
UPPSALA—GÄVLE OCH GÄVLE— OCKELBO JÄRNVÄGAR

Spårvidd: 1,435 m.

Signaturer och ägare, se resp. järnvägar.

Uppsala—Gävle järnvägar öppnades år 1874 för allmän trafik, och tio år senare blev Gävle—Ockelbo järnväg fullbordad. Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag övertog omedelbart trafikeringen av den nya banan och förvärvade sedermera betydande aktieposter i densamma, men de båda järnvägsföretagen drivas fortfarande av olika bolag, vilka ha var sin styrelse.

Uppsala—Gävle järnvägar.

Signatur: U.G.J.

Ägare: Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, Gävle.

I det förslag till järnvägssystem för vårt land, som år 1845 inlämnades till K. M:t av greve A. E. VON ROSEN, ingick även anläggandet av en huvudbana från Stockholm till Gävle över Uppsala. Detta var första gången som ett förslag framkom att medelst järnväg sammanbinda Uppsala och Gävle. Genom resolution s. å. erhöll greve VON ROSEN koncession i enlighet med sitt förslag under villkor, att fullständiga planer och kostnadsförslag skulle inlämnas till K. M:t före 1847 års utgång. Då emellertid det för järnvägsanläggningen erforderliga kapitalet icke kunde hopbringas vare sig i Sverige eller i England, där greve VON ROSEN erhållit löfte om ekonomiskt bistånd av ett

kapitalstarkt konsortium, gingo dessa planer trots outtröttliga bemödanden om intet.

Svårigheten att inom Sverige uppbringa nödigt byggnadskapital för järnvägsanläggningar hade sin grund i den stora allmänhetens ringa intresse för sådana, enär anordnandet av kanalvägar å vissa sträckor ansågs tillräckligt och mera ekonomiskt. Genom sakliga uttalanden i tidningar och broschyrer angående nyttan för vårt land att äga ett väl utgrenat system av järnvägar ökades intresset efterhand för hithörande frågor, varjämte man, i den mån det allmänna välståndet förbättrades, kom till den övertygelsen, att staten borde bli ägare till järnvägarna och således frigöra sig från inblandning av utländska bolag och spekulanter.

K. M:t tillsatte därför år 1851 en järnvägskommitté, som föreslog, att staten borde anlägga och understödja huvudbanorna, vilka sedermera på enskild väg kunde kompletteras genom anläggandet av bibanor. Följande år lämnades i uppdrag åt Topografiska kårens chef, generalmajoren CARL AKRELL, att inkomma med förslag till stambanor inom riket i enlighet med järnvägskommitténs uttalande. I sitt den 4 dec. 1852 avgivna förslag, i vilket generalen AKRELL betonade, att järnvägarnas huvudlinjer företrädesvis borde anslutas till de huvudvägar, som av den inre rörelsen i långa tider visat sig vara väl anpassade efter landets behov, voro tre huvudjärnbanor upptagna, av vilka en huvudbana var ämnad att dragas från Stockholm över Barkarby gästgivaregård i närheten av Rotebro, genom Uppsala till Gävle, »vilken stad utgjorde enda förmedlingsmedlet till lands med alla norr därom belägna provinser». AKRELL ansåg vidare, »att en järnbana från huvudstaden över Uppsala till Gävle borde från flera synpunkter betraktad, och däribland även från försvarsverkets, bli av mycken betydelse och med skäl kunna tillerkännas egenskapen av en stamjärnbana, vilken till sin riktning är given och icke mötes av lokala hinder, såvida lämpligt ställe till övergång av Dalälven kan utfinnas».

År 1855 tillsattes åter en järnvägskommitté för utarbetande av förslag till stambanornas riktning och anläggningssätt m. m. Även denna kommitté, vars ledamöter utgjordes av AKRELL, översten A. E. VON SYDOW och greve A. E. VON ROSEN, förordade norra stambanans framdragande över Stockholm till Giresta och därifrån över Örsundsbro till Uppsala samt vidare i nästan rak linje över Björklinge och Tierps socknar samt Dalälven vid Mehede till Gävle, där den väster om staden skulle anknytas till under byggnad varande Gävle-Dalabanen.

Översten NILS ERICSON, vilken utövade högsta chefskapet för statens järnvägsbyggnader, utarbetade ett betänkande över sistnämnda kommittés förslag, i vilket han uttalade såsom sin åsikt, att förslaget att från Uppsala fortsätta linjen rakt på Gävle icke syntes vara det rätta, ehuru banan därigenom bleve kortast. Dels vore nämligen icke förbindelsen mellan Stockholm och Gävle på den kortaste vägen av samma stora vikt som dessa städers förbindelser med de inre delarna av landet, enär man sjöledes kunde besörja trafiken dem emellan under 6 à 7 månader av året, dels skulle banans norra del med en sådan riktning, som föreslagits av den K. järnvägskommittén, komma bra nära Östersjön, varigenom det inre landets intressen bleve förbisedda och därmed även de två städernas.

I full anslutning till översten ERICSONS uttalande ansåg K. M:t, att den av järnvägskommittén föreslagna sträckningen vore olämplig samt att banan borde definitivt bestämmas framgå från Uppsala till Sala och sträckningen därifrån underkastas ytterligare utredning. I det av ständerna 1857 meddelade beslutet blev förslaget i sin helhet avslaget.

1858 års järnvägskommitté lät undersöka en linje från Stockholm öster om Sigtunafjärden till Uppsala och Sala samt därifrån till Gävle—Dala järnväg, antingen Korsnäs eller Robertsholm, numera Hofors. Den både av 1852 års kommitté och även av enskilda personer framförda frågan om järnväg mellan Uppsala och Gävle var således för denna gång fallen.

För att söka åstadkomma järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Uppsala bildades år 1859 i Uppsala ett bolag, vilket förklarade sig villigt att utföra detta järnvägsföretag mot räntegaranti av staten. En ansökan från bolaget i detta syfte lämnades emellertid obeaktad, varför bolaget i febr. 1862 ingick till civildepartementet med anhållan, att en proposition skulle avlåtas till ständerna om banans anläggning av staten. Om detta icke skulle bifallas, vore bolaget villigt att på egen risk utföra anläggningen. K. M:t avlämnade visserligen en proposition, som dock endast åsyftade stambanans sträckning från Uppsala till Sala, medan banans utgreningar fingo bero på ytterligare utredning. Propositionen avslogs, och de fyra stånden enade sig blott om att anslå 4 672 000 rdr till stambanan från Stockholm till Uppsala öster om Sigtunafjärden.

Lika delade som meningarna voro om norra stambanans dragande öster eller väster om Sigtunafjärden, lika delade tycktes de nu vara om

den väg, banan skulle taga från Uppsala. Vid 1863—1864 års riksdag väcktes av överståthållaren frih. C. G. AF UGGLAS motion om undersökning av lämpligheten att stambanan till Uppsala fortsattes till Gävle eller någon annan plats i närheten. I det outredda skick frågan befann sig var ständernas avslag givet.

Motioner i samma riktning som den nämnda väcktes i riksdagarna 1867 och 1868 men blevo avslagna. Samma öde rönste de motioner, som två riksdagsmän, häradshövdingen L. E. WESTBLAD och byråchefen ALB. LINDHAGEN, framlade vid 1869 års riksdag angående norra stambanans dragande från Uppsala över Söderfors till någon punkt på Gävle—Dalabanan. Vid 1870 års riksdag beslöts, att norra stambanan skulle dragas från Uppsala över Sala—Krylbo, och i samband härmed avslogs en motion i Första kammaren av frih. FR. VON ESSEN på Vattholma bruk och en liknande motion i Andra kammaren av frih. G. TAMM, disponent på Österby bruk och vid Dannemora gruvor, att norra stambanan måtte sträckas från Uppsala över Söderfors till Margretehill på Gävle—Dala järnväg. Det torde med visshet kunna påstås, att norra stambanans konstlade sträckning över Sala och Krylbo icke skulle ha beslutats, om man kunnat ana, att redan följande år två järnvägsbolag skulle bildas, nämligen Uppsala—Margretehills och Stockholm—Västerås—Bergslagens.

I början av år 1871 höjdes ock både i tidningspressen och bland allmänheten skarpa röster, som yrkade, att staten icke skulle bygga stambanan över Sala och Krylbo utan i stället bl. a. med statslån understödja en järnväg Uppsala—Margretehill. I riksdagen ifrågasattes även ändring av 1870 års beslut om stambanans sträckning, men riksdagen beslöt, att norra stambanan skulle fortsättas i redan bestämd riktning.

Planerna på en stambana mellan Uppsala och Gävle, vilka planer vållat så många stridigheter, voro härmed definitivt omintetgjorda. De män, som arbetat för järnvägsförbindelsen, vidtogo därför omedelbart förberedande åtgärder för att på enskild väg få till stånd en järnväg från Uppsala till Gävle. I spetsen för detta företag stod f. d. ministern i London, chefen för sjöförsvarsdepartementet greve BALTZAR VON PLATEN.

Jämte häradshövdingen G. ÖSTBERG i Uppsala och delägaren i Österby bruk, frih. G. TAMM, lät greve VON PLATEN redan på sommaren 1870, således samma år som riksdagen beviljat det första anslaget till norra stambanans fortsättande över Sala och Krylbo, ut-

färda inbjudan till aktieteckning för byggande av en smalspårig bana öster om Vendelsjön och över Söderfors till Margretehills station på Gävle—Dalabanan, 16 km. väster om Gävle, med bibana från Tobo till Dannemora. Aktieteckningen mottogs med stort intresse, varför ett möte sammankallades i Uppsala den 1 sept. 1870, då en kommitté tillsattes med uppdrag att utarbeta trafikberäkningar och finansplan. Denna visade, att en smalspårig järnväg mellan Uppsala och Margretehill med bibana, inberäknat rörlig materiell, skulle draga en kostnad av 3 611 000 rdr. Ett alternativt kostnadsförslag för bredspårig bana med samma sträckning slutade på en summa av 4 544 000 rdr. Det för järnvägen erforderliga byggnadskapitalet hade man tänkt sig erhålla sålunda, att en tredjedel av kostnaden skulle täckas genom aktier och återstående två tredjedelar genom statsbidrag och lån.

Den 6 dec. 1870 hölls konstituerande sammanträde i Uppsala med *Uppsala—Margretehills järnvägsaktiebolag*. Till interimsstyrelse valdes greve B. VON PLATEN, häradshövdingen G. ÖSTBERG, kaptenen C. F. W. GRIPENBERG, direktören E. WESTMAN och majoren CL. ADELSKÖLD. Den sistnämnde erhöll i uppdrag att utarbeta ett nytt förslag till bredspårig järnväg. Den 16 dec. fastställdes bolagsordningen och samtidigt hade ADELSKÖLD sitt förslag färdigt. Det upptog ett solidare byggnadssätt än förut påtänkts och betingade en kostnad av 4 838 750 rdr.

I jan. månad 1871 gjordes framställning om proposition till nästa riksdag om erhållande av statslån till två tredjedelar av den beräknade kostnaden eller 3 226 000 rdr.

Emellertid uppdrog K. M:t åt Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader att inkomma med utlåtande över ansökningen. Styrelsen betecknade den föreslagna banan som sekundärbana, emedan den skulle förena norra stambanan med Gävle—Dala järnväg och således utgöra en ganska viktig del av järnvägsnätet. Emellertid ansåg styrelsen, att den kunde byggas billigare. Sålunda kunde järnskenor användas i st. f. stålskenor, såsom förslaget upptog, »enär rörelsen på järnvägen näppeligen på flera år skulle erhålla den omfattning, att nedläggandet av stålskenor kunde medföra någon verklig ekonomisk fördel». Då i övrigt sekundärbanor enligt järnvägskommitténs förslag skulle understödjas med direkt anslag, motsvarande en fjärdedel av den beräknade kostnaden, medan lokalbanor skulle erhålla lån till halva det beräknade beloppet, föreslog styrelsen antingen ett anslag av 1 134 600 rdr utan återbetalningsskyldighet eller ock ett lån av 2 269 300 rdr. Innan ännu

denna fråga var avgjord, väckte frih. G. TAMM i Andra kammaren motion om anslag eller lån till ett belopp av 3 226 000 rdr för anläggandet av en bredspårig järnväg mellan Uppsala och Margretehill eller annan plats vid Gävle—Dala järnväg. Motionen avstyrktes emellertid av statsutskottet och avslogs.

Under tiden hade ordinarie styrelse valts å extra bolagsstämma den 27 febr. 1871. Till medlemmar valdes greve B. VON PLATEN, ordf., häradshövdingen G. ÖSTBERG, vice ordf., kaptenen C. F. W. GRIPENBERG, verkst. direktör, direktören E. WESTMAN, frih. G. TAMM och hemmansägaren J. MALMSTRÖM, Viksta. Styrelsen gav i april majoren CL. ADELSKÖLD i uppdrag att verkställa ytterligare undersökning, huruvida en fördelaktigare riktning kunde givas banan.

Utredningen förelåg vid ordinarie bolagsstämman den 6 juni 1871. Enligt densamma skulle banan gå till Skutskär och Gävle med bibanor till Söderfors och Dannemora. Då emellertid planen och kostnadsförslaget för denna sträckning samt för Harnäsbukts apterande till hamn icke voro fullständigt utarbetade, ajournerades bolagsstämman till den 3 juli, då bolaget beslöt att vidhålla den ursprungligen utstakade riktningen för järnvägen, nämligen från Uppsala över Vattholma och Libbarbo till närheten av Tobo bruk med bibana till Dannemora. Den 9 sept. beslöts, att linjen skulle från Tobo bruk dragas över Dalälven vid Älvkarleö förbi Harnäs till Gävle med bibana från Orrskog till Söderfors bruk. Järnvägens riktning hade sålunda genom dessa beslut blivit definitivt bestämd.

Att få järnvägens slutpunkt förlagd till Gävle och ej till någon station å Gävle—Dalabanan beredde järnvägens styrelse ett icke obetydligt arbete. Från Gävlehåll röntes frågan nämligen ringa intresse. Detta berodde därpå, att den både i riksdagen och i sin hemort inflytelserike grosshandlaren P. MURÉN i Gävle önskade, att anknytningspunkten för norra stambanan till Gävle—Dala järnväg skulle bli Korsnäs eller Robertsholm, varigenom Gävle stad enligt hans uppfattning skulle lida minsta möjliga intrång i sitt handelsområde samt Gävle—Dala järnväg tillföras väsentligt ökade inkomster. MURÉNS uppfattning i denna fråga blev även Gävlebornas. Staden tecknade därför inga aktier i järnvägsbolaget, och invånarna sträckte sig personligen endast till små aktieteckningar. Staden sökte också försvåra anläggningen av Gävle Södra station på den utsedda platsen och ansåg, att stationen hellre borde förläggas bortåt 400 m. längre söderut.

Efter de senaste utredningarna förelågo nu två förslag, nämligen

ett till bredspårig järnväg för en kostnad av 4 803 000 rdr och ett till smalspårig bana för en kostnad av 3 922 000 rdr.

Styrelsen gjorde då, den 21 sept. 1871, framställning hos konungen om koncession för såväl bred- som smalspårig järnväg mellan Uppsala och Gävle. Styrelsen för allmänna väg- och vattenbyggnader avstyrkte alternativa tillstånd, och koncession för anläggandet av en smalspårig järnväg beviljades den 12 jan. 1872. Samtidigt tilldelades bolaget en »försträckning» av 500 000 rdr. Emellertid insåg styrelsen fördelen för järnvägen att äga samma spårssystem, som användes av Statens järnvägar och Gävle—Dalabanan, och framlade därför förslag härom å extra bolagsstämma den 5 mars 1872. Stämman antog enhälligt förslaget och gillade styrelsens åtgärd att upplägga ett 5 % obligationslån å 5 milj. rdr. Därefter begärdes koncession för anläggandet av en bredspårig bana mellan Uppsala och Gävle med bibanor till Dannemora och Söderfors, vilken koncession beviljades den 15 mars 1872.

Banarbetet började den 15 april 1872. Till överingenjör utsåg styrelsen majoren CL. ADELSKÖLD och till arbetschef trafikchefen vid Söderhamns järnväg, ingenjören J. A. SÖDERLIND.

Redan från början bedrevs arbetet med största möjliga skyndsamhet och kraft, och i slutet av juli s. å. voro terrasseringsarbetena utförda mellan Harnäs och Mehede, nuvarande Mehedeby. Arbetsstyrkan ökades successivt och uppgick i okt. 1873 till 1 500 man. Vid denna tid voro linjerna Harnäs—Dannemora, inberäknat linjen till Söderfors, samt stora sträckor av linjerna Harnäs—Gävle och Örbyhus—Uppsala färdigterrasserade. Arbetet med rälsläggningen pågick också med raskhet, för att man så fort som möjligt skulle kunna påbörja malmtransporterna från Dannemora till Harnäs, med resultat, att nämnda transporter under sommaren 1874 kunde taga sin början. Den 10 okt. s. å. förenades de sista skenparen.

Ett av de största arbetena å banan var bron över Dalälven vid Älvkarleö. Strax väster om den plats, där den permanenta bron skulle ha sin plats, anlades en provisorisk bro av trä, som över all förväntan motstod de starka påfrestningar, för vilka den var utsatt såväl under det höga vattenståndet i Dalälven sommaren 1872 som den kraftiga isgången påföljande vinter, då grundläggningsarbetena för själva brobyggnaden pågingo. Arbetet å brobyggnaden försenades avsevärt, emedan leverantören av bron, Bergsunds mek. verkstad, som enligt kontraktet skulle leverera bron vid öppet vatten i Gävle, icke fullgjorde

denna leverans förrän under vintern 1873—1874. De tunga brodelarna, som uppgingo till en sammanlagd vikt av ungefär 298 ton, måste forslas på järnväg från Stockholm till Uppsala och därifrån landsvägsledes till Tierp, dit järnvägen norrifrån var färdig, och sedan vidare på järnvägen till Älvkarleö.

Även leverantörer av räls, lokomotiv och vagnar hunno icke fullgöra sina leveranser inom bestämd tid, vilket betydligt fördröjde banarbetet. På grund av de höga priserna för såväl all materiell som i synnerhet för dagsverken, vilka voro rådande under den tid järnvägsanläggningen pågick, blev denna betydligt dyrare än vad som beräknats, då kostnadsförslaget uppgjordes.

Huvudbanan Uppsala—Gävle med sina två bibanor, Örbyhus—Dannemora och Orrskog—Söderfors, var 12,2 gamla mil eller 132 km. och kostade 7 033 042 kr. med rullande materiell.

Järnvägen invigdes under högtidliga former den 13 och 14 dec. 1874 i Uppsala och Gävle samt öppnades för allmän trafik den 15 dec. 1874.

Bolagets namn ändrades 1913 till *Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag*.

Greve BALTZAR VON PLATEN, järnvägsstyrelsens första ordförande, kan med allt skäl betecknas såsom drivkraften vid Uppsala—Gävle järnvägars tillkomst och byggnad. Genom hans frikostighet och målmedvetna arbete var det möjligt att snabbt förverkliga detta, på sin tid betydliga järnvägsföretag. Att den färdiga banan, även vad bibanorna m. m. beträffar, så fort kunde börja sin verksamhet är att tillskriva greve VON PLATEN, vilken, då byggnadskapitalet tröt, själv lämnade ekonomiskt stöd åt företaget och kunde, tack vare sin samhällsställning, anskaffa felande kapital.

Linjerna Gävle Södra—Bomhus och Tierp—Strömsberg samt Harnäs hamn. Järnvägen Gävle Södra—Bomhus är 5 km. lång och öppnades för allmän trafik den 16 aug. 1892. Rälsen hade en vikt av 24,8 kg/m. Linjen Tierp—Strömsberg är 9,6 km. lång samt öppnades för allmän trafik den 5 dec. 1917. Å järnvägen inlades räls, vägande 25 kg/m.

Genom överenskommelse med ägaren av Harnäs bruk, greve LUDVIG AF UGGLAS, erhöll bolaget den 11 maj 1872 rätt att anlägga en hamn- och ankarplats inom *Harnäsbukten*. Arbetet på denna hamn började samtidigt med järnvägsbyggnaden men fullbordades först under år 1875.

Bana, materiell och byggnader. Då järnvägen byggdes, inlades räls av järn, vars normallängd var 7,3 m., varje meter vägande

21,5 kg. Den efterhand ökade trafiken med därav följande högre anspråk på den rullande materiellen nödvändiggjorde rälsutbyte åren 1884—1888, då stålräls inlades. Denna räls var 7,3 m. lång och vägde 24,8 kg/m. Åren 1896 och 1902—1904 inlades räls av götstål, 10 m. lång och vägande 40,5 kg/m. Samtidigt med rälsutbytena inlades i huvudtågvägarna bättre växlar av modern konstruktion.

Under årens lopp ha de flesta broarna ombyggts eller förstärkts. Den största, bron över Dalälven, ombyggdes fullständigt åren 1899—1901 och förlades något mer åt väster. Den består av 4 spann över huvudådran och 2 spann över norra grenen. Samtliga broar med undantag av bron över Gavleån, som åren 1896—1898 ombyggdes från enkelspårig svängbro till trespårig fast bro, ha nu en bärighet motsvarande 18 tons lokomotivaxeltryck.

Utom de i den ursprungliga planen upptagna stationerna och hållplatserna ha under åren dels nya anlagts, dels befintliga hållplatser förändrats till lastplatser och stationer. Sedan kraftigare lokomotiv anskaffats och därmed i förening med ökad trafik tågen blivit betydligt längre, ha under åren de flesta bangårdar undergått större eller mindre ombyggnader. Nytt spår anlades mellan Skutskär och Harnäs år 1900, varefter det gamla huvudspåret endast användes för växlingsrörelser. På grund av de olägenheter, som voro förenade med Dannemoralinjens anslutning till huvudlinjen medelst växel vid Upplanda banvaktstuga, beslöts byggande av eget spår för densamma fram till Örbyhus station. Ny bro över ån vid Upplanda banvaktstuga byggdes samtidigt, och den nya ingångslinjen öppnades för trafik under år 1914. Vid Furuviks hållplats anlades mötesspår åren 1924—1925. På grund av den ökade trafiken ha även godsmagasinen efterhand om- eller tillbyggts. I samband härmed må även nämnas uppförandet av administrationsbyggnaden och godsmagasinet vid Gävle Södra 1894—1896.

Den tillökning i trafiken, som blir en följd av den ännu ej fullt färdiga Ostkustbanan, har, utom stora omändrings- och utvidgningsarbeten å Gävle Södra bangård, föranlett bolaget att slopa det gamla personstationshuset och uppföra ett nytt, modernt stationshus på ungefär samma plats som det förra var beläget. Gävle Södra station blir Ostkustbanans slutstation, och Ostkustbanan har rätt att få sin trafik därstädes ombesörjd genom Uppsala—Gävle järnvägars försorg.

År 1910 påbörjades förreglingsanläggningar vid en del stationer och fortsattes successivt under de följande åren, så att 1916 alla stationer å huvudlinjen med undantag av fyra voro förreglade.

Redan år 1911 uppsattes det första Agablinkljuset i norra för-signalen å Knyppplans station. Denna blinksignal fungerar alltsedan dess utan att klippljusapparaten behövt borttagas från sin plats och utan att kräva annat än normal skötsel. Enligt uppgift från Aga är detta den blinksignal, som varit i bruk längst i hela världen.

Vid vissa landsvägsövergångar, varest grindarna från ankommande tåg icke synas på tillräckligt avstånd, ha försignaler anordnats, som stå i direkt beroende av bommarnas läge.

För att erhålla förbindelse med banvaktstugor och hållplatser anlades bantelefonledning år 1911. År 1921 inrättades mellan de olika byrå- och expeditionslokalerna i Gävle särskild lokaltelefon enligt självväljaresystem.

Vid järnvägens öppnande för trafik utgjordes den rullande materiel-len av 9 lokomotiv, 22 passagerarevagnar, 26 täckta och 150 öppna godsvagnar. Som en glädjande nyhet för svensk industri meddelade pressen vid tiden för dessa beställningar, att Uppsala—Gävle järnvägars lokomotiv voro de första, vilkas materiell i allt utom fjädrarna förskrev sig från svenska firmor. De första lokomotiven voro utförda med invändiga cylindrar och slidskåp och Stephensons slidrörelse. De tre lokomotiv, som åren 1897—1898 erhöles från Motala verkstad, voro de första lokomotiv vid järnvägen, som hade compoundverkan och de första i Sverige med kolvslider.

Enär den ökade persontrafiken krävde tillsättande av allt flera och större persontåg, uppställdes även större fordringar på persontågslokomotiven. Dessa voro: compoundverkan, en tillåten största hastighet av 90 km/t. samt styrka att med en tågvikt av 7 boggievagnar å 35 ton kunna passera en stigning av 10 ‰ och 2 km. längd med en hastighet av omkr. 60 km/t. Förut hade uteslutande fyrkopplade lokomotiv använts för snälltåg, men av beräkningarna framgick, att ett fyrkopplat lokomotiv, som uppfyllde ovannämnda fordringar, skulle erhålla ett drivhjulstryck av 19,5 ton, vilket tryck rälsen ej tillät, varför adhesionsvikten måste fördelas på tre axlar, då drivhjulstrycket nedgick till 13,2 ton. På så sätt uppstod ett nytt kopplingsätt för snälltågslokomotiv, vilket sedermera antagits av andra järnvägar, bland dem även statsbanorna. Ökad maskinkraft kunde emellertid ej erhållas med två cylindrar utan måste antingen tre eller fyra sådana användas. Därför byggdes fyrcylindrige lokomotiv med compoundverkan och Schmidts överhettare, vilken lokomotivtyp blev föregångare för Statens järnvägars snälltågslokomotiv litt. F. Senare lokomotiv av samma typ

ha konstruerats med tvillingverkan (1916), varigenom lokomotiven erhöillit större accelerationsförmåga.

Även på godståglokomotivens dragkraft ställdes högre fordringar än förut. Sålunda beställdes år 1916 tre åttakopplade tanklokomotiv med Schmidts överhettare, tvillingverkan och en dragkraft av 10 800 kg.

För lokaltrafikens tillgodoseende inköptes år 1925 2 motorvagnar. De äro helt byggda av järn, 21,5 m. långa och 3 m. breda. Varje vagn väger 32 ton och har sittplatser för 94 passagerare. Vagnarna äro försedda med särskilt konstruerade boggier med 2,4 m. hjulavstånd. Hela maskineriet har inmonterats i en maskinram, förlagd till boggiacentra, och försetts med en särskild fjäderanordning. Härigenom blir gången jämn och behaglig. Drivkraften utgöres av en 160 hkr. sex-cylindrig motor. Bränsleförbrukningen utgör omkr. 400 gram pr km. och största hastigheten 70 km/t.

Uppsala—Gävle järnvägar ha haft och ha fortfarande, kan man säga, ett väsentligt stöd i persontrafiken. Från första början lades ock stor vikt vid personvagnmateriellens bekvämlighet och utseende. Järnvägens första boggiévagn byggdes vid densamma verkstad och utgick i trafik i juli 1891. Under åren 1891—1899 byggdes vid järnvägens verkstad bl. a. tolv boggiévagnar och en restaurantvagn. Av dessa voro 2:a-klassvagnarna försedda med elektrisk belysning, vilket belysningssystem år 1918 utbyttes mot gasbelysning. De första restaurantvagnarna i Sverige insattes den 1 juli 1897 mellan Uppsala och Ockelbo och utgjordes av järnvägens gamla tvåaxliga personvagnar, vilka erhöillit en för ändamålet passande inredning.

F. n. utrustas lokomotiv- och personvagnsparken med tryckluftbroms, system Kunze-Knorr, samt godsvagnsparken med ledningar för detta bromssystem. Härmed slopas den förut befintliga vakuumbromsen.

Vid järnvägens samtliga vatten- och koltagningsstationer finnas rymliga kolgårdar och vattentorn av sten. I vattentornen äro numera inmonterade elektriskt drivna centrifugalpumpar, försedda med flötörströmbrytare för automatisk till- och frånkoppling av den elektriska strömmen.

Då järnvägen byggdes, utfördes reparationer av materiellen vid främmande verkstäder, men då detta ställde sig dyrbart, anskaffades till att börja med en bormaskin, som drogs med handkraft. Efter någon tid skaffade man sig en gammal ångvinsch, som uppsattes i rummet innanför lokomotivstallet och tjänstgjorde som drivkraft för järnvägens första reparationsverkstad.

Nya verkstäder ha 1925 uppförts. Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag och Ostkustbanans aktiebolag ha nämligen överenskommit om att för underhåll av den rullande materiellen gemensamt bygga verkstäder och förråd vid Gävle Södra station och ha för detta ändamål förvärvat mark därstädes samt bildat *A.-b. Trafikförbundets verkstäder* med ett maximiaktiekapital av 1 050 000 kr. Bolagets styrelse utgöres av landshövdingen SVEN LÜBECK, direktören B. HAGBERG och majoren K. A. LAGERGREN.

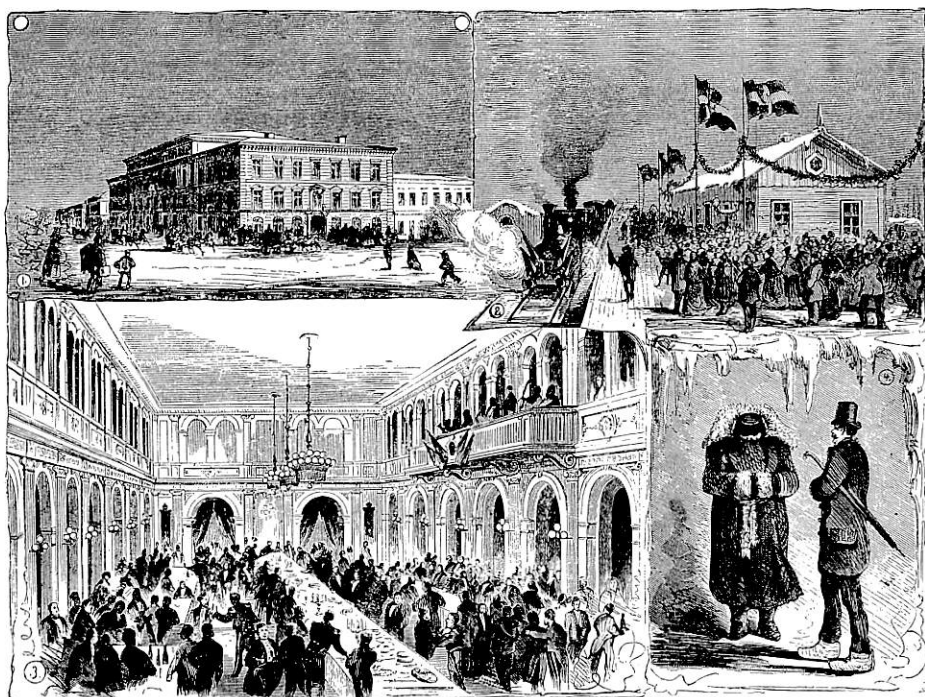
Trafik. Under de första åren var trafiken, i likhet med vad fallet var vid de flesta enskilda järnvägar vid denna tid, av ringa omfattning. Handel och industri voro till följd av betydlig nedgång efter fransktyska kriget i betryckt läge, och härtill kom konkurrensen från nyöppnade järnvägslinjer. I början av 1880-talet inträdde emellertid gynnsammare ekonomiska förhållanden, varmed följde ökad trafik, som sedermera följt konjunkturerna med stegring eller minskning, allt eftersom export- och importförhållandena ställt sig.

Järnvägens första tidtabell upptog två blandade tåg om dagen, vilka medförde passagerare och gods i vardera riktningen mellan Uppsala och Gävle. Tåghastigheten vid denna tid var 32 km/t. men ökades 1884 till 40 km., 1887 till 45 km. samt 1902 till 50 km/t. Sedan räls av 40,5 kg:s vikt blivit inlagd å huvudlinjen, erhöll bolaget år 1907 tillstånd att å denna framföra tågen med en största hastighet av 70 km/t. samt år 1917 med 90 km/t.

Ett nytt trafikmedel utöver de med ångkraft framförda tågen har järnvägen erhållit genom inköp av de förut omnämnda motorvagnarna. Avsikten med dessa är bl. a., att järnvägarna på ett bättre sätt skola kunna taga upp konkurrensen med bilarna. Vagnarna, som användas i lokaltrafik, göra uppehåll även vid viktigare vägövergångar.

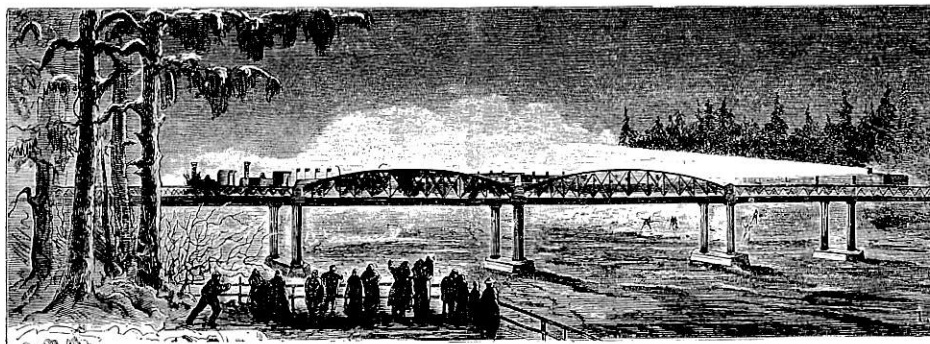
De godsslag, som i större mängder ha transporterats i lokal- och samtrafik, äro hö och halm, järn, malm, matvaror, mejeriprodukter, mjölk, grädde, mjöl, plank och bräder, rotfrukter, spannmål, stenkol och koks, tegel, timmer, torvströ, träkol, trämassa, ved, pappersved och åkerbruksredskap.

Ekonomi. Den första bolagsordningen föreskrev, att aktiernas antal skulle utgöra minst 12 000 å 100 rdr pr st. I 1889 års bolagsordning bestämdes, att aktiekapitalet skulle utgöra minst 4 030 000 kr. och högst 5 000 000 kr. Aktierna indelades i två serier: litt. A, stamaktier, och litt. B, preferensaktier. Bolagets ursprungliga stamaktiekapital, som var 1 530 000 rdr, ökades 1914 med kontant inbetalda

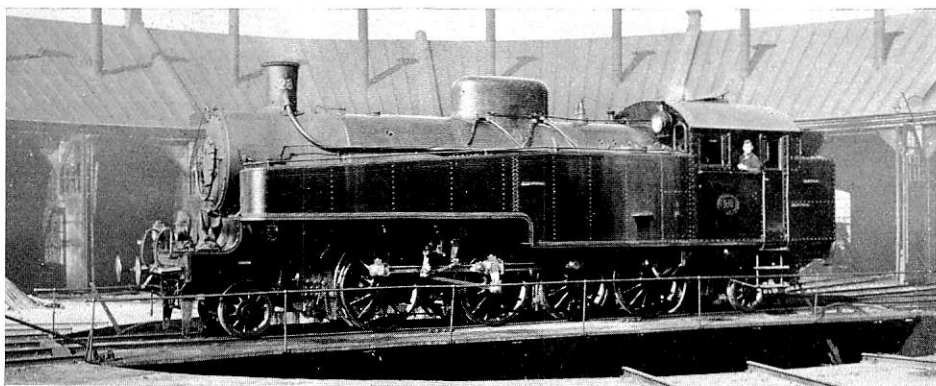


Från banans invigning. Efter samtida träsnitt.

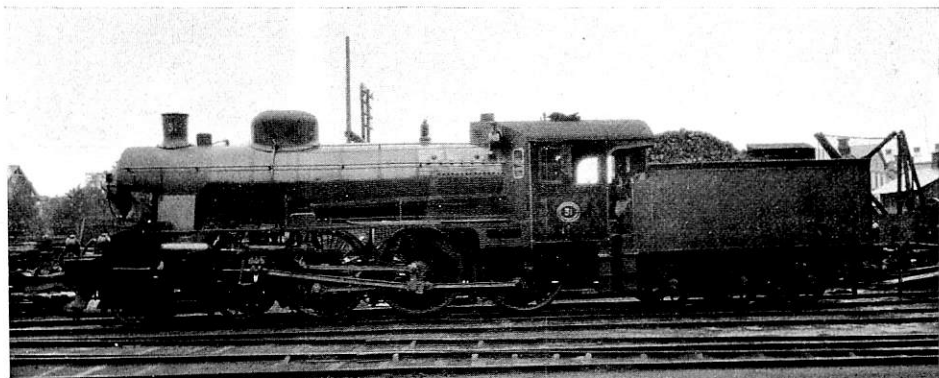
1. Stadshuset i Gävle. 2. Ankomsten till Gävle Södra station. 3. Festen i stadshuset. 4. Festgäster.



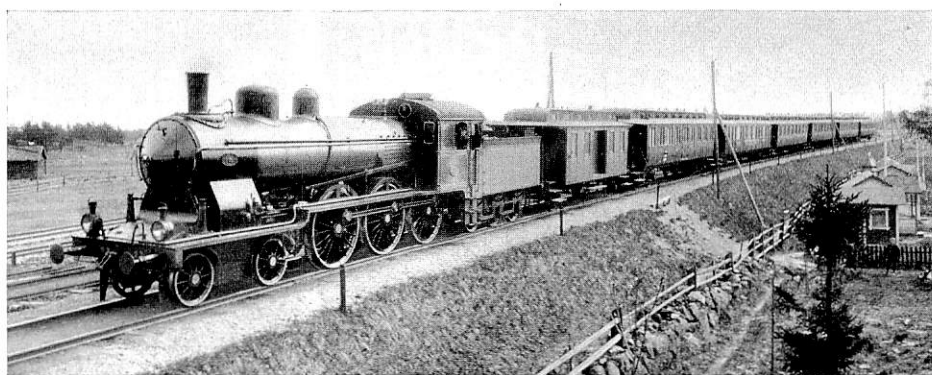
Invigningståget å bron vid Älvkarleö år 1874. Efter samtida träsnitt.



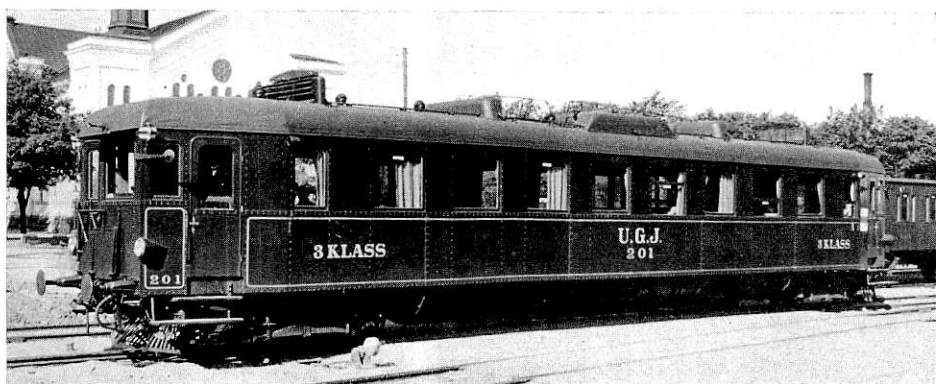
8-kopplat tanklokomotiv år 1916.



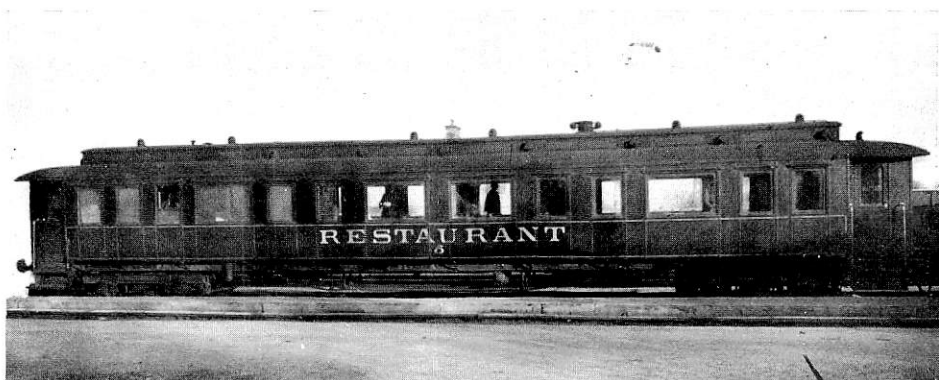
6-kopplat tenderlokomotiv år 1918.



Persontåg.



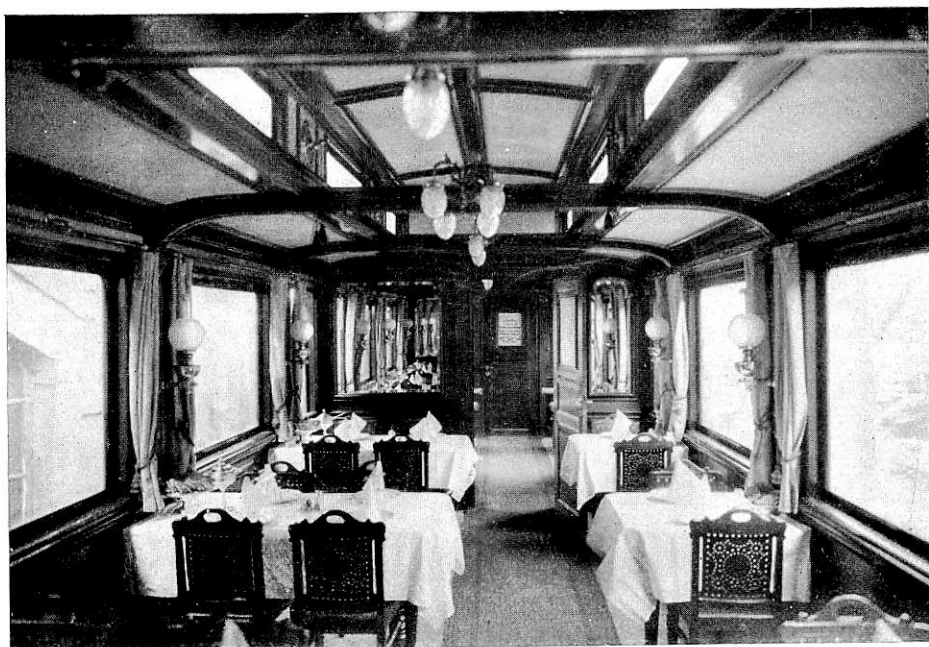
Bensinmotorvagn år 1925.



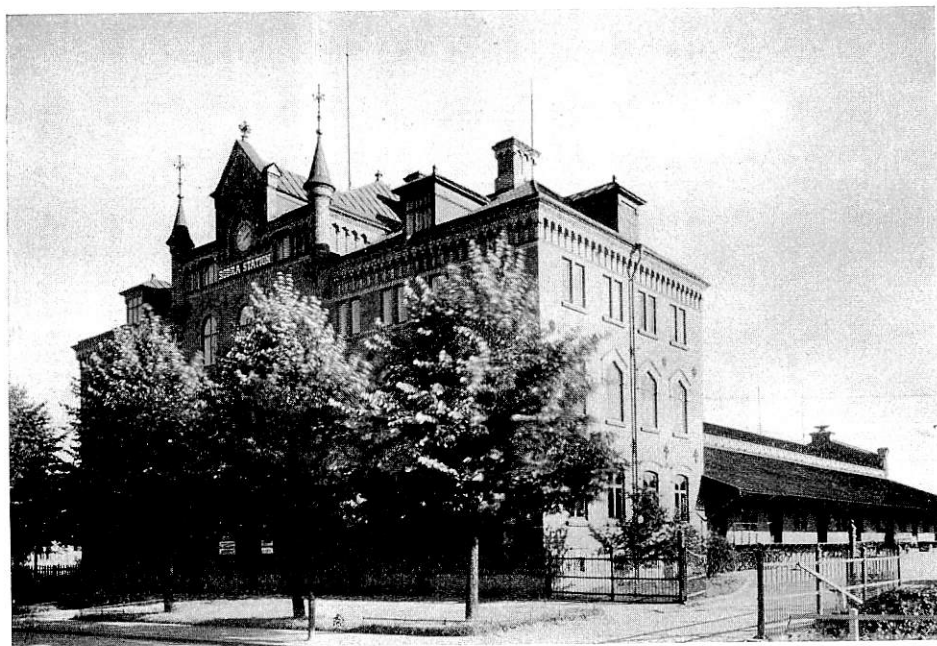
Restaurantvagn.



Gävle södra stationshus under uppförande år 1926.



Interiör av restaurantvagn.



Administrationsbyggnaden med vidbyggd godshall, Gävle Södra.

970 000 kr. och utgör således nu 2 500 000 kr. I nu gällande bolagsordning stadgas, att bolagets maximikapital kan uppgå till högst 10 milj. kr.

Utdelningen å preferensaktierna har sedan 1889 utgått med 5 kr. pr aktie med undantag för åren 1918—1920, då utdelningen uppgick till 6 kr. Å stamaktierna har utdelningen varierat mellan belopp av 2, 3, 4, 5 och 6 kr. pr aktie, det sistnämnda under varterdera av åren 1918—1920. Utdelningen å stamaktierna i medeltal pr år för tiden 1889—1924 utgör 3 kr. 67 öre per aktie.

Såsom förut nämnts, erhöll bolaget år 1872 ett statslån å 500 000 rdr, vilket slutbetalades 1914. Det år 1872 upptagna 5 % obligationslånet å 3 300 000 rdr slutbetalades år 1889.

I början av år 1874 upptogs ett 6 % byggnadslån å 2 milj. kr. Enär den panträtt i järnvägen, som kunde lämnas näst efter föregående lån, icke kunde anses utgöra fullgod säkerhet för detta lån, beslöto styrelsens ledamöter att såsom ytterligare säkerhet härför ikläda sig personlig ansvarighet för lånet. För denna ansvarighet förbundo sig de större aktieägarna att gemensamt och i förhållande till vars och ens aktietal hålla styrelsens ledamöter skadeslösa för all den förlust, de i följd av sin ingångna borgen skulle kunna få vidkännas. Garanterna berättigades att med kontanta penningar uttaga för detta lån utfärdade obligationer och därigenom infria en del eller hela sin ansvarsförbindelse. Åren 1878 och 1879 upptogos två obligationslån å resp. 1 milj. och 2 500 000 kr. Det förra konverterades år 1889, och för det senare erhöilo garanterna för 1874 års lån likvid i form av preferensaktier.

Vid årsskiftet 1924—1925 voro bolagets utelöpande obligationslån följande: 1889 års 4 % lån, 1 185 000 kr., 1902 års 4 1/2 % lån, 1 582 000 kr., 1916 års 5 1/2 % lån, 3 500 000 kr., och 1923 års 5 1/2 % lån, 3 500 000 kr.

Av sistnämnda lån voro 1 milj. kr. avsedda såsom likvid för den nyteckning i Ostkustbanans aktiebolag, som godkändes å bolagsstämma den 5 maj 1919. Sedan tanken på en järnvägsanläggning utmed kusten norrut till Härnösand uppkom, har bolaget i övrigt på allt sätt sökt bidra till detta företags förverkligande. Utom personlig medverkan i olika Ostkustbanekommittéer samt i Ostkustbanans styrelse har bolaget gjort betydande kapitalinsatser, såsom framgår av nedanstående tablå över tecknade aktier i Ostkustbanans aktiebolag: år 1901 10 000 stamaktier, år 1902 1 000 stamaktier, år 1913 6 000 pref.-aktier och år 1923 10 000 preferensaktier. Samtliga aktier äro betalda.

Bolaget har härvid haft en bestämd tro, att Ostkustbanan skall få stor betydelse såväl för de län, vilka beröras av järnvägen, som för hela landet. Dessutom hyser bolaget den övertygelsen, att Ostkustbanan kommer att tillföra Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag ökade trafikinkomster i sådan omfattning, att bolagets insatser i företaget kunna anses ekonomiskt motiverade.

Pensionsväsen. Redan år 1874 väcktes förslag av bolagets ordförande, greve BALTZAR VON PLATEN, att en pensionsinrättning skulle grundas, men till följd av den minskning i järnvägens inkomster, som vållades av lågkonjunkturerna efter 1870—1871 års krig, fick frågen förfalla. Under de därpå följande åren förbättrades emellertid bolagets ekonomiska ställning, och då bolaget sedan år 1881 hade avsatt medel till en sjuk- och pensionsfond, vilken fond efter 1894 års avsättning stigit till 65 000 kr., bildades år 1897 dels en kassa för pensionering av bolagets befattningshavare, benämnd *Uppsala—Gävle järnvägars pensionsinrättning*, dels en änke- och pupillkassa eller, såsom den numera heter, *Understödsföreningen Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags tjänstepersonals änke- och pupillkassa*. Först i och med bolagets inträde i Enskilda järnvägarnas pensionskassa kunde pensionsfrågan anses löst för den ordinarie personal, som den 1 jan. 1912 ännu icke fyllt 40 år. Övrig personal skulle bilda en särskild supplementkassa, som benämndes *Uppsala—Gävle järnvägars pensionskassa*. Härigenom erhöll järnvägsbolaget ett ordnat pensionsväsen.

Egna hem. Bolaget har även lämnat sin medverkan till lösandet av den under kristiden uppkomna bostadsbristen, vilken gjorde sig kännbar även för järnvägens personal. Bolagets medverkan till åstadkommande av egna hem för den i Gävle bosatta personalen har tagits i anspråk av 22 befattningshavare. Villkoren för att erhålla järnvägsbolagets hjälp upptogo bl. a., att endast en husbyggnad till ett värde av ungefär 18 000 kr. finge uppföras å varje tomt. Av detta belopp skulle egnehemsbyggaren av egna medel tillsläppa minst 10 % kontant samt för återstoden upptaga lån mot inteckningar, av vilka den första kunde utan amorteringsskyldighet belånas till 60 % av sammanlagda tomt- och byggnadsvärdet. Mot andra inteckningen av högst 30 % av nämnda värde, försedd med järnvägsbolagets borgen, kunde ett amorteringslån upptagas. För amorteringen av detta gälla synnerligen förmånliga villkor, ett förhållande som i växande grad bidragit till att befattningshavarna utan alltför kännbara ekonomiska uppoffringar kunnat lösa sin bostadsfråga.

Gävle—Ockelbo järnväg.

Signatur: G.O.J.

Ägare: Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag, Gävle.

Trafikeras och administreras av Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag, Gävle.

Sedan Uppsala—Gävle järnvägar öppnats för trafik, framkom tanken på anläggande av järnvägsförbindelse mellan Gävle och Ockelbo, varigenom avståndet med järnväg från Gävle till Norrland skulle förkortas med 38 km. Redan år 1875 verkställdes också genom brukspatronen AUG. LUNDEBERGS försorg en undersökning, vilken utfördes av majoren CL. ADELSKÖLD, beträffande sträckningen av järnväg mellan de bägge orterna. Kostnaderna för anläggandet av denna järnväg beräknades till 1 482 000 kr. och för rullande materiellen till 350 000 kr. eller sammanlagt 1 832 000 kr.

Frågan stannade härvid och behövde mogna. Först i början av år 1882 togs den upp igen, och efter inbjudan av några för saken intresserade personer hölls den 25 febr. 1882 i Gävle ett sammanträde. Sedan konsuln JOHN RETTIG i egenskap av inbjudare redogjort för frågans läge samt betonat nyttan och behövligheten av den ifrågasatta bansträckningen, beslöto de närvarande enhälligt, att en kommitté skulle tillsättas med uppdrag dels att gå i författning om verkställande av ytterligare undersökning och uppgörande av nytt kostnadsförslag, dels att uppgöra en trafikberäkning. För den händelse att beräkningarna gäve anledning därtill, skulle kommittén ombesörja teckning av aktier och utarbeta förslag till bolagsordning.

Till ledamöter av kommittén utsågos frih. G. TAMM, Österby, bankamreraren E. JONSSON, Bollnäs, brukspatronen AUG. LUNDEBERG, Oslättfors, grosshandlaren V. T. ENGWALL, skeppsbyggmästaren O. A. BRODIN och konsuln JOHN RETTIG, Gävle, samt bruksförvaltaren AUG. AF WÅHLBERG, Ockelbo.

Åt ingenjören J. DANIELSSON lämnades sedermera i uppdrag att verkställa den ytterligare undersökning av bansträckningen, som kunde vara erforderlig. Enligt DANIELSSONS beräkningar skulle själva anläggningskostnaden uppgå till 1 260 000 kr. och utgifterna för rullande materiell till 250 000 kr. Dessutom hade som låneomkostnader upptagits 90 000 kr., till följd varav 1 600 000 kr. skulle erfordras i kapital.

Genom kommitterades försorg tecknades aktier för 668 500 kr. När

därefter koncession den 17 nov. 1882 erhållits, sammankallades aktietecknarna till sammanträde i Gävle den 23 nov. 1882, varvid förslag till bolagsordning antogs och kommitterade bemyndigades att träffa avtal om rättighet att med järnbanan inkomma å Ockelbo och Gävle stationer samt att med den järnvägsförvaltning, som därtill kunde finnas villig, överenskomma om banans trafikerande.

Sedan bolagsordning blivit av K. M:t fastställd den 1 dec. 1882 och det i densamma bestämda aktiekapitalet av minst 675 000 kr. blivit tecknat, beslöto aktietecknarna å bolagsstämman den 12 i s. m. att konstituera *Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag* och att åt den blivande styrelsen uppdraga att för bolagets räkning upptaga ett amorteringslån till högst hälften av anläggningskostnaden.

Till ledamöter i styrelsen utsågos konsuln JOHN RETTIG, skeppsbyggmästaren O. A. BRODIN och brukspatronen AUG. LUNDEBERG. Till ordförande i styrelsen valdes konsuln JOHN RETTIG.

Ett obligationslån å 675 000 kr. upplades mot en årlig ränta av 6 %, och med ingenjörsfirman J. WESSEL & POSSE avslöts kontrakt att för en summa av 600 000 kr. övertaga banbyggnadens utförande. Som överingenjör och kontrollant anställdes J. DANIELSSON.

Järnvägen öppnades för allmän trafik den 15 okt. 1884.

Då järnvägen byggdes inlades räls av stål, som vägde 24,8 kg/m. Utbyte av denna räls ägde rum åren 1915 och 1925. Rälsen väger 34 kg/m. Två broar ombyggdes år 1899, och bantelefon anlades år 1919.

Med Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag uppgjordes kontrakt om banans trafikering och underhåll, som undertecknades den 10 febr. 1883 och gällde under 10 år. I fråga om ersättningen för trafikens skötande föreskrev överenskommelsen, att denna skulle utgå till Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag med 55 % av Gävle—Ockelbo järnvägs hela bruttoinkomst för kalenderår, då denna understeg 60 000 kr. pr banmil, och 50 % därav, då bruttoinkomsten översteg 60 000 kr. pr banmil.

Då överenskommelsen utgick den 31 dec. 1890, upprättades nytt kontrakt att gälla under 20 år fr. o. m. den 1 jan. 1891. Ersättningen till Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag skulle nu utgå i förhållande till Gävle—Ockelbo järnvägs hela bruttoinkomst för kalenderår med 55 % av samma bruttoinkomst, då denna understeg 165 000 kr. pr år, samt med 52 % av bruttoinkomsten, då denna utgjorde minst 165 000 kr. och högst 175 000 kr., samt med 50 % därav, då bruttoinkomsten uppgick till eller översteg 175 000 kr. pr år.

Då Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag förlorade rätt mycket på denna överenskommelse, lämnade bolaget Ockelbobanans styrelse 1906 det beskedet, att Uppsala—Gävle järnvägar icke ville förnya kontraktet. Nytt kontrakt efter fullständigt nya grunder upprättades därför och antogs den 1 juni 1908. Kontraktet skulle gälla från år 1911 till år 1920. Det prolongerades den 15 sept. 1919 till utgången av år 1930.

Enligt detta kontrakt förbinder sig Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag att trafikera och underhålla Gävle—Ockelbo järnväg samt att bestrida alla därmed förenade kostnader och tillhandahålla rullande materiell och inventarier. I ersättning härför åligger det Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag att betala kostnaderna för skötande av denna trafik ävensom för underhåll av bana och rullande materiell med lika många procent av bruttoinkomsten å Gävle—Ockelbo järnväg, som utgiftsprocenten enligt Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolags räkenskaper utgör för samtliga av detta bolag trafikerade järnvägslinjer. Vidare skall Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag erlägga viss procents ränta dels å den andel i värdet av förråd och inventarier, som faller på Gävle—Ockelbo järnväg, dels å värdet av den rullande materiell, som beräknas ha varit använd för trafikerandet. Dessutom betalar Gävle—Ockelbo järnväg amortering å värdet av den rullande materiell, som användes för banans trafikerande och en mindre procent av järnvägens bruttoinkomst.

Aktiekapitalet i Gävle—Ockelbo järnvägsaktiebolag är 1 018 600 kr. Av detta aktiebelopp ägde Uppsala—Gävle järnvägsaktiebolag vid 1925 års slut 1 428 st. aktier, representerande ett nominellt värde av 142 800 kr.

Styrelse och chefer år 1926.

Uppsala—Gävle järnvägar.

Styrelse.

WACHTMEISTER, H., greve, överstekammarjunkare, *ordförande*,

STRÖMBERG, O. M., brukspatron, *vice ordförande*,

HAGBERG, B. S., direktör, *verkst. direktör*, se nedan,

DELA GARDIE, C. G., greve, hovrättsnotarie,

GRILL, B., direktör.

Verkställande direktör.

HAGBERG, B. S. 1910—

Trafikchef.

LINDQUISTER, AD. (trafikinspektör 1907—1922) 1922—

Gävle—Ockelbo järnväg.

Styrelse.

LUNDEBERG, A., brukspatron, *ordförande*,
 FLENSBURG, O., konsul,
 ÅHSTRÖM, S. H., *verkst. direktör*, se nedan.

Verkställande direktör.

ÅHSTRÖM, S. H., direktör..... 1917—

Förutvarande styrelseordförande och chefer.

Uppsala—Gävle järnvägar.

Ordförande.

VON PLATEN, B., greve, utrikesminister..... 1871—1875
 TAMM, G., frih., bruksägare 1875—1885
 EKMAN, C., bruksägare..... 1885—1893
 CRONSTEDT, O., greve, kabinettskammarherre..... 1893—1907
 TAMM, P. G., bruksägare 1907—1910

Verkställande direktörer.

GRIPENBERG, C. F. W., kapten 1871—1882
 WIKANDER, S., ingenjör..... 1882—1898
 FICK, M. 1899—1909

Trafikchefer.

SÖDERLIND, J. A., ingenjör 1873—1875
 JACOBSSON, O. 1875—1906
 COLLIN, E. 1906

Gävle—Ockelbo järnväg.

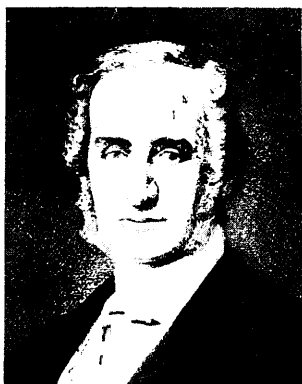
Ordförande.

RETTIG, J., konsul 1882—1907
 BRODIN, O. A., skeppsbyggmästare 1907—1911

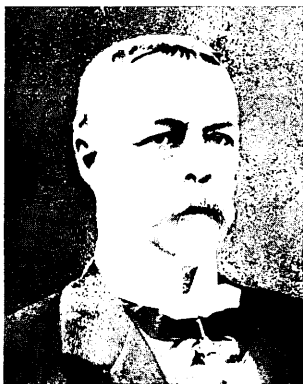
Verkställande direktörer.

RETTIG, J., konsul 1882—1907
 LUNDEBERG, A., brukspatron 1907—1917

Uppsala—Gävle järnvägar, Uppsala—Gävle, 114 km., Örbyhus—Dannemora, 9 km., Tierp—Strömsberg, 10 km., Orrskog—Söderfors, 9 km., Gävle—Bomhus, 5 km. Den trakt, som Uppsala—Gävle järnvägar genomlöper, är liksom Uppland i övrigt en av vårt lands tidigast odlade och bebyggda delar. Trots den förstörelse, som under seklernas gång träffat allt »gammalt och fornt», finnas ännu en mångfald rika minnesmärken kvar, vilka för eftervärlden bära vittne



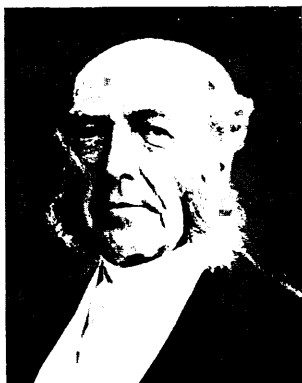
Greve B. VON PLATEN,
utrikesminister.



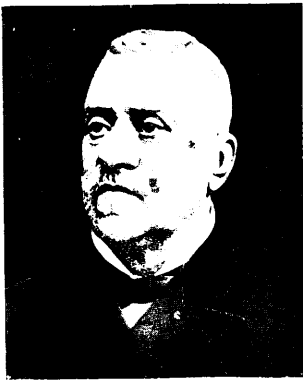
Frh. G. TAMM,
bruksägare.



C. EKMAN,
bruksägare.



Greve O. CRONSTEDT,
kabinettskammarherre.



P. G. TAMM,
bruksägare.



Greve H. WACHTMEISTER,
överstekammarjunkare.



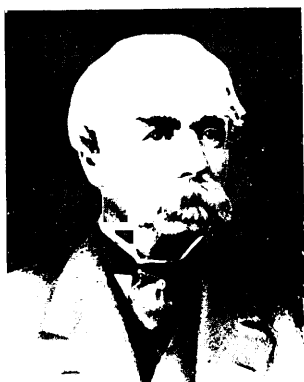
J. RETTIG,
konsul.



O. A. BRODIN,
skeppsbyggmästare.



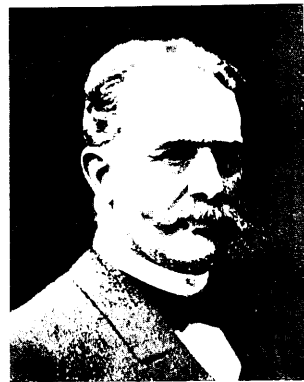
A. LUNDBERG,
brukspatron.



C. F. W. GRIPENBERG,
kapten.



S. WIKANDER,
verkst. direktör.



M. FICK,
verkst. direktör.



B. HAGBERG,
verkst. direktör.



S. H. ÅHSTRÖM,
direktör.



J. A. SÖDERLIND,
trafikchef.



O. JACOBSSON,
trafikchef.



E. COLLIN,
trafikchef.



A. LINDQUISTER,
trafikchef.

om denna urgamla kulturbygds stora betydelse för det, som nu nämnes Svea och Göta riken. Det var i denna kulturbygds medelpunkt, Gamla Uppsala, som den första kristna uppsvenska domkyrkan reste sig, och till denna knöts även vårt första ärkebiskopsdöme.

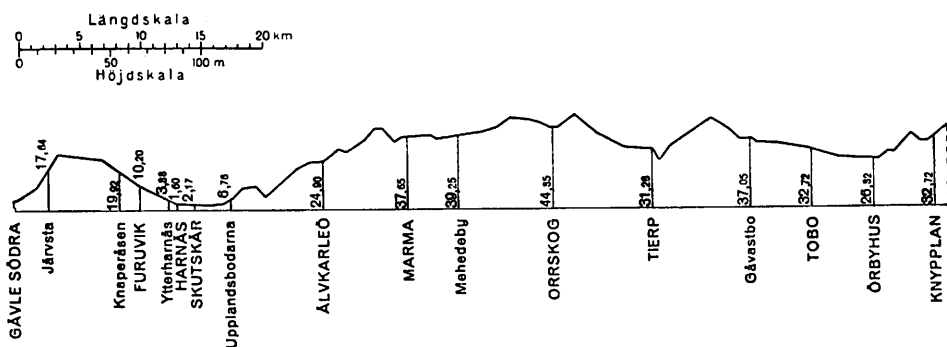
Uppsala—Gävle, 114 km. På den stora och bördiga Upplands slätten går banan från *Uppsala Centralstation*, föreningsstation med norra stambanan och Uppsala—Enköpings järnväg, till *Gamla Uppsala station*. Här ligga de tre s. k. kungshögarna, ättehögar, vilka härröra från 500-talet, och tingshögen, från vilken konungarna plögade tala till folket. Kyrkan ligger på ungefär samma plats som det berömda hednatemplet.

Omgiven av barrskogssträckor fortsätter järnvägen vidare längs med Fyrisån, förbi *Storvreta station* och Lenabergs kalkbruk till *Vattholma station*. Öster om denna ligger Salsta slott, byggt på 1670-talet och bekant ända från 1200-talet som ett stormanshem. Genom präktiga skogar går järnvägen därefter förbi *Skyttorps* och *Knypplans* stationer fram till *Örbyhus*, föreningsstation med bibanan Örbyhus—Dannemora. Vid Örbyhus har en livlig industri utvecklat sig. Vid Vendelsjön ligger det åldriga vasaslottet Örbyhus, i vars jordväning Erik XIV tillbragte sina sista år.

Från Örbyhus går järnvägen i nordväst genom förut mycket karga, nu till avsevärd del nyodlade trakter, där genom torrlägningsarbeten vida myrmarker vunnits för äng och åker, förbi *Tobo* och *Gåvastbo* stationer till *Tierps station*, föreningsstation med bibanan Tierp—Strömsberg. Tierps köping har att uppvisa en betydande industri, av vilken tillverkningen av jord- och åkerbruksmaskiner intager främsta rummet. Norr om Tierp fortsätter järnvägen ånyo genom skogstrakter till *Orrskogs station*, föreningsstation med bibanan Orrskog—Söderfors.

Från Orrskog sträcker sig järnvägen åter mot nordväst genom skogsmarker och genom Dalälvens breda och bördiga dalgång fram till *Marma station*. Här vidtaga präktiga barrskogar. Banan närmar sig ånyo Dalälven och Lanforsen samt går över Stallforsen på den stora järnvägsbron vid *Älvkarleö station*. Ej långt från järnvägsstationen ligga de praktfulla vattenfall, som här bildas av Dalälven. Fallen utnyttjas numera av staten, som år 1915 anlade Älvkarleby kraftverk, från vilket stora delar av mellersta Sverige erhålla elektrisk kraft. Vattenfallens skönhet, särskilt under försommaren och även vid hösten, är det oaktat fortfarande väl bibehållen.

Nästa station är *Skutskär*. Jämsides med järntillverkningen ha framför allt under senare tider andra näringar och industrier uppblomstrat, vilka satt sin prägel på Upplands ekonomiska utveckling. För tillgodogörandet av de stora skogstillgångarna i den norra delen ha sågverk och pappersmassebruk anlagts, vilkas tillkomst och uppsving gynnats av de många stora och små vattendragen. Storartade anläggningar för nämnda ändamål äro fabrikerna vid Skutskär, dit Stora Kopparbergs bergslags a.-b. flyttat sin sågverksrörelse, en av de största i sitt slag i Europa, samt anlagt stora trämasse-, sulfit- och spritfabriker. Här bearbetas trä från Dalarna, vilket hitflottas på Dalälven och vidare genom en anlagd kanal till Skutskär.



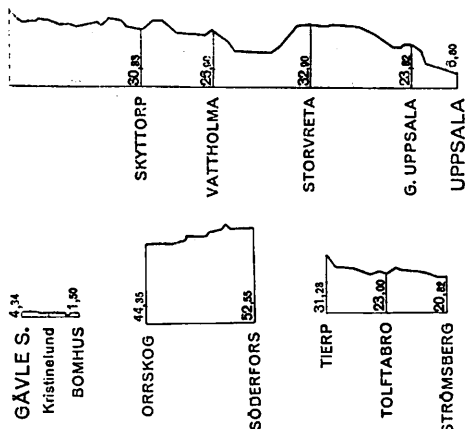
En km. norr om Skutskär ligger *Harnäs* station med en järnvägen tillhörig hamn. Järnvägen passerar här gränsen mellan Uppland och Gästrikland och går nära kusten utefter Bottniska viken till Gävle. Därefter passeras den av järnvägsbolaget år 1900 anlagda folkparken vid *Furuviik*. Även vid Älvkarleö anlades s. å. en dylik folkpark men slopades 1912, då markområdet genom köp övergick till Vattenfallsstyrelsen. Snart öppnar sig slättlandet kring Gävle, och linjen går in till *Gävle Södra*, föreningsstation med Ostkustbanan och bibanan Gävle—Bomhus. Därifrån går den å en bro över Gavleån in till *Gävle Central*, föreningsstation med Gävle—Dala järnvägar.

I detta sammanhang bör ej glömmas det uppländska lantbruket, koncentrerat till de bördiga Uppsala-, Vendels- och Tierpslätterna. Lantbruket utgör en viktig faktor i den allmänna folkförsörjningen.

Alla dessa faktorer, de kulturella likaväl som de ekonomiska, vilka här endast kunnat i korthet beröras, ha varit viktiga betingelser för tillkomsten av järnvägen mellan Uppsala och Gävle. De ha ock varit av grundläggande betydelse för banans utveckling under de femtio år, som järnvägen ägt bestånd, och skola så förbli. Ihågkommas bör dock, att järnvägen å sin sida mäktigt befordrat just samma faktorer. Ty i en järnvägs liv och utveckling råder en ständig växelverkan mellan orsak och följd.

Örbyhus—Dannemora, 9 km. Banan leder genom skogsmarker åt öster till *Dannemora*, föreningsstation med Dannemora—Hargs järnväg. Från de stora gruvfält, som utbreda sig i denna trakt, hämtas järnmalm av ypperlig, mer än 50-procentig, föga svavel- och fosforhaltig beskaffenhet. I Dannemora gruvor har malmbrytning ägt rum ända sedan år 1481. Först på 1600-talet började dessa gruvor bearbetas med större intensitet, och ett rationellare bedrivande gjorde den uppländska järntillverkningen till en faktor av rang. Dannemora-järnets världsberömdhet skapades, och de många bruksanläggningarna, såsom Österby, Gimo, Söderfors, Lövsta, Älvkarleö m. fl. blevo mönsterbruk för den övriga svenska järntillverkningen. Det ekonomiska välståndet befordrade och gynnade byggnadslusten hos traktens stormän, som läto uppföra ett flertal ståtliga slott och herresäten, såsom Vik, Skokloster, Lövsta, Forsmark och Salsta.

Tierp—Strömsberg, 10 km. Från Tierp går järnvägen i Tämnareåns dalgång förbi *Tolftabro* station till ändstationen *Strömsberg*, belägen vid Strömsbergs bruk.

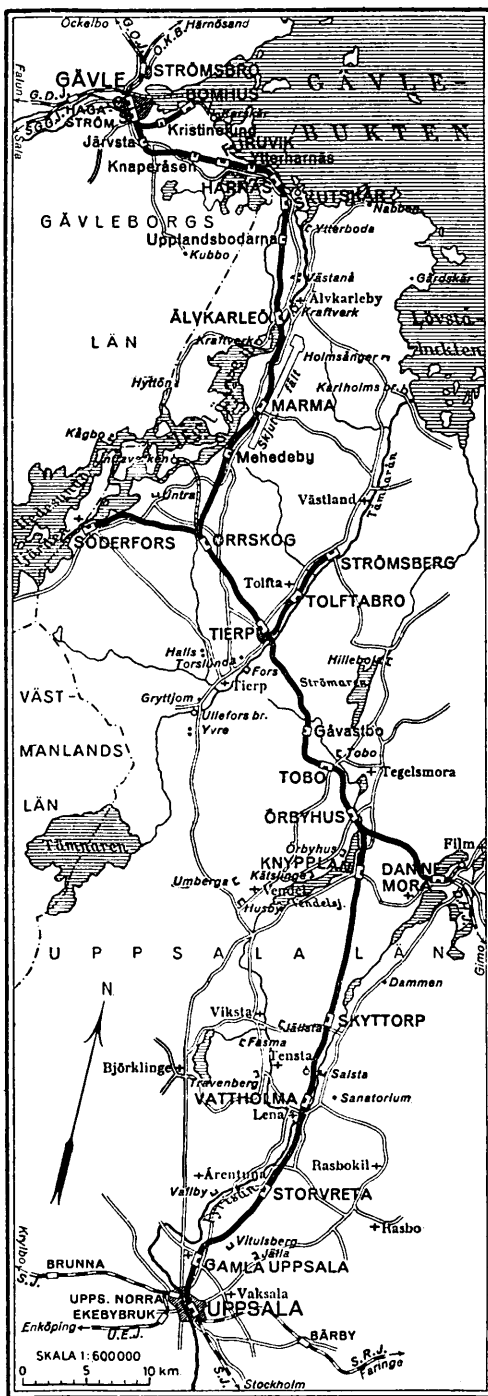


Orrskog—Söderfors, 9 km. Det järnbruk, som år 1676 anlades vid *Söderfors*, är nu Upplands största och är berömt för sin tillverkning av stål av skilda slag samt grövre smiden, såsom skruvstycken, smidesstäd m.m. Söderfors är även känt för sitt natursköna läge vid Dalälven. I närheten av Orrskogs station ligger vid Untrafallen Stockholms stads kraftverk.

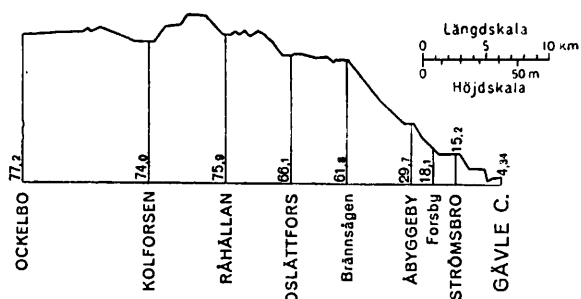
Gävle Södra—Bomhus, 5 km. I *Bomhus* och omnejden finnas väldiga anläggningar, såsom sågverk vid *Bomhus* och *Kastet* samt sulfit- och spritfabriker vid *Karskär* vid *Bomhus*.

Gävle—Ockelbo järnväg, 38 km. Från *Gävle Central* går järnvägen parallellt med *Ostkustbanan* till *Strömsbro* station i fabriksamhället med samma namn. Här ligger Gävle manufaktur a.-b:s stora fabrik, grundad år 1849, för tillverkning av bomullstyger och garn. Förbi *Abyggeby* station går järnvägen vidare till *Oslättfors* station. Vid den sistnämnda grundades i slutet av 1600-talet *Oslättfors bruk* för järntillverkning.

År 1781, då rörelsen stod högst, hade bruket 5 hammare med smideshårdar och 6 spikhamrar i gång. År 1886 upphörde all järntillverkning, och bruket, där numera uteslutande jordbruk och skogsrörelse bedrivs, såldes 1900 till *Korsnäs sågverks a.-b.* Från *Oslättfors*



A.-B. KARTOGRAFISKA INSTITUTET

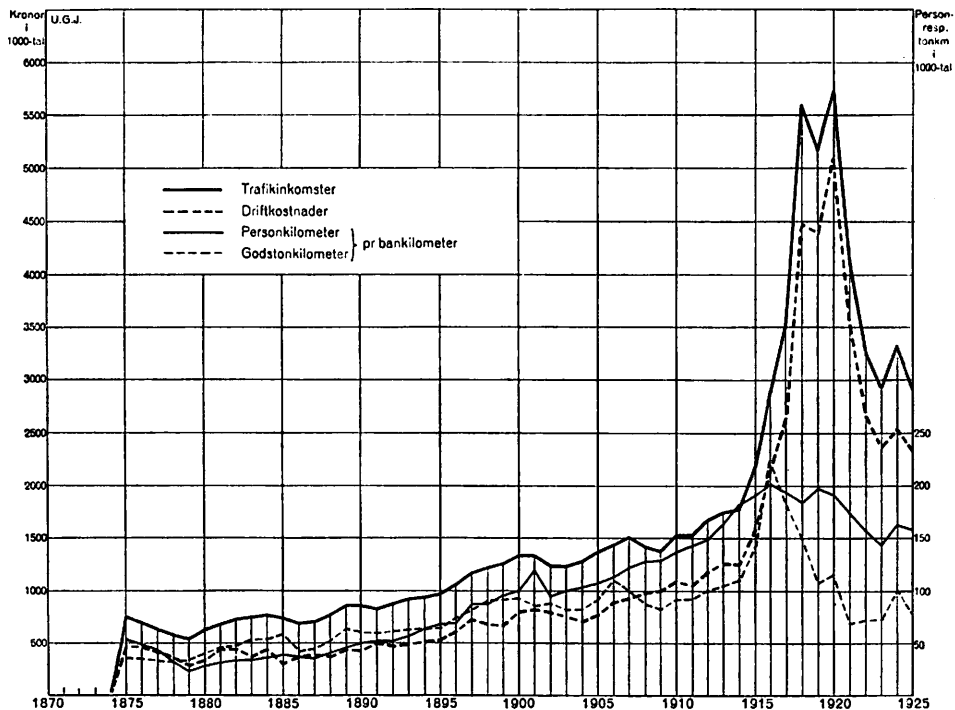


fortsätter banan genom skog- och myrmarker utmed och över Testeboåns vatten förbi *Råhällans* och *Kolforsens* stationer till *Ockelbo* station, föreningsstation med norra stambanan och Dala—Ockelbo—Norrundsens järnväg.

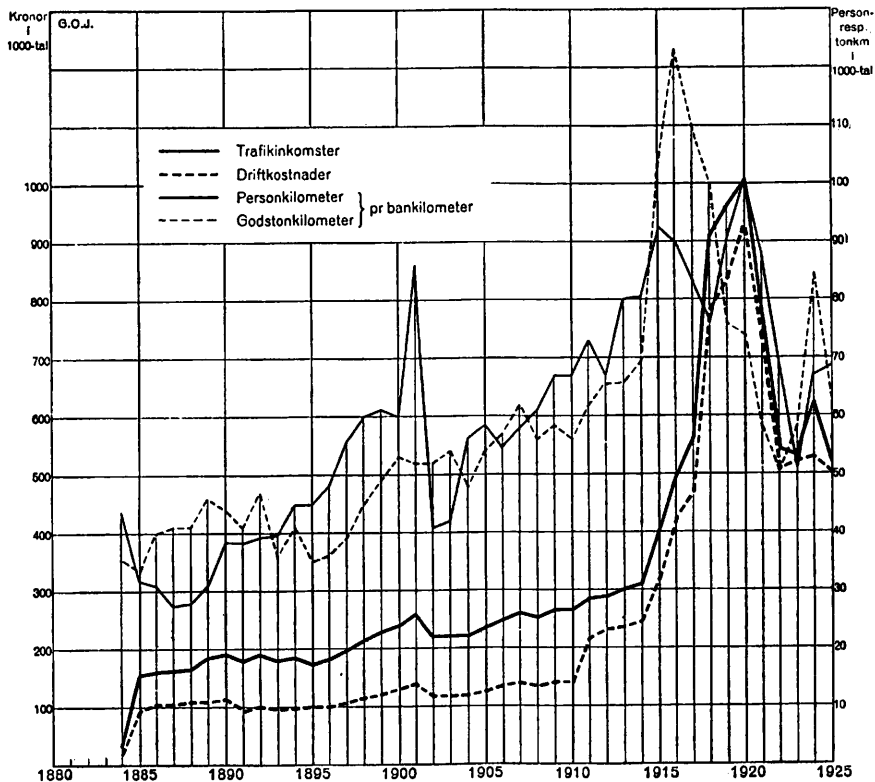
Då inga fabriksanläggningar finnas för tillgodogörandet av de skogstillgångar, som finnas i de trakter banan genomlöper, har detta till följd, att en avsevärd trafik av skogsprodukter äger rum från järnvägens stationer till sågverk och sulfittfabriker i Gävle och närliggande trakter.

Trafikdiagram.

Uppsala—Gävle järnvägar.



Gävle—Ockelbo järnväg.



Tekniska uppgifter.

Byggnadssätt. ¹		Uppsala—Gävle järnvägar.		År 1874	År 1925
Spårvidd	m.			1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	km.			132,491	147,114 ²
» i sidospår	»			14,440	56,480
Största lutning i huvudspår.....	‰			10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	m.			445	445
Rälsvikt	kg/m.			21,5	40,5
Största tillåtna hjultryck	ton			—	10
» » tågastighet.....	km/t.			32,1	90
Rullande materiell.					
Ånglokomotiv, tanklok	st.			6	11
» tenderlok	»			5	17
Motorvagnar för ång- eller annan drift	»			—	2
Personvagnar med 2 axlar	»			16	31
» » 4 »	»			—	22
Resgods- och godsvagnar med 2 axlar.....	»			190	623
» » » 3 »	»			—	74
Postvagnar, hela eller komb., med 2 axlar	»			4	3
» » » » 4 »	»			—	3

¹ Bilinjerna se nästa sida

² Exklusive dubbelspåret Skutskär—Harnäs 1,3 km.

Personal, antal.	År 1874	År 1925
Ordinarie	149	300
Extra		63
Verkstadsarbetare	—	58
Banarbetare	—	82

Bandelen Örbyhus—Dannemora.

Byggnadssätt.	År 1874	År 1925
Minsta krökningsradie i huvudspår	297	297
Rälsvikt	21,5	24,8
Största tillåtna hjultryck	—	7
» » tågastighet	21,4	50

Bandelen Tierp—Strömsberg.

	År 1874	År 1925
Största lutning i huvudspår	—	16,7
Minsta krökningsradie i huvudspår	—	300
Rälsvikt	—	25
Största tillåtna hjultryck	—	7
» » tågastighet	—	50

Bandelen Orrskog—Söderfors.

	År 1874	År 1925
Minsta krökningsradie i huvudspår	297	297
Rälsvikt	21,5	24,8
Största tillåtna hjultryck	—	7
» » tågastighet	21,4	50

Bandelen Gävle Södra—Bomhus.

	År 1874	År 1925
Minsta krökningsradie i huvudspår	—	300
Rälsvikt	—	24,8
Största tillåtna hjultryck	—	7
» » tågastighet	—	50

Gävle—Ockelbo järnväg.

Byggnadssätt.	År 1884	År 1925
Spårvidd	1,435	1,435
Spårlängd i huvudspår	38,205	38,205
» i sidospår	2,840	3,806
Största lutning i huvudspår	10	10
Minsta krökningsradie i huvudspår	237	297
Rälsvikt	24,8	34
Största tillåtna hjultryck	—	7
» » tågastighet	45	45

Järnvägen har ingen egen rullande materiell, emedan den trafikeras av Uppsala—Gävle järnväg.

Balansräkningar.

Uppsala—Gävle järnvägar.

Tillgångar den 31 dec. 1875.

Järnvägsanläggningen med husbyggnader, transportmateriell samt hamn	7 219 134:—
Inventarier och förråd	206 069:—
Kapitalrabatter	165 000:—
Trafikavräkningar	14 857:—
Drift- och underhållskostnader, balanserade sedan järnvägens öppnande för trafik	494 930:—
Balanserade räntor	522 043:—
Diverse fordringar samt kassabehållning	114 797:—
	<u>S:a kr. 8 736 830:—</u>

Skulder den 31 dec. 1875.

Inbetalt aktiekapital	1 414 240:—
Statslån	500 000:—
Obligationslån	5 234 000:—
Bankräkningar	634 666:—
Inkomster från trafiken	12 931:—
Balanserade trafikinkomster m. m.	940 043:—
Diverse skulder	950:—
	<u>S:a kr. 8 736 830:—</u>

Tillgångar den 31 dec. 1925.

Järnvägsanläggningen med husbyggnader, transportmateriell samt hamn	14 757 948
Järnvägsparker	5 000
Gårdar och fastigheter	79 237
Inventarier och förråd	836 123
Aktier i främmande bolag	3 257 700
Bankräkningar	1 108 673
Trafikavräkningar	116 720
Diverse fordringar samt kassabehållning	112 620
	<u>S:a kr. 20 274 021</u>

Skulder den 31 dec. 1925.

Inbetalt aktiekapital	5 000 000
Obligationslån	9 568 000
Bankräkningar	1 356 000
Inkomster från trafiken	94 705
Diverse skulder	307 754
Pensionsfonden	1 398 600
Reservfonden	806 000
Dispositionsfonden	725 000
Reparations- och förnyelsefonden	660 000
Till bolagsstämman förfogande	357 962
	<u>S:a kr. 20 274 021</u>

Gävle—Ockelbo järnväg.

Tillgångar den 31 dec. 1885.

Kassakonto	163:03
Banans anläggningskonto	1 149 879:18
Inköpta obligationers konto	35 000:—
Statskontorets konto	75 000:—
Depositionsräkn. med Gävleborgs ensk. bank	40 000:—
Depositionsräkn. med Smålands ensk. bank	50 000:—
Upp- o. avskrivn.-räkning med Gävleborgs ensk. bank	22 010:42
Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag	9 806:10
Inventariers konto	12 492:83
	<u>S:a kr. 1 394 351:56</u>

Skulder den 31 dec. 1885.

Aktiers konto	679 100:—
Obligationslånets konto	661 000:—
Räntekuponers konto	60:—
Uppsala—Margrethill järnvägsaktiebolag	5 551:88
Byråavdelningens avlöningskonto	500:—
Herr C. G. Cervin	20:—
Överingenjören J. Danielsson	3 000:—
Järnvägens o. byggnadernas ständiga underhållskonto	20 000:—
Kapitalkonto	25 119:68
	<u>S:a kr. 1 394 351:56</u>

