
U P P S A L A — E N K Ö P I N G S J Ä R N V Ä G

Signatur: U.E.J. — Spårvidd: 1,435 m.

Ägare: Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag, Uppsala.

En järnvägsförbindelse mellan Uppsala och Enköping borde, kan man anse, redan tidigt ha kommit på tal och i varje fall, då Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar planerades. Så blev dock icke fallet.

Först under förra hälften av 1880-talet lär frågan ha upptagits. Landshövdingen i Uppsala län, greve A. L. HAMILTON, lär vid denna tid ha hållit sammanträden med ortsbefolkningen för utrönande av stämningen för en järnväg mellan de båda städerna. Dessa sammanträden torde ha varit av enskild natur, åtminstone finnas inga redogörelser, vare sig officiella eller andra. Något omedelbart resultat uppnåddes icke, men intresset steg mot årtiondets slut och kom till uttryck inom Trögden genom denna länsdels framstående representant, brukspatronen H. TAMM å Fånöö. Landshövdingen lät nu uppgöra alternativa förslag, dels till en linje Uppsala—Enköping, dels till en linje Uppsala—Grillby med event. fortsättning till Veckholms kyrka. Av handlingarna att döma, synes landshövdingen personligen ha gjort rätt vidlyftiga utredningar angående olika bantyper och framlagt dem å möten, som höllos i maj 1890 i Grillby och Säva. Härvid tillsattes kommittéer med uppdrag att söka anskaffa medel för bestridande av undersökningskostnader. Landskommuner och enskilda bidrogo med omkr. 2 600 kr., varjämte landstinget, Uppsala stad och Enköpings stad vardera anslogo några hundra kr.

Den 16 okt. 1890 höll landshövdingen sammanträde i Enköping med

intresserade, därvid en kommitté tillsattes, bestående av landshövdingen greve HAMILTON, majoren A. HOLMBERG, apotekaren A. KAIJSER samt hrr J. E. ANDERSSON, Säby, och N. B. HAGMAN, Örsundsbro, för undersökning av de båda föreslagna linjerna. Denna kommitté förordade smalspårig bantyp.

Uppgörandet av förslag uppdrogs därefter åt kaptenen i Väg- och vattenbyggnadskåren C. H. ÖHNELL, vilken i juni 1891 till kommittén avlämnade alternativa förslag till smalspårig järnväg, dels en linje Uppsala—Enköping, dels en linje Uppsala—Grillby—Veckholm. Dessa förslag ha legat till grund för alla följande, och den byggda linjen överensstämmer i det allra närmaste med det förstnämnda förslaget. Även om i senare förslag avvikelser gjorts från det Öhnellska förslaget, har man på flera ställen vid utförandet återgått till detta. I ett fall skilde sig emellertid det Öhnellska förslaget betydligt från den nuvarande linjen. Det upptog nämligen en linje i rak östlig riktning från Ekeby tegelbruk genom Polacksbackens sandås och över Fyrisån till den smalspåriga Lännabanan.

Vid ett sammanträde i Enköping den 17 aug. 1891 framlade greve HAMILTON de Öhnellska förslagen, och två kommittéer, en för vardera sträckningen, tillsattes för undersökning av banans räntabilitet m. m. Med hänsyn till sin snart förestående avgång ingick landshövdingen ej i någondera kommittén, och frågan tog icke något nytt steg framåt förrän 1896, då stadsfullmäktige i Uppsala tillsatte en kommitté med landshövdingen P. J. BRÅKENHJELM i spetsen med uppdrag att undersöka om och i vad mån Uppsala stad borde intressera sig för nya järnvägar inom provinsen. Utom landshövdingen voro kommittémedlemmarna följande: översten frih. L. W. STJERNSTEDT, lektorn J. F. NYSTRÖM, godsägaren AUG. LILJEDAHL och bankdirektören E. J. HENSCHEN. Kommitténs betänkande avgavs den 20 april 1897 och utgör ett grundläggande dokument för allt det arbete för förbättrade kommunikationer inom länet, som sedan dess ägt rum. I utlåtandet förordades en bredspårig linje Uppsala—Grillby, vilken enligt ett av baningenjören O. WICKMAN uppgjort förslag skulle kosta 1 520 000 kr. med rullande materiell.

På grundval av detta kommitterades utlåtande väckte översten frih. STJERNSTEDT i slutet av år 1897 hos stadsfullmäktige i Uppsala motion om ett bidrag av 250 000 kr. till en bana Enköping—Uppsala—Gimo med event. utsträckning till Östhammar eller Öregrund. Det är av det blygsamma beloppet att döma antagligt, att man ännu ej på långt när

gjort sig fullt reda för, i vilken grad en sådan för staden säkert synnerligen förmånlig bansträckning skulle ställa anspråk på stadens offervillighet och bärkraft. Motionen föranledde icke till någon stadsfullmäktiges åtgärd.

Landshövdingen BRÅKENHIELM upptog emellertid frågan. Under år 1898 höll han sammanträden i orterna, och den 25 jan. 1899 sammanträdde inför honom i Uppsala de av kommunerna utsedda kommitterade, vilka utgjordes av hrr E. H. FRÖBERG, Ekholmen, G. BERGLUND, Stora Bärby, A. WALLÉN, Alsta, E. LINDSTÅL, Husby, E. J. TURÉN, Grillby, A. R. SMITH, Årby, samt för Uppsala stad professorn K. H. BLOMBERG, grosshandlaren H. W. SÖDERMAN, akademifogden A. R. THALÉN och lektorn J. F. NYSTRÖM. Kommitténs arbete fortskred, av bevarade protokoll att döma, tämligen långsamt.

Sommaren 1904 höll landshövdingen BRÅKENHIELM sammanträden inom samtliga kommuner, vilka kunde antagas vara intresserade av järnvägen. Hans erfarenheter vid dessa sammanträden voro emellertid tydligen av den beskaffenhet, att han ansåg frågan böra få ännu någon tid på sig för att mogna.

Vid kommitterades sammanträde i jan. 1906 beslöts, att man skulle vända sig till kommunerna med definitivt förslag om aktieteckning. Nu hade emellertid staden Enköping, som ansåg sina intressen hotade av förslaget Uppsala—Grillby, börjat röra på sig. Vid sammanträdet föredrogs en till landshövdingen ingiven skrivelse, i vilken fördelarna av en linje Uppsala—Enköping framhöllos och som undertecknats av deputerade för Enköping, nämligen borgmästaren TH. WETTERVIK, redaktören AUG. LUNDIN och läroverksadjunkten K. V. VIEWEG. Skrivelsen föranledde icke för tillfället någon åtgärd från kommitterades sida.

Under årets lopp växte emellertid intresset för linjen Uppsala—Enköping så pass, att länsstyrelsen vid de kommunalstämmor, som på densammans begäran höllos under hösten år 1906 och därvid länsstyrelsen representerades av landssekreteraren greve K. HAMILTON, fann sig föranlåten att för kommunerna framlägga alternativa förslag Uppsala—Grillby eller Uppsala—Enköping. Stadsfullmäktige i Enköping och i Uppsala hade nämligen var för sig tillsatt kommittéer med uppdrag att uppgöra förnyat förslag till en sträckning Uppsala—Enköping. Medlemmarna i dessa kommittéer voro: för Uppsala majoren C. A. SCHENSTRÖM, grosshandlaren H. W. SÖDERMAN och advokaten L. CHRYSANDER samt för Enköping redaktören AUG. LUNDIN samt

läroverksadjunkterna K. V. VIEWEG och O. J. OLSSON. I samråd hade de uppdragit åt ingenjörsfirman UNANDER & JONSSON i Stockholm att uppgöra nytt förslag för sträckningen Uppsala—Enköping. Detta förslag, som avlämnades i sept. 1906, slutade på en kostnadssumma av 1 750 000 kr. med rullande materiell.

Vid kommunalstämmorna under samma års höst visade sig nu ett livligt intresse för järnvägen. Vidare anslöto sig städerna Uppsala och Enköping till förslaget Uppsala—Enköping. Uppsala tecknade aktier till ett belopp av 400 000 kr. och Enköping till ett belopp av 200 000 kr. Förslaget Uppsala—Grillby kunde nu anses fallet.

Den 2 mars 1907 sammanträdde kommitterade för städerna inför landshövdingen BRÅKENHIELM, och beslut fattades då att söka koncession på linjen Uppsala—Enköping, vidare att för järnvägens byggande bilda aktiebolag samt att omedelbart hos K. M:t göra framställning om statslån till hälften av kostnaden, som nu efter revision av planerna beräknades till 2 milj. kr., vilket belopp sedermera av vederbörande myndigheter höjdes till 2 080 000 kr.

Under år 1907 adjungerade kommitterade med sig representanter för landsbygden, nämligen byggmästaren ALEX. WALLÉN, Alsta, arkitekten HJ. TÖRNQUIST, godsägaren G. BERGLUND, landstingsmannen C. Z. L. JOHANSSON, Björnemo, och lantbrukaren G. W. ERIKSSON, Bårskär. Därjämte inträdde i kommittén landssekreteraren greve HAMILTON, vilken, sedan landshövding BRÅKENHIELM av sagt sig ordförandeskapet, valdes till kommitténs ordförande.

Utom de nämnda aktieteckningarna av Uppsala och Enköping hade följande aktiebelopp tecknats: av Uppsala läns landsting 50 000 kr., av landskommuner 193 400 kr. samt av korporationer och enskilda 196 600 kr., summa 1 040 000 kr.

Den 28 dec. 1907 hölls konstituerande bolagsstämma med *Uppsala—Enköpings järnvägsaktiebolag*. Härvid utsågos till styrelsemedlemmar: landssekreteraren greve K. HAMILTON, grosshandlaren H. W. SÖDERMAN, redaktören AUG. LUNDIN, läroverksadjunkten K. V. VIEWEG, byggmästaren ALEX. WALLÉN, arkitekten HJ. TÖRNQUIST och advokaten L. CHRYSANDER. Styrelsens ordförande blev greve HAMILTON, och till verkst. direktör utsågs advokaten CHRYSANDER.

Den 1 maj 1908 beviljades koncession å järnvägen, och den 23 april 1909 erhöles statslån till belopp av 1 040 000 kr. eller lika stort som aktiekapitalet. I sept. 1909 avslöts kontrakt med firman BRÖCHNER, LARSEN & KROGH om banans byggande. Arbetet pågick under åren



Greve K. HAMILTON,
landssekreterare.



J. VON BAHR,
borgmästare.



L. CHRYSANDER,
advokat.



G. R. SJÖQUIST,
trafikchef.



Tågsätt år 1926.



Örsundsbro station.

1910 och 1911 och var avslutat inom utgången av sistnämnda år. Bolagets kontrollant var löjtnanten i Väg- och vattenbyggnadskåren HJ. UNANDER och statens distriktschefen, majoren FR. ENBLOM.

Då järnvägsbygget nalkades sin fullbordan, befanns det, att de därtill anslagna medlen icke räckte till. Styrelsen nödgades därför under hösten 1911 och vintern 1912 vända sig till aktietecknarna med hemställen om ytterligare bidrag i form av borgen för ett bolagets lån till belopp av 250 000 kr. Denna vädjan rönste tillmötesgående, och företaget blev sålunda betryggat. Några säregna tilldragelser eller svårigheter inträffade icke under byggandet. Den 14 maj 1912 öppnades järnvägen för allmän trafik.

Några förändringar i banbyggnaden eller eljest ha icke förekommit efter öppnandet. Detsamma gäller även de ekonomiska förhållandena. Några utdelningar ha ej ägt rum.

De viktigaste trafikslagen utgöras av lantmannaprodukter i såväl lokal- som samtrafik.

Styrelse och chefer år 1926.

Styrelse.

VON BAHR, J., borgmästare, *ordförande*,
 OLSSON, O. J., f. d. läroverksadjunkt, *vice ordförande*,
 HAMMARSKJÖLD, K. Hj. L., landshövding, *statens ombud*,
 CHRYSANDER, C. T. L., advokat, *verkst. direktör*, se nedan,
 WALLÉN, L. A., byggmästare,
 JOHNSON, J., direktör,
 BRUNNBERG, K. A., lantbrukare.

Verkställande direktör.

CHRYSANDER, C. T. L., advokat 1907—

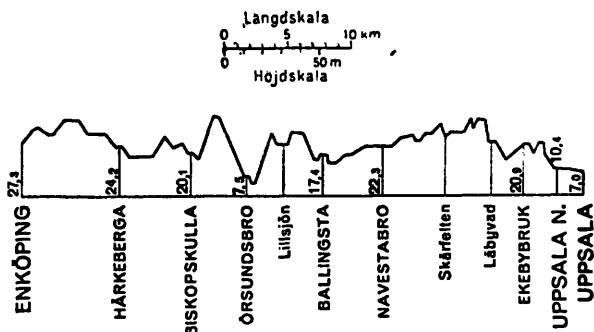
Trafikchef.

SJÖQUIST, G. R. 1912—

Förutvarande styrelseordförande.

HAMILTON, K., greve, landssekreterare 1907—1917

Uppsala—Enköpings järnväg, 44 km. Den del av Uppland, som järnvägen genomlöper från Uppsala till länets andra stad, Enköping, är i avseende på terrängen typisk för det uppländska landskapet: småbergig och genomdragen av moränåsar med mellanliggande dalsänkor, de sistnämnda här och där utbredande sig till rätt betydande fruktbara och väl odlade slättbygder.



Uppsala—Enköpings järnväg, till hela sin sträckning belägen inom Uppsala län, utgår från *Uppsala Norra* å norra stambanan, å vilken järnvägens tåg framförs till och från Uppsala C. Linjen är härifrån dragen i en större kurva till *Ekebybruks* station invid Ekeby stora kakelfabrik och tegelbruk, och därifrån vidare över dalen kring Hågaån och nära förbi den plats, där en gång, måhända vid Ansgars första besök i vårt land år 831, konung Björn på Håga residerade, till *Läbyvads* hållplats. Namnet *Läbyvad* erinrar också om en händelse i vårt lands historia.

I närheten, vid en bro över den numera oansenliga Hågaån, säges den plats — sedan år 1835 utmärkt med en minnessten — ligga, där Gustav Vasa i början av befrielsekriget vid en nödtvungen flykt undan en av Gustav Trolle anförd överlägsen skara lär ha kullridits av en av sina följeslagare och varit nära att drunkna. *Örsundsbro* station har ett betydande stationssamhälle vid Örsundsån. Vid *Härkeberga* station ligger den liknämnda kyrkan, berömd för sina väl bibehållna, intressanta valvmålningar från slutet av 1400-talet. Vid *Enköpings* station å Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar slutar banan i ett annat minne från Nordens istid än de omnämnda moränerna, nämligen i Enköpingsåsen, en av de rullstensåsar, som också utgöra ett karaktäristiskt inslag i det uppländska landskapets skulpturella utformning.

Enköping är föreningsstation med linjerna Stockholm—Tillberga och Enköping—Heby—Runhällen.

Tekniska uppgifter.

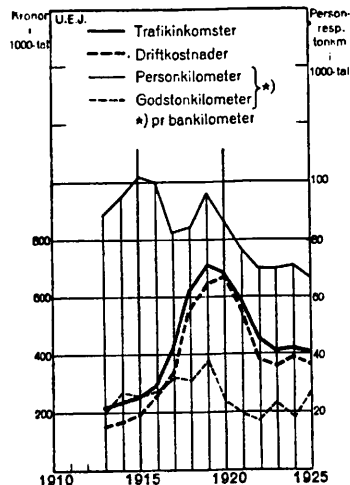
Byggnadssätt.		År 1912	År 1925
Spårvidd	m.	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.	41,3	41,3
» i sidospår	»	4,5	4,8
Största lutning i huvudspår	‰	16	16
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.	400	400
Rälsvikt	kg/m.	27	27
Största tillåtna hjultryck	ton	6,75	7
» » tåghastighet	km/t.	50	60

Rullande materiell.	År 1912	År 1925
Ånglokomotiv, tanklok	2	2
» tenderlok	—	2
Personvagnar med 2 axlar.....	3	3
» » 4 »	1	1
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	52	52
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	1	1

Personal, antal.

Ordinarie.....	26	37
Extra.....	2	9
Verkstadsarbetare.....	2	8
Banarbetare	—	5

Trafikdiagram.



Balansräkningar.

Tillgångar den 31 dec. 1913.

Järnvägsanläggningens	
konto	2 119 878: 98
Inventariers konto	49 540: 90
Rullande materiellers konto	277 576: 50
Uplands Ensk. banks konto:	
löpande räkning	1 207: 68
Obligationers konto	56 000: —
Kassa konto	767: 43
Diverse personers konto ..	1 803: 49

S:a kr. 2 506 774: 98

Skulder den 31 dec. 1913.

Aktiekapitalets konto	1 100 800: —
Statslånets konto: kapital,	
anståndsrenta och upp-	
lupen ränta	1 148 128: 99
Uplands Ensk. banks konto:	
kreditivräkning	10 000: —
Växlars konto	230 000: —
Accepters konto	7 819: 91
Lånekonto	2 500: —
Diverse personers konto ..	7 526: 08

S:a kr. 2 506 774: 98

<i>Tillgångar den 31 dec. 1925.</i>		<i>Skulder den 31 dec. 1925.</i>	
Järnvägsanläggningen	2 161 114: 36	Aktiekapitalet	1 104 000: —
Förrådet	108 080: 37	Statslånet	1 394 186: 46
Rullande materiell	312 773: 74	Upplands ensk. bank	21 978: 21
Obligationer	6 000: —	Lånekonto	224 506: 78
Växelkassor	175: —	Diverse personer	12 678: 18
Trafikuppörd	8 303: 23		
Kassa	19: 77		
Vinst- och förlustkonto ..	160 883: 16		
	<hr/>		<hr/>
	S:a kr. 2 757 349: 63		S:a kr. 2 757 349: 63

