till *Ekskogens* station efter att strax förut ha passerat Salbyån, en kvarleva av den gamla segelleden från Uppsala till Garnsviken, samt fortsätter förbi *Broby* tegelbruk med lastpl. och *Kårsta* station utefter östra stranden av den vackra sjön Sparren med det vid denna härligt belägna Näs gamla herresäte över Rö till *Rimbo*, järnvägens största knutstation. Härifrån utgå linjerna till Norrtälje, Hallstavik, Uppsala och via Faringe även till Gimo. Rimbo är municipalsamhälle. Av industriella anläggningar finnas ett mindre sågverk, kvarn, snickerifabrik och stenhuggeri samt ett större tegelbruk.



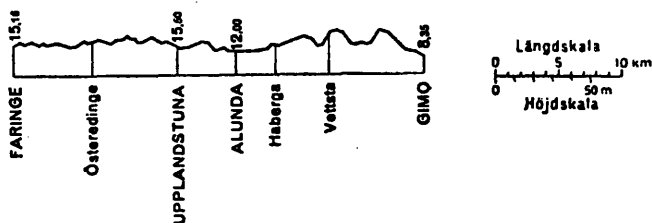
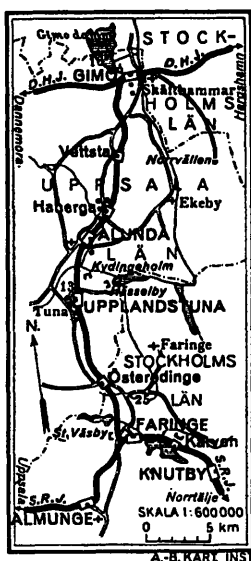
Rimbo—Norrtälje, 21 km. Från *Rimbo* station följer järnvägen norra sidan av sjösystemet Kundby-sjön, Björken och Lommaren i östlig riktning förbi Skederids kyrka, som bekant Heliga Birgittas födelseort, nära *Finsta* station, där ett mindre tegelbruk finnes, med station vid *Synninge* och hållpl. vid *Malsta* fram till den gamla hamnstaden och badorten *Norrtälje*.

Rimbo—Hallstavig, 42 km. Från *Rimbo* station sträcker sig järnvägen i nordlig riktning med dragning åt öster genom idylliska trakter med delvis rik ekvegetation till västra ändan av den vackra sjön Erken, vid vars strand det gamla herresätet Kristineholm är beläget. Denna del av banan har station vid *Sättraby* samt hållplatser vid *Nydal* och *Erken*. Härifrån fortsätter banan till *Edsbro*, vilken station är belägen omedelbart intill kyrkan mitt i en urgammal boplats, om vilken ett

stort antal runstenar och gravfynd vittna. Här kvarstå ännu byggnaderna efter en gammal masugn, vid vilken driften nedlades 1919. Från *Edsbro* går linjen väster om sjön Nördingen förbi *Ununge* station till *Skekobruks* station. Därvarande järnbruk, som anlades 1622, är f. n. nedlagt. Järnvägen fortsätter på Skedeåns västra strand förbi *Edebo* håll- och lastpl. till *Häverösund*, ett livskraftigt stationssamhälle med ett nybyggt ståtligt tingshus för Väddö och Häverö skeppslag, samt vidare till slutstationen *Hallstavig* vid Edeboviken.

Järnvägen äger här en hamn för mindre djupgående fartyg med tillhörande hamnbangård, vilken står i förbindelse med en längre norrut belägen djuphamn vid Holmens bruks- och fabriksaktiebolags stora anläggningar för tillverkning av papper och pappersmassa.

Då bolaget sysselsätter 400 à 500 arbetare, har här uppvuxit ett samhälle på ett par tusen personer med bebyggelsen sträckande sig ända upp mot Häverösund.



Rimbo—Uppsala, 60 km. Linjen sträcker sig från *Rimbo* åt nordväst upp mot *Faringe* samt framgår först mellan sjöarna *Skedviken* och *Syningen*. Vid norra stranden av den sistnämnda ligger *Ekebyholms* gård, för vars räkning en hållplats anlagts. Banan fortsätter förbi *Rånäs* station och bruk, där ett större sågverk är uppfört nära *Gafvellängsjön*; följer därefter stranden av denna sjö upp mot sjön *Konan* och vidare över *Knutby* socken med station av samma namn utefter sjön *Kärven* till *Faringe*.

Här delar sig banan med en gren till *Gimo* och en till *Uppsala*, båda av omkr. 32 km. längd. *Uppsalalinjen* drar sig mot östra ändan av *Långsjön* och *Almunge* station, följer därefter nämnda, vackra sjö, som järnvägen korsar på bro över *Näckundet*, fram till den forna ändpunkten för *Uppsala—Länna* järnväg, *Länna* station. Det närbelägna *Länna* bruk driver numera endast sågverksrörelse och snickerifabrik. De gamla masugnarna ävensom ett senare uppfört aduceringsverk äro nedlagda sedan lång tid tillbaka.

De trakter, som järnvägen nu genomlöper från *Almunge* till *Marielunds* station, äro bland de vackraste, om icke rent av de vackraste utmed hela banan. En resa denna väg på våren, då ekar, björkar och lönnar stå i sin vårskrud, då slänter och gläntor äro översållade med sippor, gullvivor eller konvaljer, då solen lyser genom de månghundraåriga ekarnas höga kronor och solstrålarna dansa på ytan av *Långsjön*, *Lötsjön* och *Trehörningen* med deras vackra strandpartier, är en sällsynt njutning.

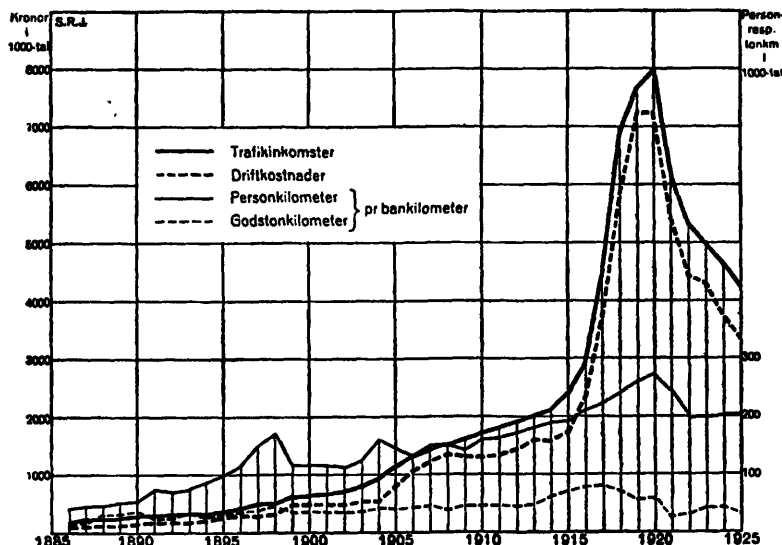
Från *Marielund* går järnvägen i huvudsak västerut, korsar *Fundboån* på bro om 15 m. spann. Från *Bärby* station går den genom omväxlande åker och skogsmark med hållplatser vid *Skölsta* och *Arsta* till *Uppsala Östra* station, som är belägen helt nära *Uppsala Centralstation*. Redan på långt avstånd synas slottet och domkyrkan behärska slätten.

Faringe—Gimo, 32 km. Denna linje går norrut från *Faringe* station å linjen *Rimbo—Uppsala* över delvis sankmarker till *Österedinge* hållpl. och *Upplandstuna* station. *Alunda* station är nästa trafikpl. Här har bebyggelsen tagit fart, liksom här även den största rörelsen på denna bandel råder. Över sankängar fortsätter banan till *Haberge* by med sin hållplats och vidare över omväxlande bördiga och skogrika trakter genom *Vettsta*, där hållpl. anlagts, samt vidare till *Gimo*, föreningsstation med *Dannemora—Hargs* järnväg, vid *Gimo* stora brukssamhälle.

Mellan *Gimo* samt *Östhammar* och *Öregrund* finnes reguljär bilförbindelse, vilken uppehålls i samtrafik med *Roslagsbanan* med flera turer dagligen i anslutning till tågturnerna i *Gimo*.

Trafikdiagram.

Stockholm—Roslagens järnvägar.



Anm. År 1899 tillkom linjen Rimbo—Häverörsund, år 1902 linjen Roslagsnäsby—Åkersberga, år 1905 linjen Uppsala—Norrköping och år 1921 linjen Faringe—Gimo.

Tekniska uppgifter.

Stockholm—Roslagens järnvägar.

Byggnadssätt.		År ¹	År 1925
Spårvidd	m.	0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km.	228,465	238,665 [‡]
» i sidospår	»	16,9	53
Största lutning i huvudspår.....	‰	20	20
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	200	250
Rälsvikt	kg/m.	} se nedanstående specifikationer	
Största tillåtna hjultryck.....	ton		
» » tågastighet	km/t.		

Bandelen Stockholm—Rimbo.

Rälsvikt	kg/m.	14,32	22,8; 24,8; 32,7
Största tillåtna hjultryck.....	ton	4,5	6
» » tågastighet	km/t.	25 [†]	60 [‡]

Bandelen Uppsala—Norrköping.

Rälsvikt	kg/m.	14,32*	22,8; 24,8
Största tillåtna hjultryck.....	ton	4,5*	6
» » tågastighet	km/t.	30*	60**

¹ Uppsala—Länna 1876, Länna—Norrköping 1884, Stockholm—Rimbo 1885, Rimbo—Häverörsund 1898, Roslagsnäsby—Åkersberga 1901, Faringe—Gimo 1921 (delen Faringe—Alunda 1920), Ösby—Djursholm 1890. — [‡] Ökningen av spårlängd i huvudspår beroende på förlängning av linjen från Åkersberga till Österskär 1906, från Häverörsund till Hallstavik 1915, från Djursholms Ösby till Altorp 1910, från Djursholms Framnäsviden till Svalnäs 1901 och 1912. — * Gäller Länna—Norrköping, för Uppsala—Länna saknas föreskrifter. — [†] Stockholm—Danderyd 20. — ** Uppsala—Länna och Rimbo—Norrköping 40. — [‡] Stockholm—Danderyd 55.

Bandelen Roslagsnäsby—Åkersberga.		År	År 1925
Rälsvikt	kg/m.	17,2	17,2
Största tillåtna hjultryck.....	ton	4,375	4,375
» » tåghastighet	km/t.	35	40
Bandelen Rimbo—Häverösund.			
Rälsvikt	kg/m.	17,2	24,8
Största tillåtna hjultryck.....	ton	4,5	6
» » tåghastighet	km/t.	30	40
Bandelen Faringe—Gimo.			
Rälsvikt	kg/m.	24,8	24,8
Största tillåtna hjultryck.....	ton	6	6
» » tåghastighet	km/t.	40	60
Rullande materiell.			År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	st.	—	18
» tenderlok	»	—	15
Motorvagnar, elektriska, med strömtillförsel utifrån, med 2 axlar.....	»	—	2
Motorvagnar, elektriska, med strömtillförsel utifrån, med 4 axlar.....	»	—	15
Motorvagnar för bensindrift.....	»	—	1
Ångvagn	»	—	1
Personvagnar med 2 axlar	»	—	16
» » 4 »	»	—	66
Sjukvagn med 2 axlar	»	—	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»	—	488
» » » » 3 »	»	—	179
» » » » 4 »	»	—	39
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar...	»	—	6
» » » » 4 » »	»	—	2
Personal, antal.			
Ordinarie.....		—	410
Extra		—	124
Tillfälliga.....		—	16
Verkstadsarbetare.....		—	116
Bandelen Stockholm—Rimbo.			
Rullande materiell.			År 1885
Ånglokomotiv, tanklok.....	st.		4
Personvagnar med 2 axlar	»		10
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar	»		74
Personal, antal.			
Ordinarie			46
Extra			25
Verkstadsarbetare			10

Bandelen Uppsala—Länna.

Rullande materiell.	År 1876
Ånglokomotiv, tanklok..... st.	2
Personvagnar med 2 axlar..... »	3
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar »	25
Personal, antal.	
Ordinarie	20

Bandelen Länna—Norrtälje.

Rullande materiell.	År 1884
Ånglokomotiv, tanklok..... st.	5
Personvagnar med 2 axlar..... »	10
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar »	84
Personal, antal.	
Ordinarie	50
Extra	3
Verkstadsarbetare	1

Bandelen Roslagsnäsby—Åkersberga.

Personal, antal.	År 1901
Ordinarie	7
Extra	1

Bandelen Rimbo—Häverösaund.

Personal, antal.	År 1898
Ordinarie	17
Extra	5

Bandelen Faringe—Gimo.

Personal, antal.	År 1921
Ordinarie	8

Balansräkningar.

Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag.

Tillgångar den 31 dec. 1886.

Skulder den 31 dec. 1886.

Husbyggnader	175 561: 60	Aktiekapitalet	925 485: 68
Jordlösen	86 515: 72	Statslånet	333 333: —
K. Fägerskölds förskott ..	46 429: 40	Skandinav. kredit a.-b.:	
Banbyggnaden	1 523 175: 06	lån	650 000: —
Förrådet	15 768: 18	kassakreditiv	83 600: —
Rörlig materiell	254 805: 46	M. Lund	50 000: —
Inventarier	28 801: 62	A.-b. Atlas	91 390.—
Vreda grustag	3 628: 29	Nydqvist &	
Entreprenörens komplette-		Holm	12 666: 67
ringsarbeten	35 113: 50	Stockholms läns sparbank	19 260: —
Kassabehållning	2 656: 57	Trafikinkomsters konto ..	4 402: 05
		Diverse konti	2 318: —

S:a kr. 2 172 455: 40

S:a kr. 2 172 455: 40

Stockholm—Rimbo, Rimbo—Sunds och Faringe—Gimo järnvägsaktiebolag.

	S. R. J.	R. S. J.	F. G. J.	S:a
<i>Tillgångar den 31 dec. 1925.</i>				
Järnvägsanläggningarna:				
ånglinjerna	6 413 273: 98	1 234 500: 32	5 636 509: 77	13 284 284: 07
elektriska linjerna	3 950 235: 06	—	—	3 950 235: 06
Rullande materiell:				
ångtrafikens	3 393 416: 57	—	—	3 393 416: 57
elektriska trafikens	745 182: 97	—	—	745 182: 97
Mörby verkstäder	584 305: 87	—	—	584 305: 87
Stocksunds hamn	112 814: 12	—	—	112 814: 12
Villatomter	2 200: —	—	—	2 200: —
Inventarier	260 647: 23	8 207: 26	19 429: 22	288 283: 71
Materialier	78 901: 69	—	—	78 901: 69
Aktier:				
i Rimbo—Sunds järn- vägs a.-b.	173 919: 98			
i Aktiebolaget Sper- lingen	200 000: —			
i Faringe—Gimo järn- vägs a.-b.	800 000: —			
i Viggbyholms elektr. a.-b.	800: —			
i Djursh. restaurant a.-b.	5 000: —			
	1 179 719: 98	—	—	1 179 719: 98
Reverser	45 000: —	—	—	45 000: —
Inneliggande obligationer.....	20 000: —	—	—	20 000: —
Diverse debitorer	860 143: —	—	127 928: 54	988 071: 54
Balanserad förlust	—	55 473: 24	667 472: 36	722 945: 60
Förlust under året.....	—	—	80 154: 33	80 154: 33
S:a kr.	17 645 840: 47	1 298 180: 82	6 531 494: 22	25 475 515: 51
<i>Skulder den 31 dec. 1925.</i>				
Aktiekapitalet	5 600 000: —	290 500: —	1 600 000: —	7 490 500: —
Reservfond	560 000: —	—	—	560 000: —
Förnyelsefond	1 030 000: —	—	—	1 030 000: —
Reserv- och förnyelsefond	—	1 042: 22	—	1 042: 22
Understödsfond	5 783: 61	—	—	5 783: 61
Statslån av år 1885:				
kapitalskuld	272 396: 58			
ränta, uppl. ej förf.	12 223: 79			
anståndsrenta	38 952: 05			
	323 572: 42	—	—	323 572: 42
Statslån av år 1905:				
kapitalskuld	432 862: 28			
ränta, uppl. ej förf.	9 306: 54			
anståndsrenta	45 000: —			
	487 168: 82	—	—	487 168: 82
(forts.)				

	S. R. J.	R. S. J.	F. G. J.	S:a
(Skulder 1925, forts.)				
Obligationslån:				
av år 1888 à 4 % ...	13 000:—			
» » 1895 » 4 % ...	1 265 000:—			
» » 1898 » 4 % ...	106 000:—			
» » 1901 » 5 % ...	889 000:—			
» » 1908 » 5 % ...	2 412 000:—			
» » 1917 » 5 ¹ / ₂ %	1 394 000:—			
	6 079 000:—	(av år 1897) 359 000:—	—	6 438 000:—
Uppl. ej förf. räntor å obligationslån	90 945:43	5 385:—	—	96 330:43
A.-B. Svenska Handelsbanken, lån	—	—	4 731 494:22	4 731 494:22
Bankräkningar	1 000 272:79	—	—	1 000 272:79
Stockholm-Rimbo järnvägsaktiebolag	—	642 253:60	100 000:—	742 253:60
Dannemora-Hargsjärnvägsaktiebolag	—	—	100 000:—	100 000:—
Diverse kreditorer	1 768 184:59	—	—	1 768 184:59
<i>Vinst:</i>				
Balanserad	230 534:48			
Överskott under året...	470 378:33			
	700 912:81	—	—	700 912:81
S:a kr.	17 645 840:47	1 298 180:82	6 531 494:22	25 475 515:51

Dannemora—Hargs järnväg.

Signatur: D.H.J. — Ägare: Dannemora—Hargs järnvägsaktiebolag, Gimo.

I början av 1870-talet väcktes tanken på en järnväg i Dannemora Bergslag, en trakt, som på grund av sin blomstrande järnindustri alltmör hade behov av bättre kommunikations- och transportmedel, huvudsakligast för försling av malm från gruvorna till bruken samt av brukens produkter till avsättnings- och utskeppningsorter. En dylik järnväg borde därför givas en sådan sträckning, att den förutom Dannemora gruvor och lämplig lastplats vid Östersjön även komme att beröra så många av de i trakten belägna järnbruken och gruvorna som möjligt. Kabinettskammarherren C. L. REUTERSKIÖLD, Gimo, och hovmarskalken frih. I. T. BECK-FRIIS, Harg, gävo därför chefen i Mellersta väg- och vattenbyggnadsdistriktet, majoren CL. ADELSKÖLD, i uppdrag att utarbete förslag till en järnväg mellan Dannemora gruvfält och Nybols lastageplats vid Östersjön jämte en bibana till Ramhälls gruvor. ADELSKÖLD lämnade förslag till en dylik bana med 3 fots spårvidd och en brantaste stigning av 10⁰/₀₀, men anläggningskostnaderna

synas ha ansetts för höga. ADELSKÖLD anmodades därför att omarbeta sitt förslag till bana med 2,7 fots spårvidd och stigningar av 16,67 à 12,5 ‰. Det omarbetade förslaget är daterat den 2 okt. 1872 och upptog en kostnad av 980 000 rdr rmt, inkl. rullande materiell.

Inbjudan till aktieteckning utfärdades den 14 april 1874 av kabinettskammarherren C. L. REUTERSKIÖLD, Gimo, hovmarskalken frih. I. T. BECK-FRIIS, Harg, bruksägaren C. A. RETTIG, Kilafors, och grosshandlaren R. RETTIG, Gävle. I inbjudningen framhölls dels den stora betydelse, den föreslagna järnvägen icke minst genom sin förening med Uppsala—Margrethills järnväg (nuv. Uppsala—Gävle järnväg) komme att få för en stor del av norra Roslagen, som hittills varit högst vanlottad på kommunikationsmedel, dels ock järnvägens betydelse för malmtransporter från Dannemora och närbelägna gruvor till de intill järnvägen belägna bruken och till Östersjön för utskeppning. Aktiekapitalet skulle utgöra minst 450 000 kr., och man kalkylerade med en bruttoinkomst å enbart malmtransporterna av 160 000 kr. per år och en nettoinkomst per år av 80 000 kr., utgörande fulla 8 % av anläggningskostnaden.

Man finner härav, att järnvägen — såsom naturligt är — redan från början var avsedd att bliva en bruks- och industribana, vars anläggning och drift helt baserades på driften vid Dannemora m. fl. gruvor och de i samband med gruvorna stående järnbruken. Emellertid utfördes icke banan efter ADELSKÖLDS plan utan efter en ny sådan.

Kabinettskammarherren REUTERSKIÖLD tecknade 1 000 aktier à 100 kr., bruksägaren RETTIG 750, grosshandlaren R. RETTIG 250, hovmarskalken frih. BECK-FRIIS 1 000, grosshandlaren N. M. HÖGLUND 100, löjtnanten AX. REUTERSKIÖLD 250 och bruksägaren K. MICHAELSSON 200 aktier, summa 3 550 aktier.

Den 9 april 1875 erhöles K. M:ts fastställelse å bolagsordning för *Dannemora—Hargs järnvägsaktiebolag*. Enligt bolagsordningen hade bolaget till ändamål att i huvudsaklig överensstämmelse med en av löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren C. A. KLINTBERG upprättad plan anlägga en smalspårig järnväg av 3 fots spårvidd emellan Dannemora och Östersjön i trakten av Harg, jämte bibana till Ramhälls gruvfält. Kostnadsförslaget upptog ett belopp av 1 123 542 kr. 43 öre, rullande materiell inräknad.

Koncession erhöles den 16 juni 1875. Arbetet hade påbörjats redan i maj s. å., och banan öppnades för allmän trafik den 2 jan. 1878. Chef för byggnadsarbetet var ingenjören A. N. ALMLÖF.

Järnvägens ändpunkt vid Nybol flyttades sedermera till Hargshamn, varvid även en hamnanläggning därstädes utfördes. Det stora vattendjupet vid Hargshamn och hamnens skyddade läge möjliggör, att stora, djupgående fartyg kunna gå in dit, varför hamnen med tiden utvidgats och moderniserats. Den tjänar nu såsom utskeppningsort för de i trakten belägna Dannemoraverken icke blott för malm, järn och stål utan även för trävaror m. m.

Den bruttoinkomst å järnvägsdriften av 4 000 kr. per bankm. och år, med vilken stiftarna kalkylerat, kunde icke på åtskilliga år erhållas. År 1901 uppgick denna bruttoinkomst till 2 977 kr. per bankm. mot 1 501 år 1880.

Den utökning och modernisering av bruksdriften, vilken vidtogs vid såväl Gimo som Österby bruk, sedan Gimo bruks a.-b. år 1916 genom köp förvärvat Österby bruk, hade en gynnsam inverkan även på driften vid Dannemora—Hargs järnväg. Då därtill år 1917 Lövestaverken införlivades med Gimo-Österby bruks a.-b., blev detta i än högre grad fallet, och behovet av ytterligare bispår och anslutningsbanor gjorde sig alltmer gällande.

Redan dessförinnan, år 1913, hade koncession begärts för ett 8,2 km. långt bispår från *Gimo* (Risinge) till *Norrvällen*, vilken koncession erhöles den 12 dec. 1913. Kostnadsförslaget var uppgjort av ingenjörfirman UNANDER & JONSON och slutade på en summa av 112 000 kr. utan rullande materiell. Byggnadsarbetet, som leddes av trafikchefen E. RICHNAU, påbörjades i okt. 1912, och den 29 maj 1917 öppnades bandelen för trafik. Denna linje, som uteslutande avsetts för godstrafik, har till ändamål att vara transportväg för skogsprodukter, huvudsakligast timmer, som genom nyanlagda flottleder från Gimo bruks stora skogar förts till Vällensjön för att därifrån forslas till det stora och moderna sågverket vid Gimo.

Den 21 januari år 1921 erhöles koncession å en bibana från *Lövsta bruk* med anslutning till Dannemora—Hargs järnväg vid *Norrmon*, belägen mellan Knaby och Gimo stationer och omkring 10 km. från den sistnämnda. För denna linje, vars längd uppgår till 29 km., hade kostnadsförslag uppgjorts av ingenjörfirman UNANDER & JONSON, upptagande ett belopp av 2 700 000 kr. utan rullande materiell. Byggnadsarbetet påbörjades i juni 1918 med trafikchefen E. RICHNAU som arbetschef, och den 1 mars 1926 öppnades bandelen för allmän trafik. Den användes för godstransporter till och från de olika verken och gruvorna vid banan, nämligen Gubbo, Rörberg, Vigelsbo och Lövsta

bruk samt för transport av produkter från de stora skogstrakter, som beröras av järnvägen.

Den förut omtalade utvecklingen av bruksdriften medförde ökade fordringar på järnvägens såväl räls som rullande materiell. Efter hand utbyttes även rälsen mot tyngre dylik. Vidare inköptes större och modernare rullande materiell, kraftigare lok och större vagnar, bl. a. självlossande vagnar avsedda för malm.

Redan förut hade genom speciella anordningar möjliggjorts framförandet av normalspåriga godsvagnar å Dannemora—Hargs järnväg, varigenom tidsödande omlastningar undvekos.

Att utvecklingen vid järnvägen ständigt gått framåt, så att densamma kunnat uppfylla de ofta stora fordringar i icke blott tekniskt utan även trafiktekniskt avseende, som industrierna uppställt, beror i icke ringa mån på en redan från järnvägens tillkomst förutseende och vidsynt ledning.

De huvudsakliga godsslagen äro malm, timmer, brännved, massaved, props, järn, stål och sågade trävaror.

Det inbetalta aktiekapitalet utgör 820 000 kr., å vilket 4 % utdelades vartdera av åren 1911—1913 och 6 % vartdera av åren 1914—1917 och 1919—1922.

Under åren 1875—1919 hade styrelsen sitt säte i Harg men sistnämnda år flyttades det till Gimo. Trafikchefsexpeditionen var förlagd till Dannemora intill år 1920, då den flyttades till Gimo, som sedermera icke minst genom öppnandet av Faringe—Gimo järnväg blivit den största och mest betydande av stationerna vid Dannemora—Hargs järnväg. Sedan år 1921 är järnvägen ansluten till Stockholm—Roslagens järnvägar och fr. o. m. nyåret 1926 innehaves aktiemajoriteten i banan av Stockholm—Rimbo järnvägsaktiebolag.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

SÖDERBERG, C., grosshandlare, *ordförande*,
NERELL, ÅKE, *verkst. direktör*, se nedan,
SUNDBERG, A., bruksdisponent.

Verkställande direktör.

NERELL, ÅKE 1925—

Trafikchef.

RICHNAU, E. W. 1907—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

REUTERSKIÖLD, C. L., kabinetskammarherre.....	1875—1891
BECK-FRIIS, C. J., frih., bruksdisponent ...	1891—1919
BRUNDIN, A. H., bruksdisponent.....	1919—1923
LAGERCRANTZ, H. L. F., envoyé.....	1923—1925

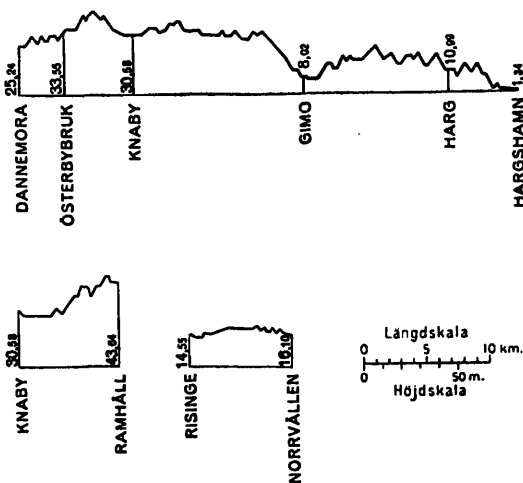
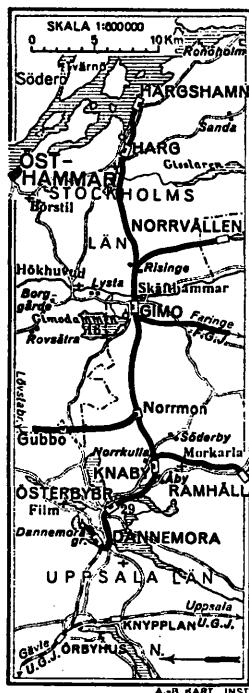
Trafikchefer.

ALMLÖF, A. N.	1875—1885
ÅBERG, J. O.	1885—1907

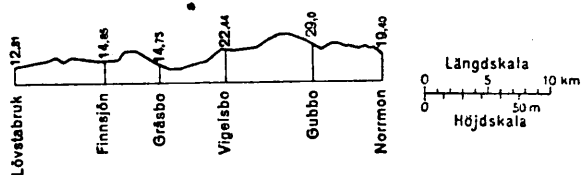
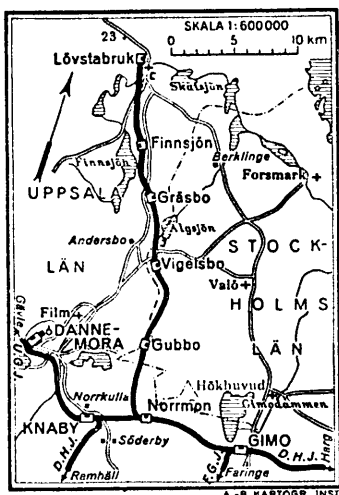
Dannemora—Hargs järnväg, linjerna Dannemora—Hargshamn, 39 km. (utom bispår), och Norrmon—Lövestabruk, 29 km.

Dannemora—Hargshamn, 39 km. Från Dannemora station, som är föreningsstation med bandelen Örbyhus—Dannemora av Uppsala—Gävle järnvägar och belägen vid de världsberömda Dannemora gruvfälten, går järnvägen till Österbybruks station vid brukssamhället med samma namn. Bruket är järnbruk med masugn, vallonsmedjor, brännstålsugnar, degelgjutstälverk, martinverk, stålsmedja, valsverk, mekanisk verkstad, gjuteri, sågblads- och knivfabrik m. m. samt har tillika stort lantbruk. Härifrån är banan dragen genom skog till Knaby station, från vilken ett 8 km. långt bispår för uteslutande godstrafik utgår till Ramhäll vid Ramhälls järngruvor.

Alltjämt i skogsmark går järnvägen vidare till Gimo station, föreningsstation



med bandelen Faringe—Gimo och belägen vid Gimo bruks-samhälle. Gimo bruk omfattar järnbruk med två masugnar och sinterverk, sågverk med hyvleri samt tegelbruk och stort lantbruk. Från Gimo finnes bilförbindelse med städerna Östhammar och Öregrund i samtrafik med Stock-



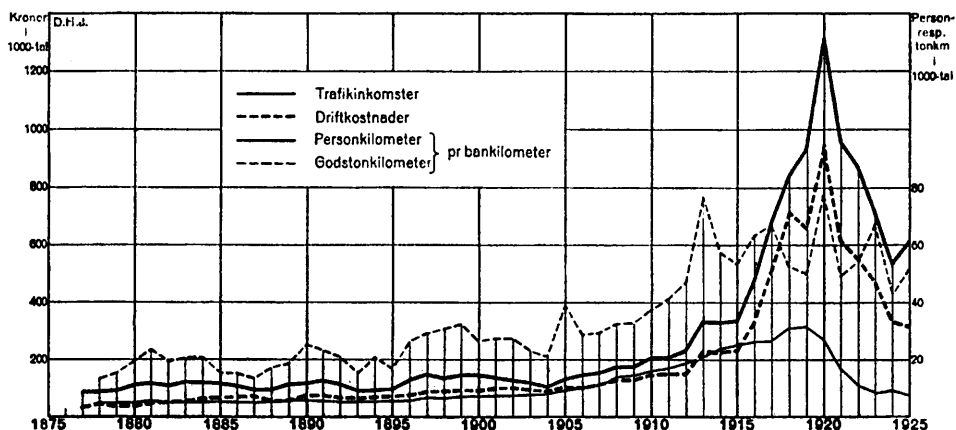
holm—Roslagens järnvägars linjer för såväl resande som gods. Vidare går banan till *Risinge* lastplats.

Från denna plats, belägen 3 km. från Gimo station, går en bibana av 8,2 km. längd söderut genom skog till den vid sjön Vällens norra ända belägna lastplatsen *Norrvällen*.

Från *Risinge* fortsätter banan till *Hargs* station vid *Hargs* bruk. Detta bruk är även järnbruk med vallonsmälthärdar, räckhärdar, lancashirehärdar, hammare och grovvalsverk. Dessutom finnes sågverk med hyvleri och stort lantbruk. Banans ändpunkt är *Hargshamn* vid *Singöfjärden*. Hamnen är god och så djup, att även större fartyg kunna ligga vid kajen och intaga full last.

Norrmon—Lövstabruk, 29 km. Linjen går norrut från *Norrmons* lastplats å linjen *Dannemora—Hargshamn* genom skogstrakt och mossmarker till *Gubbo*, där torvströfabrik finnes. Vidare fortsätter linjen genom skog till *Rörbergs* och *Vigelsbo* järngruvor, de sistnämnda vid lastplatsen *Vigelsbo*, med anriknings- och briketteringsverk. Härifrån går banan, fortfarande huvudsakligen genom skog, förbi *Gräsbo* och *Finnsjöns* lastplatser till *Lövstabruk*, järnbruk med vallonsmälthärdar, räckhärdar, ånghammare och vattenhammare samt betydande lantbruk.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt.	År 1878	År 1925
Spårvidd	m. 0,891	0,891
Spårlängd i huvudspår	km. 47	83
» i sidospår	» 3,8	12,2
Största lutning i huvudspår.....	‰ 15	15
Minsta krökningsradie i huvudspår	m. 300	200
Rälsvikt	kg/m. 14,8	17,2—24,8
Största tillåtna hjultryck.....	ton 2,5	5
» » tågastighet	km/t. 30	30

Rullande materiell.

Ånglokomotiv, tanklok	st. 3	9
Personvagnar med 2 axlar	» 4	3
» » 4 »	—	2
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	» 64	231
» » » » 3 »	—	23
» » » » 4 »	—	18
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar.....	—	1

Personal, antal.

Ordinarie.....	28	38
Extra.....	—	12
Verkstadsarbetare.....	3	—

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1878.

Skulder den 31 dec. 1878.

Kassan	990: 48	Upplands ensk. bank	9 151: 78
Stationerna	3 284: 52	Skandinaviska kredit a.-b.	616 799: 50
Carl A. Ljungberg, Danne- mora	1 965: 50	Arméns pensionskassa....	230 000: —
Rörliga materiellens konto	175 363: 10	Upptagna låns konto	6 000: —
Järnvägsbyggnadens konto	1 197 326: 01	Kab.-kammarherre C. L. Reuterskiöld	5 448: 03
Räntors konto	29 312: 39	Frih. J. T. Beck-Friis....	5 278: 12
Kapitalkonto, järnvägens emotstående skulder....	1 447 596: 13	Hrr R. & C. A. Rettig....	4 999: 50
		Brukspatron K. Michael- son	1 719: 20
		Frih. A. Reuterskiöld	800: —
		Grosshandl. N. M. Hög- lund	400: —
		Aktiekonto	567 000: —
		Kapitalkonto, järnvägens emotstående fordringar..	1 408 242: —

S:a kr. 2 855 838: 13

S:a kr. 2 855 838: 13

<i>Tillgångar den 31 dec. 1925.</i>		<i>Skulder den 31 dec. 1925.</i>	
Kassan	11 675: 41	Fraktutlägg	57 775: 73
Diverse fordringar	147 734: 50	Diverse skulder	56 989: 76
Inventarier ..	18 442: 42	Å bankräkningar ..	3 852 689: 22
Förråd	30 864: 18	Obligationslånet	78 000: —
Rörliga materiellen	780 815: 98		4 045 454: 71
Järnvägsanläggningen med Hargs hamn	3 512 215: 59	Aktiekapitalet	820 000: —
Gårdar och fastigheter	183 392: —	Reservfonden	200 000: —
	3 695 607: 59	Odisp. vinstmedel	692: 79
Aktier i främmande bolag	323 645: 82	1925 års vinst	6 509: 10
1924 års förlust	63 870: 70		
	<u>5 072 656: 60</u>		
	S:a kr. 5 072 656: 60		
			<u>6 509: 10</u>
			S:a kr. 5 072 656: 60