
S Ä F S N Ä S J Ä R N V Ä G

Signatur: S.V.J. — Spårvidd: 0,802 m.
Ägare: Säfsnäs järnvägsaktiebolag, Fredriksberg.

Säfsnäs socken utgör det sydvästra hörnet av Dalarna med gräns i väster och sydväst mot Värmland samt i söder mot Västmanland. Socknen mäter emellan de yttersta gränspunkterna i öster och väster omkr. 3 mil och i norr och söder 2 1/2 mil. Hela denna trakt utgöres av en högt belägen skogsbygd. Socknens huvudort, Fredriksberg, ligger 300 m. ö. h., men det högsta av de närbelägna bergen stiger till 552 m.

Den rika skogstillgången samt befintligheten av några vattenfall för-
anledde auskultanten i Kongl. Bergskollegium SEBASTIAN GRAVE att
planera anläggningen av den första industrien inom socknen, och pri-
vilegier erhöles den 13 dec. 1721 för uppförandet av några hammare
med härdar vid Gravendal. Sedan GRAVE några år därefter till kom-
panjon fått grosshandlaren i Göteborg HANS OLOFSSON STRÖM, uppför-
des flera nya anläggningar för järnhantering inom socknen. Emellertid
delades dessa anläggningar år 1736 mellan kompanjonerna, varigenom
två bruksbolag uppstodo, nämligen Gravendalsverken och Fredriksbergs
bruk. Dessa båda bruksbolag ombildades på 1870-talet till aktiebolag
och sammanslogos år 1896 till ett gemensamt bolag, Gravendals aktie-
bolag, vilket år 1916 inköptes av Hällefors bruks a.-b. och nu-
mera utgör en förvaltning under Hällefors, benämnd Gravendalsverken.

I början av 1800-talet ägde Gravendalsverken hytta vid Strömsdal
samt järnbruk vid Gravendal och Tyfors, under det att Fredriksbergs
bruk hade hytta vid Ulriksberg samt järnbruk vid Fredriksberg, Anne-
fors och Lindesnäs. I kommunikationshänseende voro dessa industrier

mycket illa belägna. Tillförseln av malm till hyttorna i Strömsdal och Ulriksberg, vilka äro de östligast belägna bruken, skedde huvudsakligen från Grängesbergs malmfält. Malmen forslades efter häst å vinterväg, som från gruvorna ledde över sjön Norra Hörken till Lertjärn å dennas nordvästra strand, varest vägen delade sig till Strömsdal och Ulriksberg. Sammanlagda körvägen för malmen blev till Strömsdal 25 km. och till Ulriksberg 30 km. Tackjärnet kördes 15 km. från Ulriksberg till Fredriksberg och från Strömsdal 9 km. till Gravendal eller vidare 26 km. till det västligt belägna Tyfors. Det för avyttring färdiga stångjärnet kördes till största delen å vinterföret 11 mil till Kristinehamn.

Att dessa fraktförhållanden kändes betungande för bruksrörelserna framgår noggsamt av tillgängliga bolagsstämmoprotokoll. Knappast någon bolagsstämma förlöpte utan att nödvändigheten av att anlägga vägar eller på annat sätt förbättra transporterna berördes. Bruksägarna nedlade emellertid under årens lopp betydande intresse och kostnader på vägarnas utbyggande till brukbart skick, men för det myckna tyngre gods, som skulle fraktas å stora avstånd, voro landsvägarna icke tillfyllest. Tidigt framlades därför förslag att anlägga järnväg i kombination med båtled. I ett protokoll av den 14 aug. 1817 behandlades sålunda frågan om en kanal mellan sjöarna Norra och Södra Hörken. Disponent för Fredriksbergs bruk var då den bekante ABRAHAM HÜLPHERS. Förslaget förblev emellertid vilande, tills disponenten för Gravendalsverken P. G. BERGGREN 1842 erbjöd övriga intresserade att anmoda överstelöjtnanten i Flottans mek. kår J. EDSTRÖM att undersöka, huruvida ett sådant företag vore med måttlig kostnad förenligt. Samtidigt borde ock kostnadsförslag upprättas å den projekterade »Rällvägen» från Grängesbergs gruvor till sjön Södra Hörken. Häruti förenade sig Fredriksbergs bruk, Silkhyttan och Hörkshyttan. Preliminär undersökning utfördes av kaptenen i Flottans mek. kår C. A. OLIVECRONA. Emellertid svängde järnkonjunkturen hastigt om, och Gravendalsverken vägrade att lämna bidrag till Hörks kanal. År 1848 ingingo emellertid även Gravendalsverken i företaget, och denna transportled blev färdig år 1853.

Utfraktningen av de färdiga produkterna över Kristinehamn kom dock därigenom icke i något bättre läge. Till förbättrande av denna transportled uppkom förslag att anlägga järnväg mellan sjöarna Yngen och Daglösen samt Yngen och Östersjön, ävensom kanal vid Asphyttan och järnväg Sjöändan—Kristinehamn. Båda bruken ingingo nu som delägare i dessa företag, vilka blevo färdiga år 1853.

Emellertid synas Gravendalsverken ha tänkt på utvecklandet av kommunikationsleden till Hörken, i det att år 1858 disponenten C. H. LENNARTSSON till bolagsstämman framlade kostnadsförslag och karta över en föreslagen järnväg för hästkraft mellan Lertjärn vid sjön N. Hörken och Lövtjärn, den senare sjön belägen på vägen till Strömsdal och på ett avstånd därifrån av 6 km. Frågan blev emellertid av stämman uppskjuten till framtida behandling och kom icke upp nästa gång förrän å bolagsstämma den 18 aug. 1871. Brukspatronen C. F. NORLING å Molnbo föreslog då, att bolaget tillsammans med Hällefors skulle från Lertjärn bygga en hästbana till Strömsdal för att sålunda kunna frakta malm billigt samt måhända tackjärn och plank i återfora till Lertjärn—Grängesberget, där Frövi—Ludvika järnväg träffades.

Även Fredriksbergs bruks intressenter behandlade 1872 kommunikationsfrågan. Disponenten A. SUNDIN föreslog där, att en lokomotivbana Ulriksberg—Lertjärn skulle tagas i övervägande, och stämman beslöt, att en noggrann undersökning skulle verkställas redan samma höst, varjämte en approximativ beräkning skulle ske för en järnvägsanläggning mellan Gravendals bruk och Fredriksberg. Känt var då för stämman, att Gravendalsverken tilltänkte en järnvägsanläggning från Lertjärn över Strömsdal till Gravendals bruk. Gravendalsverkens intressenter hade nämligen dagen förut haft stämma i Örebro, varvid brukspatronen M. TH. BERGGREN påpekade angelägenheten av byggnad av en järnväg mellan Gravendal och Lertjärn. Bolagsstämman ansåg frågan vara av allra största vikt och lämnade disponenten, hovmarskalken N. A. WATTRANG, i uppdrag att gå i författning om undersökning av en sådan järnvägsanläggning.

Under året 1873 diskuterades frågan om järnvägsanläggningen å ett par extra stämmor. Den 8 sept. höllo sålunda Gravendalsverken i Kristinehamn en stämma, där man beslöt att inbjuda Fredriksbergs bruksägare att för en järnväg Hörkhyttan—Fredriksberg bilda ett särskilt aktiebolag.

Samma dag höll även Fredriksbergs bruk bolagsstämma. Därvid beslöts, att utredning skulle verkställas rörande Gravendalsverkens inbjudning, och å extra stämma den 1 dec. beslöts att antaga förslaget.

Uppgörelsen mellan bruken rörande järnvägsbyggnaden är daterad den 13 april 1874 och innehåller, att anläggningskostnaden skulle delas lika samt att byggnaden skulle ske efter ritningar och förslag uppgjorda av ingenjörerna O. TENGWALL, C. J. NILSSON och G. STOLPE.

Koncession beviljades den 21 maj 1874 och omfattade anläggning av järnväg från blivande station på Bergslagernas järnväg vid Hörken till Strömsdals masugn. Sökande voro bruksägarna NILS SUNDIN, hovmarskalken N. A. WATTRANG, bruksägarna N. ARFWIDSON och AUG. ARFWEDSON samt bankdirektören C. EBERSTEIN. Varför ansökan endast omfattade linjen till Strömsdal, kan icke bestämt utrönas men torde givetvis bero därpå, att för linjen Strömsdal—Annefors icke erfordrades någon expropriationsrätt, då marken därstädes uteslutande ägdes av bruksbolagen själva. I koncessionen bestämdes, att spårvidden skulle vara 2,7 fot (0,802 m.). Spårvidden hade valts för att den rullande materiellen skulle komma att överensstämma med den å Vikern—Möckelns järnväg och Kroppa järnväg befintliga. Största lutningen fastställdes till 25 ‰ och minsta krökningsradien till 500 fot samt skenor- nas vikt alternativt till 11,5 kg/m., om de gjordes av järn, eller 10,7 kg/m., om de gjordes av bessemerstål.

Säfsnäs järnvägsaktiebolag erhöll fastställelse å sin bolagsordning den 28 april 1876, och den första stämman hölls den 14 aug. s. å. Till styrelse valdes härvid brukspatronen AUG. SUNDIN och bruksförvaltaren KNUT FALK, vilken sistnämnde utsågs till verkst. direktör.

Aktiekapitalet skulle utgöra högst 1 200 000 kr. fördelat å 60 aktier, men bolaget fick börja sin verksamhet, så snart 25 aktier, motsvarande 500 000 kr., blivit tecknade.

Bandelen Hörken—Annefors. Arbetet å banan hade emellertid igångsatts 1873. Byggnadsförslaget för linjen Hörken—Strömsdal uppgjordes av väg- och vattenbyggaren C. J. NILSSON, Lindfors. Svårigheterna att komma över de strax väster om Strömsdal belägna höjderna voro så stora, att man i början var betänkt på att spela upp vagnarna i en lutning av 43 ‰ å omkr. 1 km. sträcka. Vid passerandet av Lövsjöhöjden mellan Strömsdal och Palahöjden uppstodo så stora svårigheter för linjens framdragning, att ingenjören NILSSON föreslog växel för att komma ned för höjdens västra sluttning. Ehuru man förstod, att en sådan växel kunde undvikas, drog man sig för den ökade anläggningskostnad, som erfordrades härför. Växeln anlades och kvarligger ännu. Under årens lopp ha många otåliga resande, som satt sig på tåget i Hörken, snart nog beklagat sig över den i deras tycke alltför låga tåghastigheten. Denna i förening med värmen i kupén har dock många gånger åstadkommit, att vederbörande somnat, innan han anlät till Lövsjöväxeln. Då han sedan vaknat och funnit att tåget vänt, har detta i de flesta fall givit anledning till bekymrade frågor.

Sommaren 1873 fullbordades stakningen emellan Strömsdal och Gravendal och schaktningen vid Kroktjärn påbörjades. Den första bank, som där utlades utefter sjön, försvann i djupet, varefter en sidoskärning blev upptagen och fylldes i sjön.

Byggnaden av linjen Hörken—Gravendal utfördes av Gravendalsverken under ledning av bruksförvaltaren K. FALK.

Byggnadsförslaget för sträckan Gravendal—Annefors uppgjordes av kommissionslantmätaren O. TENGWALL. Linjen stakades sommaren 1873 av ingenjören AUG. TÖRNQVIST, och byggandet påbörjades i början av maj 1874. Byggnadsarbetena å denna del av linjen ombesörjdes av Fredriksbergs bruk under ledning av disponenten, brukspatronen AUG. SUNDIN.

Det första lokomotivet beställdes år 1873 av Gravendals bruks bolag från Kristinehamns mek. verkstad. Det var ett tanklokomotiv av samma konstruktion och storlek som lokomotiven å Vikern—Möckelns järnväg. Lokomotivet såldes år 1923 till Hällefors bruk, å vars bruksbanor det ännu är i drift. Nästa lokomotiv inköptes av Fredriksbergs bruks bolag 1874 och var i det närmaste lika det förra. Senare inköptes från Kroppa järnväg ett lokomotiv, som bar namnet Karl IX. Detta namn kvarstod någon tid, sedan det kommit i trafik å Säfsnäs järnväg, men utlästes i allmänhet av befolkningen som »Karlix». Även detta går nu å Hällefors bruks banor.

Bland passagerarevagnarna funnos två, som inköpts från Kristinehamn—Sjöändans järnväg, vilken byggt dem för en jaktresa, som Karl XV skulle företaga å banan. Av vagnarna finnes en ännu kvar och användes som släpvagn till den motorvagn, som i det följande omtalas.

Det första tåget från Annefors till Hälldammen gick den 10 okt. 1876, och den 23 aug. 1878 erhöles tillstånd att öppna banan för allmän såväl gods- som persontrafik, varvid hastigheten begränsades till 21 km/t. Öppnandet skedde den 15 sept. 1878, men först den 30 sept. 1879 erhöles slutligt avsyningsintyg.

Bandelen Annefors—Neva. Redan på stämman i aug. 1873 med Gravendals bruks intressenter uttalade sig brukspatronen C. F. NORLING för möjligheten att utsträcka järnvägen från Fredriksberg till Tyfors. Detta förslag blev aktuellt 1878, då Fredriksbergs bruk beslöt att bilda ett aktiebolag för att tillgodogöra sig Fredriksbergs, Gravendals och Rämens bolags timmertillgångar, i vilket aktiebolag de tre nämnda bolagen skulle ingå som delägare. Kostnadsförslag upp-

gjordes, men då konjunkturerna hösten 1878 föllo, slopades tanken på byggnaden.

År 1889 började Gravendals a.-b. anlägga träsliperi, såg, kanal m. m. vid Tyfors, och i samband därmed anlades en järnväg såsom hästbana den 6 km. långa vägen från Tyfors till Neva station å Mora—Vänerns järnväg. Banan var färdig sommaren 1890 och var byggd med samma spårvidd och i huvudsak samma tekniska bestämmelser som Säfsnäs järnväg. Rälsen utgjordes av 11,8 kg. järnräls, som utbytts därifrån. År 1897 erhöll linjen ett lokomotiv.

Den 18 okt. 1907 föredrogs inom styrelsen för Gravendals a.-b. en omfattande utredning, som visade, att järnhanteringen lämnade förlust och därför borde nedläggas. I stället borde kolveden tillgodogöras i en sulfatfabrik och tillverkningen av trämassa vid Tyfors ökas. I samband därmed borde Säfsnäs järnväg utbyggas till Tyfors för en kostnad av 200 000 kr. Å 1908 års bolagsstämma fattades beslut därom, och på våren s. å. påbörjades byggnaden, som var färdig 1910. Banan byggdes enligt samma tekniska bestämmelser, som då gällde för Säfsnäs järnväg, och med 10,0 och 11,8 kg. stålräls, som erhållits från denna. Samtidigt ändrades å linjen Tyfors—Neva de båda broarna över Höksjöälven och bron över Svartälven till armerade betongbroar, varjämte järnrälsen utbyttes mot 10,0 och 11,8 kg. stålräls. Den 29 maj 1911 övertogs hela bandelen Annefors—Neva av Säfsnäs järnvägsaktiebolag för ett belopp, som motsvarade byggnadskostnaden.

Bana, materiell och byggnader. Enligt utsago lära de order, som givits för stakningen av linjen Strömsdal—Hörken, ha varit att skärningar eller höjden av bankar om möjligt ej skulle få bli större än 5 fot och att från Hörken stigning ej skulle få överstiga $16,67\text{‰}$ och lutning ej vara större än 25‰ . Härigenom uppkommo åtskilliga av de nu till synes omotiverade kurvor, i vilka linjen är framdragen.

Hela linjen Annefors—Hörken var från början lagd med 11,8 kg:s järnräls av 60 mm. höjd. Redan år 1885 började emellertid järnrälsen utbytas mot stålräls av samma vikt men 62 mm. hög. Successiva utbyten av räls ägde därefter rum, så att år 1913 icke fanns lägre rälsvikt än 15,0 kg/m. å huvudlinjen.

Broarna ha förstärkts och spåranordningarna å stationerna förbättrats. År 1915 höjdes största hastigheten till 30 km/t.

Till en början användes enkeltrådiga telefonledningar och visareapparater för telegrafering å vissa stationer. Telefonlinjerna ändrades 1910



A. SUNDIN,
brukspatron.



K. FALK,
brukspatron.



B. ESSÉEN,
bruksförvaltare.



E. LÖFGREN,
utrikesminister.



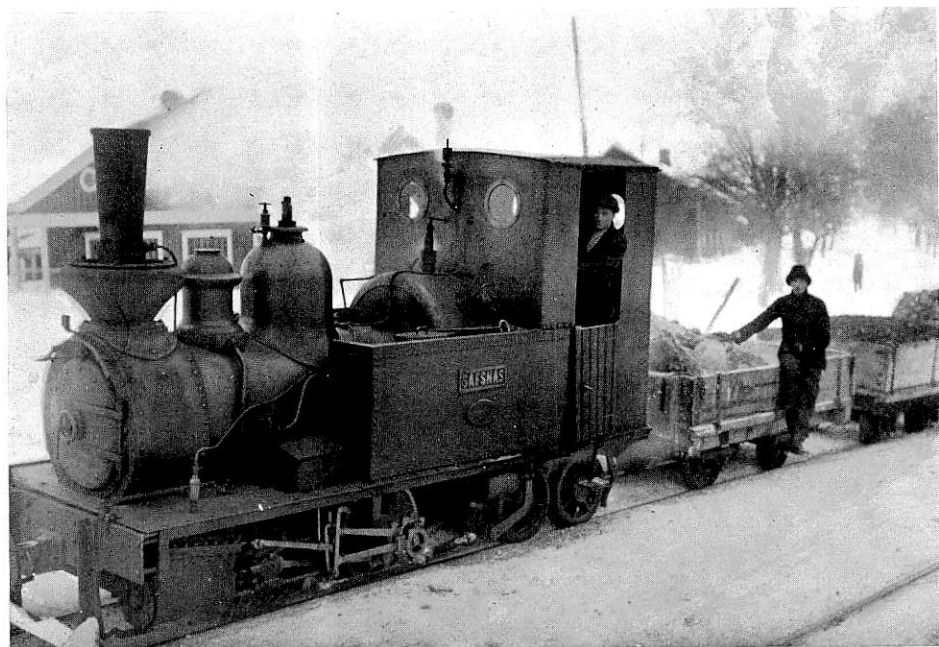
TH. WIGELIUS,
disponent.



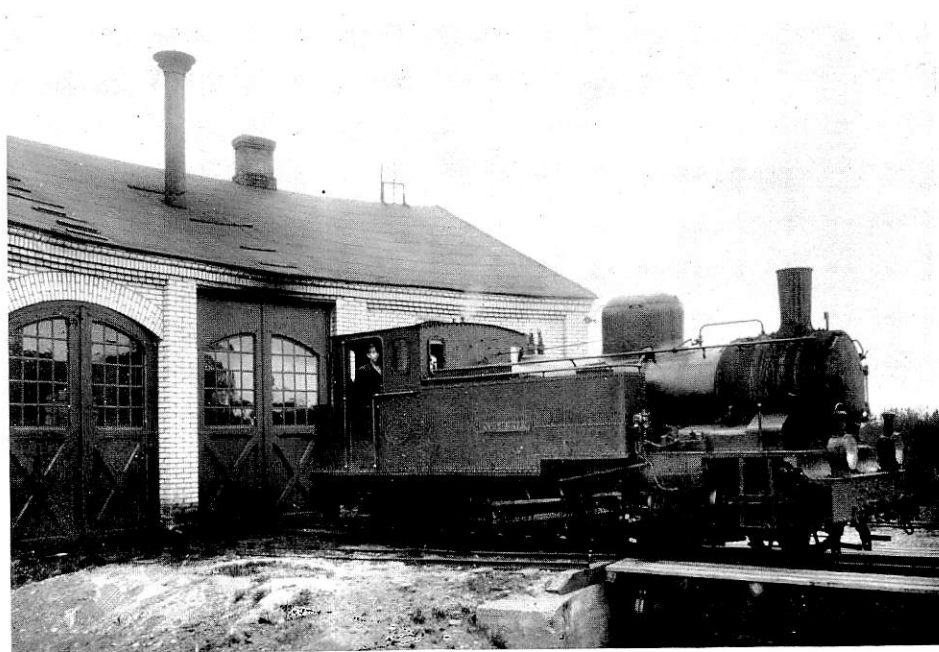
S. MÖRTSTEDT,
bruksförvaltare.



H. DE VERDIER,
överingenjör.



Lokomotiv n:r 3, »Säfsnäs», år 1871.



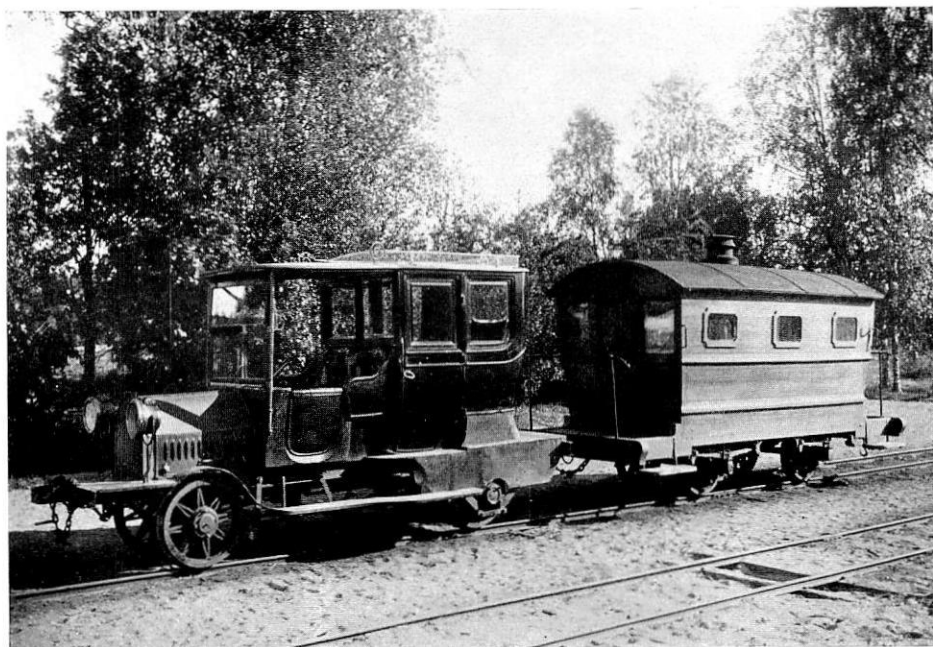
Lokomotiv n:r 7, »Knut Falk», år 1920.



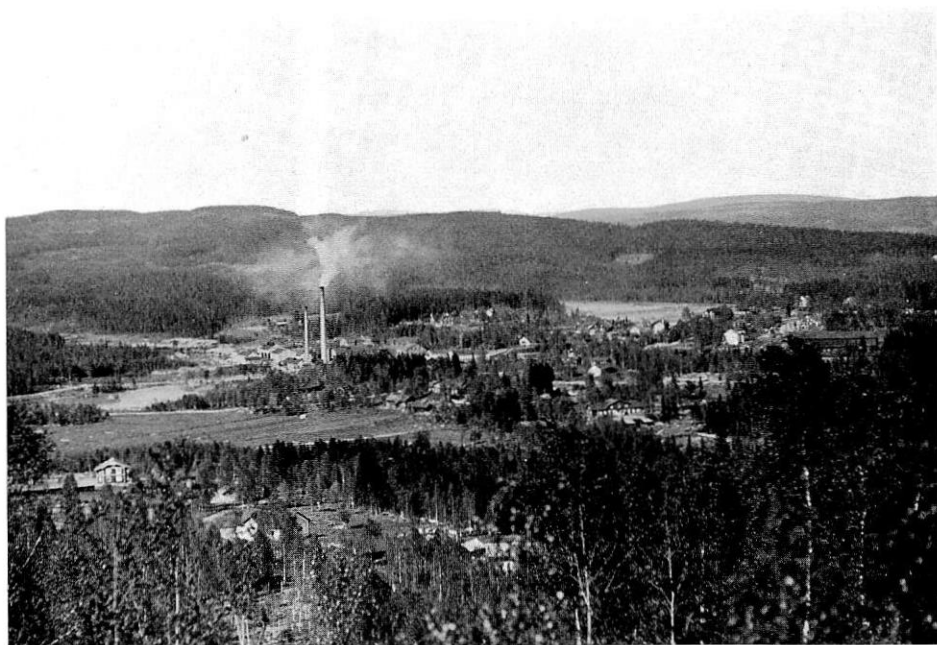
Morgontåget lastat med pappersmassa lämnar Fredriksberg.



Eftermiddagståget ankommer till slutstationen Annefors.



Motorvagnen (år 1922) med den s. k. Carl XV-vagnen (år 1859) såsom släpvagn.



Panorama över Fredriksberg.

till dubbeltrådiga och visareapparaterna ersattes 1913 med telefoner. F. n. omfattar det privata telefonnätet 195 km. dubbeltrådig ledning.

Vad bandelen Fredriksberg—Neva beträffar, var den största tillåtna hastigheten till en början 30 km/t. men nedsattes 1918 till 25 km/t. med hänsyn till att rälsen var gammal. Till följd härav och i avsikt att kunna begagna järnvägens tyngre lok och större godsvagnar utbyttes rälsen åren 1923 och 1924 å sträckan Annefors—Tyfors mot 17,2—20,5 kg/m. räls och från Tyfors i riktning mot Neva inlades å en mindre sträcka 17,2 kg. räls samt 1925 å 6 km. 24,8 kg. räls. Järnkonstruktionen å broarna över Liälven och Röälven förstärktes år 1924.

Ända till år 1899 anordnades tillfälligtvis värmehållning i tågen med varma sandlådor eller kamin. Nämda år infördes värmeledning. År 1924 ersattes stearinljus- och fotogenbelysningen med elektrisk sådan.

År 1922 erhöll järnvägen en motorvagn på sådant sätt, att en 40 hkr. landsvägsautomobil, som av Gravendalsverken innehafte sedan år 1912, ombyggdes till motorvagn för järnvägen. Den förmår även draga en släpvagn, varigenom ett persontåg med upp till 30 personer kan åstadkommas.

Alla reparationer för såväl maskinavdelningens som banavdelningens behov ha utförts vid järnvägens egen verkstad. Den första verkstaden, som även innehöll ett gjuteri, byggdes i Strömsdal år 1876 men överflyttades 1920 till Gravendal.

Trafik. Största delen av det gods, som fraktats å järnvägen, har utgjorts av den inom Säfsnäs socken belägna industriens råvaror och färdiga produkter. Så länge driften av järnbruken pågick, voro alltså malm och järn de huvudsakligaste godsslagen, men snart nog började trävaruförädlingens produkter tilltaga i kvantitet. Sista gången valsverket i Gravendal var i drift var hösten 1916. Efter denna tid utgöras tillverkningarna helt och hållet av trävaror och cellulosa. Den inkomst av s. k. främmande trafik, som järnvägen erhåller utöver Gravendalsverkens fraktningar, uppgår till omkr. 10 % av totala inkomsten av godstrafiken. Samtrafik är icke ordnad med övriga järnvägar, varför omexpedition i Hörken måste ske för såväl passagerare som gods.

Ekonomi. Finansieringen av järnvägsanläggningen skedde, såsom av beslutet framgick, genom de båda bruksbolagen. Åren 1877—1879 var emellertid konjunkturen starkt fallande, och detta torde ha varit skälet till att fråga om upptagande av ett fast lån kom till behandling å järnvägsbolagets stämma i Örebro den 1 aug. 1879. Vid den tiden voro av aktiekapitalet 680 000 kr. tecknade och inbetalda, under det att

kostnaden för den då fullbordade järnvägsanläggningen uppgick till 1 212 708 kr. 70 öre. Revisorerna föreslog i sin berättelse till stämman, att järnvägsbolaget skulle söka erhålla ett amorteringslån å 520 000 kr. ur den vid senaste riksdagen beslutade järnvägshypoteksfonden. Detta blev även stämmans beslut. Styrelsens bemödanden att erhålla ett dylikt lån rön­te emellertid icke framgång, och då penning­ställningen under år 1880 undergick förbättring, löstes frågan på det sättet, att bruksbolagen tecknade och av sina fordringar i järnvägen inbetalte vad som fattades för att aktiekapitalet skulle komma upp i sitt maximibelopp, 1 200 000 kr.

Pensionskassa. År 1882 inrättades en »besparings- och nödhjälpskassa», till vilken all personal bidrog med vissa procent av inkomsten. Efter omreglering 1912, ombildades kassan 1923 till *Säfsnäs järnvägs pensionskassa*, understödsförening.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

LÖFGREN, E., vice häradshövding, *ordförande*,
WIGELIUS, TH., disponent, *verkst. direktör*, se nedan,
DE VERDIER, H., överingenjör, *trafikchef*, se nedan.

Verkställande direktör.

WIGELIUS, TH., disponent 1917—

Trafikchef.

DE VERDIER, H., överingenjör..... 1919—

Företvarande styrelseordförande och chefer.

Ordförande.

SUNDIN, A., brukspatron 1876—1895
FALK, K., brukspatron 1896—1916
ESSÉEN, B., bruksförvaltare..... 1917—1925

Verkställande direktör.

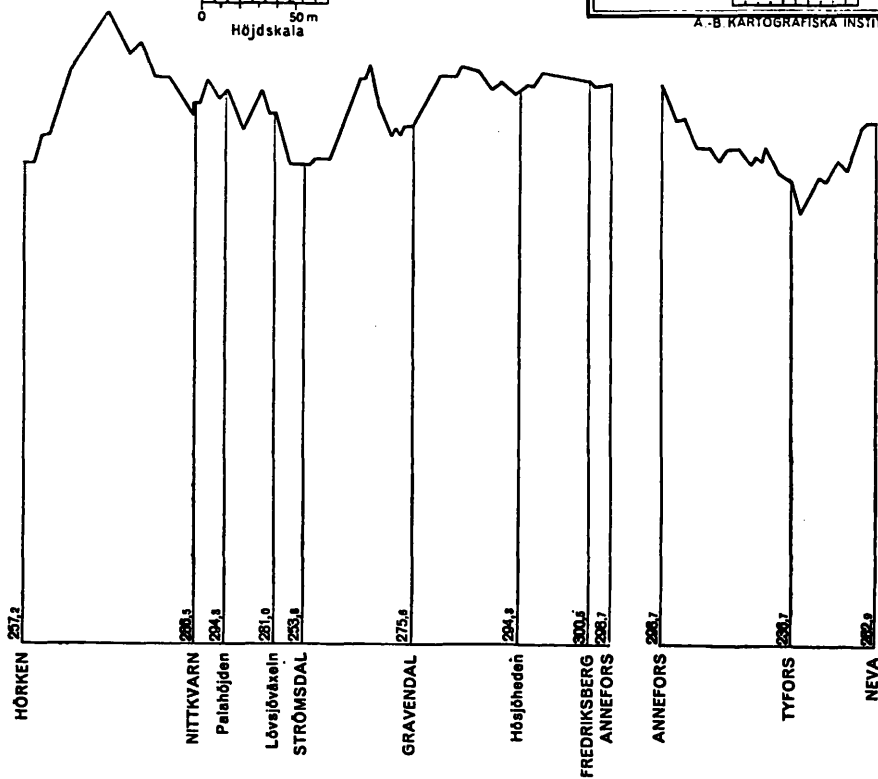
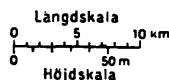
FALK, K., brukspatron 1876—1916

Trafikchefer.

ESSÉEN, B., bruksförvaltare..... 1876—1916
MÖRTSTEDT, S., bruksförvaltare..... 1917—1918

Säfsnäs järnväg (Hörken—Neva), 63 km. Järnvägen omfattar bandelen Hörken—Annefors, 47 km., vilken är öppen för allmän trafik, och bandelen Annefors—Neva, 16 km., vilken linje endast användes för godstrafik.

Från Hörkens station går linjen in i en verklig skogstrakt. Banan stiger starkt och är lagd i åtskilliga kurvor för att kunna komma fram i terrängen, som blir mer och mer bergig. Av människoboningar synas endast banvaktstugor eller ett och annat skogstorp på en höjd. Efter 14 km. färd kommer den resande till Nittkvarns station, där trakten icke heller synes vara mycket bebyggd. I närheten finnas dock några skogsbyar, som förse järnvägen med trafik. Man får redan här ett starkt intryck av vilket godsslag, som är järnvägens viktigaste, nämligen produkterna från brukningen av de omgivande skogarna. Utefter hela järnvägslinjen tillföras olika slag av vedsortiment, som huvudsakligen äro avsedda att fraktas till Fredriks-



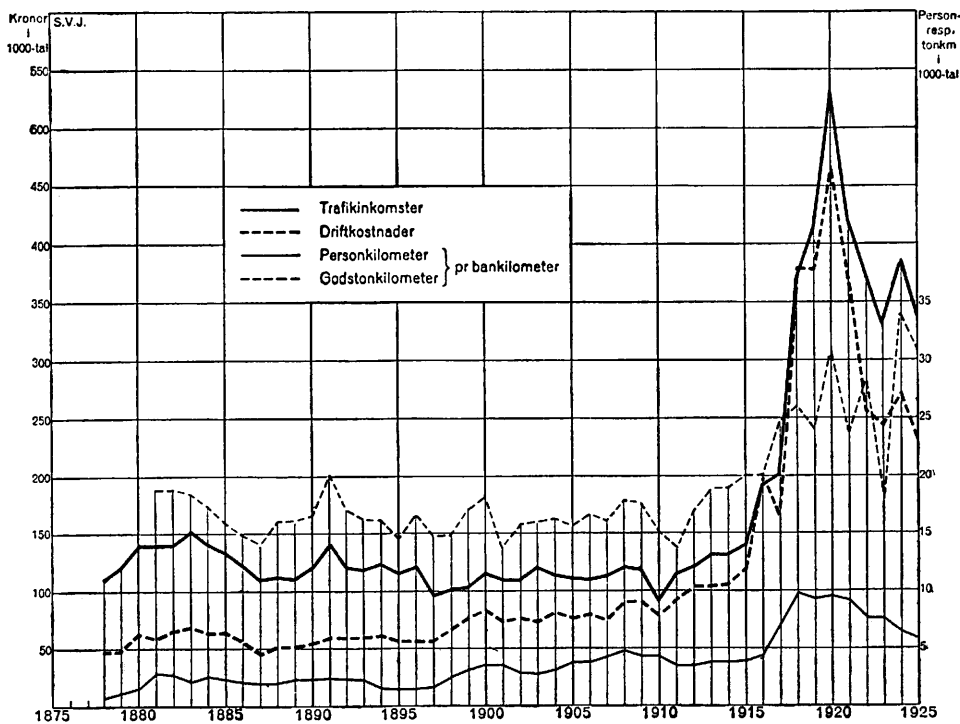
bergs cellulosafabriker eller till sågverket i Tyfors för att förädlas till pappersmassa eller trävaror.

Nästa station heter *Strömsdal*. Där har tidigare funnits ett järnbruk med hytta, men driften är numera nedlagd. Linjen fortsätter sedan genom skog och över myrar till *Gravendals* station, som har sitt namn efter grundläggaren av industrien inom Säfsnäs socken, Sebastian Grave. Gravendals bruk har även varit järnbruk, men all järnhantering är nu nedlagd. I stället har Säfsnäs järnväg därstädes sin verkstad och bostäder för största delen av sin personal.

Från Gravendal är avståndet 16 km. till slutstationen *Annefors*, där Fredriksbergs cellulosafabriker äro belägna. Fredriksberg är socknens huvudort och har ett vackert läge vid en biflod till Svartälven. Själva bruket är på grund av sin ålder präglad av de gamla brukstidernas kultur och företer särskilt sommartid en tilltalande anblick. Den, som en vacker sommardag besökt orten och samtidigt begagnat tillfället att göra en vandring till något av de vackra skogstorp, som enligt de gamla skogsfinnarnas sed anlagts nära toppen av bergen, har därmed gjort bekantskap med något av det vackraste och mest anslående bergslagsnaturen kan bjuda på.

Bandelen Annefors—Neva passerar Svartälven vid Tyfors och ansluter till Mora—Vänersbanan vid *Neva* station.

Trafikdiagram.



Tekniska uppgifter.

Byggnads sätt.	År 1878	År 1925
Spårvidd m.	0,802	0,802
Spårlängd i huvudspår, Annefors—Hörken km.	47	47
» i sidospår »	—	5,5
» i » Annefors—Neva »	—	15,9
Största lutning i huvudspår..... ‰	25	25
Minsta krökningsradie i huvudspår m.	148	148
Rälsvikt kg/m.	11,8	15—17,36
» i sidospår »	11,8	11,8—24,8
Största tillåtna hjultryck av lok ton	—	3,05
» » » » vagnar »	—	3,575
» » » » tåghastighet..... km/t.	21	21—30
 Rullande materiell.	 År 1878	 År 1925
Ånglokomotiv, tanklok st.	3	5
Motorvagnar för bensindrift »	—	1
Personvagnar med 2 axlar »	5	5
» » » » 4 » »	—	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar..... »	90	153
» » » » 3 » »	—	1
» » » » 4 » »	—	14
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar..... »	—	1
 Personal, antal.		
Ordinarie.....	26	32
Extra.....	—	12
Verkstadsarbetare.....	10	15
Banarbetare	—	4

Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1878.

Kapitalkonto	18 859: 59
Järnvägsbyggnadens konto	1 212 708: 70
Gjutningskonto.....	60: 05
Trafikens konto.....	300: —
Gravendals a.-b.	18 474: 03
Diverse debitorer	326: 62
Kassan	87: 97
	<hr/>
	S:a kr. 1 250 816: 96

Skulder den 31 dec. 1878.

Kapitalkonto	1 231 957: 37
Reservfonden	17 107: 43
Pensionsfonden	992: 75
Diverse kreditorer	759: 41
	<hr/>
	S:a kr. 1 250 816: 96

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Bananläggningen	1 269 944: 02
Gårdar och fastigheter	262 066: 04
Nybyggnader	1 448: 16
Rullande materiell	304 178: 53
Maskiner	21 355: 39
Inventarier	10 397: 87
Förrådsartiklar	19 845: 16
Diverse debitorer	5 967: 37
Kassabehållning	150: —

S:a kr. 1 895 352: 54

Skulder den 31 dec. 1925.

Aktiekapitalet	1 200 000: —
Reservfonden	110 000: —
Diverse kreditorer	569 654: 74
Vinstmedel:	
från föregående år	674: 30
årets vinst	15 023: 50

15 697: 80

S:a kr. 1 895 352: 54

.....